

*Хусаинов Ф.И.*,  
канд. экон. наук, доцент РОАТ МИИТ

## **Очерки истории железнодорожных тарифов**

### **Очерк 16. Тарифная революция 2003 года**

*В 2001 году была принята Программа структурной реформы на железнодорожном транспорте. Одна из главных задач, сформулированных в Программе заключалась в создании конкуренции в сфере грузовых перевозок между различными собственниками вагонов, которых стали называть «операторами» и которые, как планировалось, должны были постепенно вырасти в перевозчиков. Соответственно, возникла необходимость «переформатирования» тарифной системы. В результате в 2003 г. вступил в действие новый Прейскурант № 10-01.*

#### **Реформа тарифной системы: выделение и дерегулирование вагонной составляющей**

Одной из главных целей, разработанной под руководством доктора экон. наук **Леонида Мазо** во ВНИИЖТ Методологии формирования Прейскуранта тарифов на перевозки грузов и услуги инфраструктуры стало создание условий для развития конкуренции в сфере услуг железнодорожного транспорта и демополизация рынка аренды подвижного состава, привлекающая инвестиции операторов и перевозчиков в создание собственного вагонного парка.

Концепция новой тарифной системы была поддержана Министерством путей сообщения (МПС) и Министерством по антимонопольной политике (впоследствии, в 2004 г. функции МАП были переданы ФАС России).

Методика разработки грузовых тарифов была обсуждена и одобрена на Тарифной конференции в 2000 г. с участием пользователей услугами железнодорожного транспорта. Основные подходы к построению нового Прейскуранта обсуждены и одобрены 17 апреля 2002 г. на Комиссии Правительства Российской Федерации по вопросам тарифного регулирования на федеральном железнодорожном транспорте.

В результате, с 28 августа 2003 г. вступил в силу новый Прейскурант № 10-01 «Тарифы на перевозку грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами». Принципиальное отличие Прейскуранта 2003 г. от предыдущих заключалось в том, что с целью создания конкурентных условий в сфере железнодорожных перевозок впервые тариф за перевозки в вагонах парка железных дорог разделен на две следующие составляющие:

- за использование инфраструктуры и локомотивов железных дорог;
- за использование вагонного парка железных дорог.

Для развития конкуренции важным вопросом было определение

соотношения вагонной и инфраструктурной составляющих в тарифе. Заниженный уровень вагонной составляющей приводил бы к повышенному износу вагонного парка и отсутствию экономических стимулов к его оздоровлению, что и происходило с вагонным парком МПС во 2-ой половине 90-х годов. С другой стороны, слишком завышенный уровень, резко снижал бы доходы МПС (РЖД) при перевозках частных вагонов других собственников, что не могло нравиться МПС. При этом, в условиях отсутствия рынка не было хорошего критерия какую величину считать «завышенной», а какую – «заниженной».

В результате дискуссий, в 2002 году было принято решение, исходить, при формировании ставок Прейскуранта из средней величины вагонной составляющей в 15,4 %. Эта величина с одной стороны несколько ниже, чем в других странах, но, вместе с тем, она достаточна для создания условий для конкуренции: ведь для частных вагонов эта составляющая не устанавливалась государством, а определялась на рынке, исходя из соотношения спроса и предложения на соответствующие рода подвижного состава.

