

# Принципы формирования тарифных условий Белорусской железной дороги в рамках создаваемого ЕЭП

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

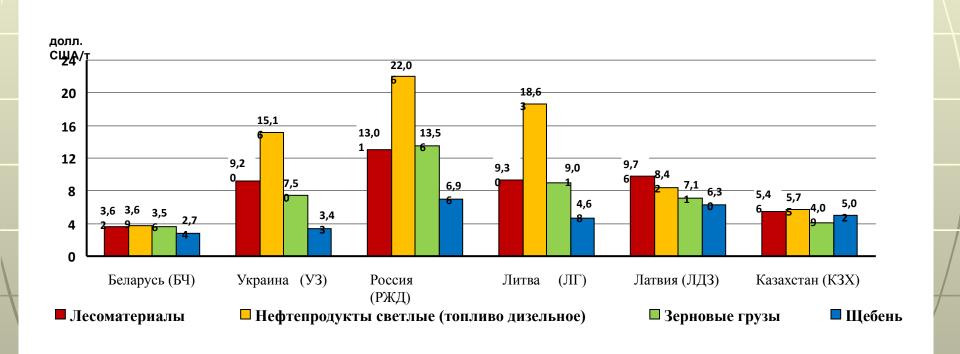
# Отличительные особенности железнодорожного транспорта Республики Беларусь от Российских и Казахских железных дорог:



- небольшая протяженность и различия в густоте железнодорожной сети, а также в технической оснащенности;
- 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.

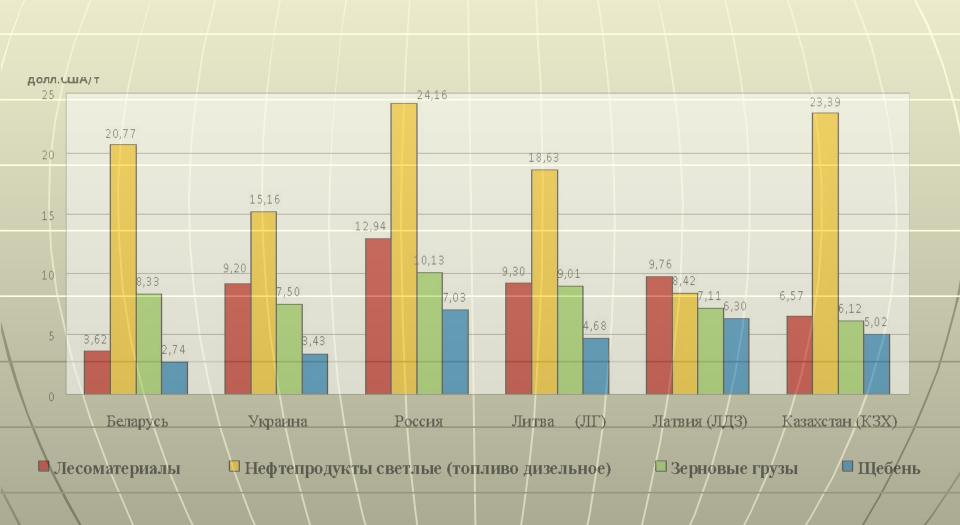
### Тарифы на внутриреспубликанские перевозки грузов в Беларуси, России, Украине, Литве, Латвии и Казахстане (350 км)





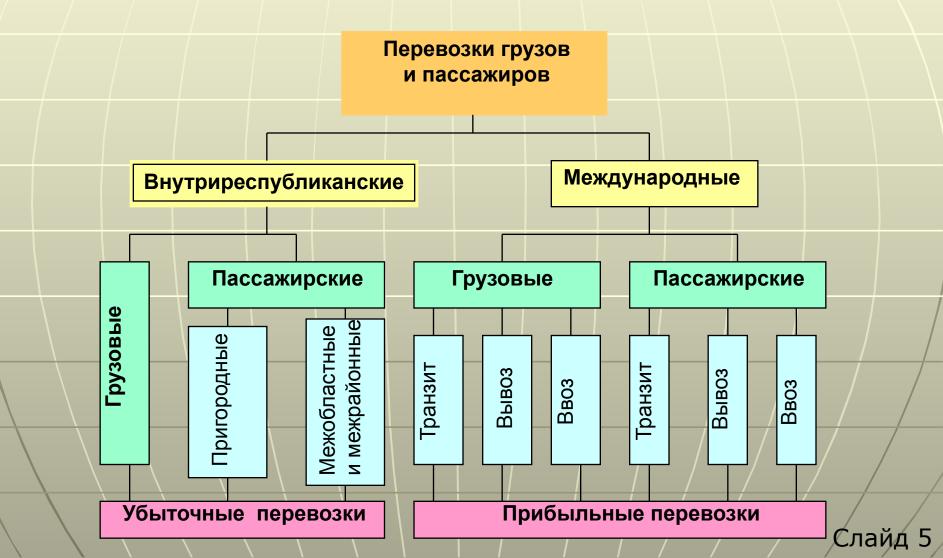
### Тарифы на экспортные перевозки грузов в Беларуси, России, Украине, Литве, Латвии и Казахстане (350 км)





