

Т. И. Красная^{1*}, *И. В. Проворная*²

Недостатки прейскуранта цен 10-01: альтернативные предложения

¹ Новосибирский национальный исследовательский государственный университет,
г. Новосибирск, Российская Федерация

² Институт нефтегазовой геологии и геофизики СО РАН, г. Новосибирск,
Российская Федерация
*e-mail: t.krasnaya@g.nsu.ru

Аннотация. В последние годы идут обсуждения о смене образования тарифов, это происходит по нескольким причинам: сложный расчет по действующему тарифу, изменение в доходности грузов, дальности перевозки, структуре и т.д. Одной из главных проблем стало то, что РЖД перестал получать необходимые доходы от перевозки грузов: объем низкодоходных товаров в несколько раз превышает высокодоходных. Большая нагрузка на грузоотправителей высокодоходных грузов даёт им повод перейти на другой вид транспорта. В работе рассмотрена действующая система тарифообразования на грузовые перевозки по РЖД на основе Прейскуранта № 10-01, проанализированы и выделены недостатки. Выявлены и сравнены альтернативные методы к тарифообразованию на поставки грузов по РЖД: индексирование, субсидирование, Принцип Рамсея. Среди представленных альтернатив рекомендуется перейти к субсидированию грузоотправителей.

Ключевые слова: тарифообразование, грузовые перевозки, тарифы, РЖД

Т. И. Красная^{1*}, *И. В. Проворная*²

Disadvantages of the price list 10-01: alternative offers

¹ Novosibirsk National Research State University, Novosibirsk, Russian Federation

² Trofimuk Institute of Petroleum Geology and Geophysics SB RAS, Novosibirsk,
Russian Federation
*e-mail: t.krasnaya@g.nsu.ru

Abstract. In recent years, there have been discussions about changing the formation of tariffs, this happens for several reasons: a complex calculation according to the current tariff, a change in the profitability of goods, the range of transportation, structure, etc. One of the main problems was that Russian Railways stopped receiving the necessary income from the transportation of goods: the volume of low-income goods is several times higher than high-income. The heavy load on shippers of high-yield goods gives them a reason to switch to another type of transport. The paper considers the current system of tariff formation for freight transportation by Russian Railways based on the Price List No. 10-01, analyzes and highlights shortcomings. Alternative methods to tariff formation for the supply of goods by Russian Railways have been identified and compared: indexing, subsidizing, Ramsey Principle. Among the alternatives presented, it is recommended to switch to subsidizing shippers.

Keywords: tariff formation, freight transportation, tariffs, Russian Railways

Введение

В 2022 г. на российский рынок обрушились санкции, это не обошло и рынок грузоперевозок. Тот экспорт, который раньше ехал на северо-запад, начал конкурировать с углем за инфраструктуру Восточного полигона РЖД [1].

В последние несколько лет идут бурные обсуждения около ценообразования тарифов на перевозки угля. Это происходит из-за того, что уголь это тот из немногих продуктов, который приносит незначительный доход для РЖД, хотя занимает лидирующее место по грузообороту. Существуют различные предложения по тарифообразованию по поставки грузов по РЖД: принцип Рамсея, субсидирование, действующий тариф по прейскуранту № 10-01. В связи с этим актуальной задачей является выявление возможных тарифов на поставки грузов по РЖД.

Действующая система, которая работает в рамках прейскуранта 10-01, формировалась на базовых расчетах, которые были выполнены в 2001 году. Порядок учета расходов и доходов, который действовал на момент этих расчетов, уже несколько раз кардинально менялся. Сегодняшний порядок кардинально отличается от того, что работало в 2001 году. Соответственно, изменилась структура перевозок, включая в том числе увеличение средней дальности, которая с 2000-х годов выросла на 500 км [2].

Цель исследования: выявить оптимальный тариф для грузовых перевозок РЖД.

Задачами исследования являются:

1. Изучить современное состояние на рынке грузовых перевозок.
2. Рассмотреть, как образуется и регулируется действующий тариф на грузовые перевозки по РЖД.
3. Выявить и сравнить альтернативные методы к тарифообразованию на поставки грузов по РЖД.

