

ПРОБЛЕМЫ ЦЕНООБРАЗОВАНИЯ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ В УКРАИНЕ

ЕРЕМИНА М. А.

кандидат экономических наук

Харьков

В экономике Украины железнодорожному транспорту отведена особая роль, которая обусловлена большой территорией государства, разнообразием природных ресурсов и их отдаленным расположением от основных центров перерабатывающей промышленности и массовых потребителей, а также обеспечением одного из основных конституционных прав многомиллионного населения страны в передвижении.

Украинские железные дороги не получают дотаций из государственных или каких-либо других бюджетов, поэтому их жизнеспособность зависит от эффективности их деятельности, т. е. получения прибыли. Экономическая основа формирования прибыли – доходы и затраты, а при одинаковом объеме перевозок чем выше уровень доходов и меньше уровень затрат, тем эффективнее деятельность «Укрзалізниці».

Доходы определяются действующими тарифами на перевозки. Однако возможности повышения прибыли за счет гибкого тарифного регулирования в Украине ограничены.

При написании статьи использованы результаты исследований ученых-экономистов в области ценообразования, маркетинговых исследований на железнодорожном транспорте и общего управления транспортным производством: А. П. Абрамова, И. В. Белова, Б. А. Волкова, С. Ю. Витте, В. Г. Галабурды, А. И. Журавель, Э. Закса, Р. А. Кожевникова, Ю. Н. Кожевникова, А. В. Крейнина, Б. М. Лапидуса, Л. П. Левицкой, Л. А. Мазо, М. Е. Мандрикова, П. П. Мельникова, З. П. Межох, В. Н. Орлова, В. А. Персианова, А. А. Смехова, Н. Г. Смеховой, Н. П. Терешинной, М. М. Толкачевой, М. Ф. Трихункова, Р. М. Царева, А. С. Чудова, А. М. Шульги, В. Я. Шульги и многих других. Однако, по мнению автора, в перечисленных работах недостаточно выделены и систематизированы проблемы и особенности системы тарифообразования на железнодорожном транспорте в Украине в современных условиях.

Ценовая политика, проводимая железнодорожным транспортом, является одним из важнейших факторов достижения целей, стоящих перед ним, а исследо-

вание проблем ценообразования на железнодорожном транспорте и возможных путей их решения, в сочетании с проведением экономически эффективной тарифной, региональной и структурной политики, безусловно, будет способствовать созданию благоприятных условий для успешной деятельности предприятий железнодорожного транспорта.

Цель статьи – анализ системы факторов, учитываемых при установлении железнодорожных тарифов, а также анализ проблем ценообразования на железнодорожном транспорте в Украине в современных условиях.

Железнодорожные грузовые и пассажирские тарифы по своей экономической природе являются ценами реализации продукции железнодорожного транспорта - перемещения грузов, пассажиров, багажа и почты.

При установлении тарифов железнодорожный транспорт и государство проводят определенную ценовую политику. Ценовая политика, проводимая железнодорожным транспортом, является одним из важнейших факторов достижения целей, стоящих перед ним. Для повышения конкурентоспособности и финансовой устойчивости железнодорожного транспорта в длительной перспективе можно выделить следующие виды целей: максимизация объемов перевозок, максимизация темпов обновления основных средств и максимизация прибыли от основной деятельности. Одной из важнейших целей является максимизация прибыли, так как отсутствие нормальной прибыли не позволяет успешно решать другие задачи за счет максимального использования собственных средств.

Относительно низкие пассажирские тарифы в дальнем следовании позволяют повысить подвижность населения, что является чрезвычайно важным в условиях формирования рыночных отношений, рынка труда. В основе тарифов лежит среднесетевая себестоимость соответственно грузовых и пассажирских перевозок. При этом тарифы дифференцируются с учетом влияния ряда факторов, определяющих различия в себестоимости перевозок.

К числу факторов, определяющих различия в уровне грузовых тарифов, относятся: тип используемых для перевозки вагонов, степень использования вместимости и грузоподъемности вагонов, расстояние и скорость перевозки; масса и объем партии одновременно перевозимого груза, вид собственности на используемый для перевозки подвижной состав и др.

