



Принципы формирования тарифных условий Белорусской железной дороги в рамках создаваемого ЕЭП

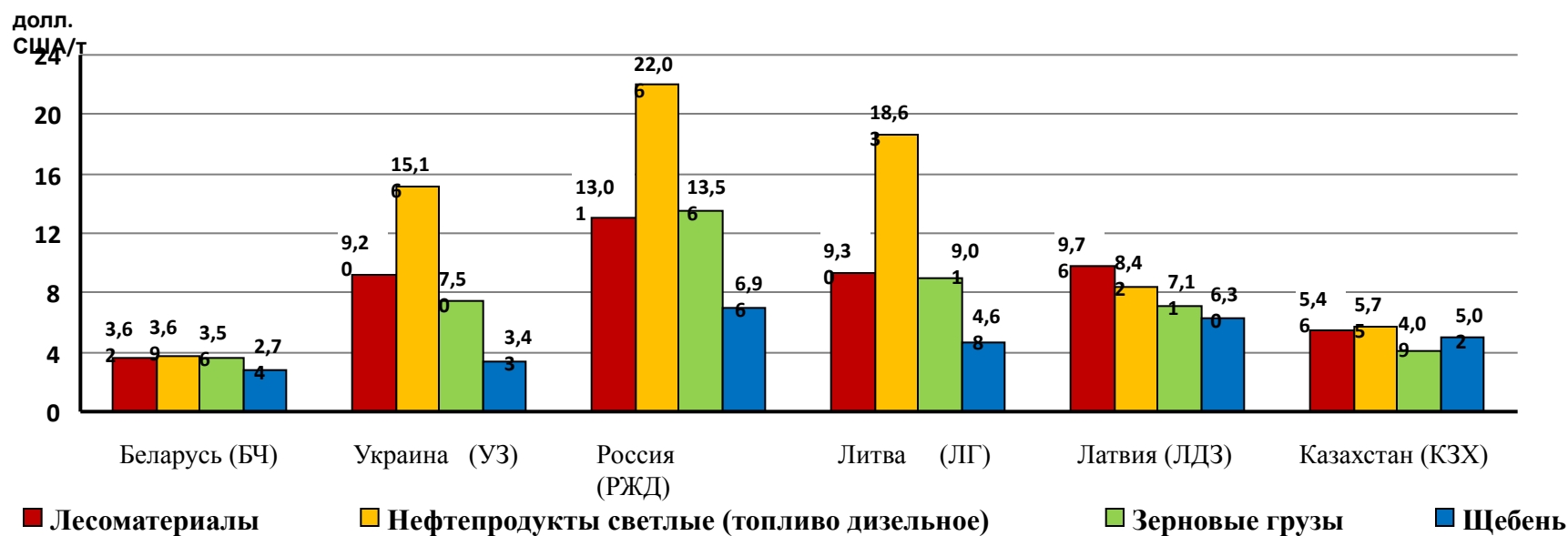
**И. А. Еловой, д. э. н., проф., зав. кафедрой
Белорусского государственного университета транспорта**

Отличительные особенности железнодорожного транспорта Республики Беларусь от Российских и Казахских железных дорог:



- **небольшая протяженность и различия в густоте железнодорожной сети, а также в технической оснащённости;**
- **большая конкуренция на рынке транспортных услуг с автомобильным транспортом, а также с соседними государствами при транзитных перевозках;**
- **отличная от Российских и Казахских железных дорог структура управления и себестоимость перевозимых грузов;**
- **противоестественное соотношение между уровнями тарифов в различных видах сообщения и др.**

Тарифы на внутриреспубликанские перевозки грузов в Беларуси, России, Украине, Литве, Латвии и Казахстане (350 км)



Тарифы на экспортные перевозки грузов в Беларуси, России, Украине, Литве, Латвии и Казахстане (350 км)

