железнодорожные грузоперевозки: требуются гибкие тарифы!

проблемы построения тарифов на грузовые перевозки железнодорожным транспортом

Аннотация

Комарова В.В.

канд. экон. наук, доцент кафедры «Экономика транспорта» Дальневосточного государственного университета путей сообщения (ДВГУПС), г. Хабаровск valya-com.71@mail.ru

Некрасова О.И. аспирантка кафедры «Экономика транспорта» Дальневосточного государственного университета путей сообщения (ДВГУПС), г. Хабаровск

avselo@vandex.ru

В статье рассматриваются принципы, особенности и проблемы тарифообразования на грузовые железнодорожные перевозки. Анализируется действующая система грузовых железнодорожных тарифов, её преимущества и недостатки, влияние на развитие конкуренции между субъектами транспортного рынка. Делается вывод о необходимости изменения методического подхода к формированию тарифов в конкурентном и монопольном секторах рынка железнодорожных транспортных услуг.

ринципы построения железнодорожных грузовых тарифов, система их регулирования относятся к числу сложнейших экономических вопросов, и объясняется это тем, что транспортные тарифы являются особым видом цены. Система построения железнодорожных тарифов основывается на общих принципах ценообразования. В то же время, ценообразование на транспорте – процесс более сложный, чем в других отраслях экономики.

Новые формы собственности и старые методы тарифообразования

Методам формирования тарифов на перевозки грузов железнодорожным транспортом

 $m{p}$ оссийское $m{n}$ редпринимательство, 2009, № 10 (1)

уделялось значительное внимание с момента пуска первых железных дорог. Однако до настоящего времени принципы построения тарифной системы существенно не изменились [1].

В условиях, когда существует конкуренция на рынке транспортных услуг в рамках одной отрасли, возникает необходимость учитывать тот фактор, что владельцами перевозочных средств – вагонов и локомотивов может быть как государственная корпорация ОАО «Российские железные дороги» (ОАО «РЖД») так и любой индивидуальный или коллективный собственник (операторская компания). При этом ОАО «РЖД» остается единственным национальным железнодорожным перевозчиком, управляющим и владеющим всей инфраструктурой. Приобретение приватными компаниями собственного вагонного парка было обусловлено тем, что Министерству путей сообщения (МПС) в начале 90-х годов прошлого столетия не хватало собственного подвижного состава для осуществления перевозок. В результате к моменту подъема российской экономики быстрорастущий спрос на перевозки значительно превосходил возможности железнодорожников. Действующая система тарифообразования (1990 года) на грузовые железнодорожные перевозки также не отвечала рыночным условиям, транспортные тарифы были сформированы безотносительно форм собственности капитала и рынкам реализации произведенной продукции [1].

Прейскурант: инфраструктурная и «вагонная» составляющие

Для обеспечения развития рынка транспортных услуг в 2003 году был введен в действие Прейскурант № 10-01 «Тарифы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые Российскими железными дорогами» (Прейскурант). Принципы построения новой системы тарифов в основном сходны с принципами построения предыдущей тарифной системы (1990 года).

при низком
уровне вагонной
составляющей
можно
прогнозировать
повышенный износ
вагонного парка
и отсутствие
экономических
стимулов к его
обновлению

...собственники вагонов получили возможность предоставлять скидку с тарифа на перевозку грузов на величину «вагонной составляющей»

Действующий *Прейскурант* имеет следующие методологические особенности построения:

- 1) с целью создания конкурентных условий в сфере железнодорожных перевозок грузов впервые в теории и практике российских железных дорог тариф разделен на две составляющие:
- плата за использование инфраструктуры и локомотивной тяги железных дорог;
- плата за использование вагонов железных дорог. Вагонная составляющая включает затраты по плановому и текущему ремонту, амортизацию, зависящую от рентабельности, учитывающей заинтересованность предприятий и организаций в приобретении и обновлении вагонного парка;
- 2) тарифы дифференцированы в зависимости от размера партии перевозимого груза и типа используемых грузовых вагонов.

Следует отметить, что тарифная система 2003 года сформирована на двух разных принципах. Плата за инфраструктуру базируется в основном на технологическом принципе и основана на расходах с выделением элементов так называемой «платежеспособности грузов», которая проявляется в разделении всех грузов на три класса.

Инфраструктурная составляющая тарифов обеспечивает выполнение следующих задач:

- 1) обеспечение экономически эффективной деятельности всех перевозчиков, которые заинтересованы в минимизации её доли в тарифных ставках;
- 2) поддержание технического состояние инфраструктуры на должном уровне, возможности модернизации сети железных дорог, что связано со стремлением владельца путей общего пользования максимизировать инфраструктурную часть в тарифе.

Плата «за вагон железных дорог» основана на другом принципе – «полезности» продукции (услуги), которая определяется конъюнктурой данных перевозок на рынке транспортных услуг. Соотношения вагонной и инфраструктурной составляющих в тарифе является чрезвычайно важным моментом. При низком

уровне вагонной составляющей можно прогнозировать повышенный износ вагонного парка и отсутствие экономических стимулов к его обновлению. В действующей системе тарифов, вагонная составляющая была доведена до 15,5%. Эта величина создает хотя и жесткие, но объективные условия для конкуренции.

