

Тарифные предложения РЖД: перед революцией?

В 2019 году на ряде площадок, включая конференцию «Крейнинские чтения» в Высшей школе экономики в Москве, ОАО «РЖД» представило к обсуждению транспортной общественности ряд предложений по радикальному реформированию системы железнодорожных грузовых тарифов. Пакет предложений включает в себя как набор идей, которые представляют собой настоящую революцию в тарифном деле, так и ряд уже давно обсуждаемых предложений. Рассмотрим некоторые из них более детально.



Фарид Хусаинов,
к. э. н., эксперт Института
экономики и регулирования
инфраструктурных отраслей
НИУ ВШЭ

Среднесетевая или поучастковая?

Предложения РЖД об отказе от единой среднесетевой себестоимости как основы построения железнодорожных грузовых тарифов и переход к поучастковому учету себестоимости и, соответственно, дифференциации тарифов по разным участкам и направлениям – это без преувеличения самое революционное предложение из всего набора предложений РЖД в области построения тарифов.

Сама эта идея, впрочем, не нова. Работы, посвященные территориально дифференцированным тарифам, публиковались еще в начале 1990-х гг. многими известными учеными, в том числе А. В. Крейниним, Л. А. Мазо, А. П. Абрамовым и рядом других. Затем на публикации работ по этой тематике МПС было наложено негласное табу, и статьи на эту тему много лет не публиковались. Теперь ситуация изменилась, и то, что долгое время было запрещено, стало предлагаться самим же ОАО «РЖД».

С теоретической точки зрения у этого предложения есть ряд важных плюсов, например более тонкая подстройка под структуру себестоимости перевозок,

которая сильно различается по разным регионам. На железнодорожном транспорте среднесетевая себестоимость – это еще хуже, чем средняя температура по больнице. Есть дороги, у которых себестоимость в 1,5 раза выше, чем в среднем по сети, а есть такие, у которых на 20–30% ниже. Таким образом, разброс по данному показателю может быть двукратным, а если посмотреть на Калининград и такой регион, как Сахалин, то разброс будет четырех- или пятикратным.

За счет чего так сильно различается себестоимость? Во-первых, величины удельных расходов по различным факторам, влияющим на себестоимость (и структуру себестоимости), могут различаться не на несколько процентов, а кратно, в том числе по таким показателям, как расходы электроэнергии на тягу поездов в расчете на 1 т-км грузооборота, расход дизельного топлива (тоже удельный, разумеется), средняя заработная плата, производительность труда (последний показатель различается сильнее всех остальных). Во-вторых, сами доли указанных расходов в структуре затрат у разных дорог различные: оплата труда у кого-то 30%, а у кого-то – 45%, топливо и электроэнергия – от 10 до 20% и т. д. Таким образом, различие себестоимости – вещь объективная. В-третьих, себестоимость снижается с ростом грузооборота, грузонапряженности, средней дальности и других параметров, которые тоже существенно различаются по разным дорогам и разным участкам и направлениям внутри дорог.

Но к чему это может приводить? К тому, что для какой-то дороги (или участка) тариф может оказаться ниже себестоимости и, возможно, ниже того уровня, который сложился бы в условиях свободного ценообразования. На другой дороге (участке), наоборот, тариф установлен выше себестоимости. В этом случае, с одной стороны, железная дорога могла бы привлечь дополнительные объемы перевозок, снизив тариф, сохраняя приемлемый уровень рентабельности, но этому препятствует опора на среднесетевую себестоимость. Грузоотправитель же в этом случае переплачи-

вает по сравнению с тем уровнем цены, который был бы сформирован на уровне не среднесетевой, а, например, региональной себестоимости (в тех регионах, где эта себестоимость ниже среднесетевой). С этой точки зрения больший учет региональных особенностей может быть вполне оправданной мерой.

