



# Тарифная политика

## О новациях в сфере железнодорожных грузовых тарифов

**Ф. ХУСАИНОВ,**  
канд. экон. наук, эксперт  
Института экономики  
и регулирования инфра-  
структурных отраслей  
НИУ ВШЭ  
f-husainov@yandex.ru

**В первом квартале 2020 г. в транспортном сообществе началось обсуждение нескольких новаций в области железнодорожных грузовых тарифов, часть из которых была предложена ОАО «РЖД», а часть – ФАС России.**

В частности, в конце 2019 г. на ряде площадок, включая конференцию «Крейнинские чтения»\* в Высшей школе экономики в Москве и форуме «PRO// Движение.1520» в Сочи, ОАО «РЖД» представило к обсуждению ряд предложений по радикальному реформированию системы железнодорожных грузовых тарифов (см. [1, 2, 3]). Пакет предложений включает в себя как набор новых идей, так и ряд уже давно обсуждаемых предложений. В марте 2020 г. ФАС России предложило внести изменения в некоторые параметры так называемого «тарифного коридора», в частности, фактически либерализовав тариф путем снижения нижней границы тарифного коридора с уровня 0,75 до уровня 0,01 от действующего тарифа [4].

В настоящей статье предлагается небольшой комментарий к некоторым из предложений ОАО «РЖД»

---

\* Материалы Крейнинских чтений доступны по: URL: <https://f-husainov.livejournal.com/695335.html>, а также по URL: <https://ipcrem.hse.ru/news/315062677.html>

по построению системы тарифов и предложениям ФАС России по изменению границ тарифного коридора.

### **Выбор между среднесетевой и поучастковой себестоимостью**

Предложения ОАО «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 монополии в области построения тарифов.

Сама идея эта, впрочем, не нова. Работы, посвященные территориально-дифференцированным тарифам, публиковались еще в начале 1990-х многими известными учеными, в том числе А.П. Абрамовым, А.В. Крейниным, Л.А. Мазо, А.Л. Вольфсоном (см., например, [5, 6]).

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 4- или 5-кратным.

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 тонно-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 различаются 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) тариф установлен выше себестоимости.

В этом случае, с одной стороны, железная дорога могла бы привлечь дополнительные объемы перевозок, снизив тариф и сохраняя приемлемый уровень рентабельности, но этому препятствует опора на среднесетевую себестоимость. Грузоотправитель же в этом случае переплачивает по сравнению с тем уровнем цены, который принято называть равновесным, т.е. таким, который сложился бы на конкурентном рынке.

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 – 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, она сможет повысить тариф там, где фактически он ниже среднесетевой себестоимости, но не будет его понижать там, где тариф выше.

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

И, наконец, третий риск (он важен для ОАО «РЖД»), который, возможно, выглядит фантомным, но его тоже нужно иметь в виду. Он заключается в том, что среднесетевая себестоимость была тем общим знаменателем, который превращал инфраструктуру российских железных дорог в единое целое. Если сегодня допустить территориальную дифференциацию и отказ от единой себестоимости как основы тарифов, то через некоторое время наиболее пронизательные из регуляторов (например, ФАС или Министерство экономического развития) могут задаться вопросом: а зачем нам вообще нужна единая сеть железных дорог?

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.

## Проблема разделения расходов по элементам системы

Кроме того, при переходе от тарифа, опирающегося на среднесетевую себестоимость, к новой модели есть целый ряд технических аспектов проблемы, связанных с необходимостью условного разнесения ИСПРАВИЛА некоторых видов расходов, которые происходят в одном элементе системы, на все остальные. Здесь 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 дороге. И как в этом случае «справедливо» отнести получившуюся экономию и разделить между разными дорогами (и между железной дорогой в целом и грузоотправителем)? Эта проблема, вообще говоря, 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.

## Учет расходов инфраструктурной монополии

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

В принципе здесь нужно поставить вопрос более широко: необходима существенная корректировка учета расходов инфраструктурной монополии для целей тарифообразования.

С одной стороны, многие виды расходов ушли из ОАО «РЖД» после появления частного парка, но продолжают быть заложенными в тариф. А с другой стороны, какие-то элементы расходов РЖД, наоборот, выросли по сравнению с 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 подвижного состава

Еще один важный аспект в предложенных новациях – это более полный учет фактора подвижного состава. Здесь логика предложений, по-видимому, следующая:

если на себестоимость перевозок влияют грузоподъемность и габариты вагона, 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 выберет 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 будут влиять, например, группировка вагонов по габаритам и по так называемой «инновационности», выраженной через грузоподъемность или осевую нагрузку.

