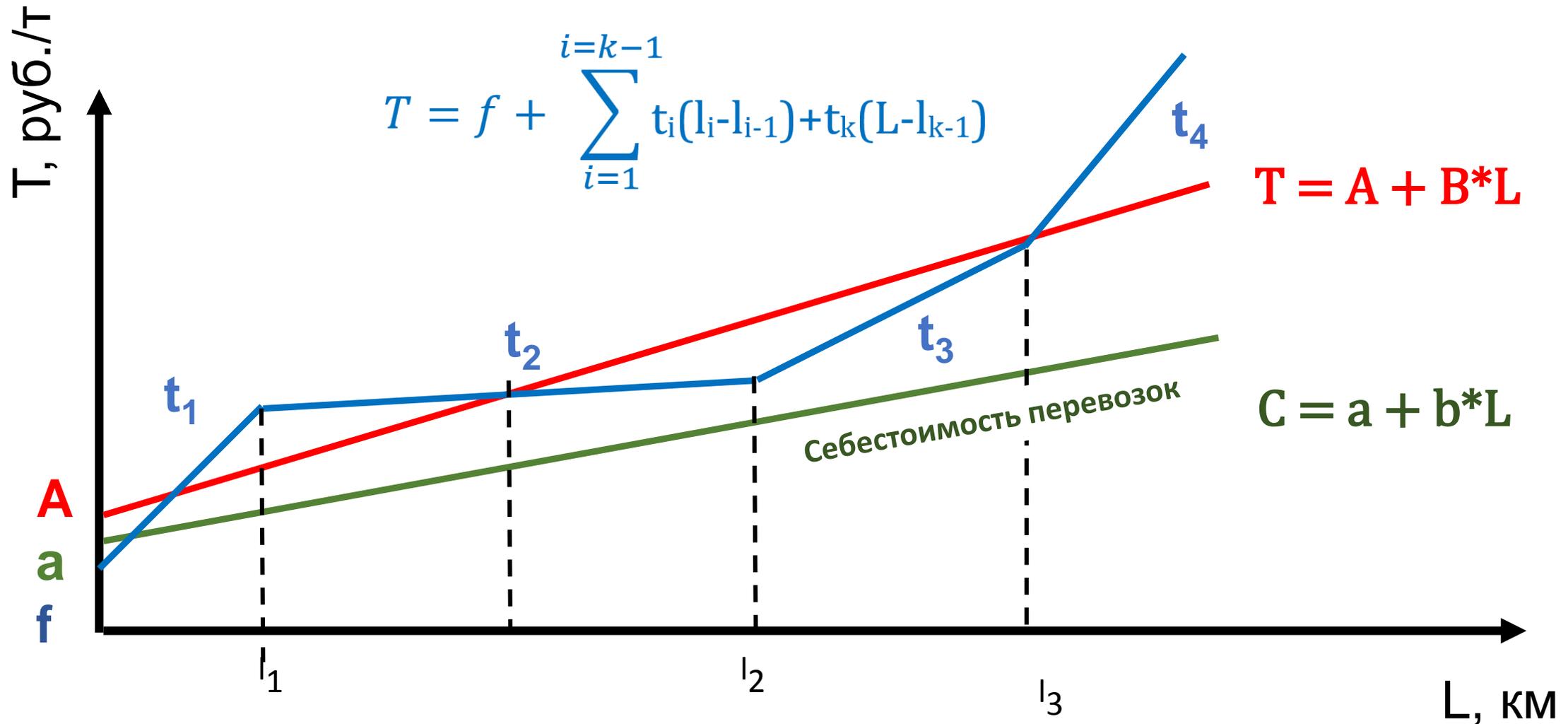


**«Исследования Заслуженного экономиста РФ,
д.э.н. А. В. Крейнина в области железнодорожных
грузовых тарифов и их значение для
современной науки и практики»**

