

Железнодорожные тарифы как эффективный инструмент транспортной логистики и сферы государственной поддержки и регулирования

Борисова Л.А., к.э.н., доцент, зам. заведующего кафедрой «Управление логистической инфраструктурой» ГУ-ВШЭ

В европейской и мировой науке и практике грузовой транспорт рассматривается как составляющая единой интегрированной международной системы цепей поставок, а его эффективность – как часть общего, в т.ч. синергетического, эффекта, достигнутого взаимосвязанными участниками. Именно синергия определяет, как известно, основное преимущество логистики как науки и технологии перед другими методами управления, направленными на повышение эффективности производства, снабжения и сбыта. Логистизация товарных и информационных потоков позволяет в итоге снижать издержки благодаря более эффективному взаимодействию их составляющих и повышая соответственно конкурентоспособность компаний, что особенно важно в кризисных условиях.

Такой подход отнюдь не исключает учета макро- и микроэкономического транспортного эффекта, причем не только денежного характера, но и качества, безопасности, экологичности, надежности, удовлетворенности пользователей и самих работников, а также престижа, марки, репутации и т.п., что важно не только для отдельной компании, но и государства (региона) в целом.

При этом государственное регулирование, включая государственную поддержку, - такая же развитая практика на транспорте, как, например, в аграрном секторе экономики. Механизм государственного регулирования и поддержки достаточно отработан, имеет широкий спектр инструментов прямого и косвенного, административного и экономического характера и включает простые субсидии и дотации, государственные программы и заказы, льготное кредитование и инвестирование, систему государственно-частного партнерства и т.п. В поле зрения государственных регулирующих органов также транспортная тарифная политика, в первую очередь в сферах естественных монополий. Разумеется, степень государственного, в т. ч. тарифного, регулирования носит гибкий, подвижный характер и зависит не только от конкурентоспособности и экономического состояния объекта регулирования (порта, аэропорта, железных дорог), их национальной и социальной значимости, но и от состояния экономики страны (региона) в целом.

Для России, где в ряде документов декларируется государственная задача опережающего развития транспортной системы страны, особенно в период поставленных президентом задач по модернизации экономики, главная проблема практики регулирования – вовсе не отход от рыночных принципов в экономике. Проблема на наш взгляд связана с необходимостью модернизации самого процесса государственного регулирования и управления на транспорте. Нельзя не согласиться с председателем комиссии СФ по национальной морской политике адмиралом В.Поповым, который в качестве главного недостатка государственного управления транспортом на всех уровнях называет т.н. «вектор запаздывания»: ставшее привычным запоздалое принятие решений, их неисполнение или низкие темпы реализации, неэффективный контроль, «коррупциогенность», а главное – неумение видеть перспективу [2]. Проблема необходимости «модернизации мышления», без решения которой технологическая модернизация неэффективна, поднятая применительно к развитию портов, морского и речного флота, в той же степени актуальна для российских железных дорог, особенно на нынешнем этапе структурного реформирования.

Перечисленные проблемы усугубляют и без того значительное технологическое отставание российского транспорта и логистики от уровня передовых стран. Сегодня рынок логистических услуг в России представлен почти исключительно простыми операциями: экспедирование, транспортировка, складирование. И хотя тенденция к росту сложных – интеграции и управлению цепями поставок с использованием современных информационных технологий - наметилась, на долю управленческой логистики приходится всего 1% рынка, тогда как на грузоперевозки – свыше 80% [3]. При этом транспортировка, которой в логистическом менеджменте отводится роль ключевой функции, для России - одно из наиболее узких мест в реализации необходимых в условиях глобализации мировой экономики международных логистических связей.

