

ИСТОРИЯ И СОВРЕМЕННОСТЬ

УДК 656.23.03

Ф.И. Хусаинов, к.э.н., доцент кафедры «Экономика, финансы и управление на транспорте» Российской открытой академии транспорта МГУПС (РОАТ МИИТ)
E-mail: f-husainov@yandex.ru

F.I. Khusainov, PhD (Econ.), associate professor in the Department of “Economics, Finance and Management in Transport” of the Russian open Academy of Transport MSURI (ROAT MIIT)

Железнодорожные тарифы в СССР и России во второй половине XX – начале XXI вв

Railway tariffs in the USSR and Russia in the second half of the XX - early XXI century

В настоящей статье сделана попытка проследить эволюцию системы железнодорожных грузовых тарифов в России начиная с послевоенных лет (с тарифной реформы 1949 г.) и до настоящего времени.

Статья является продолжением опубликованных ранее в БТИ статей автора¹. Хронологически предыдущая статья (БТИ, № 8, 2014 г.) закончилась рассмотрением тарифной системы, которая была введена в апреле 1939 года, и просуществовала с незначительными изменениями до 1 января 1949 года.

In this article we attempt to trace the evolution of rail freight tariffs in Russia since the post-war years (from the tariff reform in 1949) to the present time. This article is a continuation of the previously published articles of the author in the BTI. Chronologically, the previous article (BTI, number 8, 2014) ended with the consideration of the tariff system, which was introduced in April 1939 and lasted with minor changes till January 1, 1949

железнодорожный транспорт, железнодорожные тарифы, регулирование тарифов, история железных дорог

railway transport, railway tariffs, tariff regulation, the history of railways

¹ Хусаинов Ф.И. Нерегулируемые железнодорожные тарифы: российский опыт 1850-1880-х годов // Бюллетень транспортной информации. 2009. № 8. с. 15-22.; Хусаинов Ф.И. Железнодорожные тарифы в России на рубеже XIX-XX вв. // Бюллетень транспортной информации. 2014. № 7. с. 3-10.; Хусаинов Ф.И. Железнодорожные тарифы в России и СССР в 1917-1939 гг. // Бюллетень транспортной информации. 2014. № 8. с. 3-13.

1. Тарифы железных дорог СССР (1949-1990)

В 1949 г. была проведена масштабная реформа ценообразования в советской экономике. Реформа эта коснулась как отпускных цен в промышленности, так и железнодорожных, водных и автомобильных тарифов.

Тарифная реформа 1949 г.

В конце 1940-х годов вновь, как и в 1934-1938 гг., железнодорожные перевозки стали убыточными. Кроме того, «разброс» рентабельности по различным грузам был очень велик.

Убыточность перевозок имела несколько причин. Индустриализация, проведённая в СССР, привела к резкому увеличению в структуре грузооборота таких грузов, тарифы на которые устанавливались ниже себестоимости. Результатом этого стало отставание динамики доходной ставки от динамики себестоимости перевозок.

Себестоимость железнодорожных перевозок в 1947 г. была вдвое выше, чем в 1940 г. (5,169 коп./1 т-км. против 2,53 коп./1 т-км.). Такой рост себестоимости, по мнению авторов изданной в 1955 г. «Экономики транспорта» (под ред. С.К. Данилова), был результатом действия следующих факторов: уменьшения грузовых перевозок, ухудшения показателей использования подвижного состава, повышением заработной платы железнодорожников и ростом цен на потребляемую транспортом продукцию [1].

Перед разработчиками тарифов «партией и правительством» была поставлена двоякая задача: во-первых, повысить доходность и рентабельность железнодорожных грузовых перевозок, а во-вторых, приблизить тарифы к себестоимости.

По данным, которые приводит в книге «Транспортные тарифы в СССР» А.В. Крейнин, грузовые тарифы были повышены с 1 января 1949 г. на 68,9 % (а с учётом дополнительных сборов этот рост составил 64,5 %) [2].

Одновременно с ростом тарифов были повышены и оптовые цены в промышленности – в среднем на 50 %.

Повышение тарифов по различным номенклатурам грузов было

неодинаковым – по тем грузам, по которым была большая убыточность, тарифы были повышены в большей степени.

Самое большое повышение тарифов было: по каменному углю – в 2,1 раза, лесу – в 2,2 раза, дровам – в 2,3 раза. Так же были повышены тарифы на перевозки бензина и смазочных масел – на 13,2 %, цветных металлов – на 16,3 %, кислоты – на 25,6 %, тканей – на 11,3 %, хлебных грузов – на 17,1 %, бумаги – на 37,3 % [2].

Одной из причин подобного повышения была необходимость корректировки системы стимулов для работы железных дорог. До указанного повышения зачастую получалось так, что перевыполнение дорогами плана погрузки из-за того, что это перевыполнение происходило за счёт массовых низкодоходных или убыточных грузов, приводило к снижению доходной ставки и прибыли. Получалась парадоксальная ситуация: чем сильнее перевыполнялся план, тем ниже была прибыль и доходность. Тарифы на перевозки низкодоходных грузов были кратно повышены, в том числе, и с целью избежать подобного парадокса.

В табл. 1 показано как изменилось соотношение тарифной ставки и себестоимости в тарифной системе 1949 г. по сравнению с тарифами 1939 г.

По грузам, которые принято относить к тяжёлой промышленности (каменный уголь, кокс, руда, металлы) и строительным материалам, составлявшим в сумме свыше 40 % грузооборота железных дорог, новые тарифы были установлены ниже так называемой «плановой себестоимости» перевозок этих грузов на 1950 г.

По другим грузам тарифы установлены выше себестоимости. Так, отношение дохода к себестоимости по перевозкам чёрных металлов составило 131 %, картофеля – 133 %, масла животного – 176 %, сахара – 321 %, мыла туалетного – 347 %, одежды – 347 %, тканей – 360 % [1].

Благодаря проведённым повышениям, железнодорожный транспорт смог в последующем покрывать свои эксплуатационные расходы. Рентабельность грузовых перевозок составила по итогам 1949 г. 18,4 % [1].

Кроме того, для борьбы с «излишне дальними» перевозками в тарифах был заложен резкий рост ставок при превышении так называемой «нормальной» дальности перевозки, то есть, такой дальности, которая, по мнению плановых органов является оптимальной для данного рода груза. В отдельных случаях, если соответствующее ведомство доказывало, что для определённой продукции «нормальная»

Таблица 1

Отношение тарифных ставок к себестоимости перевозок грузов в 1939 и 1949 гг., в %

Виды грузов	Тарифные ставки к себестоимости, в %	
	1939 г.	1949 г.
Каменный уголь и кокс	79,5	90,0
Нефть тёмная	94,2	99,1
Бензин	161,5	101,0
Керосин, легроин	139,1	98,5
Руда всякая	98,5	90,0
Чугун черновой	94,2	104,6
Прокат	145,5	100,0
Лесные грузы	90,7	100,0
Дрова	94,5	95,7
Цемент	120,1	109,7
Хлебные грузы	180,5	110,0
Хлопок	93,2	101,0
Свекла сахарная	132,2	96,9
Сахар	593,0	321,3

Источники: [1,2]



дальность выше, чем установленная плановыми органами, то для таких грузов устанавливались исключительные пониженные тарифы.

Было дело – и цены снижали

С 1 января 1950 г. в стране было произведено общее снижение оптовых цен в промышленности. В частности, цены на чугун были снижены на 20 %, сортовую сталь – на 34 %, бумагу и картон – на 18 %, электроэнергию – на 10 %.

Были снижены и тарифы – на железнодорожные перевозки – на 10 % (а по отдельным грузам – на 30 %), на автомобильные – на 17 % [1].

Таким образом, цены на железнодорожные перевозки были снижены в меньшей степени, чем цены в целом по экономике.

