

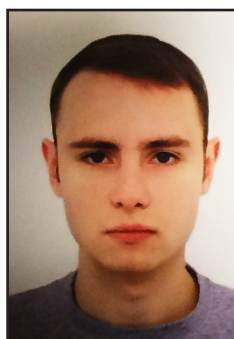
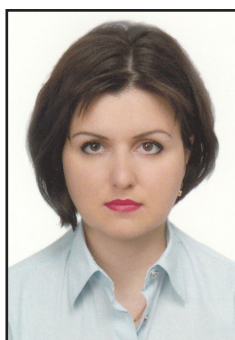


Прейскурант 10-01: механизмы регулирования тарифов



Анна СИНИЦЫНА
Anna S. SINITSINA

Елена ОВЧИННИКОВА
Elena A. OVCHINNIKOVA



Сергей ГАЛЯНТ
Sergey A. GALYANT

Синицына Анна Сергеевна – кандидат технических наук, доцент Российского университета транспорта (МИИТ), Москва, Россия.
Овчинникова Елена Александровна – кандидат технических наук, доцент Российского университета транспорта (МИИТ), Москва, Россия.
Галынт Сергей Александрович – студент Российского университета транспорта (МИИТ), Москва, Россия.

**Price List 10-01:
Mechanisms for Tariff Regulation**
(текст статьи на англ. яз. –
English text of the article – p. 96)

В странах Европейского союза и России владельцем железнодорожной инфраструктуры является государство, а подвижным составом владеют частные компании. При такой модели организации железнодорожной отрасли главная проблема для монополиста заключается в привлечении грузовладельцев к перевозкам по железной дороге. Критерием привлекательности того или иного вида транспорта для грузовладельца является стоимость перевозки (низкая тарифная нагрузка), которая на российских железных дорогах регламентируется Прейскурантом № 10-01.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, Прейскурант № 10-01, грузовые перевозки, тарифы, системные принципы.

Действующий в стране Прейскурант № 10-01 «Тарифы на перевозку грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами» вступил в силу 28 августа 2003 года. Он разработан с целью создания конкуренции в сфере железнодорожных грузовых перевозок между собственниками подвижного состава. Его главное отличие от предыдущих версий заключалось в том, что тариф за перевозки в вагонах был разделен на две составляющие:

- за использование инфраструктуры и локомотивной тяги железных дорог (инфраструктурная и локомотивная составляющие);
- за использование вагонов (вагонная составляющая) [1].

Эти решения предполагали демонополизацию рынка аренды подвижного состава и привлечение инвестиций операторов и перевозчиков в создание собственного вагонного парка. Причём инфраструктурная и вагонная составляющие

шие не подлежали изменению и формировались государством. И именно их соотношение становилось самым важным моментом: при низком уровне вагонной составляющей можно прогнозировать повышенный износ вагонного парка и отсутствие экономических стимулов к его оздоровлению. В Прейскуранте № 10-01 эта составляющая при формировании тарифных ставок была доведена до 15,5 % (локомотивная и инфраструктурная — 30 и 55 % соответственно). Считается, что подобные величины создают объективные условия для конкуренции, стимулируют привлечение инвестиций со стороны компаний-операторов. Иными словами, уровень тарифа за использование вагонов парка должен обеспечить величину свободного остатка прибыли, позволяющую окупить капитальные вложения на приобретение вагонов в приемлемые для инвестора сроки [2].

Стремительный рост вагонного парка привёл к постепенному снижению тарифов (вагонной составляющей) в тех сегментах, которые оказались насыщены подвижным составом. Уже к 2009 году вагонная составляющая в тарифе у многих независимых операторов снизилась с фундаментального значения 15 % в среднем до 7 %.

В странах Европейского союза собственником инфраструктуры является, как правило, государство и велика роль антимонопольного регулирования. Это обеспечивает низкий уровень монопольной власти перевозчиков и собственников инфраструктур, отсутствие дискриминации при доступе к инфраструктуре, вследствие чего вагонная составляющая находится в пределах от 20 до 30 % тарифа, что позитивно влияет на конкурентоспособность перевозок в собственном подвижном составе.