Проблемы состояния транспортной системы в России носят исторически комплексный характер: технический, экономический, управленческий. Как результат – заметное отставание от современных требований к уровню развития транспортной инфраструктуры, качеству и комплексности предоставляемых транспортных услуг при одновременно высоких логистических издержках, где транспортная доля достигает 60-70% и более. При этом, несмотря на преобладание в структуре российских внутренних и внешних объемов перевозок автотранспорта, следует отметить основную долю в грузообороте и важнейшую роль в цепях поставок, особенно сырьевых и генеральных грузов, железнодорожных перевозок.

Для России с ее территорией, геополитикой и сложившейся системой транспортно-экономических связей роль железнодорожного транспорта трудно переоценить, что в очередной раз зафиксировано рядом документов, в т.ч. Транспортной стратегией и Стратегией развития железнодорожного транспорта России на период до 2030 года. При этом имеет место явное противоречие между социально-экономической значимостью для России железнодорожного транспорта и его технологическими возможностями, необходимыми в т.ч. для обеспечения базы формирования российской логистической системы, в составе международной системы транспортно-логистических связей. Сегодня доля мультимодальных перевозок в России – обязательной составляющей международных транспортных коридоров – оценивается всего в 1,5-2%, а колоссальный транзитный потенциал практически не используется. По оценкам специалистов на долю России приходится всего около 2% от мирового транзита грузов [8]. Не более 5% транзитных грузов из азиатских стран в Европу проходит по российской территории. При этом более 90% российского грузопотока приходится на МТК «Восток-Запад» с использованием Транссибирской магистрали, в несколько раз сокращающий срок доставки грузов. По оценкам же зарубежных и российских экспертов Транссиб может взять на себя до 30% грузопотока между Европой и азиатско-тихоокеанским регионом, что позволило бы, по крайней мере, пятикратно увеличить валютные поступления [7,8].

ОАО «РЖД» в своей транспортной стратегии разрабатывает проект роста объемов транзитных перевозок грузов в 2,8 раза к 2030г., однако это, как признают сами железнодорожники, возможно при условии роста скорости грузового сообщения в МТК на 20-30%, создании мощной транспортно-логистической инфраструктуры, формировании конкурентной цены перевозки.

Решение этих проблем требует от российского железнодорожного транспорта и государственных органов, регулирующих эту гигантскую монополию, которую американцы назвали «чудом XXI века», не только инвестиций в развитие и модернизацию инфраструктуры, новые технологии (что обоснованно предусматривается всеми программными документами), но, в первую очередь, иного, можно сказать, логистического, подхода к системе его управления.

На наш взгляд реализуемая в течение последних 10 лет на железнодорожном транспорте России Программа структурного реформирования вскрыла множество отраслевых проблем, подтверждающих опасения макроэкономических экспертов о формировании в России «своеобразной вечной адаптивной модели переходной экономики», построенной по принципу «несовершенный рынок – несовершенное государство», и заставляя их сделать вывод об актуализации роли государства и необходимости создания по существу заново системы современных государственных и общественных институтов, которые «регулировали бы экономическую активность в обществе, направляя ее в сторону эффективного производительного использования имеющихся ресурсов» [6, стр. 13]

Программа структурного реформирования железнодорожного транспорта неоднократно подвергалась критике многих независимых экспертов, что неизбежно с учетом сложности и объемности поставленных задач, разнообразия зарубежных подходов к процессам демонополизации железных дорог и специфики их реализации в российских условиях. К тому же выполнение и оценка результатов третьего, заключительного этапа реформы объективно осложняется экономическим кризисом. Вынуждены, тем не менее, отметить некоторые существенные недостатки, которые снижают возможность ее эффективной реализации и требуют корректировки. На наш взгляд, это: излишняя сфокусированность на «создании развитого конкурентного рынка», изначальное отсутствие объективной оценки состояния железнодорожной отрасли (в сравнении, например, с сопоставимыми условиями США и Канады), неопределенность конечных задач и целей реформы, в том числе общей концептуальной модели управления и структуризации ОАО «РЖД» в завершённом виде. Во многом это связано с недооценкой роли и

качества государственного регулирования этой одной из основных российских естественно-монопольных структур.