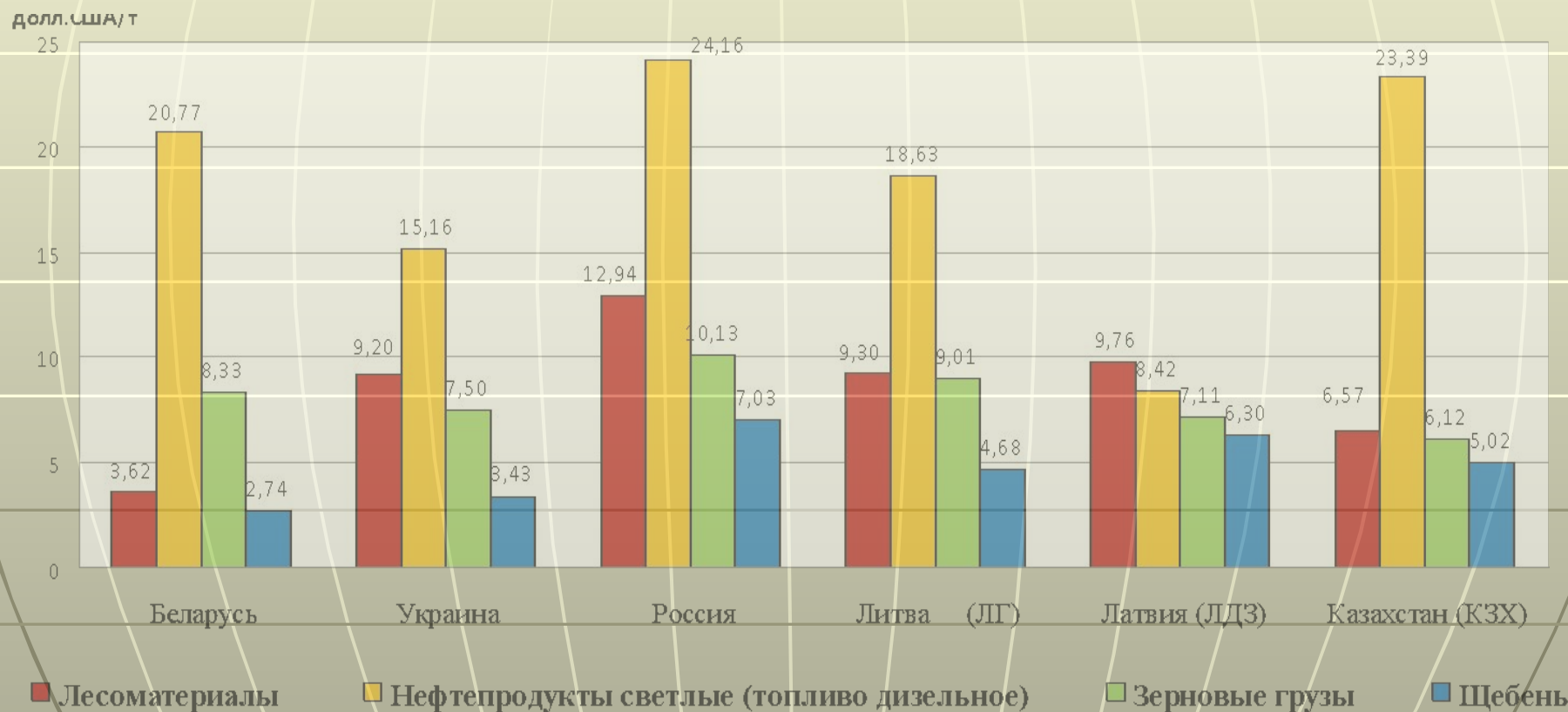
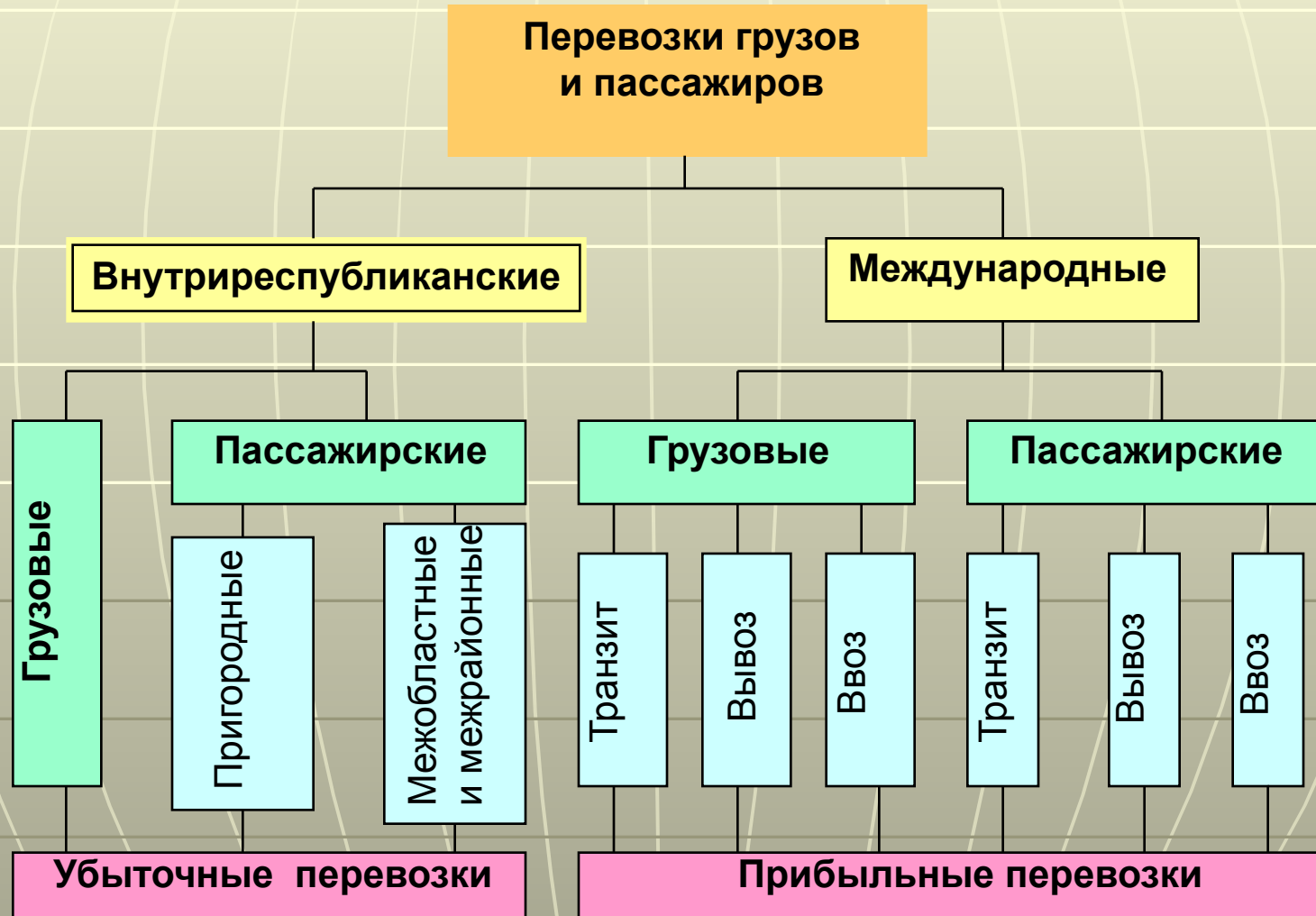
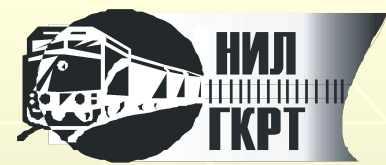


