

ЗАЩИТА ПРАВ И ИНТЕРЕСОВ В ОБЛАСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

УДК 338.47: 656.2

© Дмитриева Ольга Александровна

— кандидат экономических наук, доцент
кафедры «Таможенное право и организация
таможенного дела» Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)

© Горобец Анна Николаевна

— студент Юридического института
Российского университета транспорта

Влияние тарифов открытого акционерного общества «Российские железные дороги» на развитие железных дорог

Аннотация. Российские железные дороги являются одной из крупнейших железнодорожных сетей в мире, и железные дороги в России являются решающим и в некоторых случаях даже единственным видом транспорта для пассажиров и грузов. Российское право, а именно статья 4 Федерального закона от 17 августа 1995 г. № 147-ФЗ «О естественных монополиях», определяет естественные монопольные сектора экономики, в которых должны регулироваться тарифы, а железные дороги подпадают под действие этого Закона. В данной статье проанализированы тарифы ОАО «РЖД», представлена классификация тарифов, проведен ретроспективный анализ тарифов, выявлена взаимосвязь тарифов и издержек на транспортировку железнодорожным транспортом, а также проведен анализ доходов ОАО «РЖД» за два года.

Ключевые слова: ОАО «РЖД»; тариф; перевозка; груз; российские железные дороги.

© Dmitrieva O.

— candidate of economic sciences, associate professor
department «Customs law and organization
customs affairs» of the Law Institute
Russian University of Transport

Influence of tariffs of the Russian railway on development of the railroads

Abstract. Russian Railways are one of the largest rail networks in the world, and Railways in Russia are crucial and in some cases even the only mode of transport for passengers and cargo. Russian law, namely article 4 of the Federal law of 17 August 1995 № 147-FZ «On natural monopolies», defines the natural monopoly sectors of the economy in which tariffs should be regulated, and Railways are subject to this Law. In this article tariffs of JSC «Russian Railways» are analysed, classification of tariffs is presented, the retrospective analysis of tariffs is carried out, the interrelation of tariffs and costs for transportation by railway transport is revealed and also the analysis of revenues of JSC «Russian Railways» for 2 years is carried out.

Keywords: JSC «Russian Railways»; tariff; transportation; freight; Russian Railways.

Тарифы конечных пользователей железнодорожных перевозок должны быть свободны от регулирования на рынках, где происходит конкуренция. Это необходимо в случае, если железные дороги будут в состоянии конкурировать с автомобильным транспортом и продолжать доставлять грузы, которые составляют большую часть доходов ОАО «РЖД». Если тарифы не будут дерегулироваться на рынках, где железные дороги сталкиваются с конкуренцией со стороны других видов транспорта, которые сами по себе были дерегулированы, железные дороги могут оказаться в долгосрочной несостоятельности точно так же, как американские железные дороги приблизились к банкротству в 1970-х гг. [1, с. 152]. Однако, если тарифы не будут либерализованы на рынках, где развивается конкуренция на железнодорожном транспорте, то некоторые преимущества конкуренции будут упущены, а цены для грузоотправителей будут выше, чем они должны быть.

Российские железные дороги исторически были единственным поставщиком транспортных услуг для многих видов грузов в больших частях страны. Поэтому тарифы регулируются в отсутствие рынка для установления «справедливых» транспортных цен [URL: <http://ac.gov.ru/files/publication/a/7400.pdf>]. В настоящее время цена на перевозку всех товаров регулируется независимо от того, где осуществляется перевозка и существует ли конкуренция со стороны автомобильного, воздушного или морского транспорта. Однако уже в некоторых регионах западной части России конкуренция со стороны

автомобильных перевозок уже является интенсивной, даже если определенные категории товаров экономически не выгодно доставлять автомобильным транспортом [2, с. 123].

