Российская открытая академия транспорта
Российского университета транспорта
РОАТ РУТ (МИИТ)

Система железнодорожных грузовых тарифов:
история формирования и современное состояние

Фарид Хусаинов
кандидат экономических наук

Москва, 26 августа 2020 г.

(С) Хусаинов Ф.И.

Фарид Хусаинов – кандидат экономических наук, доцент кафедры «Экономика, финансы и управление на транспорте» **РОАТ РУТ (МИИТ)**, эксперт Института экономики и регулирования инфраструктурных отраслей **НИУ ВШЭ**, член Экспертного совета по железнодорожному транспорту при **ФАС России**, Эксперт Комитета по железнодорожному транспорту **Союза транспортников России**, автор книг по экономике и экономической истории железнодорожного транспорта и более 200 опубликованных научных и публицистических статей.

.

https://facebook.com/khusainov.farid
https://vk.com/khusainov.farid
http://f-husainov.livejournal.com
f-husainov@mail.ru

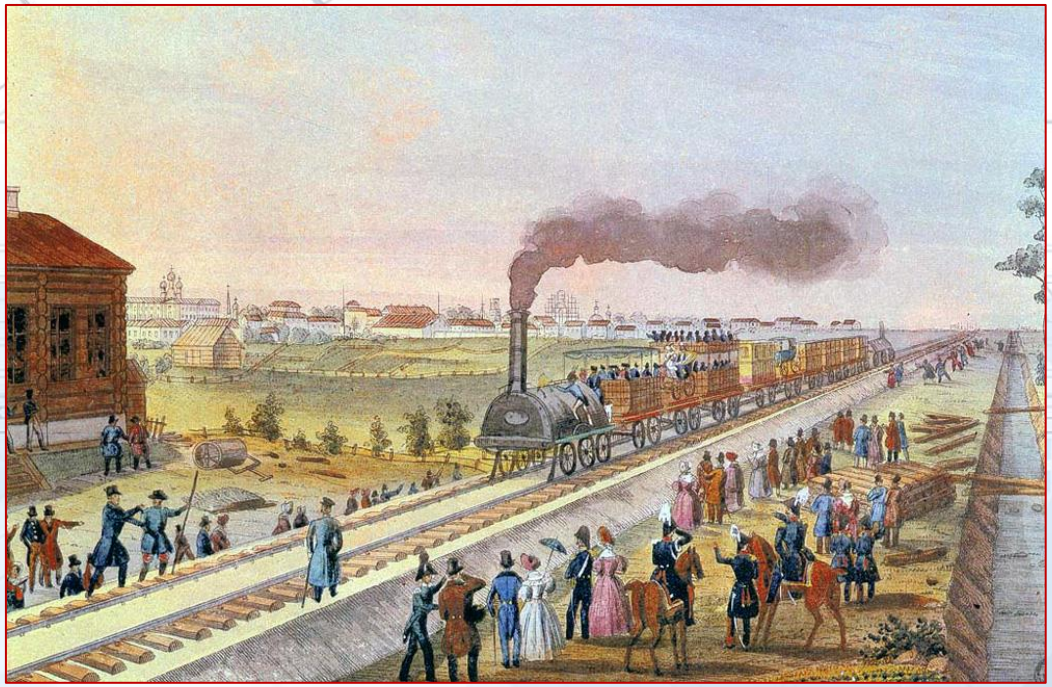
Страница на сайте НИУ ВШЭ: https://www.hse.ru/org/persons/127184785
Страница на сайте РУТ (МИИТ): https://rut-miit.ru/people/384516
Страница на сайте кафедры «Экономика, финансы и управление на транспорте» РОАТ РУТ (МИИТ):
https://www.efutmiit.com/husainovfi

(С) Хусаинов Ф.И.

Часть 1. Формирование и эволюция тарифной системы в России (1837-1990)

Первая железная дорога (1837)

Рождение железнодорожной отрасли в России традиционно датируют 11 ноября (или 30 октября по старому стилю) **1837 года**, когда было открыто движение по первой в России железной дороге общего пользования С-Петербург-Царское село (с последующим продолжением до Павловска).



(С) Хусаинов Ф.И.

Железнодорожная «лихорадка» XIX в.

К.В. Чевкин

М.Х.Рейтерн

С 1861 по 1873 гг. в стране возникло 53 железнодорожных общества с акционерным капиталом 698,5 млн. руб. Более 60% акционерного капитала, образованного в указанный период приходилось на долю железнодорожного транспорта.

Подробнее см. презентацию к лекции «Самодержавный рынок: дореволюционные железные дороги как зеркало российского капитализма» по ссылке: https://ur.hse.ru/news/318617544.html

Структура тарифа

1. Плата за пользование рельсовым путём и его принадлежностями (или, как сказали бы сегодня – инфраструктурная составляющая)

2. Плата за пользование подвижным составом, в котором совершается перевозка (вагоны) и которым осуществляется тяга (паровозы);

3. Плата собственно за перевозку

Подробнее см.: Хусаинов Ф.И. Нерегулируемые железнодорожные тарифы: российский опыт 1850-1880-х годов // Бюллетень транспортной информации.- 2009. - № 8. С.15-22.

(С) Хусаинов Ф.И.

Почему структура тарифа была именно такой?

«При открытии первых железных дорог в Западной Европе и Северной Америке все были убеждены, что внешняя форма транспортной промышленности останется прежняя, т.е. путь будет принадлежать одному предприятию, а перевозочные средства всем, кто пожелает их завести и пользоваться на известных условиях по соглашению с собственником пути»

А.Н. Фролов

«Краткий исторический очерк по эксплуатации железных дорог» (1925)

(С) Хусаинов Ф.И.

«Натуральная» и «историческая»

Железнодорожные тарифы не регулировались государством, а устанавливались разными железными дорогами самостоятельно.

На железнодорожном транспорте применялись две системы расчёта провозных плат: «натуральная» и «историческая».

При **«*натуральной*»** системе величина тарифа не зависит от наименования перевозимого товара, а зависит лишь от расстояния и от плотности товара.

При **«*исторической*»** («коммерческой») системе тариф зависит от наименования товара, расстоянию перевозки, веса и объёма товара, при этом, товарам менее дорогим соответствует меньшая величина тарифа (**ad valorem**).

Хусаинов Ф.И. Нерегулируемые железнодорожные тарифы: российский опыт 1850-1880-х годов // Бюллетень транспортной информации.- 2009. - № 8. С.15-22..

(С) Хусаинов Ф.И.

Тарифные разряды (классы)

Все грузы были разделены сначала на три разряда, затем на четыре разряда, а позднее – на пять тарифных классов. У каждой дороги была своя классификация. К 1-2 классу были отнесены самые дорогие грузы, к 3-4, – более дешёвые. Позднее появился 5-й, «пониженный» класс.

Распределение некоторых грузов по тарифным классам в 1870-1880 гг.

Класс	Наименование груза
1	Машины и их части, медь, воск, губка, китовый ус, шёлк
2	Земледельческие машины, колониальные и бакалейные товары, олово, табак иностранный, лес иностранный, ягоды и фрукты, чай
3	Белила, виноградные вина в бочках, керосин, нефть, сахарный песок, стекло оконное
4	Известь, мрамор, мел, рис, сталь, тряпьё, хлопок

Источник: Ильин Ю. Свободные тарифы: уроки прошлого // РЖД-Партнер. – 2007. - № 8. – С.34-37

(С) Хусаинов Ф.И.

Тарифные ставки различных железных дорог

Тарифные ставки в коп. с пудо-версты по классам грузов в 1879-1880 гг.

Наименование железной дороги	Тарифные классы				
	1 класс	2 класс	3 класс	4 класс	5 класс
Московско-Ярославская	1/12	1/18	1/24	1/30	1/40
Лозово-Севастопольская	1/12	1/18	1/24	1/30	1/36
Московско-Курская	1/12,5	1/20	1/25	1/50	-
Донецкая	1/12	1/18	1/24	1/30	1/36
Курско-Харьково-Азовская	1/12	1/18	1/24	1/30	1/36

Источник: Ильин Ю. Свободные тарифы: уроки прошлого // РЖД-Партнер. – 2007. - № 8. – С.34-37

(С) Хусаинов Ф.И.

Тарифные ставки для грузов различных тарифных классов

Источник: Хусаинов Ф.И. Краткая история железнодорожных грузовых тарифов в России // Экономическая политика. 2015. № 5. С.91-141.

(С) Хусаинов Ф.И.

Дискуссии 1870-80-х годов о регулировании железнодорожных тарифов:
железнодорожники против МПС

В 1876 г. была создана комиссия по исследованию железнодорожного дела (барановская комиссиия). В 1881 г. на Общем съезде железнодорожников граф. Э.Т. Баранов выступил с заявлением, что все члены комиссии высказались «**в пользу только систематизации и утверждения существующих тарифов, но ни в коем случае не передачи функций по формированию тарифов в МПС**».

Выводы комиссии поддержали частные железнодорожные общества.

Эдуард Трофимович Баранов

«Правительство, считая железнодорожные общества предприятиями коммерческими, едва ли должно принимать на себя непосредственное распоряжение их тарифною политикой»

Граф Э.Т. Баранов,
февраль 1882 г.* .

* Из письма Э.Т.Баранова министру внутренних дел графу Н.П. Игнатьеву (цит. по Слепнев И.Н. Исторические условия подготовки первых работ С.Ю. Витте // Витте С.Ю. Собрание сочинений и документальных материалов в 5 томах. – Т. 1: Пути сообщения и экономическое развитие России. Кн. 1 – М.: Наука, 2002. – С.78-108.)

(С) Хусаинов Ф.И.

Дискуссии 1870-80-х годов: позиция МПС

Константин Николаевич Посьет

В полемику с графом Барановым вступил министр путей сообщения К.Н. Посьет, который предложил два способа осуществления государственного надзора за тарифами.

Первый заключался в установлении обязательной для всех железнодорожных обществ системы тарификации перевозок.

Второй – в подчинении тарифного дела специальному правительственному органу.

Позицию К.Н. Посьета (и официальную позицию МПС) по усилению государственного вмешательства в дела железнодорожных обществ поддержали М.Н. Катков и профессор Киевского университета, редактор газеты «Киевлянин» Д.И. Пихно.

(С) Хусаинов Ф.И.

Полемика между С.Ю. Витте и Д.И. Пихно

Сергей Юльевич Витте

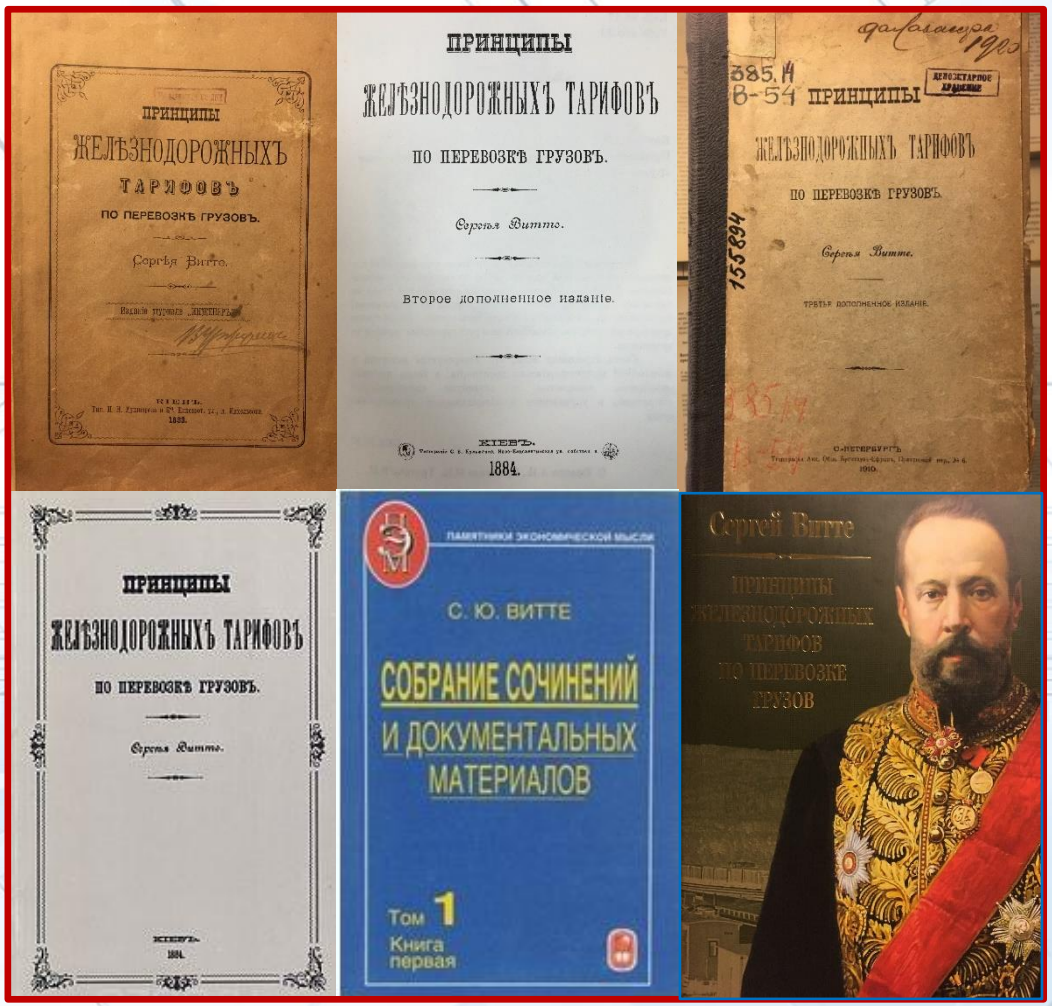
Спрос и предложение

Интересы государства и национальной экономики

Дмитрий Иванович Пихно

(С) Хусаинов Ф.И.

«Принципы железнодорожных тарифов по перевозке грузов»



Книга выдержала три издания при жизни Витте: первое – Киев, **1883**, второе, дополненное – Киев, **1884**, третье – Санкт-Петербург, **1910**.

В 1999 г. в Санкт-Петербурге выпущен репринт со 2-го издания.

В 2002 г. в составе академического собрания сочинений Витте, изданного издательством «Наука» (в серии «Памятники экономической мысли») опубликована современная версия 3-го издания (в современной орфографии), снабжённая научным комментарием и соответствующим научным аппаратом. Любопытно, что членами редакционного совета издания этого тома указаны Н.Е. Аксёненко и Г.М. Фадеев.

Затем, в 2010 г. в издательстве «Бослен» вышло ещё одно переиздание второго издания 1884 г. в современной орфографии, с предисловием В.И. Якунина. Издание было красиво оформлено, но не имело ни комментариев ни иного научного аппарата.

(С) Хусаинов Ф.И.

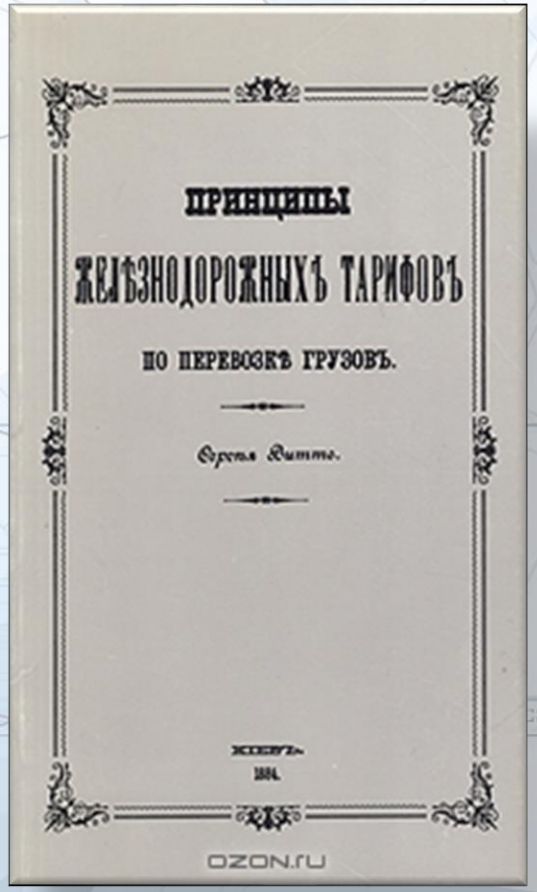
«Принципы железнодорожных тарифов» (1883)

Что именно вызывает необходимость в передвижении товаров из одного места в другое?

Разность между ценами, существующими на эти товары в местах, откуда товары направляются к существующим или возможным в тех местах, куда товары эти следуют. Если б не существовало этих разностей, то не вызывалась бы и потребность в передвижении.

Следовательно, провозные цены должны соответствовать исключительно этим разностям.

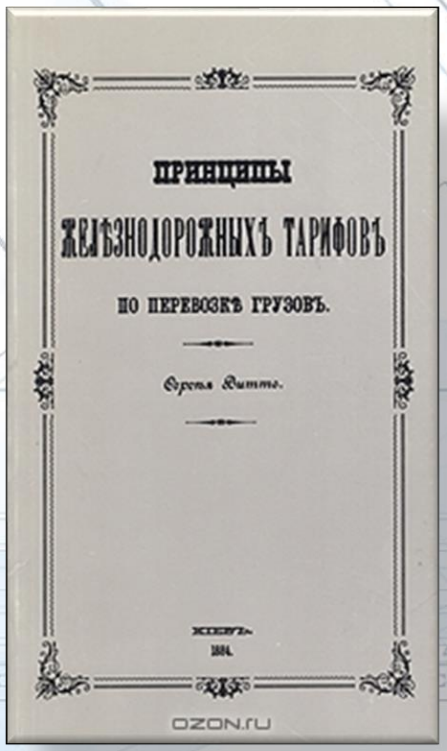
С.Ю. Витте



См. подробнее здесь: Хусаинов Ф.И. Человек с железной дороги: к 170-летию со дня рождения С.Ю. Витте // Экономика железных дорог. 2019. № 5. С.12-25. (Расширенная версия статьи опубликована в сборнике: Хусаинов Ф.И. Три портрета: Витте, Загорский, Ясин. Юбилейные очерки – М.: ИД Наука, 2019. – 72 с.)

(C) Хусаинов Ф.И.

«Основной принцип» железнодорожных тарифов по Витте



Основной принцип железнодорожных тарифов сформулирован в 1878 г. директором Орлеанской дороги Салокрупом: «**В области тарификации перевозок существует одно разумное правило: нужно чтобы товар платил за перевозку всё то, что он может заплатить**». Всякий другой принцип будет произволен

С.Ю. Витте

В своей книге Витте так же сформулировал «23 принципа» построения тарифов.

Дополнительное чтение: Хусаинов Ф.И. Железнодорожные страницы в биографии С.Ю. Витте // Бюллетень транспортной информации. - 2007. - № 10. - С.34-40., Хусаинов Ф.И. Железные дороги и государство. Забытые мысли графа Витте // РЖД-Партнёр-LifeStyle (приложение) – 2008. - № 12 (июнь). – С.86-88.
Хусаинов Ф.И. Человек с железной дороги: к 170-летию со дня рождения С.Ю. Витте // Экономика железных дорог. 2019. № 5. С.12-25.

(С) Хусаинов Ф.И.