С другой стороны, у этого предложения есть три фундаментальных риска. Если теоретически предложения РЖД – это привлекательная идея, то вот ее практическое администрирование, скорее всего, вызовет недоверие у пользователей услуг железнодорожного транспорта. Грузоотправители будут подозревать ОАО «РЖД» в том, что, пользуясь асимметрией информации между монополией и обществом (и, что еще более важно, между монополией и регулятором), оно сможет повысить тариф там, где фактически он ниже среднесетевой себестоимости, но не будет его понижать там, где тариф выше. Более того, у многих грузоотправителей есть веские основания предполагать, что ради этого, возможно, и затевается вся реформа. Во всяком случае, в последние 3–4 года РЖД так сильно подорвали доверие к себе со стороны общества (и особенно со стороны научного сообщества), в том числе в связи с разными историями, связанными со статистикой работы, что довольно трудно будет убедить транспортное сообщество в обратном.

Второй риск носит принципиально иной характер и заключается в том, что попытка более тонкого учета себестоимости при построении тарифа может противоречить рыночной логике. Из-за того, что себестоимость перевозки грузов снижается с ростом таких показателей, как грузооборот и грузонапряженность, может получиться так, что на малодейственных линиях тариф (если строго следовать этому принципу) придется повысить, а на наиболее загруженных направлениях – понизить. Но это с рыночной точки зрения будет странным решением: делать сниженную цену на более популярный товар (перевозку по востребованным направлениям) и повы-

шенную цену на товар, пользующийся низким спросом. Может случиться так, что подобная логика будет противоречить идее максимизации доходов от грузовых перевозок.

И, наконец, есть третий риск (он важен для РЖД), который, возможно, выглядит фантомным, но его тоже следует иметь в виду. Он заключается в том, что среднесетевая себестоимость была тем общим знаменателем, который превращал инфраструктуру РЖД в единое целое. Если сегодня допустить территориальную дифференциацию и отказ от единой себестоимости как основы тарифов, то через некоторое время наиболее проныцательные из регуляторов (например, ФАС или МЭР) могут задать вопросом: а зачем нам вообще нужна единая сеть железных дорог? Может быть, имеет смысл ее разделить, проведя реформы, которые переформируют модель железнодорожной отрасли по образцу США, Канады, Мексики, Бразилии, Аргентины или Японии, на железных дорогах которых нет единой железнодорожной сети, а есть разные самостоятельные компании с самостоятельным ценообразованием? Для тех, кто не видит ничего страшного в том, чтобы расчленил РЖД и реализовать так называемую американскую модель, подобная территориальная дифференциация выглядит не как риск, а, скорее, как любопытный эксперимент, который может предшествовать не только тарифному, но и впоследствии полному горизонтальному разделению. Однако боюсь, что сами РЖД будут не в восторге от такой перспективы.

Впрочем, даже если отбросить третье соображение как слишком гипотетическое, первые два заставляют думать, что, скорее всего, эти предложения РЖД ввиду их неоднозначности будут предметом долгой дискуссии.

НОВОЕ – ЭТО ХОРОШО ЗАБЫТОЕ СТАРОЕ

Следует отметить, что и нынешние предложения, и идеи, высказанные в упомянутых выше публикациях 1990-х гг., в свою очередь, отсылают нас к опыту российских железных дорог XIX века.

Как известно, до 1889 года железнодорожные грузовые тарифы практически не регулировались государством. Каждая из железных дорог самостоятельно разрабатывала и утверждала свои тарифы, распределяла грузы по тарифным классам. Только, в отличие от нынешних тарифных классов, в те времена к первому и второму классам относили наиболее дорогие грузы (машины, оборудование, в том числе сельскохозяйственное, цветные металлы, включая медь и олово, табак, ткани, фрукты, чай), а к третьему и четвертому – более дешевые (известь, белила, керосин, нефть, стекло), хотя это правило и не всегда соблюдалось.