Отсутствие объективного анализа эффективности функционирования железнодорожного транспорта – а отставание от зарубежного уровня по производительности и транспортным технологиям оценивается специалистами в 10-15 и более раз [4] – мешает точнее сформулировать задачи реформирования, приводит к невольной замене цели средством ее достижения. Логистический подход к реформированию железнодорожной отрасли диктует в качестве цели необходимость роста ее эффективности, снижение затрат и транспортной нагрузки на пользователей и экономику в целом, тогда как создание конкуренции рассматривается лишь как средство ее достижения, причем в отдельных сегментах транспортного рынка.

В результате по итогам двух этапов реформы приходится констатировать, что конкуренция пока складывается лишь в сфере оперирования грузовыми вагонами, а не в сфере перевозок. Причем, в заново формирующихся сейчас основных законодательных документах о железнодорожном транспорте («Уставе...» и «Законе...») операторы определяются как обычные собственники вагонов, контейнеров, предоставляющие их всем заинтересованным лицам. Положительный результат – решение проблемы дефицита подвижного состава - в условиях кризиса обернулся другой проблемой – компаниям стало нечего возить и одновременно нечем платить за лизинг.

Кроме того, в условиях, когда каждый собственник подвижного состава стремится решать свои бизнес-задачи без учета специфики эксплуатации инфраструктуры РЖД, а тем более оптимизации ее использования, дополнительно обостряются другие проблемы: роста порожнего пробега, встречных перевозок, увеличения простоев частных вагонов на путях общего пользования, снижения и без того исчерпанной на многих направлениях пропускной способности линий. Эти и другие факты дополнительно убеждают в том, что формирование конкуренции – задача соподчиненная общей проблеме повышения эффективности всей железнодорожной транспортной системы России, решение которой требует создания механизма оптимальной консолидации государства, бизнеса и общества на основе качественного государственного, в т.ч. тарифного регулирования.

Как специалисту в области ценообразования на транспорте, хотелось бы обратить внимание на роль тарифной политики в реализации задачи интенсификации работы железнодорожного транспорта и соответствующей логистизации затрат потребителей его услуг.

В логистике роль тарифов в часто недооценивается, в то время как в них фокусируются все транспортные проблемы, заведомо определяющие результативность многих логистических решений. Как правило, для конкретных грузоотправителей или транспортно-логистических компаний, пользующихся готовыми суммами провозных платежей, реальная система железнодорожных тарифов представляет собой нечто вроде «черного ящика», тогда как на качество логистических решений влияет не только общий уровень тарифов, но и их построение и дифференциация, обоснованность соотношений тарифных ставок по видам и технологиям перевозок.

Особенно это существенно при использовании в логистической практике железнодорожных, т.е. государственно регулируемых тарифов, а не так называемых рыночных, как на других видах транспорта, сформированных на реальной экономической основе (какой бы она ни была). На состоянии железнодорожной тарифной системы помимо отраслевых интересов железнодорожной компании отражается субъективность и качество государственного регулирования.

В регулировании тарифов на российские железнодорожные перевозки, осуществляемом в соответствии с законодательством РФ о естественных монополиях, принимает участие целая система государственных органов, в первую очередь - Федеральная служба по тарифам РФ. Задача эта для России сравнительно с опытом ряда зарубежных стран достаточно новая, сама система регулирующих органов более десяти лет (из пятнадцати) находилась в состоянии постоянной реорганизации с неизбежной потерей времени, кадров и темпов работы; необходимая координация между участниками регулирования нередко недостаточна.

Основной метод тарифного регулирования на железнодорожном транспорте – определение (установление) цен (тарифов) или их предельного уровня - реализуется посредством регулярной индексации действующих тарифных ставок, установленных Прейскурантом №10-01. Последний его вариант разработан и введен в действие в 2003г. в основном силами специалистов отраслевого железнодорожного ведомства без достаточного участия в его формировании пользователей,

государственных и научных организаций, что объективно приводит к следам соответствующего ведомственного «уклона».