23 принципа построения тарифов С.Ю. Витте (извлечения)

- Железнодорожные тарифы должны регулироваться по закону спроса и предложения; иначе говоря, железнодорожные тарифы должны регулироваться по тому началу, чтобы товары платили за провоз всё то, что они могут заплатить.
- Железнодорожные тарифы, регулированные согласно предыдущему пункту, обеспечивают железным дорогам наибольший чистый доход.
- Размер капиталов сооружения железных дорог не имеет влияния на размеры провозных цен, а следовательно и на тарифы.
- С уменьшением расходов эксплуатации собственный интерес железных дорог заставляет их стремиться к понижению тарифов.
- Чем употребительнее товар, тем железной дороге бывает выгоднее держать на него более низкий тариф. Товары более ценные перевозят по более дорогому тарифу.
- Система «исторических» тарифов, основанная на наименовании перевозимых товаров более правильна и целесообразна, нежели система «натуральных» тарифов по объёмному весу товара. «Натуральная» система, применяемая в Германии и Австрии породила многие неудобства.
- Не существует расхода перевозки данного товара, существуют только валовые расходы эксплуатации.

(С) Хусаинов Ф.И.

23 принципа построения тарифов С.Ю. Витте (продолжение)

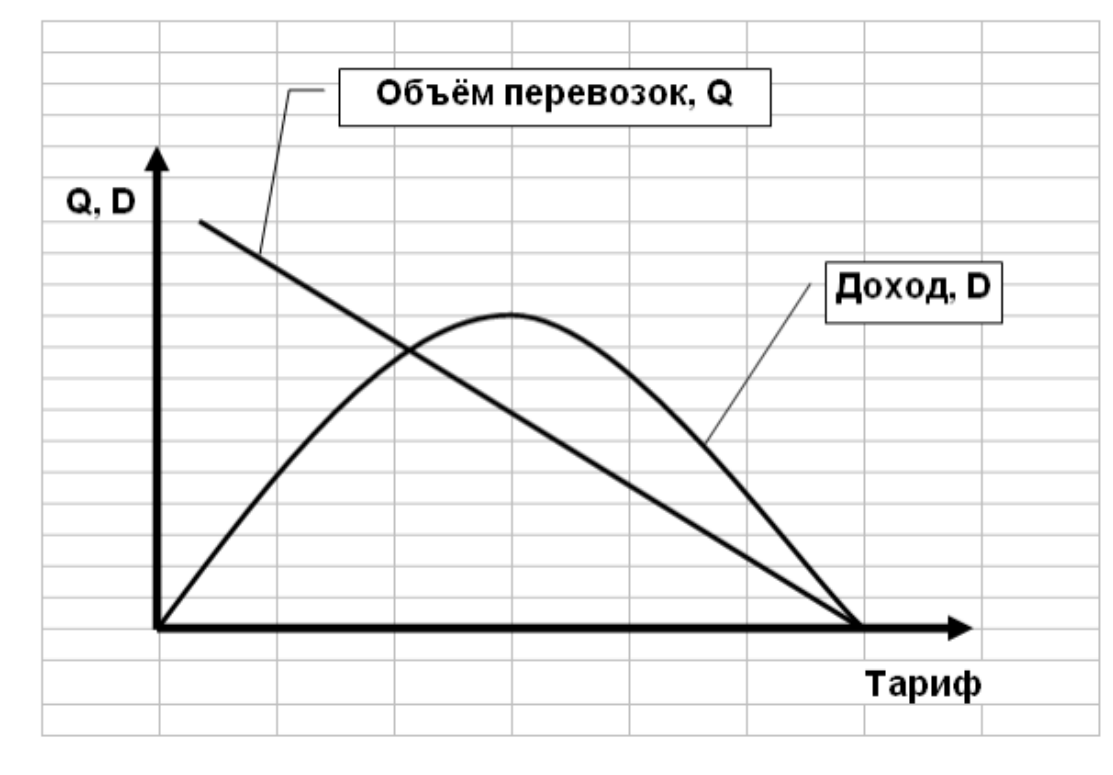
- Невозможно устранить действие закона спроса и предложения из области определения цен железнодорожного провоза. Государственное вмешательство, следовательно, необходимо не с целью устранения, а лишь с целью ограничения сферы свободного действия закона спроса и предложения тогда, когда это явственно вызывается государственными потребностями или защитой интересов слабых.
- Унифицированные тарифы, наподобие почтовых и телеграфных, неприемлемы на железных дорогах.
- Необходим контроль за тарифами со стороны государства и общественных организаций, прессы, представителей промышленности, торговли, чтобы обеспечить гласность, общедоступность принципов формирования тарифов.
- Покровительство железнодорожными тарифами русским портам, в ущерб движению через сухопутную границу не соответствует государственным интересам России.
- Эксплуатация железных дорог казной едва ли может совершаться успешнее, нежели частными обществами под контролем правительства.

Источник: Витте С.Ю. Принципы железнодорожных тарифов по перевозке грузов // Собрание сочинений и документальных материалов: в 5 т. – Т.1.: Пути сообщения и экономическое развитие России. – Книга 1 – М.: Наука, 2002. – С. 109-382

(С) Хусаинов Ф.И.

Кривая Эллета

Примерно в 1850 г. американский инженер Чарльз Эллет-мл. по поручению Общества железных дорог Балтимора-Огайо пытался определить тариф, при котором доход дороги будет максимальным.



Он пришёл к заключению, что выгоднейшая плата равна средней величине между наименьшей и наибольшей платами, при которых доход прекращается.

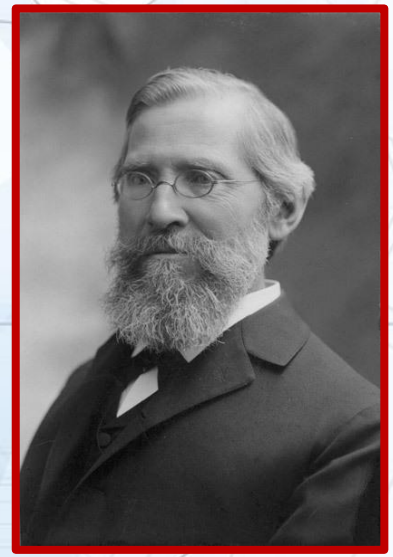
Гольц Г.А. Культура и экономика России за три века. Том 1: Менталитет, транспорт, информация (прошлое, настоящее, будущее) – Новосибирск.: Сибирский хронограф, 2002. – 536 с

(С) Сулейманов Ф.И.

А.И. Чупров – основатель экономики железнодорожного транспорта как самостоятельной научной дисциплины

Чупров, по-видимому, первым исследовал эластичность спроса на железнодорожные перевозки по цене и сделал революционный вывод, что в сфере железнодорожных перевозок спрос гораздо менее эластичен, то есть меньше зависит от цены, чем в других отраслях. Он писал, что «понижение цен, производимое уменьшением провозной платы, не всегда сопровождается приращением спроса на товар, но если бы даже и произошла прибавка спроса, перевозка на железной дороге может возрасти лишь в том случае, если за этой прибавкой последует расширение производства».

Чупров был сторонником государственного регулирования тарифов.



Александр Иванович Чупров

Дополнительное чтение:
Хусаинов Ф.И. Профессор А.И.Чупров - основатель экономики железнодорожного транспорта // Бюллетень транспортной информации. - 2012. - № 8. - С.3-8.

(С) Хусаинов Ф.И.

Как государство завладело тарифной системой

- 3 августа 1885 года принято решение МПС о предоставлении с 1 октября 1885 г. На рассмотрение и утверждение правительством «тарифов всех сухопутных сообщений»
- 11 июля 1886 года Александр III утвердил Положение Комитета министров, которым было оформлено подчинение жд тарифов правительственному регулированию
- 15 июня 1887 года Александр III утвердил мнение Госсовета о признании права правительства по руководству тарифами железных дорог
- 8 марта 1889 года Александр III утвердил «Временное положение о железнодорожных тарифах…». 7 декабря 1892 г. Это Положение получило силу постоянного закона.

(С) Хусаинов Ф.И.

Год великого перелома: тарифная реформа 1889 г.

Рассмотрим теперь, как стала выглядеть тарифная система, тем более, что в таком виде с некоторыми изменениями она просуществовала вплоть до 1917 года.

С 1889 г. государство получило «всё руководство действиями железных дорог по установлению тарифов с целью ограждения интересов населения, промышленности, торговли и казны».

Руководство тарифным делом было сосредоточено в следующих подразделениях Министерства финансов: Совет по тарифным делам, который стал главной тарифной инстанцией, а так же Тарифный комитет и Департамент железнодорожных дел.

Регуляторы были наделены следующими функциями: установление тарифных норм, установление правил составления, введения в действие, изменения и отмены тарифов. Регуляторы так же утверждали предельные тарифные ставки, которые указывались в уставах соответствующих железных дорог (ставки эти могли прямо указываться в уставах, либо с отсылкой к Уставу Главного общества железных дорог).

Дороги лишились права заключать *рефакционные* тарифы.

Хусаинов Ф.И. Железнодорожные тарифы в России на рубеже XIX-XX вв./ Бюллетень транспортной информации. 2014. № 7. С.3-10..

(С) Хусаинов Ф.И.

Уменьшение роли тарифных съездов

Как отмечают авторы «Краткого отчёта о деятельности тарифных учреждений и департамента железнодорожных дел за 1889-1913 гг»*, до того момента, как руководство тарифным делом было передано Правительству «съезды представителей русских железных дорог по тарифным вопросам представляли из себя самостоятельную решающую тарифную инстанцию».

Тарифные вопросы, касающиеся интересов дорог до 1889 г. принимались Съездами только при условии полного согласия всех дорог, которых касались эти изменения.

Но с 1889 г., «этим законом деятельность Съездов была ограничена лишь правом составления предположений [т.е. предложений] об установлении и изменении тарифов и представления тарифным учреждениям заключений».

Постепенно к 1901 г удалось на всех российских железных дорогах ввести единые тарифы, которые были сведены в «Общий тариф на перевозку грузов по Российским железным дорогам».

* Краткий отчёт о деятельности тарифных учреждений и Департамента железнодорожных дел за 1889-1913 гг – СПб.: Типография редакции периодических изданий Министерства финансов, 1914. – 165 с

(С) Хусаинов Ф.И.

Некоторые особенности регулирования тарифов (1889-1917)

К возможностям железных дорог повышать тарифы, регуляторы, на этом этапе, относились лояльно. Главной целью регулирования было запретить снижение тарифов, которое было следствием конкуренции между дорогами, в отчёте министерства финансов так и было сказано: «**главная забота Правительства была направлена к уничтожению вредных последствий соперничества железных дорог между собою путём чрезмерного понижения тарифов**»*.

Так, в решении Государственного совета от 20 декабря 1894 г. было указано: «разрешать применение на частных железных дорогах провозных плат, превышающих предельные тарифные ставки, указанные в уставах обществ, коим сии дороги принадлежат». Благодаря этому решению «тарифные учреждения были освобождены от последнего ограничения, стесняющего свободу их действий в области тарифов», и далее: «с этого времени железнодорожные тарифы могли устанавливаться вне всякой зависимости от уставных предельных норм железнодорожных обществ».

*Краткий отчёт о деятельности тарифных учреждений и Департамента железнодорожных дел за 1889-1913 гг – СПб.: Типография редакции периодических изданий Министерства финансов, 1914. – 165 с.

(С) Хусаинов Ф.И.

Некоторые особенности регулирования тарифов (1889-1917)

С 1903 г. основным руководством для расчёта тарифов стал документ под названием «Общий грузовой тариф Российских железных дорог», который состоял из 8 частей. Часть 1 содержала общие положения, правила расчёта провозных плат, правила перевозок некоторых грузов и правила взимания дополнительных сборов, часть 2 – содержала тарифные схемы, номенклатуру грузов, части с 3 по 7 – содержали тарифы на отдельные грузы, часть 8 – справочник тарифных расстояний.

(С) Хусаинов Ф.И.

Регулирование – уже государственное, но ещё по «рыночным» принципам

Необходимо отметить одну важную особенность.

Тарифы в этот период уже устанавливались государством, но принципы, на основе которых они устанавливались, пока ещё были похожи на рыночные.

«основой для формирования тарифов по отдельным грузам являлась цена грузов в пункте производства и потребления, спрос на перевозки и другие показатели. Издержки на перевозку грузов в тот период не учитывались вообще при построении тарифов».

Крейнин А.В.

Развитие системы железнодорожных грузовых тарифов и их регулирование в России

(С) Хусаинов Ф.И.

Средняя себестоимость, доходные ставки и рентабельность перевозок на железных дорогах России в 1913 г.

№ п/п	Род груза	Себестоимость, коп. за 1 т-км	Доходная ставка, коп за 1 т-км	Доходная ставка к себестоимости, %
1	Каменный уголь	0,60	0,73	121,7%
2	Руда железная	0,56	0,56	100,0%
3	Чёрные металлы (все)	0,64	0,93	145,3%
4	Чугун	0,64	0,73	114,1%
5	Железо и сталь	0,64	1,08	168,8%
6	Камень строительный	0,66	0,69	104,5%
7	Известь, бут, щебень	0,67	0,66	98,5%
8	Хлебные грузы	0,69	1,15	166,7%
9	Сахар	0,69	2,35	340,6%
10	Спирт (в бочках)	1,15	1,97	171,3%
11	Водка (в бочках)	1,15	3,88	337,4%
12	Мануфактура	0,98	4,90	500,0%
13	Картофель	0,74	0,64	86,5%
14	Свёкла	0,73	0,82	112,3%
	Средний груз	0,71	1,19	167,6 %

Источник: Хануков Е.Д. Транспорт и размещение производства – М.: Трансжелдориздат, 1955.

(С) Хусаинов Ф.И.

В начале новой фазы

Тарифы в 1900-1920 х годах ещё строились «по платёжеспособности», но первые шаги в сторону методологии построения тарифов по себестоимости делаются именно в это время. В 1908 г. А.Н. Фролов в статье «Железнодорожные тарифы и собственная стоимость перевозки» предложил строить тарифы по себестоимости перевозок. *«Однако – пишет об этом проф. Е.Д. Хануков – предложения А.Н. Фролова в дореволюционное время не только не были приняты, но даже нигде всерьёз и не обсуждались»*.*

Но если до Октябрьской революции 1917 г., пока были сильны представления о «коммерческой» составляющей железных дорог эти идеи не воспринимались всерьёз, то после прихода к власти большевиков, именно идеи Фролова о построении тарифов на основе себестоимости войдут в резонанс с набирающим популярность в российском обществе марксизмом.

Фролов невольно, ещё до революции 1917 года, сформулировал парадигму следующих нескольких десятилетий в сфере тарифообразования: **«железнодорожные тарифы устанавливаются не самопроизвольно в результате рыночной борьбы, а планомерно учреждениями, ведающими железнодорожным делом».**

Хануков Е.Д. Транспорт и размещение производства – М.: Трансжелдориздат, 1955. – 412 с.

(С) Хусаинов Ф.И.

Железнодорожные тарифы после Октябрьской революции 1917 г. и в годы НЭПа

Военный коммунизм: бесплатные тарифы

С 1 января 1921 г. **плата за перевозки грузов по железным дорогам была полностью отменена**, т.е. перевозки стали осуществляться бесплатно.

Финансирование железных дорог проводилось за счёт бюджетных ассигнований по сметам.

Как писал впоследствии в своей книге «Экономика транспорта» (1930) известный учёный, специалист по тарифам К.Я. Загорский, такая практика «оказала деморализующее влияние на главных отправителей, приведшее к понижению рациональности использования перевозочных средств и бережного отношения к транспорту, стимулировала встречные перевозки одних и тех же грузов, простои вагонов, нереальные заявки, кружные перевозки», а так же возрастание объёмов движения, ухудшение использования подвижного состава.

Хусаинов Ф.И. Железнодорожные тарифы в России и СССР в 1917-1939 гг // Бюллетень транспортной информации. - 2014. - № 8. - С.3-13..

(С) Хусаинов Ф.И.

НЭП: возвращение платности тарифов

В соответствии с подписанным В.И. Лениным Декретом СНК от 9 июля 1921 г «Об оплате за перевозки по железным дорогам и водным путям», **с 15 августа 1921 г. была постепенно** (в несколько этапов) **восстановлена платность перевозок**. Сначала платность была введена для частных граждан, затем кооперативов и затем – для государственных учреждений.

Тарифы дифференцировались по принадлежности груза: к тарифам негосударственного сектора были установлены надбавки – в 1926 г. – 50-100%, в 1931 г. – 400 %..

(С) Хусаинов Ф.И.

Тарифы в 1920-е годы

В декабре 1922 г. была введена новая система железнодорожных тарифов, которая отличалась большей дифференциацией по родам грузов и категориям грузоотправителей. В новой тарифной системе диапазон значений ставок был расширен почти в три раза. Так, по схеме № 1 начальная ставка составляла 0,20 коп., а по схеме № 12 – 0,0125 коп с пуда и версты; это ниже, чем ставка схемы № 1 **в 16 раз**. Новые тарифные схемы отличались значительным снижением ставок с увеличением расстояния перевозки.

Расширилась и товарная номенклатура перевозимых грузов. Если в 1893 г. количество тарифных позиций в Номенклатуре перевозимых грузов составляло примерно 260 наименований, в 1914 г. – 424 наименования, то в 1922 г. была введена тарифная номенклатура, содержавшая 129 групп и 4500 наименований различных грузов.

При этом, в тарифной системе 1922 г. сохранялся принцип платёжеспособности грузов

(С) Хусаинов Ф.И.

Тарифы в «восстановительный период»

Вместе с тем, несмотря на учёт платёжеспособности, именно в этот период происходит переход от тарифов, рассматриваемых как просто провозная плата к тарифам, рассматриваемым, как инструмент влияния на экономическое и промышленное развитие, как инструмент перераспределения ресурсов между отраслями.

«Тарифная система1922 г. и вся последующая тарифная политика восстановительного периода именно посредством такого перераспределения содействовали развитию и укреплению социалистического сектора хозяйства. (…) В 1926 г. для всех грузов, принадлежащих предприятиям частнокапиталистического и мелкотоварного сектора, были установлены надбавки к общему тарифу от 50 до 100 %, что содействовало проводимой Советским государством политике ограничения и вытеснения капиталистических элементов и перераспределения через тарифы накоплений в пользу социалистического сектора».

Кучурин С.Ф.

Тарифы железных дорог СССР – М.: Трансжелдориздат, 1957. – 164 с.

(С) Хусаинов Ф.И.

Тарифные дискуссии 1920-х - начала -1930 х годов

Существует две различные концепции построения железнодорожных тарифов. Согласно одной из них, тариф должен строиться «по платёжеспособности», т.е. различаться для грузов с разной ценой. Для дорогих грузов, такой тариф, как правило, будет выше, а для дешёвых – ниже.

В основе принципа платёжеспособности лежали представления о субъективной ценности, заложенные представителями австрийской экономической школы, в частности Ойгеном (Евгением) фон Бём-Баверком.

Согласно альтернативной концепции, тариф должен строиться на основе себестоимости перевозки. В основе этого взгляда лежала трудовая теория стоимости, восходившая к Д. Рикардо а так же марксизм, в основу которого она была положена.