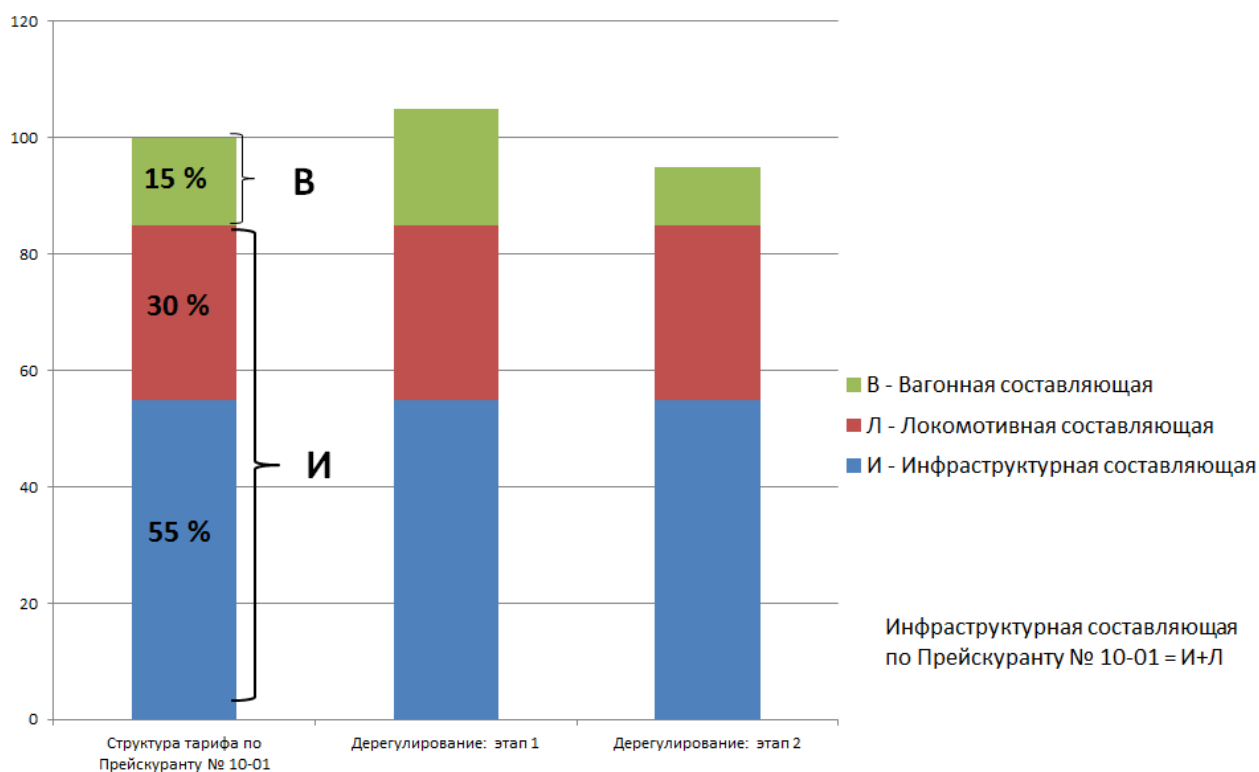


Рис. 1. Структура железнодорожного грузового тарифа в России

Стоит отметить, что вагонная составляющая в европейских странах на момент принятия прејскуранта (в 2003 г.) составляла от 20 до 30%, что делает перевозки в собственном подвижном составе более конкурентоспособными. А суммарная составляющая, приходящаяся на перевозчиков составляла от 60 % и выше. Соответственно на долю собственника инфраструктуры в Европе приходилось лишь около 40 % от всех доходов от перевозок.



Рис. 2. Примерная структура железнодорожного грузового тарифа в России, США и странах Европы и Балтии в 2003 году

Разделение в прошлом единого тарифа на отдельные составляющие создает экономические условия для возможности выбора доставки грузов между вагонным парком МПС/РЖД и вагонами других собственников. В Прейскуранте был также предусмотрен отдельный раздел, для тарификации перевозки грузов при использовании собственных (арендованных) локомотивов.

## «Невидимая рука рынка» в действии

Одной из целей программы структурной реформы было «снижение совокупных народно-хозяйственных затрат на перевозки грузов железнодорожным транспортом», то есть снижение стоимости перевозок. Это породило у части общества необоснованные ожидания, что с началом реформы цены на железнодорожные перевозки сразу начнут снижаться. Прежде всего — на счет вагонной составляющей тарифа, которая в ходе тарифной реформы 2003 года была дерегулирована.

Но недофинансированный в условиях монополии государства вид деятельности, как правило, не в состоянии сократить свои расходы **в краткосрочной перспективе**, сразу после либерализации.

Кроме того, учитывая дефицит подвижного состава, можно было ожидать, что в краткосрочной перспективе цены на перевозки возрастут — с тем чтобы через какое-то время, когда инвестиции начнут давать отдачу, снизиться. Именно этот процесс мы и наблюдали в последние годы.

Итак, вначале был дефицит.

После либерализации вагонной составляющей тарифы начали расти за счёт именно этой составляющей (см. рис 1, «Дерегулирование: Этап 1»). Естественно, капитал устремился в этот ставший более доходным сегмент рынка. Далее капитал «увидел», что при наличии вагонов можно получать сверхдоходы, и предъявил спрос на подвижной состав.

Вагоностроительные заводы, которые «лежали на боку» (все 1990-е годы много говорилось о необходимости государственного заказа, о государственных инвестициях в эту отрасль), стали получать огромные заказы, и поскольку производственные мощности были ограничены, цена на новые вагоны пошла вверх. В результате, производством грузовых вагонов занялись даже предприятия, которые этого никогда не делали (а производили ранее, например, снегоуборочные вагоны или иную спецтехнику).

Стремительный рост вагонного парка привёл к постепенному снижению тарифов (вагонной составляющей) в тех сегментах, которые оказались насыщены подвижным составом. Уже к 2009 году тарифы многих независимых операторов были ниже, чем тариф РЖД (см. на рис 1, «Дерегулирование: Этап 2»), но подробнее об этом – в следующем очерке.