Затем, с 1 июля 1950 г. в рамках снижения стоимости строительства были снижены цены на строительные материалы и тарифы на перевозки строительных грузов. В 1952 г. было проведено снижение оптовых цен, снижение железнодорожных тарифов (в среднем на 9,3 %) и пересмотр системы автомобильных тарифов с последующим снижением последних на 10 %.

С 1 июля 1955 г. тарифы вновь были снижены – железнодорожные – на 10 %, автомобильные – на 20 % [3].

Несмотря на эти снижения, общая рентабельность железнодорожного транспорта оставалась относительно высокой. Связано это было с тем, что при увеличении грузооборота себестоимость 1 т-км, при прочих равных, снижается, а грузооборот железных дорог в тот период неуклонно рос. В итоге, например, в 1955 г. рентабельность железнодорожного транспорта составила 30 %, а в 1960 г. – 50,4 %.

При этом, некоторые элементы тарифной системы оказывали негативное влияние на экономику. Так, например, резкое повышение тарифных ставок на расстояния перевозок, превышающие «нормальные», сдерживали экспорт, и иногда препятствовали формированию устойчивых грузопотоков в порты, что негативно влияло на общее экономическое развитие страны. При этом, от 50 до 75 % всех перевозок железнодорожным транспортом осуществлялось

именно на «нерациональные», сверхдальние расстояния, для которых были установлены по сути, запретительные тарифы.

Изменения, проводившиеся в сфере тарифов с 1950 по начало 1960-х годов касались лишь величины тарифов и рентабельности, но не меняли принципиально само «устройство» тарифа, методологические основания построения тарифов.

Снижение себестоимости перевозок

Если во второй половине 1930-х годов одной из важнейших проблем, с которой боролись архитекторы тарифной системы, была периодически возникавшая проблема убыточности, то в 1950-60-е годы, рентабельность грузовых железнодорожных перевозок стабильно находилась на высоком уровне. Более того, за счёт роста средней дальности перевозок (с 700 км в 1940 г. до 798 км в 1960 г.) и внедрения различных технологических новшеств в 1950-70 гг. снижалась себестоимость железнодорожных перевозок (впоследствии, с 1971 г. она вновь начала расти).

За счёт чего было достигнуто снижение себестоимости? Анализ динамики затрат показывает, что в эти годы снижались расходы МПС на заработную плату и топливо.

Доля расходов на зарплату в общей сумме эксплуатационных расходов сократилась с 42 % в 1950 г. до 37 % в 1970-75 гг.

Доля расходов на топливо уменьшилась с 20,6 % в 1950 г. до 10 % в 1965-70 гг. и 8,9 % в 1975 г., что было связано с процессом электрификации железных дорог.

В результате, если в 1949 г. рентабельность грузовых железнодорожных перевозок составляла 18,9 %, то в 1955 г. она достигла 30,0 %, а в 1960 г. она составила 50,4 % [4].

В связи с изменением масштаба цен в СССР в 1961 г. в пропорции 1:10, тарифы тоже были пересчитаны в аналогичном соотношении.

Переход к двухставочным тарифам

Важнейшим изменением, произошедшим в эти годы в тарифной системе, было внедрение двухставочной системы тарифов. Первая составляющая возмещала расходы на начально-конечные операции (в расчёте на 1 тонну), а вторая – за движенические (в расчёте на 1 тонно-км).

Это позволило более «тонко» увязать провозные платежи с себестоимостью перевозок.

Переход на новую систему происходил в два этапа: с 1 июля 1967 года двухставочный тариф был введён для 30 тарифных позиций, а с 1 января 1974 г. – для всех остальных грузов [5, 6].

Разработчиками этой тарифной реформы, как и предшествовавших тарифных решений, начиная с реформы тарифов 1949 года, была группа учёных Отделения экономики ЦНИИ МПС под руководством А.В. Крейнина.

При двухставочной системе построения тарифов провозная плата за перевозку 1 тонны груза может быть выражена следующей формулой:

$$T = (a + b \cdot L), \quad (1)$$

Таблица 2

Себестоимость перевозок (в ценах текущего года), коп.

Годы	Себестоимость		
	коп. за 10 приведенных т-км.	коп. за 10 т-км. нетто	коп. за 10 пасс-км.
1950	5,252	4,861	7,943
1955	3,932	3,542	6,605
1960	3,064	2,760	5,734
1965	2,737	2,402	5,979
1970	2,640	2,341	5,455
1975	2,793	2,478	6,063

Источник: [4]



где
 Т – тариф (провозная плата), руб/т.;
 а – ставка за начально-конечные операции, руб/т;
 b – ставка за движенические операции, руб/т-км;
 L – расстояние перевозки, км.

Разделив левую и правую части этой формулы на L можно выразить тарифную ставку (Т_{ст}) в следующем виде:

$$T_{ст} = a/L + b, \quad (2)$$

Та же зависимость тарифной ставки² от расстояния перевозки, что показана в формуле (2), может более наглядно, изображена графически (см. рис 1).

Как известно, при перевозках на короткие расстояния себестоимость железнодорожных перевозок относительно высока за счёт высокой доли расходов на начально-конечные операции, которые слабо зависят от расстояния перевозки. Из рис. 1 видно, как уменьшается удельная величина расходов на начально-конечные операции с увеличением дальности перевозок.

Соотношение минимальных и максимальных тарифных ставок в грузовом тарифе 1967 и 1974 г. было установлено следующее: по начально-конечным операциям 1:27, а по движеническим – 1:18.

В табл. 3 приведены данные об удельном весе транспортных затрат в конечной цене продукции, по данным межотраслевого баланса отраслей экономики СССР за 1972 год.

В табл. 4 приведены данные Г.А. Гольца, которые иллюстрируют соотношение между доходными ставками и себестоимостью перевозок различных грузов в 1977 году для перевозок на расстояние 4500 км.

Сам Г.А. Гольц, комментируя эти данные, пишет: «в то время соотношение между тарифом и себестоимостью по отдельным грузам на приведённое расстояние колебалось от 1,44 до 2,23, обеспечивая совершенно радужную, неproblemную ситуацию по МПС» [8].

Оговорка «кроме подмосковного» в графе «уголь каменный»

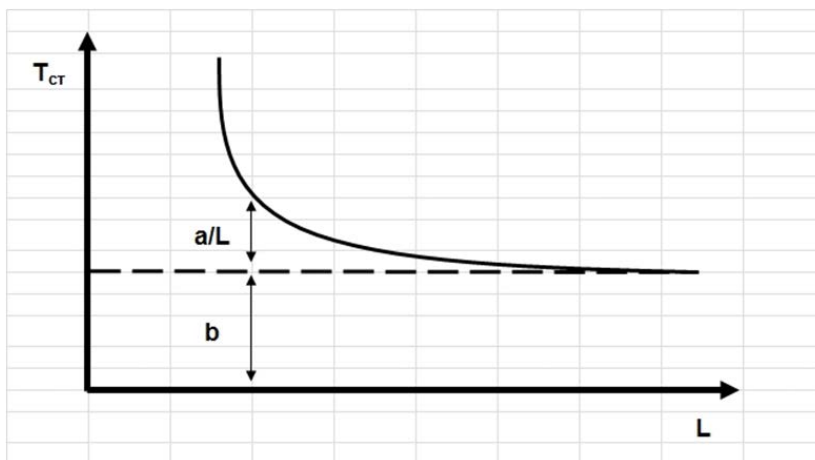


Рис. 1. Зависимость тарифной ставки от расстояния перевозки

Таблица 3

Удельный вес транспортных затрат в конечной стоимости продукции в 1972 г.

Род груза	Доля транспортных затрат, %
Продукты нефтедобычи	31,8 %
Продукты нефтепереработки	16,9 %
Каменный уголь	17,3 %
Черные и цветные металлы	82,0 %
Руда чёрных металлов	82,0 %
Цемент	14,4 %
Огнеупоры	10,7 %
Торф	11,2 %
Продукты лесозаготовки	28,0 %

Источник: [7] Шафиркин Б.И. Транспортные затраты народного хозяйства и пути их сокращения – М.: Транспорт, 1975

Таблица 4

Соотношение между доходной ставкой и себестоимостью при перевозках на 4500 км в 1977 г.