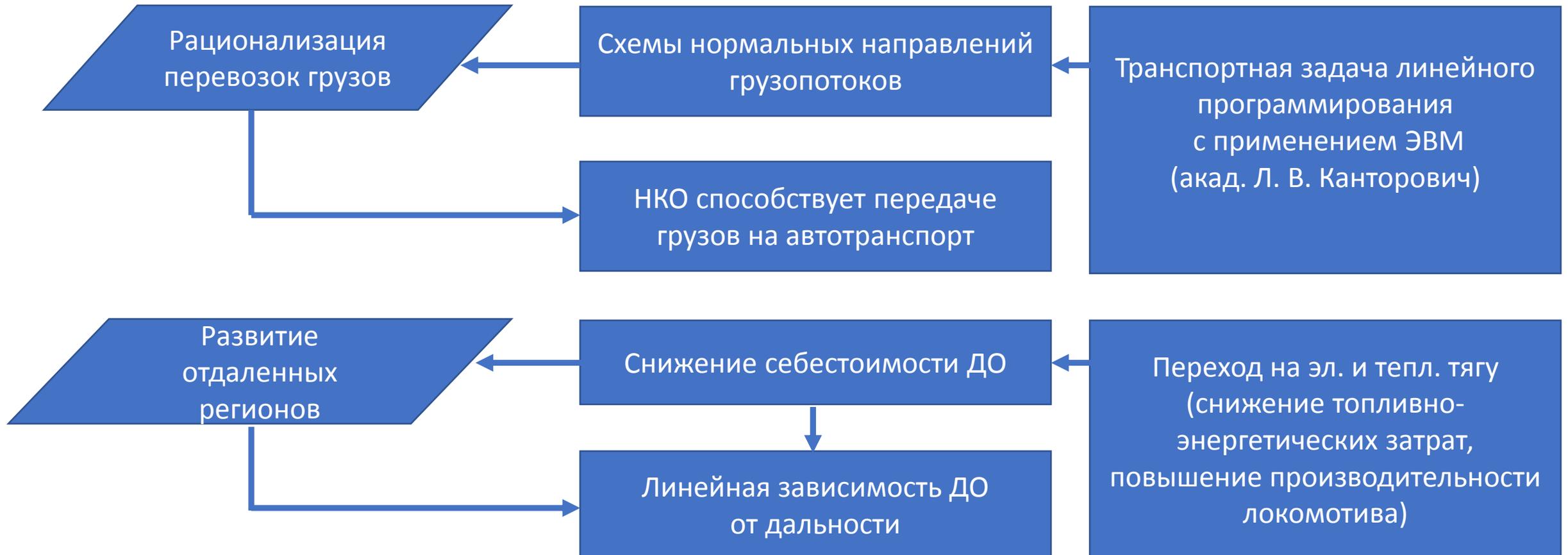
Мазо Л.А.,
доктор экономических наук

Москва, 14.12.2018 г.

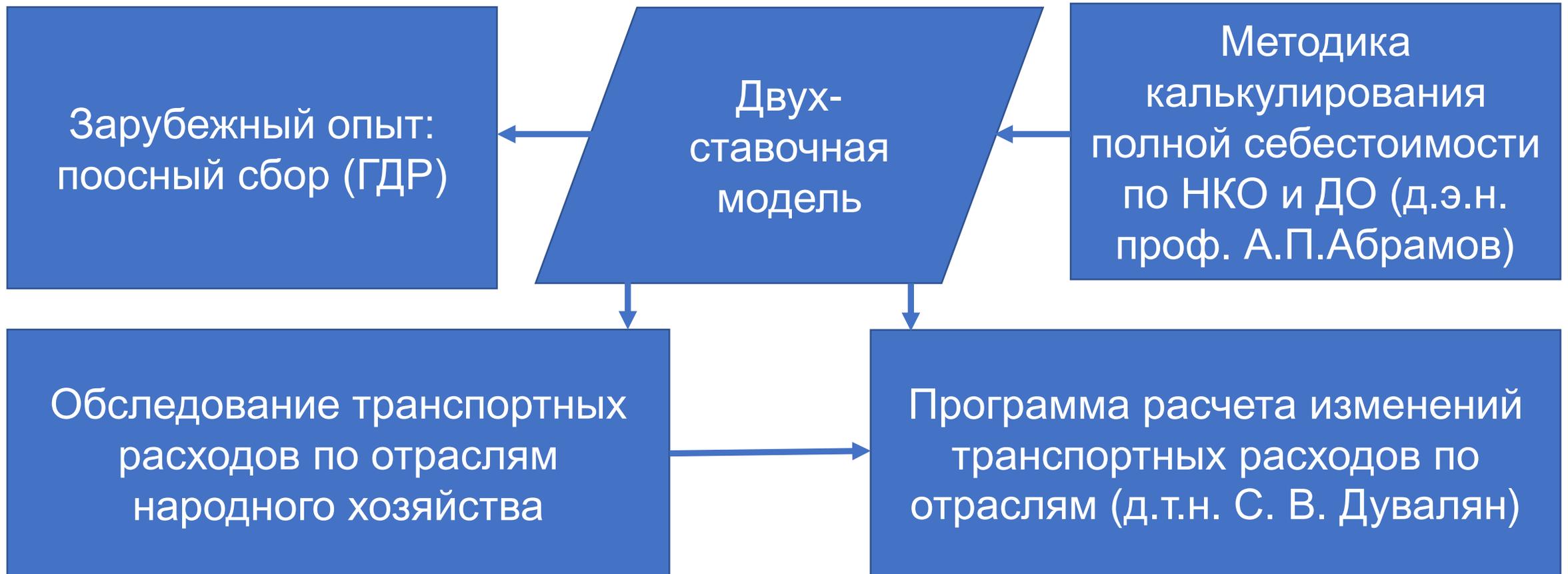
Сравнение многоставочного и двухставочного тарифов



