

# Необходим дифференцированный подход к тарифной политике

**С.А. БЫКАДОРОВ**, доктор экономических наук, Сибирский государственный университет путей сообщения (СГУПС), Новосибирск

Рассматриваются история развития транспортных тарифов, затратный и рыночный подход, государственное регулирование тарифов. Предлагаются варианты совершенствования тарифного проектирования на отечественных железных дорогах.

*Ключевые слова:* тарифы, маргинальные затраты, поучастковые себестоимости

## История дифференциации тарифов

Исторически сложилось так, что в нашей стране железнодорожный транспорт является ведущим как в грузовых, так и в пассажирских перевозках. А в восточной части России из-за отсутствия достаточного количества безрельсовых путей сообщения и сурового климата железные дороги стали практически единственным средством транспортировки массовых грузов.

В связи с переходом отрасли на новые принципы ведения бизнеса возобновился интерес к построению грузовых тарифов, отражающих особенности отдельных регионов сети, участков и направлений. Известно, что сейчас на тот или иной вид грузовых перевозок установлен единый уровень платы по всем линиям широкой колеи (1520 мм). Между тем перевозки одного и того же груза на одно и то же расстояние, но в разных районах имеют разную себестоимость и стоимость. И с этой точки зрения весьма показательна и интересна дискуссия Федеральной антимонопольной службы РФ и ОАО «РЖД»: транспортный тариф – это биржевой товар или нет?\*

На других видах транспорта региональная дифференциация тарифов применяется достаточно широко. На речном и морском тарифы дифференцированы по пароходствам и бассейнам, установлены разные ставки на стояночные операции на морском транспорте для групп портов. Тарифы автомобильного транспорта различаются по отдельным регионам страны и административным единицам. На железнодорожном построение тарифов более сложное, чем на других видах транспорта, во-первых, из-за тесной

---

\* URL: <http://webground.su/topic/2013/07/23/t313> (дата обращения: 13.07.2015).

технологической связи участков железнодорожной сети между собой и условности их границ, во-вторых, из-за значительных трудностей исчисления затрат на конкретных участках. Кроме того, на отечественных железных дорогах инфраструктура, в отличие от других видов транспорта, «не отделена» от подвижного состава.

Тем не менее предложения по учёту в тарифах особенностей отдельных дорожных условий и участков возникли ещё в 1970–1980-е гг. Сначала они касались только тарифов на перевозки на участках с трудным профилем пути и кривыми малого радиуса. С учётом издержек по тяге поездов предлагалось взимать плату за перевозку по трудным участкам, исходя не из фактического, а из виртуального расстояния, то есть приведённого по соотношению издержек на конкретных участках и в среднем по железной дороге.

Вопрос о региональных тарифах в СССР впервые встал в конце 1920-х гг. Предлагалось, сохранив единые для всей сети тарифы, установить для каждого участка и использовать для корректировки расстояний виртуальные коэффициенты, которые применяются для определения провозной платы. При этом целью, с одной стороны, было возмещение дорожных расходов на перевозки на трудных участках, а с другой – использование тарифов для рационального размещения производства и одновременно укрепления хозяйственного расчёта дорог. Однако вопрос о круге затрат, на основе которых надо определять виртуальные коэффициенты, не рассматривался.

К проблеме отражения регионального фактора в железнодорожных тарифах экономисты транспорта возвратились три десятилетия спустя. В 1950–1970-е гг. в целом ряде работ предлагалось установить пониженные тарифы на перевозки в местном сообщении на основе затрат конкретных дорог, ввести виртуальные коэффициенты на основе среднedorожных затрат, а также по направлениям и участкам.

Однако вопрос о характере затрат, принимаемых для построения региональных тарифов, продолжал оставаться в стороне. Он возник в связи с развитием теории оптимального планирования и составной его части – оптимального ценообразования. Согласно этой теории, цены должны строиться с учётом не средних удельных затрат на единицу продукции (себестоимости, фондоемкости), а затрат на дополнительную единицу (они ещё называются дифференциальными, приростными, предельными).