Род груза	Себестоимость, коп. /10 т-км.	Доходная ставка, коп. /10 т-км.	Доходная ставка к себестоимости, в %
Уголь каменный (кроме подмосковного)	1,543	2,501	162,1%
Нефть сырая, топливо дизельное, мазут	2,148	3,574	166,4%
Зерно	1,497	2,877	192,2%
Бумага, картон	2,055	3,1	150,9%
Апатиты	1,468	2,186	148,9%
Цемент	1,612	2,327	144,4%
Минеральные удобрения	1,468	2,15	146,5%
Автомобили	4,68	10,422	222,7%

Источник: [8]

² Здесь важно не путать понятия тариф и тарифная ставка. С увеличением дальности перевозок тариф (т.е. провозная плата) возрастает (хотя величина прироста сокращается), а тарифная ставка, т.е. тариф в расчёте на 1 т-км, – уменьшается.



связана с тем, что на подмосковный уголь ещё с 1950 г. (и это было вновь зафиксировано в тарифе 1974 г) применялся понижающий коэффициент 0,5. Целью такой 50%-ной скидки была поддержка развития Подмосковного угольного бассейна.

Для ряда высокоценных грузов, таких как ткани, изделия из цветных металлов, вино, водка, пиво, сахар, каучук, автомобили, автомобильные покрышки, рентабельность была установлена свыше 200 %. Это означает, что принцип платёжеспособности в эти годы всё же учитывался при построении тарифов.

Последняя тарифная реформа в плановой экономике

Сформированная в 1974 г. система тарификации просуществовала практически без каких-либо существенных изменений с 1974 до 1990 года.

Последней тарифной реформой, проведенной в рамках плановой экономики СССР, была реформа 1990 г. Эта тарифная система с теми или иными изменениями просуществовала в России до августа 1995 г.

Основные новшества заключались в том, что опубликованные в Прейскуранте 10-01 1990 года ставки были предельными. В отдельных случаях, МПС имело право их снижать. Была введена 10 %-ная скидка с тарифа за маршрутизацию. Кроме того, с 1990 г. стал применяться по-вагонно – по-тонный способ определения провозной платы, и были установлены минимальные весовые нормы (МВН), за которые взимается провозная плата в целом за вагон. При этом, если масса погруженного груза превышает МВН, то тариф взимался по тонно за фактическую грузоподъемность.

2. Новые времена: железнодорожные тарифы в 1990-2000-е годы

В «революции 90-е» (как назвал эти годы Джозеф Стиглиц) наша страна переживала сложный и за-

частую болезненный переход от плановой экономики к рыночной. Система железнодорожных тарифов не могла остаться в стороне от этих процессов, поскольку от неё зависело не только функционирование железных дорог, но и работа множества других отраслей российской экономики.

Реформа 1995 г.: разделение грузов на три тарифных класса

Очевидно, что после перехода страны «на рыночные рельсы», и железнодорожные тарифы не могли оставаться неизменными.

Коллективом специалистов ВНИИЖТ, на основе исследований, проведенных Л.А.Мазо, были разработаны важные изменения в тарифной системе. Пришло время отказаться от принципа себестоимости, как единственной основы тарифа и активно использовать принципы «ad valorem» или, иначе говоря, сделать тарифы зависимыми от платёжеспособного спроса на перевозки, который различался у грузоотправителей разных грузов.

Самый простой способ это сделать – это использовать цену товара в качестве измерителя его платёжеспособности. Таким образом, фактически были возрождены идеи С.Ю. Витте и К.Я. Загорского.

С 1 августа 1995 г. все грузы Единой тарифно-статистической номенклатуры грузов (ЕТСНГ) были распределены на три тарифных класса, при этом первому классу соответствуют самые низкие тарифы, а третьему – самые высокие [9]³.

К первому тарифному классу относятся массовые, относительно дешевые сырьевые грузы с высокой долей транспортной составляющей в конечной цене – каменный уголь, песок, строительные грузы (в том числе, щебень, гипс, известь, песок, мел, глина), промсырьё (в том числе, клинкер), цемент, лесоматериалы, руда, шлаки, сера.

Ко второму классу – относительно дешевые грузы с транспортной составляющей 8,0-15,0% – продо-

вольственные товары, имеющие более низкую долю транспортной составляющей в их цене – зерновые и зернобобовые культуры, продукты перемола (в том числе, мука), удобрения, комбикорма. Также ко второму классу отнесены нефтеналивные грузы – нефть сырая, бензин, дизельное топливо.

К третьему классу грузов отнесена готовая продукция промышленности, дорогостоящие грузы с низкой долей транспортной составляющей (менее 8%) – чёрные металлы, прокат чёрных металлов (в том числе, рельсы, трубы), сталь, ферросплавы, цветные металлы, изделия из чёрных и цветных металлов, металлические конструкции, машины и оборудование, автомобили и их части, лом чёрных и цветных металлов, химикаты (кроме серы). Сюда же отнесены различные промтовары «народного потребления» [10].

Причём, одна группа груза может включать в себя продукцию разных тарифных классов. Например, группа груза «нефть и нефтепродукты» включает в себя: газы энергетические (углеводородные сжиженные), отнесённые к 1 тарифному классу; нефть сырую, бензин, керосин, топливо дизельное, отнесённые ко 2 классу; масла и смазки минеральные и нефтяные, прочие нефтепродукты светлые, прочие нефтепродукты тёмные, относящиеся к 3 классу. Или группа грузов «чёрные металлы» включает в себя как грузы третьего тарифного класса (сталь, прокат, трубы и т.д.), так и, например, чугун, отнесённый ко 2 классу [10].

И, кроме того, внутри классов тарифы на различные грузы могут сильно различаться. Как пишет А.В. Крейнин, описывая построение Прейскуранта № 10-01: «в рамках первого тарифного класса предусмотрено 10 уровней тарифов, во втором тарифном классе – 10 уровней, и в третьем – шесть уровней тарифа, а для всех грузов в целом – 26 уровней тарифов, или фактически, 26 тарифных классов. При этом, отношения низших и

³ *Примечание редакции. Необходимо упомянуть здесь не только разработчиков (ВНИИЖТ), но и инициаторов дифференциации тарифов в то время, – Роскомметаллургии и АООТ «Металлургтранс» (А.С. Хоружий, А.А. Павлов). Именно АООТ «Металлургтранс», в 1994 – 1995 годах настойчиво ставило эти вопросы в Комитете по транспорту Государственной Думы ФС РФ I созыва, обращалось в Правительство РФ, Администрацию Президента России, министерства и ведомства. Потребовались значительные усилия, чтобы переубедить Минэкономики России, а также противников этого изменения в МПС России, где бытовали различные точки зрения по данному вопросу. Решающую роль сыграл телефонный разговор между Заместителем Генерального директора АООТ «Металлургтранс» А.А.Павловым и Помощником Президента России по экономическим вопросам А.Я. Лившицем, который состоялся по звонку А.Я.Лившица летом 1995 года, после которого решение о трехклассной дифференциации тарифов было принято в течение месяца.*

высших ставок на расстояниях до 1199 км. составляет 1:4,95, а на расстояниях 5000 км. и выше – 1:6,75»[11,12]

Важно отметить, что распределение грузов по классам в 1995 году было сделано таким образом, чтобы сохранить общий уровень тарифа, и дальнейшие изменения тарифов происходили с учётом этой цели, называемой иногда «принципом сходимости тарифа». Смысл его заключался в том, что если регуляторы снизили тариф по какому-то роду груза, и МПС получит из-за этого снижение выручки, то на другой груз (или несколько других грузов) регуляторы должны повысить тариф (и выручку) на примерно такую же сумму.

Динамика тарифов в 1990-е годы

В первые годы после начала реформ, и вплоть до 1996 года включительно, индексация тарифов, как было объявлено, должна была осуществляться по уровню инфляции.

