

ИССЛЕДОВАНИЕ ТАРИФОВ НА ТРАНСПОРТНЫЕ УСЛУГИ В СТРАНАХ ЕВРОСОЮЗА И РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

З. А. Капелюк, Я. В. Попова

АНОО ВО Центросоюза РФ «Сибирский университет потребительской кооперации»
(Новосибирск, Россия)

В статье анализируется опыт тарифного регулирования стоимости услуг пассажирских железнодорожных перевозок в странах Евросоюза и Российской Федерации. Раскрываются особенности тарифного регулирования и классифицируются по основным категориям одиннадцать стран.

Тарифная политика транспортных услуг используется для обеспечения согласованности экономических интересов потребителей и является проблемным сегментом для всех видов транспорта. В статье рассматриваются тарификация стоимости услуг, оказываемых железнодорожной инфраструктурой. Проводится сравнение отечественного и зарубежного опыта в вопросах ценообразования на транспортные услуги для дальнейшего развития российских железных дорог. Рассматривается установка тарифов и имеющиеся скидки, а также льготы на покупку билетов на поезда в странах Евросоюза и России. Анализируется индексация тарифов на транспортные услуги в ОАО «РЖД» в зависимости от периода совершения поездки и комфортности вагона.

Сделаны выводы о влиянии подвижных тарифов на эффективность экономики, а также о необходимости совершенствования тарифной политики в Российской Федерации, привлекая к реализации опыт зарубежных транспортных компаний.

Ключевые слова: ценообразование, транспортные услуги, тарифы, тарифное регулирование, пассажирские перевозки, эффективность экономики.

STUDY OF TARIFFS FOR TRANSPORT SERVICES IN THE EUROPEAN UNION COUNTRIES AND THE RUSSIAN FEDERATION

Z. A. Kapelyuk, Y. V. Popova

Siberian University of Consumer Cooperation (Novosibirsk, Russia)

The article analyzes the experience of tariff regulation of the cost of passenger railway transportation services in the European Union and the Russian Federation. The features of tariff regulation are disclosed and eleven countries are classified according to the main categories.

Tariff policy for transport services is used to ensure the consistency of economic interests of consumers and is a problematic segment for all types of transport. The article deals with tariff regulation of the cost of services provided by the railway infrastructure. Comparison of domestic and foreign experience in pricing of transport services for further development of Russian Railways is carried out. The setting of tariffs and available discounts, as well as benefits for the purchase of tickets for trains in the countries of the European Union and Russia are considered. The indexation of tariffs for transportation services of Russian Railways depending on the period of the trip and the comfort of the car is analyzed.

Conclusions on the impact of mobile tariffs on economic efficiency, as well as the need to improve the tariff policy in the Russian Federation by involving foreign transport companies in implementation.

Keywords: pricing, transport services, tariff, tariff regulation, passenger transportation, economic efficiency.

Основу транспортной системы Российской Федерации и стран Евросоюза представляет железнодорожный транспорт. От деятельности железнодорожного транспорта зависит социально-экономическое развитие страны, эффективность работы промышленности, сельского хозяйства, а также уровень удовлетворенности населения, его услугами, так как перемещение является одной из первоочередных потребностей жизнедеятельности человека. Качество предоставляемых в этой связи услуг играет большую роль.

Для обеспечения согласованности экономических интересов потребителей транспортных услуг, железнодорожного транспорта и государства используется тарифная политика. Проблема тарифной политики по видам транспорта в странах Евросоюза и Российской Федерации является одной из основных. Особый интерес представляет опыт тарификации стоимости услуг, оказываемых железнодорожной инфраструктурой. Вследствие этого актуальность теоретического обоснования условий формирования тарифной политики на транспортном рынке возрастает.

Цель данной статьи — раскрыть особенности тарифного регулирования стоимости транспортных услуг в части пассажирских железнодорожных перевозок в странах Евросоюза и Российской Федерации, проанализировать отечественный и зарубежный опыт в вопросах ценообразования на транспортные услуги для дальнейшего развития ОАО «РЖД».