Доходы, которые приносят грузы, не одинаковы. Если посмотреть на долю в погрузке, долю в грузообороте и долю в доходах одного и того же груза (рис. 1), то можно заметить следующую особенность. Например, каменный уголь в 2022 году в погрузке составляет 28,7%, в грузообороте 40,6%, а в доходах РЖД только 21,2%. Аналогичная ситуация у таких грузов как цемент, промсырье, которые, как и каменный уголь, относятся к первому тарифному классу. У грузов второго и третьего тарифного класса ситуация обратная. Например, доля нефти и нефтепродуктов в погрузке 2022 года составила 17,5%, доля в грузообороте лишь 14%, а в доходах 24,7%. То есть виден большой дисбаланс между тем, какую долю эти грузы занимают в работе российских железных дорог.

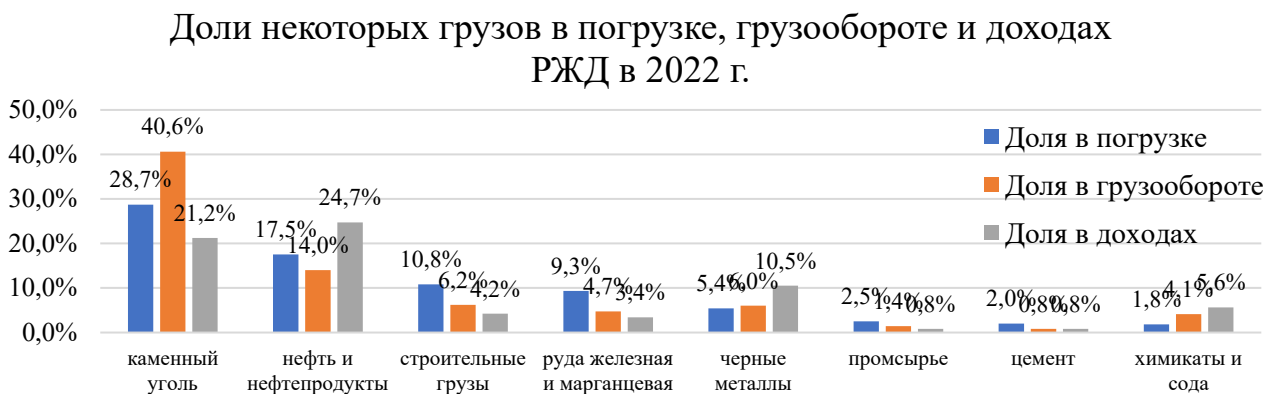


Рис. 1. Доли некоторых грузов в погрузке, грузообороте и доходах РЖД в 2022 г. [3]

Доходная ставка за тонно-километр устраняет влияние средней дальности и позволяет более корректно сопоставить перевозку одной тонны груза на один километр. Если посмотреть на данные о доходных ставках за тонно-километр (рис. 2), то можно увидеть разрыв доходности различных грузов.

