



36-е заседание открытого межвузовского
научно-практического семинара
«Экономика железнодорожного транспорта»
Москва, НИУ ВШЭ, 31.10.2023 г

Ключевые развилки на пути к новой системе железнодорожных грузовых тарифов

Фарид Хусаинов,
кандидат экономических наук,
эксперт Института экономики и регулирования инфраструктурных отраслей
НИУ Высшая школа экономики



Дискуссии о необходимости нового Прейскуранта № 10-01 идут уже давно

В **2019 г.** по результатам совещания у премьер-министра, Министерству экономического развития и ФАС России было поручено разработать, представить и ввести в действие «новую модель государственного тарифного регулирования в области железнодорожных грузовых перевозок». Модель должна была быть представлена в Правительство в конце 2021 г., а **вступить в силу с 1 января 2026 г.**

Затем, на какое-то время (2019-2021) обсуждение новой тарифной системы приостановилось.

В июне **2022 г.** Минэкономразвития инициировало начало нового обсуждения и разослало в общественные организации проект Плана-графика мероприятий по проработке основных принципов формирования новой модели государственного тарифного регулирования железнодорожных грузовых перевозок.

АППАРАТ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

"27" июня 2022 г.

Минэкономразвития России (созыв)

№ П50-52022

Федеральные органы исполнительной власти и организации (по списку)

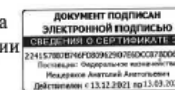
МОСКВА

Доклад Минэкономразвития России по пункту 9 протокола совещания в Правительстве Российской Федерации от 12 ноября 2019 г. № ДМ-П9-76пр по вопросу о разработке новой модели государственного тарифного регулирования в области грузовых железнодорожных перевозок, вступающей в действие с 1 января 2026 г. рассмотрен.

Просьба рассмотреть представленный План-график мероприятий по проработке основных принципов формирования новой модели государственного тарифного регулирования грузовых железнодорожных перевозок и представить в Правительство Российской Федерации согласованный проект указанного Плана-графика.

Приложение: вх. 2-123449 от 21 июня 2022 г. на 4 л.

Директор Департамента транспорта
Правительства Российской Федерации



А.Мещеряков



Согласно проекту плана-графика, новая тарифная система должна вступить в силу в январе 2026 года, а перед этим – апробирована и принята в 2025 г.

Соответственно, предполагается, что перед этим, будет происходить её обсуждение на различных экспертных площадках.

Важно подчеркнуть, что возобновилось обсуждение не просто отдельных частных Прейскуранта № 10-01, но и самих **идеологических и концептуальных основ будущей тарифной системы.**

ПЛАН-ГРАФИК мероприятий по проработке основных принципов формирования новой модели государственного тарифного регулирования грузовых железнодорожных перевозок			
Наименование мероприятия	Контрольные документы	Срок исполнения	Ответственные исполнители
1. Определение стоимостной базы тарифов на грузовые железнодорожные перевозки в том числе: - определение базовой среднесетевой себестоимости (полной и переменной) перевозки грузов на железнодорожном транспорте в целом и по каждой из тарифных составляющих, а также нормативной переменной себестоимости перевозок перевозки массовых грузов с учетом маршрутной скорости и фактического веса поезда, - определение базового уровня рентабельности перевозок по тарифным составляющим, обеспечивающего необходимые объемы воспроизводства соответствующих основных фондов на основе оценки инвестиционных потребностей ОАО «РЖД»	Доклад в Правительство Российской Федерации	1 июня 2023 г.	ФАС России, Минэкономразвития России, Минтранс России, ОАО «РЖД», Совет потребителей по вопросам деятельности ОАО «РЖД»
2. Оценка чувствительности реального сектора экономики к тарифной нагрузке в увязке с оценкой влияния тарифных решений на ОАО «РЖД»	Доклад в Правительство Российской Федерации	1 октября 2023 г.	Минэкономразвития России, ФАС России, Минэнерго России, Минсельхоз России, Минпромторг России, ОАО «РЖД», Совет потребителей по вопросам деятельности ОАО «РЖД»
5. Определение уровня тарифов по конкретным грузам (группам грузов), обеспечивающего реализацию стратегического планирования Российской Федерации, в том числе в части обеспечения стимулирования производства продукции с высокой добавленной стоимостью, импортозамещения и продуктовой безопасности. Оценка социально-экономических последствий изменения тарифной нагрузки по отраслям промышленности	Доклад в Правительство Российской Федерации	31 декабря 2024 г.	Минэкономразвития России, ФАС России, ОАО «РЖД», Совет потребителей по вопросам деятельности ОАО «РЖД»
6. Разработка нового Прейскуранта № 10-01 на основании согласованной методологии формирования новой тарифной системы	Проект нового Прейскуранта № 10-01	1 июля 2025 г.	Минэкономразвития России, ФАС России, ОАО «РЖД»
7. Введение в действие нового Прейскуранта № 10-01	Приказ ФАС России	1 января 2026 г.	ФАС России