В США, которые часто сравнивают с РФ из-за сопоставимости показателей железнодорожных грузовых перевозок, вагонная составляющая наиболее близка по значению к российской, однако сама структура тарифа отличается [3]. Это результат модели организации железнодорожной отрасли, при которой перевозчиками, собственниками подвижно-

го состава и инфраструктуры являются частные вертикально интегрированные компании. Как следствие, железнодорожные тарифы на грузовые перевозки государством не регулируются, а устанавливаются в зависимости от конъюнктуры рынка, то есть от спроса и предложения на грузовые перевозки. Перевозчики и собственники инфраструктуры могут как снижать тарифы на перевозку в зависимости от уровня конкуренции, так и повышать их с целью минимизации эксплуатационных расходов [4–6]. Отсутствие государственного регулирования обусловлено прежде всего уровнем политической культуры и спецификой экономических институтов [7], а также негативным опытом ценообразования в сфере железнодорожного транспорта, следствием чего становятся дефицит подвижного состава, инфраструктуры и низкая конкурентоспособность по сравнению с другими видами транспорта [8].

Преимуществом американской модели организации железнодорожной отрасли, используемой в США, Канаде, Мексике и некоторых странах Южной Америки, является способность вертикально интегрированных железнодорожных компаний покрывать свои постоянные издержки и привлекать инвестиции, отказавшись от государственных дотаций.

Реформы с целью перехода на подобную модель были проведены в Великобритании с 1996 по 2000 год. Акции компании-владельца инфраструктуры «Railtrack» были проданы на Лондонской бирже, на сети стали работать частные перевозчики и владельцы подвижного состава. Из-за жёсткой конкуренции между участниками рынка тарифы на железнодорожные грузовые перевозки резко снизились, вследствие чего к 2000 году погрузка на сети возросла на 22 % по сравнению с показателями 1996 года. Более того, к перевозке железнодорожным транспортом удалось привлечь грузы, которые ранее перевозились другими видами транспорта. Но из-за регулярного государственного вмешательства в деятельность компании «Railtrack» она обанкротилась. В марте 2002 года



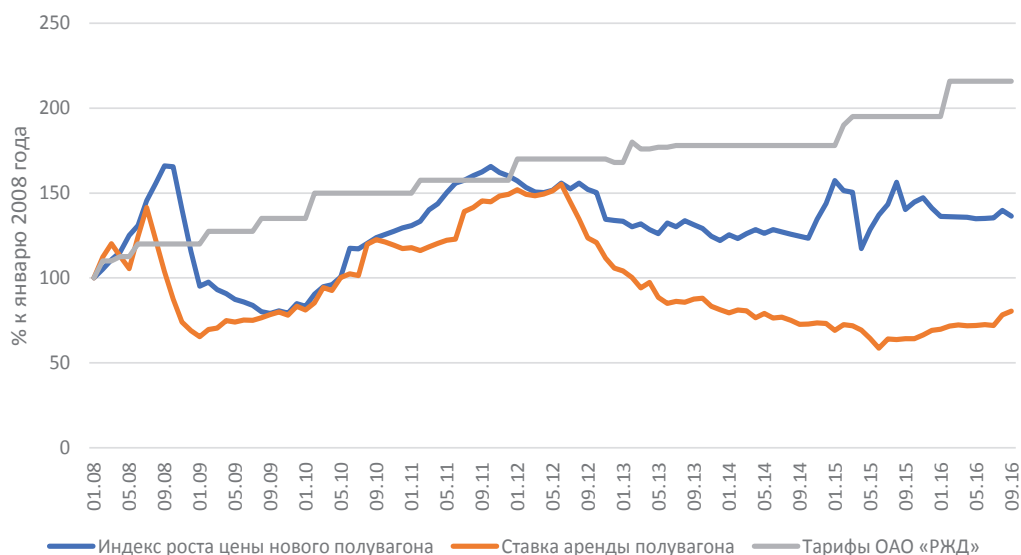


Рис. 1. Динамика среднесуточной ставки привлечения полувагона (в процентах к январю 2008 года) [11].

