

УДК 65.011.12

*Д.П. Тибилов***ВЛИЯНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ ЗАТРАТ  
НА ЭФФЕКТИВНОСТЬ ПРЕДПРИЯТИЙ  
УГОЛЬНОЙ ОТРАСЛИ**

**Р**еализация структурной реформы на железнодорожном транспорте Российской Федерации потребовала изменения методологии построения системы тарифов, получивших отражение в новом Прейс-скуранте 10-01 (выпуска 2003 г.).

Хотя при разработке нового прейскуранта было принято решение о сохранении неизменным среднего уровня тарифов за 2001 г., новые тарифы для отдельных пользователей могут быть увеличены или снижены и, соответственно, оказать на результаты хозяйственной деятельности как положительное, так и отрицательное влияние.

Для предприятий угольной отрасли, осуществляющих значительные объемы перевозок на расстоянии, превышающих средние показатели по сети, и имеющих относительно высокую долю транспортной составляющей в конечной цене продукции, сохранение сложившихся позиций на внутреннем и мировых рынках и возможностей их расширения в значительной мере будут определяться уровнем транспортных расходов и влиянием их на эластичность спроса. Любое изменение транспортных расходов может дестабилизировать сложившиеся рыночные связи.

В этой связи оценка параметров измененной тарифной системы имеет принципиальное значение для угольной отрасли и ее предприятий. В тоже время, на железнодорожном транспорте, имеющего высокую долю постоянных расходов, независимых от объемов перевозок, изменение тарифов в сторону их завышения, может привести к сокращению объемов перевозок угля за счет переключения перевозок в отдельных регионах, имеющих параллельные пути, на другие виды транспорта. Как отмечалось выше, развитие рыночных отношений на железнодорожном транспорте принципиально меняет взаимоотношения всех участни-

ков транспортного рынка, структуру и систему построения тарифов.

Количественная оценка влияния новых принципов и структуры построения тарифов на уровень транспортных затрат для предприятий угольной отрасли требует учета дополнительной информации со стороны производителей и потребителей угля.

В зависимости от условий контракта на поставку угля потребителем транспортных услуг могут быть потребители внутреннего рынка (тепловые электростанции, коксохимические и металлургические заводы, бытовые и промышленные котельные и др.), либо экспортеры угля на внешний рынок.

Общее количество угольных шахт и разрезов по стране в целом измеряется сотнями, однако, в каждом бассейне (угледобывающем регионе) имеется не больше одного-двух десятков крупных угледобывающих предприятий, обеспечивающих в совокупности более половины объема производства угля рассматриваемого региона. При этом несколько десятков крупнейших тепловых электростанций и металлургических комбинатов потребляют более половины всего объема угля.

Таким образом, в составе всей совокупности потребителей угля и транспортных услуг по его перевозке можно выделить компактное ядро транспортно-экономических связей, способных обеспечить информацию для проведения достоверного анализа влияния структурных изменений построения и формирования тарифов на экономические показатели работы угольной отрасли.

Объектом купли — продажи на рынке железнодорожных перевозок являются услуги по доставке конкретной партии груза от одной станции до другой станции железнодорожной сети России или от конкретного производителя до потребителя, расположенных в определенных географических координатах.

Поэтому, имея исходную информацию о производителях и потребителях угля (их местоположения, объемах производства и др.) и информацию об уровнях тарифов – действующего и вновь вводимого Прейскурантов, можно провести оценку влияния структурных изменений нового прейскуранта на деятельность предприятий угольной отрасли.

Для количественной оценки ценовых изменений используется «Метод сравнения вариантов», сущность которого сводится к составлению стоимостных оценок базового и вновь вводимого прейскуранта по каждому фактору, изменяющему принципы построения и уровни провозных плат базового Прейскуранта, оказывающие влияние на уровень провозных плат (тарифную составляющую) в конечной цене угля у потребителя.

Для проведения сопоставимых расчетов транспортных затрат на перевозку угля необходимо иметь информацию по каждому потребителю транспортных услуг, в частности:

- об объемах предъявленного к перевозке угля (по расчетным периодам);
- характер перевозки (на внутренний или внешний рынок);
- вид сообщения (по прямому документу или в смешанном сообщении);
- пункт отправления и назначения (дальность перевозки, характеризующая транспортно-экономические связи производителя и потребителя);
- технические нормы загрузки ;
- технологические схемы доставки груза (повагонные отправки, отправительские или кольцевые маршруты);
- регулярность, сезонность грузоперевозок;
- способ освоения перевозки (ОАО «РЖД», операторские компании, собственный подвижной состав);
- ж/д тарифы.

В отличие от административно-распределительной системы, где потребность в выпуске продукции и использование ресурсов могли определяться с помощью механизмов централизованного планирования, в системах рыночного хозяйствования основным регулирующим механизмом является платежеспособный спрос, по разному проявляющийся в условиях монопольного и конкурентного рынков.