Основная цель регулирования железнодорожных тарифов в России в прошлом состояла в том, чтобы помогать контролировать цены во всей экономике: цены на ресурсы для промышленности и цены для потребителей. Эта система стала ключевой частью централизованного планирования. С начала экономического перехода тарифное регулирование и тарифная структура претерпели ряд изменений, направленных на создание стимулов для повышения эффективности. Тем не менее главная цель тарифного регулирования по-прежнему заключается в том, чтобы помочь «сбалансировать» экономическое развитие, способствуя региональному развитию путем содействия развитию отдаленных районов страны и оказания помощи тем отраслям, которые испытывают финансовые трудности. Именно поэтому с целью реагирования на изменения экономических условий для социально значимых частей экономики, в том числе крупных промышленных потребителей железных дорог, проводится периодический пересмотр тарифных ставок [URL: https://ar2016.rzd.ru/pdf/ar/ru/company-overview_market-review_tariff-policy.pdf].

Другой целью является развитие тарифов, отражающих издержки. Введенная дифференциация тарифов в определенной степени решает данную задачу. Однако каждая из 17 региональных железных дорог по-прежнему применяет одинаковые тарифы, несмотря на значительные различия в затратах. Например, удельные затраты по таким категориям, как электроэнергия и дизельное топливо, могут значительно различаться в зависимости от выбранной железной дороги, при этом учитывается равная загрузка вагонов и длина поездов и не учитываются связи между перевозимыми товарами и затратами на инфраструктуру (см. табл. 1).

Таблица 1

Прогноз расхода электроэнергии и дизельного топлива на железных дорогах ОАО «РЖД» на тягу поездов к 2020 году [3]

Железная дорога	Удельный расход электроэнергии, кВт ч./ 10 тыс. ткм брутто	Удельный расход дизельного топлива, кг у. т./ 10 тыс. ткм брутто
Московская	146,9	73,3
Октябрьская	103,9	58,3
Западно-Сибирская	94,1	90,7
Калининградская	252,0	44,3

Южно-Уральская	91,3	68,9
Приволжская	131,8	44,8
Красноярская	125,1	91,5
Забайкальская	117,4	93,0
Свердловская	109,3	42,7

Общий уровень тарифов разработан таким образом, чтобы доходы покрывали общие расходы железных дорог на транспорт, техническое обслуживание, обновление и расширение. Однако достижение покрытия расходов будет становиться все более трудным по мере усиления конкуренции со стороны автомобильных перевозок в отношении более высоких стоимостных категорий грузов, при условии сохранения усредненных тарифов на фрахт в целях обеспечения сбалансированности регионального развития и отдачи предпочтения конкретным сырьевым товарам [4, с. 76].

Основная цель системы трех классов тарифов заключается в обеспечении того, чтобы транспортные расходы не превышали целевой процент поставляемой цены продукта: при перевозке товаров с очень низкой стоимостью должны платить низкие тарифы, чтобы оставаться в пределах целевого процента, в то время как в отношении продуктов с более высокой стоимостью тарифы должны быть выше.

В соответствии с Приложением 2 к разделу 2 Прейскуранта № 10-01 к трем классам тарифов относятся следующие:

- класс I: сырьевые грузы, транспортная составляющая в цене которых превышает 15%: железная руда, необработанная древесина, цемент и др. Их перевозка производится по заниженным тарифам;
- класс II: грузы с долей транспортной составляющей от 10% до 15%, в том числе нефть, масло, зерно, удобрения, полумануфактурные товары;
- класс III: грузы с транспортной составляющей менее 10%. Сюда входят черные и цветные металлы, машины и оборудование, химикаты, готовая продукция. Их перевозят по повышенному тарифу с целью компенсировать перевозки первого класса.

Проблема заключается в том, что существующая тарифная система в некотором роде непропорциональна, и это негативно сказывается на конкурентоспособности железнодорожного транспорта по сравнению с другими видами транспорта. Так, разница между затратами на 1000 км перевозки грузов первого и второго класса составляет 58%, между грузами второго и третьего класса — всего 6,7%. Если расстояние транспортировки превышает 10 000 км, разница в стоимости между вторым и третьим классами почти исчезает (0,5%), в то время как разница в стоимости между первым и вторым классами увеличивается до 71%. Кроме того, действуют специальные тарифы на междугородние перевозки отдельных видов грузов (уголь, черные металлы, нефть). Но поскольку существуют различные схемы скидок и корректирующие ставки, разница

в затратах между классами перевозок исчезает. Например, тариф на перевозку определенных грузов второго и третьего класса (например, биты стеклянные, соль белая) равна тарифу на перевозку грузов первого класса, и наоборот (например, глинозема) [5, с. 11].

