

# Прошлое, настоящее и будущее железнодорожных тарифов



**Фарид ХУСАИНОВ,**  
кандидат  
экономических наук,  
доцент РОАТ РУТ  
(МИИТ), эксперт НИУ  
ВШЭ (Москва)

**П**ервые Крейнинские чтения состоялись в конце 2018 года и были приурочены к 100-летию со дня рождения Абрама Владимировича Крейнина – известного отечественного ученого и практика, заложившего основы современной системы железнодорожных тарифов\*\*. По итогам «Крейнинских чтений–2018» было принято решение сделать их проведение регулярным и проводить ежегодно в октябре.

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

Открыл конференцию директор ИПЦиРЕМ кандидат экономических наук **И. А. Долматов**, отметивший в своем вступительном слове важность и актуальность исследований железнодорожных тарифов для государственной политики, а так же вклада Крейнина как в теорию, так и в практику регулирования железнодорожных тарифов (как известно, свою докторскую диссертацию Абрам Владимирович Крейнин защищал в НИИ Цен, правопреемником которого является ИПЦиРЕМ ВШЭ).

\* 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>

\*\* Материалы прошлых лет «Крейнинских чтений» (прошедших 14.12.2018 г.) доступны по ссылкам: <https://f-husainov.livejournal.com/623746.html> и <https://ipcrem.hse.ru/news/229628932.html>

В конце октября нынешнего года в Высшей школе экономики прошла научно-практическая тарифная конференция, посвященная теоретическим и практическим вопросам системы железнодорожных тарифов, «Крейнинские чтения – 2019». Организатором конференции является Институт проблем ценообразования и регулирования естественных монополий НИУ ВШЭ\*. В дискуссии приняли участие представители как отраслевой науки из РУТ (МИИТ), ВШЭ, РАНХиГС и других вузов, так и представители транспортного бизнеса, что еще раз подтверждает стратегию ИПЦиРЕМ на проведение конференций в области экономики железнодорожного транспорта, нацеленную на объединение в рамках проводимых мероприятий представителей отраслевой науки с представителями бизнеса.



Ученик Крейнина, доктор экономических наук **Л. А. Мазо** в своем выступлении поделился воспоминаниями о своем учителе и сформулировал несколько принципов научной работы, которых придерживался и которые прививал своим ученикам Крейнин. Во-первых, он не разделял научный и практический 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 стимулирования загрузки грузами «устойчиво порожних направлений» тарифными методами.

Доклад главного редактора журнала «Бюллетень транспортной информации» доктора экономических наук **Г. Е. Давыдова** был посвящен сотрудничеству 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 года\***.

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



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

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

Любопытным предложением «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, за счет 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 продолжение унификации 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 «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 «РЖД», – это учет начально-конечных операций не только в тарифе за груженный пробег, но и в тарифе за порожний пробег вагона.

Следующим докладчиком вновь был Г. Е. Давыдов, и этот его доклад был посвящен 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 и разночтения, что «существенно устарели Тарифные руководства № 2 и № 3», но при этом докладчик полагает, что эти нормативные акты должны быть скорректированы и сохранены. Им были также предложены поправки в нормативные акты, регулирующие

**Революционным в предложениях В.Н. Варгунина является отказ от принципа построения тарифа на основе среднесетевой себестоимости.**

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.

Очень любопытный доклад «Совершенствование тарифной системы грузовых железнодорожных перевозок: ценообразование по Рамсею» сделал старший научный сотрудник лаборатории системного анализа отраслевых рынков Института отраслевых рынков и инфраструктуры РАНХиГС, кандидат экономических наук **Д. С. Гордеев**. Докладчик предложил реформировать систему железнодорожных тарифов в направлении большего учета эластичности спроса на перевозки различных грузов и привел результаты его расчетов, впрочем, только для внутрироссийских перевозок. В процессе обсуждения доклада были намечены 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 (ИИЖД) **П. А. Иванкин** в своем докладе сделал критический обзор ряда предложений «РЖД», в частности перераспределения тарифной нагрузки между металлургическими грузами и рудой, потребляемой металлургической отраслью. Кроме того, он призвал пересмотреть существующую систему тарифов, поскольку, по его оценке, многие расходы, которые «РЖД» давно не несет, по-прежнему заложены в тарифы и оплачиваются грузоправителями в составе провозной платы.

Очень необычный доклад сделал президент Института развития транспортных систем **А. Н. Синева** – «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, Синева сказал, что «Тироль доказал неприменимость либерального взгляда». Он также 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. А. Н. Синева в частности полагает, что антимонопольный пафос позиции ФАС 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 РОАТ РУТ (МИИТ)\*, эксперта НИУ ВШЭ кандидата экономических наук **Ф. И. Хусаинова** носил историко-экономический характер и был посвящен вкладу Константина Яковлевича Загорского в теорию и практику тарифного дела. Было отмечено, что многие дискуссионные вопросы тарифной политики, о которых К. Я. Загорский писал в начале XX века, до сих пор находятся в центре научных дискуссий.

Затем прозвучали два доклада, объединенные общей темой – проблемами тарифообразования и ре-

гулирования в сфере ППЖТ. Доклад заместителя директора АО «Промтрансипроект» доктора технических наук **М. И. Шмулевича** был посвящен вопросам разработки тарифов на услуги, оказываемые владельцами железнодорожных путей необщего пользования. А доклад начальника Управления экономики и финансов АО «Востсибпромтранс» (г. Красноярск) **Т. А. Средниковой** был озаглавлен так: «Пробелы в системе тарифообразования транспортных услуг, оказываемых на путях необщего пользования. Пути совершенствования методологии». В этом докладе, помимо прочего, было отмечено, что стоимость услуг маневровых локомотивов частных ППЖД в среднем на 15–40% ниже, чем стоимость услуг маневровых локомотивов «РЖД», оказывающих аналогичные услуги. Кроме того, она отметила, что темпы индексации стоимости услуг ППЖТ отстают от соответствующих темпов индексации тарифов «РЖД». По итогам доклада 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 «РЖД» с бюджетной точки зрения. Докладчик очень экспрессивно доказывал, что сдерживание темпов роста тарифов «РЖД» в том числе с помощью механизма долгосрочного тарифообразования является неверной стратегией и что – наоборот – темпы роста тарифов «РЖД» должны быть выше инфляции (аналогичной точки зрения, кстати, придерживается и А. Н. Синева).

Стоит отметить, что в «Крейнинских чтениях» приняли участие дети Абрама Владимировича Крейнина – Я. А. Крейнин и Л. А. Леонова, которые также выразили удовлетворение проведенной конференцией и отдельно поблагодарили Л. А. Мазо и Г. Е. Давыдова за организацию чтений.

Всего прозвучало тринадцать докладов (включая вступительные) двенадцати докладчиков.

**Крейнин призывал «не кланяться себестоимости» и поддерживал введение тарифных классов в условиях рыночной экономики.**

\* РОАТ является наследником ВЗИИТа, в котором А. В. Крейнин так же работал – читал лекции как для студентов-заочников, так и на курсах повышения квалификации для работников МПС.