Железнодорожный транспорт России и в условиях реформирования, в секторах рынка,

осуществляющих массовые перевозки грузов, по-прежнему остается естественной монополией, в связи с чем и в перспективе тарифы на перевозки угля будут подлежать государственному регулированию, основной задачей которого будет ограничение рентабельности грузовых перевозок с помощью установления оптимального уровня тарифов.

Участие других видов транспорта в перевозках массовых грузов ограничивается отсутствием параллельных связей либо чрезмерно высоким уровнем затрат (воздушный транспорт). Поэтому перевозки массовых грузов на большие расстояния в подавляющей части и в перспективе будут осуществляться железнодорожным транспортом.

Затраты транспортных предприятий и, соответственно, взимаемая ими провозная плата, включает два практически не зависящих один от другого элемента. Первый из них связан с выполнением начально-конечных операций с подвижным составом (НКО), и грузом, второй — с его перемещением в пространстве и подачей порожнего вагона под погрузку (движенческие операции). Из этих слагаемых и формируется транспортный тариф.

Услуги по перевозке конкретной партии груза может рассматриваться как товар, абсолютно комплектарный (дополнительный) к перевозимому грузу, так что, строго говоря, спрос на перевозку существует только на комплект «товар-услуга по его доставке покупателю». Раздельный спрос на отдельные компоненты этого комплекса можно определять только условно, что и придется делать в рамках данной работы, поскольку изучение спроса на уголь (перевозимый груз) выходит за пределы данного исследования.

Величина провозных плат (тарифов) существенно влияет на цену угля у потребителя, а, следовательно, и на величину спроса.

Пренебрегая возможным изменением распределения перевозок между видами транспорта, примем, что изменение объема производства предприятий угольной отрасли в таком же отношении меняет и объемы перевозок угля железнодорожным транспортом.

В соответствии с этапами проведения реструктуризации железнодорожного транспорта и созданием конкурентного рынка перевозчиков, даются методические подходы к оценке изменений уровня транспортных затрат предприятий угольной отрасли, работающих в

условиях монопольного и конкурентного рынков.

Реструктуризация железнодорожного транспорта России является частью общей задачи реформирования естественных монополий и должна создать условия для внедрения рыночных механизмов в систему функционирования и развития железнодорожного транспорта. При этом, в числе главных задач намечаемой реформы должно быть со-здание конкуренции на транспортном рынке.

Реформирование железнодорожного транспорта России уже началось и приобретает необратимый характер: подготовлены все нормативные и правовые документы по проведению реформирования, подготовлен и представлен в Правительство РФ новый Прейскурант 10-01 на грузовые железнодорожные перевозки, созданы условия для развития частной собственности на подвижной состав, значительная количество вагонов, прежде всего специализированных, уже принадлежит частным владельцам.

Принятая Правительством РФ этапность реформирования железнодорожного транспорта является важнейшим условием успешной реализации выбранной организационной модели, поскольку позволяет контролировать и проводить корректировку действий на основе анализа промежуточных результатов реформирования, что обеспечивает минимизацию рисков и необратимых действий.

Сохранение на первом этапе реформирования железнодорожного транспорта интеграции инфраструктуры, включая локомотивный парк и большую часть вагонов позволяет с высоким уровнем использования производственных мощностей обеспечивать загрузку инфраструктуры, избежать дополнительных затрат на управление критическими стыками, сохранить надежность управления движением поез-

дов и технологическое единство взаимосвязанных видов деятельности.

Важнейшим моментом проведения реформы является отработка механизмов мотивации будущей инфраструктурной компании в сокращении издержек, оптимизация инвестиционной деятельности и совершенствование количества и качества предоставляемых услуг.

Уникальность проводимой реформы не позволяет получить сегодня доказательств технологической возможности и экономической целесообразности отделения инфраструктуры от перевозочной деятельности без нарушения устойчивости и безопасности работ всей системы в целом. Эффективность такого отделения (по нашему мнению) практически не просчитана и есть опасение, что в процессе реструктуризации и реализации основных положений реформы будут вводиться коррективы, а могут быть и «откаты» от реализации намечаемых «вех» проводимой реформы.

Важным условием успешного функционирования железнодорожного транспорта является сохранения государственного регулирования. После реформирования железнодорожного транспорта ни один из участников транспортного рынка самостоятельно не может осуществить перемещение груза из пункта отправления в пункт назначения.

На сегодня нельзя однозначно оценить все негативные и позитивные последствия для угольной отрасли от реформирования железнодорожного транспорта. Сопоставительная оценка негативных и позитивных факторов для угольной отрасли при введении в действие нового Прейскуранта может быть выполнена на втором этапе исследований путем проведения необходимых расчетов по приведенной выше методологии.

### ***Коротко об авторах***

*Тиболов Д.П.* – кандидат экономических наук, кафедра «Экономика и планирование горного производства», Московский государственный горный университет.





