



Конференции, семинары

В Высшей школе экономики прошли «Крейнинские чтения-2019»

Ф.И. ХУСАИНОВ,
канд. экон. наук,
доцент РОАТ РУТ (МИИТ),
эксперт НИУ ВШЭ,
f-husainov@mail.ru

В октябре 2019 г. в Высшей школе экономики прошла научно-практическая тарифная конференция «Крейнинские чтения-2019». Организатором конференции является Институт проблем ценообразования и регулирования естественных монополий Национального исследовательского университета ВШЭ*.

Конференция проводится во второй раз и посвящена теоретическим и практическим вопросам системы железнодорожных тарифов. Первые Крейнинские чтения состоялись в конце 2018 г. и были приурочены к 100-летию со дня рождения А.В. Крейнина – известного отечественного ученого и практика, заложившего основы современной системы железнодорожных тарифов.

«Крейнинские чтения-2019» собрали представителей как ОАО «РЖД» и транспортного бизнеса, так и отраслевой науки и отраслевых вузов.

Открыл конференцию директор ИПЦИРЕМ кандидат экономических наук И.А. Долматов, отметивший

* Фоторепортаж с «Крейнинских чтений-2019» и презентации докладчиков доступны по ссылкам: <https://f-husainov.livejournal.com/695335.html> и <https://ipcrem.hse.ru/news/315062677.html>

в своем вступительном слове важность и актуальность исследований железнодорожных тарифов для государственной политики, а также вклад А.В. Крейнина как в теорию, так и в практику регулирования железнодорожных тарифов.

Затем выступил ученик А.В. Крейнина, доктор экономических наук Л.А. Мазо. Докладчик не только вспоминал своего учителя, но и сформулировал несколько принципов научной работы, которых придерживался А.В. Крейнин и которые прививал своим ученикам. Во-первых, Крейнин не разделял научную и практическую компоненты работы – научное исследование завершено только после внедрения какого-то результата (разумеется, это касается прикладных, а не чисто теоретических вопросов).

Во-вторых, ни одно решение в области тарифов не должно приниматься без количественной оценки последствий внедрения этого решения. В-третьих, Крейнин призывал «не кланяться себестоимости» и поддерживал введение тарифных классов в условиях рыночной экономики, и в целом он полагал, что помимо себестоимости перевозок при формировании тарифов необходимо учитывать множество факторов – от ограничений на стороне спроса до ограничений социального характера (последнее особенно важно при пассажирских перевозках).

Кроме того, в своем докладе Л.А. Мазо коснулся и некоторых актуальных проблем тарифной политики. В частности, он поднял вопрос о стимулирующей функции тарифов при перевозках товаров на внешние рынки, а также о стимулировании загрузки грузами «устойчиво порожних направлений» тарифными методами.

Доклад главного редактора журнала «Бюллетень транспортной информации», доктора экономических наук Г.Е. Давыдова был посвящен сотрудничеству А.В. Крейнина с редакцией журнала «БТИ» и вкладу ученого в возрождение идеи тарифных съездов.

Доклад начальника Департамента методологии тарифообразования, экспертизы, анализа и применения тарифов в области грузовых и пассажирских перевозок ОАО «РЖД», кандидата экономических наук В.Н. Варгунина был посвящен крайне актуальной теме: «Адаптация тарифной системы в сфере грузовых железнодорожных перевозок к современным экономическим тенденциям».

Важность этого доклада заключалась в том, что **на площадке ВШЭ руководителем тарифного блока ОАО «РЖД» были впервые анонсированы основные направления реформирования тарифной системы в сфере железнодорожных грузовых перевозок после 2025 г.***

* Позднее ряд этих идей также был анонсирован В.Н. Варгуниным для более широкого круга участников транспортного рынка во время конференции «PRO // Движение. 1520» в рамках «тарифных дебатов», организованных и проведенных М.В. Ожерельевой (Сочи, 30.10.2019).

В докладе были сформулированы основные предложения ОАО «РЖД» по изменению системы железнодорожных грузовых тарифов после 2025 г.

Революционным в этих предложениях является отказ от принципа построения тарифа на основе среднесетевой себестоимости. Именно на этом принципе базировались тарифы как в СССР, так и в современной России. Вместо этого предлагается учет поучастковой себестоимости.

Любопытным предложением ОАО «РЖД» является постепенный переход от тарификации по разным грузам к тарификации не только по родам, но и по типам вагонов за счет, во-первых, постепенного сближения тарифов на грузы разных классов, а во-вторых, все большей роли, которую будут играть при выборе тарифа технические параметры подвижного состава (длина по осям автосцепок, грузоподъемность и др.).

Еще одним давно ожидаемым новшеством является полная унификация порожнего пробега вагона из-под грузов разных тарифных классов. В настоящее время этот тариф унифицирован для полувагонов и платформ, следующий шаг – унификация порожнего пробега крытых вагонов – вполне логичен.

Думаю, много вопросов у антимонопольных органов вызовет предложенная ОАО «РЖД» идея индивидуализации тарифа, или повышения степени индивидуализации, поскольку в этом случае возникает проблема контроля за недискриминационностью тарифообразования и потенциальной возможностью непрозрачности выдачи индивидуальных понижений тарифа.

Впрочем, докладчик оговорился, что пока это обсуждаемые идеи и конкретное техническое исполнение еще будет обсуждаться, в том числе с регуляторами.

Еще один важный аспект, который необходимо отметить в предложениях ОАО «РЖД», – это учет начально-конечных операций не только в тарифе за груженный пробег, но и в тарифе за порожний пробег вагона.