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

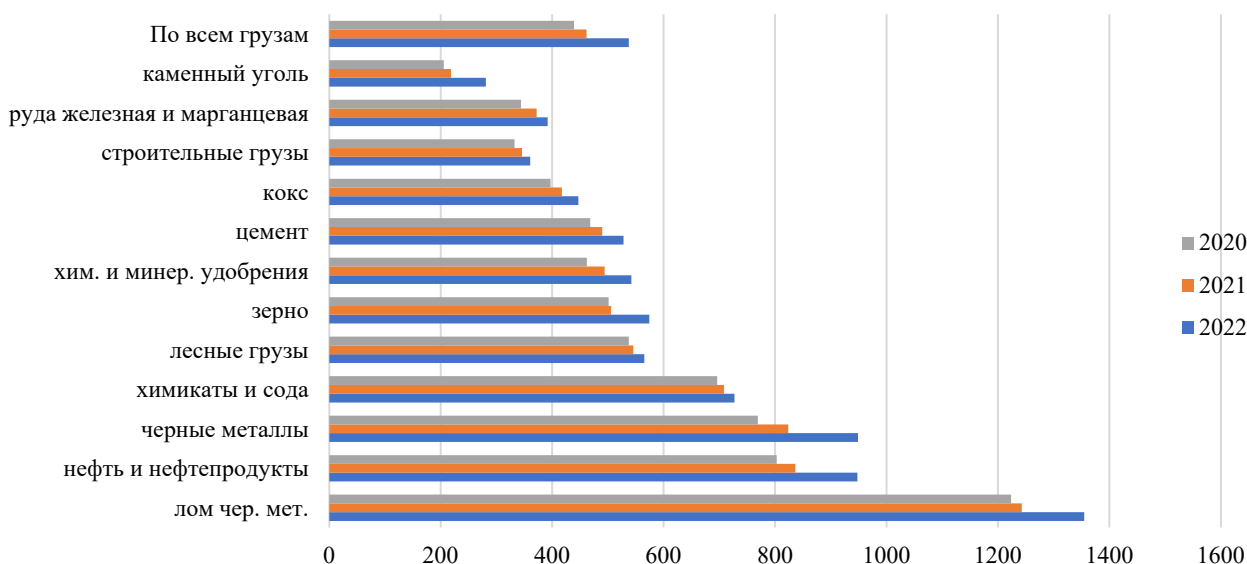


Рис. 2. Доходная ставка РЖД при перевозке некоторых грузов в 2020-2022 гг., коп. /10 т-км [3]

Существует несколько рисков, связанных с доходной ставкой:

1) Дешевый груз может увеличиваться в объеме и ехать при этом на более дальнее расстояние. Дорогой груз в этих случаях может уменьшаться. Но доходы РЖД, в конечном счете, формируют не сами тонны, а грузооборот, тонно-километр. Дешевые грузы вытесняют с отрасли более дорогостоящие грузы при прочих равных условиях. Если пропускные способности загружены не сильно, то стало просто больше груза. Но когда возникает ситуация, что на каких-то участках пропускные способности исчерпаны, возникает выбор, от какой перевозки отказаться, и берут дешёвый груз вместо дорогого.

2) Если повышается тариф, то не учитывается, что у разных грузов будет разная эластичность спроса. Может случиться так, что ровно те грузы, на которых рассчитывали больше всего заработать (именно потому что дорогостоящие грузы обычно самыми первыми уходят на другие транспорты), именно эти грузы начнут уходить, и тогда будет ситуация, что придется, потеряв самые дорогостоящие грузы, еще больше повышать тарифы на более низкие стоимостные грузы. Надо отметить грузы склонные к «бегству» – это нефть и нефтепродукты, а еще, как правило, грузы третьего тарифного класса: оборудование, различные метизы.

Формирование тарифа по Прейскуранту затруднительно, каждый год вводятся изменения, поэтому для упрощения подсчетов были созданы специальные сервисы. В работе тариф был записан в виде формулы и проанализирован с 2002 года.

Тариф разделяют на несколько частей: 15% составляет вагонная составляющая, 30% – локомотивная и 55% – инфраструктурная. Инфраструктурная составляющая по прейскуранту включает в себя локомотивную. Поэтому в дальнейшем обсуждении будут выделяться две составляющие: вагонная и инфраструктурная.

а) инфраструктурная составляющая

$$T_{и} = (a_{и} + b_{и} * L) * K_{л} * K_{отп} * K_{кл} * K_{род} * K_{доп} * K_{инд} \quad (1)$$

б) вагонная составляющая (для парка РЖД)

$$T_{в} = (a_{в} + b_{в} * L) * K_{л} * K_{инд} \quad (2)$$

где a – ставка за начально-конечные операции; b – ставка за движенические операции; $K_{л}$ – 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 [4].

Главными недостатками текущего Прейскуранта № 10-01 являются:

- нет отражения реальной стоимости перевозки грузов, из-за чего происходит финансовый дисбаланс;
- снижение конкурентоспособности железнодорожного транспорта по сравнению с другими видами транспорта;
- не развиваются финансовые источники для содержания текущих производственных активов и инвестиционных проектов;
- устаревшая тарифная система, основы которой были заложены ещё в начале 2000-х;
- вытеснение высокодоходных грузов низкодоходными;
- постоянное внесение поправок.

Методы и материалы

На данный момент, помимо действующих тарифов, происходит индексация, которая устанавливается ФАС. Она рассчитывается по специальной формуле.

Объем индексации определяется на базе макропрогноза, как среднее индексов потребительских цен за 2 предыдущих года и два прогнозных, и вычитывается 0.1%. Также прибавляются две надбавки: на финансирование капитального ремонта инфраструктуры, наценка для компенсации расходов, связанных с корректировкой налогового законодательства [5].

$$T^И = T^П * ОУИ \quad (3)$$

где T^{Π} - тариф по Прейскуранту № 10-01; T^I - тариф с индексацией; ОУИ – общий уровень индексации.

