

A. С. ИЗБАИРОВА

ВЛИЯНИЕ ГРУЗОВЫХ ТАРИФОВ НА КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬ ПЕРЕВОЗЧИКОВ

Основной задачей транспортной отрасли Казахстана, как отмечается в стратегии вхождения республики в число 50-ти наиболее конкурентоспособных стран мира, остается интеграция в евразийскую транспортную систему. Для ее реализации развитие транспортно-коммуникационного комплекса должно в полной мере использовать преимущества геостратегического расположения страны, являющейся транзитным мостом между Европой и Азией [1].

Экономика Казахстана, расположенного в центре Евразийского континента между емкими и динамично развивающимися рынками Европы, Восточной и Юго-Восточной Азии, во многом зависит от эффективного использования потенциально высоких транзитных возможностей нашего государства.

В международном разделении труда транспорту отведена особая роль, поскольку от его работы зависят возможность, эффективность и сроки интеграции в мировую экономику любой страны. Обслуживая практически все виды экономических отношений, транспортные операции участвуют в процессах реализации любых сделок. Поэтому транспортные затраты непосредственно учитываются в цене товаров и услуг или проявляются в ней в косвенном виде.

По своей экономической природе железнодорожные тарифы - это денежные выражения ценности услуг железнодорожного транспорта по перемещению грузов, пассажиров, багажа и почты. Ценность услуг определяется как факторами спроса, так и факторами предложения, что проявляется при установлении тарифов. Основные функции железнодорожных тарифов заключаются в формировании денежных средств, предназначенных для покрытия издержек предприятий железной дороги, обеспечения их развития, финансовой устойчивости и конкурентоспособности в длительной перспективе. Существует несколько методов тарифообразования, среди которых основными являются:

Затратный метод;

Метод определения нормы прибыли на регулируемую базу активов;

Метод установления предельных уровней тарифов на среднесрочный период.

Наиболее прогрессивными в настоящих условиях являются два последних метода [2].

Сегодня структура построения тарифов состоит из двух основных частей: затраты плюс прибыль. Требования к затратной части тарифов регламентированы Законом РК «О естественных монополиях». Из динамики индексов тарифов на перевозку грузов предыдущих годов, видно, что тарифы ежегодно повышались, однако, темпы роста тарифов были ниже, чем рост цен. Это свидетельствует о мягкой Тарифной политике в Казахстане, которая не провоцировала рост цен и, как следствие, инфляцию[3].

Тарифы на услуги по перевозке грузов железнодорожным транспортом АО «КТЖ» рассчитываются по расчетным таблицам Временного Прейскуранта в тенге согласно Приказа Президента АО «НК «КТЖ» от 18.07.2004 г. №255-Ц и Приложения к приказу от 18.01.2006 г. №48-Ц.

Тарифы на перевозку грузов железнодорожным транспортом формируются их четырех составляющих. Первая составляющая представляет собой тарифы на услуги магистральной железнодорожной сети при перевозке грузов железнодорожным транспортом, вторая – за пользование локомотивной тягой, третья – за пользование грузовыми вагонами и контейнерами, четвертая – на услуги грузовой и коммерческой работы при перевозке грузов железнодорожным транспортом. Ставки также зависят от вида сообщения, типа вагонов, расстояния перевозки и веса груза. При исчислении тарифов табличные ставки умножаются на повышающие коэффициенты, зависящие от вида сообщения и составляющей тарифа. Наибольшее значение имеют коэффициенты для экспортных сообщений. Вместе с тем, сделаны существенные послабления для перевозок нефтепродуктов, поставляемых по железной дороге через порт Актау. Коэффициенты для республиканских и импортных сообщений соизмеримы между собой, хотя для отдельных грузов большое предпочтение отдается импортному сообщению (т.е. коэффициенты ниже). Наибольший

вклад в общий тариф на перевозки вносят услуги магистральной железнодорожной сети и локомотивной тяги. Доля первой составляющей в республиканском сообщении равна 35,7%, в международном сообщении – 47-48%. Доля второй составляющей, соответственно, 47 и 38-39% [3].

Для прогноза возможных изменений тарифа, следует рассмотреть наличие конкуренции и степень ее воздействия на каждую из составляющих тарифа в свете проводимой реструктуризацией железнодорожной отрасли Казахстана.