В транспортной отрасли существуют многообразные формы регулирования тарифов, а именно:

- обязательный для операторов прејскурант, разработанный регулирующим органом. Используется в отношении естественных транспортных монополий;
- утверждение тарифа или изменений к нему регулирующим органом;
- требование объявления тарифа, направленного на исключение тарифной дискриминации, поскольку все клиенты имеют право на использование объявленного оператором тарифа. Кроме того, объявление тарифов субъектами рынка обеспечивает его ценовую прозрачность;
- установление верхней (для недопущения неоправданно высокой прибыли отдельных операторов) или нижней (для недопущения демпинга) границы тарифа;
- регулирование отдельных элементов тарифной системы;
- рассмотрение регулирующим органом претензий клиентов или конкурирующих операторов относительно неправомерного,

по их мнению, установления или применения тарифов [1].

В основном транспортное обслуживание обеспечивается коммерческими предприятиями, а государство отвечает за инфраструктуру. В политике ценообразования отражаются компромиссы между социальными, историческими и географическими соображениями, в зависимости от этого существуют различия в уровнях и структуре платы за пользование услугами [2]. Например, в странах, где существуют отдаленные и неблагоприятные районы, за их обслуживание обычно взимается невысокая плата. Формирование системы платежей во многих европейских странах происходит по принципу «полного покрытия издержек».

Во Франции тарифы на оказываемые услуги может устанавливать сам монополист, в рамках фиксированного диапазона цен в зависимости от конъюнктуры рынка. Минимальное значение тарифа определяется на уровне зависящей части себестоимости. Максимальное значение — на уровне платежеспособного спроса. На пассажирские перевозки устанавливаются фиксированные тарифы. На тариф влияет скорость перевозки, время года, день недели, время суток. Система дифференциации тарифов основывается на уровне платежеспособного спроса. В часы пик уровень тарифов превышает платежеспособный спрос для уменьшения нагрузки на транспортную отрасль и частичного распределения пассажиропотока. Помимо этого величина компенсации убытков от удержания тарифов на нижнем уровне определяется экономически обоснованным тарифом, при котором спрос пассажиров на железнодорожные перевозки не подвергнется значительному спаду [3].

Тарифы на пассажирские перевозки в Германии не регулируются на федеральном уровне. Они устанавливаются исходя из категоричности железнодорожных путей. На обеспечение транспортного обслуживания отдельным территориям Германии выделяются дотации. При необходимости правительство может самостоятельно удерживать тарифы на платежеспособном уровне на пассажирские и грузовые железнодорожные перевозки.

Система регулирования тарифов Норвегии контролирует соблюдение стандартов качества, соответствующих платежеспособному спросу населения и бизнеса. Европейское законодательство основано на необходимости контроля за ценообразованием в разрезе недопущения монополично высоких цен, в первую очередь, на товары (работы, услуги) с низкой эластичностью и высоким уровнем платежеспособного спроса (монопольное ценообразование). В большей степени Европейская концепция основана на понятиях справедливости, а не на экономических аргументах. В связи с этим

учитывается необходимость дифференциации тарифов с учетом эластичности спроса на железнодорожные перевозки при регулировании тарифов [4].

На основании вышеизложенного можно сделать вывод, что формы тарифного регулирования в национальной экономике делятся на три основных категории: управляемая, регулируемая, рыночная. К управляемым относятся тарифы, установленные национальным, региональным, муниципальными органами власти. К регулируемым относятся тарифы, установленные с учетом ограничений верхней и нижней границы тарифа. К рыночным относятся тарифы, которые установлены железнодорожным оператором и не подлежат регулированию органами власти, но могут быть ограничены.

В некоторых государствах все тарифы регулируются национальным органом, иногда через утверждённую таблицу тарифов, как в Словакии. В Германии тарифы устанавливаются местными

властями или операторами, но подлежат регулированию. Во Франции правительство устанавливает максимальные тарифы, но Национальная компания французских железных дорог может установить и более низкие. В Швеции тарифы устанавливаются либо местными властями, либо рынком, и нет никакого регулируемого сегмента. В Великобритании тарифы могут устанавливаться всеми способами [4].

Железнодорожный транспорт в Российской Федерации представляет собой стратегическую, монопольную отрасль, которая не обладает налоговыми льготами и практически не использует сырьевые ресурсы в основной деятельности. Правительством Российской Федерации установлено, что общий рост железнодорожных тарифов не должен превышать темпов роста инфляции в стране [5].

В таблицу 1 сведены данные по установлению тарифов в некоторых странах Евросоюза и Российской Федерации.