Аналогичная ситуация имеет место и при разработке нормативно-правовой базы взаимоотношений организаций железнодорожного транспорта и пользователей тарифами. Следует отметить, что до последнего времени отсутствовал комплексный директивный документ, определяющий на уровне Правительства РФ принципы построения и направления развития тарифной системы на отечественном грузовом железнодорожном транспорте (в т.ч. с учетом задач структурной реформы). Отсутствуют и фундаментальные теоретические разработки по методологии формирования и регулирования тарифов на услуги железнодорожного транспорта, а те, что используются, носят фрагментарный, противоречивый и нередко спорный характер.

В результате во многом обновленная система тарифов сохраняет ряд недостатков и диспропорций, приводящих к соответствующим искажениям в принятии экономических решений на микро- и макро- уровне, снижающие эффективность логистического менеджмента.

Многие независимые эксперты, производя оценку грузовых железнодорожных тарифов, приходят к следующим выводам:

- тарифная система не охватывает весь железнодорожный транспорт России, т.к. рассчитана на условия функционирования только ОАО «РЖД», ориентирована на монопольный рынок, не отражая новых его условий, предусмотренных структурной реформой;
- система тарифов излишне усложнена и запутана для восприятия пользователей, не сбалансирована по отдельным тарифообразующим факторам и условиям;
- общий уровень тарифов завышен, в т.ч. за счет системы построения и необоснованной индексации;
- тарифы и система их регулирования недостаточно гибки для рыночных условий;
- имеют место не обоснованные усреднения и искажения в дифференциации по основным факторам (корреспонденциям, видам грузов и перевозок, территории и др.);
- тарифы не содержат достаточных стимулов к повышению эффективности собственной деятельности транспорта и росту качественных параметров (скорости, ритмичности, укрупнению единовременных отправок, графиковых и других технологий).

Ниже более подробно рассмотрено несколько наиболее существенных с позиции пользователей недостатков в системе грузовых железнодорожных тарифов, снижающих качество и эффективность проводимых на их основе логистических операций.

Прейскурант №10-01 после ряда изменений в последние годы состоит фактически из двух принципиально различных тарифных блоков (раздел 2 и 3), которые существенно различаются по системе построения и уровню тарифных ставок на однородные транспортные услуги (Табл. 1).

Таблица 1

Сопоставление основных структурных блоков Прейскуранта №10-01

Основные тарифные положения	Раздел 2 Внутригосударственные перевозки и перевозки экспортно-импортных грузов через морские порты	Раздел 3 Перевозки экспортно-импортных грузов через сухопутные переходы (основа – МТТ)
1. Осуществлено выделение в общем тарифе «вагонной составляющей» (тариф разделен на две части)	Да	Нет
2. Дифференциация по трем тарифным классам	Да	Нет
3. Применение в расчете тарифа минимальных весовых норм загрузки	По каждой позиции тарифной номенклатуры (несколько сот)	Укрупненно по основным группам грузов (17 позиций)
4. Единая тарифно-статистическая номенклатура (ЕТСНГ)	Да (несколько сот позиций)	В ином сокращенном виде
5. Соотношение среднего уровня тарифов, %	100	150 и более

Проблема связана с отсутствием четкости в определении понятий «внутригосударственная» и «международная» перевозки. По нашему мнению, если

транспортировка грузов начинается и заканчивается на территории России, то применение понятия «международная перевозка» неправомерно и, следовательно, не возникают основания для тарификации ее как международной, хотя и перевозится экспортно-импортный груз.

Причины возникновения проблемы объективны: в 90-х годах, когда в России была галопирующая инфляция, появилась необходимость в более стабильной и унифицированной системе железнодорожных тарифов в перевозках между странами – членами СНГ с расчетной базой также в стабильной валюте. Для решения этой проблемы в то время было принято решение об использовании для этих расчетов базовой схемы европейского Международного транзитного тарифа (МТТ), а в качестве валюты – швейцарского франка.