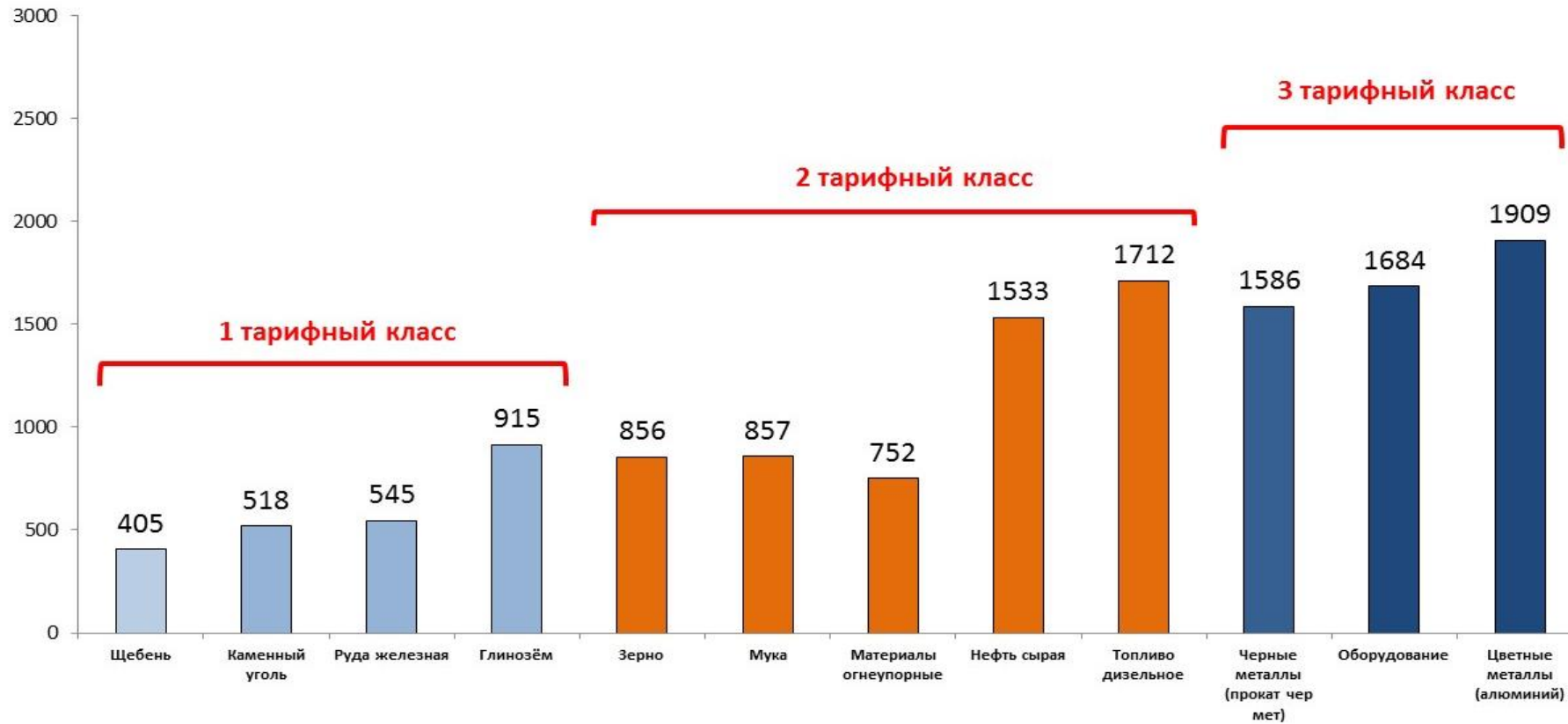
Ключевые дискуссионные вопросы, на которые необходимо дать ответ:

- 1) **Ценовая дискриминация.** Какой должна быть степень дифференциации тарифов на разные грузы?
- 2) **Гибкость vs стабильность.** Нужно ли формульное ценообразование?
- 3) Сохранять ли **среднесетевую себестоимость** в качестве основы тарифа?
- 4) Разделять ли инфраструктурно-локомотивную составляющую на две отдельные, в явном виде выделенные – **инфраструктурную** и **локомотивную**?