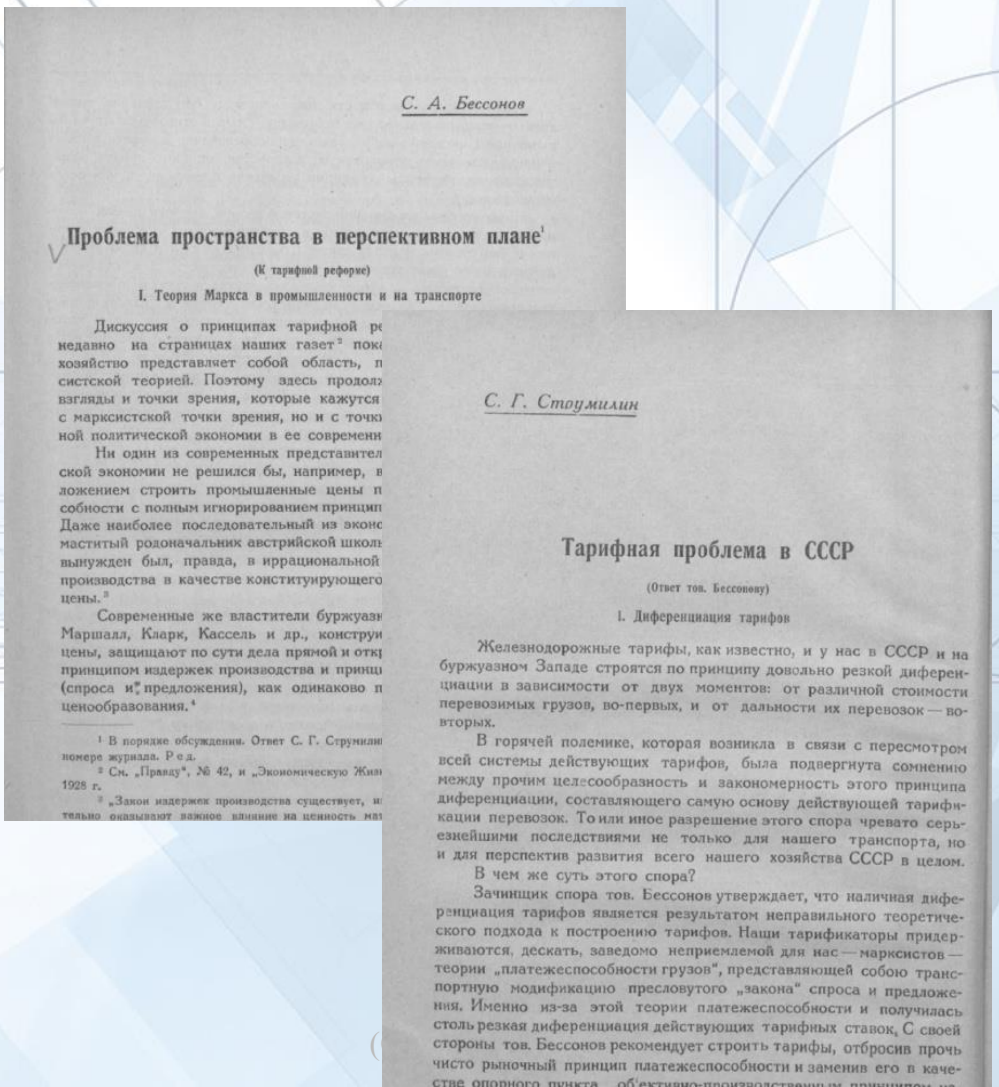
В рыночной дореволюционной экономике тарифы базировались на платёжеспособности, затем после революции было не до теоретических дискуссий и тарифы строились в общих чертах, на тех же принципах.

Но т.к. «орудием победившего пролетариата» стал именно марксизм, то ряд марксистки настроенных учёных вдруг обратили внимание на некоторое противоречие между официальной «государственной религией» - марксизмом и практикой тарифообразования.

(С) Хусаинов Ф.И.

Бессонов против Струмилина

С.А. Бессонов



С. А. Бессонов

Проблема пространства в перспективном плане[1]

(К тарифной реформе)

I. Теория Маркса в промышленности и на транспорте

Дискуссия о принципах тарифной ре
недавно на страницах наших газет[2] пока
хозяйство представляет собой область, п
систской теорией. Поэтому здесь продолж
взгляды и точки зрения, которые кажутся
с марксистской точки зрения, но и с точки
ной политической экономии в ее современн

Ни один из современных представител
ской экономии не решился бы, например, в
ложением строить промышленные цены п
собности с полным игнорированием принцип
Даже наиболее последовательный из эконо
маститый родоначальник австрийской школ
вынужден был, правда, в иррациональной
производства в качестве конституирующего
цены.[3]

Современные же властители буржуазн
Маршалл, Кларк, Кассель и др., конструи
цены, защищают по сути дела прямой и откр
принципом издержек производства и принц
(спроса и предложения), как одинаково п
ценообразования.[4]

[1] В порядке обсуждения. Ответ С. Г. Струмилин
номере журнала. Ред.

[2] См. „Правду", № 42, и „Экономическую Жизн
1928 г.

[3] „Закон издержек производства существует, и
тельно оказывают важное влияние на ценность ма

С. Г. Струмилин

Тарифная проблема в СССР

(Ответ тов. Бессонову)

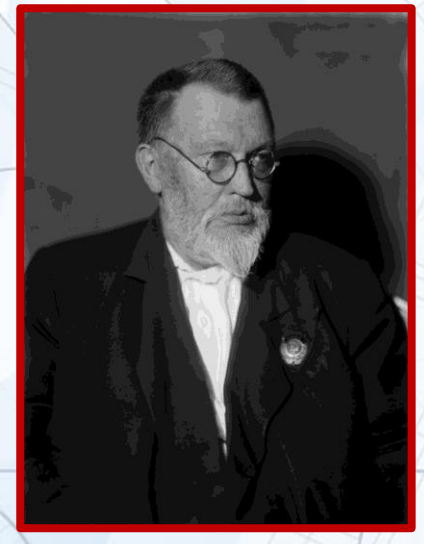
I. Диференциация тарифов

Железнодорожные тарифы, как известно, и у нас в СССР и на буржуазном Западе строятся по принципу довольно резкой диференциации в зависимости от двух моментов: от различной стоимости перевозимых грузов, во-первых, и от дальности их перевозок — во-вторых.

В горячей полемике, которая возникла в связи с пересмотром всей системы действующих тарифов, была подвергнута сомнению между прочим целесообразность и закономерность этого принципа диференциации, составляющего самую основу действующей тарификации перевозок. То или иное разрешение этого спора чревато серьезнейшими последствиями не только для нашего транспорта, но и для перспектив развития всего нашего хозяйства СССР в целом.

В чем же суть этого спора?

Зачинщик спора тов. Бессонов утверждает, что наличная диференциация тарифов является результатом неправильного теоретического подхода к построению тарифов. Наши тарификаторы придерживаются, дескать, заведомо неприемлемой для нас — марксистов — теории „платежеспособности грузов", представляющей собою транспортную модификацию пресловутого „закона" спроса и предложения. Именно из-за этой теории платежеспособности и получилась столь резкая диференциация действующих тарифных ставок. С своей стороны тов. Бессонов рекомендует строить тарифы, отбросив прочь чисто рыночный принцип платежеспособности и заменив его в качестве опорного пункта — об'ективно-производственным принципом



С.Г. Струмилин

Бессонов против Струмилина

С.А. Бессонов

Теоретический принцип платёжеспособности представляет собой прямое порождение австрийской теории ценности, выводящей ценность из предельной полезности благ. Субъективная ценность перевозки для грузоотправителя в качестве основания для назначения провозных плат составляет теоретический лейтмотив всех тарифных рассуждений, начиная от Эмиля Закса в Германии и Витте в России и кончая современными теоретиками этого дела – Загорским, Оранжереевым и др. Теория тарифов – это последнее убежище, в котором австрийская школа уцелела в Советском Союзе, ничем не тревожимая и в полной теоретической сохранности». «для Маркса принцип платёжеспособности был лишь результатом спеку-лятивных махинаций железнодорожных магнатов, искажавших во имя своих интересов подлинную природу ценообразования на транспорте.

«тов. Струмилин в своих статьях грешит против учения Маркса о транспорте», «если б Маркс сказал о транспорте не более двух слов, мы всё же обязаны были бы исходить именно их этих слов Маркса, а не из учений буржуазных экономистов, как бы последние ни были многословны», «Но мы видим, что, к сожалению, мы не можем учиться у тов. Струмилина, потому что он учит неладному – пренебрежению к наследству Маркса», «против всех этих утверждений собственно нет смысла спорить. Нужно просто отослать тов. Струмилина ко II тому «Капитала», где Маркс в главе 6 специально по поводу аналогичных ошибок подчёркивал…».И наконец: «тов. Струмилин пошёл от Маркса к Загорскому, потеряв при этом руководящую идею о трудовой стоимости перевозок, как основе ценообразования на транспорте»

(С) Хусаинов Ф.И.

Ответ Струмилина

«На наш взгляд, он [Бессонов] прав только в одном. Пользовавшаяся до сих пор большим влиянием у тарификаторов из НКПС теория платёжеспособности грузов должна быть отвергнута. (…) она скользит лишь по поверхности явлений рынка и потому не может нам дать удовлетворительное объяснение протекающих гораздо глубже процессов ценообразования…мы не менее решительно, чем и сам Бессонов, отвергаем эту крайне убогую, мещански поверхностную и явно фетишистскую теорию (…) Но из того, что какая-либо теория плохо объясняет и обосновывает действующую практику тарификации, отнюдь ещё нельзя без дальнейших обоснований отвергать вместе с теорией и практику дифференциальных тарифов».

«не понятно только, зачем Бессонову понадобилось изображать нас противниками этого тезиса и поучать нас такими ссылками на Маркса, которые мы сами уже неоднократно использовали в печати и притом даже раньше Бессонова».

«Бессонову ничего не стоит заявить, что Струмилин выступает "в защиту теории платёжеспособных тарифов", хотя я, наоборот, отвергаю эту "теорию" и отстаиваю дифференциацию тарифов, исходя из совсем другой теории»

С.Г. Струмилин

(C) Хусаинов Ф.И.

Слово о Загорскогом

Константин Яковлевич Загорский был не только одним из самых уважаемых и авторитетных экономистов-«тарифников», но и человеком яркой судьбы. В юности был членом революционных организаций (и это роднит его со Струмилиным), участвовал в группах «Чёрный передел» и «Земля и воля», за участие в студенческих беспорядках был подвергнут аресту, занимался распространением среди студенчества революционных (или как сказали бы сегодня – экстремистских) изданий, читал доклады на социально-экономические темы в студенческих кружках, находился под негласным надзором полиции.

Впоследствии увлёкся экономической наукой, под воздействием которой эволюционировал от леворадикальных идей к умеренному либерализму. В советское время энциклопедии характеризовали Загорского как «представителя буржуазных экономических теорий в науке о железнодорожном транспорте» .

В 1901 г. К.Я. Загорский публикует книгу «Теория железнодорожных тарифов» (2-е издание вышло в 1923), ставшую одной из важнейших работ в этой области, которая цитируется до сих пор. В 1910-20-е годы публикует ряд книг, посвящённых тарифной политике: «Наша железнодорожная тарифная политика» (1910), «Обзор железнодорожных тарифов Франции, Германии и Австро-Венгрии сравнительно с тарифами русских железных дорог» (1912), «Железнодорожные тарифы Германии и России в связи с их экономической политикой» (1914), «Система железнодорожных и водных тарифов» (1925) а так же ряд статей в периодических изданиях.

К.Я. Загорский
(1859-1934)

(С) Хусаинов Ф.И.

Точка зрения Загорского

«Сущность тарификации по ценности заключается в том, чтобы посредством возможно лучшего приспособления тарифных ставок к платёжной способности перевозимых грузов достигнуть наибольшего чистого дохода. В этом и заключается главное оправдание системы тарификации по ценности с точки зрения общих интересов народного хозяйства (...) Следовательно, рассматриваемая система построения тарифов должна быть признана естественной, т.е. отвечающей самой природе вещей, но ни в каком случае не "произвольной", "искусственной" (...)».

К.Я. Загорский
«Теория железнодорожных тарифов»

К.Я. Загорский

См. подробнее здесь: Хусаинов Ф.И. У истоков теории железнодорожных тарифов: к 160-летию К.Я. Загорского// Экономика железных дорог. 2019. № 3. С.12-24. (Расширенная версия статьи опубликована в сборнике: Хусаинов Ф.И. Три портрета: Витте, Загорский, Ясин. Юбилейные очерки – М.: ИД Наука, 2019. – 72 с.)

(С) Хусаинов Ф.И.

Струмилин против Загорского

Книга К.Я. Загорского «Экономика транспорта», написанная как учебное пособие и одновременно, как научный труд увидела свет в 1930 г. И на всякий случай была предусмотрительно раскритикована уже в предисловии, которое написал будущий академик С.Струмилин.

Сначала Струмилин отдаёт должное Загорскому, как «прикладному» учёному: «Предлагаемая работа принадлежит перу одного из наиболее компетентных знатоков прикладной экономики транспорта. В качестве источника конкретных знаний в указанной области она, несомненно, стоит на уровне лучших руководств и пособий по данному предмету для высших учебных заведений».

Но затем переходит к его «идейно-теоретической подготовке», которая оказывается неудовлетворительной. Струмилин пишет:

> Гораздо слабее автор в области чисто теоретических проблем, которых ему приходится касаться в отдельных разделах предлагаемой книги. Не будучи марксистом, он зачастую трактует эти проблемы с нашей точки зрения совершенно неудовлетворительно. В качестве примера укажем хотя бы на его трактовку тарифной проблемы в совершенном отрыве от теории трудовой ценности. Правда, поддерживаемая проф. Загорским так называемая "теория платёжеспособности грузов" пользуется общим признанием в широчайших кругах буржуазных учёных. Но это отнюдь не повышает её достоинств в наших глазах. Все марксисты (...) сошлись на одном: на полной несостоятельности вышеуказанной «теории платёжеспособности».

«Генеральная» тарифная реформа 1931 г.: тарифы эпохи индустриализации

Основной задачей тарифов в этот период считалась задача по стимулированию грузоотправителей к определённому экономическому поведению. Тарифы должны не просто возмещать расходы транспорта, но быть инструментом промышленной политики советского государства.

Многие из генеральных грузов перевозились по ставкам ниже себестоимости.

Таким способом осуществлялось перекрёстное субсидирование между отдельными отраслями

(С) Хусаинов Ф.И.

Доходные ставки и себестоимость перевозок отдельных массовых грузов в 1935 г.

№ п/п	Наименование груза	Доходная ставка, коп за 1 т-км	Себестоимость, коп. за 1 т-км	Доходная ставка к себестоимости, в %
1	Каменный уголь	1,14	1,44	79,1
2	Руда	0,71	1,55	45,8
3	Торф	1,83	3,79	48,2
4	Чугун	0,94	1,54	60,7
5	Хлебные грузы	1,37	1,59	86,1
6	Лес	1,21	1,62	74,6
7	Дрова	1,23	2,21	55,6
8	Минеральные удобрения	0,77	1,52	50,4
9	Камень строительный	1,27	1,89	57,1
10	Земля, глина, песок	1,51	2,13	70,8
11	Нефть, мазут	1,55	2,07	74,8
12	Кирпич строительный	1,40	1,65	84,8
13	Свекла сахарная	2,10	2,84	73,9
14	Колчедан серный	0,63	1,36	46,3

Источник: Крейнин А.В. Транспортные тарифы в СССР – М.: Транспорт, 1978.

(С) Хусаинов Ф.И.

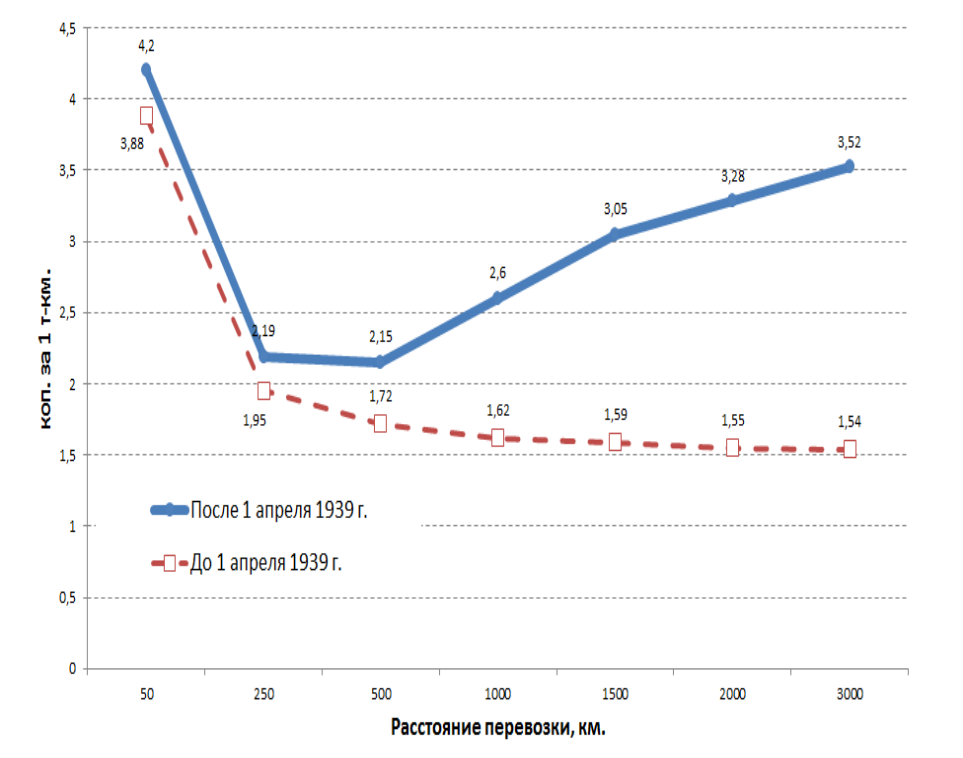
Финансовые показатели железнодорожных грузовых перевозок за 1931-38 гг.

Показатели	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1938 г. к 1931 г., в %
Средняя дальность перевозки, км	588	632	632	649	664	669	686	723	123,0 %
Доходная ставка, коп. за 1 т-км.	1,80	1,74	1,66	1,59	1,61	1,91	2,00	2,09	116,0 %
Себестоимость коп. за 1 т-км	1,37	1,50	1,61	1,77	1,88	2,00	2,17	2,24	163,5
Прибыль (+) или убыток (-), коп. с 1 т-км	+ 0,43	+ 0,24	+ 0,05	- 0,18	- 0,27	- 0,09	- 0,17	- 0,15	

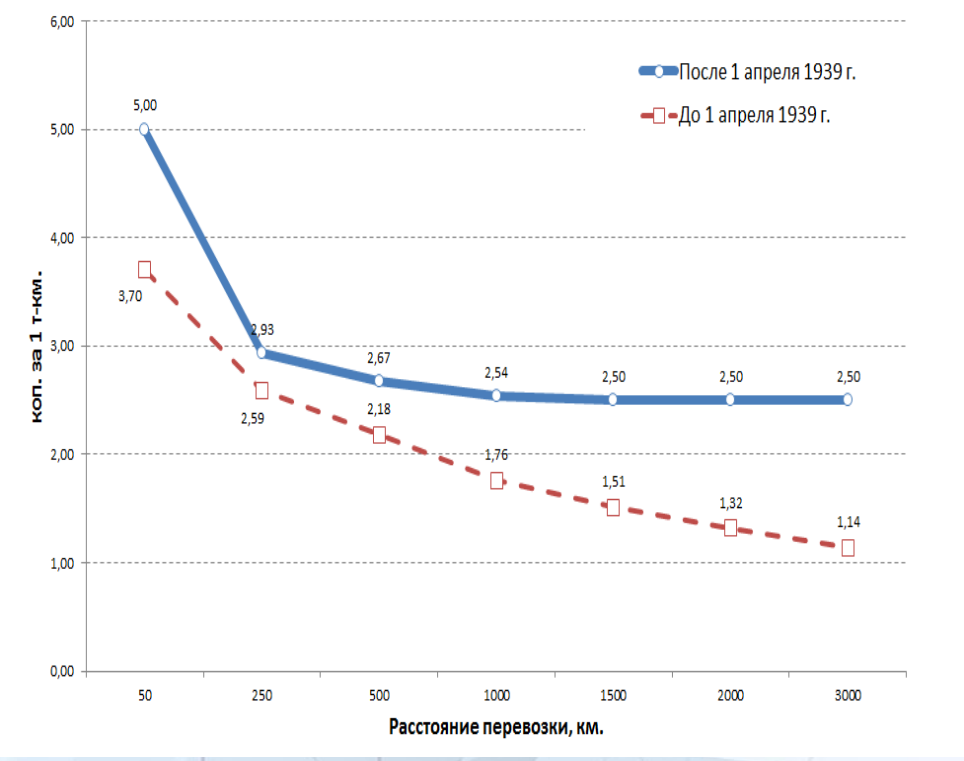
Источник: Кучурин С.Ф. Тарифы железных дорог СССР – М.: Трансжелдориздат, 1957.