Для железнодорожного транспорта, где высока доля условно постоянных («независящих») расходов, этот вопрос имеет особое значение. На линиях и участках, где средняя себестоимость перевозок из-за значительной густоты движения в рассматриваемом периоде низка, затраты на дополнительные перевозки могут быть весьма высокими, так как потребуются развитие пропускной способности этих линий. И наоборот, на линиях с высокой «полной» себестоимостью перевозок, где имеются резервы пропускной способности, затраты на прирост перевозок будут небольшими. Кроме того, здесь отдельно надо рассматривать себестоимости перевозок в устойчивых грузёном и порожнем направлениях, где все столь же неоднозначно!

Подход к определению приростных затрат, то есть затрат на дополнительную единицу перевозок, различается у всех специалистов. В современных условиях под приростными затратами понимаются зависящие от объема перевозок текущие расходы и капитальные вложения.

Представляют интерес формы территориальной дифференциации тарифов, применяемые на железных дорогах европейских стран. Во Франции целью установления таких тарифов в 1960-е гг. было противодействие переходу грузов на автотранспорт посредством снижения платы за перевозку на направлениях с низкой себестоимостью. Реформе тарифов предшествовало определение расходов по всем участкам железнодорожной сети. При этом учитывалось влияние на расходы трех видов тяги, категории поезда (прямой и сборный) и профиля пути. Расходы принимались не в полном размере, а «маржинальные» (близко к нашему понятию «приростные»). В связи с тем, что на момент введения тарифов многие линии французских железных дорог были недогружены, в состав принятых к расчёту включили расходы, непосредственно связанные с объёмом перевозок («зависящие» – по распространённой у нас терминологии), а на электрифицированных линиях – затраты на содержание и амортизацию устройств энергоснабжения. На основе соотношения между поучастковыми удельными расходами и среднесетевой величиной расходов, приходящейся на 1 тонно-километр брутто, установлены виртуальные коэффициенты, исходя из которых определены виртуальные тарифные расстояния между станциями. Таблицы же провозных плат были едиными для всей сети.

По расчетам, максимальная величина «маржинальной» себестоимости перевозок на отдельных участках французских железных

дорог получилась больше минимальной в восемь раз. Однако из-за опасения потери перевозок при определении виртуальных коэффициентов максимальная величина себестоимости принята в 2,5 раза выше минимальной. Эти коэффициенты для участков получены в пределах от 0,8 до 2,0, но суммарные виртуальные расстояния установлены так, что они не превышали фактического расстояния в 1,3 раза. В случае, когда станции отправления и назначения соединены несколькими линиями, в качестве тарифного принято наименьшее виртуальное расстояние. Представляется, что французская система тарифов может не только обеспечить успех в конкуренции с автотранспортом, но и способствовать выбору грузовладельцами хозяйственных связей, выгодных и им, и железным дорогам. Задача же сбалансирования доходов по участкам и в целом для железных дорог в данном случае не решалась.

Автором были проведены подобные расчеты себестоимости по участкам Западно-Сибирской и Красноярской железных дорог. Максимальные и минимальные значения поучастковых коэффициентов также различались примерно в три раза. В настоящее время предпринимаются попытки произвести подобные расчеты по всем участкам железных дорог России. Но ввиду большого объема счетной работы и несогласованности рассматриваемых критериев пока эта работа не завершена. Расчёты поучастковых себестоимостей по дорогам Казахстана и Украины также могли бы быть интересны для исследования.

Поиски приемлемого способа территориальной дифференциации тарифов с 1960-х гг. велись в бывшей Югославии. Там были введены различные тарифные ставки на перевозки грузов и пассажиров для шести железнодорожных организаций (железных дорог). Но затем все же вернулись к единым тарифам. Исходя из индивидуальной себестоимости перевозок по участкам определялись региональные тарифные ставки, на основе которых формировалась система тарифов с едиными ставками. Единые тарифы на дорогах Югославии использовались для взимания платы с клиентуры, а региональные – для определения коэффициентов, с помощью которых осуществляется распределение полученных доходов между дорогами. Особенности железных дорог учитывались при распределении доходов путём применения коэффициентов.