Ключевые дискуссионные вопросы, на которые необходимо дать ответ:

- 1) Ценовая дискриминация. Какой должна быть степень дифференциации тарифов на разные грузы?
- 2) **Гибкость vs стабильность**. Нужно ли формульное ценообразование?
- 3) Сохранять ли **среднесетевую себестоимость** в качестве основы тарифа?
- 4) Разделять ли инфраструктурно-локомотивную составляющую на две отдельные, в явном виде выделенные – инфраструктурную и локомотивную?

Величина железнодорожного тарифа РЖД при перевозке грузов различных тарифных классов* на расстояние 1650 км, руб/тонну, без НДС

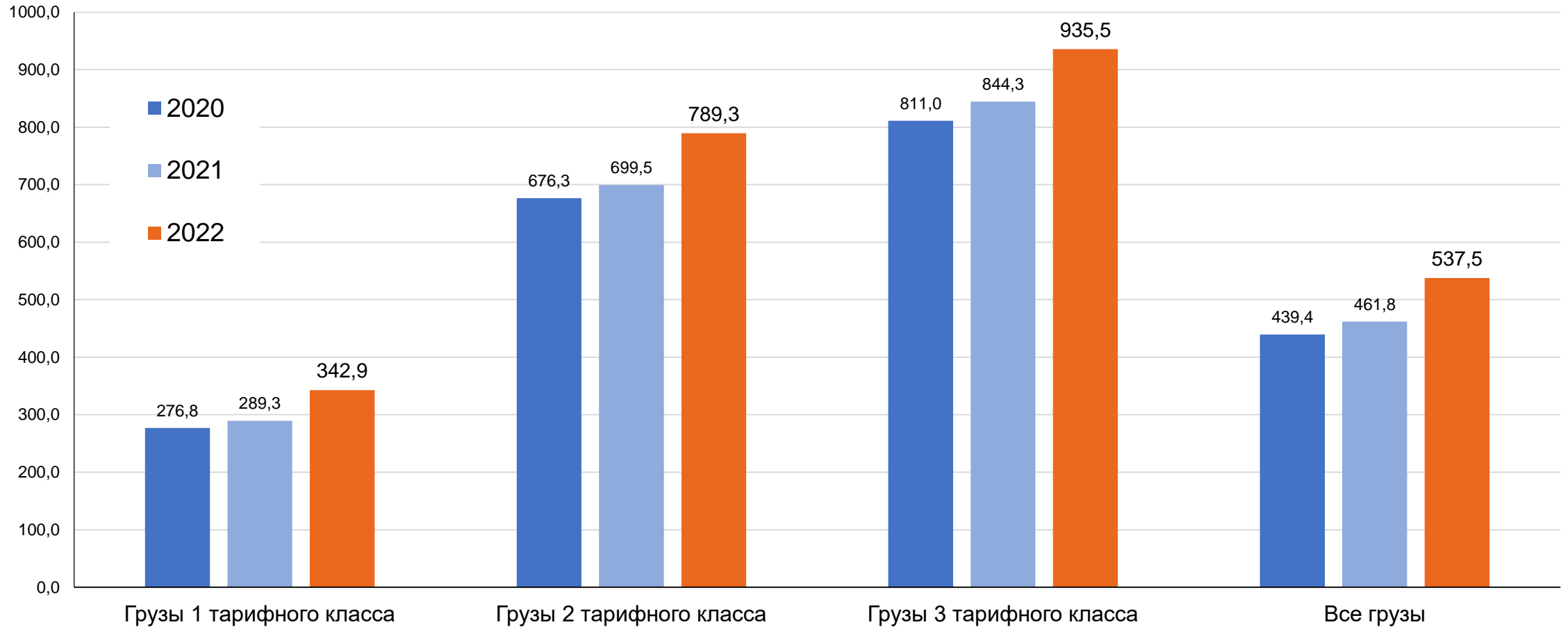


*Расчёт по состоянию на 2017 г.