В табл. 5 приведены данные о динамике инфляции и железнодорожных тарифов, взятые из монографии Б.М. Лapidуса [9] (в середине 1990-х годов Начальника Планово-экономического управления МПС, а в конце 1990-х и в начале 2000-х годов Начальника Департамента экономики МПС).

Любопытно, что в 1996 г. тарифы были повышены, но по итогам года

МПС (в целом) получила отрицательную рентабельность (минус 1,5 %), а затем МПС проводило политику сдерживания тарифов (в 1997 г. коэффициент индексации составил 0,968, а в 1998 г. – 0,806), но рентабельность была положительной.

Таким образом, несмотря на снижение тарифов, было обеспечено безубыточное функционирование МПС. Здесь необходимо вспомнить, что задача по снижению тарифов была сформулирована тогдашним вице-премьером Правительства России **Борисом Немцовым**, и реализована министром путей сообщения **Николаем Аксёненко** [13].

В это время, тарифы во внутригосударственном сообщении рассчитывались по Прейскуранту 10-01 в рублях, а тарифы на экспортные, импортные и транзитные перевозки – по ставкам Тарифной политики (ТП) в швейцарских франках. До августа 1998 г. разница между тарифом ТП и Прейскуранта 10-01 в рублёвом исчислении была незначительной.

Но после дефолта 1998 г. была издана телеграмма МПС № 722 от 05.09.1998 г. о переходе при перевозках на экспорт через российские морские порты к внутренним тарифам Прейскуранта 10-01 (номинарованных в рублях) к тарифам ТП, номинарованным в швейцарских франках, после чего пере-

возки на экспорт стали примерно в три (а потом – в четыре) раза дороже. Доля доходов МПС от экспортно-импортных перевозок, которая до 1998 г. составляли примерно 20%, возросла до 60%.

Тарифная революция 2003 года: выделение и дерегулирование вагонной составляющей

В 2001 году была принята Программа структурной реформы на железнодорожном транспорте [14]. Одна из главных задач, сформулированных в Программе, заключалась в создании конкуренции в сфере грузовых перевозок между различными собственниками вагонов, которых стали называть «операторами» и которые, как планировалось, должны были постепенно вырасти в перевозчиков⁴. Соответственно, возникла необходимость «переструктурирования» тарифной системы.

Под руководством Л.А. Мазо во ВНИИЖТ по заказу МПС была разработана Методология формирования Прейскуранта тарифов на перевозки грузов и услуги инфраструктуры. Основной целью, при этом было объявлено создание условий для развития конкуренции в сфере услуг железнодорожного транспорта и демополизация рынка аренды подвижного состава, привлекающая инвестиции операторов и перевозчиков в создание

Таблица 5

Индексы инфляции (ИПЦ) и тарифов на грузовые железнодорожные перевозки (в разах к предыдущему году)

	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
Инфляция (Индекс потребительских цен)	26,1	9,4	3,2	2,3	1,2	1,1	1,8
Индекс железнодорожных грузовых тарифов	37,4	19,2	4,04	2,4	1,3	1,0*	0,8

Источник: [9]

*По более поздним данным – 0,968

Таблица 6

Фактическая прибыль к эксплуатационным расходам по МПС, в %

	1990	1995	1996	1997	1998
Прибыль к эксплуатационным расходам, в %	31,9	19,3	- 1,5	10,2	24,1

Источник: [9]

⁴ Примечание редакции. Программа структурной реформы железнодорожного транспорта Российской Федерации, утвержденная постановлением Правительства РФ № 384 от 18 мая 2001 года, предусматривала развитие конкуренции не между операторами подвижного состава, которые к тому моменту уже несколько лет работали в железнодорожной отрасли (Русский мир, ОТЭКО, Линк-ойл-СПБ, Балттранссервис, Северстальтранс, Красопергруз, Трансгарант и др.), получали от МПС России официальный статус и заключали с министерством соответствующие договоры, а между независимыми друг от друга перевозчиками как пассажиров, так и грузов. Первые независимые перевозчики, специализированные на перевозках грузов в контейнерах («интермодальных») и в рефрижераторном подвижном составе должны были согласно Программе начать работу еще в 2003 году. Однако, их нет и по сей день.



собственного вагонного парка.

Концепция новой тарифной системы была поддержана Министерством по антимонопольной политике России. Методика разработки грузовых тарифов была обсуждена и одобрена на Тарифной конференции в 2000 г. с участием пользователей услугами железнодорожного транспорта. Основные подходы к построению нового Прейскуранта обсуждены и одобрены 17 апреля 2002 г. на Комиссии Правительства Российской Федерации по вопросам тарифного регулирования на федеральном железнодорожном транспорте⁵.

В результате, с 28 августа 2003 г. вступил в силу новый Прейскурант № 10-01 «Тарифы на перевозку грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами». Принципиальное отличие Прейскуранта 2003 г. от предыдущих заключалось в том, что с целью создания конкурентных

условий в сфере железнодорожных перевозок впервые тариф за перевозки в вагонах парка железных дорог разделен на две следующие составляющие:

– за использование инфраструктуры и локомотивов российских железных дорог;

– за использование общесетевого вагонного парка принадлежности железных дорог стран СНГ, Латвии, Литвы и Эстонии⁶.

Для развития конкуренции важным вопросом было определение соотношения вагонной и инфраструктурной составляющих в тарифе. Заниженный уровень вагонной составляющей приводил бы к повышенному износу вагонного парка и отсутствию экономических стимулов к его оздоровлению, что и происходило с вагонным парком МПС во 2-ой половине 90-х годов. С другой стороны, слишком завышенный уровень, резко снижал бы доходы МПС (РЖД) при перевозках приват-

ных вагонов других собственников, что не могло устроить МПС. При этом, в условиях отсутствия рынка не было хорошего критерия, какую величину считать «завышенной», а какую – «заниженной».

В результате дискуссий, в 2002 году было принято решение, исходить, при формировании ставок Прейскуранта из средней величины вагонной составляющей в 15,4 %⁷. Эта величина с одной стороны несколько ниже, чем в других странах, но, вместе с тем, она достаточна для создания условий для конкуренции: ведь для частных вагонов эта составляющая не устанавливалась государством, а определялась на рынке, исходя из соотношения спроса и предложения на соответствующие рода подвижного состава [15].

Стоит отметить, что вагонная составляющая в европейских странах на момент принятия прейскуранта (в 2003 г.) составляла от 20

