

Экономические науки

УДК 338.534

Гуламов Абдулазиз Абдуллаевич

кандидат экономических наук, доцент,
проректор по работе с академическими лицами
и профессиональными колледжами
Ташкентский институт инженеров
железнодорожного транспорта

Мерганов Аваз Мирсултанович

начальник отдела научных исследований и подготовки
научно-педагогических кадров
Ташкентский институт инженеров
железнодорожного транспорта

Рахматов Зиёдулло Носирович

начальник отдела маркетинг,
Ташкентский институт инженеров
железнодорожного транспорта

Gulamov A.A.

Ph.D.

Tashkent railway engineering institute

Merganov A.M.

Head of the department

Tashkent railway engineering institute

Rakhmatov Z.N.

Head of the department

Tashkent railway engineering institute

**ТАРИФ КАК ФАКТОР ПОВЫШЕНИЯ
КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ НАЦИОНАЛЬНОЙ ЭКОНОМИКИ
TARIFF AS A FACTOR OF INCREASING THE COMPETITIVENESS
OF THE NATIONAL ECONOMY**

Аннотация: Исследованы различные подходы и сформированы
рекомендации в повышении конкурентоспособности национальной

экономики через призму совершенствования тарифной системы железнодорожного транспорта.

Ключевые слова: тарифная политика, конкурентоспособность, национальная экономика, железнодорожный транспорт.

Summary: It's investigated the different approaches and formed recommendations for strengthening competitiveness of national economy through the prism of improving the tariff system of the railway transport.

Key words: tariff policy, competitiveness, national economy, railway transport.

С начала и до середины 90-х годов ценообразование в Узбекистане оставалось излишне либерализованным, без оглядки на реальное состояние материального производства и уровня платежеспособности, а государственное налогообложение излишне высоким. Новые рыночные субъекты - предприятия и фирмы - оказались зажаты, с одной стороны, в экономические тиски монопольно-высоких цен на сырье и энергоресурсы и необоснованно завышенных налогов, с другой.

В целом рынок переходной экономики, в том числе и рынок Узбекистана, характеризуется фактическим отсутствием конкурентной среды, чему способствует сам характер производства, остающегося пока еще ресурсоемким, а также неразвитость рыночной инфраструктуры, которая позволила бы потребителю быстро ориентироваться на рынке.

В ходе развития экономики после либерализации цен в Узбекистане стало ясно, что на смену государственной политике цен далеко не сразу приходит ценовая политика отдельного предприятия или фирмы. Для этого необходимы новые экономические условия, конкурентный и стабильный рынок, на создание которого должны быть направлены усилия современной экономической теории и экономической политики.

С развитием рыночных отношений неизмеримо возросла роль экономики в управлении предприятием, что требует особого подхода к формированию тарифной политики как основы ценообразования на железнодорожном транспорте. Именно в ценообразование отражаются все сложные экономические проблемы: прогнозирование и планирование, оценка эффективности инвестиций, способы отражения текущих затрат и др.

Проводя тарифную политику, государство активно вмешивается в «работу» рынка, регулирует развитие производства, способствуя ускоренному росту тех или иных отраслей промышленности, активно влияет на инвестиционную политику в естественных монополиях. Хотя в научном обществе нет единого мнения о юридическом статусе железнодорожного транспорта. Многочисленные исторические факты говорят о том, что железные дороги строились и строятся там, где испокон века существовали другие виды транспорта, по которым в течении многих времен производились громадные торговые отношения. Схожую мысль высказал С. Ю. Витте в конце XIX века. “Отнесение железнодорожных перевозок к монополиям – не совсем точно”. Автор приводит многочисленные примеры наличия конкуренции железных дорог с другими видами сообщений. «Обыкновенно, - уточняет С. Ю. Витте [1, с. 21-23], - конкуренцией называют борьбу нескольких производителей по предложению одних и тех же предметов потребления или одинаковых услуг.

На железнодорожном транспорте функцию цены выполняют тарифы. Научно обоснованные принципы формирования тарифов способствуют построению таких цен на перевозку грузов, которые отвечают интересам не только железнодорожного транспорта, но и всей экономике страны.

В литературе дальнего зарубежья этой проблеме также уделяется большое внимание. Конкуренция автомобильного транспорта,

отвлекающего грузы от железных дорог, ставит вопрос о пересмотре принципов построения тарифов с учетом соотношения зависящих (переменных) и условно-постоянных расходов железных дорог.