Таблица 1

Классификация железнодорожного транспорта стран Евросоюза и Российской Федерации по формам тарифного регулирования

Государство	Виды тарифного регулирования		
	Управляемый	Регулируемый	Рыночный
Австрия	+		
Швейцария	+		
Чехия			+
Германия	+	+	+
Франция	+	+	
Нидерланды	+		
Польша	+		
Швеция	+		+
Словакия	+		
Великобритания		+	+
Российская Федерация			+

Источник: составлено авторами.

Помимо установленных тарифов на пассажирские железнодорожные перевозки в странах Евросоюза и Российской Федерации существуют определенные льготные условия проезда, а также скидки на проезд в зависимости от различных факторов. Тарифы могут быть снижены для отображения различных условий бронирования, тем не менее некоторые тарифы могут включать фиксированную процентную скидку на полный тариф, например, для социальных групп: дети, пожилые люди и инвалиды.

Существуют разные типы билетов в странах Евросоюза с индивидуальными тарифами, а так-

же с возможностью получения скидки. В основном типы билетов и наличие льгот на проезд взаимосвязаны со временем и типом путешествия, возрастом пассажиров, социальным статусом и размером группы в странах Евросоюза [6]. Классификация типов билетов со скидками представлена в таблице 2.

Помимо вышеперечисленных условий и иерархии решений на практике требуется рассматривать дополнительные факторы, в частности необходимость приобретения железнодорожных карточек в той или иной стране согласно своему социальному статусу и типу поездки [6].

Таблица 2

Скидки на билеты, сочетающие в себе туристические групповые и социальные характеристики в странах Евросоюза

Государство	Тип билета	Факторы			Детали		
		Туристические	Социальные	Групповые	Туристические	Социальные	Групповые
1	2	3	4	5	6	7	8
Бельгия	-25%	+	+		Только определенные типы поезда	Только при наличии определенной транспортной карты	
Испания	Carné Joven (транспортная карточка для молодежи от 14 до 30 лет)	+	+		Скидка варьируется в зависимости от типа поезда	В случае если возраст 14–30 лет или обладатель иностранной молодежной карты	
Великобритания	Железнодорожная карта вооруженных сил	+	+		Только в июле/августе	Должен состоять в Вооруженных силах	
Чехия	Группа 2–5 человек	+	+	+	Только выходные и праздничные дни	И взрослые, и дети	Группа 2–5 человек, но не обязательно связанных между собой какими-либо отношениями
Франция	Дети	+	+	+	Только определенные типы поезда	Возраст 4–11 лет	Скидка действует только на группы
	Многодетная семья		+	+		Скидки варьируются в зависимости от типа поезда	Размер семьи
Швейцария	Внук с железнодорожной картой		+	+		Дети от 6 до 16 лет	Ребенку нужна карточка для каждого родителя/бабушки/дедушки в том числе

Источник: составлено авторами.

Билеты по цене ниже полной стоимости могут регулироваться национальным, региональным и местным законодательством с учетом рыночных условий. Значительная доля сниженных тарифов и скидок в странах Евросоюза установлена транспортными операторами на рынке, с целью достижения целевых показателей для одного или нескольких из них: выручка, пассажиропоток и социальные цели.

Существует сложность в определении и резюмировании вариаций скидок в странах Евросоюза по ряду причин:

1. Скидки варьируются в зависимости от компетентных органов власти.

Многие из них на региональном и муниципальном уровне предлагают билетные продукты и/или скидки, которые являются более щедрыми, чем те, которые применяются в национальной сети,

в результате чего в таких городах, как Лондон, может быть четыре набора тарифов между двумя аналогичными парами станций.

2. Скидки имеют различные критерии приемлемости. Основные характеристики, такие как возраст, в котором пассажиры имеют право на скидки, широко варьируются. Среди тематических исследований выявлены скидки с верхней и нижней возрастной отсечкой: 4, 5, 6, 7, 10, 12, 14, 15, 17, 18, 23, 24, 26, 35, 60, 65, 66 и 70 лет. Скидку также может получить студент или недавний выпускник. Таким образом, не существует единого возраста ребенка или условий для получения льготы на проезд.