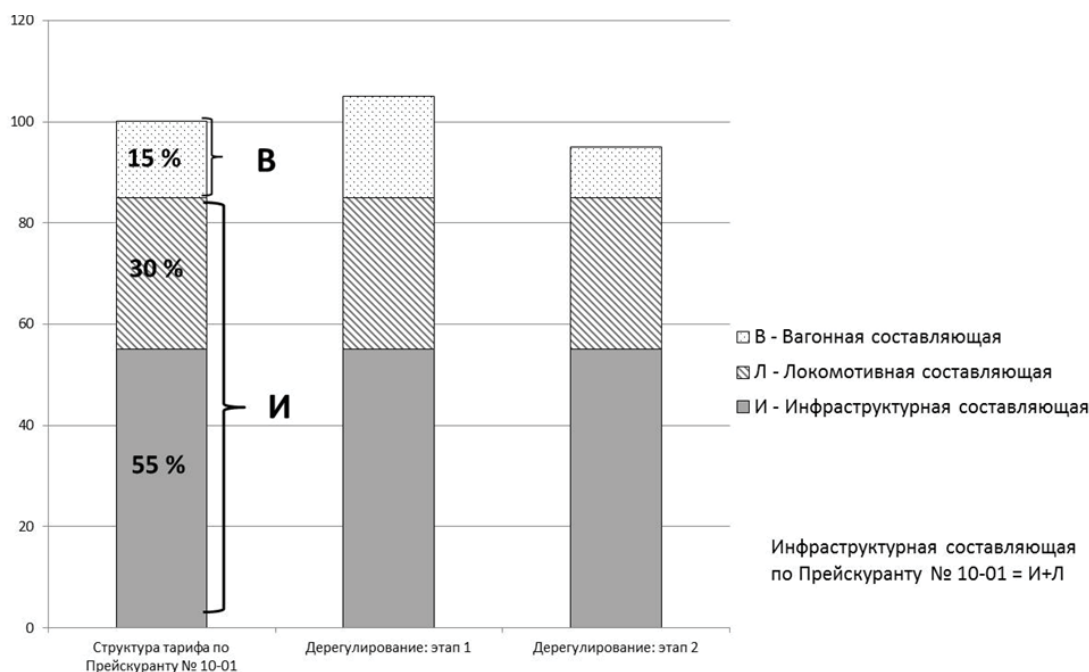


Рис. 2. Структура железнодорожного грузового тарифа в России

⁵ Примечание редакции. Автор в данном случае ошибается. Основные работы по подготовке нового тарифного руководства только начались в апреле 2002 года. Их основной этап пришелся на лето – осень 2002 г., когда в Федеральной энергетической комиссии (ФЭК) под руководством заместителя Руководителя ФЭК И.С. Беседина шли почти ежедневные обсуждения проекта Прейскуранта до тех пор, пока к октябрю 2002 года перечень спорных вопросов не был сокращен до нескольких позиций. Принципиальным моментом для фиксации основных положений методологии нового Тарифного руководства можно считать заседание Правительства РФ от 30 октября 2002 года, на котором проект Прейскуранта был в основном одобрен. Однако, работа по уточнению и согласованию отдельных его позиций продолжалась и в первой половине 2003 года.

⁶ Примечание редакции. При этом необходимо помнить, что первые скидки на оплату перевозок в собственных цистернах были выданы МПС России еще в 1994 году. В конце 1999 года МАП России утвердил п. 6.4. Прейскуранта № 10-01, согласно которому предусматривались скидки на оплату перевозок грузов в собственных и арендованных универсальных вагонах грузоотправителей по замкнутым кольцевым маршрутам. Поэтому распространение подобных скидок в форме «вагонной составляющей» на все (почти все) виды перевозок правильно оценивать как разумную реакцию МПС России и регуляторов (МАП России, ФЭК) на удачный опыт практического применения скидок на указанные перевозки, накопленный в 1990-е годы.

⁷ Официально была объявлена именно эта величина. Вместе с тем, в ряде публикаций (в частности, Г.Е. Давыдов, М.Ю. Козловский ГРАССО: опыт системной интеграции грузовладельцев (к 20-летию создания Ассоциации пользователей услуг транспорта). – М.: Бюллетень транспортной информации, № 4 2015. – с. 3 – 21.) содержалось утверждение, что расчёты дают иную цифру – примерно 18-19 %.

до 30%, что делает перевозки в собственном подвижном составе более конкурентоспособными. А суммарная составляющая, приходящаяся на перевозчиков, составляла от 60 % и выше. Соответственно на долю собственника инфраструктуры в Европе приходилось лишь около 40 % от всех доходов от перевозок.

Разделение единого в прошлом тарифа на отдельные составляющие создало экономические условия для выбора доставки грузов между вагонным парком МПС/РЖД и вагонами других собственников. В Прейскуранте 10-01 2003 года были также предусмотрены пункты 2.17 и 3.2.14, для тарификации перевозок грузов при использовании собственных (арендованных) магистральных локомотивов.

«Невидимая рука рынка» в действии

Одной из целей программы структурной реформы было «снижение совокупных народно-хозяйственных затрат на перевозки грузов железнодорожным транспортом», то есть снижение стоимости перевозок. Это породило у части общества необоснованные ожидания, что с началом реформы цены на железнодорожные перевозки сразу начнут снижаться. Прежде всего — за счет вагонной составляющей тарифа, которая в ходе тарифной реформы 2003 года была дерегулирована.

Но недофинансированный в условиях монополии государства вид деятельности, как правило, не в состоянии сократить свои расходы в краткосрочной перспективе, сразу после либерализации.

Кроме того, учитывая дефицит подвижного состава, можно было ожидать, что в краткосрочной перспективе цены на перевозки возрастут — с тем, чтобы через какое-то время, когда дефицит будет ликвидирован, и рынок будет заполнен, — снизиться. Именно этот процесс мы и наблюдали в последние годы. И так, вначале был дефицит.

После либерализации вагонной составляющей тарифы начали расти за счёт именно этой составляющей (см. рис 2, «Дерегулирование: Этап 1»). Естественно, капитал устремился в этот ставший более доходным сегмент рынка. Далее капитал «увидел», что при наличии

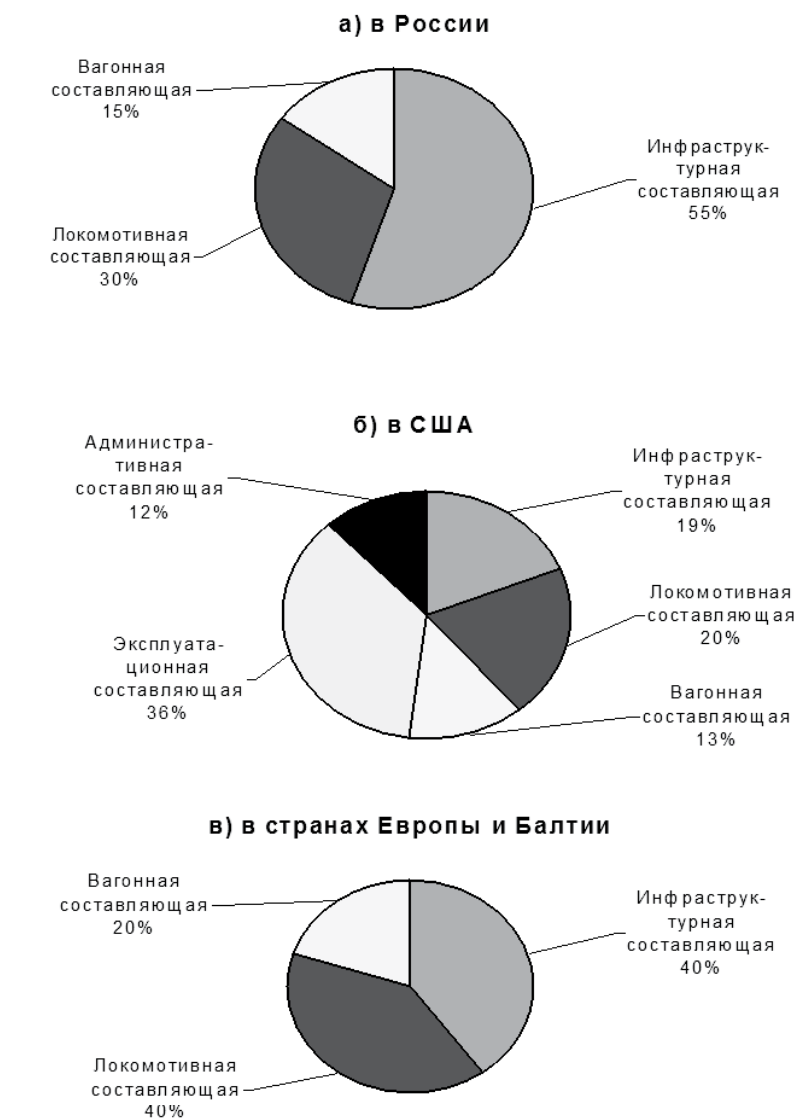


Рис. 3. Примерная структура железнодорожного грузового тарифа в России, США и странах Европы и Балтии в 2003 году

вагонов можно получать сверхдоходы, и предъявил спрос на подвижной состав.

Вагоностроительные заводы, которые «лежали на боку» (все 1990-е годы много говорилось о необходимости государственного заказа, о государственных инвестициях в эту отрасль), стали получать огромные заказы, и поскольку производственные мощности были ограничены, цена на новые вагоны пошла вверх. В результате, производством грузовых вагонов занялись даже предприятия, которые этого никогда не делали (а производили ранее, например, снегоборочные вагоны или иную спецтехнику).