Условия для перехода к системе двухставочных грузовых тарифов



Предпосылки создания двухставочной системы грузовых тарифов



Преимущества двухставочных тарифов

| № | Задача | Решение |
|---|---|--|
| 1 | Оптимизация транспортно-экономических связей | Близость результатов по критериям перевозочных затрат и тарифных плат |
| 2 | Планирование доходов ж. д (Д) и транспортных расходов предприятий (Е) | $Д (Е) = А*Р + В*Q = (А+В*L)*Р,$ |
| 3 | Централизация расчетов по перевозкам между МПС и союзглавснабсбытами | где Р- объём перевозок, т, Q – грузооборот, т-км, L – средняя дальность, км. |
| 4 | Облегчение проектирования новых тарифов | Сопоставимый расчет тарифных ставок, себестоимости и индексов на средней дальности вместо агрегирования по поясам дальности. |

Принципы построения и проектирования тарифов А.В.Крейнина и их интерпретация в современных условиях

| № | Задача | Решение |
|---|---|---|
| 1 | Сходимость суммарной доходной базы для действующих и проектируемых тарифов | Влияние изменений тарифов на объемы и распределение перевозок между РЖД и другими перевозчиками с учетом мировых цен и конкурирующих факторов |
| 2 | Сходимость расходов, исчисленных по расчетной себестоимости, с отчетной величиной | С учетом п.1 в части, зависящей от объемов перевозок |
| 3 | Независимость платы за эквивалентные услуги от способа их выполнения ж. д.(замена подвижного состава, маршрут, технология и т.п.) | Учет дополнительного влияния этих решений на стоимость операторских услуг и конкурентоспособность ж-д перевозок |
| 4 | Распределение функций между ценообразованием и другими инструментами управления в стимулировании эффективных технологий | Прямое влияние ценовых факторов на покупателей транспортных услуг |
| 5 | Отражение особых условий перевозок (терморезим, опасные, негабаритные грузы и т.д.) | Только в части инфраструктурно-локомотивной составляющей |