Вместе с тем в целом объем проводимых научных исследований в этой области еще далеко недостаточен для решения задач, выдвинутых концепцией развития и модернизации отрасли на 2017-2021 гг. по дальнейшему расширению и углублению изучений факторов, влияющих на себестоимость.

В практике работы железных дорог разделение расходов на зависящие и условно-постоянные учитывается при расчете влияния на себестоимость объема перевозок, при определении нижнего предела тарифов для обеспечения безубыточного результата работы, для обоснования расчетных цен по видам работ предприятия, уровня затрат на перевозки по направлениям и участкам железных дорог, в производственно-хозяйственной деятельности, при различных технико-экономических расчётах. В современных условиях, независимо от форм собственности, эта проблема остается важной и дальнейшее изучение её может быть выполнено применением методов исследований, разработанных в различные периоды времени учеными-экономистами железнодорожного транспорта.

Себестоимость перевозок на железнодорожном транспорте официально рассчитывается на трех уровнях: в региональных железнодорожных узлах и по акционерного общества в целом. Себестоимость грузовых перевозок в отделениях железных дорог рассчитывается на 10 эксплуатационных тонно-километров, а на дорогах и сети дорог – на 10 тарифных тонно-километров: средняя себестоимость железнодорожных перевозок определяется на 10 приведенных тонно-километров. Приведенные тонно-километры – это сумма тонно-километров и пассажиро-километров.

Себестоимость перевозок (работ, услуг) включена в механизм регулирования экономических взаимоотношений между предприятиями железнодорожного транспорта и пользователями его услуг, между отраслью и государством, в систему налогообложения.

Состав затрат, включаемых в настоящее время в себестоимость перевозок, значительно расширен. Переход к рыночным отношениям вызвал появление новых групп расходов. Состав затрат определен Номенклатурой расходов по основной деятельности железных дорог Республики Узбекистан. Положением о составе затрат по производству и реализации продукции (работ и услуг), включаемых в себестоимость продукции (работ и услуг), и Положением о порядке формирования финансовых результатов, учитываемых при налогообложении прибыли.

Себестоимость перевозок рассчитывается по расходам, связанным с основной деятельностью. Расходы по подсобно-вспомогательной деятельности по погрузке и выгрузке, подвозу и вывозу грузов к станциям в себестоимость перевозок не включается. В себестоимости перевозок учитываются только расходы магистрального железнодорожного транспорта.

Издержки производства как экономическая категория разнятся по видам услуг, а также по категориям грузов.

Все услуги АО “Узбекистон темир йуллари”, как отмечают специалисты Азиатского банка развития целесообразно разделить на категории таким образом, чтобы способствовать более легкому распределению затрат и поступлений с целью достижения прибыльности. Желательно, чтобы тарифная система оставалась простой, насколько это возможно. В случае с грузовыми перевозками, рекомендуется, чтобы категории обслуживания основывались на погрузочно-разгрузочных характеристика, например, жидкости, навалочные товары в специальном

подвижном составе (цемент, зерно, руда, удобрения), контейнеры или вагон-платформа с грузом хлопка [5, с.55].

Ниже приводится таблица разделения, перевозимых грузов по категориям обслуживания.

Таблица 1. Виды перевозимых грузов по категориям обслуживания

| Категория обслуживания | Товары |
|--|---|
| Основные товары (они составляют приблизительно 70% от объемов перевозок АО «Узбекистон темир йуллари») | Неочищенная нефть, продукты переработки нефти, цемент, камень, кирпичи, гравий, песок, железнодорожный балласт, огнеупорный кирпич, уголь, минеральные руды, хлопковолокно, асфальт, минеральный воск |
| Прочие категории грузов, для которых необходимы особые вагоны и требования по погрузочно-разгрузочным операциям должны индивидуально фиксироваться и имеют изменяемые затраты по обслуживанию. Затраты должны определяться отдельно для каждой категории груза, указанных в левом столбце. | |
| Нефтепродукты с усложненными погрузочно-разгрузочными операциями | Битум, асфальт, минеральный воск |
| Полу обработанные металлы насыпью | Чугун, стальная заготовка, сплавы из черных металлов, прочие черные металлы |
| Обработанные металлы | Стальные изделия, железнодорожные рельсы, стальные трубы, балки |
| Товары из необработанных сухих минералов насыпью | Гипс, абразивы, пемза, металлический шлак, шлак и отбросы, асбест, апатит, деревянная стружка, соль, гидр алюминия |
| Хрупкая строительная продукция | Керамические трубы, огнеупорный кирпич, стекло, деревянный шпон |
| Сухие продукты питания | Пшеничная мука, зерновые, овсяная мука, прочие зерновые продукты |
| Замороженные продукты питания | Овощи, фрукты, мясо и мясопродукты, грибы, соки, продуктовые концентраты т.п. |
| Скорпортящиеся продукты питания | Вино, бисквиты, конфеты, орехи, травы, табак |