В 1998г. вызванное дефолтом резкое изменение курса доллара без соответствующей корректировки уровня ставок привело к резкому увеличению уровня тарифов, применяемых для тарификации перевозок грузов экспортного и импортного назначения. Разрыв в уровне тарифов составлял 3-4 и более раз. В результате параллельного функционирования такой тарифной системы экспортеры и импортеры необоснованно и незаконно обеспечивали железнодорожной отрасли сверхвысокую рентабельность перевозок экспортно-импортных грузов. Многочисленные жалобы и обращения российских пользователей тарифов в федеральные органы и арбитражные суды, а также вмешательство Президента РФ привели к тому, что была все же признана нелегитимность и необоснованность таких тарифов.

Следует отметить, что в последние годы в области регулирования проводится политика так называемой унификации тарифов с тем, чтобы исключить разрыв в уровне тарифов по указанным разделам Прейскуранта. В результате осуществлена унификация тарифов на перевозки во внутригосударственном сообщении и на перевозку экспортных грузов через морские порты, но для перевозок через сухопутные переходы сохранена прежняя система тарифов (модель МТТ) и более высокий их уровень.

Такая половинчатая стратегия имеет серьезные негативные практические последствия: нарушается принцип обеспечения тарифами условий «равновыгодности» выполнения разных перевозок и их соответствия реальным транспортным затратам, провоцируется перераспределение грузопотоков в угоду искусственно заниженного тарифа, а не более низких затрат на перевозки, усложняется ситуация с пропускной способностью экспортных направлений. Внешне обоснованные логистические решения пользователей транспорта в условиях искаженных тарифов приводят к росту сроков доставки грузов в связи с переполнением портов и транспортных терминалов и, в конечном счете, к нерациональной технологии перевозки и росту логистических затрат.

Дополнительный негативный результат такой тарифной практики – дестимуляция российских портов в отношении необходимости совершенствования качества своей работы и тарифов на перевалку, т.к. искусственно завышается их конкурентоспособность по сравнению с иностранными.

Еще одна проблема действующей тарифной системы железнодорожных перевозок связана с отражением в ней нормативных качественных параметров доставки грузов. Следует отметить, что на транспорте до сих пор отсутствует общепринятый комплексный критерий оценки качества услуги, хотя в системе логистических операций выбор оптимальной технологии транспортировки должен быть ориентирован именно на него в сочетании с другими показателями (цена доставки, надежность и т. п.). С точки зрения конкретного пользователя услугами железнодорожного транспорта главными показателями, характеризующими качество доставки, следует считать скорость (время доставки) и как производные – регулярность и гарантированность конкретных сроков доставки.

К сожалению, на российском железнодорожном транспорте уже в течение ряда лет прослеживается тенденция к снижению параметров качества перевозок. Ещё в конце 80-х годов отмечалось сокращение скоростей продвижения скоропортящихся грузов, мелких и контейнерных отправок. За 10 лет скорость их продвижения снизилась на 10-15%. В последние годы эти процессы продолжают, но уже в сочетании с систематическим ростом тарифов.

Конкуренция между видами транспорта и транспортными предприятиями используется логистическими менеджерами в пользу тех из них, кто обеспечивает соблюдение требований к качеству, в первую очередь, сроков доставки. В Уставе железных дорог определено, что «перевозчики обязаны доставлять грузы по назначению в установленные сроки. Сроки доставки грузов и правила их исчисления утверждаются федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта по согласованию с федеральным органом исполнительной