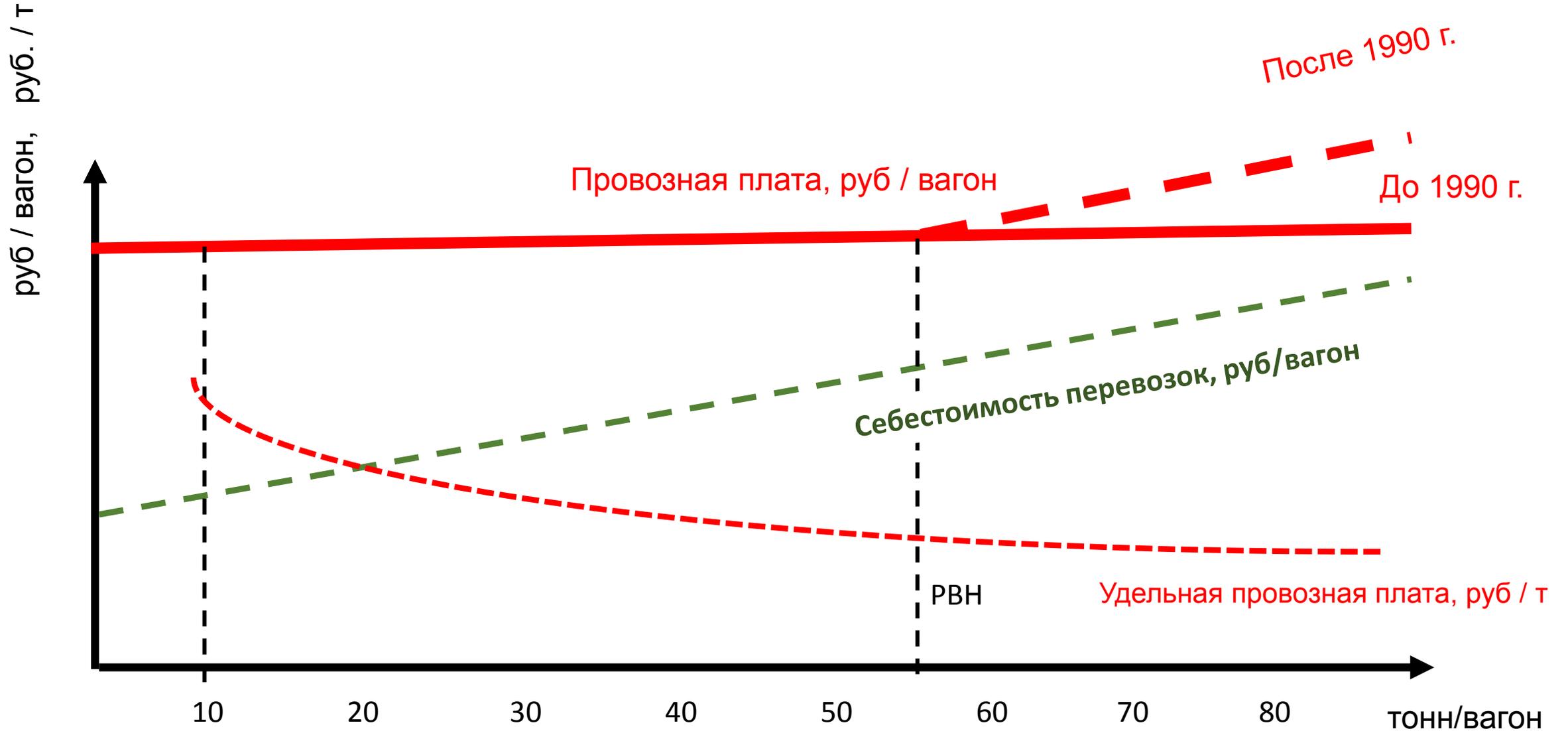
Тарифная реформа 1990-х годов

Цели: полный хозрасчет и стимулирование технического прогресса на ж-д транспорте.