составлена авторами на основе [2, с. 45]

Все расходы железнодорожной компании подразделяются по видам деятельности. В отдельные разделы выведены локомотивное хозяйство, вагонное, путевое, сигнализаций и связи, электрификации и электроэнергий, восстановительные поезда, а так же расходы по обслуживанию перевозок иностранными железными дорогами на

территории Узбекистана и другие. Более подробно структура номенклатуры затрат представлена в рис.1.

Классификация расходов применяется для правильного исчисления себестоимости продукции, планирования, учета и анализа.

Номенклатура расходов железнодорожной Компании подразделяется на две части: расходы по эксплуатационной деятельности и подсобно-вспомогательной деятельности.

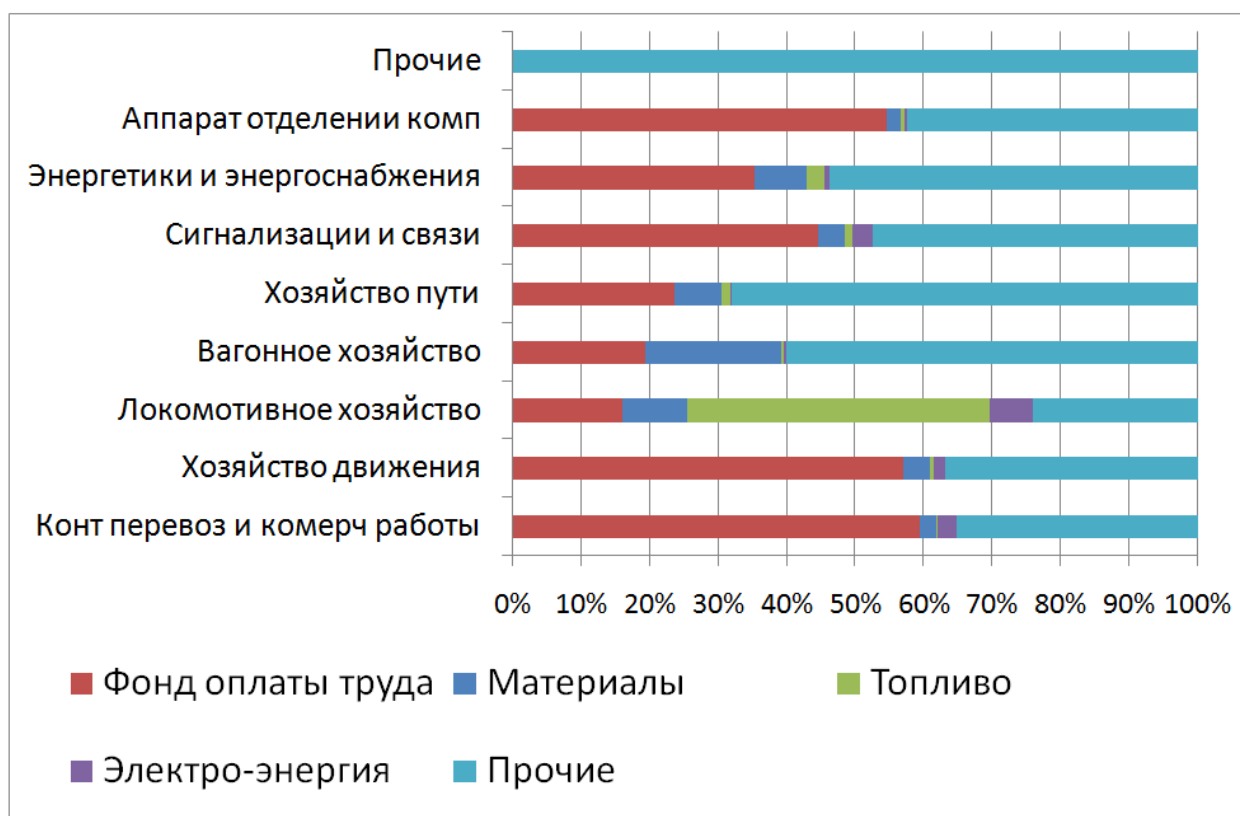


Рис. 1. Структура расходов по каждому хозяйству компании

К примеру, в первой части представлены расходы по хозяйствам (по эксплуатационной деятельности): хозяйство пассажирское, контейнерных перевозок и коммерческой работы, движения, локомотивное хозяйство, вагонное хозяйство, хозяйство пути, хозяйство гражданских сооружений, хозяйство сигнализации и связи, хозяйство электрификации и энергетики, восстановительные поезда, расходы по обслуживанию перевозок иностранными железнодорожными дорогами на территории Узбекистана,

основные расходы, общие для всех отраслей хозяйства, входящие в состав производственной себестоимости.

Приведенные данные свидетельствуют о том, что наибольший удельный вес в общей сумме эксплуатационных расходов железнодорожной компании составляют расходы по оплате труда, 21% от всех расходов (на втором месте расходы на топливо 16%).

В вагонном хозяйстве расходы на оплату труда (19% от суммы всех расходов) и материалы (20%) практически равны. Локомотивное хозяйство на оплату труда расходует 16% средств (ввиду высоких расходов на топливо 44%). По остальным хозяйствам расходы на оплату труда достигают 24% - хозяйство пути или 35% хозяйство энергетики и энергоснабжения. Наибольшую долю на заработную плату выявлены в хозяйствах СЦБ и движения, 44% и 57% соответственно. Более половины всех расходов хозяйства движения составляют расходы по заработной плате (57%).

Одной из основных задач структурного реформирования железнодорожного транспорта является формирование эффективной тарифной политики, адаптированной к условиям рыночной экономики, совершенствование государственного ценового регулирования, предусматривающее разработку и принятие новых подходов к формированию тарифов на железнодорожном транспорте общего пользования. На сегодняшний день, необходимо отметить следующие основные проблемы в области государственного ценового регулирования железнодорожного транспорта общего пользования: законодательство в области ценового регулирования на железнодорожном транспорте не носит системного характера и требует совершенствования некоторых правовых норм. Это, прежде всего касается правовых норм, регламентирующих общий порядок государственного регулирования цен (тарифов) на железнодорожном транспорте общего пользования,