Стремительный рост вагонного парка привёл к постепенному снижению тарифов (вагонной составляющей) в тех сегментах, которые

оказались насыщены подвижным составом. Уже к 2009 году вагонные ставки многих независимых операторов были ниже, чем вагонная составляющая тарифа РЖД (см. на рис 2, «Дерегулирование: Этап 2»).

Табл. 7 демонстрирует, как индексировался уровень железнодорожных грузовых тарифов ОАО «РЖД», в том числе, по различным направлениям перевозки (во внутригосударственном сообщении, в международном сообщении, в частности, через российские порты и железнодорожные пограничные переходы) с момента принятия в 2003 г. действующего Прейскуранта № 10-01 по 2013 год.

Оценивая сегодня тарифную реформу 2003 г., можно констатировать, что новая тарифная система,

Таблица 7

Индексация тарифов Прейскуранта № 10-01

Год	Даты индексации	Общая индексация (коэффициент к уровню предыдущей индексации)	В том числе, по направлениям		
			Внутрироссийские перевозки	Экспорт и импорт через российские порты	Экспорт и импорт через пограничные переходы
2004	с 01.01.2004 г.	1,120	1,120	1,120	1,120
2005	с 01.01.2005 г.	1,080	1,125	1,125	1,000
	с 01.08.2005 г.	1,021	1,054	1,054	1,000
2006	с 01.01.2006 г.	1,075	1,128	1,128	1,000
2007	с 01.01.2007 г.	1,080	1,109	1,109	1,016
2008	с 01.01.2008 г.	1,1109	1,148	1,148	1,000
	с 02.04.2008 г.	1,0101	1,0125	1,0125	1,000
	с 01.07.2008 г.	1,080	1,100	1,100	1,000
2009	с 10.01.2009 г.	1,050	1,050	1,050	1,050
	с 01.07.2009 г.	1,057	1,057	1,057	1,057
2010	с 01.01.2010 г.	1,094	1,094	1,094	1,094
2011	с 01.01.2011 г.	1,080	1,080	1,080	1,080
2012	с 01.01.2012 г.	1,060	1,060	1,060	1,060
2013	с 01.01.2013 г.	1,070	1,070	1,070	1,070

во-первых, позволила «запустить» инвестиционный процесс и ликвидировать дефицит подвижного состава, а во-вторых, она стала детонатором развития конкуренции в отрасли.

Регулируемые и нерегулируемые тарифы: два мира, два Шапиро

Здесь интересно рассмотреть и сопоставить динамику тарифов в регулируемом сегменте (инфраструктурная и локомотивная составляющие, регулировавшиеся с весны 2004 года до лета 2015 года ФСТ⁸, а начиная со второй половины 2015 года Федеральной антимонопольной службой) и в дерегулированном сегменте (ставки фрахта грузовых вагонов операторских компаний, которые определяются соотношением спроса и предложения в сфере предоставления подвижного состава).

Тарифы Прейскуранта № 10-01 ежегодно индексируются согласно приказам регулятора по следующей нехитрой процедуре: сначала ОАО «РЖД» даёт свои предложения, затем их рассматривает Правление регулятора, затем, иногда после небольших дискуссий, вырабатывается некоторое решение, которое и утверждается приказом

регулятора, и официально публикуется (не позднее, чем за 10 дней до вступления тарифов в силу) в каком-то официальном издании (обычно – в «Российской газете», а с некоторых пор – и на сайте регулятора).

Динамика этой индексации по годам приведена на рис. 4.

Вагонный парк ОАО «РЖД» сегодня составляет менее 5 % от всего парка вагонов российской принадлежности, и используется, главным образом, для нужд самого «РЖД», а вагоны разных «дочек» ОАО «РЖД», включая ОАО «Федеральная грузовая компания» (ОАО «ФГК»), используются по правилам частного парка.

В связи с этим, приведённую на рис. 4 динамику применительно к периоду после выделения ФГК в 2010 г. корректно считать динамикой индексации инфраструктурной составляющей тарифа.

Динамику вагонной (операторской) составляющей затруднительно посчитать «напрямую». Но её можно оценить с помощью динамики такого показателя, как суточная ставка аренды вагонов, которая с экономической точки зрения является эквивалентом вагонной составляющей. «Вагонная составляющая» или, как её ещё называют

«операторская составляющая» по большинству грузов сегодня составляет от 7 до 20 % от общих затрат по железнодорожной перевозке.

Какова динамика этой операторской составляющей, скажем, за последние четыре года?

Как видно из рис. 5, на протяжении всего 2011 года и вплоть до середины 2012 г. ставки за предоставление вагона росли. Затем, с середины 2012 г. к началу 2013 г. произошло радикальное снижение этих ставок. В частности, это снижение по полувагонам было почти двукратным – с 1600 рублей за вагон в сутки в июне 2012 года до уровня 600 – 750 рублей в сутки к январю – марту 2013 года.

Подобное снижение ставок сопровождалось снижением уровня рентабельности операторских компаний и сокращением их издержек. Связано это было с двумя факторами – отсутствием роста грузовой базы и увеличением количества вагонов на рынке, в результате чего рынок оперирования стал избыточно конкурентным.

То есть, тарифы ОАО «РЖД» (инфраструктурная составляющая) росли опережающими темпами, относительно тарифов остальных участников рынка. С чем это связано?

⁸ Федеральная служба по тарифам. В 2015 году ликвидирована по Указу Президента России.