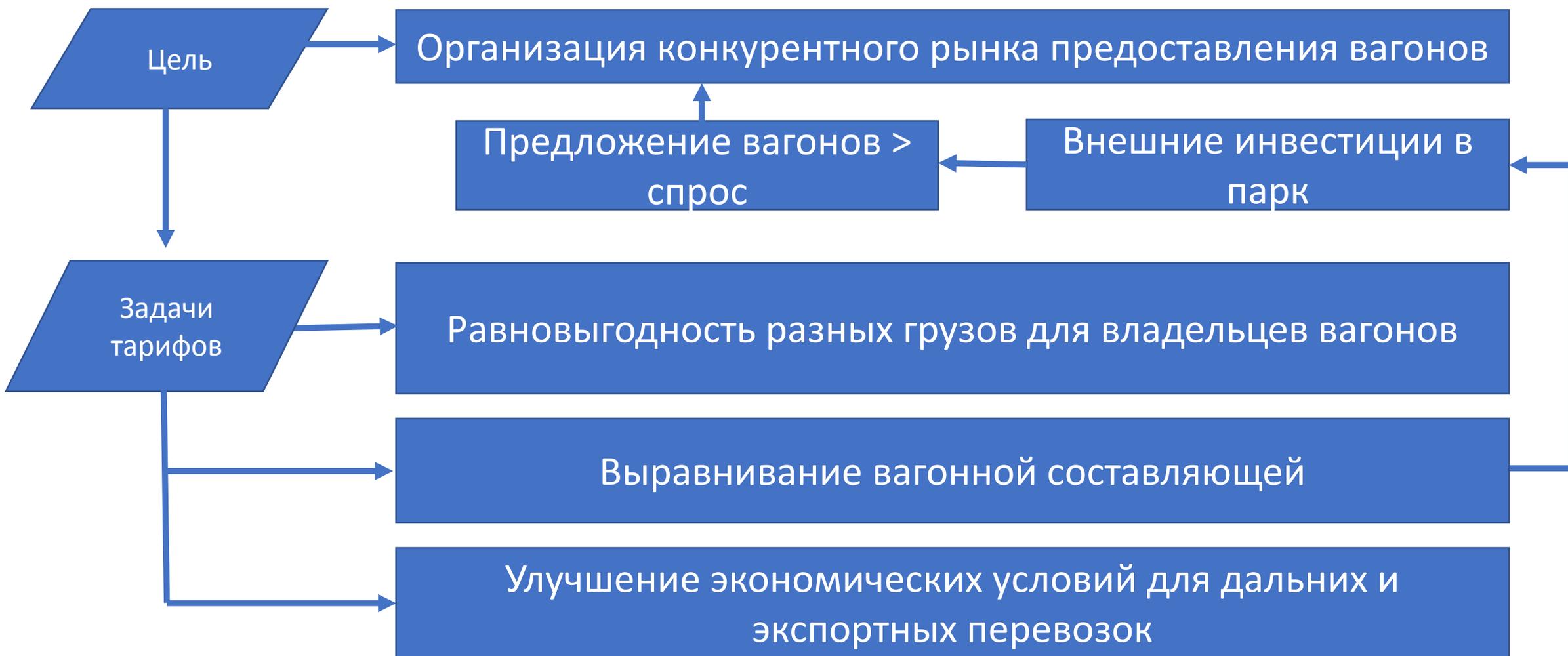
Задачи: выравнивание экономической заинтересованности в перевозках различных грузов, стимулирование железных дорог в увеличении грузоподъемности и специализации вагонов.

| № | До 1990 г. | С 1990 г. |
|---|--|--|
| 1 | Различная рентабельность по грузам | Одинаковая прибыль с вагоно-суток независимо от рода груза(в условиях плановой реформы оптовых цен в 1991г.) |
| 2 | Тарифные схемы по родам грузов | Тарифные схемы по типам вагонов (контейнеров) |
| 3 | Фиксированная повагонная плата за РВН | Повагонно-потонный способ оплаты для универсальных вагонов не менее МРВН |
| 4 | Общие схемы для универсальных и специализированных вагонов (отдельные схемы только для изотермических вагонов, цистерн и транспортеров) | Раздельные схемы |
| 5 | Единая скидка за перевозку в собственных и арендованных вагонах | Отдельные схемы для собственных и арендованных вагонов |

Зависимость провозной платы от нагрузки вагона



Тарифная реформа 2003 года



Вагонная составляющая

Базовая вагонная составляющая (2 класс): $V = T_{\text{ц}} - (T_{\text{с}} + T_{\text{пор}})$,

где $T_{\text{ц}}$ – тариф для вагона ж. д., руб/вагон;

$T_{\text{с}}, T_{\text{пор}}$ - тариф за соответственно гружёный и порожний пробег собственного (арендованного) вагона, руб/вагон.