Второй вариант реализации тарифов – принцип Рамсея. На его основе стоимость на товары и услуги определяется так, чтобы увеличение объема издержек было пропорционально эластичности спроса на этот товар или услугу:

$$T^{\text{PP}} = \frac{-MC_i}{\frac{k}{\varepsilon_i} - 1} \quad (4)$$

где T^{PP} - тариф по Принципу Рамсея; MC_i - предельные издержки; ε_i - эластичность перевозок груза от цены; k - нормированная константа [6].

Таким образом, чем больше уровень спроса на транспортировку грузов для определенного вида перевозимого товара, тем отправители начинают быть более зависимы и чувствительны к преобразованию ЖД тарифов.

Одна из проблем текущего прейскуранта заключается в том, что высокодоходные грузы компенсируют затраты на низкодоходные. Это осуществляется по следующему принципу: первый класс транспортируют по заниженному тарифу, второй перевозят по себестоимости, а третий по повышенному.

Получается, что грузоотправители высокодоходных грузов финансируют перевозку низкодоходных. Идет спонсирование сырьевой отрасли, это даёт мотивацию к увеличению перевозок, но в это же время вытесняются грузы с высокой доходностью.

Необходимо отказаться от перекрестного субсидирования. При этом поддерживать грузоотправителей с помощью явных, прозрачных субсидий. Этот метод поможет уменьшить нагрузку для отправителей грузов с высокой доходностью, а также даст прозрачное субсидирование для производителей угля.

$$T^{\text{CG}} = T^{\Pi} - \text{ПС} (+\text{ОСГ}) \quad (5)$$

где T^{CG} - тариф с субсидированием грузоотправителей; T^{Π} - тариф по Прейскуранту № 10-01; ПС – перекрестное субсидирование; ОСГ – открытое субсидирование грузоотправителей.

Результаты

Были сделаны расчеты по текущему прейскуранту, индексации, субсидированию, Принципу Рамсея за 2023 год по каменному углю, нефти и нефтепродуктам, черным металлам. Эти три груза трех тарифных классов: первого, второго и третьего, соответственно. Были взяты одинаковые маршрут и объем для упрощения расчетов (Междуреченск-Находка, 5897км, 67 тонн). Все результаты, получившиеся в расчете тарифов, представлены на рис.3.