Схема финансового положения перевозок грузов и пассажиров железнодорожным транспортом Беларуси

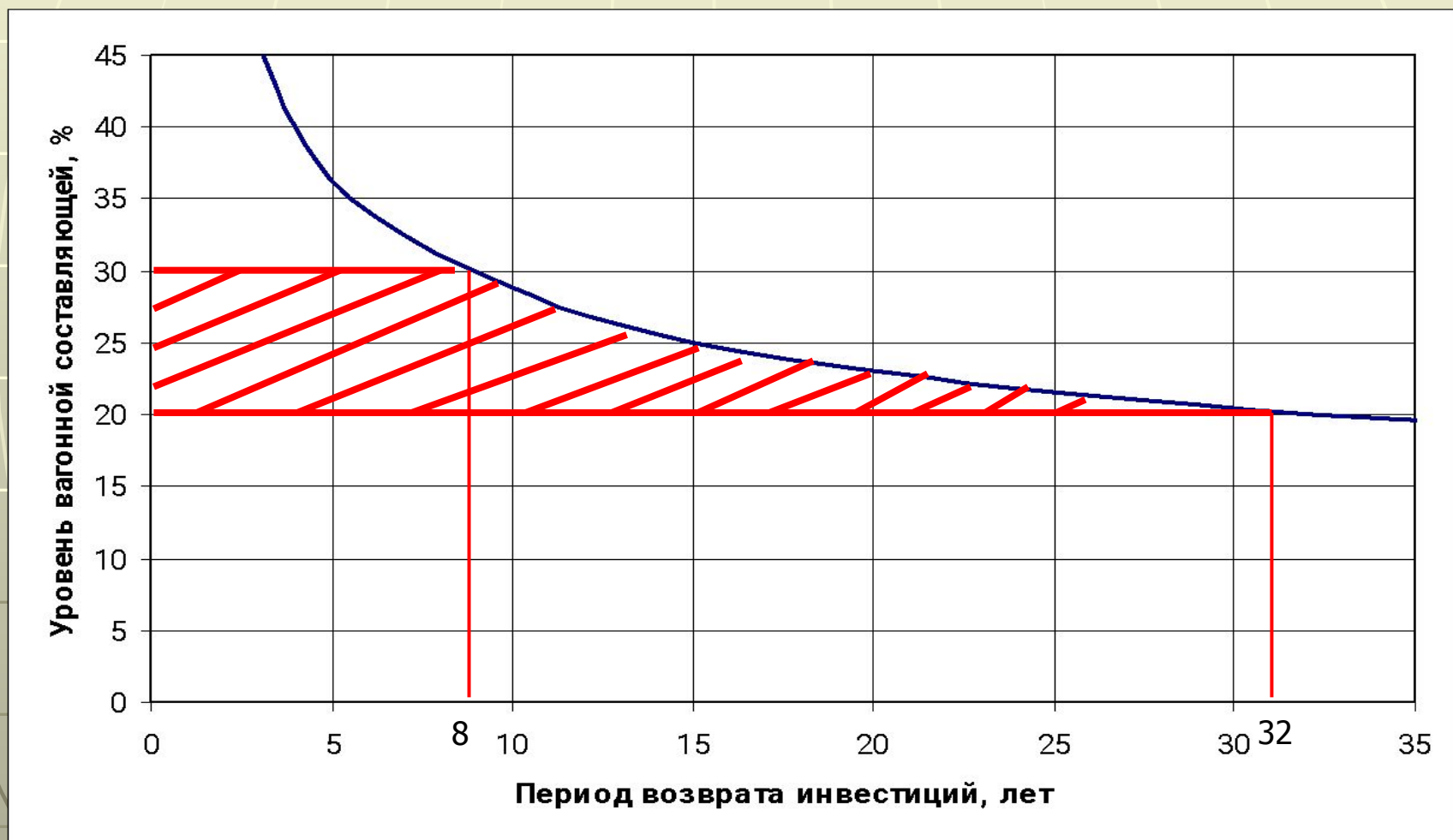


Основные недостатки существующей тарифной системы железнодорожного транспорта Беларуси:



- 1 Наличие перекрестного финансирования убыточных внутриреспубликанских перевозок грузов и пассажиров;**
- 2 Не сформулирована государственная позиция в отношении взаимодействия между государством, Белорусской железной дорогой, частными операторами-владельцами вагонов, потребителями транспортных услуг;**
- 3 Не учитывается в полной мере баланс интересов:**
 - грузоотправителей и грузополучателей в зависимости от их места и роли в сложных логистических системах;**
 - перевозчиков и экспедиторских компаний;**
 - государств, по территории которых пролегают маршруты перевозок.**

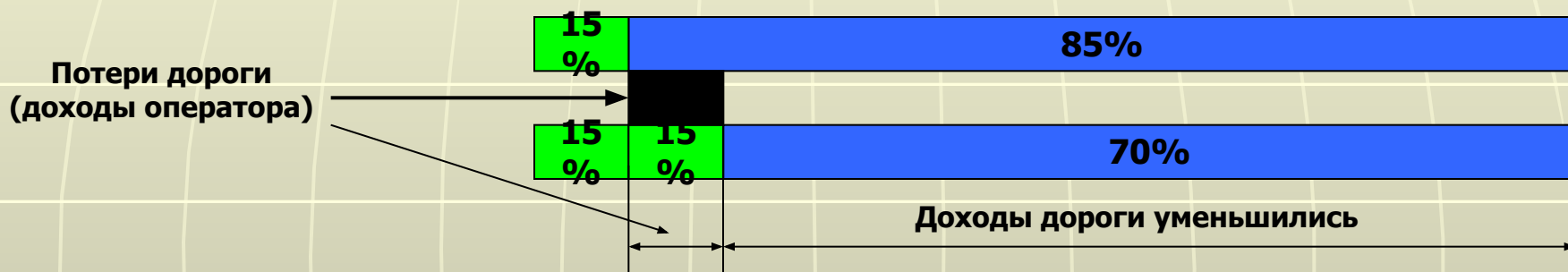
Средневзвешенная зависимость периода возврата инвестиций на приобретение вагона от уровня вагонной составляющей в тарифе