Следует подчеркнуть, что все 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 существенными (а в настоящей статье затронуты лишь некоторые аспекты темы), в ближайшее время предстоит широкое обсуждение предстоящей тарифной реформы.

## Об изменении нижней границы тарифного коридора

В марте 2020 г. на сайте [regulation.gov.ru](http://regulation.gov.ru) опубликован для общего обсуждения проект приказа ФАС России «О внесении изменений и дополнений в приказы ФСТ России от 18 декабря 2012 года № 398-т/3, от 18 декабря 2012 года № 397-т/2 и в приказ ФСТ России от 21 декабря 2012 г. № 423-т/3»\*, который вносит изменения в приказ о границах тарифного коридора.

Этот проект изменяет (снижает) нижнюю границу тарифного коридора путем замены ныне действующего коэффициента 0,75 на 0,01, т.е. вместо права снижать на 25 % ОАО «РЖД» получит право снижать на 99 %.

В частности, в приказ № 423-т/3 (в раздел 2 Приложения к этому приказу) вносится (точнее, пока предлагается к внесению) следующее изменение:

*«В столбце «предельный минимальный уровень» столбца «Индексы к действующим тарифам» раздела 2 Приложения к приказу ФСТ России цифры «0,75» заменить словами «0,01, но не менее уровня, обеспечивающего возмещение экономически обоснованных расходов субъектов регулирования в части, зависящей от объемов выполнения работ (оказания услуг) в соответствии с пунктом 17 постановления Правительства Российской Федерации от 5 августа 2009 года № 643».*

\* URL: <https://regulation.gov.ru/projects#npa=100576> (дата обращения: 14.04.2020).

Кроме того, если сейчас в действующей версии приказа № 423-т/3 раздел 2 Приложения к приказу регламентирует «ценовые пределы на поясах дальности до 3000 км. (...) при перевозках грузов первого тарифного класса» [7], то проект приказа не только меняет границу с 0,75 до 0,01, но и разрешает РЖД при желании применять этот коэффициент на любые расстояния, а не только до 3000 км, и для всех классов грузов, а не только для первого тарифного класса.

Несколько лет назад ОАО «РЖД» уже выходило с инициативой о снижении нижней границы тарифного коридора, правда, тогда предлагалось не столь сильное (с 0,75 до 0,01), а более умеренное (с 0,75 до 0,50) снижение, и тогда предложение касалось только грузов первого тарифного класса. Большинство участников рынка, участвовавших тогда в обсуждениях на заседаниях Совета потребителей, выступили резко против («за» были только угольные компании, но и они впоследствии согласились с общим мнением Совета потребителей).

Аргументация противников подобного расширения возможностей ОАО «РЖД» по установлению понижающих тарифов тогда была следующей: если монополия получит право произвольно снижать тариф, например, для грузов первого тарифного класса так сильно, то всю эту нагрузку оно перенесет на грузоотправителей более дорогих грузов второго и третьего классов, но и посредством различных дополнительных надбавок, например, с помощью той же действующей ныне экспортной надбавки. Учитывая, что теперь вообще упоминание о классах исключено, можно сказать, что этот пункт фактически означает отсутствие государственного регулирования тарифов монополии для всех грузов на все дальности перевозок.

Однозначно оценить проект приказа ФАС – хорошее это решение или плохое, наверное, нельзя, поскольку это решение, если оно будет принято, даст в руки монополии мощный инструмент тарифной и маркетинговой политики, но мы не знаем, как этим инструментом монополист будет пользоваться.

Скорее всего, у грузоотправителей в процессе обсуждения возникнут вопросы не столько к самому инструменту гибкой тарифной политики, который получает ОАО «РЖД», сколько к процедурам его применения.

В этой связи, по всей вероятности, стоит ожидать, что регуляторы и грузоотправители, как минимум, потребуют раскрыть то, каким образом ОАО «РЖД» разделяет свои расходы на условно-постоянные (не зависящие от объема работ) и переменные (зависящие), а там есть много неожиданностей. Даже внутри железнодорожной отрасли, среди представителей отраслевой науки до сих пор нет однозначной, всеми разделяемой консенсусной точки зрения по этому вопросу. На протяжении полувека идет дискуссия между несколькими различными точками зрения и методическими подходами к учету таких расходов.

Вероятно, возникнет дискуссия о том, корректно ли вообще строить ценообразование, отталкиваясь только от зависящей части расходов (этот подход

является в некотором роде производным от ценообразования по предельным издержкам) или же необходимо базироваться на полных средних издержках.