При рассмотрении грузооборота и погрузки в разрезе отдельных видов товаров за 2017 г. видно, что основными грузами, перевозимыми железнодорожным транспортом, являются товары сырьевой группы, т.е. те товары, на перевозку которых тарифы более низкие (см. табл. 2).

Таблица 2

Наиболее часто перевозимые грузы на железнодорожном транспорте 2016—2017 [URL: http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/enterprise/transport/]

Наименование груза	Год	
	2016	2017
Каменный уголь	331 124,7	361 539,0
Нефть и нефтепродукты	236 180,8	235 733,8
Черные металлы	71 013,8	72 967,9
Химические и минеральные удобрения	53 471,5	57 084,6
Строительные грузы	141 339,2	133 139,9
Лесные грузы	42 220,9	43 271,4
Зерно и продукты перемола	21 611,9	24 746,0
Рыба	361,3	332,7
Прочие грузы	136 195,0	140 857,4

При этом спад показали грузы наиболее дорогой с точки зрения тарификации перевозок несырьевой группы. В частности, погрузка строительных грузов снизилась на 7%, по сравнению с 2016 г.

В настоящее время внутренние железнодорожные тарифы устанавливаются под регулирующим контролем ФСТ России. В последние годы корректируется внутренний тарифный план Прейскурант № 10-01. В ходе последнего пересмотра внутренних тарифов с 2003 г. на перевозку были введены дифференцированные тарифы для грузоотправителей, предоставляющих свои собственные вагоны, и для грузоотправителей, использующих свои локомотивы [<http://ac.gov.ru/files/publication/a/7400.pdf>]. Прейскурант №10-01 покрывает все расходы, связанные с железнодорожным транспортом: доступ к железнодорожному пути, услуги сигнализации, диспетчерские услуги и другие сопутствующие услуги, используемые локомотивы (включая маневровые локомотивы), а также грузовые вагоны. Тариф 10-01 не включает расходы по погрузке и разгрузке вагонов (которые обычно происходят на частных трассах),

транспортно-экспедиторские расходы, затраты на перемещение вагонов из частных путей промышленного железнодорожного транспорта на магистральные пути ОАО «РЖД», затраты на хранение вагонов, когда простаивают на подъездных путях ОАО «РЖД» в ожидании загрузки груза (простои), и расходы на страхование.

Тарифная структура была разработана в поддержку политической цели предоставления частным операторам возможности использовать свои собственные вагоны. С 2003 г. грузовые тарифы были разделены на два компонента: 1) платеж за инфраструктуру (например, переключение, оперативно-диспетчерское управление) и работу локомотивных служб — около 85% от общего объема расходов; 2) оплата за услуги вагона — 15%. Регулируемые тарифы применяются, если грузоотправители предпочитают использовать принадлежащие ОАО «РЖД» вагоны, и в этом случае грузоотправитель выплачивает компании 100% тарифа 10-01. Если грузовой вагон принадлежит частному оператору вагонов или дочерней компании «РЖД», грузоотправители выплачивают ОАО «РЖД» 85% от полного тарифа 10-01.

В 2013 г. ОАО «РЖД» было разрешено изменять тарифы, регулируемые ФСТ России, в диапазоне от -12,6% до +13,4% тарифа 10-01. РЖД может использовать это право при определенных условиях (например, эти изменения носят временный характер). РЖД использовала это право несколько раз в 2013 и 2014 гг., чтобы гибко реагировать на ситуацию на рынке.