власти в области экономики. Грузоотправители, грузополучатели и перевозчики могут предусмотреть в договорах иной срок доставки грузов».¹ За последние 10 лет нормативные сроки доставки грузов пересматривались дважды: в сентябре 1998г. и в июне 2003г. В 1998г. нормативные сроки доставки контейнерных и мелких отправок на расстояние 500-1000 км выросли в 1,9 раза и составляют 10-13 суток. Эксплуатационная скорость по этим нормативам составляет 2,3 километра в час (т.н. «грузовой» режим) и 2,8 километра (режим «большой» скорости). Таким образом, был расширен диапазон экономически ненаказуемого увеличения сроков доставки грузов, поскольку Уставом железнодорожного транспорта РФ предусматриваются штрафные санкции за превышение их нормативных значений. При этом в тарифной системе сохранено устаревшее двукратное различие в уровнях тарифных ставок при перевозке с т.н. «грузовой» и «большой» скоростью.

В 2003г. тенденция увеличения нормативных сроков доставки грузов в ходе их пересмотра была сохранена по ряду позиций. Так, увеличен срок доставки с одних суток до двух при перевозке грузов на расстояние до 1000 км и с двух до трех суток при перевозках на расстояние свыше 1000км мелких отправок и в контейнерах, для их накопления и сортировки.

Сравнение нормативных скоростей доставки грузов железнодорожным и автомобильным транспортом в сопоставимых условиях свидетельствует об их колоссальном различии: в диапазоне расстояний до 2000км по мелким отправка железные дороги проигрывают в 10-15 раз; применительно к повагонным отправкам – в 5-10 раз. Особенно значительна разница в сроках доставки на расстояниях в диапазоне 200-500 км.

Резкое различие в сроках доставки грузов в сочетании с дополнительными преимуществами, которые получает пользователь услугами автомобильного транспорта (сокращение перегрузочных операций в 2-3 раза, обеспечение лучшей сохранности и др.) свидетельствует о его обоснованном предпочтении железнодорожному, и тарифная система последнего не может искусственно сдерживать этот процесс.

В действующей тарифной системе скорости и срокам доставки грузов отведена далеко не приоритетная роль, которой заслуживают эти важнейшие показатели транспортной логистики. В настоящее время нормативные сроки доставки, заложенные в базовую основу тарифа, устанавливаются в среднем по отрасли, а не дифференцированно по направлениям и маршрутам. Вызывает сомнение экономическая обоснованность двукратного увеличения тарифа за перевозку грузов т.н. «большой» скоростью по сравнению с «грузовой» при их различии в размере 15-30%. Нередко вместо усиления с помощью тарифов стимулов к сокращению сроков доставки имеет место обратный результат.

Сегодня в структуре времени доставки груза внутри страны около 80% приходится на простой, а скорость продвижения вагонов составляет 8-9 км в час, в то время как на европейских железных дорогах эксплуатационная скорость в размере 18 км в час признается недопустимо низкой (сравнивается со скоростью ледоколов), и такой факт является причиной для управленческого и организационного реформирования железнодорожного транспорта. Проблема сокращения времени нахождения товара (груза) в сфере транспорта за счет повышения темпов его работы становится безотлагательной не только для пользователей, но и самого транспорта, т.к. приводит к нехватке вагонов, снижению производительности, росту себестоимости и т.п.

Для усиления влияния тарифов на сокращение сроков доставки грузов необходимо установление между ними прямой зависимости, в частности целесообразно:

- выделение нескольких категорий перевозок по срокам доставки грузов с соответствующей тарифной дифференциацией и предоставлением прав пользователю выбирать режим перевозок (например, в пределах норматива, ускоренная, срочная);
- осуществление «привязки» нормативов скоростей к основным направлениям или маршрутам грузопотоков;
- введение экономического и административного стимула постоянной реализации мер по сокращению сроков продвижения товаров. Административный стимул может быть реализован в форме государственного заказа, где устанавливается задание по увеличению эксплуатационной скорости продвижения вагонов с грузами (на перспективу).