См.: Хусаинов Ф.И. Железнодорожные тарифы: очень краткое введение – М.: Прометей, 2023. – 216 с. (см. рис.3 на стр.39)



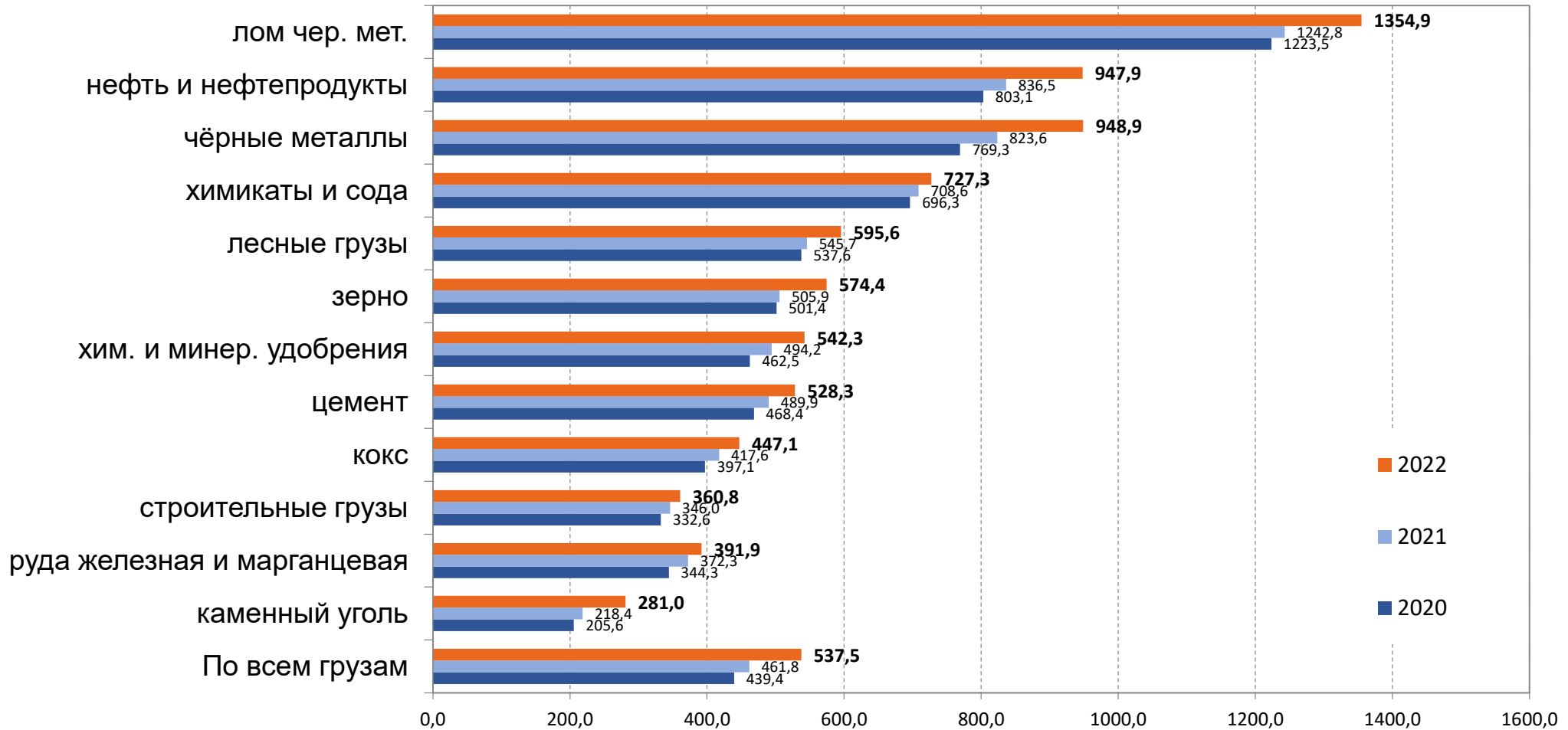
Доходная ставка РЖД при перевозке грузов различных тарифных классов в 2020-2022гг., коп./10 т-км



*Фактически три класса делятся на 268 тарифных групп – 37 в 1 классе, 99 – во 2-м классе и 132 – в 3 классе.