(С) Хусаинов Ф.И.

Тарифная реформа 1939 г.: тарифы стимулирующие и дестимулирующие



Дифференциация тарифных ставок на перевозку минеральных строительных материалов в зависимости от расстояния перевозки, коп. за 1 т-км



Дифференциация тарифных ставок на перевозку цемента в зависимости от расстояния перевозки, коп. за 1 т-км.

(С) Хусаинов Ф.И.

Тарифная реформа 1949 г.

В конце 1940-х годов вновь, как и в 1934-38 гг., железнодорожные перевозки стали убыточными. Кроме того, «разброс» рентабельности по различным грузам был очень велик.

Убыточность перевозок имела несколько причин. Индустриализация, проведённая в СССР привела к резкому увеличению в структуре грузооборота таких грузов, тарифы на которые устанавливались ниже себестоимости. Результатом этого стало отставание динамики доходной ставки от динамики себестоимости перевозок.

Себестоимость железнодорожных перевозок в 1947 г. была вдвое выше, чем в 1940 г. (5,169 коп./1 т-км. против 2,53 коп/ 1 т-км.). Такой рост себестоимости, по мнению авторов изданной в 1955 г. «Экономики транспорта» (под. ред. С.К. Данилова), был результатом действия следующих факторов: уменьшения грузовых перевозок, ухудшения показателей использования подвижного состава, повышением заработной платы железнодорожников и ростом цен на потребляемую транспортом продукцию.

Перед разработчиками тарифов «партией и правительством» была поставлена двоякая задача: во-первых, повысить доходность и рентабельность железнодорожных грузовых перевозок, а во-вторых, приблизить тарифы к себестоимости.

(С) Хусаинов Ф.И.

Тарифы в 1650-1980 гг.

Себестоимость перевозок (в ценах текущего года), коп.

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. Шафиркина –М.: Транспорт, 1978. – Часть 1. - с 330.

За счёт 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 г г.

Доля расходов на топливо уменьшилось с 20,6 % в 1950 г. до 10 % в 1965-70 гг. и 8,9 % в 1975 г., что было связано с процессом электрификации железных доог, 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. она составила 50,4 %.

(С) Хусаинов Ф.И.

Переход к двухставочным тарифам (1967, 1974)

Важнейшим изменением, произошедшим в эти годы в тарифной системе было внедрение *двухставочной* системы тарифов. Отныне тарифы стали складываться из двух составляющих –за начально-конечные операции и за движенческую. Соответственно первая составляющая возмещала расходы на начально-конечные операции (в расчёте на 1 тонну), а вторая – за движенческие (в расчёте на 1 тонно-км). Это позволило более «тонко» увязать провозные платежи с себестоимостью перевозок.

Переход на новую систему происходил в два этапа: с 1 июля 1967 года двухставочный тариф был введён для 30 тарифных позиций, а с 1 января 1974 г. – для всех остальных грузов

Разработчиками этой тарифной реформы стала группа учёных Отделения экономики ВНИИЖТ под руководством **А. В. Крейнина**. При разработке тарифа использовались методы расчёта себестоимости, предложенные **А.П. Абрамовым**.

Хусаинов Ф.И. Железнодорожные тарифы в СССР и России во второй половине XX - начале XXI вв. // Бюллетень транспортной информации. 2016. № 3. С.8-19.

(С) Хусаинов Ф.И.

Структура двухставочного тарифа

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

$$T = (a + b^* L), \qquad (1)$$

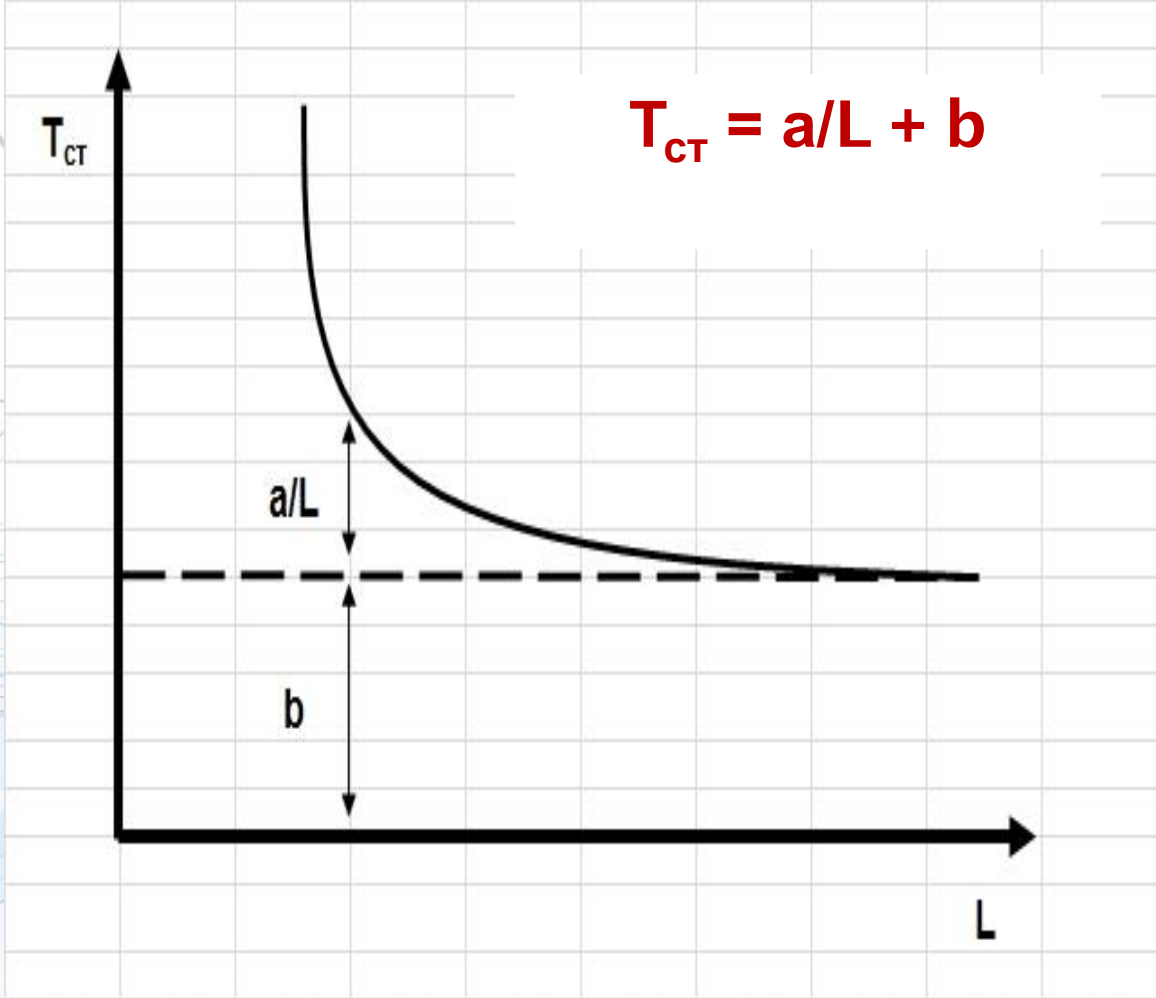
Где T – тариф (провозная плата), руб/т.;
a – ставка за начально-конечные операции, руб/т;
b – ставка за движенческие операции, руб/т-км;
L – расстояние перевозки, км.

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

$$T_{ст} = a/L + b, \qquad (2)$$

(С) Хусаинов Ф.И.

Зависимость тарифной ставки от расстояния перевозки



А.В. Крейнин

Двухставочная модель предложена и разработана сектором ценообразования и тарифов отделения экономики ВНИИЖТ под руководством А.В. Крейнина

(С) Хусаинов Ф.И.

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

Род груза	Доля транспортных затрат, в %
Продукты нефтедобычи	31,8 %
Продукты нефтепереработки	16,9 %
Каменный уголь	17,3 %
Черные и цветные металлы	82,0 %
Руда чёрных металлов	82,0 %
Цемент	14,4 %
Огнеупоры	10,7 %
Торф	11,2 %
Продукты лесоэксплуатации	28,0 %

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

(С) Хусаинов Ф.И.

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

Род груза	Себе-стоимость, коп. /10 т-км.	Доходная ставка, коп. /10 т-км.	Доходная ставка к себе-стоимости, в %
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

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

(С) Хусаинов Ф.И.

Динамика тарифов в 1990-е годы

Индексы инфляции (ИПЦ) и тарифов на грузовые железнодорожные перевозки (в разах 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

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

В таблицах приведены данные о динамике инфляции и железнодорожных тарифов, взятые из монографии д.э.н., Б.М. Лапидуса (в начале 2000 –х гг.- начальника департамента экономики МПС).

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.

(С) Хусаинов Ф.И.

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 Аксёненко**.

Н.Е. Аксёненко

Б.Е. Немцов

(С) Хусаинов Ф.И.

Часть 2. Современная тарифная система (1995-2020)

Некоторые определения

Железнодорожными грузовыми тарифами называется система цен, включающая утверждённые в установленном порядке платы, взимаемые за перевозку грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые при перевозках, а также правила их исчисления.

Сбор – не включённая в тариф ставка оплаты дополнительной операции или работы.

Тарифное руководство – систематизированное издание, в котором опубликованы утверждённые в установленном порядке, включённые в тариф цены на работы и услуги железнодорожного транспорта, сборы, порядок исчисления ставок платы за перевозки пассажиров, грузов, багажа, грузобагажа, пользование вагонами, контейнерами.

Железнодорожный тариф зависит от следующих параметров перевозки:

1) род груза;
2) расстояние перевозки;
3) род подвижного состава (и, иногда, от модели вагона);
4) принадлежности подвижного состава;
5) виду отправки (мелкая, повагонная, контейнерная, групповая, маршрутная);
6) скорость (грузовая, большая, пассажирская);
7) вид сообщения (внутригосударственное, международное) [примеры изменений 1998 г., унификации 2000-х годов и т.д.]
8) другие.

(С) Хусаинов Ф.И.

Реформа 1995 г.: тарифные классы

Коллективом специалистов ВНИИЖТ, на основе исследований, проведённых д.э.н. Л.А. Мазо были разработаны важные изменения в тарифной системе.

Пришло время отказаться от принципа себестоимости, как единственной основы тарифа и активно использовать принципы «ad valorem» или иначе говоря, сделать тарифы зависимыми от платёжеспособного спроса на перевозки, который различался у грузоотправителей разных грузов.

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

Л.А. Мазо,
д.э.н.,
Руководитель отделения экономики ВНИИЖТ,
затем – зам. директора ВНИИЖТ

(С) Хусаинов Ф.И.

Реформа 1995 г.: тарифные классы

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

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

Ко второму классу – относительно дешевые грузы с транспортной составляющей 8,0-15,0%, а так же продовольственные товары, имеющие более низкую долю транспортной составляющей в их цене - зерновые и зернобобовые культуры, продукты перемола (в т.ч. мука), удобрения, комбикорма, а так же нефть и нефтепродукты.

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

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».

(C) Кусаинов Ч.Н.

Что такое ЕТСНГ ?

Грузы, перевозимые железнодорожным транспортом, кодируют в соответствии с Единой тарифно-статистической номенклатурой грузов (ЕТСНГ) и Гармонизированной номенклатурой грузов (ГНГ) .

Длина кодового обозначения груза в ЕТСНГ составляет шесть знаков и имеет следующую структуру: две первые цифры - тарифная группа груза; третья цифра – номер позиции груза в тарифной группе; четвертая и пятая цифра – порядковый номер груза в тарифной позиции; шестая цифра - контрольное число.

Перечень грузов по тарифным группам, позициям и номерам грузов в позиции и алфавитный список грузов опубликованы в Прейскуранте № 10-01 «Тарифы на грузовые железнодорожные перевозки»(Тарифное руководство № 1), часть 1, издания 1989 г., а затем с изменениями и дополнениями в Сборнике правил перевозок и тарифов железнодорожного транспорта № 407 .

Контрольное число рассчитывается по Методике расчета и применения контрольных чисел для защиты кодов общероссийских классификаторов технико-экономической и социальной информации. Используется метод с модулем 11, весовой ряд 12345678910123 ...

П р и м е р . Рассчитаем контрольное число стали сортовой, код 324188.
Для этого умножаем пять цифр кода на весовой ряд.
Складываем результаты произведений и делим на 11, т.е. 3+4+12+4+40=63; 63:11=5 (8). Остаток деления и есть искомое контрольное число, которое и является шестой цифрой кода.
Допустим, при передаче кода груза переставлены ошибочно 2-я и 3-я цифры. Тогда при проверке будет получено:
Складываем результаты произведений и делим на 11. 3+8+6+4+40=61;
61:11=5 (6), число 6 ≠ 8 , что свидетельствует об ошибке в коде груза.

(С) Хусаинов Ф.И.

Тарифные классы: примеры

1 класс

- песок,
- камни природные строительные (в т.ч. щебень),
- гипс,
- известь,
- мел,
- промсырьё (в т.ч. клинкер),
- кирпич строительный,
- цемент,
- лесоматериалы,
- руда

0,55 - 0,75

2 класс

- зерновые и зернобобовые культуры,
- продукты перемола (в т.ч. мука),
- удобрения,
- комбикорма
- нефть и нефтепродукты
- материалы огнеупорные

1

3 класс

- чёрные металлы,
- прокат чёрных металлов (в т.ч. рельсы, трубы),
- цветные металлы,
- изделия из чёрных и цветных металлов,
- металлические конструкции,
- машины и оборудование,
- автомобили и их части,
- лом чёрных и цветных металлов,
- химикаты (кроме серы).

1,54 или 1,74

(С) Хусаинов Ф.И.

Иногда близкие по свойствам грузы принадлежат к различным тарифным классам

Номенклатура грузов плана и учёта погрузки	Груз по ЕТСНГ	Тарифный класс
24. Лесные грузы	Лесоматериалы круглые, кроме крепёжных (081)	1
	Лесоматериалы крепёжные (082)	1
	Пиломатериалы (091)	1
	Продукция шпалопиления (без пропитки) (092)	3
	Продукция шпалопиления (с пропиткой) (093)	3
	Фанера и шпон (094)	3
	Дома, постройки деревянные, их детали и узлы (121)	3
	…	
43. Остальные и сборные грузы	Прочая продукция лесной промышленности (111)	2
	Саженцы деревьев и кустарников, деревья срезанные (112)	2
	Тара деревянная новая (123)	3
	…	

Пример: изменение принадлежности к тарифным классам грузов группы «Нефть и нефтепродукты»

Груз по ЕТСНГ	Тарифный класс в 2003 г.	Тарифный класс в 2017 г.
Конденсат газовый	1	2*
Бензин стабильный газовый	1	2*
Нефть сырая	2	2
Бензин	2	2
Топливо дизельное	2	2
Мазут нефтяной и каменоугольный	2	2
Газойль	3	2**
Пек нефтяной	3	2**

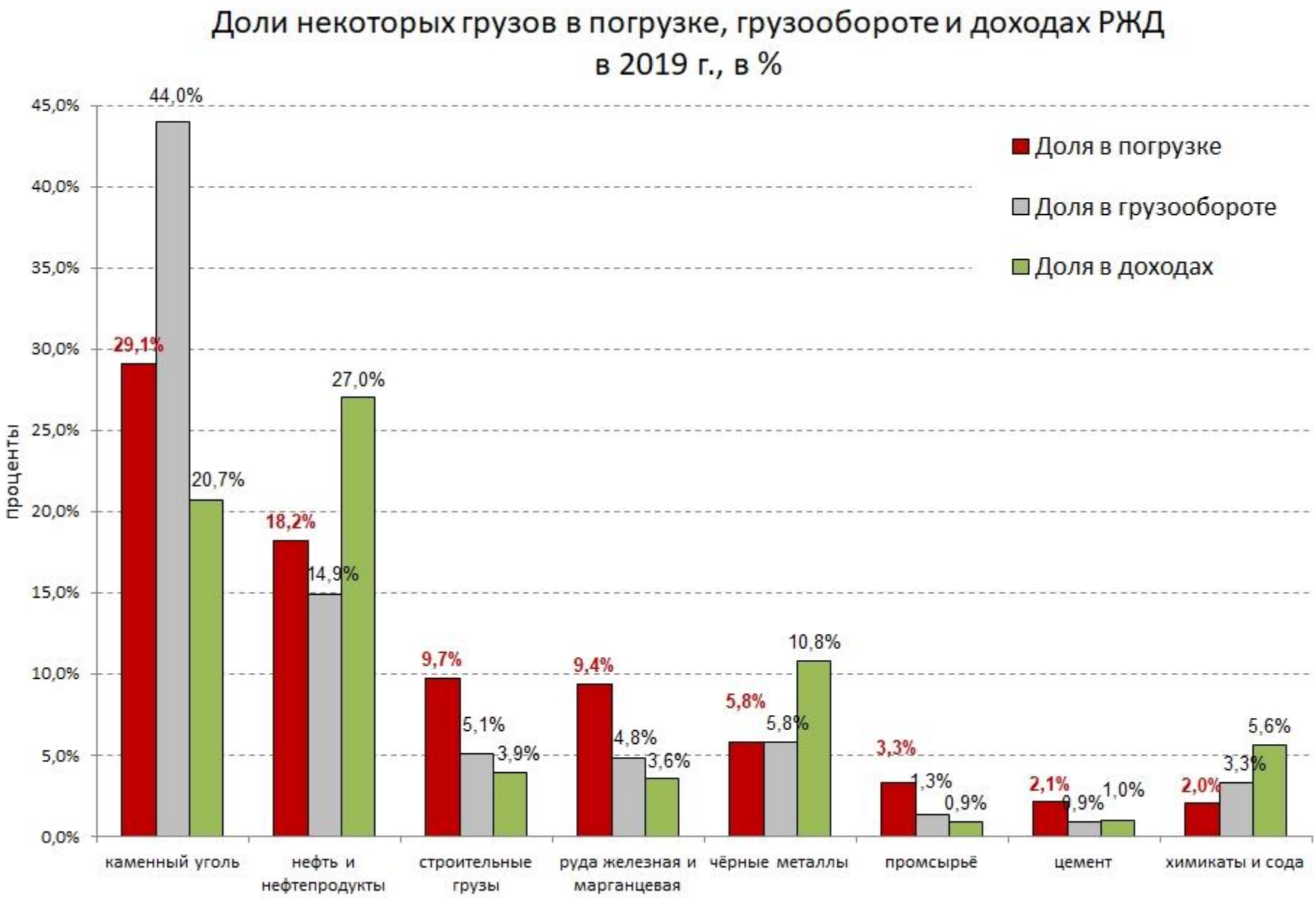
*Переведены из 1 во 2 тарифный класс с 01.02.2017 г. (Приказ ФАС России № 1841/16 от 26 декабря 2016 года).
**Переведены из 3 во 2 тарифный класс с 04.03.2017 г. (Приказ ФАС России № 77/17 от 31 января 2017 года).

Прим. Часть подгруппы ЕТСНГ 22600 «Газы энергетические (углеводородные и сжиженные)», по-прежнему отнесена к 1 тарифному классу, например 226117 Бензин нестабильный газовый, 226074 Газы углеводородные сжиженные, не поименованные в алфавите и т.д.