включающий основы ценообразования и правила государственного регулирования, что в свою очередь затрудняет подготовку необходимой нормативной базы тарифного регулирования, которая требует постоянного совершенствования для адаптации к условиям реформирования железнодорожного транспорта общего пользования; создание условий для перехода от жесткого государственного регулирования тарифов в сфере железнодорожных перевозок к принципам рыночного ценообразования в отдельных ее сегментах, в том числе и по вопросу дерегулирования тарифов за пользование вагонами (вагонная составляющая) в отдельных сегментах рынка железнодорожных перевозок, в которых сложились условия эффективной конкуренции; необходимость совершенствования систем тарифов на железнодорожные перевозки, с учетом унификации методологии формирования и уровней тарифов на грузовые железнодорожные перевозки, сокращения перекрестного субсидирования на железнодорожном транспорте и реализации мероприятий структурной реформы железнодорожного транспорта. Концепция АО «Узбекистон темир йуллари» совершенствованию её тарифной и финансово - экономической политики придаёт особое значение, как одному из главных критериев роста объёмов перевозок. В качестве основных направлений повышения конкурентоспособности национальной экономики, а также укрепления лидирующих позиций железнодорожного транспорта предлагается:

- обеспечение свободного ценообразования с дифференциацией тарифов по качеству перевозок и оказываемых услуг, по родам грузов с учётом доли транспортных затрат в цене перевозимых товаров;
- устранение диспропорций в уровне тарифов во республиканском и межгосударственном, международном сообщении на однородные виды грузов и равные расстояния;

- государственное регулирование тарифов на социально значимые пассажирские перевозки с обязательной компенсацией убытков от этих перевозок за счёт государственного бюджета;
- индексация тарифов, установленных государственными органами при наличии инфляционных процессов;
- покрытие убыточности железнодорожных пассажирских перевозок путём выделения бюджетных ассигнований, прекратив дотирование этих перевозок за счёт доходов от грузовых перевозок;
- сохранение единого тарифного пространства в соответствии с межправительственными соглашениями о проведении согласованной политики в области определения транспортных тарифов;
- установление транспортных тарифных коридоров между странами Центральной Азии в рамках соглашений ОСЖД;
- установление через тарифные конференции стран СНГ согласованных специальных сквозных ставок тарифов на перевозку массовых, строительных грузов и минеральных удобрений по льготному тарифу с пересечением территорий соседних государств;
- приведение оценочной стоимости имущества транспортных организаций к рыночному уровню;
- проведение мер по снижению себестоимости перевозок и создание условий по снижению тарифов.