Низкие скорости доставки во многом обусловлены недостаточным развитием на железнодорожном транспорте прогрессивных контейнерных, контейнерных технологий перевозок. По контейнерному обороту Россия где-то на 54-м месте в мире. На железнодорожном

¹ ст. 33ФЗ №18-73 от 10.01.2003 г.

транспорте контейнерные грузы составляют 1% от общего грузопотока, в то время как в Германии - 40%. Конечно, это в первую очередь – отсутствие соответствующей инфраструктуры. Но и недостатки в системе тарифов этому также способствовали, причем как в схеме построения, так в политике их индексации, направленной на сохранение их низкого уровня (и в результате – убыточность этих видов перевозок в течение длительного времени), а затем на резкое увеличение.

В то же время успешное использование контейнерных технологий на конкурентных видах транспорта (в первую очередь, автомобильном), резко повышающее качество перевозок в сочетании с применением сопоставимого уровня тарифов, ведет к нарушению экономически рациональных с логистических позиций сфер применения железнодорожного и автомобильного транспорта в пользу последнего. Неизбежные последствия: перегруженность автодорог и крупных магистралей, транспортных узлов, рост простоев, обострение экологических проблем и т.п.

Наряду с контейнерными как высокотехнологичные, эффективные и для перевозчика (низкая себестоимость), и для пользователей (высокое качество доставки) в мировой теории и практике классифицируются перевозки маршрутными отправлениями. Соответственно тарифные системы зарубежных стран активно стимулируют грузоотправителей и грузополучателей к формированию маршрутов посредством скидок, компенсирующих их дополнительные издержки на формирование и расформирование маршрутных поездов.

В табл.2 приведен пример тарификации услуг грузового железнодорожного транспорта при перевозке наиболее массового груза – угля в Германии с использованием дифференцированного (можно сказать, логистического) подхода [4]. Подобный подход дает возможность пользователям услугами железнодорожного транспорта (грузоотправителям, грузополучателям и экспедиторам) более эффективно осуществлять транспортное планирование, выстраивать оптимальные цепи поставок и составлять оптимизационные модели.

Таблица 2

Пример дифференцированной тарификации услуг железнодорожного транспорта в Германии (Система скидок при перевозке угля маршрутными поездами)

Масса поезда нетто не менее, тонн	Скидки со стоимости перевозки угля маршрутными поездами, %. (при периодическом обращении поездов)			
	Реже трех раз в неделю	Три раза в неделю	По рабочим дням	Ежедневно
900	9,0	13,0	15,0	17,0
1100	16,0	21,0	23,0	24,0
1300	20,0	25,0	27,0	28,0
1600	23,0	28,0	30,0	31,0

Из этих данных следует, что в Германии при перевозке угля маршрутными поездами размер скидок в зависимости от веса и регулярности маршрута достигает 30% и более.

Аналогичный подход к формированию уровня доходных ставок на грузовые перевозки в зависимости от размера единовременных отправок (рис.1) используется в работе железнодорожного транспорта США [4].

