

Хусаинов Ф.И.,
к.э.н., доцент РОАТ МИИТ,
зам. председателя НП ОЖДПС,

О дифференциации железнодорожных грузовых тарифов
Тезисы к выступлению на круглом столе «Тарифообразование: долгосрочные
правила в плену у кризиса» на конференции «Рынок транспортных услуг:
взаимодействие и партнёрство» 24.10.2014 г.

Уважаемые коллеги!

В последнее время много говорили про индексацию тарифа – спорили должна ли она быть на 7,5 % или на 10 %.

Но я бы хотел поговорить о другом аспекте индексации – о том, что любое изменение должно происходить дифференцированно. И здесь я предлагаю рассмотреть два аспекта администрирования тарифов.

Первый аспект – маркетинговый, учитывающий внешние, по отношению к РЖД, факторы – такие как динамика и эластичность спроса. Второй аспект – внутренний, учитывающий некоторые фундаментальные основания тарифной системы, такие, как например базирование на среднесетевой себестоимости.

Один из них находится на стороне спроса, другой – на стороне предложения.

1) Сторона спроса

Раньше всегда при той или иной индексации МПС, РЖД и теперь ФСТ исходят из т.н. "принципа сходимости доходов", который заключался в том, что если в одном месте тарифы уменьшились и потери составили - условно говоря 100 млн. рублей, то в нескольких других местах тарифы нужно повысить, что бы в сумме доход вырос на эти же 100 млн. руб. Откуда возник этот принцип? Он возник оттого, что у МПС (а потом РЖД) есть некоторые запланированные расходы и единственная задача тарифной системы эти расходы покрыть (иногда вместе с субсидией из бюджета).

Этот принцип хорошо работал в плановой экономике и перекочевал в современность. С одной стороны он делает финансовое положение жд устойчивым, но с другой стороны обладает рядом встроенных рисков, о которых здесь нужно сказать.

Сегодня «РЖД» в процессе формирования тарифов на следующий год «запрашивает» у регуляторов (ФСТ) индексацию в виде «плоского» повышения тарифа по всем родам грузов. Да, бывают исключительные тарифы либо в виде КИТов, как раньше либо в виде «вмонтированных» в

основной тариф коэффициентов, но в целом, всё же объявляется некое общее повышение.

При разработке тарифных предложений необходимо учитывать, что есть грузы, которые «склонны» к «переходу» («склонны к бегству») на другие виды транспорта в большей степени вследствие наличия альтернативных видов транспорта (на определённых расстояниях), а есть грузы, спрос которых на услуги железнодорожного транспорта – менее эластичен. Среди грузов, «склонных к уходу», как правило, грузы 2 и 3 тарифных классов.

Например, с 2008 по 2013 год произошло снижение объемов перевозок грузов железнодорожным транспортом по ряду «высокодоходных» грузов:

- машины, станки, двигатели – снижение на 49 %;
- металлические конструкции – снижение на 57 %;
- метизы – снижение на 33 %;
- лом черных металлов – снижение на 32 %;
- автомобили – снижение на 12 %;
- цветные металлы и лом цветных металлов – снижение на 34 %;
- огнеупоры – снижение на 24 %;
- сахар – снижение на 48 %;
- рыба – снижение на 23 % . и т.д.

При этом, погрузка такого низкодоходного груза, как уголь, на долю которого приходится почти четверть всех объёмов перевозок «РЖД», выросла с 2008 по 2013 г. на 4,8 %.

Мне кажется, что построение тарифов должно идти не от общего к частному (сначала общая сумма, а потом мы её разбрасываем по грузам), а наоборот - от частного (т.е. от отдельных грузов) к общему. В последнем случае у РЖД будут стимулы заботиться о повышении доходов, а не только об обосновании бюджетной "подпитки".

Соответственно, индексация должна проводиться дифференцированно, в противном случае мы получим двойной негативный эффект: с одной стороны увеличится объём «убыточного» груза, с другой «убегут» высокодоходные грузы, это, в свою очередь увеличит убытки (или недополученные доходы) «РЖД», а затем оно вновь запросит ещё более высокую индексацию, которая, в свою очередь вновь будет «выталкивать» с рынка железнодорожных перевозок высокодоходные грузы. В итоге мы получим бег по этому замкнутому порочному кругу.