### **Ведущим остается затратный принцип**

Однако издержки производителя – лишь один фактор, влияющий на цену товара. Другим важным фактором является полезность товара для потребителя, и она по-прежнему игнорируется при разработке транспортных тарифов. Полезность транспортной продукции (перевозки) для грузовладельца состоит в том эффекте, который он получит при перемещении принадлежащего ему товара. Исходя из этого абсолютная величина изменения цены товара при перевозке будет для дорогостоящего товара гораздо больше, чем для относительно дешёвого. Как бы ни был высок спрос, к примеру, щебень, вряд ли грузовладелец может извлечь из перевозимого вагона со щебнем эффект, сопоставимый с эффектом от перевозки вагона с автомобилями (при условии, что они будут доставлены в целости и сохранности).

Не случайно в дореволюционной России важнейшим фактором, влияющим на уровень тарифа, считался род груза, определяющий его рыночную стоимость. Тарифы на российских железных дорогах зависели от промышленной и торговой конъюнктуры и степени интенсивности спроса и предложения для каждого товара в гораздо большей степени, чем от себестоимости перевозок. Крупнейший специалист в области железнодорожного транспорта С. Ю. Витте прямо указывал, что «теория регулирования тарифов по расходам эксплуатации на практике при наличных условиях – неприменима». Безусловно, эксплуатационные расходы учитывались при построении тарифов, но не были непосредственной базой для них, и стоимость транспортной продукции, её ценность отнюдь не отождествлялись с издержками на перевозку.

Более того, с помощью тарифных рычагов осуществлялось протекционистское лоббирование интересов отдельных собственников. Из дореволюционной практики примером может служить такая широко известная тарифная мера, как «челябинский тарифный перелом». Его суть была в том, что при отправлении хлебных грузов из Сибири в центральную часть России и на экспорт через порт Ливава плата за перевозку исчислялась за два отрезка: от станции отправления до Челябинска, а затем от Челябинска до станции назначения. Искусственное завышение тарифа на перевозку значительно затрудняло или даже препятствовало вывозу

сибирского хлеба в западные районы страны. Это было очень выгодно для производителей хлеба центральной части России.

В 1990-е годы существовала возможность перевозить грузы по железной дороге и по так называемому договорному (повышенному) тарифу. Однако при расчёте ставок договорного тарифа на перевозку грузов с повышением качества (например, ускоренные перевозки) базой для увеличения тарифа по сравнению с провозной платой, определяемой по действующему тарифному руководству, являлся рост эксплуатационных расходов дороги. Это происходило за счёт дополнительных затрат труда при ускоренной перевозке, резервирования локомотивов на технических станциях, увеличения энергетических расходов на тягу в связи с большей скоростью, а также повышения условно-постоянных расходов, приходящихся на данную поездку, с учётом коэффициента съёма поездов при ускорении движения поезда.

Как видно, опять здесь тарифы построены по затратному принципу: не учитывались род груза, эффект от его перевозки, действительная ценность, полезность транспортной продукции. Но даже если повышение тарифов на ускоренную надёжную перевозку высокоценных грузов будет обосновано увеличением себестоимости, то есть принцип платёжеспособности будет завуалирован принципом затратности, на деле реализовать его не удастся даже частично. Ведь доходы от перевозок между железными дорогами распределяются по усреднённым расчётным ценам на 10 тарифных тонно-километров. Они абсолютно не учитывают ни категорию скорости, ни вид отправки, ни род подвижного состава. Это лишает железные дороги стимулов к созданию для перевозки каждого груза подходящих для него условий.

Ещё один принцип – учёт ценовой эластичности спроса на транспортную продукцию. Термин «эластичность спроса» больше подходит для пассажирских перевозок. Однако и для грузовых учёт ценовой эластичности может дать положительный эффект с точки зрения привлечения дополнительных перевозок при помощи тарифного регулирования.

Известно, что спрос считается эластичным, если при незначительном изменении цен он существенно меняется. Если же спрос претерпевает незначительные изменения, он считается неэластичным.

