

7. Электронный учебно-методический комплекс по дисциплине «Управление качеством» подготовлен в рамках инновационной образовательной программы «Инновационно-образовательный центр технологий поддержки жизненного цикла и качества продукции», реализованной в ФГОУ ВПО СФУ в 2007 г.

8. Градостроительный Кодекс РФ от 29.12.2004 № 190-ФЗ

**Канд. экон. наук Бочков П.В.**

*Уральский федеральный университет*

*имени первого Президента России Б. Н. Ельцина (Россия)*

**Формирование железнодорожных тарифов в условиях  
экономической рецессии и их влияние на развитие региональной  
транспортной системы**

В условиях экономического спада существенное влияние на проведение тарифной грузовой политики оказывают процессы ценообразования

на железнодорожные перевозки. При этом можно выделить две группы факторов. Это факторы повышающего и понижающего характера. К группе факторов повышающего характера относятся следующие:

- ослабление национальной валюты, которое приводит к росту цен на импортные товары, усиление импортозамещения и улучшение позиций экспортеров;

- повышение стоимости кредитов из-за дефицита финансовых ресурсов;

- падение объемов производства из-за снижения платежеспособного спроса, задержек платежей за сырье и готовую продукцию;

- несвоевременность принятия ограничений в оплате труда, отмене премиальных выплат в сочетании с сокращением рабочего времени

и численности работников неперспективных профессий, а также управленческого аппарата [1].

Эти факторы (кроме валютного) оказывают влияние на внутренний рынок, так как цены экспортёров жёстко связаны с ситуацией на мировом рынке. Мировые цены выступают в качестве главного фактора, понижающего тенденции ценообразования. Существуют факторы, которые влияют на понижение цены. Среди них можно выделить:

- увеличение топливно-сырьевых запасов;
- ценовые меры, направленные на стимулирование спроса;
- налоговое стимулирование инвестиций, направляемых на снижение себестоимости производства и перевозок;
- дифференциация выпуска продуктов и услуг в сторону потребителей с меньшими доходами;
- увеличение производства конкурентных по ценам импортозамещающих товаров;
- внедрение импортозамещающих технологий, направленных на выпуск товаров, конкурентных по качеству и стоимости;
- создание альтернативных видов энергоносителей;
- отмена или перенос на будущие периоды капиталоемких проектов;
- консервация промышленных и сопряжённых с ними транспортных объектов с повышенной себестоимостью.

В сложный экономический период необходим механизм прямой избирательной финансово-кредитной поддержки государством предприятий, при условии, что они будут строго выполнять взятые на себя обязательства по сдерживанию цен, приоритетным поставкам и оказанию услуг. Так, управление тарифами должно быть встроено в систему ценообразования на продукцию, перевозимую железнодорожным транспортом. Ввиду того, что тарифная политика на сегодня строится так, что ее приходится согласовывать

с правительством России и самостоятельно ОАО «РЖД» не может ее изменить, назрела необходимость предоставления ОАО «РЖД» права управления тарифами в таких сферах, как плата за использование общего парка железных дорог и перевозка экспортных грузов [3]. Необходимо переходить от глобального тарифного регулирования со стороны государства к точечному вмешательству государственных органов управления в тарифную политику, проводимую на рыночной основе.

Переход на рыночные отношения в сфере транспортных услуг не повлек за собой сколько-нибудь существенных изменений тарифной политики в новых условиях деятельности железнодорожного транспорта.

С 2009 по 2013 годы были проведены меры, направленные на выравнивание тарифов на перевозки экспортно-импортных грузов и грузов во внутригосударственном сообщении.

Действующие тарифы на перевозку контейнеров не могут покрыть расходы операторской компании по содержанию вагонов и контейнеров. До тех пор, пока существовали немногочисленные парки вагонов небольшого числа операторских компаний и достаточно большой парк фитинговых платформ ОАО «РЖД», можно было скрывать существующие недостатки. Передача всего вагонного парка фитинговых платформ в уставный капитал ОАО «ТрансКонтейнер» лишила возможности прежде всего малые операторские компании использовать свой парк вагонов вместо вагонов ОАО «РЖД» на направлениях с проблемами обеспечения обратной загрузки, поскольку необходимость платы за порожний пробег сделала деятельность сравнительно небольших компаний убыточной.

Другой составляющей платы за перевозку является плата за предоставление вагонов и контейнеров грузоотправителю для осуществления перевозки. Эта часть платы должна зависеть от стоимости используемого для перевозки оборудования (вагонов и контейнеров). Она должна компенсировать все затраты оператора по предоставлению грузоотправителю вагонов

и контейнеров, их содержанию и ремонту, порожним пробегам, а также инвестиционную составляющую. В целом качественный анализ показывает, что эта часть платы является величиной переменной. Соответственно, факт непостоянства данной части платы становится фактором проведения гибкой тарифной политики оператора по отношению к грузоотправителю. Это становится возможным для больших парков вагонов, когда доля порожних пробегов вагонов относительно невелика и может быть легко компенсирована продуктивной работой остального парка.

Таким образом, уровень тарифа и механизм определения вагонной и контейнерной составляющих должен быть изменен с тем, чтобы для всех собственников подвижного состава и контейнеров была обеспечена конкурентность хозяйственной деятельности на рынке транспортных услуг в сфере контейнерных перевозок.

Для этого необходимо снизить стоимость инфраструктурной составляющей для покрытия расходов на содержание вагонного и контейнерного парков, расходы, связанные с оплатой порожнего пробега вагонов и вагонов с порожними контейнерами и инвестиционные затраты.