Еще одно выступление Г.Е. Давыдова было посвящено актуальной теме «Государственное регулирование тарифов на железнодорожные перевозки грузов и связанные с ними услуги в контексте “регуляторной гильотины”». В частности, в докладе отмечалось, что между актами по регулированию тарифов имеются расхождения, что «существенно устарели Тарифные руководства № 2 и № 3», но при этом докладчик полагает, что эти нормативные акты должны быть скорректированы и сохранены. Также им были предложены изменения в нормативные акты, регулирующие отдельные аспекты тарифообразования.

Руководитель проекта по развитию экспортной логистики АО «Российский экспортный центр», доктор технических наук А.Г. Кириллова выступила с докладом, посвященным вопросам формирования сквозных тарифов на перевозки грузов по международным транспортным коридорам, предложив в докладе ряд изменений в действующий Прейскурант № 10-01.

Тема доклада старшего научного сотрудника Лаборатории системного анализа отраслевых рынков Института отраслевых рынков и инфраструктуры Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ, кандидата экономических наук Д.С. Гордеева – «Совершенствование тарифной системы грузовых железнодорожных перевозок: ценообразование по Рамсею». Докладчик предложил реформировать систему железнодорожных тарифов в направлении большего учета эластичности спроса на перевозки различных грузов и привел результаты расчетов эластичности спроса, впрочем, только для внутрироссийских перевозок. В процессе обсуждения доклада были отмечены пути дальнейших исследований в этой области, которые могли бы сделать полученные результаты более релевантными и практически ориентированными.

Председатель Экспертного совета Института исследования проблем железнодорожного транспорта П.А. Иванкин в своем докладе сделал критический обзор ряда предложений ОАО «РЖД», в частности перераспределения тарифной нагрузки между металлургическими грузами и рудой, потребляемой металлургической отраслью. Кроме того, П.А. Иванкин призвал пересмотреть существующую систему тарифов, поскольку, по его оценке, многие расходы, которые ОАО «РЖД» давно не несет, по-прежнему заложены в тарифе и оплачиваются грузоотправителями в составе провозной платы.

Очень необычный доклад сделал президент Института развития транспортных систем А.Н. Синёв. Доклад его назывался «Тариф – выражение ценности или стоимости? Время вернуться к дискуссии». Докладчик противопоставил либеральный взгляд на экономику (к либералам он отнес Адама Смита, Алексея Кудрина и Эльвиру Набиуллину) и «структурный», или антилиберальный, взгляд. В частности, Синёв сказал, что «Тироль доказал неприменимость либерального взгляда». А.Н. Синёв отметил, что в разных сферах необходим разный подход, и, проводя параллель с Китаем, заметил, что в одних сферах может реализовываться подход, который принято называть либеральным, – с опорой на рыночные силы, а в других – подход, базирующийся на активной роли государства, в том числе в сфере структурной политики.

В частности, А.Н. Синёв полагает, что антимонопольный пафос позиции Федеральной антимонопольной службы неверен, что государство должно не бороться с монополиями, защищая конкуренцию, а наоборот – в каких-то случаях создавать и поддерживать «доброкачественные монополии», в том числе и в транспортной сфере.

Доклад доцента Российской открытой академии транспорта РУТ (МИИТ)*, эксперта НИУ ВШЭ, кандидата экономических наук Ф.И. Хусаинова носил историко-экономический характер и был посвящен вкладу К.Я. Загорского в теорию

* РОАТ является наследником Всероссийского заочного института инженеров транспорта, в котором А.В. Крейнин также работал – читал лекции как для студентов-заочников, так и на курсах повышения квалификации для работников МПС.

и практику тарифного дела. Было отмечено, что многие дискуссионные вопросы тарифной политики, о которых писал Загорский в начале XX в., до сих пор находятся в центре научных дискуссий.

Затем прозвучали два доклада, объединенные общей темой – проблемами тарифообразования и регулирования в сфере предприятий промышленного железнодорожного транспорта (ППЖТ). Доклад заместителя директора АО «ПромтрансНИИпроект», доктора технических наук М.И. Шмулевича был посвящен вопросам разработки тарифов на услуги, оказываемые владельцами железнодорожных путей необщего пользования.

В докладе начальника Управления экономики и финансов АО «Востсибпромтранс» (Красноярск) Т.А. Средниковой «Пробелы в системе тарифообразования транспортных услуг, оказываемых на путях необщего пользования. Пути совершенствования методологии» помимо прочего было отмечено, что стоимость услуг маневровых локомотивов частных ППЖД в среднем на 15–40% ниже, чем стоимость услуг маневровых локомотивов ОАО «РЖД», оказывающих аналогичные услуги. Кроме того, она отметила, что темпы индексации стоимости услуг ППЖТ отстают от соответствующих темпов индексации тарифов ОАО «РЖД». По итогам доклада Т.А. Средниковой были сформулированы предложения по изменению существующей нормативно-правовой базы в сфере регулирования работы промышленного железнодорожного транспорта.

В выступлении экономиста И.П. Ильина был поднят вопрос эффективности тарифной политики ОАО «РЖД» с бюджетной точки зрения. Докладчик утверждал, что сдерживание темпов роста тарифов ОАО «РЖД», в том числе с помощью механизма долгосрочного тарифообразования, является неверной стратегией и что, наоборот, темпы роста тарифов ОАО «РЖД» должны быть выше инфляции (аналогичной точки зрения, кстати, придерживается и А.Н. Синёв).

В конце конференции Г.Е. Давыдов подвел ее итоги, резюмируя выступления основных докладчиков и отметив, что в течение дня прозвучало много интересных докладов.