Гибкое тарифообразование

Вследствие введенного Прейскуранта, собственники вагонов получили возможность предоставлять скидку с тарифа на перевозку грузов на величину «вагонной составляющей». Величина вагонной составляющей важна и для ОАО «РЖД», так как эта составляющая касается сферы эксплуатации вагонного парка, где в первую очередь возможно создание рыночных отношений и привлечение инвестиций. Однако Прейскурант, принятый с началом реформирования железнодорожного транспорта и направленный, по идее, на развитие конкуренции, не только развил её, но и вызвал недопустимый перекос в пользу операторских компаний. В структуре грузооборота частных транспортных компаний преобладают наиболее доходные грузы – нефть и нефтепродукты, минеральные удобрения, руда. ОАО «РЖД» оказалась вытесненной в наименее доходные секторы рынка. Более половины грузооборота ОАО «РЖД» приходится на массовые грузы, на перевозку которых установлены самые низкие тарифы [2,3].

В целях повышения конкурентоспособности государственной железнодорожной корпорации на рынке грузовых перевозок посредством гибкого тарифообразования (в части вагонной составляющей), было создано ОАО «Первая грузовая компания» (ОАО «ПГК»), в форме 100-процентного дочернего общества ОАО «РЖД». Гибкое тарифообразование должно обеспечить значительное снижение транспортной составляющей в результате конкуренции и увеличить эффективность использования вагонного парка.

Ключевые слова:

тарифы, тарифообразование, железнодорожный транспорт, грузовые железнодорожные перевозки, операторские компании, рынок транспортных услуг

Keywords:

tariffs, tariff formation, railway transport, railway cargo transportation, operator companies, transportation services market

Дерегулирование тарифов

В настоящее время система государственного регулирования основана на тотальном контроле за уровнем железнодорожных тарифов. В то же время, государственное регулирование тарифов целесообразно только в пределах монопольного положения железных дорог. Жесткое тарифное регулирование накладывает существенное ограничение на развитие рыночных форм ценообразования. В связи с этим действующая на сети железных дорог тарифная система в большей степени адаптирована к централизованному управлению, что создает существенные противоречия со структурными преобразованиями, проводимыми на железнодорожном транспорте [2,3]. Развитие рынка транспортных услуг требует изменения методологии тарифообразования на грузовые железнодорожные перевозки. Необходимо применение рыночных методов ценообразования при формировании плат за перевозку грузов в конкурентных сегментах. Дерегулируемые¹ тарифы позволят транспортным компаниям, в том числе и ОАО «РЖД», оперативно реагировать на изменение рыночной конъюнктуры и дадут положительный эффект в долгосрочной перспективе. Конъюнктура рынка довольно быстро меняется, поэтому, чтобы быстро реагировать и привлекать грузы, необходимо оперативно принимать решение по цене перевозки. Дерегулирование выгодно в тех сферах, где ОАО «РЖД» не может конкурировать с другими видами транспорта. Однако даже более гибкие тарифы не всегда помогают победить в конкурентной борьбе, поскольку существует предельный уровень ставок, ниже которого перевозки для железной дороги становятся неэффективными. Кроме того, дерегулирова-

в структуре
грузооборота
частных
транспортных
компаний
преобладают
наиболее доходные
грузы – нефть
и нефтепродукты,
минеральные
удобрения, руда

¹ Дерегулируемы от слова «дерегулирование» – сокращение государственного регулирования финансово-кредитной системы с целью стимулирования рыночного хозяйственного механизма – прим. ред.

ние тарифов имеет смысл в том случае, если транспортные компании, снижая стоимость, делают более привлекательной услугу для конечного потребителя, либо, повышая её стоимость, получают возможность улучшить сервис и получить дополнительные средства для инвестиционного развития.

Литература

- 1. Ефанов А.Н., Зайцев А.А., Третьяк В.П. Принципы формирования тарифов на железнодорожном транспорте // Железнодорожный транспорт. 1995. № 6. с. 66-68.
- 2. Ахполов И. К. Формирование и регулирование грузовых железнодорожных тарифов. Критический анализ и предложения по совершенствованию. М., 2006. 200 с.
- 3. Тарифная политика на железнодорожном транспорте: монография / Р.Г. Леонтьев, В.В. Комарова. Хабаровск: Изд-во ДВГУПС, 2008. 154 с.

	244	
	<i>". I I ! !</i>	
Z.		

более половины
грузооборота
ОАО «РЖД»
приходится
на массовые грузы,
на перевозку
которых
установлены
самые низкие
тарифы

Komarova V.V.

Cand. of Econ. Sci., Assistant professor, Chair «Economics of Transport», Far-East State University of Communications (FESUC), Khabarovsk

Nekrasova O.I.

Post-graduate student, Chair «Economics of Transport», Far-East State University of Communications (FESUC), Khabarovsk

Railway cargo transportation: flexible rates are required!

 $\textbf{P} roblems \ of \ working \ out \ tariffs \ for \ railway \ cargo \ transportation$

Abstract

be article describes the principles, characteristics and problems of forming tariffs for cargo transportation. The authors analyze the existing system of railway cargo transportation tariffs, its advantages and disadvantages, its impact on the development of the competition between the players of the transportation market. The authors draw a conclusion about the need to change the methodical approach to the tariff formation in the competitive and monopolistic segments of the railway transportation services market.