## Унификация тарифов по видам сообщения

Напомню, что после дефолта 1998 г. была издана телеграмма МПС (№722 от 5 сентября 1998 г.) о переходе при перевозках на экспорт с внутренних тарифов Прейскуранта 10-01 (номинарованных в рублях) к тарифам Тарифной политики (далее - "ТП"), номинарованных в швейцарских франках, после чего перевозки на экспорт стали примерно в три раза дороже.

Затем, в 2001 г. было выпущено поручение президента Путина (№ Пр-2367) о поэтапной унификации тарифов т.е. постепенному переходу к единому уровню независимо от вида сообщения. И эта унификация постепенно,

ступенчато происходила все эти годы - с 2001 по 2012 сначала разрыв сократился с 3-кратного до 2-кратного, затем до 1,7 - кратного, и т.д. т.е. эти уровни постепенно сближались.

С 1 августа 2001 г. произошёл "первый этап унификации" - экспорт через российские порты стал исчисляться не по ставкам ТП, а по ставкам Прейскуранта 10-01, т.е. был приравнен к внутрироссийским перевозкам, а экспорт через погранпереходы - оставался на уровне более высоком - по ТП (а потом, по 15 параграфу Прейскуранта). Кстати, это решение очень сильно поддерживали российские порты, т.к. они получали искусственное повышение своей конкурентоспособности по сравнению с иностранными (например, Балтийскими) портами, но потом оказалось, что в результате они сами не справляются с хлынувшим к ним грузопотоком; стали увеличиваться простои "брошенных" поездов на предпортовых участках сети РЖД.

Когда в 2003 г. был принят новый Прейскурант № 10-01, то там уже было предусмотрено, что 2-й раздел распространяется на внутригосударственные перевозки и экспорт через российские порты, а 3-й раздел - на экспорт через сухопутные погранпереходы.

После 2003 г. так же продолжалось постепенное сближение ставок 3-го раздела со ставками 2-го раздела: например в начале года тарифы на внутрироссийские перевозки и экспорт через порты индексировались, а тарифы на экспорт через погранпереходы "замораживались", не увеличивались.

Табл. 1 демонстрирует как индексировался уровень железнодорожных грузовых тарифов, в том числе, по различным направлениям перевозки (во внутригосударственном сообщении, в международном сообщении, в частности, через российские порты и железнодорожные погранпереходы) с момента принятия в 2003 г. действующего Прейскуранта № 10-01 по 2012 год.

Таблица 1

## Индексация тарифов Прейскуранта № 10-01

Год	Даты индексации	Общая индексация (коэффициент к уровню предыдущей индексации)	в том числе, по направлениям		
			Внутри-российские перевозки	Экспорт и импорт через российские порты	Экспорт и импорт через погран-переходы
2004	с 01.01.2004 г.	1,120	1,120	1,120	1,120
2005	с 01.01.2005 г.	1,080	1,125	1,125	1,000
	с 01.08.2005 г.	1,021	1,054	1,054	1,000
2006	с 01.01.2006 г.	1,075	1,128	1,128	1,000
2007	с 01.01.2007 г.	1,080	1,109	1,109	1,016
2008	с 01.01.2008 г.	1,1109	1,148	1,148	1,000
	с 02.04.2008 г.	1,0101	1,0125	1,0125	1,000
	с 01.07.2008 г.	1,080	1,100	1,100	1,000
2009	с 10.01.2009 г.	1,050	1,050	1,050	1,050
	с 01.07.2009 г.	1,057	1,057	1,057	1,057
2010	с 01.01.2010 г.	1,094	1,094	1,094	1,094
2011	с 01.01.2011 г.	1,080	1,080	1,080	1,080
2012	с 01.01.2012 г.	1,060	1,060	1,060	1,060
2013	с 01.01.2013 г.	1,070	1,070	1,070	1,070

Оценивая сегодня тарифную реформу 2003 г., можно констатировать, что новая тарифная система, во-первых, позволила «запустить» инвестиционный процесс и ликвидировать дефицит подвижного состава, а во-вторых, она стала детонатором развития конкуренции в отрасли.

Опубликовано:

Хусаинов Ф.И. Очерки истории железнодорожных тарифов. Очерк 16. Часть 1. Тарифная революция 2003 года // РСП-Эксперт. - 2015. - № 1. - С.46-47.;

Хусаинов Ф.И. Очерки истории железнодорожных тарифов. Очерк 16. [Часть 2. Без названия] // РСП-Эксперт. - 2015. - № 4. - С.44-45.

