

Очерки истории железнодорожных тарифов



Фарид ХУСАИНОВ,
к.э.н., доцент
Российской открытой
академии транспорта
Московского
государственного
университета путей
сообщения (РОАТ МИИТ)
(Москва)

После тарифной реформы 1949 года принципы построения системы железнодорожных тарифов не изменялись вплоть до 1967 года, но в 1967 и 1974 гг. в тарифной системе были произведены фундаментальные изменения. (Начало в № 9/2013.)

Очерк 13. Железнодорожные тарифы в 1960–1980-е годы

Снижение себестоимости перевозок

Если во второй половине 1930-х годов одной из важнейших проблем, с которой боролись «архитекторы» тарифной системы, была периодически возникавшая проблема убыточности, то в 1950–60-е годы рентабельность грузовых железнодорожных перевозок стабильно находилась на высоком уровне. Более того, за счет роста средней дальности перевозок (с 700 км в 1940 г. до 798 км в 1960 г.) и внедрения различных технологических новшеств, как в технической сфере, так и в сфере технологии, в 1950–70-х гг. снижалась себестоимость железнодорожных перевозок (однако с 1971 г. она вновь начала расти).

Таблица 1

**Себестоимость перевозок
(в ценах текущего года).**

Годы	Себестоимость		
	коп. за 10 прив., т-км	коп. за 10 т-км, нетто	коп. за 10 пасс-км
1950	5,252	4,861	7,943
1955	3,932	3,542	6,605
1960	3,064	2,760	5,734
1965	2,737	2,402	5,979-
1970	2,640	2,341	5,455
1975	2,793	2,478	6,063

Источник: Экономический справочник железнодорожника / Под ред. Б. И. Шафринкина – М.: Транспорт, 1978. – Часть 1. – с. 330.



За счет чего было достигнуто снижение себестоимости? Анализ динамики затрат показывает, что в эти годы снижались расходы МПС на заработную плату и топливо.

Доля расходов на зарплату в общей сумме эксплуатационных расходов сократилась с 42% в 1950 г. до 37% в 1970-75 гг.

Доля расходов на топливо уменьшилась с 20,6% в 1950 г. до 10% в 1965-70 гг. и до 8,9% в 1975 г., что было связано с процессом электрификации железных дорог, а она, в свою очередь, тоже снижала себестоимость 1 т-км.

В результате, если в 1949 г. рентабельность грузовых железнодорожных перевозок составляла 18,9%, то в 1955 г. она достигла 30,0%, а в 1960 г. – 50,4%.

В связи с изменением масштаба цен в СССР в 1961 г. в пропорции 1:10, тарифы тоже были пересчитаны в аналогичном соотношении.

Переход к двухставочным тарифам

Важнейшим изменением, произошедшим в эти годы в тарифной системе, было внедрение в два этапа (в 1967 и 1974 гг.) *двухставочной* системы тарифов.

Отныне тарифы стали складываться из двух составляющих: за начально-конечные операции и за движеньческие. Соответственно, первая составляющая возмещала расходы на начально-конечные операции (в расчете на 1 тонну), а вторая – за движеньческие (в расчете на 1 тонно-км).

Разработчиками этой тарифной реформы стала группа ученых Отделения экономики ЦНИИ МПС (впо-

следствии – ВНИИЖТ) под руководством **А. В. Крейннина**.

При двухставочной системе построения тарифов провозная плата за перевозку 1 тонны груза может быть выражена следующей формулой:

$$T = (a + b \cdot L), \quad (1)$$

где T – тариф (провозная плата), (руб/т);

a – ставка за начально-конечные операции (руб/т);

b – ставка за движенические операции (руб/т-км);

L – расстояние перевозки (км).

Разделив левую и правую части этой формулы на L , можно выразить тарифную ставку ($T_{ст}$) в следующем виде:

$$T_{ст} = a/L + b. \quad (2)$$

Та же зависимость тарифной ставки от расстояния перевозки, что показана в формуле (2), может быть более наглядно изображена графически (см. рис. 1).

Здесь важно не путать понятия **тариф** и **тарифная ставка**. С увеличением дальности перевозок тариф (то есть провозная плата) возрастает, хотя величина прироста сокращается, а тарифная ставка (то есть тариф в расчете на 1 т-км) – уменьшается.

Как известно, при перевозках на короткие расстояния себестоимость железнодорожных перевозок резко увеличивается за счет высокой доли расходов на начально-конечные операции. На рис. 1 видно, как уменьшается доля расходов на начально-конечные операции с увеличением дальности перевозок.

Соотношение минимальных и максимальных тарифных ставок в установленных в 1967 и 1974 гг. схемах было следующее: по начально-конечным операциям 1:27, а по движеническим – 1:18.