Тарифы на перевозки грузов разных тарифных классов - различны

Источник: расчёт по программе "Rail-Тариф", Прейскурант № 10-01

(С) Хусаинов Ф.И.

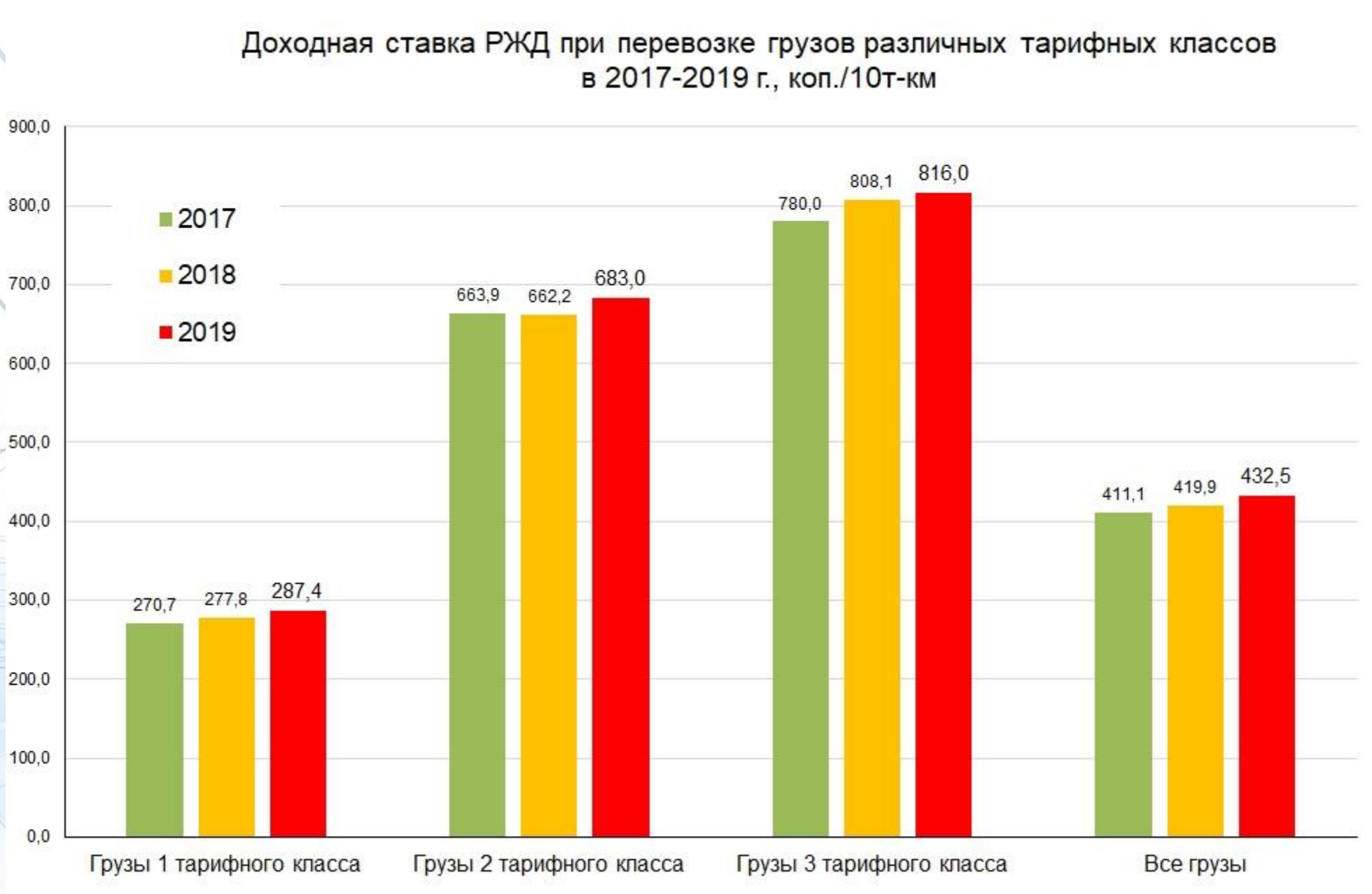


Источник: https://f-husainov.livejournal.com/719208.html

Источник: https://f-husainov.livejournal.com/719208.html

Источник: https://f-husainov.livejournal.com/719208.html

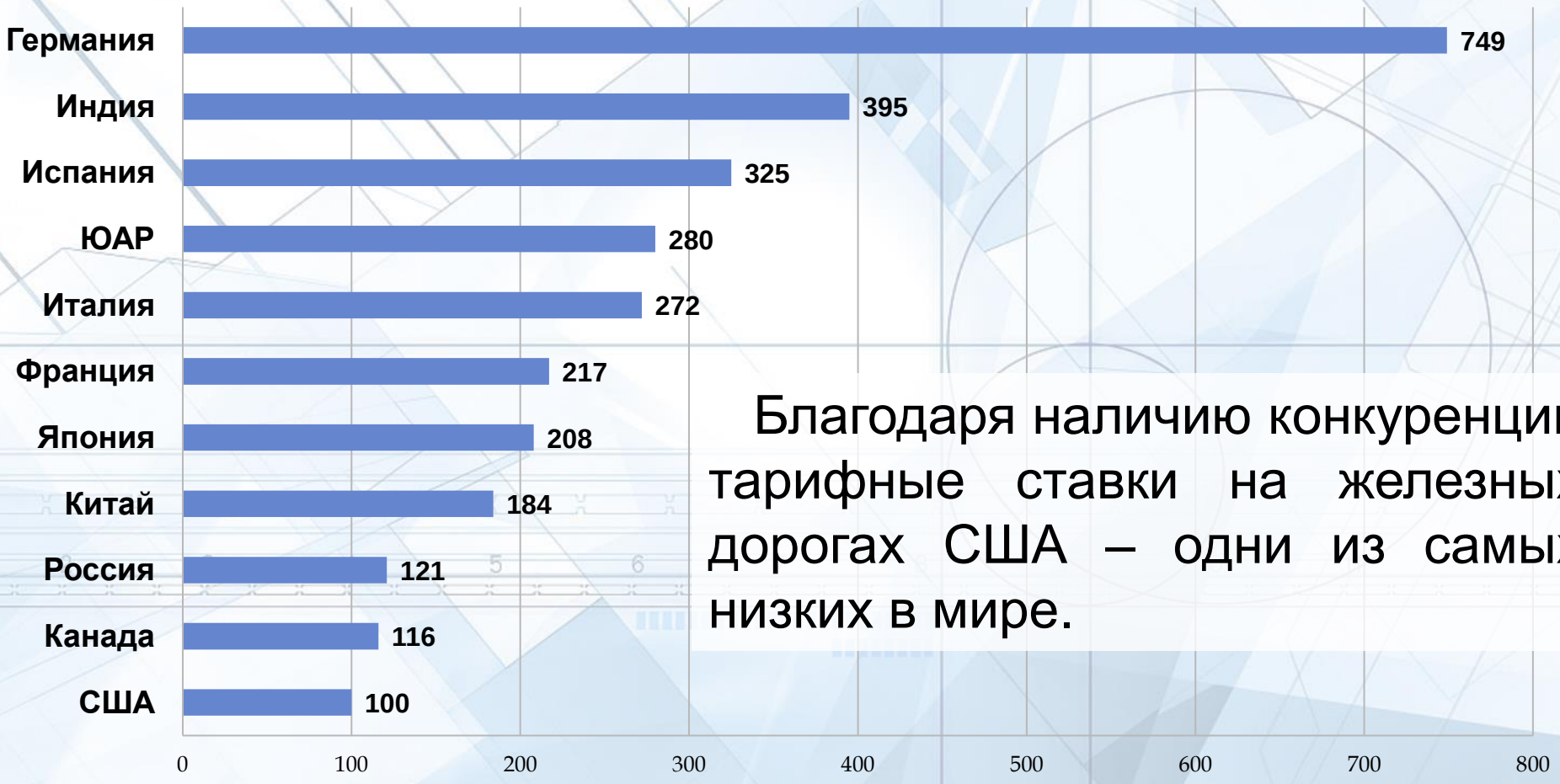
(С) Хусаинов Ф.И.



Источник: https://f-husainov.livejournal.com/719208.html

Сравнение доходных ставок в различных странах

(сопоставление по паритету покупательной способности, в процентах, США=100%)



Благодаря наличию конкуренции тарифные ставки на железных дорогах США – одни из самых низких в мире.

Источники: Americas Freight Reilroads: Global Leaders - AAR, ИПЕМ

(С) Хусаинов Ф.И.

Динамика уровня тарифов в различных странах

Источник: «Эксперт» № 27 от 8 июля 2013 г.

(С) Хусаинов Ф.И.

Грузовые тарифы в США не регулируются государством, но они зависят от соотношения спроса и предложения на данном участке или направлении.

Вот как описывает ситуацию с железнодорожными тарифами в США профессор Доминик Арментано:

… тарифы на перевозку из Кливленда в Нью-Йорк были ниже, чем на перевозку из Титусвилля в Нью-Йорк, хотя в первом случае расстояние было на сто миль больше, чем во втором: всё зависело от состояния спроса и предложения в обоих районах. Само по себе расстояние, как и технология, не имеет большого значения в экономике; стоимость услуг определяется соотношением спроса и предложения в любой конкретный момент.

Д. Арментано
«Антитраст против конкуренции»

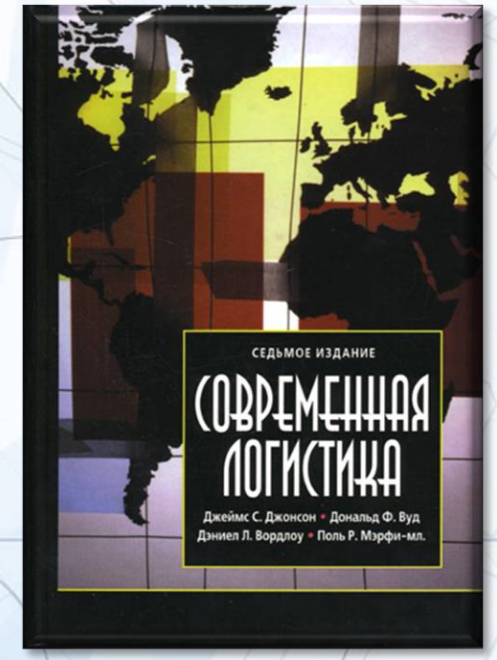
Источник: Арментано Д. Антитраст против конкуренции – М.: ИРИСЭН, АльпинаБизнес Букс, 2005. – 432 с.

(С) Кулешов В.В.

В одном из самых популярных в США учебников по логистике (Дж.Джонсона, Д.Вуда и др.) авторы учат американских студентов (и это касается не только железнодорожного, а всех видов транспорта):

…цена перевозки для каждого рейса всегда может стать предметом переговоров, т.к. цена является функцией спроса и предложения на транспортировку. Например, если спрос на перевозку свежих продуктов к востоку от Калифорнии повышается, то там тарифная ставка в шесть раз выше, чем за аналогичную перевозку с Запада в Калифорнию.

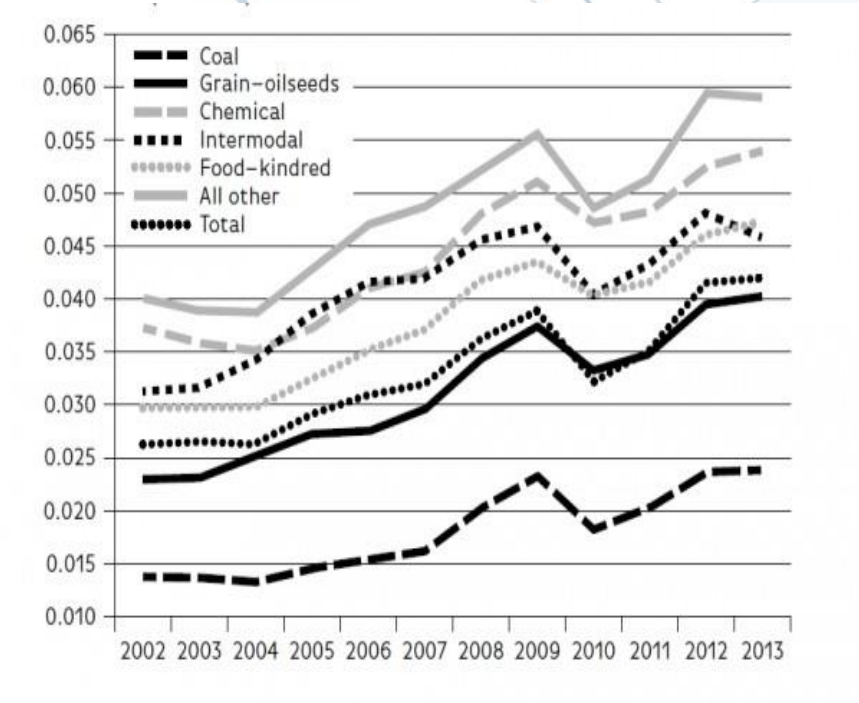
Джонсон Дж., Вуд Д. и др.«Современная логистика»



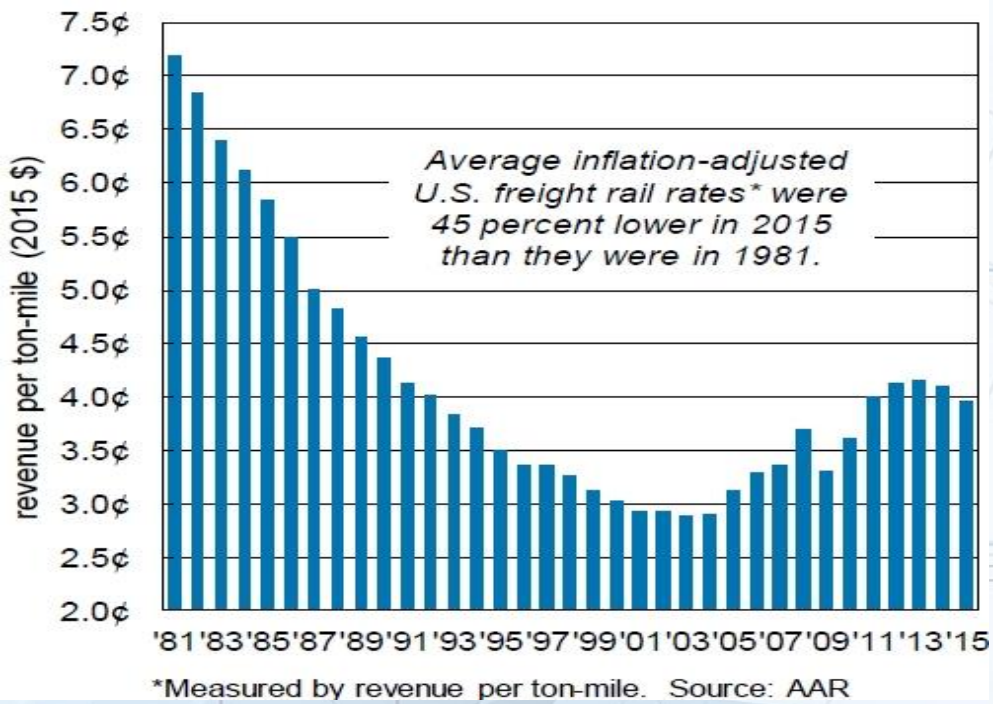
Обратите внимание, что это цитата не из статьи радикальных либертарианцев, это **стандартный** американский вузовский учебник. Так там учат студентов.

(С) Хусаинов Ф.И.

Динамика доходных ставок железных дорог США (1 класса) , долл за тонно-милю



Источник: Special Report 318: Modernizing Freight Rail Regulation [http://onlinepubs.trb.org/onlinepubs/sr/sr318.pdf]



Источник: Transportation research board special report 318. Modernizing freight rail regulation – Washington, D.C., 2015. 279 p.

(С) Хусаинов Ф.И.

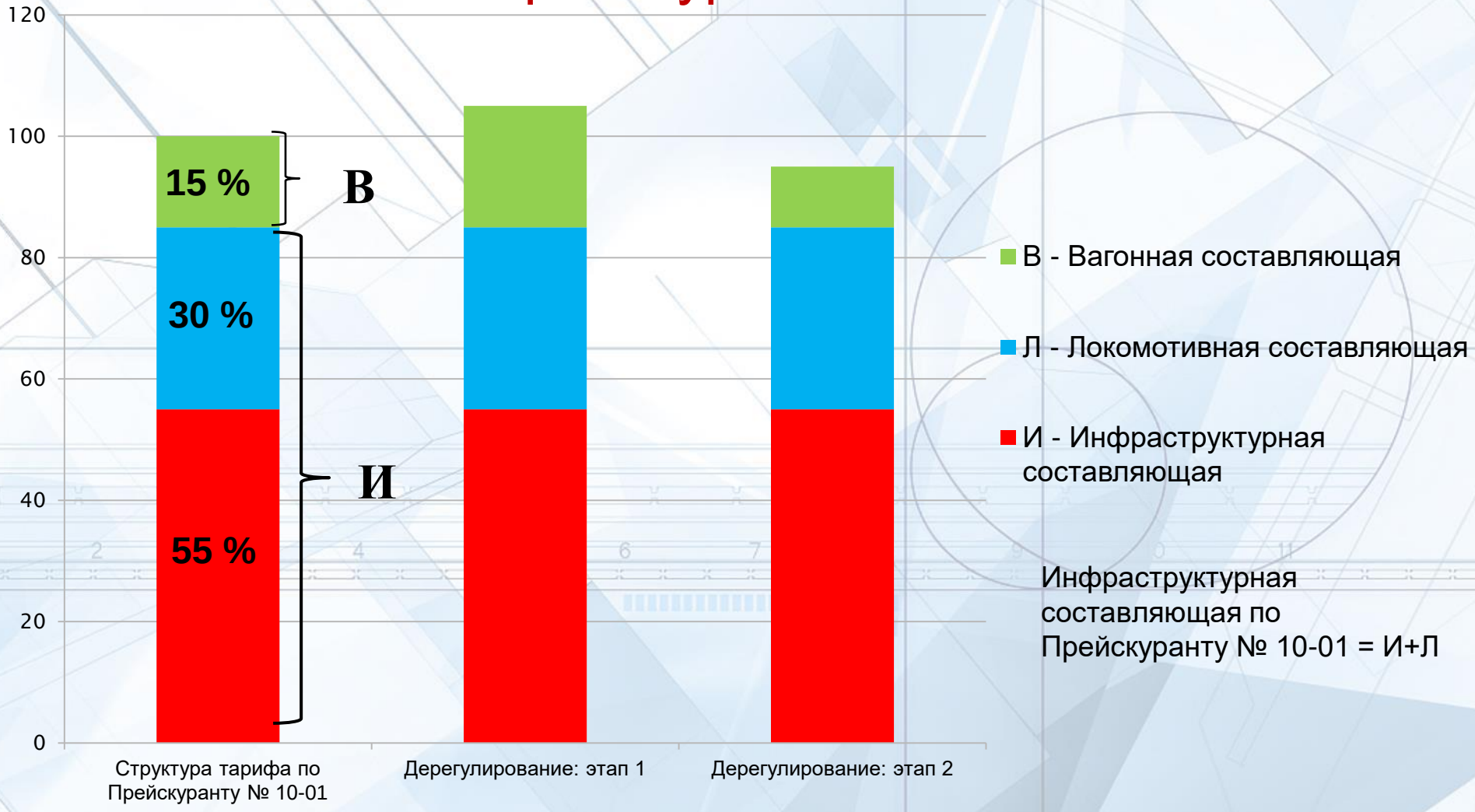
Тарифная революция 2003 г.

В 2003 г. Был принят новый «Прейскурант № 10-01».