Снижение инфраструктурной составляющей может быть достигнуто за счет «вагонного фактора».

В настоящее время официальная отчетность по объемам контейнерных перевозок производится в тоннах и тонно-км (отчет формы ЦО-12), в то время как плата за перевозку контейнеров взимается за контейнер в зависимости от типоразмера. Сравнение эффективности контейнерных перевозок, например, с перевозкой груза в крытых вагонах также производится в рублях за тонну перевезенного груза в зависимости от расстояния. Стоимость инфраструктурной составляющей также производится на один контейнер, в то время как количество контейнеров, загруженных в один вагон, не всегда является таковым. Поэтому целесообразно плату за информационную составляющую исчислять за тонну перевезенного груза второго класса в

зависимости от расстояния для собственных (арендованных) вагонов независимо от количества погруженных контейнеров.

Таким образом, повысить период продуктивной работы для контейнерных перевозок в целях эффективной работы возможно при переходе на нормативы повагонной доставки груза, что будет способствовать увеличению годового количества рейсов одного вагона и контейнера. Сложившаяся тенденция предполагает, что «ТрансКонтейнер» (как монополист перевозок ОАО «РЖД») при предоставлении вагонов и контейнеров должен учитывать не только и не столько расстояние перевозки, как ранее, но и ее направление. Одним из факторов рентабельности перевозок является наличие обратной загрузки, поэтому ставки за вагон и контейнер ОАО «ТрансКонтейнер» на одном и том же маршруте могут различаться в зависимости от направлений.

Существенной проблемой современной тарифной политики является возрождение местных тарифов в условиях рыночной экономики. Сегодня, когда разделены управленческие и хозяйственные функции, железные дороги могут устанавливать по согласованию с субъектами РФ только тарифы на местные пассажирские перевозки (к ним относятся пригородные поезда). В то же время субъекты РФ не обладают правом установления местных грузовых тарифов. В перспективе намечено большое строительство дорог (в т. ч. Крым, Севастополь), и здесь местные грузовые тарифы, устанавливаемые субъектами РФ на поставки всех необходимых материалов железнодорожного строительства в пределах определенных финансовых ограничений, могут сыграть важную роль. Государственная тарифная политика оказывает также существенное влияние на реализацию таких масштабных задач, как структурные изменения рынка железнодорожных транспортных услуг и создание нормативно-правовых основ его функционирования, а также достижение ускоренного развития технической и технологической базы транспорта [4]. Существующие нормативно-правовые акты в сфере государственного тарифного регулирования железнодорожного транспорта

должны обеспечить системный подход к регулированию различных сфер деятельности субъектов естественных монополий. В качестве основного документа выступает постановление правительства РФ, которое определило основу государственного регулирования на услуги субъектов естественных монополий в сфере железнодорожного транспорта. Этот документ обеспечивает транспарентность и повышает эффективность системы государственного регулирования железнодорожных тарифов.

Таким образом, проводимая за последние годы государством тарифная политика на железнодорожном транспорте смогла обеспечить условия для экономического роста, повышения конкурентоспособности экономики страны в целом и её модернизации, что нашло своё отражение в динамике снижения уровня транспортной составляющей при перевозке грузов железнодорожным транспортом и росте объемов этих перевозок.

На поступательное движение и динамичное развитие железнодорожного транспорта негативное влияние оказывает экономический спад производства в стране. Новая система тарифов на перевозку грузов и услуги инфраструктуры должна положительно влиять на деятельность российских железных дорог. В частности, введенный в действие прейскуртант №10-01 предусматривает ряд следующих основных преимуществ по отношению к ранее действующей редакции:

- в структуре тарифов выделены составляющие: за использование инфраструктуры и локомотивов ОАО «РЖД» (тарифы группы И) и за использование вагонного парка ОАО «РЖД» (тарифы группы В, которые, в частности, не зависят от класса и рода перевозимого груза, но зависят от типа подвижного состава; кроме того, на них не распространяются корректирующие коэффициенты и исключительные тарифы);
- снижены тарифы на грузовые железнодорожные перевозки на дальние расстояния;
- введена гибкая система дифференциации тарифов в зависимости от размера партии перевозимого груза и другие преимущества;

- усовершенствована система дифференциации грузов по тарифным классам.

Актуальной проблемой становится пересмотр существующих методологических подходов к дифференциации тарифов на перевозку грузов и услуги инфраструктуры по тарифным классам, обуславливающих наличие перекрестного субсидирования, и переход к принципам дифференциации, имеющим экономическую основу и влияющим на себестоимость перевозимых грузов (объем, условия и технология перевозок).

Таким образом, реализуемая сегодня тарифная политика в РФ должна быть направлена прежде всего на обеспечение конкурентоспособности российской транспортной системы и товаропроизводителей на внутреннем рынке, а также на стимулирование развития новых технологий на железнодорожном транспорте [2].

### **Литература**

1. Бочков П. В. Развитие промышленно-транспортной инфраструктуры Уральского региона в условиях экономического кризиса // Региональная экономика. 2009. № 25. С. 32–37.

2. Вовк А. А. Совершенствование оценки эффективности деятельности транспортной компании // Экономика железных дорог. 2011. № 3. С. 24–30.

3. Евдокименко В. Система тарифов: соответствовать модели рынка // РЖД Партнёр. 2012. № 21.

4. Шаронов А. В. Железнодорожная отрасль на новом этапе развития // Экономика железных дорог. 2011. № 2. С. 11–20.