Также себестоимость перевозок в разных типах вагонов зависит от: первоначальных или остаточных цен на вагоны (что отражается на величине амортизационных отчислений); расходов на их ремонт и техническое обслуживание; технических норм загрузки вагонов при перевозке разных грузов; особенностей переработки вагонов в пути следования. Применение специализированных вагонов дополнительно увеличивает себестоимость перевозок вследствие повышенного порожнего пробега таких вагонов. В результате себестоимость перевозок, а также и грузовые тарифы на перевозку разных видов грузов отличаются в несколько раз.

Пассажирские же тарифы делятся на тарифы в дальнем и пригородном сообщении. При построении тарифов в дальнем сообщении их уровень дифференцируется с учетом влияния таких факторов, как тип используемых для перевозок вагонов, скорость перевозки, дальность поездки пассажира.

В отличие от грузовых тарифов, при определении пассажирских тарифов в дальнем следовании сначала устанавливается базовый уровень тарифа, обеспечивающий минимальный уровень комфорта и соответствующий поездке в общем вагоне пассажирского поезда. При повышении уровня комфорта и скорости поездки устанавливаются доплаты: за поездку в скором поезде, за поездку в плацкартном вагоне, купейном, спальном и т. п.

Однако действующая система тарификации имеет и ряд недостатков. К таковым можно отнести:

1. Применение в качестве тарифной базы среднесетевой себестоимости перевозок, дифференцированной по видам сообщения, типам используемых для перевозки вагонов и дальности перевозок и не учитывающей различия ее на отдельных направлениях и участках перевозок.

2. Построение действующих тарифов по затратному принципу без учета спроса на их перевозку.

3. Применение принципа, заключающегося в том, что тариф устанавливается без учета спроса на перевозку на таком уровне, чтобы доходы по каждому виду перевозки полностью покрывали предварительные отнесенные на данную перевозку зависящие и условно - постоянные расходы и приносили определенную прибыль.

4. Проведение индексации грузовых и пассажирских тарифов на основании изменения общей величины доходов и расходов в данном виде перевозок.

5. Установление грузовых тарифов по условию полного использования норм технической загрузки вагонов при перевозке данных видов грузов.

Среднесетевая себестоимость перевозок отдельных видов грузов и категорий пассажиров, заложенная в действующих тарифах, была рассчитана еще в границах СССР и несопоставима со среднесетевой себестоимостью перевозок в условиях рыночной экономики в Украине, как по величине, так и по структуре. Поэтому установление тарифов на основе среднесетевой себестоимости грузовых и пассажирских перевозок имеет ряд *недостатков*:

1. За истекшее время цены на потребляемые железнодорожным транспортом ресурсы изменялись многократно, причем разными темпами по отдельным элементам затрат.

2. Среднесетевые природно-климатические условия, к которым относятся среднегодовая температура воздуха, план и профиль пути, количество искусственных сооружений и т. п., в границах СССР и Украины различаются.

3. Различается техническая вооруженность сети дорог в границах СССР и Украины: структура парка локомотивов по сериям и видам тяги, а также парка вагонов по типам вагонов, протяженность электрифицированных и не электрифицированных линий и пр.

4. Произошедшее снижение объемов перевозок привело к изменению соотношения зависящих и условно-постоянных затрат железнодорожного транспорта в структуре себестоимости и соответствующему увеличению себестоимости перевозок.

5. Отказ от административных методов планирования перевозок, грузов привел к росту порожнего пробега грузовых вагонов, повышению вследствие этого себестоимости перевозок и изменению ее структуры.