Л.А. Мазо - доктор экон. наук, разработчик ныне действующего «Прейскуранта № 10-01»; с 1992 г. зав. отделением экономики и финансов ВНИИЖТ, с 2001 по 2008 гг. заместитель директора ВНИИЖТ.

(С) Хусаинов Ф.И.

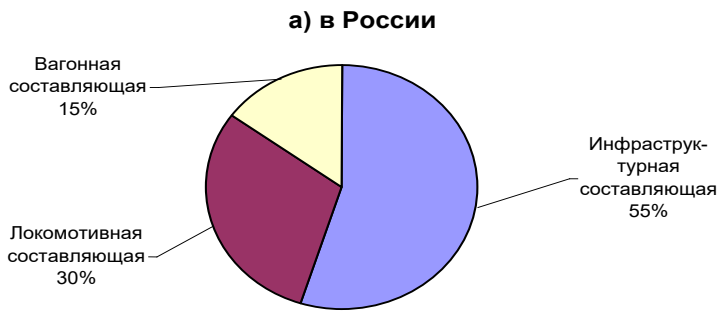
Структура грузового тарифа в Прейскуранте 2003 г.

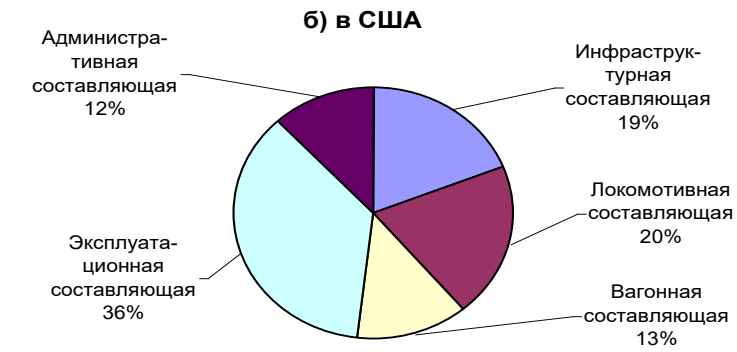


Инфраструктурная составляющая по Прейскуранту № 10-01 = И+Л

Подробнее см. Хусаинов, Ф. И. Реформа железнодорожной отрасли в России: проблемы незавершённой либерализации: монография. – М.: Издательский Дом «Наука», 2015. – 272 с.

Структура тарифа





Средняя вагонная составляющая, как было объявлено должна составить примерно 15 %.

Но по различным родам подвижного состава эта величина различалась (например, по цистернам она составило около 25 %).

См.: Хусаинов, Ф. И. Экономические реформы на железнодорожном транспорте: монография. – М.: Издательский Дом «Наука», 2012. – 192 с. Хусаинов, Ф. И. Реформа железнодорожной отрасли в России: проблемы незавершённой либерализации: монография. – М.: Издательский Дом «Наука», 2015. – 272 с.

Формула тарифа

а) инфраструктурная составляющая)

$$T_и=(a_и + b_и * L) * K_l * K_{отп} * K_{кл} * K_{род} * K_{доп} * K_{инд}$$

где
a-ставка за начально-конечные операции;
b – ставка за движенческие операции;
K_l – коэффициент за расстояние перевозки;
$K_{отп}$ – коэффициент за вид отправки
$K_{кл}$ – коэффициент за класс груза
$K_{род}$ - коэффициент за род груза
$K_{инд}$ – коэффициент индексации

б) вагонная составляющая (для парка РЖД)

$$T_в=(a_в + b_в * L) * K_l * K\ инд$$

(С) Хусаинов Ф.И.

Инфраструктурная и вагонная составляющие в Прейскуранте № 10-01

Прейскурант № 10-01 применяется на всех участках инфраструктуры ОАО «РЖД», является обязательным и единым для всех пользователей услугами железнодорожного транспорта.

В прейскуранте предусмотрено разделение тарифа на **две составляющие**:

- – за использование инфраструктуры и локомотивов федерального железнодорожного транспорта;
- – за использование вагонного парка железных дорог.

Тариф за инфраструктуру и локомотивы включает затраты на их содержание и возмещает расходы станций отправления и назначения грузов (начальная и конечная операции) и расходы по перемещению вагонов в поездах и обработке их в пути следования (движенческие операции).

К тарифным ставкам за движенческие операции применен поправочный коэффициент, корректирующий их значения в зависимости от расстояния перевозки и учитывающий изменение себестоимости перевозок с учетом доли пробега груза в составе сборных и передаточно-вывозных поездов, а также количество переработок вагонов на технических станциях в расчете на один километр пробега.

Вагонная составляющая включает затраты по техническому обслуживанию, ремонтам и амортизации с рентабельностью, обеспечивающей заинтересованность инвесторов в приобретении и обновлении вагонного парка. Выделение вагонной составляющей позволяет развиваться рынку частных перевозчиков и способствует повышению доходности перевозок ряда грузов, осуществляемых на условиях скидок.

Подробнее см.: Хусаинов, Ф. И. Экономические реформы на железнодорожном транспорте: монография. – М.: Издательский Дом «Наука», 2012. – 192 с. Хусаинов, Ф. И. Реформа железнодорожной отрасли в России: проблемы незавершённой либерализации: монография. – М.: Издательский Дом «Наука», 2015. – 272 с. Хусаинов Ф.И. Ценообразование на железнодорожном транспорте. История железнодорожных грузовых тарифов в России- М.: Московский государственный университет путей сообщения, 2017. – 102 с

Тарифные руководства № 1-4

Все действующие железнодорожные тарифы на перевозку грузов помещены в Прейскуранте № 10-01 «Тарифы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами» (**Тарифное руководство № 1**, часть 1 и часть 2).
В части 1 приведены правила применения тарифов.
В части 2 помещены расчетные таблицы плат за перевозки грузов по поясам тарифных расстояний. В пределах одного пояса сумма платы не зависит от фактического расстояния перевозки грузов.

В **Тарифном руководстве № 2** помещены Правила применения ставок платы за пользование вагонами и контейнерами федерального железнодорожного транспорта, приведены таблицы базовых ставок, коэффициентов дифференциации и расчетных размеров платы.

В **Тарифном руководстве № 3** помещены Правила применения сборов за дополнительные операции, связанные с перевозкой грузов на федеральном железнодорожном транспорте.

Тарифное руководство № 4 состоит из трех книг (1, 2, 3) и предназначено для определения тарифных расстояний перевозки пассажиров, грузов и багажа в границах железнодорожных администраций, входящих в Совет по железнодорожному транспорту государств-участников содружества, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики

(С) Хусаинов Ф.И.

Тарифное руководство № 4

.

Книга 1. Тарифные расстояния между станциями на участках железных дорог. В таблицах помещены поучастковые тарифные расстояния от каждого пункта до ближайших к ним узлов. Все станции, другие раздельные и пассажирские остановочные пункты расположены последовательно в географическом порядке. Против каждого пункта проставлен его номер (код) по данным единой системы кодирования раздельных и пассажирских остановочных пунктов.

Книга 2 состоит из двух частей, публикуемых отдельно.

Часть 1. Алфавитный список железнодорожных станций. Включает в себя четыре раздела: алфавитный список раздельных пунктов; строящиеся железнодорожные линии, открытые для временной эксплуатации и включенные в прямое сообщение; алфавитный список речных и морских портов и пунктов, включенных в прямые смешанные железнодорожно-водные сообщения, а также пунктов перевалки грузов с железных дорог на водные пути и обратно; алфавитный список городов, названия которых не совпадают с названиями расположенных на их территории железнодорожных станций, городов, тяготеющих к железнодорожным станциям, и примерное расстояние между ними.

После наименования каждого пункта в алфавитных списках приведены условные обозначения, характеризующие коммерческие операции, выполняемые на них, сокращенное наименование дороги и указаны страницы и строки книги 1, где помещен данный пункт (в таблицах отправления и прибытия), расстояния до ближайших транзитных пунктов, шестизначный код, присвоенный раздельным пунктам.

Часть 2. Алфавитный список пассажирских остановочных пунктов и платформ.

Книга 3. Тарифные расстояния между транзитными пунктами. Содержит перечень транзитных пунктов и таблицы тарифных расстояний между ними в границах железнодорожных администраций в алфавитном порядке (начиная с Азербайджанской дороги, затем Армянской и т.д.)

(С) Хусаинов Ф.И.

Общие принципы системы грузовых тарифов

Таким образом, основные принципы, лежащие в основе железнодорожных грузовых тарифов следующие:

- Тарифные ставки формируются на основе среднесетевой себестоимости перевозок грузов;
- В основе тарифных ставок лежит т.н. «двухставочная модель», в которой одно часть восполняет расходы на начально-конечные операции (за тонну), а другая – на движенческие операции (за тонно-км):
- Начиная с 2003 года тариф состоит из вагонной составляющей и инфраструктурной составляющей (последняя включает «локомотивную» и «инфраструктурную» составляющие). Вагонная составляющая – дерегулирована (для приватных вагонов);
- Плата взимается в зависимости от рода груза, веса груза нетто, рода подвижного состава, расстояния (дальности) перевозки и ряда других параметров;

(С) Хусаинов Ф.И.

Индексация тарифов Прейскуранта № 10-01 в 2004-2015 гг

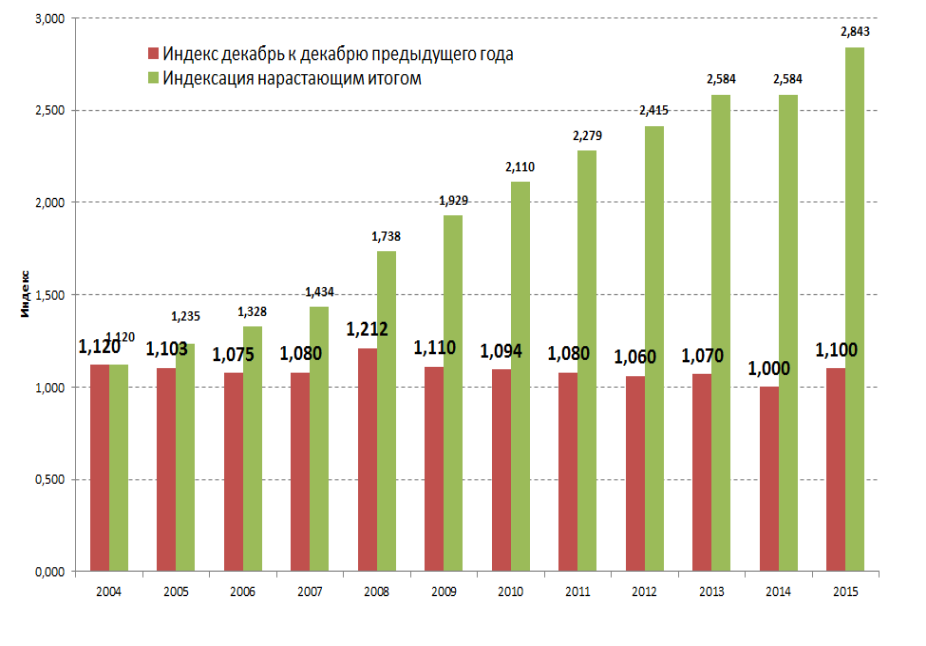
Год	Даты индексации	Общая индексация (коэффициент к уровню предыдущей индексации)	в том числе, по направлениям		
			Внутри-российские перевозки	Экспорт и импорт через российские порты	Экспорт и импорт через погран-переходы
2004	с 01.01.2004 г.	1,120	1,120	1,120	1,120
2005	с 01.01.2005 г.	1,080	1,125	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

Источник: Хусаинов Ф. И. Реформа железнодорожной отрасли в России: проблемы незавершённой либерализации. Монография. Издательский Дом "Наука", 2015. 272 с. (по данным РЖД, ФСТ); Хусаинов Ф.И. Ценообразование на железнодорожном транспорте. История железнодорожных грузовых тарифов в России- М.: Московский государственный университет путей сообщения, 2017. – 102 с

(С) Хусаинов Ф.И.

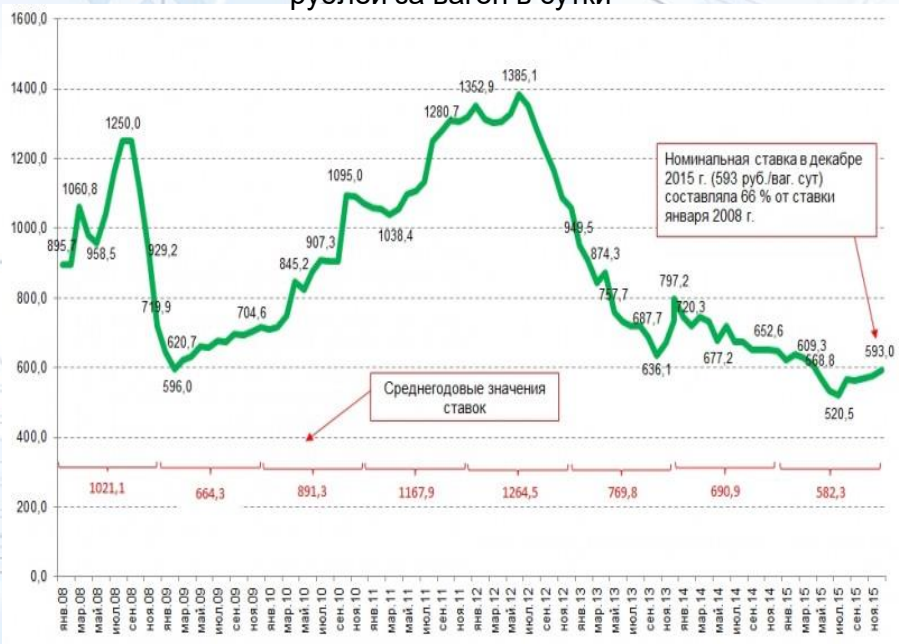
Регулируемые и нерегулируемые тарифы: два мира два Шапиро

Индексация тарифов Прейскуранта № 10-01 в 2004-2015 гг.



Источник: РЖД, ФСТ

Динамика средневзвешенной ставки аренды вагона с января 2008 г. по декабрь 2015 г, рублей за вагон в сутки

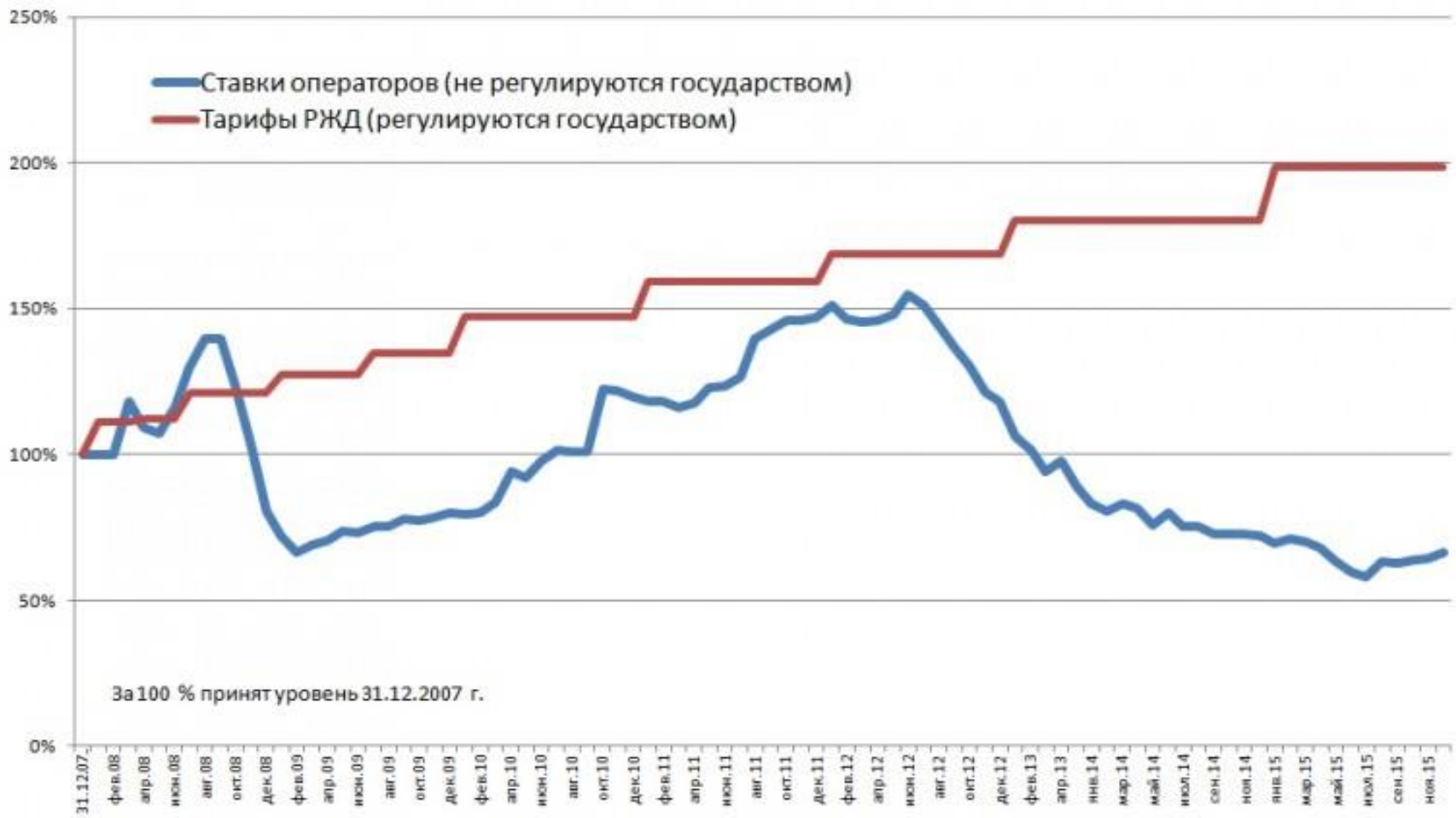


Источник: Хусаинов Ф. И. Экономическая статистика железнодорожного транспорта. Очерки. Издательский Дом "Наука", 2016. 100 с. (по данным сайта «Промышленные грузы»)

См. подробнее: Хусаинов Ф. И. Ценообразование на железнодорожном транспорте. История железнодорожных грузовых тарифов в России. Московский государственный университет путей сообщения, 2017.-102 с.: Хусаинов Ф. И. Нужно ли регулировать тарифы операторов? // РЖД-Партнер. 2016. № 7. С. 26-27.

(С) Хусаинов Ф.И.

Динамика средних ставок операторов и индексации тарифов РЖД с января 2008 г. по декабрь 2015 гг.



Источники: ФСТ, РЖД, СОЖТ, «Промышленные грузы».

См. подробнее: Хусаинов Ф. И. Ценообразование на железнодорожном транспорте. История железнодорожных грузовых тарифов в России. Московский государственный университет путей сообщения, 2017.-102 с.: Хусаинов Ф. И. Нужно ли регулировать тарифы операторов? // РЖД-Партнер. 2016. № 7. С. 26-27.

(С) Хусаинов Ф.И.

Небольшая «врезка»: как и почему менялись ставки операторов?

(С) Хусаинов Ф.И.

Производство грузовых вагонов в России в 1992-2017 гг, тыс. единиц

Продолжать производить вагоны на уровне пиковых значений 2011-2012 г. – не получится. Поэтому перед вагоностроителями встал вопрос: как поддержать высокий уровень производства? И был выбран вариант- обратиться к государству, что бы оно своими решениями создало искусственный спрос на продукцию вагоностроения путём радикального сокращения срока службы вагонов и запрета продления срока службы (которое было возможным до 1 августа 2014 года).