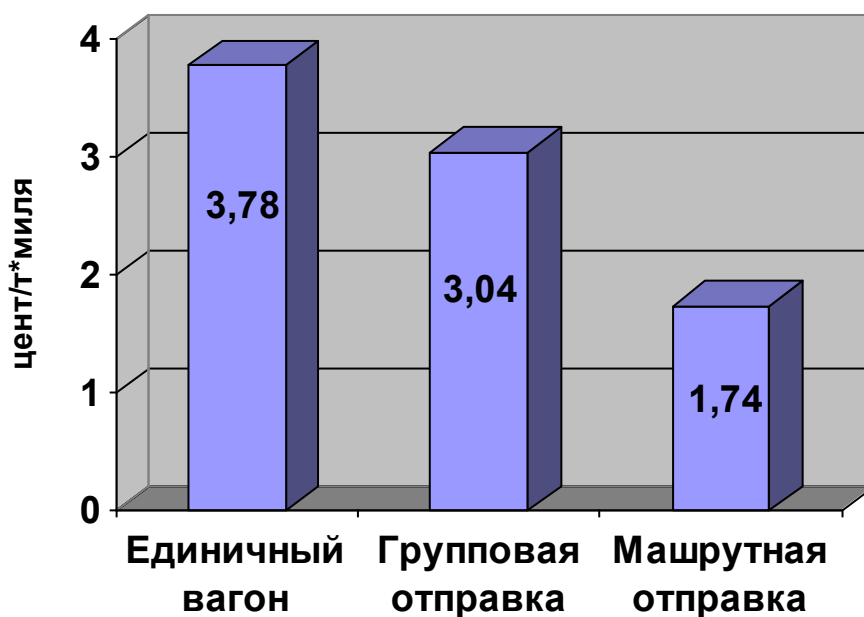


Рис. 1 Соотношение среднего размера доходных ставок в зависимости от размера единовременных отправок грузов в США

Приходится отметить, что структурное реформирование железнодорожного транспорта пока не приводит к решению, а иногда даже обостряет некоторые проблемы тарификации грузовых перевозок. Так, изначально недостаточно обоснованный методологически принцип построения тарифов по классам грузов на основе их «платежеспособности», приводящий к неравновыгодности различных перевозок, усугубляет проблему скопления частных порожних вагонов на путях РЖД, т.к. используется и при тарификации их порожнего пробега.

Сохраняется актуальная проблема формирования транзитных тарифов, способствующих экспорту транспортных услуг России. В частности, непопулярность Транссиба во многом обусловлена неконкурентоспособностью сквозной цены доставки в связи с высокими железнодорожными тарифами и стивидорными ставками.

Подписанное В. Путиным августовское Постановление Правительства РФ об изменениях в государственном регулировании железнодорожных тарифов давно ожидаемо и ставит целый ряд задач в совершенствовании тарифной политики: изменение структурной модели тарифа с выделением основных составляющих, повышение гибкости тарифов в конкурентной среде, снижение тарифной нагрузки на экономику. Однако пути их конкретной реализации требуют, по мнению автора, отдельного анализа, обсуждения и, возможно, отдельной публикации. Тем более теперь, когда РЖД и регулирующие органы, анализируя результаты структурной реформы и определяя ее перспективы, рассматривают новые варианты модели рынка железнодорожных перевозок и разрабатывают новые решения в системе взаимодействия ОАО РЖД и государства, что потребует и соответствующих изменений в системе тарифного регулирования и тарифной политики. В любом случае с учетом вышесказанного пока трудно разделить оптимизм главы ФСТ С. Новикова, считающего завершённым институциональный подход в ценовой политике железнодорожного транспорта [9].

Подводя итог, хотелось бы еще раз подчеркнуть, что разработка успешной тарифной политики в системе государственного регулирования - не только необходимая составляющая структурного реформирования железнодорожного транспорта и повышения эффективности его работы, но и условие получения ожидаемого экономического эффекта в развитии макро- и микрологистики в России.

Библиографический список:

1. Прейскурант №10-01 «Тарифы на перевозку грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами», ч. I, ч. II; - М.: 2003г.
2. «Необходима модернизация мышления», газета «Морские вести России», 2009, №18
3. Ж. «Конъюнктура товарных рынков», 2009, №4, стр.14
4. Ахполов И.К. Формирование и регулирование грузовых железнодорожных тарифов. – М.: 2006г
5. Перевозка экспортно-импортных грузов. Организация логистических систем. Под ред. А.В.Кириченко.- СПб.: Питер, 2004.
6. Ю. Якутин, О. Курбаев. Проблемы управления смешанной экономикой. Ж. «Риск», 2008, №2
7. Ж. «РЖД-Партнер», 2009, №7
8. Ж. «Морские порты», 2009, №2
9. «По новым рельсам», «Российская газета», 2009, 6 августа