— Нидерланды разрешают бесплатный проезд детям в возрасте до 3 лет, после чего с помощью «железнодорожной карты» они оплачивают номинальный тариф до достижения ими 12-летнего возраста;

- В Чехии разрешен бесплатный проезд до 15-летнего возраста с подтверждением даты рождения.

Для таких групп, как пенсионеры, вариации могут быть более сложными, поскольку право на получение пособия может зависеть от достижения пенсионного возраста, установленного на национальном уровне, или от конкретной профессии, или после досрочного выхода на пенсию по состоянию здоровья. Сама железная дорога не может контролировать ни уровень скидки, ни круг пассажиров, имеющих на нее право.

3. Скидки могут варьироваться в зависимости от месторасположения, направления и времени. Исключения могут быть для конкретных поездов, для поездов/отправлений с определенных станций, которые имеют мало других услуг.

4. Скидки могут отражать местные потребности или национальную социальную политику. Для перевозки пассажиров с различными доходами, составом семей, разными целями путешествий разрабатываются индивидуально в странах на местном уровне. Например:

- Болгария, Испания и Франция предлагают скидки для семей. Однако скидки такого рода введены не железной дорогой (вне транспортной политики), а как социальная политика по отношению к семье;
- Швейцария предлагает четыре различных типа сезонных билетов, поскольку пассажирам может потребоваться местный проезд до дома, до рабочего места, до обоих пунктов или до всех промежуточных пунктов.

Также может потребоваться скидка, чтобы ребенок получил возможность поездки с родителями и бабушками и дедушками;

- в Нидерландах действует система Keuzedagen, позволяющая владельцам некоторых типов билетов назначать дни, в которые они могут путешествовать бесплатно.
- в Швеции некоторые детские билеты ограничены часами поездки в школу и из школы в течение одного семестра, а другой билет позволяет путешествовать после школьных занятий [6].

В Российской Федерации система предоставления скидок значительно отличается от стран Евросоюза. В России не существует проездных карточек для людей разного социального статуса, не существует скидок на групповые поездки и т.д. В России практикуется система сезонных скидок, повышающие и понижающие коэффициенты которых зависят от периода совершения поездки и от типа комфортности вагона [7]. На рисунке 1 представлен график гибкого регулирования тарифов на дальние перевозки пассажиров в России в зависимости от периода поездки и типа вагонов.

Из графика следует, что наиболее благоприятные периоды поездок для пассажиров в плацкартных и общих вагонах: с 09 января по 20 февраля, с 25 февраля по 05 марта, с 10 марта по 19 марта, с 01 октября по 17 декабря. Самые дорогие билеты можно купить на период поездок в праздничные дни, в период летних каникул, в предновогодний период.



График индексации тарифов в зависимости от сезонности поездок
Источник: составлено авторами по данным сайта [8]

Кроме сезонной индексации тарифов в ОАО «РЖД» определен перечень категорий граждан, которые имеют право на бесплатный проезд два или один раз в год в зависимости от их социально-

го статуса, целях осуществления поездки (личные нужды, к месту лечения) и вида комфортности вагона. Например, Герои Советского Союза, Герои РФ, депутаты Государственной думы, лица, награ-

жденные орденом Трудовой Славы трех степеней; лица, награжденные орденами «За службу Родине в Вооруженных силах СССР», члены Совета Федерации, участники Великой Отечественной войны, ветераны боевых действий, граждане, пострадавшие от радиации вследствие катастрофы на Чернобыльской АЭС и другие [9].

Существует некое сходство в системе скидок на проезд в странах Евросоюза и Российской Федерации для детей:

- бесплатный проезд до 5 лет без отдельного места в сопровождении взрослого, в «мягком» вагоне эта льгота распространяется на детей до 10 лет [9];
- «проезд со скидкой 50 % действует для школьников и воспитанников общеобразовательных учреждений старше 10 лет во внутригосударственном сообщении в общих, плацкартных вагонах, в вагонах с местами для сидения в скорых и пассажирских поездах. В случае проезда в фирменном скором или фирменном пассажир-

ском поезде во внутригосударственном сообщении 50% скидка будет предоставлена только на сумму проезда в обычном скором или пассажирском поезде, разница стоимости оплачивается полностью самостоятельно. Льгота не распространяется на летний период» [9].