Доходная ставка РЖД при перевозке некоторых грузов в 2020-2022гг., коп./10 т-км



См.: Хусаинов Ф.И. Железнодорожные тарифы: очень краткое введение – М.: Прометей, 2023. – 216 с. (см. рис.6 на стр.43)

Ценовая дискриминация – общеупотребительный инструмент ценообразования

«Ценовая дискриминация позволяет удовлетворить потребности, которые остались бы неудовлетворенными в ее отсутствие»

Людвиг фон Мизес

«Человеческая деятельность. Трактат по экономической теории»



Людвиг фон Мизес
(1881-1973)

«ценовая дискриминация способствует росту экономического благосостояния»

Грегори Мэнкью

«Принципы экономикс»



Грегори Н. Мэнкью



Ценовая дискриминация – аргументы «за»

Очевидно, что если будет установлен какой-то средний уровень, не зависящий от платежеспособного спроса, то это приведет к росту тарифа для грузоотправителей дешевых грузов, что (учитывая высокую долю транспортной составляющей) может сделать их перевозку невозможной, так как тариф может в разы удорожать цену товара и удаленные рынки для такого товара станут недоступными.

При этом произойдет некоторое снижение транспортной составляющей в цене дорогих грузов, но, вследствие того что эта составляющая невелика, снижение будет практически незаметным с точки зрения влияния на эластичность спроса.

В итоге может случиться так, что грузоотправители дорогих грузов выиграют немного и это не повлияет на величину их спроса, а грузоотправители дешевых грузов могут полностью прекратить свои перевозки..

Ценовая дискриминация – аргументы «против»

Позовите однорукого экономиста!

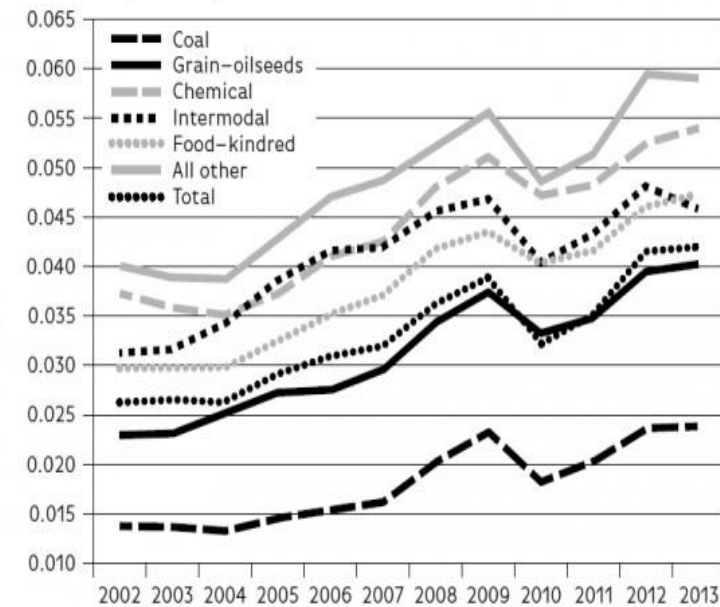
Слайд для тех, для кого «не всё так однозначно».

- 1) Ценовая дискриминация – общеупотребительный инструмент ценообразования.
- 2) Однако, если его практикует государственная компания, то у этого инструмента есть важный недостаток: субсидии, которые получает либо сама государственная компания либо те предприятия, которые субсидируются опосредованно через тарифы (цены) такой госкомпанией не видны в явном виде, что создаёт обманчивые впечатления об эффективности отрасли.
- 3) Есть ещё один недостаток: некоторое искажающее воздействие на конкурентоспособность перевозимого груза.

Ценовая дискриминация – мировой опыт

Страна	Тарифные группы
Китай	8-9 тарифных групп
Бразилия	От 5 до 20 тарифных групп грузов (в зависимости от дороги)
Индия	От 14 до 16 тарифных групп
Великобритания	21 группа груза