### Схема финансового положения перевозок грузов и пассажиров железнодорожным транспортом Беларуси





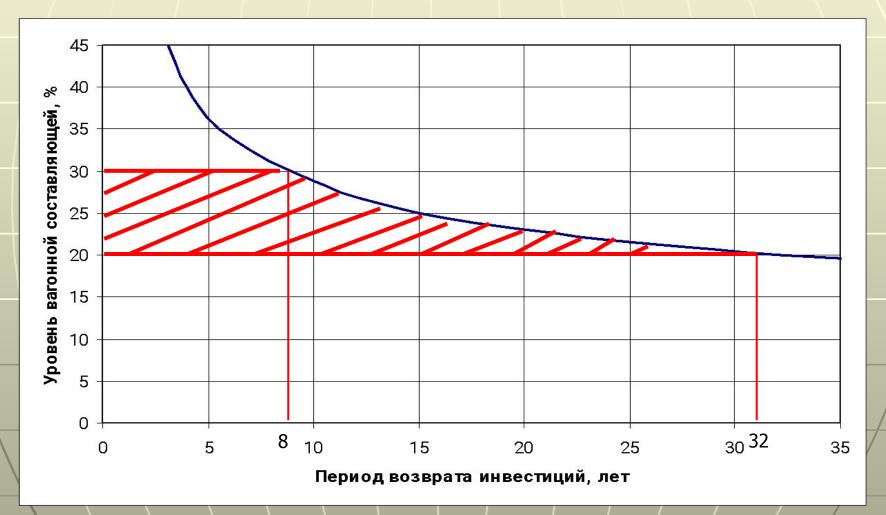
### Основные недостатки существующей тарифной системы железнодорожного транспорта Беларуси:



- 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

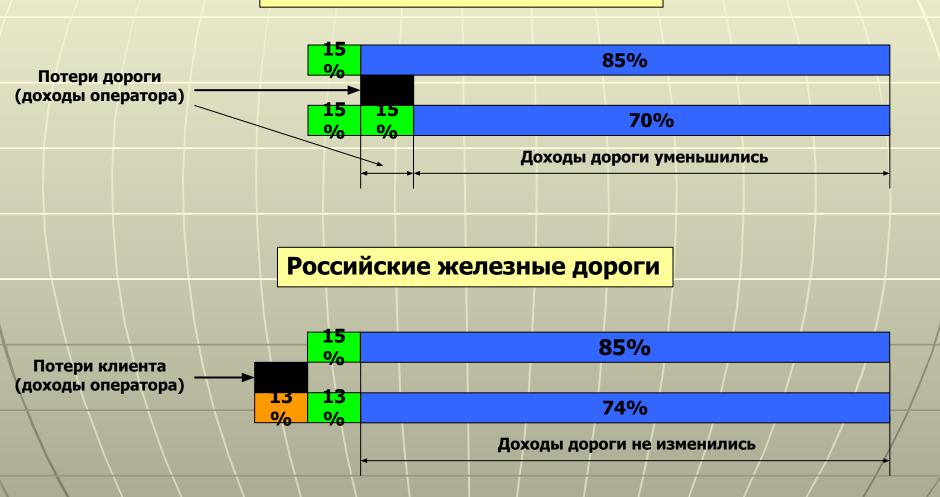




#### Соотношение между доходами дорог при работе с частными операторами подвижного состава







#### 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 ( $T_{A}$ ) доставки

Учет интересов

Расчет на основе

клиентов

перевозчиков

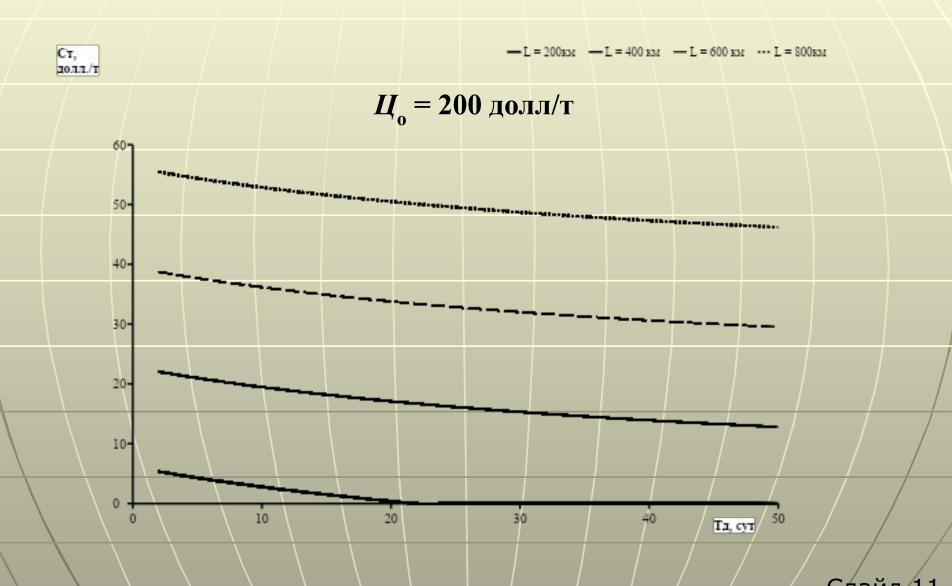
государств

транснациональных корпораций (монополий) Допустимых транспортных издержек в цене,  $U_T = U_D - U_D$ 

Конкурентоспособности схем доставки *И*1<*И*2

#### Поведение функций безразличия при изменении параметров схем доставки





### Интегральный показатель, характеризующий конкурентоспособность и качество схемы доставки груза



где  $C_{_{\rm T}}$  - предельная тарифная ставка, руб/т;  $T_{_{\rm CT}}$  - предельный срок доставки, сут;  $P_{_{\rm CT}}$  - 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.