Кроме вышеотмеченных недостатков, само применение среднесетевой себестоимости перевозок в качестве базы тарифов приводит к несопоставимости реальных затрат на каждую перевозку, выполняемую в конкретных условиях, с полученными за нее доходами. Это вызывает необходимость разработки и применения достаточно сложного и малоэффективного механизма перераспределения прибыли железнодорожного транспорта от дорог с низкой себестоимостью перевозок на дороги с высокой себестоимостью, и финансирования пассажирских перевозок за счет грузовых. Использование такого механизма приводит к снижению стимулов повышения эффективности работы дорог и служб создает предпосылки для роста расходов и себестоимости перевозок.

Применение среднесетевой себестоимости в качестве базы тарифов и рассчитанных на ее основе среднесетевых тарифов практически всегда приводит к снижению прибыли. Учет при установлении тарифов только затрат на перевозку и игнорирование спроса приводит к ускоренному сокращению объемов производства и перевозок относительно дешевых «массовых» грузов в тех случаях, когда железнодорожный транспорт является монополистом на перевозки. В случае, когда имеет место конкуренция с другими видами транспорта, происходит переход клиентов к конкурентам. Следствием такого положения становится падение объема перевозок и рост себестоимости перевозок. Отсутствие учета спроса снижает достоверность прогнозирования объемов работы железнодорожного транспорта, особенно в случаях изменений тарифов на перевозки.

Распределение условно-постоянных расходов при расчете полной себестоимости перевозок отдельных видов грузов и категорий пассажиров пропорционально объемным измерителям работы железнодорожного транспорта стимулирует рост себестоимости перевозок, повышение уровня тарифов и, как следствие, падение объема перевозок грузов и пассажиров. Такой подход сложился в условиях дефицита пропускных, провозных и перерабатывающих способностей железнодорожного транспорта, когда пропуск дополнительного объема перевозок требовал их усиления и приводил к росту условно-постоянных расходов. В результате применения такого подхода возникают ситуации, когда расходы, отнесенные на перевозку отдельных видов грузов и категорий пассажиров, превышают максимальную цену, которую может заплатить пассажир (грузовладелец) за перевозку, либо затраты на аналогичную перевозку конкурирующим видом транспорта. В основном это характерно при перевозках относительно дешевых грузов и малообеспеченных пассажиров. Такой порядок приво-

дит к сокращению объемов перевозок грузов и пассажиров. В этих случаях все условно-постоянные расходы должны покрываться за счет доходов от оставшихся перевозок грузов и пассажиров, что приводит к росту себестоимости перевозок и служит основой для повышения тарифов. В свою очередь, повышение тарифов приводит к дальнейшему падению объемов работы транспорта.

Индексация тарифов в соответствии с ростом среднесетевой себестоимости перевозок предполагает, что структура себестоимости перевозок отдельных видов грузов и категорий пассажиров в различных условиях едина и совпадает со среднесетевой, что не соответствует действительности. В результате несопоставимость проиндексированных таким образом тарифов и реальных затрат, на выполнение конкретных перевозок повышается.

Установление тарифов по условию полного использования норм технической загрузки, оправданное в условиях дефицита подвижного состава, в современных условиях приводит к снижению конкурентоспособности железнодорожного транспорта вследствие повышения провозных плат в расчете на 1 тонну перевозимого груза.

Следовательно, можно определить следующие основные направления совершенствования грузовых и пассажирских тарифов:

- ✦ в качестве базы тарифов должна использоваться себестоимость перевозок на конкретных направлениях и участках;
- ✦ для обоснованного определения уровня тарифов необходимо проводить изучение спроса на перевозки;
- ✦ изучение спроса должно производиться отдельно для монопольного и конкурентного положения железнодорожного транспорта;
- ✦ необходимо производить распределение условно-постоянных расходов между перевозками разных видов грузов и категорий пассажиров с использованием экономических принципов.

С учетом вышеизложенного расчет тарифов при перевозке грузов должен производиться в следующей последовательности.

Расчет себестоимости грузовых перевозок по родам грузов в части зависящих от объема работы расходов по конкретным корреспонденциям выполняется отдельно по операциям перевозочного процесса.

