

Очерки истории железнодорожных тарифов



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

Очерк 15. Железнодорожные тарифы в условиях перехода к рыночной экономике

Последняя тарифная реформа в плановой экономике

Как мы уже знаем из предыдущих очерков, в 1967 и 1974 гг. в тарифной системе были произведены фундаментальные изменения: тариф стал двухставочным, состоящим из ставок за движенические и за начальноконечные операции. Это позволило более «тонко» увязать провозные платежи с себестоимостью перевозок. Переход к новой системе происходил в два этапа: с 1 июля 1967 года двухставочный тариф был введен для 30 тарифных позиций, а с 1 января 1974 г. – для всех остальных грузов.

Такая система просуществовала практически без каких-либо существенных изменений с 1974 до 1990 года.

Последней тарифной реформой, проводимой в рамках плановой экономики, была реформа 1990 г. Эта тарифная система просуществовала до августа 1995 г.

Основные новшества заключались в том, что опубликованные в Прейскуранте 10-01 1990 года ставки были предельными. В отдельных случаях МПС имело право их снижать. Была введена 10%-я скидка с тарифа за маршрутизацию. Кроме того, с 1990 г. стал применяться повагонно-поточный способ опре-

В «ревущие 90-е» (как назвал эти годы экономист, нобелевский лауреат Джозеф Стиглиц) наша страна переживала сложный и зачастую болезненный переход от плановой экономики к рыночной. Эта трансформация по-разному проходила в различных отраслях экономики. Система железнодорожных тарифов не могла остаться в стороне от таких процессов, поскольку от нее зависело не только функционирование железных дорог, но и работа множества других отраслей российской экономики. (Начало в № 9/2013.)



деления провозной платы и были установлены минимальные весовые нормы (МВН), за которые взимается провозная плата в целом за вагон. При этом, если масса погруженного груза превышает МВН, тариф взимается потонно за фактическую грузоподъемность.

Реформа 1995 г.: разделение грузов на три класса

Очевидно, что после перехода страны «на рыночные рельсы» и

железнодорожные тарифы не могли оставаться неизменными.

Коллективом специалистов сектора ценообразования и тарифов ВНИИЖТ на основе исследований, проведенных д.э.н. Леонидом Мазо и под его руководством, были разработаны важные изменения в тарифной системе.

Пришло время отказаться от принципа себестоимости как единственной основы тарифа и активно использовать принципы «ad va-

lorem» или, иначе говоря, сделать тарифы зависимыми от платежеспособного спроса на перевозки, который различался у грузоотправителей разных грузов.

Самый простой способ это сделать – использовать цену товара в качестве измерителя его платежеспособности. Таким образом, фактически были возрождены идеи С. Ю. Витте и К. Я. Загорского, о которых шла речь в предыдущих очерках.

С 1 августа 1995 г. все грузы Единой тарифно-статистической номенклатуры грузов (ЕТСНГ) распределены на три класса, при этом первому классу соответствуют самые низкие тарифы, а третьему – самые высокие.

Подобное разделение на классы позволило не отказываясь от принципа построения «по себестоимости», вместе с тем, в какой-то степени учесть и платежеспособность груза.

К первому тарифному классу относятся массовые, относительно дешевые сырьевые грузы с высокой долей транспортной составляющей в конечной цене – песок, камни природные строительные (в том числе щебень), гипс, известь, мел, промсырье (в том числе клинкер), кирпич строительный, цемент, лесоматериалы, руда, сера.

Ко второму классу – относительно дешевые грузы с транспортной составляющей 8,0–15,0%, а также продовольственные товары, имеющие более низкую долю транспортной составляющей в их цене – зерновые и зернобобовые культуры, продукты перемола (в том числе мука), удобрения, комбикорма.

К третьему классу грузов отнесена готовая продукция промышленности, дорогостоящие грузы с низкой долей транспортной составляющей (менее 8%) – черные металлы, прокат черных металлов (в том числе рельсы, трубы), цветные металлы, изделия из черных и цветных металлов, металлические конструкции, машины и оборудование, автомобили и их части, лом черных и цветных металлов, химикаты (кроме серы).