Итак, гибкие тарифные условия, а именно наличие льгот, скидок благоприятно влияют на спрос на железнодорожные пассажирские перевозки как в Российской Федерации, так и в странах Евросоюза. Для повышения эффективности экономики и для выполнения тарифами своих функций необходимо, чтобы тарифы были подвижными для отражения постоянно происходящих изменений на рынке [10]. В свою очередь тарифная политика непосредственно воздействует на результаты работы транспортных предприятий, снижение их собственных затрат, способствует повышению качества оказываемых транспортных услуг, поэтому она должна постоянно совершенствоваться, привлекая к реализации опыт зарубежных транспортных компаний.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Регулирование тарифов. URL: https://studme.org/1053032823377/logistika/regulirovanie_tarifov/ (дата обращения: 18.09.2020).
2. Хусаинов Ф. И. Ценообразование на железнодорожном транспорте. История железнодорожных грузовых тарифов в России: монография. М., 2017. 103 с.
3. Шеховцов В. И. Анализ опыта тарифного регулирования грузовых железнодорожных перевозок и возможности его применения // Сборник научных трудов Донецкого института железнодорожного транспорта. 2018. № 50. С. 15–25.
4. Семенова О. В. Исследование современного состояния системы тарифов на железнодорожном транспорте и возможностей ее дальнейшего развития: монография. М., 2014. 89 с.
5. Постановление Правительства Российской Федерации от 5 августа 2009 г. № 643 «О государственном регулировании и контроле тарифов, сборов и платы в отношении работ (услуг) субъектов естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок». URL: <https://base.garant.ru/196053/> (дата обращения: 04.09.2020)
6. Study on the prices and quality of rail passenger services // European Commission Directorate General for Mobility and Transport. Belgium. 2016. 236 p.
7. Распоряжение Правительства РФ от 19.03.2019 № 466р «Долгосрочная программа развития ОАО «РЖД» до 2025 года» URL: <https://company.rzd.ru/ru/9353/page/105104?id=1359> (дата обращения 04.09.2020).
8. Сезонные изменения тарифов ОАО «РЖД». URL: https://pass.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=5106/ (дата обращения: 04.09.2020).
9. Льготы на поезда дальнего следования ОАО «РЖД». URL: <https://www.rzd.ru/ru/9336/> (дата обращения: 04.09.2020).
10. Савченко Е. Е. Влияние тарифной политики в организации работы железнодорожного транспорта на развитие услуг транспортной логистической системы региона // Известия Байкальского государственного университета. 2004. № 3. С. 34–37.

REFERENCES

1. Tariff regulation. URL: https://studme.org/1053032823377/logistika/regulirovanie_tarifov/ (date of access: 18.09.2020).
2. Khusainov F. I. Pricing on railway transport. History of railway freight tariffs in Russia: a monograph. M., 2017. 103 p.
3. Shehovtsov V. I. Analysis of the experience of tariff regulation of freight railway transportation and the possibility of its application // Collection of scientific papers of the Donetsk Institute of Railway Transport. 2018. № 50. Pp. 15–25.
4. Semenova O. V. Study of the current state of the railway transport tariff system and possibilities for its further development: monograph. M., 2014. 89 p.
5. Decree of the Government of the Russian Federation of August 5, 2009 № 643 «On state regulation and control of tariffs, fees and charges in respect of works (services) of the subjects of natural monopolies in the field of railway transportation». URL: <https://base.garant.ru/196053/> (date of access: 04.09.2020).
6. Study on the prices and quality of rail passenger services // European Commission Directorate General for Mobility and Transport. Belgium. 2016. 236 p.
7. Decree of the Government of the Russian Federation from 19.03.2019 № 466r «Long-term development program of Russian Railways until 2025». URL: <https://company.rzd.ru/ru/9353/page/105104?id=1359> (date of access: 04.09.2020).
8. Seasonal tariff changes. URL: https://pass.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=5106/ (date of access: 04.09.2020).
9. Privileges on long-distance trains «Russian railways». URL: <https://www.rzd.ru/ru/9336/> (date of access: 04.09.2020).
10. Savchenko E. E. Influence of tariff policy in the organization of railway transport operation on the development of regional transport logistics system services // Proceedings of Baikal State University. 2004. № 3. Pp. 34–37.

Поступила в редакцию: 19.11.2020.

Принята к печати: 15.12.2020.