Выше было отмечено, что многие высокодоходные грузы отличаются высокой степенью эластичности спроса и поэтому, склонных к «уходу» на другие виды транспорта.

Давайте посмотрим, какова эта склонность по трём крупным группам груза – нефтеналивным, углю и чёрным металлам.

Как видно из представленных графиков, эластичность спроса на перевозку будет различаться у разных грузов. Например, линия, аппроксимирующая значения для группы груза "нефть и нефтепродукты" расположена с отрицательным, но небольшим наклоном, что означает, что

спрос на жд перевозку не сильно зависит от уровня тарифа. Наклон аналогичного графика для группы груза "чёрные металлы" гораздо сильнее.

Сделаем небольшое отступление и посмотрим - а как выглядит аналогичная зависимость для всех грузов, перевозимых железнодорожным транспортом, в целом?

Как видим, кривая имеет отрицательный наклон, следовательно, спрос на железнодорожные перевозки грузов всё таки завит от тарифа. Вместе с тем, наклон кривой свидетельствует о том, что эта зависимость не сильная, или – иначе говоря – эластичность спроса на железнодорожные грузовые перевозки не слишком велика.

Гораздо сильнее, чем от тарифов, она зависит от других факторов, например, от темпов роста промышленного производства (здесь коэффициент корреляции очень высок).

2) Сторона предложения

Как известно, существующие тарифы (речь идёт о инфраструктурной составляющей) построены на базе т.н. среднесетевой себестоимости.

В этом есть свои плюсы, но и свои минусы.

Плюсы связаны, главным образом с простотой администрирования такой системы. Минусы связаны с природой стимулов, которые порождает такая система.

Для советских железных дорог, когда и вся инфраструктура и все вагоны и все цены в экономике контролировались государством, эта система была по-своему хороша и удобна: если для государственного завода возрастают издержки на транспорт, то ему просто запланируют государственные ассигнования на соответствующую сумму. В таких условиях изменение тарифов не порождает соответствующих стимулов.

Но в рыночной экономике, и особенно в условиях конкуренции с другими видами транспорта при такой системе построения тарифов у «РЖД» появляются некоторые риски.

«Среднесетевая себестоимость» – это ещё хуже, чем «средняя температура по больнице». Есть дороги, у которых себестоимость в 1,3-1,5 раза выше, чем в среднем по сети, а есть такие, у которых – на 20-25 % ниже. В целом, разброс по данному показателю (даже без учёта Калининградской жд.) - двукратный.

За счёт чего так сильно различается себестоимость? Можно взять статистические отчёты по основным показателям работы дорог за последние 15 лет и убедиться, что, например удельных расход электроэнергии на тягу поездов различается по дорогам в 2,5 раза, расход дизельного топлива (тоже удельный, разумеется) – в 2 раза, производительность труда (даже, если отбросить Калининградскую дорогу) – в 3 раза, среднемесячная заработная плата – в 1,5 – 1,7 раз. Плюс, сами доли указанных расходов в структуре

затрат у разных дорог различные: оплата труда – от 25 % до 45 %, топливо и электроэнергия – от 11% до 17 %. и т.д. Таким образом, различие себестоимости – вещь объективная.

Но к чему это приводит? К тому, что в каком-то регионе тариф установлен ниже себестоимости, и, главное ниже того уровня, который сложился бы в условиях свободного ценообразования и перевозчик недополучает доходы. В другом регионе – тариф установлен существенно выше себестоимости и выше рыночной цены равновесия, и железная дорога могла бы снизить тариф, сохраняя приемлемый уровень рентабельности и привлечь дополнительные объёмы перевозок, но сделать этого не может.

Таким образом, принцип *«Единые тарифы, единая себестоимость, единая индексация»* - устарел.

Дальнейшее совершенствование железнодорожных тарифов должно идти по пути их большей дифференциации, гибкости и подстройки под рыночную конъюнктуру

24.10.2014 г.