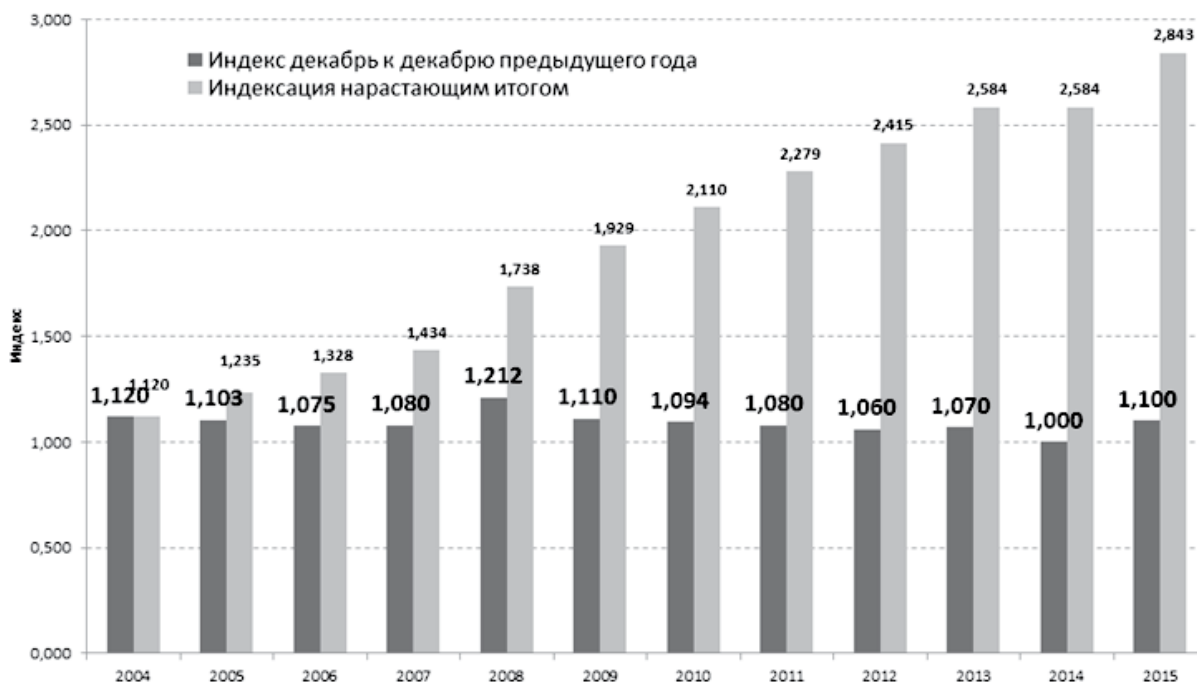
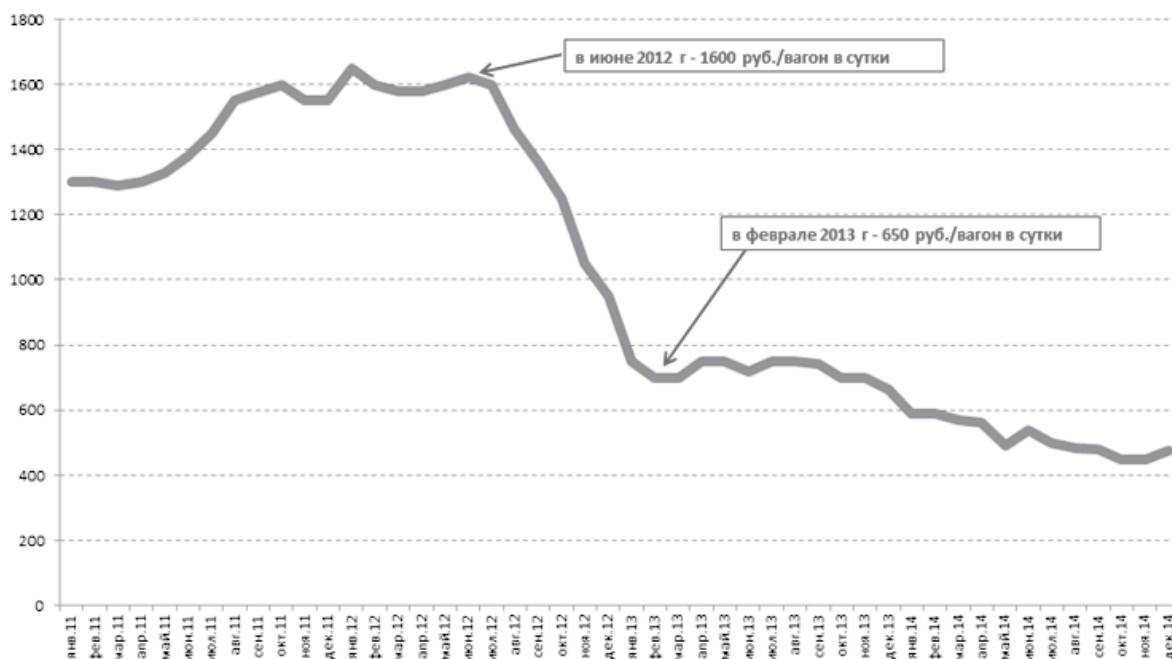


Рис.4. Индексация тарифов «РЖД» на грузовые перевозки в 2004-2015 гг⁹.



Источник: «Промышленные грузы» www.pg-online.ru

Рис. 5. Помесячная динамика среднесуточной ставки привлечения полувагона в 2011 – 2014 гг, руб. за вагон в сутки

В последние годы в ОАО «РЖД» практически не работали «антизатратные механизмы». Так, в 2011 г. расходы «РЖД» по статье «итого операционные расходы» согласно Консолидированному отчету о прибылях и убытках выросли на 19,5 % к предыдущему году, в 2012 г. – на

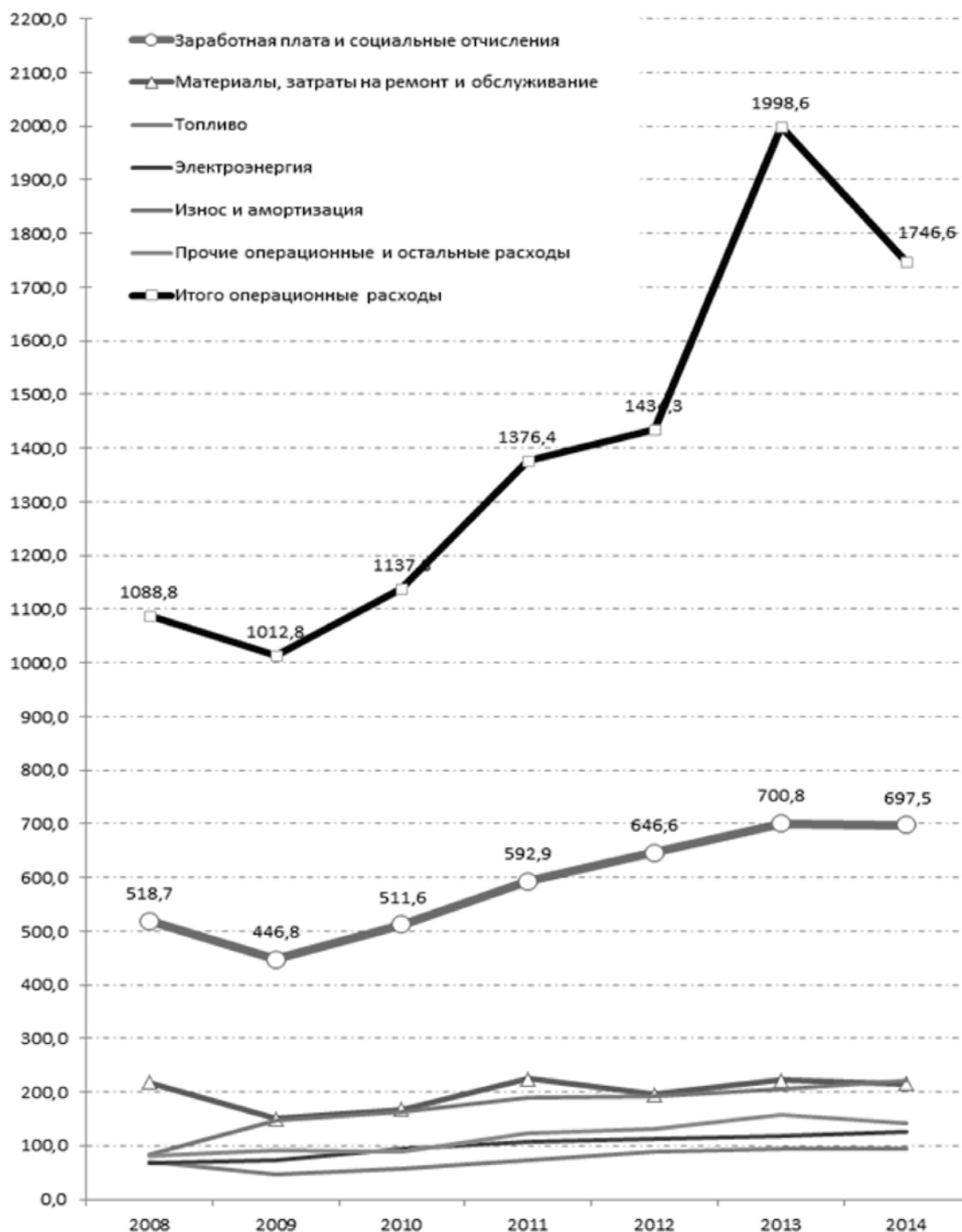
6,7 %, в 2013 г. – рост на 17,8% (по МСФО, данные с сайта ОАО «РЖД»). То есть, и тарифы и расходы (издержки) «РЖД» росли опережающими темпами.

На рис. 6. приведена динамика расходов ОАО «РЖД» по международному стандарту финансовой от-

чётности (МСФО) по данным Консолидированных финансовых отчетов, опубликованных на официальном сайте «РЖД».

Важно понимать, что когда речь идет о долгосрочной перспективе, главное не сам по себе уровень тарифов или цен, а формирование

⁹ Без учёта повышений (понижений) для отдельных грузов и/или направлений в рамках «ценовых коридоров» в 2013-2015 гг.