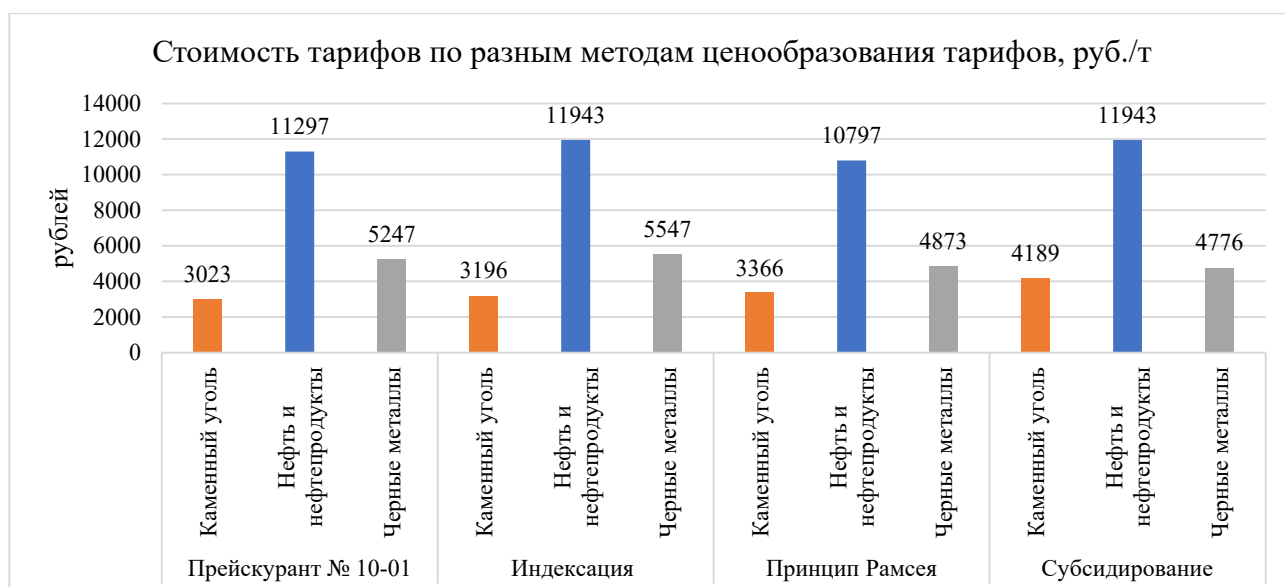


Рис. 3. Стоимость тарифов по разным методам ценообразования тарифов, руб./т

Обсуждение

По методу индексации тарифы увеличились на все три груза. По принципу Рамсея произошло увеличение первого тарифного класса – каменного угля и уменьшение тарифов второго и третьего класса. По методу субсидирования тариф на второй класс остался прежним, а первый и третий увеличились и уменьшились соответственно.

Заключение

Принцип Рамсея, субсидирование и индексация могут быть использованы в качестве тарифообразования грузоперевозок РЖД. Каждый из этих методов может быть применен в моменте для достижения определённых целей. Всё зависит от того, что нужно «установщику» тарифа. В России регулятором тарифа является РЖД. И для монополии необходим баланс на рынке, баланс между доходом и издержками, поддержание некоторых грузоотправителей в связи с обстоятельствами. И для этого отлично подходит принцип субсидирования. Если абстрагироваться от монополии, можно говорить про принцип Рамсея, где тарифы устанавливаются сами в зависимости от эластичности спроса и предельных издержек. Эти два принципа сложно осуществимы и для их реализации нужно очень много времени. Поэтому важную роль играет индексация, которая обеспечивает РЖД необходимые доходы.

При трансформации формирования тарифов последуют важные изменения, в которых РЖД нуждается в данный момент:

- обеспечение финансовой стабильности ОАО «РЖД»;
- появятся необходимые денежные поступления от тарифа для будущих инвестиций в проекты по развитию инфраструктуры;
- будут снижены тарифы на грузы с высокой добавленной стоимостью, что создаст условия для достижения целевых показателей по экспорту несырьевых неэнергетических товаров.

Принцип индексации можно продолжить использовать в дальнейшем, но временно, т.к. уже сейчас видно, что индексация не удовлетворяет всем условиям, необходимым для РЖД. Поэтому в долгосрочной перспективе РЖД лучше перейти на другой метод тарифообразования, например, субсидирование или принцип Рамсея.

Благодарности

Исследование выполнено при поддержке Совета по грантам Президента РФ в рамках проекта № 1280.2022.2 и базового проекта НИР ИНГГ СО РАН № FWZZ-2022-0013.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Гусаченко Н. Тарифные перипетии: кто будет платить? [Электронный ресурс]: РЖД-партнер.ру от 29.04.2022. URL: <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/comments/tarifnyereprietii-kto-budet-platit/> (дата обращения: 31.03.2023).
2. Иванкин П.А. Альтернативный подход к формированию тарифной системы железнодорожного транспорта [Электронный ресурс]: 31-е заседание семинара ЭЖТ «Альтернативная концепция Прейскуранта № 10-01». URL: <https://ur.hse.ru/announcements/624048751.html> (дата обращения: 20.03.2023).
3. Хусаинов Ф. И. Доходность перевозок различных грузов (для РЖД) по итогам 2022 г. [Электронный ресурс]: LiveJournal от 23.01.2023. URL: <https://fhusainov.livejournal.com/847297.html> (дата обращения: 25.03.2023).
4. Хусаинов Ф. Краткая история железнодорожных грузовых тарифов в России // Экономическая политика. – 2015. – Т. 10. – №. 5. – С. 91-141.
5. Минюст зарегистрировал приказ ФАС об индексации грузовых ж/д тарифов в 2022 г. [Электронный ресурс]: Интерфакс (дата обращения: 17.12.2022)
6. Гордеев Д.С., Идрисов Г.И. Перспективы формирования новой тарифной системы грузовых железнодорожных перевозок // Экономическая политика. – 2019. – Т. 14. – №. 4. – С. 194-219.

© Т. И. Красная, И. В. Проворная, 2023