была восстановлена государственная собственность на железнодорожную инфраструктуру [18].

При «европейской» модели организации железнодорожной отрасли инфраструктурная составляющая тарифа регулируется государством. В России значение инфраструктурной и локомотивной составляющих устанавливает Федеральная антимонопольная служба (ФАС) с учётом решений правительства о допустимом уровне индексации тарифов [9], а значение вагонной составляющей определяется соотношением спроса и предложения в сфере предоставления подвижного состава, то есть законами рынка. Тарифы Прейскуранта № 10-01 ежегодно индексируются ФАС после выработки компромиссных решений с ОАО «РЖД».

Динамику вагонной составляющей можно оценить с помощью такого показателя, как суточная ставка аренды вагонов, которая с экономической точки зрения является эквивалентом вагонной составляющей [3]. На сегодняшний день для большинства грузов её значение колеблется от 7 до 20 % от затрат на перевозку [10]. Примерная динамика арендной ставки подвижного состава по сравнению с тарифами ОАО «РЖД» и индексом роста цены нового полувагона, по данным информационно-аналитическо-

го центра некоммерческого партнёрства «Совет участников рынка услуг операторов железнодорожного подвижного состава», приведена на рис. 1.

Анализируя динамику изменения железнодорожного тарифа в отношении вагонной, инфраструктурной и локомотивной составляющих, убеждаешься, что стабильно растёт та часть тарифа, которую регулирует монополист, и как собственник олицетворяет государство. И соответственно снижается там, где она не регулируется государственной компанией и относится к частным операторам. Причиной этого является построение тарифа по затратному принципу (чем больше затраты владельца инфраструктуры — тем больше инфраструктурная и локомотивная составляющие).

Само же тарифообразование зависит от разделения номенклатуры грузов, перевозимых железнодорожным транспортом. В России номенклатура грузов разделена на три класса, которые, в свою очередь, подразделяются на так называемые тарифные уровни (в рамках первого и второго тарифных классов их по 10, в рамках третьего — 6), что характеризует высокую степень дифференциации инфраструктурной составляющей тарифов в зависимости от типа груза [12]. При этом основополагающим принципом выступает использование цены товара

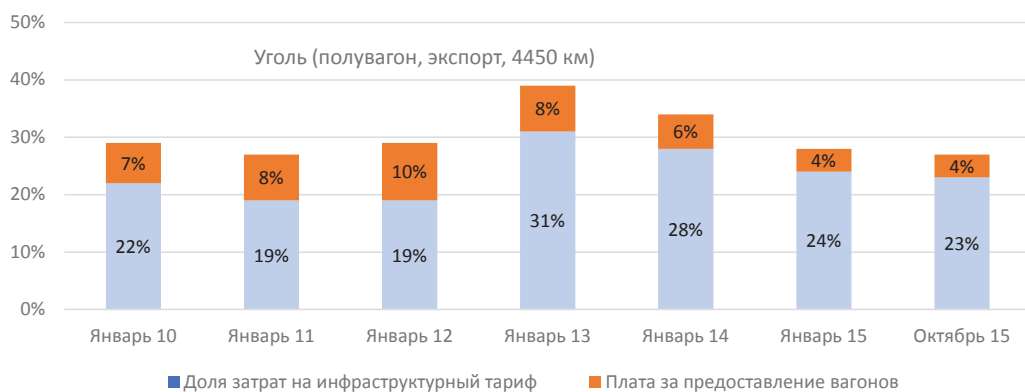


Рис. 2. Уровень транспортной составляющей в цене угля, проценты по состоянию на январь каждого года и в октябре 2015 года.

в качестве измерителя его платежеспособности. То есть чем выше стоимость груза, тем ниже доля транспортных расходов в конечной цене товара в пункте потребления и соответственно выше возможности грузовладельцев при оплате тарифа [10]. Таким образом, уменьшить транспортную составляющую в цене товара можно, либо сократив транспортные расходы, либо увеличив общую стоимость партии посредством перевозки более дорогостоящего товара, что является недостатком действующей тарифной политики.