Перевозимые по корреспонденциям грузы делятся на две категории: грузы, объемы перевозок которых достаточно велики, и грузы, объем перевозок которых незначителен. Для первой категории грузов во избежание излишне трудоемких расчетов тарифы могут устанавливаться традиционно добавлением к зависящим расходам условно-постоянных с учетом некоторой нормы рентабельности. Для второй категории грузов необходимо производить изучение спроса на перевозки, учитывая взаимозаменяемость одного и того же вида груза, произведенного в разных пунктах сети дорог. Поэтому изучать спрос необходимо по каждому виду груза отдельно на полигоне сети дорог в целом.

На основании полученных данных о спросе на перевозки каждого груза по корреспонденциям и рас-

считанных ранее зависящих от объема работы расходов на перевозку грузов по корреспонденциям производится расчет оптимальных грузовых тарифов по одному из двух критериев: максимум прибыли либо максимум доходов от перевозки данного груза по сети дорог в целом.

Во избежание чрезмерного повышения тарифов величины оптимальных тарифов могут использоваться в качестве ориентиров желательного направления изменения существующих тарифов. В этом случае по каждой корреспонденции устанавливаются тарифы, величины которых по условию безубыточности перевозок должны быть не ниже зависящих расходов на каждую перевозку.

На следующем этапе необходимо рассмотреть возможность привлечения дополнительных перевозок грузов с других видов транспорта. Для этого необходимо производить анализ объемов перевозок грузов другими видами транспорта на тех корреспонденциях, где имеются параллельные железнодорожные линии. При этом необходимо учитывать, что в современных условиях выбор направления перевозки и вида используемого для этого транспорта осуществляется грузовладельцем, стремящимся сократить свои затраты на транспортировку груза. Поэтому при установлении конкурентных тарифов необходимо сопоставлять не размеры провозных на разных видах транспорта, а полные затраты на перевозку груза «от двери до двери». Для безусловного привлечения грузов с других видов транспорта по условию безубыточности перевозок нижний уровень конкурентного тарифа должен быть не ниже зависящих от объема работы расходов на их перевозку. Верхний уровень тарифа должен обеспечивать грузовладельцу меньшую величину совокупных транспортных затрат, чем при использовании конкурирующего вида транспорта.

Данная последовательность расчета конкурентных тарифов возможна тогда, когда вид и цены перевозимых грузов известны. В тех случаях, когда эти данные отсутствуют, необходимо производить варьирование уровня тарифов в интервале между зависящими от объема ра-

боты расходами, и действующими тарифами, ориентируясь на динамику изменения доходов и прибыли железнодорожного транспорта. Такой порядок возможен при установлении конкурентных тарифов на перевозку груза в контейнерах, контрейлерах, крытых вагонах.

Направления совершенствования пассажирских тарифов в основном совпадают с вышеизложенным. Различия заключаются в особенностях изучения спроса на пассажирские перевозки. В отличие от грузовых, пассажирские перевозки не являются взаимозаменяемыми, поэтому спрос на них необходимо изучать изолированно на каждой корреспонденции отдельно по категориям пассажиров.

ВЫВОДЫ

Ценообразование на железнодорожные перевозки должно базироваться на научно обоснованной методологии регулирования тарифов, а так же объективно отражать особенности транспортного рынка.

Исследование проблем ценообразования на железнодорожном транспорте и возможных путей их решения, в сочетании с проведением экономической эффективной тарифной, региональной и структурной политики, безусловно, будет способствовать созданию благоприятных условий для успешной деятельности предприятий железнодорожного транспорта. ■

ЛИТЕРАТУРА

1. **Бункина М. К.** Экономика железнодорожного транспорта / М. К. Букина.– М. : Логос, 2003.
2. **Мазо Л. А.** На современном этапе реформирования / Л.А. Мазо // Железнодорожный транспорт, 2005.– № 2. – С. 75 – 79.
3. **Соколов Ю. А.** Инвестиционные проекты года / Ю. А. Соколов // Железнодорожный транспорт.– 2005.– № 5.
4. **Тихомиров В. О.** Управление затратами ОАО «РЖД» / В. О. Тихомиров // Экономика железных дорог.– 2005.– №12.