До 2003 г. фактическая вагонная составляющая (маржа) с учётом тарифных коэффициентов: $M = K (T_{\text{ц}} - T_{\text{с}}) - T_{\text{пор}}$, при $K > 1, M > V$; при $K < 1, M < V$

С 2003 г. $M = KI + V - K(T_{\text{с}} + T_{\text{пор}}) = K(T_{\text{гр}_{\text{ц}}} + T_{\text{ср}_{\text{пор}}}) + V - K(T_{\text{с}} + T_{\text{пор}})$,

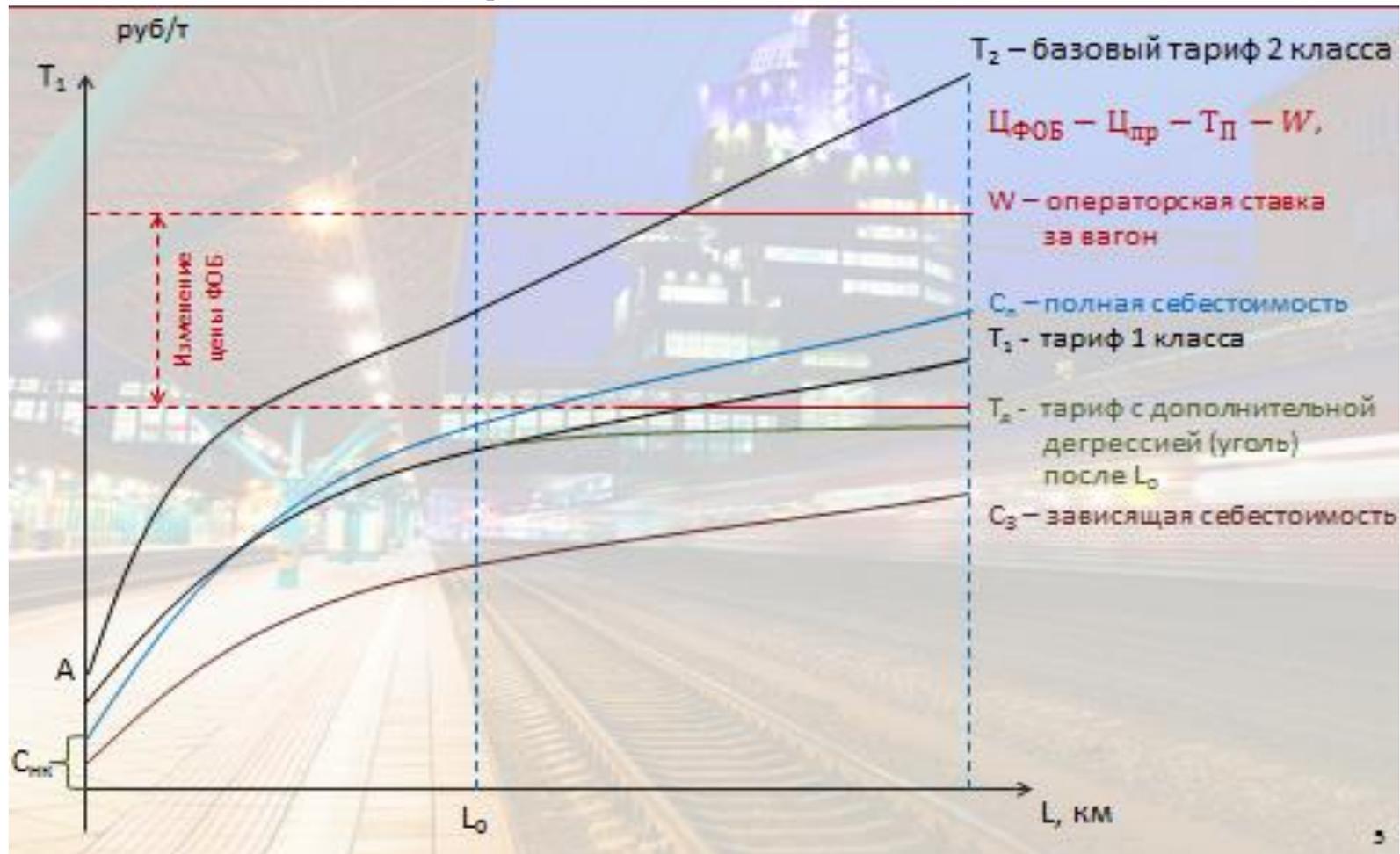
где I – тариф за инфраструктуру и тягу для вагона ж. д., руб/вагон

при $T_{\text{с}} = T_{\text{гр}_{\text{ц}}}, T_{\text{пор}} = T_{\text{ср}_{\text{пор}}}, M = V$