Железные дороги должны конкурировать с автомобильным сектором за грузовые перевозки в таких областях, как цена, надежность, скорость доставки и качество обслуживания. Хотя железные дороги не имеют какой-либо эффективной конкуренции за сыпучие товары, за исключением трубопроводов и водного транспорта на небольшом числе маршрутов, сектор автомобильных дорог эффективно конкурирует за контейнерные перевозки на расстояния до 2500 км и до 1500 км за некоторые категории грузов (например, продукты питания, оборудование, техника).

Частные компании и дочерние компании ОАО «РЖД» конкурируют только за вагонную часть общих затрат на грузоперевозки, исходя из цены, качества обслуживания (например, своевременная доставка, современные, более эффективные вагоны, снижающие затраты грузоотправителей, минимизация пустых обратных перевозок). Ведутся дискуссии о возможной либерализации тяги [URL: http://press.rzd.ru/smi/public/ru?STRUCTURE_ID=2&layer_id=5050&refererLayerId=5049&id=292285]. Если это произойдет, то конкуренция в секторе грузовых перевозок возрастет по мере того, как рынок для частных перевозчиков и дочерних компаний «РЖД» увеличится с 15% до 45% расходов грузоотправителей на железнодорожные перевозки. Либерализация системы локомотивов потребует создания

соответствующего регулирующего режима во избежание дискриминации между ОАО «РЖД» и частными операторами в таких областях, как доступ к инфраструктуре, планирование и диспетчеризация поездов и сертификация водителей и локомотивов.

В Российской Федерации принимаются меры по обеспечению конкуренции в сфере железнодорожного транспорта. Так, в 2001 г. Правительство РФ приняло постановление от 18 мая 2001 г. № 384 «О программе структурных реформ железнодорожного транспорта». Основополагающими принципами конкуренции на железнодорожном транспорте в России являются вертикальное разделение инфраструктурного управления и транспортных операций, а также горизонтальная конкуренция между межвидовыми и потенциально конкурентными рынками, смежными рынками железнодорожных перевозок (например, ремонт железнодорожного подвижного состава). В качестве примера межвидовой конкуренции между воздушным и железнодорожным транспортом можно привести маршрут Москва—Сочи. Так, весной 2018 г. стоимость авиабилета авиакомпании «Победа» в один конец составляла 1499 руб. (без багажа), в то время как проезд на поезде в купе стоит 1999 руб. При этом время в пути между железнодорожным транспортом и авиатранспортом значительно различается в пользу последнего (см. табл. 3).

Таблица 3

Сравнение средних тарифов на авиатранспорт и железнодорожный транспорт на маршруте Москва—Сочи

Авиакомпания Победа	Стандарт	Пакет плюс	Время в пути	ОАО «РЖД»	Купе	Плацкарт	СВ	Время в пути
	1499 руб.	3598 руб.	2 ч. 20 мин.		1999 руб.	2585 руб.	7627 руб.	23 ч. 22 мин.

Роль тарифов в логистике часто недооценивается, в то время как в них фокусируются все транспортные проблемы, заведомо определяющие результативность многих логистических решений. Ведь именно чаще всего это влияет на конкретных грузоотправителей, а именно общий уровень тарифов, их структуру и дифференциацию, обоснованность соотношений тарифных ставок по видам и технологиям перевозок влияет на качество принимаемых логистических решений. Так, в тарифные ставки на перевозки грузов был заложен некий усредненный коэффициент порожнего пробега для вагонов в размере 40,3% (см. Приложение № 1 к приказу ФАС России от 12 апреля 2011 г. № 263), Данный факт особенно важен при применении специализированных вагонов (которые имеют более высокую закупочную стоимость, например,

вагоны с высокой производительностью, изготовленные из алюминия), которые возвращать пустыми невыгодно. Для успешного ведения бизнеса независимому железнодорожному оператору для товаров класса II и класса III необходимо достичь высоких показателей использования вагонов, что достигается путем поиска клиентов, которые перевозят большие объемы грузов между ограниченным числом пунктов отправления и назначения, с тем чтобы иметь возможность организовать движение поездов с минимальными требованиями к сортировке. Так, в период 2013—2015 годы доля 25 крупнейших собственников грузовых вагонов в суммарном грузообороте железнодорожного транспорта выросла на 7,1%.