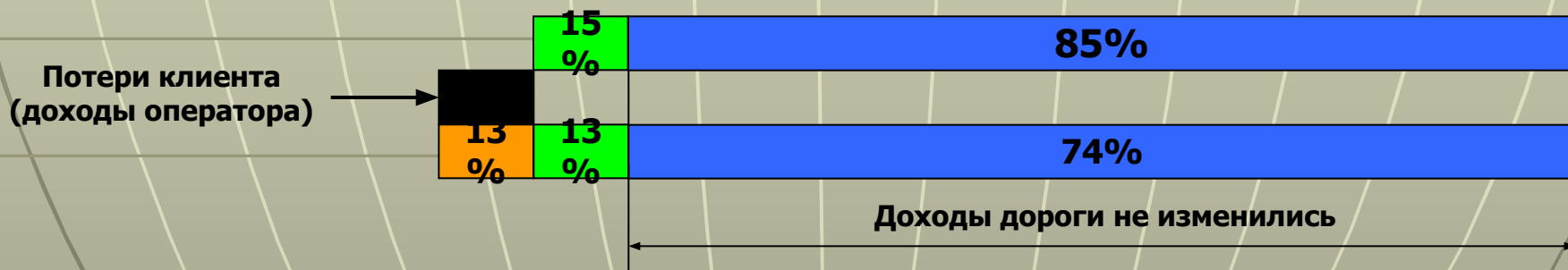
Соотношение между доходами дорог при работе с частными операторами подвижного состава



Белорусская железная дорога



Российские железные дороги



Требования к тарифам и срокам доставки грузов в рамках создаваемого ЕЭП:



- транспортные услуги должны быть эффективными и адаптированными к системам производства и сбыта готовой продукции;
- тарифное регулирование на рынке транспортных услуг должно рассматриваться исходя из принципов и правил логистики, которые находят свою реализацию в сложных логистических системах;
- тарифная система государства должна формироваться на основе верхних пределов тарифов, которые ограничены ценами ресурсов на звеньях логистических систем;
- параметры логистических схем доставки должны вписываться в верхние пределы тарифов и сроков доставки грузов.

Верхние пределы тарифов (C_T) и сроков (T_D) доставки

Учет интересов

клиентов

перевозчиков

государств

транснациональных
корпораций (монополий)

Расчет на основе

Допустимых транспортных
издержек в цене, $I_T = C_p - C_0$

Конкурентоспособности
схем доставки $I_1 < I_2$

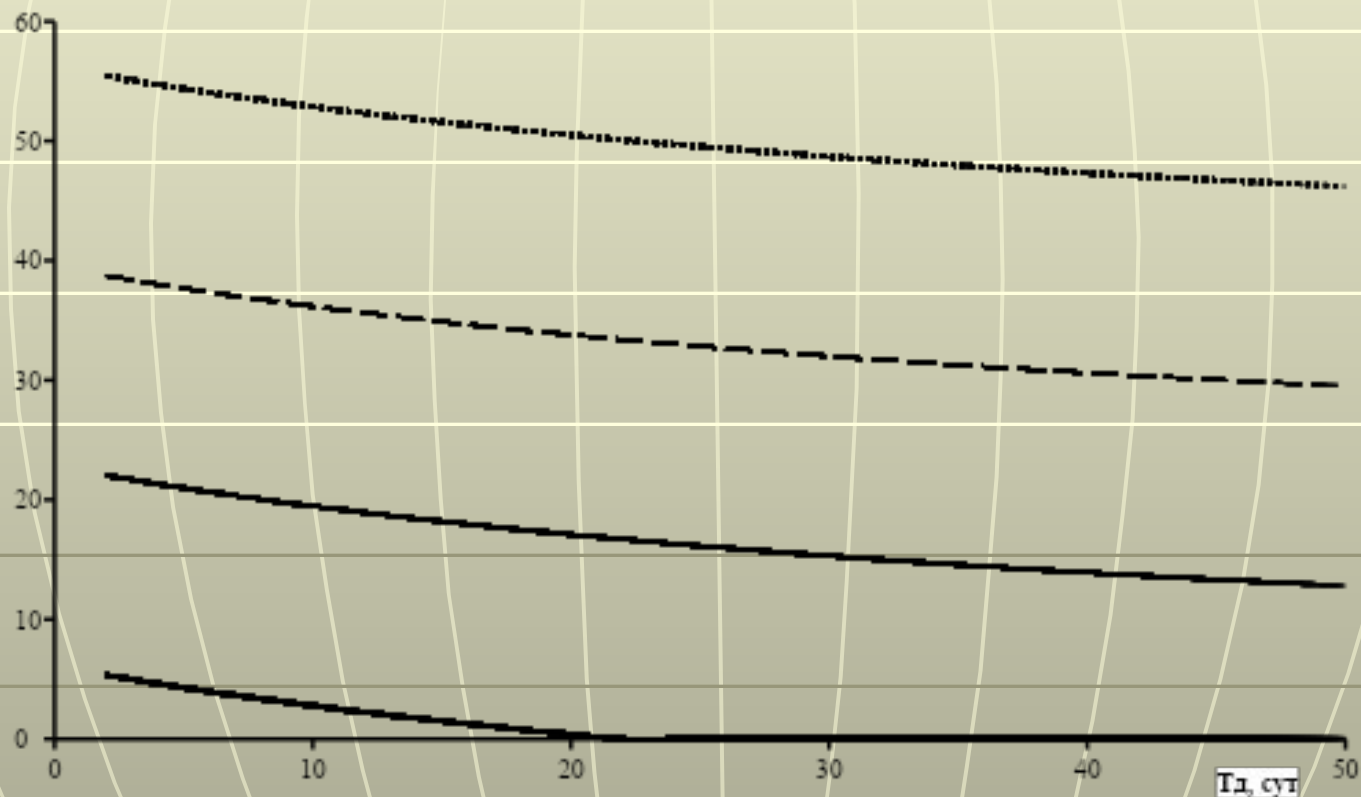
Поведение функций безразличия при изменении параметров схем доставки