Источник: Консолидированная финансовая отчётность ОАО «РЖД» по международным стандартам [http://ir.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=32#1]

Рис. 6. Динамика расходов ОАО «РЖД» в 2008-2014 гг. по МСФО, млрд. руб.

фундаментальных институтов рынка, механизмов, обеспечивающих саморегулирующийся переток капитала и иных ресурсов из одного сегмента рынка в другой.

На российском примере мы увидели, как в дерегулированном сегменте (предоставление подвижно-

го состава частными операторами) хайковская концепция «рассеянного знания» [16], согласно которой цены есть важнейший механизм передачи информации в экономике, работает.

Сторонники государственного вмешательства в ценообразова-

ние часто указывают на «несправедливость» тех или иных цен, из чего делается вывод о необходимости их регулирования (такие архаичные, донаучные представления отнюдь не редко влияют на принятие решений). Так, со стороны ряда регуляторов (например,

Минтранса России) звучали предложения (см. [17]) о регулировании ставок операторов за предоставление вагонов. Анализ процессов ценообразования в отрасли свидетельствует о том, что в конкурентной сфере услуг операторов по предоставлению вагонов «невидимая рука рынка» справляется со своими обязанностями лучше, чем регулирующие органы.

Но рядом с дерегулированным сегментом, в железнодорожной отрасли есть сегменты, которых благотворные реформы не коснулись. В сфере инфраструктуры (и в сфере локомотивной тяги) сохраняется государственная собственность, и, как следствие дефицит – дефицит пропускных способностей инфраструктуры, дефицит локомотивной тяги (о связи между регулированием тарифов и дефицитом пропускных способностей инфраструктуры см. [18]).

В этих сегментах сохраняются все видовые черты советской, плановой экономики, эти сегменты отрасли являются сегодня эдакими фрагментами «недозатонувшей» социалистической Атлантиды.

Таким образом, сопоставляя динамику тарифов в регулируемом и дерегулированном сегментах железнодорожной отрасли, можно заметить следующее: тарифы снижаются в той части железнодорожной отрасли, где они не регулируются и где работают частные компании. И, при этом, тарифы растут там, где их регулирует правительство, а собственником является государство. Таким образом, эти «два мира» – мир регулируемых государством тарифов и мир, в котором тарифы дерегулированы, – живут совершенно разной жизнью.

Список литературы

1. Экономика транспорта / Под ред. С.К. Данилова – М.: Трансжелдориздат, 1955. – 619 с.
2. Крейнин А.В. Транспортные тарифы в СССР – М.: Транспорт, 1978. – 276 с.
3. Транспортные тарифы / Под ред. В.А. Дмитриева – М.: Транспорт, 1988. – 232 с.
4. Экономический справочник железнодорожника / Под ред. Б.И. Шафиркина – М.: Транспорт, 1978. – Часть 1. – 398 с.
5. Абрамов А.П. Затраты железных дорог и цена перевозки – М.: Транспорт, 1974. – 256 с.

6. Мазо Л.А. О грузовых тарифах // Отечественные записки. 2013. № 3. – с.151-161.

7. Шафиркин Б.И. Транспортные затраты народного хозяйства и пути их сокращения – М.: Транспорт, 1975. – 88 с.

8. Гольц Г.А. Культура и экономика России за три века. Том 1: Менталитет, транспорт, информация (прошлое, настоящее, будущее) – Новосибирск.: Сибирский хронограф, 2002. – 536 с.

9. Лapidус Б.М. Экономические проблемы управления железнодорожным транспортом России в период становления рыночных отношений – М.: Изд-во МГУ, 2000. – 288 с.

10. Прейскурант № 10-01. Тарифы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами» (Тарифное руководство № 1). Часть 1. Правила применения тарифов – М.: МПС РФ, 2003. – 160 с.; Часть 2. Расчётные таблицы плат за перевозку грузов – М.: МПС РФ, 2003. – 464 с.

11. Крейнин А.В. Развитие системы железнодорожных грузовых тарифов и их регулирование в России (1837-2004 гг) – М.: НАТР, 2004. – 225 с.

12. Крейнин А.В. Развитие системы железнодорожных грузовых тарифов и их регулирование в России (1837-2007) – М.: Издательский дом Международного университета в Москве, 2010. – 268 с.

13. Шамов А.В. Дорога и честь. Рассказы о Николае Аксёненко – Новосибирск, 2009. – 448 с.

14. Программа структурной реформы на железнодорожном транспорте с комментариями / Составители и авторы комментариев: А.С. Мишарин, А.В. Шаронов, Б.М. Лapidус, П.К. Чичагов, Н.М. Бурнов, Д.А. Мачерет – М.: МЦФЭР, 2001. – 240 с.

15. Рогачёва Л.С., Мазо Л.А., Шмелёв А.В. Методические основы формирования нового прейскуранта тарифов на грузовые перевозки и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами // Бюллетень транспортной информации. 2002. № 10. – с. 5-8.

16. Хайек Ф.А. Индивидуализм и экономический порядок – М.: Изограф, 2001. – 256 с.

17. Челпанова М. РЖД выедет на частника // Ведомости. – 2013. – 14 ноября. [http://www.vedomosti.ru/companies/news/18742501/rzhd-vyedet-na-chastnikah]

18. Мачерет Д.А. Экономика «пробки» // Мир транспорта. 2014. № 3. – с. 64-75.

ИНФОРМАЦИЯ

Более 100 иностранных грузоперевозчиков оштрафованы с начала января за движение по федеральным дорогам России без внесения платы

Ространснадзор совместно с Оператором государственной Системы взимания платы «Платон» осуществляет контроль транспортных средств массой свыше 12 тонн, принадлежащих иностранным перевозчикам, на 40 контрольных пунктах. За период январских праздников инспекторы надзорного ведомства наложили более 100 административных штрафов за движение по федеральным трассам без внесения платы в счет возмещения вреда. Помимо этого, 11 января на одном из пунктов на территории Ростовской области впервые был наложен штраф в размере 10 тыс. рублей за повторное соответствующее нарушение, его получил молдавский перевозчик.

В ближайшем будущем инспекторы Ространснадзора смогут самостоятельно проверять факт внесения платы иностранными перевозчиками. Сейчас прорабатывается техническая возможность доступа специалистов ведомства к данным Системы «Платон» в автоматическом режиме.

Первые выписанные штрафы способствовали увеличению числа регистрирующихся в Системе «Платон» частных зарубежных перевозчиков. Они в большинстве своем демонстрируют высокую дисциплинированность и вносят плату в соответствии с законодательством Российской Федерации.

По новой редакции КоАП РФ, которая вступила в силу 15 декабря 2015 года, Ространснадзор наделен полномочиями налагать штрафы на водителей транспортных средств, принадлежащих иностранным перевозчикам, которые не внесли плату через Систему «Платон». При этом инспекторы уполномочены задерживать автомобиль нарушителя до устранения причины задержания и оплаты штрафа.

Размер штрафа за движение по федеральным дорогам без внесения платы составляет 5000 рублей на водителей транспортных средств иностранных грузоперевозчиков и на собственников (владельцев) российских транспортных средств. Повторное административное правонарушение влечет наложение штрафа в размере 10000 рублей. При этом штраф может быть выписан на транспортное средство только за одно нарушение в сутки, и иностранный перевозчик после пересечения государственной границы России может проехать без оплаты не более 50 км при условии дальнейшего внесения полной платы за пройденный участок.

По данным на 14 января 2016 года, в государственной Системе взимания платы «Платон» зарегистрировались более 123 тыс. владельцев порядка 650 тыс. транспортных средств. Пользователи Системы оформили 2,782 млн. маршрутных карт. В Дорожный фонд собрано более 2,309 млрд. руб.

Пресс-релиз ООО «РТ-Инвест Транспортные Системы» (ООО «РТИТС») от 14.01.2016 105064, г. Москва, ул. Земляной Вал, д. 9
Тел.: +7 (495) 587-09-07,
эл. адрес: info@rtits.ru,
сайт: www.rtits.ru