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



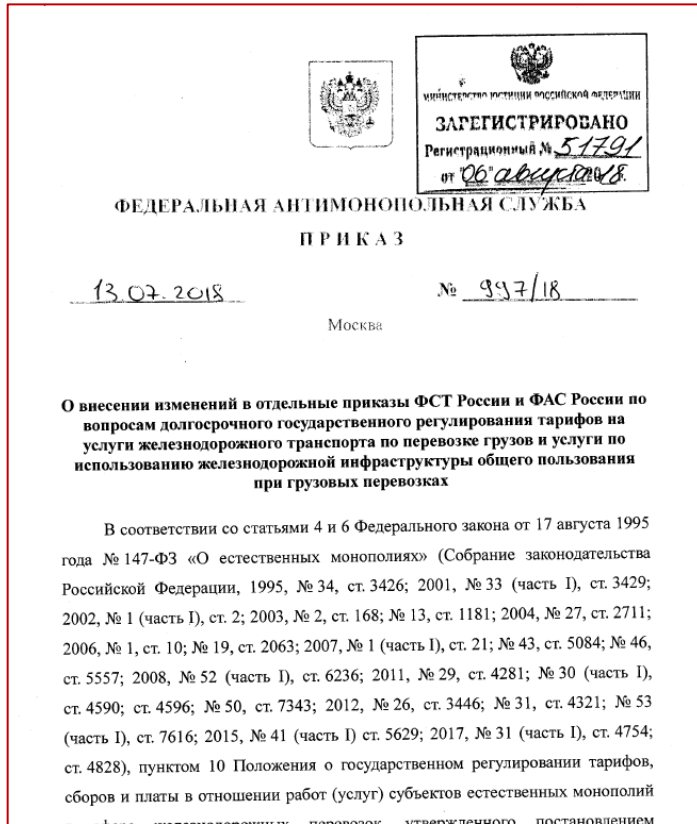
Источник: Special Report 318: Modernizing Freight Rail Regulation [http://onlinepubs.trb.org/onlinepubs/sr/sr318.pdf]

* Для региональных и местных дорог разброс тарифной ставки выше

Ключевые дискуссионные вопросы, на которые необходимо дать ответ:

- 1) Ценовая дискриминация. Какой должна быть степень дифференциации тарифов на разные грузы?
- 2) Гибкость vs стабильность. Нужно ли формульное ценообразование?**
- 3) Сохранять ли **среднесетевую себестоимость** в качестве основы тарифа?
- 4) Разделять ли инфраструктурно-локомотивную составляющую на две отдельные, в явном виде выделенные – инфраструктурную и локомотивную?

Формульное ценообразование: price cap или «инфляция минус»



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}^{price}) определяется, по следующей формуле:

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

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

Формульное ценообразование, «инфляция минус», «price cap» (ценовой потолок) – это всё разные названия одной и той же идеи – зафиксировать и объявить предсказуемый темп роста тарифа на несколько лет (обычно 3 года или 5 лет).

Чаще всего используется «CPI-X» (индекс потребительских цен), в Великобритании «RPI-X» (индекс розничных цен).

Подробнее см.: Хусаинов Ф.И. Логика антитраста и тарифная формула // РЖД-Партнёр. 2021. № 17. С. 18-21.