Если уровень транспортной составляющей в цене конечной продукции превышает значение 45 %, то необходимо применять механизмы гибкого тарифного регулирования и устанавливать специальные тарифные условия, обеспечивающие повышение конкурентоспособности продукции.

Номенклатура грузов подразделяется на классы следующим образом. К первому классу относятся относительно дешёвые, в основном сырьевые грузы, в цене которых транспортная составляющая превышает 15 %. Это уголь и энергетический газ, руда и кокс, лесоматериалы, песок и некоторые другие строительные и массовые грузы.

Представителями второго класса считаются сельскохозяйственная продукция, мясо, рыба и прочие пищевые продукты, нефть, бензин, дизельное топливо, удобрения и иные грузы, транспортная составляющая в конечной цене которых колеблется от 10 до 15 %.

В третий класс вошли грузы с транспортной составляющей в цене не выше 10 %. Это готовая продукция химической, лёгкой и машиностроительной промышленности, прокат и изделия из чёрных и цветных металлов. Совокупные

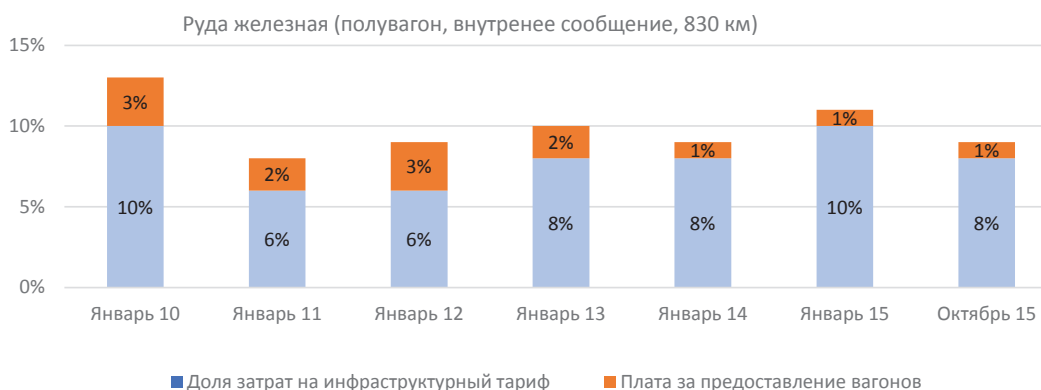


Рис. 3. Уровень транспортной составляющей в цене железной руды, проценты по состоянию на январь каждого года и в октябре 2015 года.

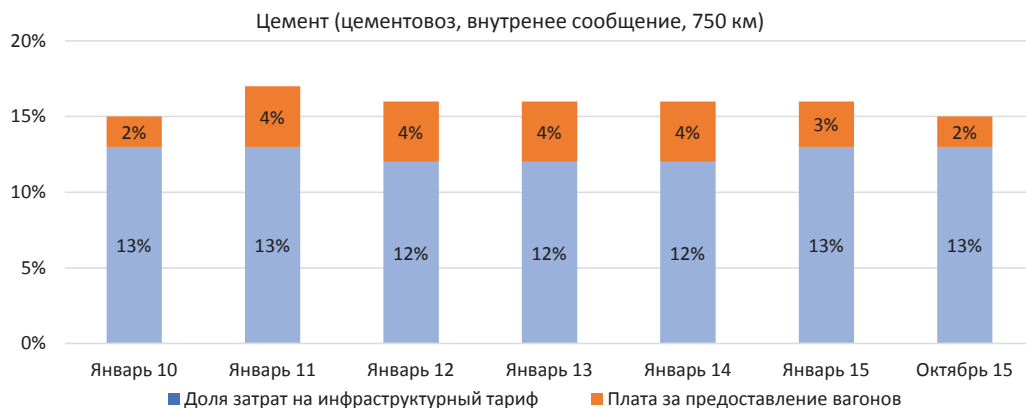


Рис. 4. Уровень транспортной составляющей в цене цемента, проценты по состоянию на январь каждого года и в октябре 2015 года.