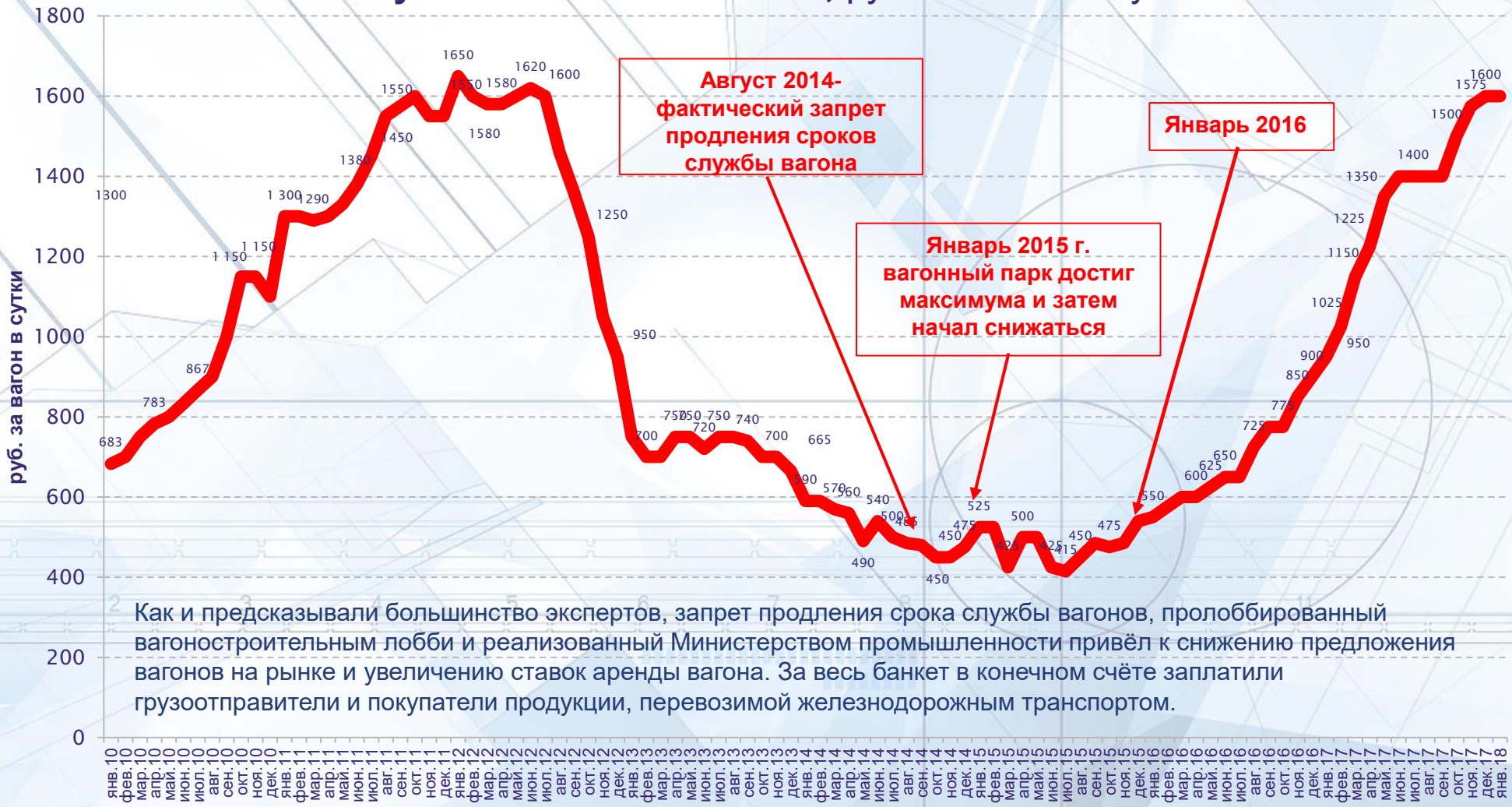
Источник: Росстат

Динамика парка грузовых вагонов в России в 2001-2017 гг.*, тыс. единиц

* по состоянию на декабрь соответствующего года

Источник: РЖД

Помесячная динамика среднесуточной ставки аренды полувагона за 2010-2017 гг., руб. за вагон в сутки



Как и предсказывали большинство экспертов, запрет продления срока службы вагонов, пролоббированный вагоностроительным лобби и реализованный Министерством промышленности привёл к снижению предложения вагонов на рынке и увеличению ставок аренды вагона. За весь банкет в конечном счёте заплатили грузоотправители и покупатели продукции, перевозимой железнодорожным транспортом.

Источник: экспертные оценки (2010), «Промышленные грузы» (2011-2017)

(C) Хусаинов Ф.И.

Но вернёмся от рынка операторов к тарифам РЖД

(С) Хусаинов Ф.И.

Пример. Как индексируют тарифы?

Опубликован подписанный приказ ФАС России №1482/18 от 30.10.2018 г., из которого становится ясным один из трёх элементов предстоящей индексации тарифов на 2019 год: базовая индексация на 2019 г. составит +3,6 %.
Индекс на 2018 год, объявленный прошлогодним приказом ФАС Росии № 1687/17 от 18.12.2017 г. составляет 4,0937; индекс, объявленный упомянутым выше приказом № 1482/18 от 30.10.2018 г. составляет 4,2370. Поделив вторую цифру на первую получим:
4,2370 / 4,0937 = 1,035 или +3,5 %.

Затем, вспоминаем, что приказом ФАС России № 997/18 от 13.07.2018 г. коэффициент "для финансирования мероприятий по компенсации расходов, связанных с корректировкой налогового законодательства РФ" заменён с 1,44% на 1,5 %.

Тогда получаем: 1,035* (1,015/1,0144)= 1,035*1,00059 = 1,0356 или, округляя, +3,6%.

Но базовая индексация - это ещё не всё. Согласно протоколу заседания Правительства РФ № 32 от 08.11.2018 г. были приняты несколько решений, которые пока отсутствуют в виде подписанного приказа ФАС, но которые, судя по информации из СМИ, с вероятностью 99% будут подписаны именно в таком виде, в каком они заявлены в протоколе совещания правительства (хотя были в истории случаи, когда на участке между поручением правительства и итоговым приказом, кое-что менялось).

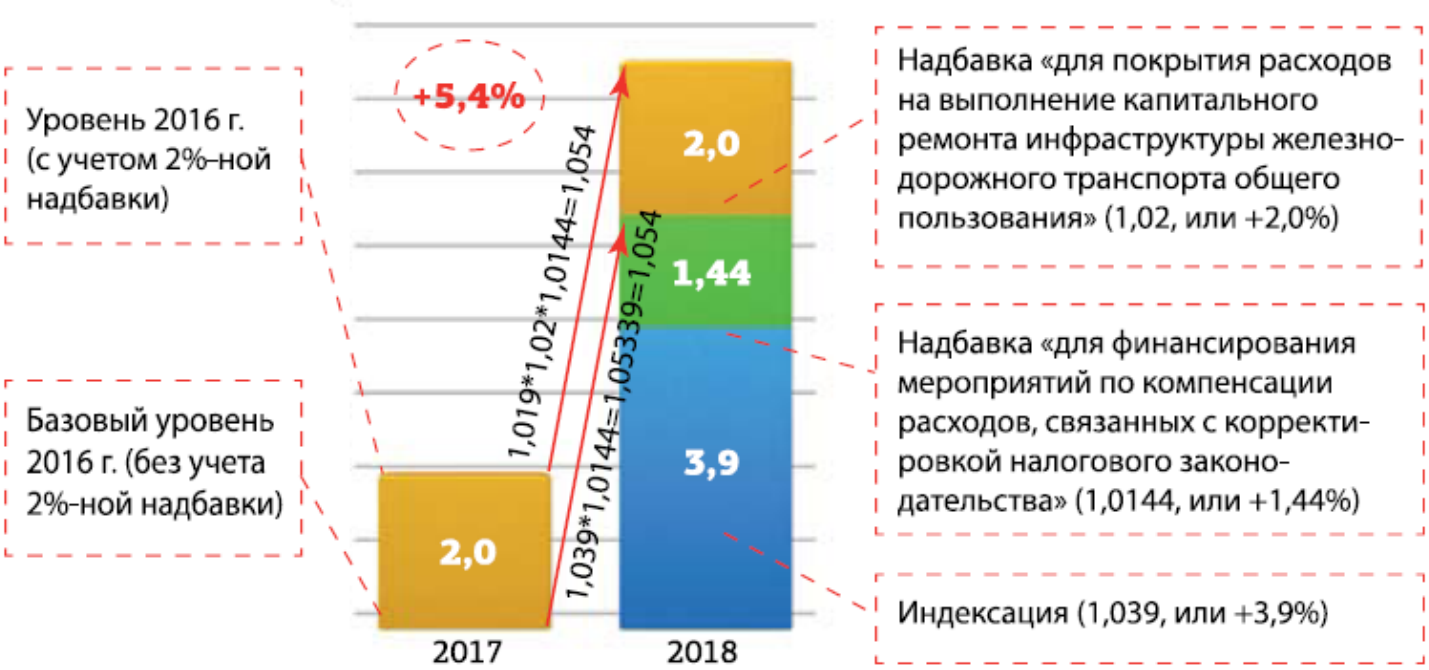
В частности, это следующие решения:
- коэффициент 1,06 к тарифам на порожний пробег полувагонов (т.е. общий рост тарифа для порожнего пролбега полувагонов может составить 1,0356*1,06=1,0977 или +9,8%)
- коэффициент к тарифам на перевозку экспортных грузов (за исключением нефтяных грузов и алюминия) до 2025 года в размере 1,08. Причём, если в последние годы повышение экспортных тарифов производилось в рамках тарифного коридора, без имплементации этих коэфициентов в "тело" Прейскуранта № 10-01, то сейчас обсуждается внесение этого коээфициента напрямую в Прейскурант.

Для большинства грузов коэффициент 1,08 и так действует, так что прироста "год к году" этот пункт не даст, это повышение ввели временно, и при условии, что оно временное с ним все согласились, но постепенно временное решение становится постоянным; но в проигрыше, судя по всему останутся грузоотправители угля, поскольку, если сейчас у них фактически этой экспортной надбавки нет (там повышающий коэффициент компенсирован понижающим и индекс для экспорта равен 1,0), то теперь она появится и для них рост тарифов составит: 1,035*(1,015/1,0144)*(1,08/1,0)= 1,035*1,00059*1,08 = 1,118459 или рост +11,85 %

(С) Хусаинов Ф.И.

Пример. Как индексируют тарифы? (2) (продолжение)

Рис. 1. Схематичная иллюстрация роста тарифов в 2018 г. по сравнению с 2017 г.



Источник: Хусаинов Ф.И. Какой ты, долгосрочный тариф? // РЖД-Партнёр. 2018. № 15-16. С.30-32.

См. о происхождении «надбавок» так же: Хусаинов Ф. И. О долгосрочной динамике железнодорожных грузовых тарифов на 2019-2023 гг. // Экономика железных дорог. 2018. № 10. С. 12-19.; Хусаинов Ф. И. Железнодорожные грузовые тарифы в 2019 году // Экономика железных дорог. 2019. № 1. С. 75-82.

(С) Хусаинов Ф.И.

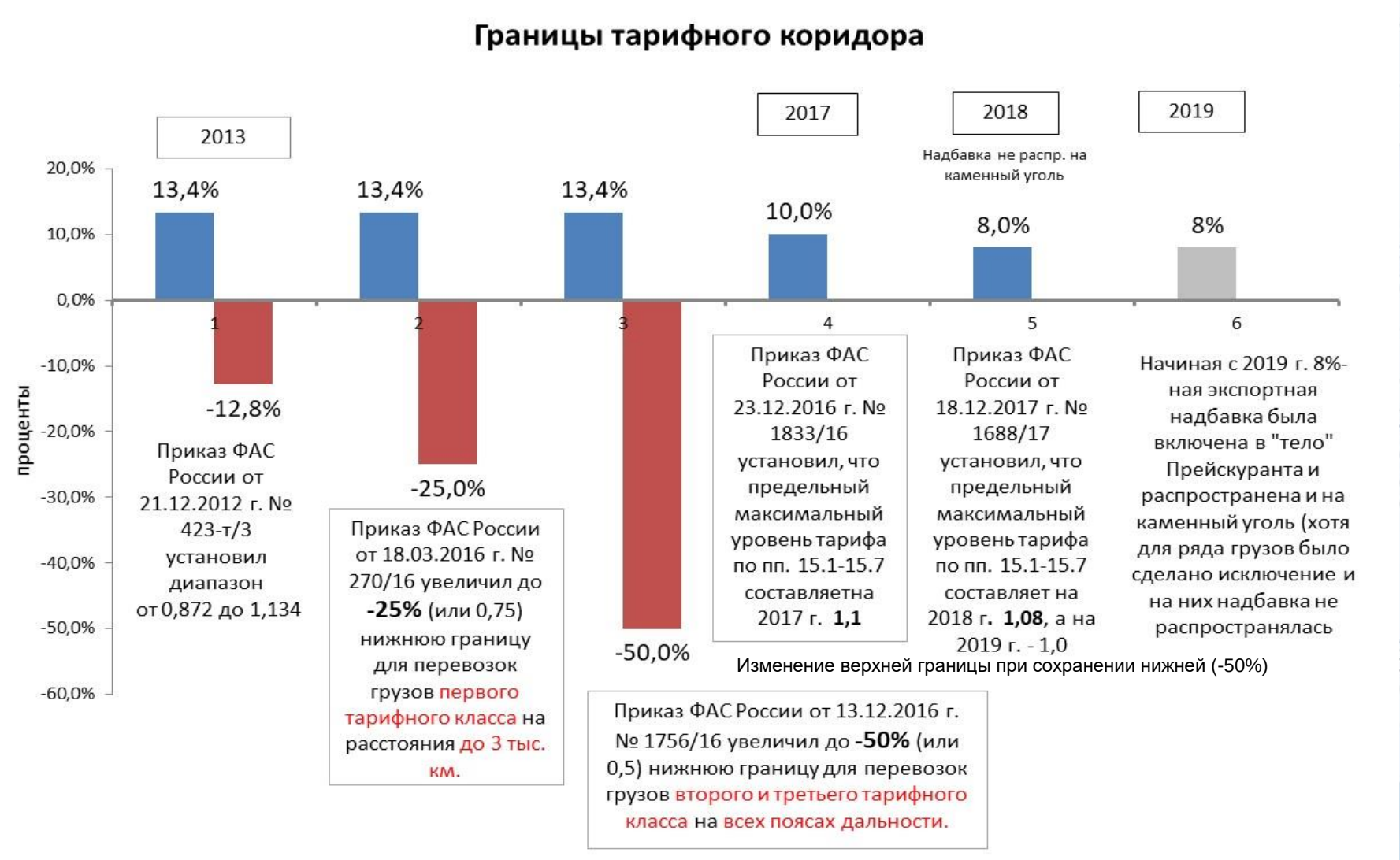
Тарифный коридор

- Приказ ФСТ России от 18.12.2012 N 397-т/2 (ред. от 13.07.2018) «Об утверждении Методики определения ценовых пределов (максимального и минимального уровней) тарифов на услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов организациями железнодорожного транспорта» (Зарегистрировано в Минюсте России 29.12.2012 N 26460)
- Приказ ФСТ России от 18.12.2012 N 398-т/3 (ред. от 13.07.2018) «Об утверждении Правил и условий применения (установления, изменения) уровня тарифов на услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов в рамках ценовых пределов (максимального и минимального уровней)» (Зарегистрировано в Минюсте России 29.12.2012 N 26458)
- Приказ ФСТ России от 21.12.2012 N 423-т/3 (ред. от 13.07.2018) «Об установлении ценовых пределов (максимального и минимального уровней) тарифов на услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов для среднесетевых условий» (Зарегистрировано в Минюсте России 29.12.2012 N 26457)
- ~~Распоряжение ОАО "РЖД" от 20 мая 2013 г. N 1147р «О порядке подготовки и принятия решений ОАО "РЖД" об установлении (изменении) уровня тарифов, сборов и платы в рамках ценовых пределов, установленных федеральным органом исполнительной власти по регулированию естественных монополий»~~ (**отменено**)
- Распоряжение ОАО "РЖД" от 15.11.2016 N 2314р (ред. от 18.10.2019) «О порядке подготовки принятия решений ОАО "РЖД" об установлении (изменении) уровня тарифов, сборов и платы за грузовые перевозки железнодорожным транспортом общего пользования в рамках ценовых пределов, установленных федеральным органом исполнительной власти по регулированию естественных монополий» (вместе с "Регламентом подготовки и принятия решений ОАО "РЖД" об установлении (изменении) уровня тарифов, сборов и платы за грузовые перевозки железнодорожным транспортом общего пользования в рамках ценовых пределов, установленных федеральным органом исполнительной власти по регулированию естественных монополий").

См. Хусаинов Ф. И. Ценообразование на железнодорожном транспорте. История железнодорожных грузовых тарифов в России. Московский государственный университет путей сообщения, 2017.-102 с.

(С) Хусаинов Ф.И.

Тарифный коридор (2)



См. так же: Хусаинов Ф. И. О долгосрочной динамике железнодорожных грузовых тарифов на 2019-2023 гг. // Экономика железных дорог. 2018. № 10. С. 12-19.; Хусаинов Ф. И. Железнодорожные грузовые тарифы в 2019 году // Экономика железных дорог. 2019. № 1. С. 75-82.; Хусаинов Ф.И. Какой ты, долгосрочный тариф? // РЖД-Партнёр. 2018. № 15-16. С.30-32.

(c) Хусаинов Ф.И.

Долгосрочное тарифообразование: формула ФАС

МИНИСТЕРСТВО ЮСТИЦИИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ЗАРЕГИСТРИРОВАНО
Регистрационный № 51791
от "06" августа 2018 г.