Существенной проблемой при использовании в логистической практике железнодорожных, т.е. государственно регулируемых тарифов, а не так называемых рыночных, сформированных на реальной экономической основе, является субъективность государственного регулирования в некоторых моментах. Так, еще в 2013 г. для того чтобы стимулировать спрос на инновационные вагоны (с нагрузкой на ось в 25 т), по инициативе ОАО «РЖД» ФСТ России предоставила скидку на пять моделей вагонов Тихвинского вагоностроительного завода. Размер скидки колебался от 6% до 30% от тарифа ОАО «РЖД» в зависимости от дальности перевозки. Таким образом, можно говорить о том, что государственные органы в интересах развития отрасли могут необоснованно предоставлять тарифные льготы определенным перевозчикам.

Установка тарифных ставок способствует развитию транспортной отрасли, создает конкурентную среду для рыночного развития перевозчиков. Однако действующие тарифы за конкретные перевозки являются слишком высокими. Более того, российские железные дороги будут функционировать неэффективно, с реальными издержками для производителей и потребителей, если расходы на перевозки или доступ к инфраструктуре будут рассчитываться без точной и конкретной информации о затратах. Подавляющий объем перевозимых по железной дороге грузов представляют грузы сырьевой группы. В этом процессе активную роль играет государство, которое регулирует тарифные ставки на перевозки тех видов грузов, которые вывозит из страны в большей степени, что способствует расширению экспорта посредством согласования дополнительных скидок с тарифа на перевозки. Следует отметить, что ОАО «РЖД» одновременно стремится к повышению тарифов на пассажирские перевозки, что в свою очередь, приводит к оттоку пассажиров и использованию ими других видов транспорта. Рассмотрев структуру доходных статей ОАО «РЖД», можно сделать вывод о том, что пассажирские перевозки не являются рентабельными настолько, насколько являются грузовые перевозки. Поэтому государство в большей степени развивает грузовые перевозки путем предоставления скидок и

закупки вагонов с повышенной осевой нагрузкой.

Литература

1. Мачерет, Д. А. О чем свидетельствует столетняя динамика показателей крупнейших железнодорожных систем // Экономическая политика. — 2016. — Т. 11.
2. Козлова, И. Н. Конкурентоспособность и влияющие на нее факторы на рынке железнодорожных перевозок контейнеропригодных грузов // Вестник Государственного университета управления. — 2015. — № 11.
3. Энергетическая стратегия холдинга РЖД на период до 2015 года и на перспективу до 2030 года: zd-expo.ru/doc/Energ_Strateg_new.pdf
4. Холопов, К. В. Развитие конкуренции на рынке международных автомобильных перевозок грузов в Российской Федерации / К. В. Холопов, А. И. Забоев // Российский внешнеэкономический вестник. — 2014. — № 9.
5. Ликвидация перекосов тарифной системы — необходимое условие для сохранения конкурентоспособности грузовладельцев и железнодорожных перевозок // Экономика железных дорог. — 2014. — № 6.

Literature

1. Macheret, D. A. the dynamics of the largest railway systems indicators testifies to the centenary // Economic policy. — 2016. — Vol. 11.
2. Kozlova, I. N. Competitiveness and the factors influencing it in the market of railway transportation of container cargoes // Bulletin of the State University of management. — 2015. — № 11.
3. The energy strategy of the Russian Railways group for the period till 2015 and on prospect till 2030: zd-expo.ru.doc/Energo_Strateg_new.pdf
4. Kholopov, K. V. development of competition in the market of international road transport of goods in the Russian Federation / K. V. Kholopov, A. I. Zabojev // Russian foreign economic Bulletin. — 2014. — № 9.
5. Elimination of tariff system distortions is a necessary condition for maintaining the competitiveness of cargo owners and rail transport // Economy of Railways. — 2014. — № 6.