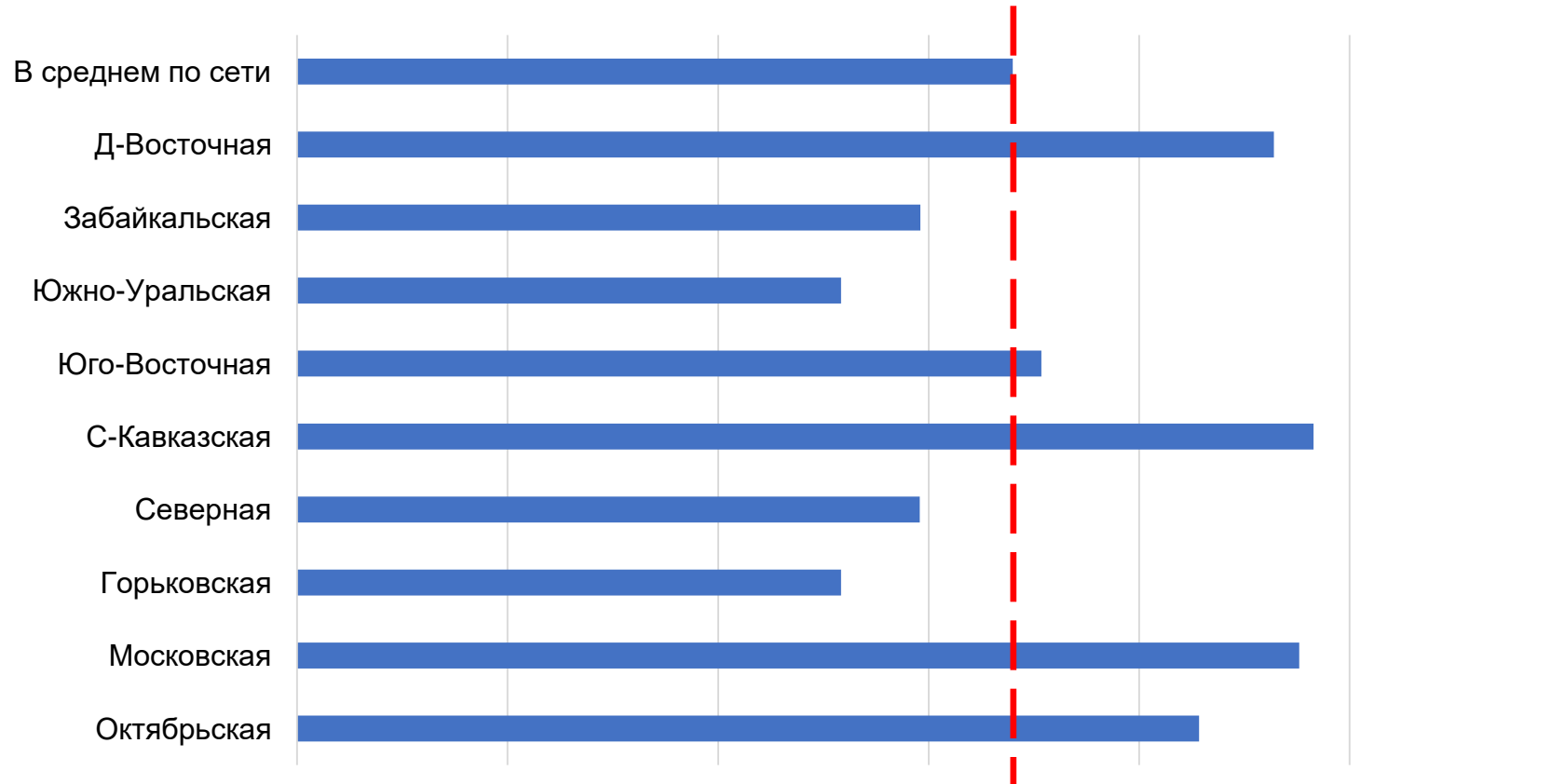
См. так же: Хусаинов Ф.И. Железнодорожные тарифы: очень краткое введение – М.: Прометей, 2023. – 216 с. (см. параграф 6.2, стр.87)

Ключевые дискуссионные вопросы, на которые необходимо дать ответ:

- 1) Ценовая дискриминация. Какой должна быть степень дифференциации тарифов на разные грузы?
- 2) **Гибкость vs стабильность.** Нужно ли формульное ценообразование?
- 3) Сохранять ли **среднесетевую себестоимость** в качестве основы тарифа?
- 4) Разделять ли инфраструктурно-локомотивную составляющую на две отдельные, в явном виде выделенные – инфраструктурную и локомотивную?



Себестоимость грузовых перевозок существенно различается по дорогам (пример условный)



Ключевые дискуссионные вопросы, на которые необходимо дать ответ:

- 1) **Ценовая дискриминация.** Какой должна быть степень дифференциации тарифов на разные грузы?
- 2) **Гибкость vs стабильность.** Нужно ли формульное ценообразование?
- 3) **Сохранять ли среднесетевую себестоимость** в качестве основы тарифа?
- 4) **Разделять ли инфраструктурно-локомотивную составляющую на две отдельные, в явном виде выделенные – инфраструктурную и локомотивную?**



Спасибо за внимание!

Хусаинов Фарид Иосифович
f-husainov@mail.ru

Страница на сайте НИУ ВШЭ: <https://www.hse.ru/org/persons/127184785>





Фарид Хусаинов – кандидат экономических наук, 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, Эксперт Комитета по вопросам тарифного регулирования Совета потребителей по вопросам деятельности ОАО «РЖД».

Автор нескольких книг по экономике и экономической истории железнодорожного транспорта и более 200 опубликованных научных и публицистических статей.

Страница на сайте НИУ ВШЭ: <https://www.hse.ru/org/persons/127184785>

Страница на сайте РУТ (МИИТ): <https://rut-miit.ru/people/384516>

Telegram-канал «Экономика на рельсах»: <https://t.me/rzdfiles>

Блог в ЖЖ: <https://f-husainov.livejournal.com/>

E-mail: f-husainov@mail.ru