затраты в стоимости товаров, перевезённых железнодорожным транспортом, составляют здесь в среднем 3,5 % [13].

Уровень транспортной составляющей в цене различных грузов, перевозимых железнодорожным транспортом, по данным информационно-аналитического центра некоммерческого партнёрства «Совет участников рынка услуг операторов железнодорожного подвижного состава» [14], приведён на рис. 2–4.

Актуальной проблемой при государственном регулировании железнодорожной отрасли является перевозка низкодоходных грузов. В России существенное влияние на стоимость перевозок низкодоходных грузов первого класса оказывает тарифный коридор — повышающие и понижающие коэффициенты к базовым тарифам на перевозку отдельных видов грузов по некоторым направлениям в установленных пределах, которые ОАО «РЖД» применяет с начала 2013 года. В 2016 году максимальная надбавка составляла 13,4 %, а скидка — 25 %.

Влияние тарифного коридора ярко иллюстрируют перевозки одного из наименее доходных грузов — угля. В 2015 году доля угля в общей погрузке ОАО «РЖД» составляла 26,6 %. При этом до 47 % объёма отправлялось на экспорт. Доля угля в погрузке примерно в 1,6 раза выше его доли в доходах (выручке) ОАО «РЖД» от грузовых перевозок. Это означает, что от перевозки одной тонны угля холдинг получает меньше доходов, чем от перевозки одной тонны груза

в среднем [15]. Практика установления более низких тарифов на уголь и более высоких на иные грузы (товары) существует и в других странах.

Еще одним фактором, негативно влияющим на конкурентоспособность перевозок угля, служат расстояния, которые этот груз преодолевает по железной дороге. Они являются одними из самых протяжённых в мире. При экспортных перевозках, например, из Кузбасса, трасса до морских портов Дальнего Востока превышает 4 тысячи километров, и для перевозчика они становятся неприбыльными. И на такие расстояния перевозится не менее четверти всего угля, погружаемого на сети ОАО «РЖД». При этом доля транспортной составляющей в цене угля в России также самая высокая в мире [15].

Однако уголь — это груз, спрос на перевозки которого остаётся регулярным и прогнозируемым, поэтому ОАО «РЖД» заинтересовано в сохранении и возможном увеличении объёмов его перевозки [16] и, как следствие, вынуждено для поддержки предприятий угольной отрасли использовать понижающие коэффициенты в рамках тарифного коридора.

На сегодняшний день перевозки каменного угля не обеспечивают покрытия прямых затрат на транспортный процесс. В результате увеличение его погрузки означает рост скрытого, неявного субсидирования угольной отрасли за счёт остальных отраслей, пользующихся услугами ОАО «РЖД». Такое перераспре-

деление приводит к тому, что железнодорожный транспорт проигрывает автомобильному в борьбе за высокодоходные грузы. Растут риски ухудшения структуры погрузки, что при сохранении объёмов транспортной работы будет снижать доходы и прибыль холдинга, возможности поддержать инвестиции в развитие железнодорожной инфраструктуры [17].

Ещё одной существенной проблемой является построение тарифов в нерегулируемом сегменте по затратному принципу, что не учитывает спрос на перевозку.

Решить подобные проблемы призван новый тарифный прейскурант, который должен появиться уже в 2019 году. Его задача — оптимизация шкалы тарифных классов, устранение неоправданного снижения тарифных ставок при росте дальности перевозок по ряду перевозимых грузов, унификация тарификации порожнего пробега, стимулирование эффективных инновационных технологий. Среди приоритетных целей — конкуренция с автомобильными перевозчиками за высокодоходные грузы третьего класса посредством более гибкого подхода к тарифообразованию, в том числе и за счёт упрощения правил применения тарифного коридора.

Для реализации амбициозных целей нужен такой механизм регулирования тарифов, который позволил бы осуществить плавный переход от существующей модели к целевой методике. Частью такого механизма могут стать и правила установления специальных — исключительных, долгосрочных и инвестиционных — тарифов, что поможет создать условия для дальнейшего развития конкурентного рынка грузовых железнодорожных перевозок.