Согласно Закону «О железнодорожном транспорте», сеть железных дорог Казахстана остается собственностью государства и не подлежит приватизации. Поэтому услуги магистральной железнодорожной сети практически не подвержены влиянию конкурентной среды из отсутствия последней. Три остальные составляющие тарифа формируются за счет услуг, оказываемых приватизационными предприятиями, которые и образуют конкурентную среду. При условии если эти предприятия не связаны между собой, развитие конкуренции должно привести к снижению указанных составляющих тарифа. Причем наибольший вклад в этот процесс могут внести услуги локомотивной тяги, доля которых, как было показано выше, составляет 40-50%.

Цены на услуги оператора магистральной железнодорожной сети устанавливаются в соответствии с законодательством Республики Казахстан [3].

Правила применения тарифа (проводной платы) на перевозку в международном сообщении устанавливаются международными договорами Республики Казахстан.

Необходимым условием повышения качества работ и снижения транспортных затрат является введение конкуренции в перевозочной деятельности. Транспортная составляющая в цене товара – один из важнейших элементов цены товара. Транспортная составляющая включает в себя затраты на такие элементы транспортного обслуживания, как: подготовка товара к транспортировке на складе отправителя, его упаковка и хранение; погрузка товара на транспортное средство первого перевозчика; транспортировка груза со склада отправителя в пункт передачи второму перевозчику; транспортно-экспедиторское обслуживание на первом этапе перевозок, аренда транспортного оборудования на первом этапе

перевозок (контейнеры, средства пакетирования и др.); выгрузка товара в пункте перевалки; погрузка товара на транспортное средство второго перевозчика; транспортировка товара вторым перевозчиком и др.

Традиционно долю транспортных затрат α в цене продукции \bar{C} определяют как отношение тарифов на перевозку данного продукта C_T к его цене в месте потребления $\bar{C} = \bar{C}_{\text{пп}} + C_T$:

$$\alpha = C_T / (\bar{C}_{\text{пп}} + C_T), \quad (1)$$

где $\bar{C}_{\text{пп}}$ – цена продукта в месте его производства.

Доля транспортной составляющей (α_T) в конечном продукте определяют из соотношения:

$$\alpha_T = T / (\bar{C}_{\text{пп}} + T), \quad (2)$$

где $T = C_T + C_{\text{сб}}$ – транспортные издержки; $C_{\text{сб}}$ – сборы за дополнительные операции связанные с перевозкой продукции от поставщика до потребителя (сбор за хранение, взвешивание продукции, за подачу и уборку вагонов, за погрузочно-разгрузочные работы и т.д.).

По результатам исследований величины транспортной составляющей при перевозке основной номенклатуры грузов: каменный уголь, руда железная, руды цветных металлов, черные металлы, рассмотрены маршруты и объемы транспортировки грузов в республиканском, экспортном и транзитном сообщении в вагонах инвентарного парка.

Из анализа полученных результатов могут быть сделаны следующие выводы:

транспортная составляющая в цене продукции изменяется в пределах 4 до 72%;

величина транспортной составляющей зависит от расстояния перевозки;

величина транспортной составляющей зависит от цены груза. Чем выше цена, тем меньше величина транспортных затрат.

ЛИТЕРАТУРА

- Атамкулов Е.Д., Жангаскин К.К. Железнодорожный транспорт Казахстана: реструктуризация и пути интеграции в мировую экономику / Под общей ред. Р. К. Сатовой. Монография. Алматы: Экономика, 2003. 742 с.
- Алпысбаев С.А., Сатова Р.К., Муханбетов Д.Г., Муханбетова А.Д., Уалханов Б.Н. Проблемы формирования транспортной составляющей ВВП в условиях повышения конкурентоспособности экономики Казахстана: учебное пособие / Под общей ред. Р. К. Сатовой. Алматы: КазАТК, 2006. 120 с.
- «О железнодорожном транспорте». Закон Республики Казахстан. Алматы: ЮРИСТ, 2007. 40 с.

Резюме

Тасымалдау қызметінің сапасы мен бәсекелестіктің сапасына өсер ететін жүк тарифтері қарастырылған.

Summary

In clause the freight rates influencing quality and a competition in transportation activity are considered.

УДК 656.2:656.23

*Казахская академия
транспорта и коммуникаций
им. М. Тынышпаева*

Поступила 11.10.08г.