Ст,
долл/т

— L = 200 км — L = 400 км — L = 600 км ... L = 800 км

$$C_0 = 200 \text{ долл/т}$$



Интегральный показатель, характеризующий конкурентоспособность и качество схемы доставки груза



$$I = \frac{\tilde{N}_0}{\tilde{O}_a} \cdot \frac{\tilde{C}_T}{\tilde{T}_d \cdot \tilde{P}_{ст}} \quad I = \frac{\tilde{N}_0 \cdot \tilde{D}_{н0}}{\tilde{O}_a} \cdot \frac{\tilde{C}_T}{\tilde{a}_{a\tilde{a}} \cdot \tilde{P}_{ст}}$$

где \tilde{C}_T - предельная тарифная ставка, руб/т;
 \tilde{T}_d – предельный срок доставки, сут;
 $\tilde{P}_{ст}$ – статистическая нагрузка вагона, т/ваг.

Предлагаемый подход к установлению верхних пределов тарифов и сроков доставки позволяет:



– сделать тарифы простыми, понятными и стабильными.

Устанавливаемое верхнее предельное значение тарифа будет понятным для клиентов и транспортных организаций.

Стабильность тарифов будет обеспечиваться зависимостью от цен материальных ресурсов и конечной готовой продукции на элементах производственно-транспортно-сбытовых систем;

– максимально приблизить базовую основу регулируемых тарифов к реальным издержкам, которая будет содержать в себе постоянно действующие стимулы к уменьшению затрат, повышению производительности и качественных параметров транспортного процесса.

Основные принципы формирования тарифных условий Белорусской железной дороги в рамках создаваемого ЕЭП:



- 1 Безубыточность перевозок грузов.**
- 2 Стабильность уровней тарифных ставок для обеспечения выполнения долгосрочных внешнеэкономических контрактов.**
- 3 Конкурентоспособность перевозимых товаров на внешнем рынке с учетом транспортной составляющей.**
- 4 Установление тарифных ставок на международные и внутренние перевозки как предельных.**
- 5 Согласование конкурентоспособных сквозных ставок при перевозках грузов между Республикой Беларусь, Казахстаном и Россией.**

Тарифное регулирование на железнодорожном транспорте в рамках ЕЭП требует:



- 1** Разработки методологии и методического обеспечения *расчета тарифных ставок* на основе себестоимости и уровня рентабельности в рамках ЕЭП.
- 2** Определения *общеэкономических функций тарифов* и обоснования их роли в рациональном формировании транспортно-экономических связей в пределах ЕЭП.
- 3** Обоснования применения *исключительных тарифов* и компенсации потерь из-за их убыточности.
- 4** Разработки методологии и методического обеспечения расчета тарифов на *экспортно-импортные перевозки*, способствующих развитию внешнеторговых транспортно-экономических связей государств в пределах ЕЭП.
- 5** Введения в действие *системы дифференцированных грузовых железнодорожных тарифов*.