ФЕДЕРАЛЬНАЯ АНТИМОНОПОЛЬНАЯ СЛУЖБА

ПРИКАЗ

13.07.2018 № 997/18

Москва

О внесении изменений в отдельные приказы ФСТ России и ФАС России по вопросам долгосрочного государственного регулирования тарифов на услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов и услуги по использованию железнодорожной инфраструктуры общего пользования при грузовых перевозках

В соответствии со статьями 4 и 6 Федерального закона от 17 августа 1995 года № 147-ФЗ «О естественных монополиях» (Собрание законодательства Российской Федерации, 1995, № 34, ст. 3426; 2001, № 33 (часть I), ст. 3429; 2002, № 1 (часть I), ст. 2; 2003, № 2, ст. 168; № 13, ст. 1181; 2004, № 27, ст. 2711; 2006, № 1, ст. 10; № 19, ст. 2063; 2007, № 1 (часть I), ст. 21; № 43, ст. 5084; № 46, ст. 5557; 2008, № 52 (часть I), ст. 6236; 2011, № 29, ст. 4281; № 30 (часть I), ст. 4590; ст. 4596; № 50, ст. 7343; 2012, № 26, ст. 3446; № 31, ст. 4321; № 53 (часть I), ст. 7616; 2015, № 41 (часть I) ст. 5629; 2017, № 31 (часть I), ст. 4754; ст. 4828), пунктом 10 Положения о государственном регулировании тарифов, сборов и платы в отношении работ (услуг) субъектов естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок, утвержденного постановлением

Индекс изменения тарифов, сборов и платы на услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов и услуги по использованию железнодорожной инфраструктуры общего пользования при грузовых перевозках на год t+1 периода 2019 – 2025 годов ($I_{t+1}^{груз}$) определяется, по следующей формуле:

$$I_{t+1}^{груз} = \frac{ИПЦ_{t-1} + ИПЦ_t + ИПЦ_{t+1} + ИПЦ_{t+2}}{4} / 100 - 0{,}001, \quad (50);$$

где:

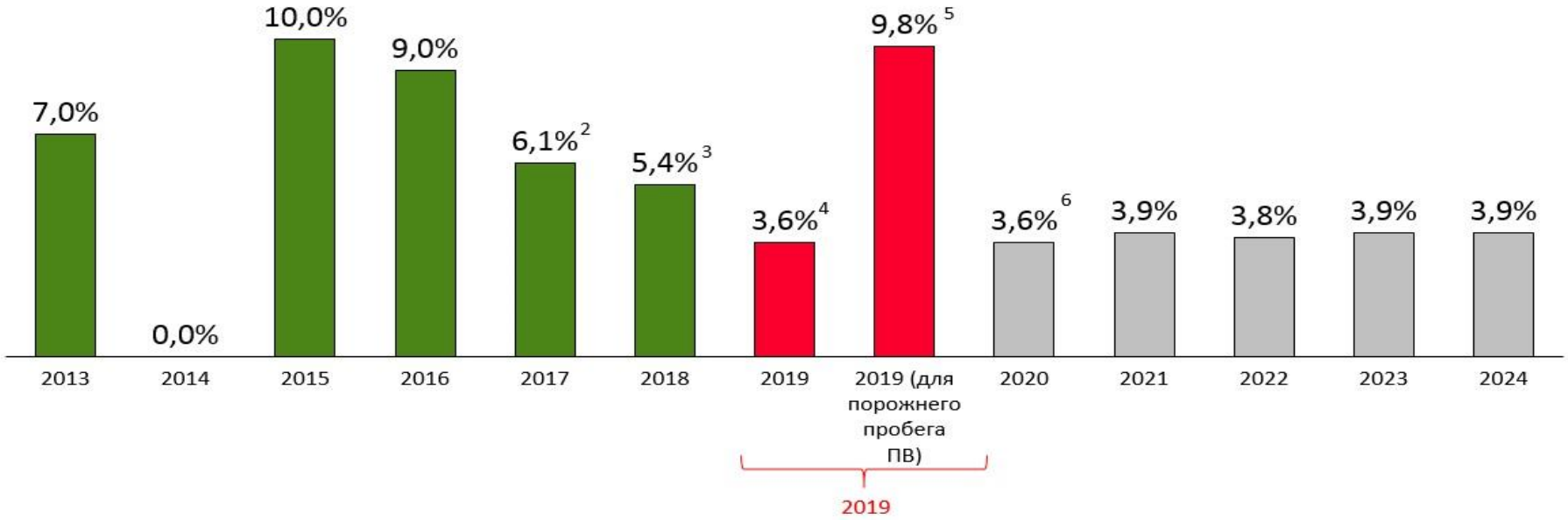
$ИПЦ_{t-1}$ – фактический индекс потребительских цен за год t-1, предшествующий году t принятия тарифного решения (в среднем за год), определяемый по данным Федеральной службы государственной статистики Российской Федерации, %;

$ИПЦ_t$ – индекс потребительских цен, прогнозируемый на текущий год t (в среднем за год), в соответствии с актуальным на дату принятия тарифного решения прогнозом социально-экономического развития Российской Федерации

См. Хусаинов Ф. И. О долгосрочной динамике железнодорожных грузовых тарифов на 2019-2023 гг. // Экономика железных дорог. 2018. № 10. С. 12-19.; Хусаинов Ф.И. Какой ты, долгосрочный тариф? // РЖД-Партнёр. 2018. № 15-16. С.30-32.

Долгосрочное тарифообразование (по данным на конец 2018 г.)

Динамика темпов прироста тарифов РЖД на грузовые железнодорожные перевозки в 2013-2019 гг. и прогноз на 2020-2024 гг, в % к предыдущему году[1]



[1] Без учёта применения тарифного коридора и 8%-ной экспортной надбавки, которая в 2019 г. перенесена в Прейскурант № 10-01.

[2] В 2017 г. индексация составила 4 % и дополнительная надбавка "для покрытия расходов на выполнение капитального ремонта инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования" ещё 2 %. В итоге общий уровень прироста составил +6,1 % (1,02*1,04=1,0608≈1,061).

[3] Увеличение тарифов в 2018 г. состояло из собственно индексации на 3,9 % к базовому уровню (т.е. к уровню 2017 г. без учёта 2%-ной целевой надбавки) и дополнительного увеличения тарифов на 1,44 % «для финансирования мероприятий по компенсации расходов, связанных с корректировкой налогового законодательства», кроме того, до 2025 г. продолжает действовать надбавка в 2%.(Среднегодовой рост с учётом сроков индексации и неодновременности введения надбавок составит не 5,4% а 5,1%)

[4] Рост на 3,6 % в 2019 г. складывается из индексации на 3,5 %, и изменения в 2019 г. надбавки «для финансирования мероприятий по компенсации расходов, связанных с корректировкой налогового законодательства» с 1,44 % до 1,5% (1,035*(1,015/1,0144) = 1,035*1,00059 = 1,0356 ≈ 1,036 или +3,6 %).

[5] Протоколом Правительства №32 от 08.11.2018 г. (п.3) и приказом ФАС России от 15.11.2018 г. № 1564/16 (зарегистрирован в Минюсте 05.12.2018 г.) предусмотрено установление дополнительного повышающего коэффициента для тарифов на порожний пробег полувагонов (1,06), поэтому рост тарифа на порожний пробег полувагонов составит: 1,0356*1,06=1,0977 т.е. +9,77% ≈ +9,8%.

[6] Темпы индексации для 2020-2024 г. рассчитаны согласно формуле из Приложения 1 к приказу ФАС России № 997/18 от 13.07.2018 г.(средняя арифметическая инфляции за 4 года в процентах минус 0,1%). Аналогичные темпы содержатся в ДПР РЖД, утверждённой 19.03.2019 г. распоряжением Правительства РФ № 466-р

Источник: https://f-husainov.livejournal.com/656652.html

(С) Хусаинов Ф.И.

Долгосрочное тарифообразование (по данным на конец 2019 г.)*

Приказ ФАС об индексации ЖД тарифов на 2020 год

f_husainov
24 декабря, 2019

Кстати, уже опубликован приказ ФАС России № 1557/19 от 26.11.2019 г. (дата публикации на портале pravo.gov.ru - 13.12.2019 г.) "О внесении изменений в приказы ФАС России от 10 декабря 2015 года № 1226/15, от 20 сентября 2019 года № 1232/19 и приказ ФСТ России от 18 декабря 2012 года № 398-т/3".

В соответствии с этим приказом, темпы роста тарифов и сборов составят: на 2020 г. +3,5%, на 2021 г. - +3,7%, на 2022 г. +3,6%, на 2023 г. +3,8%, на 2024 г. +3,9%, на 2025 г. +3,9%.

Все принятые ранее дополнительные надбавки сохраняются (они не дают прироста "год к году"), хотя первоначально в проекте документов предлагалось надбавку "для финансирования мероприятий по компенсации расходов, связанных с корректировкой налогового законодательства РФ" в 1,5% заменить на 1,2%, но ФАС отклонил это предложение об уменьшении надбавки. (Подробнее о происхождении этих надбавок см. здесь).

Как переводить индексы из приказов ФАС в темпы роста тарифов я ранее объяснял, но, чтобы не утруждать лишними расчётами читателей приведу здесь табличку, в которой приведены индексы тарифов на грузовые перевозки и соответствующие этим индексам темпы прироста:

	Приказ ФАС России от 30.10.2018 г. № 1482/18	Приказ ФАС России от 26.11.2019 г. № 1557/19 (приложение № 1)					
	2019	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**
Индекс к ставкам Прейскуранта № 10-01	4,2370	4,3853	4,5476	4,7113	4,8903	5,0810	5,2792
Темп прироста к предыдущему году		+3,5%	+3,7%	+3,6%	+3,8%	+3,9%	+3,9%

Желающие могут проверить сами, поделив соответственно индекс на индекс (например, 4,3853/4,2370 = 1,035001 или +3,5%. Для 2022-2024 гг. там с учётом округления, например в 2022 г., строго говоря +3,5997 %, но округляя получаем +3,6%).

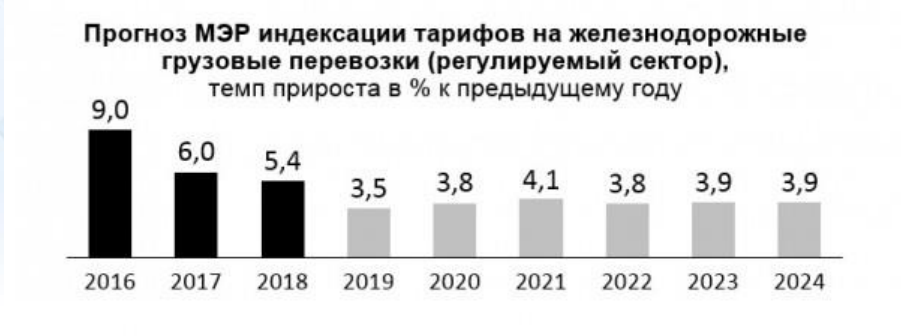
Метки: Железнодорожные тарифы

* Скриншот поста от 24.12.2019 г

Источник: https://f-husainov.livejournal.com/707665.html

(С) Хусаинов Ф.И.

Как индексируются долгосрочные тарифы



Источник: https://f-husainov.livejournal.com/656652.html

(С) Хусаинов Ф.И.

Тарифная система РЖД после 2025 года

В настоящее время РЖД разрабатывает предложения по изменению системы тарифов после 2025 года.

- Отказ, от принципа построения тарифа на основе среднесетевой себестоимости. Именно на этом принципе базировались как тарифы в СССР, так и в современной России. Вместо этого предлагается учёт поучастковой себестоимости.
- Постепенный переход от тарификации по разным грузам к тарификации не только по родам, но и по типам вагонов, за счёт всё большей роли, которую будут играть при выборе тарифа технические параметры подвижного состава (длина по осям автосцепок, грузоподъёмность и др.).
- Полная унификация порожнего пробега вагона из под грузов разных тарифных классов. В настоящее время этот тариф унифицирован для полувагонов и платформ, следующий шаг- унификация порожнего пробега крытых вагонов - вполне логичен.
- Идеи индивидуализации тарифа, или, повышения степени индивидуализации.
- Учёт начально-конечных операций не только в тарифе за гружёный пробег, но и в тарифе за порожний пробег вагона.

(С) Хусаинов Ф.И.

Спасибо за внимание !

Страница на сайте НИУ ВШЭ: https://www.hse.ru/org/persons/127184785
Страница на сайте РУТ (МИИТ): https://aurora.miit.ru/people/384516
Страница на сайте кафедры «Экономика, финансы и управление на транспорте» РОАТ РУТ (МИИТ): https://www.efutmiit.com/husainovfi

(С) Хусаинов Ф.И.

Рекомендуемая литература:

1.**Витте С.Ю**. Принципы железнодорожных тарифов по перевозке грузов // Собрание сочинений и документальных материалов: в 5 т.. – Т.1.: Пути сообщения и экономическое развитие России. – Книга 1 – М.: Наука, 2002. – С. 109-382.

2.**Загорский К.Я.** Теория железнодорожных тарифов – СПб.: Типография В.Киршбаума, 1901. – 322 с.

3.**Крейнин А.В.** Развитие системы железнодорожных грузовых тарифов и их регулирование в России (1837-2004 гг) – М.: НАТР, 2004. – 225 с.

4.**Крейнин А.В.** Развитие системы железнодорожных грузовых тарифов и их регулирование в России (1837-2007) - М.: Издательский дом Международного университета в Москве, 2010. - 268 с.

5. **Лапидус Б.М**. Экономические проблемы управления железнодорожным транспортом России в период становления рыночных отношений- М.: Изд-во МГУ, 2000. – 288 с.

6. **Хусаинов Ф.И.** Ценообразование на железнодорожном транспорте. История железнодорожных грузовых тарифов в России- М.: Московский государственный университет путей сообщения, 2017. – 102 с. (https://publications.hse.ru/books/250435738)

7. **Хусаинов Ф.И.** Краткая история железнодорожных грузовых тарифов в России // Экономическая политика. 2015. № 5 (октябрь). С.91-141. (http://f-husainov.narod.ru/husainov_ecpol5_2015.pdf), (http://ecpolicy.ru/pdf/2015-5/khusainov.pdf)

(С) Хусаинов Ф.И.

Дополнительное чтение:

Несколько статей о различных дискуссионных аспектах современной системы железнодорожных тарифов:

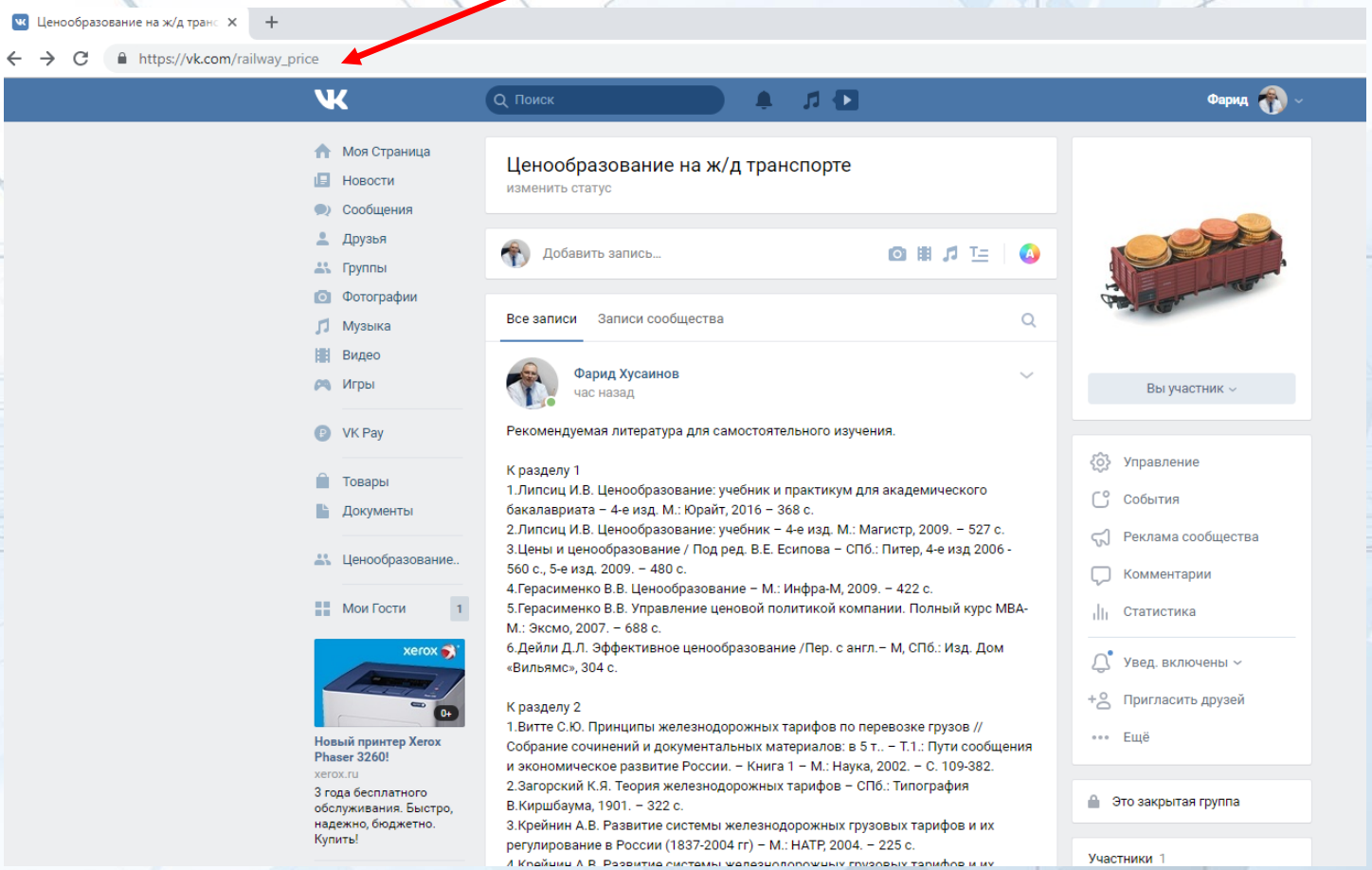
1. Мазо Л.А. О грузовых тарифах // Отечественные записки. 2013. № 3. (http://www.strana-oz.ru/2013/3/o-gruzovyh-tarifah)
2. Хусаинов Ф.И. Разным грузам - различный тариф // Гудок. 2016. № 182 . 13 октября. С.4. (https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1352935)
3. Хусаинов Ф.И. Благотворна ли ценовая дискриминация? // РЖД-Партнёр. 2016. № 23 (декабрь). С.14-15. (http://f-husainov.narod.ru/husainov_rzdpartner23_2016.pdf)
4. Хусаинов Ф. И. Перевозки угля: низкие тарифы как скрытая субсидия // РСП Эксперт. 2016. № 9. С. 22-24. (https://publications.hse.ru/articles/251760283)
5. Хусаинов Ф.И. Тарифные успехи угольщиков // Ведомости. 2018. № 194. – 16 октября. С.7. (https://f-husainov.livejournal.com/607509.html), (https://www.vedomosti.ru/opinion/articles/2018/10/16/783761-tarifnie-uspehi)
6. Хусаинов Ф.И. Тарифные предложения РЖД: перед революцией? // РЖД-Партнёр. 2020. № 9-10 (май). С. 26-28. (https://publications.hse.ru/articles/368538524)

(С) Хусаинов Ф.И.

Видео (интервью Ф.И. Хусаинова):

- **Ценовая дискриминация и железнодорожные тарифы**. Программа "1520: Экономика" телеканала "РЖД ТВ", 21.06.2016 г. (https://www.youtube.com/watch?v=_25WJAWOvxE)
- **Тарифная система**. Программа "1520: Экономика" телеканала "РЖД ТВ", 29.11.2016 г. [смотреть на YouTube], [смотреть на РЖД ТВ]
- **Эпоха Витте**. Программа "Дорожная грамота" на телеканале "РЖД ТВ", 30.08.2017 г. [смотреть на YouTube], [смотреть на РЖД ТВ]
- **Частные и казённые** [О железных дорогах дореволюционной России]. Программа "Дорожная грамота" на телеканале "РЖД ТВ", 20.09.2017 г. [смотреть на YouTube], [смотреть на РЖД ТВ]
- **Эволюция тарифов** (1837-1920-е гг.). Программа "Дорожная грамота" на телеканале "РЖД ТВ", 01.03.2017 г. [смотреть на YouTube], [смотреть на РЖД ТВ]
- **Становление тарифов** (1917-2000-е гг.) Программа "Дорожная грамота" на телеканале "РЖД ТВ", 10.05.2017 г. [смотреть на YouTube], [смотреть на РЖД ТВ]
- **Доходы и расходы РЖД**. Интервью программе "1520: Экономика" телеканала "РЖД ТВ", 22.05.2018 г. [смотреть на сайте "РЖД ТВ"] [смотреть на YouTube]
- **Про Витте**. Интервью программе "Экономика" телеканала "РЖД ТВ", 11.06.2019 г. [смотреть на сайте "РЖД ТВ"], [Смотреть на YouTube].
- **Магистрали США**. Интервью программе "Дорожная грамота" телеканала "РЖД ТВ", 22.08.2018 г. [смотреть на сайте "РЖД ТВ"], [смотреть на YouTube]
- **Бездорожье в тупик**. Беседа с блогером М.Световым. 12.10.2018 г. [Смотреть на YouTube- канале М.Светова SVTV]

(С) Хусаинов Ф.И.

Материалы по тарифам выложены в закрытой группе «ВКонтакте»:

https://vk.com/railway_price