В эти годы научные работы зачастую становились фактором, влияющим на управленческие решения. Так, например, исследования, проведенные в 1967-68 гг. **Т. В. Елисейевой**, в которых была выявлена зависимость издержек по уборке и подаче вагонов на подъездные пути от вагонооборота подъездного пути, числа подач и количества вагонов в подаче, легли в основу нового порядка взимания сборов за подачу и уборку вагонов.

В табл. 2 приведены показатели удельного веса транспортных затрат в конечной цене продукции по данным межотраслевого баланса экономики СССР за 1972 год.

В табл. 3 приведены данные **Г. А. Гольца**, которые иллюстрируют соотношение между доходными ставками и себестоимостью перевозок на расстояние 4500 км различных грузов в 1977 году.

Таблица 2

Удельный вес транспортных затрат в конечной стоимости продукции в 1972 г.

Род груза	Доля транспортных затрат (%)
Продукты нефтедобычи	31,8%
Продукты нефтепереработки	16,9%
Каменный уголь	17,3%

Черные и цветные металлы	82,0%
Руда черных металлов	82,0%
Цемент	14,4%
Огнеупоры	10,7%
Торф	11,2%
Продукты лесозексплуатации	28,0%

Источник: Шафиркин Б. И. Транспортные затраты народного хозяйства и пути их сокращения – М.: Транспорт, 1975

Таблица 3

Соотношение между доходной ставкой и себестоимостью при перевозках на 4500 км в 1977 г.

Род груза	Себестоимость (коп/10 т-км)	Доходная ставка (коп/10 т-км)	Доходная ставка к себестоимости (%)
Уголь каменный (кроме подмосковного)	1,543	2,501	162,1%
Нефть сырая, топливо дизельное, мазут	2,148	3,574	166,4%
Зерно	1,497	2,877	192,2%
Бумага, картон	2,055	3,1	150,9%
Апатиты	1,468	2,186	148,9%
Цемент	1,612	2,327	144,4%
Минеральные удобрения	1,468	2,15	146,5%
Автомобили	4,68	10,422	222,7%

Источник: Гольц Г. А. Культура и экономика России за три века. Т. 1 Менталитет, транспорт, информация – Новосибирск, Сибирский хронограф, 2002

Сам **Г. А. Гольц**, комментируя эти данные, пишет: «В то время соотношение между тарифом и себестоимостью по отдельным грузам на приведенное расстояние колебалось от 1,44 до 2,23, обеспечивая совершенно радужную, проблемную ситуацию по МПС».

Оговорка «кроме подмосковного» в графе «уголь каменный» связана с тем, что на подмосковный уголь еще с 1950 г. (и это было зафиксировано в тарифе 1974 г.) применялся понижающий коэффициент 0,5. Целью такой пятидесятипроцентной скидки была поддержка развития Подмосковного угольного бассейна.

Для ряда высокоценных грузов, таких как ткани, изделия из цветных металлов, вино, водка, пиво, сахар, каучук, автомобили, автомобильные покрышки, рентабельность была установлена свыше 200%. Это означает, что в неявной форме принцип платежеспособности в эти годы все же учитывался при построении тарифов.

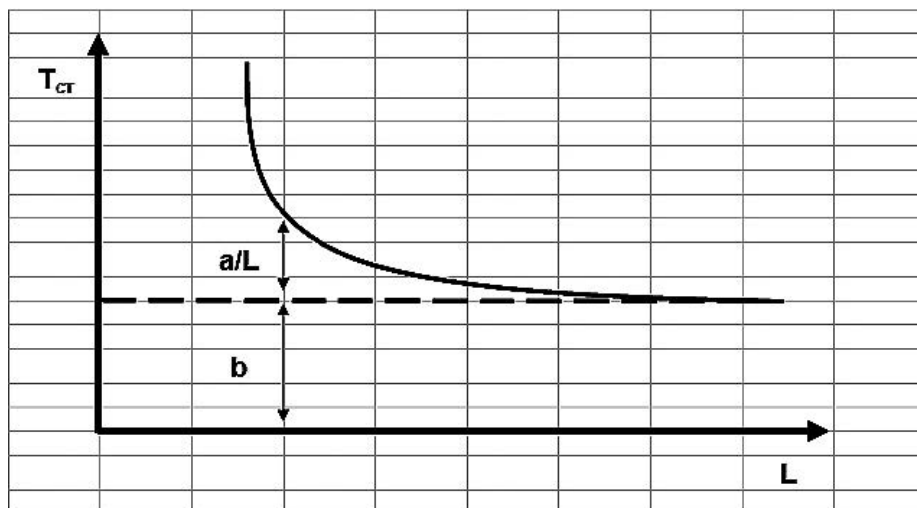


Рис. 1. Зависимость тарифной ставки от расстояния перевозки