Причем это распределение по тарифным классам (или разрядам) у разных дорог было различным, да и само количество тарифных классов отличалось. Например, на Московско-Ярославской, Лозово-Севастопольской, Донецкой, Курско-Харьково-Азовской дорогах было пять тарифных классов, а на Московско-Курской – только четыре (таб.). Кроме того, наряду с нормальными классами применялись пониженные классы.

Активно применялись так называемые рефакционные тарифы (от фр. *refaction* – «скидка»). Они, как правило, не публиковались и устанавливались для отдельных грузоотправителей на основе договоров. В договоре обычно оговаривались условия предоставления тарифных льгот в обмен на предъявление к перевозке повышенного по сравнению с предыдущими периодами объема грузов.

В эти годы нередко происходило противостояние между железнодорожниками и государством, поскольку конкуренция на железных дорогах зачастую приводила к сильному снижению тарифов по так называемым порожним направлениям (по которым груза перевозится меньше, чем в противоположном). Например, зачастую в экспортном направлении был очень большой грузопоток, а в обратном происходил массовый возврат порожних вагонов. В этих условиях частные дороги устанавливали пониженные тарифы, чтобы загрузить подобные направления, из-за чего импорт иностранных товаров становился более дешевым. Потребителям

внутри России нравилось, что благодаря этому можно выгоднее приобретать иностранные товары, но правительство было сильно недовольно железнодорожниками, так как их сниженные тарифы дезавуировали протекционистскую политику правительства по защите отдельных отраслей. Этот сюжет вошел в экономическую историю России под названием «Железнодорожники против МПС» (термином «железнодорожники» в XIX веке называли представителей частных железнодорожных компаний, отличая их от чиновников и служащих МПС). Любопытно, что в рамках этого противостояния одним из главных критиков Министерства путей сообщения был С. Ю. Витте, работавший тогда в руководстве акционерного общества Юго-Западных железных дорог.

Отметим, что до 1887 года железные дороги, принадлежавшие различным акционерным обществам, не предоставляли друг другу свои вагоны. В 1887-м было принято Положение о прямом бесперегрузочном сообщении (сначала его подписали пять дорог, потом присоединились остальные), а также принципах установления тарифов в этих сообщениях и распределении доходов между дорогами. Поскольку каждая из дорог имела свой вагонный парк, на съезде 1889 года были выработаны и согласованы Правила пользования товарными вагонами, следующими в прямом сообщении, с участием нескольких железных дорог.

В итоге, даже если бы государство не начало централизованно регулировать железнодорожные тарифы (после реформы 8 марта 1889 г.), скорее всего, некоторая унификация тарифного дела и появление сквозных тарифов так или иначе были бы реализованы на российских железных дорогах, поскольку это зачастую упрощало экономическое взаимодействие между железными дорогами и грузоотправителями.

КАК РАЗДЕЛИТЬ РАСХОДЫ?

Но вернемся из XIX века к предложениям, обсуждаемым в 2020 году. При переходе от тарифа, опирающегося на среднесетевую себестоимость, к новой модели есть целый ряд технических

Тарифные ставки по классам грузов в 1879-1880 гг., коп. с пудо-версты

Наименование железной дороги	Тарифные классы				
	1 класс	2 класс	3 класс	4 класс	5 класс
Московско-Ярославская	1/12	1/18	1/24	1/30	1/40
Лозово-Севастопольская	1/12	1/18	1/24	1/30	1/36
Московско-Курская	1/12,5	1/20	1/25	1/50	–
Донецкая	1/12	1/18	1/24	1/30	1/36
Курско-Харьково-Азовская	1/12	1/18	1/24	1/30	1/36

Источник: Ильин Ю. Свободные тарифы: уроки прошлого // РЖД-Партнер. – 2007. – № 8. – С. 34-37.