ЛИТЕРАТУРА

1. Крейнин А. В. Развитие системы железнодорожных грузовых тарифов и их регулирование в России. — М.: Национальная ассоциация транспортных, 2004. — 225 с.
2. Формирование тарифов на железнодорожные перевозки как фактор регионального развития.

[Электронный ресурс]: <http://pandia.ru/text/77/274/1497.php>. Доступ 15.02.2018.

3. Хусаинов Ф. И. Краткая история железнодорожных грузовых тарифов в России // Экономическая политика. — 2015. — № 5. — С. 91–141.

4. Хусаинов Ф. И. Либерализация тарифов и политика дерегулирования железнодорожного транспорта в США // Тарифы. — 2012. — № 6. — С. 24–28.

5. Bowersox D. J., Closs D. J. Logistical Management. The Integrated Supply Chain Process. — New York: McGraw-Hill Companies, 1996. — 730 p.

6. Bowersox D. J., Closs D. J., Cooper M. B. Supply Chain Logistical Management. — New York: McGraw-Hill Companies, 2002. — 656 p.

7. McGraw T. K. Prophets of Regulation — Cambridge, MA: Harvard University Press, 1984. — 387 p.

8. Хусаинов Ф. И. Эволюция тарифного регулирования на железных дорогах США // Бюллетень транспортной информации. — 2014. — № 6. — С. 17–24.

9. Приказ ФСТ России от 30 августа 2013 г. № 166-т/1 «Об утверждении методических указаний по вопросу государственного регулирования тарифов на услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов и услуги по использованию железнодорожной инфраструктуры общего пользования при грузовых перевозках». [Электронный ресурс]: <http://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/70412182/#review>. Доступ 15.02.2018.

10. Хусаинов Ф. И. Железнодорожные тарифы в СССР и России во второй половине XX — начале XXI вв. // Бюллетень транспортной информации. — 2016. — № 3. — С. 8–19.

11. Индекс средней тарифной ставки на железнодорожный подвижной состав. Сентябрь 2016 года. [Электронный ресурс]: http://www.railsovet.ru/analytics/indicator/Indexarendnoystavki_sentyabr_2016.pdf. Доступ 15.02.2018.

12. Хусаинов Ф. И. Экономические реформы на железнодорожном транспорте: Монография. — М.: Наука, 2012. — 192 с.

13. Мазо Л. А. О грузовых тарифах. [Электронный ресурс]: <http://www.strana-oz.ru/2013/3/o-gruzovyh-tarifah>. Доступ 15.02.2018.

14. Уровень транспортной составляющей в цене грузов, перевозимых по железной дороге [Электронный ресурс]: http://www.railsovet.ru/Транспортный_индикатор_октябрь_2015.pdf. Доступ 15.02.2018.

15. Хусаинов Ф. И., Ожерельева М. В. Влияние железнодорожных тарифов на конкурентоспособность угольной отрасли // Наука и техника транспорта. — 2016. — № 4. — С. 54–59.

16. Хусаинов Ф. И. Тарифы на перевозки угля: сохранять ли кросс-субсидирование? // РЖД-Партнёр. — 2016. — № 18. — С. 16–17.

17. Шаханов Д. А. Экономическое обоснование системы управления конкурентоспособностью железнодорожных перевозок каменного угля / Дис... канд. экон. наук. — М.: МИИТ, 2014. — 177 с.

18. Хусаинов Ф. И. Почему у Англии не получилось? [Электронный ресурс]: <http://www.strana-oz.ru/2013/3/pochemu-u-anglii-ne-poluchilos>. Доступ 15.02.2018.

Координаты авторов: **Синицына А. С.** — acc-igkr@mail.ru,
Овчинникова С. А. — bogdanelena@yandex.ru, **Галаянт С. А.** — sergey_galyant@outlook.com.

Статья поступила в редакцию 14.11.2017, актуализирована 08.02.2018, принята к публикации 15.02.2018.