Причем одна группа груза может включать в себя продукцию разных тарифных классов. Например, груп-

па груза «нефть и нефтепродукты» включает в себя газы энергетические (углеводородные сжиженные), отнесенные к 1 тарифному классу; нефть сырую, бензин, керосин, топливо дизельное, отнесенные ко 2 классу; масла и смазки минеральные и нефтяные, прочие нефтепродукты светлые, прочие нефтепродукты темные, относящиеся к 3 классу. Или группа грузов «черные металлы» включает в себя как грузы третьего тарифного класса (сталь, прокат, трубы и т. д.), так и, например, чугун, отнесенный ко 2 классу.

Важно отметить, что распределение грузов по классам в 1995 году было сделано таким образом, чтобы сохранить общий уровень тарифа, и дальнейшие изменения тарифов происходили с учетом этой цели, называемой иногда «принципом сходимости тарифа». Смысл его заключался в том, что если вы снизили тариф по какому-то роду груза и получите из-за этого снижение выручки, то на другой груз (или несколько других грузов) вы должны повысить тариф (и выручку) на примерно такую же сумму.

Динамика тарифов в 1990-е годы

В первые годы после начала реформ и вплоть до 1996 года включительно индексация тарифов, как было объявлено, должна была осуществляться по уровню инфляции.

В табл. 1 приведены данные о динамике инфляции и железнодорожных тарифов, взятые из монографии д. э. н. **Бориса Лапидуса** (в начале 2000-х гг. начальника департамента экономики МПС).

Таблица 1

Индексы инфляции (ИПЦ) и тарифов на грузовые железнодорожные перевозки (в разгах к предыдущему году)

	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
Инфляция (ИПЦ)	26,1	9,4	3,2	2,3	1,2	1,1	1,8
Индекс железнодорожных тарифов	37,4	19,2	4,04	2,4	1,3	1,0*	0,8

Источник: Лапидус Б. М. Экономические проблемы управления железнодорожным транспортом России в период становления рыночных отношений - М.: Изд-во МГУ, 2000

*По более поздним данным – 0,968

Любопытно, что в 1996 г. тарифы были повышены, но по итогам

года МПС (в целом) получила отрицательную рентабельность (минус 1,5%), а затем МПС проводило политику сдерживания тарифов (в 1997 г. коэффициент индексации составил 0,968, а в 1998 г. – 0,806), но рентабельность была положительной.

Таблица 2

Фактическая прибыль к эксплуатационным расходам по МПС, в %

	1990	1995	1996	1997	1998
Прибыль к эксплуатационным расходам, в %	31,9	19,3	-1,5	10,2	24,1

Источник: Лапидус Б. М. Экономические проблемы управления железнодорожным транспортом России в период становления рыночных отношений - М.: Изд-во МГУ, 2000

Таким образом, несмотря на снижение тарифов, было обеспечено безубыточное функционирование МПС. Здесь необходимо вспомнить, что задача по снижению тарифов была сформулирована тогдашним вице-премьером Правительства России **Борисом Немцовым** и реализована министром путей сообщения **Николаем Аксененко**.

В это время тарифы во внутригосударственном сообщении рассчитывались по Прейскуранту 10-01 в рублях, а тарифы на экспортные, импортные и транзитные перевозки – по ставкам Тарифной политики (ТП) в швейцарских франках. До августа 1998 г. разница между тарифом ТП и Прейскурантом 10-01 в рублевом исчислении была незначительной.

Но после дефолта 1998 г. была издана телеграмма МПС № 722 от 05.09.1998 г. о переходе при перевозках на экспорт с внутренних тарифов Прейскуранта 10-01 (номинарированных в рублях) к тарифам ТП, номинарированных в швейцарских франках, после чего перевозки на экспорт стали примерно в три (а потом – в четыре) раза дороже. Доля доходов МПС от экспортно-импортных перевозок, которая до 1998 г. составляла примерно 20%, возросла до 60%.

Впоследствии перед РЖД была поставлена задача по унификации тарифов, но об этом речь пойдет в одном из последующих очерков.