аспектов проблемы, связанных с необходимостью условного разнесения некоторых видов расходов, которые имеют место в одном элементе системы, на все остальные. Здесь тоже будет много проблем и так или иначе придется строить все на некоторых усреднениях и допущениях. Например, на наличие экономии от отсутствия переработки вагонопотока в пути следования по одной дороге может оказывать влияние факт маршрутизации и формирования отправительских маршрутов на подъездных путях предприятий на другой магистрали. И как в этом случае справедливо отнести получившуюся экономию и разделить ее между разными дорогами (и между железной дорогой в целом и грузоотправителем)? Ведь если этот маршрут едет по какому-то участку и, увеличивая здесь грузооборот и грузонапряженность, влияет на снижение себестоимости и на то, что другому грузоотправителю можно уменьшить тариф, а потом перевозка маршрута прекратится (например, изменится география грузопотоков) и для второго грузоотправителя, который ни сном ни духом об этом не знал, тариф должен быть повышен. Отмечу, что эта проблема не является нерешаемой с научной точки зрения, но довольно трудно объяснить грузоотправителю, что он должен платить больше, потому что кто-то другой изменил маршрут следования своих грузов. И таких вопросов в сложной системе, в которой, как говорится, все зависит от всего, будет довольно много.

Что сидит внутри тарифа?

Следующий аспект в предложениях РЖД, который необходимо отметить, –

это учет начально-конечных операций не только в тарифе за груженный пробег, но и за порожний пробег вагона.

В принципе, здесь нужно поставить вопрос более широко – необходима существенная корректировка учета расходов РЖД для целей тарифообразования. Потому что, с одной стороны, многие виды расходов ушли из РЖД после появления частного парка, но продолжают быть заложенными в тариф (например, какой-то элемент, вшитый в инфраструктурную составляющую тарифа, мог быть сформирован из допущения, что большая часть вагонов является инвентарным парком МПС, а затем, когда почти весь парк перешел в статус частного, эти расходы стали нести собственники вагонов, но при этом они остались в инфраструктурной составляющей). А с другой стороны, какие-то элементы расходов РЖД, наоборот, выросли по сравнению со временами инвентарного парка МПС, поскольку многие технологические параметры изменились (например, расходы на маневровую работу в условиях увеличившегося количества собственников вагонов).

Корректный учет этих изменений – сложная и нетривиальная задача, которую нужно решать, но при реализации которой возможны риски, аналогичные тем, которые возникают при формировании территориально дифференцированных тарифов на основе поучастковой себестоимости.

Влияние технических характеристик вагона

Еще один важный аспект в предложениях РЖД – это более полный учет фак-

тора подвижного состава. Здесь логика предложений, по-видимому, следующая: если на себестоимость перевозок влияют грузоподъемность и габариты вагона (в том числе за счет того, что при их увеличении при той же пропускной способности перегона в парах поездов провозная способность в тоннах и, соответственно, грузонапряженность, или густота перевозок, увеличиваются), то логично сделать тарифы, зависящими в той или иной степени от этих технических параметров подвижного состава. Это предложение теоретически может иметь два варианта: в радикальном случае тарифы не зависят от рода перевозимого груза, в более мягком варианте они по-прежнему зависят от рода груза (как сейчас), но в дополнение к этому усиливается влияние технических характеристик подвижного состава.

Вряд ли РЖД выберут радикальный вариант с полным отказом от классности груза, поэтому, по-видимому, речь будет идти только о том, что на тариф с помощью каких-то коэффициентов будет влиять, например, группировка вагонов по габаритам и по так называемой инновационности, выраженной через грузоподъемность или осевую нагрузку.

Следует подчеркнуть, что все указанные выше предложения РЖД пока объявлены как предварительные идеи для обсуждения транспортным сообществом и по ним пока не приняты окончательные решения. Но, судя по тому, что изменения предполагаются довольно существенные (а в настоящей статье затронуты лишь некоторые аспекты темы), в ближайшее время предстоит широкое обсуждение предстоящей тарифной реформы. 