Ведь не случайно С. Фишер, Р. Дорнбуш и Р. Шмалензи отмечают в своем курсе «Экономика»[8], что у антимонопольных регуляторов в Европе и в США принят различный и даже полярно противоположный подход к регулированию естественно-монопольных отраслей (от ЖКХ до трубопроводов): европейский подход базируется на основе предельных издержек, тогда как в США считают более правильным учитывать средние полные издержки (то есть сумму переменных и условно-постоянных). Кроме того, важно отметить, что, как мы знаем из курса экономики, «в краткосрочном периоде монополист ... продолжает производить пока он возмещает свои переменные издержки, тогда как в долгосрочном периоде должны быть возмещены все совокупные издержки – и постоянные и переменные» [8].

Почему же в США и Европе так различаются подходы регуляторов к ценообразованию? Потому что при европейском подходе, при котором достаточно покрывать переменные издержки, остальное покрывает субсидия государства (и действительно, бюджеты там частично субсидируют железнодорожную инфраструктуру, хотя и в разной степени), при американском подходе – соответственно должны покрываться полные издержки, и никаких субсидий из государственного бюджета. Соответственно, выбор критериев – полные, переменные и т.д. – косвенно может привести нас к совершенно другой теме – к субсидированию из государственного бюджета. И здесь, на мой взгляд, американская регуляторная традиция при всех недостатках предпочтительнее европейской.

## Заключение

Подводя итог, отметим, что все рассмотренные предложения не только весьма дискуссионны, но и во многом революционны. А следовательно, в течение ближайшего времени эти предложения будут активно обсуждаться транспортным сообществом.

## Библиографический список

1. Хусаинов Ф.И. В Высшей школе экономики прошли «Крейнинские чтения-2019» // Экономика железных дорог. – 2019. – № 11. – С. 65–69.
2. Хусаинов Ф.И. Прошлое, настоящее и будущее железнодорожных тарифов // РСП-Эксперт. – 2019. – № 10–11. – С.74–76.
3. Скорлыгина Н.В. Тариф индивидуальный // Коммерсант. – 2019. – № 195. – С. 9.
4. Скорлыгина Н.В. Тарифы на стол // Коммерсант. – 2020. – № 50. – С. 10.

5. *Абрамов А.П.* Региональные тарифы: панацея или иллюзия? // Железнодорожный транспорт. – 1992. – № 1. – С. 60–63.
6. *Крейнин А.В., Мазо Л.А., Вольфсон А.Л.* Территориальная дифференциация грузовых тарифов // Железнодорожный транспорт. – 1992. – № 10. – С. 56–62.
7. Об установлении ценовых пределов (максимального и минимального уровней) тарифов на услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов для среднесетевых условий : приказ ФСТ России от 21.12.2012 № 423-т/3 (ред. от 13.07.2018). Доступ из СПС «КонсультантПлюс».
8. *Фишер С., Дорнбуш Р., Шмалензи Р.* Экономика : пер. с англ. со 2-го изд. – М. : Дело, 2001. – 864 с.

*Ключевые слова: железнодорожные тарифы, регулирование естественных монополий, регулирование инфраструктурных отраслей, экономика транспорта, ценообразование*

**К сведению****Ежедневную дезинфекцию проходят почти 1,9 тыс. вагонов поездов дальнего следования**

Для защиты здоровья пассажиров и сотрудников в условиях неблагоприятной эпидемиологической ситуации холдингом «РЖД» принимается целый комплекс мер.

Все поезда дальнего следования после каждого рейса проходят в депо обязательную обработку с применением обеззараживающих моющих средств, активных в отношении вирусов. Не прошедший такую дезинфекцию поезд не может отправиться в рейс. При необходимости может быть проведена и внеплановая дезинфекция.

В целом ежедневно сотрудники ФБУЗ «Центр гигиены и эпидемиологии по железнодорожному транспорту» дезинфицируют порядка 1,9 тыс. вагонов поездов дальнего следования. Из них около 1600 вагонов формирования АО «ФПК» (дочернее общество ОАО «РЖД»), 160 вагонов электропоездов «Ласточка» (32 состава) и 120 вагонов поездов «Сапсан» (12 составов). Особое внимание уделяется зонам и предметам интерьера, с которыми могут контактировать пассажиры: двери, ручки, поручни, столики, поверхности стен.

Также не реже четырех раз в сутки осуществляется тщательная уборка в пути следования пассажирских поездов. Ее проводят с помощью моющих средств на основе хлорактивных и кислородных добавок, которые безопасны для здоровья человека и имеют широкий спектр антимикробного воздействия.