Неэластичный спрос может иметь место, например, когда данной перевозке нет альтернативного предложения. Если спрос

эластичный, то, как правило, при понижении тарифа общий доход возрастает. И наоборот, при низкой эластичности спроса колебания в уровне дохода железных дорог прямо пропорциональны росту и снижению цен.

Можно выделить отдельные массовые грузы, спрос на которые в районе тяготения Транссибирской магистрали имеет как эластичный, так и неэластичный характер. По-видимому, в зависимости от рода груза можно устанавливать различные способы расчёта тарифов на перевозки.

### **Без помощи государства не обойтись!**

Система тарифов на всех видах транспорта в нашей стране по схеме построения соответствует мировой практике. Однако на сопоставимых расстояниях железнодорожный тариф в Российской Федерации в 1,5–2 раза ниже, чем в США. По размерам железнодорожные грузовые тарифы в России в среднем в 1,9 раза ниже, чем в США, а по сравнению с Германией – в 3–6 раз (на сопоставимые с Россией расстояния перевозок). Хотя здесь следует учитывать колебания курса рубля по отношению к основным резервным валютам.

Разная динамика роста цен в промышленности и тарифов на транспорте может объясняться неодинаковыми исходными условиями в той или иной отрасли. Вместе с тем необходимо признать, что рост тарифов на транспорте создаёт предпосылки для относительно более быстрого роста издержек в так называемых транспортёмких отраслях. Этому способствует также монопольное положение железнодорожного транспорта, само наличие административного регулирования тарифов на нём.

В последние годы на железнодорожном транспорте заработная плата росла несколько более высокими темпами, чем в среднем в промышленности. В связи с этим следует отметить, что доля фонда оплаты труда на железнодорожном транспорте составляет в себестоимости около 40% (в США на железных дорогах первого класса – 45%).

Заметим, что транспорт – это не «трудоемкая» отрасль экономики, а бессырьевая и очень энергоёмкая. Затраты на топливо и электроэнергию в так называемой «зависящей» части расходов составляют на железных дорогах до 50%.

В последние годы резко возросла доля массовых топливных и сырьевых грузов в перевозках на экспорт. Это отражает

сырьевую направленность экспортной политики. Известно, однако, что степень переработки сырья и повышение качества продукции резко сокращают долю транспортных расходов в её конечной цене и повышают конкурентоспособность продукции даже на удалённых рынках сбыта.

Как уже указывалось, железнодорожный транспорт имеет высокую долю условно-постоянных расходов. В ряде стран мира значительная часть таких затрат возмещается из государственного бюджета. Тарифная плата возмещает в основном переменные или зависящие от объёма работы затраты на железных дорогах. Это даёт оптимальные решения во всем экономическом комплексе страны.

Особо следует подчеркнуть тот факт, что в большинстве высокоразвитых стран мира с рыночной экономикой железнодорожные тарифы прямо или косвенно регулируются государством.

Ряд специалистов-транспортников считают, что повысить экономическую эффективность транспортировки может изменение границ железных дорог с таким расчётом, чтобы обеспечить максимум перевозок в местном сообщении. Это, по их мнению, должно привести к улучшению управляемости транспортом. Вероятно, в западной части страны это имеет смысл, но на востоке России с мощными широтными грузопотоками разграничение железных дорог по такому принципу представляется спорным.

Целесообразны, на наш взгляд, предложения, касающиеся передачи малодеятельных железнодорожных линий местным органам управления. Однако для этого необходимо соответствующее законодательство. В этой связи интересен опыт США, где аналогичная ситуация со спросом на железнодорожные перевозки вызвала сокращение протяжённости железнодорожных линий за 10 лет примерно на 15%.

В тарифной политике на транспорте необходим дифференцированный подход к различным регионам. Большие расстояния и высокие транспортные издержки при поставках сырьевых, экспортных и других грузов требуют экономической поддержки регионов Сибири и Дальнего Востока.

Кроме того, предлагаем в целях снижения уровня тарифов на железнодорожные перевозки разработать систему льготного налогообложения предприятий железнодорожного транспорта.