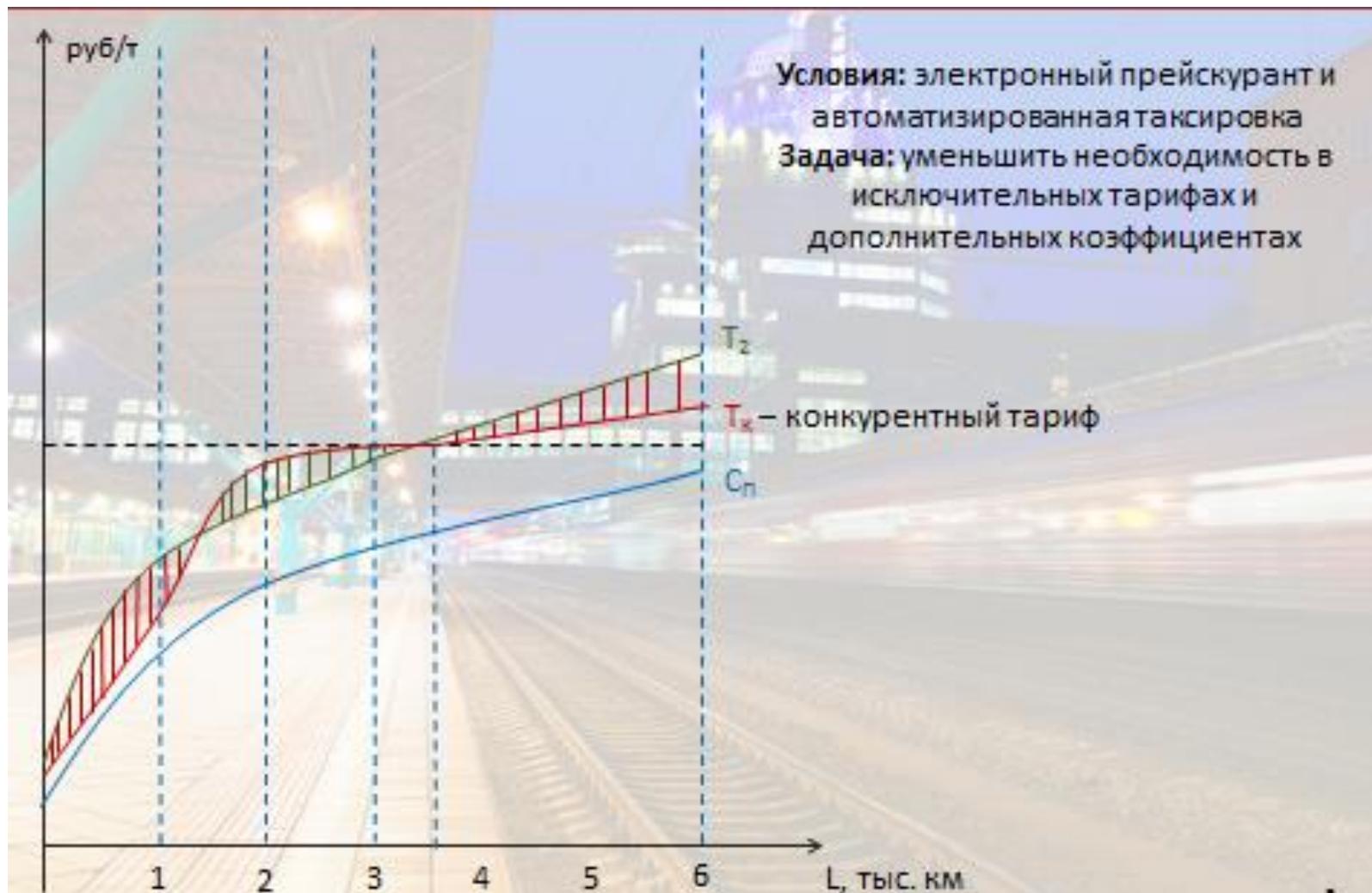
После унификации тарифа за порожний пробег ПВ и ПЛ:

$M = K(T_{\text{гр}_{\text{ц}}} + T_{\text{ср}_{\text{пор}}} + V - K(T_{\text{с}} + T_{\text{пор}})) = V$

Зависимость современных тарифов от расстояния



Дифференциация тарифа с учётом конкурентных зон



Спасибо за внимание!

E-mail: leonidmazo@yandex.ru