Обеспечение свободного ценообразования с дифференциацией тарифов с учетом доли транспортных затрат в цене перевозимых грузов. В действующих тарифах на перевозку грузов железными дорогами, расчётные таблицы плат за перевозку грузов, например, повагонными отправлениями в обыкновенных (универсальных) вагонах (крытые, платформы, полувагоны) парка АО «Узбекистон темир йуллари» (тарифная схема № 1, Прейскурант 10 - 01, тарифное руководство № 1), провозная

плата определяется за вес отправки в вагоне, но не менее минимальной нормы загрузки. При соблюдении этого требования оплата повагонной отправки стоимостного груза (автомобили, мебель, оборудование и др.) и массовых грузов (строительные материалы, сельскохозяйственные удобрения и др.) на равное расстояние перевозки будет одинаковой.

Транспортная слагающая в тарифе стоимостного груза составит лишь несколько процентов, тогда как при перевозке массовых грузов она будет исчисляться в десятках процентов. При этом тариф на перевозки массовых грузов может не покрывать издержек железнодорожной компании, т.е. перевозка может быть близкой к убыточной, и даже - убыточной, а повышение тарифа не желательно по причине высокой доли транспортной слагающей в стоимости перевозимого груза. Предлагаемое обеспечение свободного ценообразования с дифференциацией тарифа с учётом доли транспортных затрат в цене перевозимых грузов предусматривает формирование платы за перевозку стоимостных грузов на более высоком уровне, чем для массовых грузов, т.е. расчленение тарифной схемы № 1, по крайней мере на две схемы: для массовых грузов и отдельно для стоимостных грузов.

Устранение диспропорций в уровне тарифов во республиканском и межгосударственном, международном сообщениях. В настоящее время тарифы во республиканском сообщении в несколько раз ниже тарифов в международном сообщении. В целях повышения конкурентоспособности транзита грузовых перевозок, а также ввоза и вывоза груза, целесообразно снижение уровня платы на эти перевозки, что будет способствовать созданию привлекательных условий для их развития.

Литература:

1. Витте С.Ю. Принципы железнодорожных тарифов по перевозке грузов. Киев, 1883. - 281с, С.-Петербург, ПГУПС, 1999. – 364 с.

2. Тарифы на грузовые железнодорожные перевозки. Тарифное руководство № 1, Т., 2000г., АО «Узбекистон темир йуллари».
3. Тарифная политика железных дорог Республики Узбекистан на перевозки грузов в международном сообщении, 2004 г.
4. Ульджабаев К.У. Экономическая реформа на железнодорожном транспорте, Т, Мехнат. 1999 г.
5. Финансы железнодорожного транспорта. Учебник для ВУЗов. Н.И.Силаев, О.Я.Бахолдина. Н.Э. Бабахалов и др. /под ред.проф. Н.И. Силаева / Т, «Академия». - 2003 г.
6. Теоретические проблемы построения грузовых тарифов транспортной системы. Под. ред. Дмитриева В.И. М.: - Транспорт, 2002 г.
7. Финансовый менеджмент железнодорожного транспорта. Под ред. проф. Силаева Н.И., «Turon iqbol», 2006 г.
8. Финансы железнодорожного транспорта. Учебник для ВУЗов. Н.И.Силаев, О.Я.Бахолдина. Н.Э. Бабахалов и др. /под ред.проф. Н.И. Силаева / Т, Академия. - 2003 г.
9. Лapidус Б.М. Регулирование тарифов и развитие конкуренции в условиях реализации третьего этапа структурного реформирования железнодорожного транспорта. Журнал: Экономика железных дорог, 2006 г. №6. - с.6.
- 10.Мазо Л.А. Тарифное стимулирование равномерного использования грузовых вагонов. Журнал: Экономика железных дорог, 2002 г. - №5. -с. 63.