

Железнодорожные тарифы: кампанейщина или договоры должны соблюдаться?

Игорь Ильин,
ЭКОНОМИСТ



Москва, 2019

Экономическая теория

Цена (тариф/сбор/плата) как экономическая категория отражает экономические отношения между производителем и потребителем, между продавцом и покупателем товара/услуги по поводу производства и реализации

Нормативная экономика

Постановление Правительства РФ от 05.08.2009 № 643

Тариф – ценовая ставка за работы (услуги), выполняемые (оказываемые) субъектами регулирования

Сбор – не включенная в тариф ставка оплаты дополнительной операции или работы (услуги), выполняемой (оказываемой) субъектами регулирования

Практика государственного регулирования железнодорожных тарифов

Тариф (сбор, плата) – результат компромисса по вопросам баланса интересов общества (государства, бюджетной системы), владельца инфраструктуры, перевозчика, операторов и потребителей транспортных услуг.



**«Ценности абстрактны,
цены конкретны.»**

Габриэль Лауб



**«Нет справедливой цены.
Дешевизна не более и не менее
точна, чем дороговизна.»**

Поль Мишель Фуко



**«Сколько бы ни стоило,
лишь бы не дорого.»**

Журнал «Пшекруй»



**«Высшая ловкость состоит в том,
чтобы всему знать истинную цену.»**

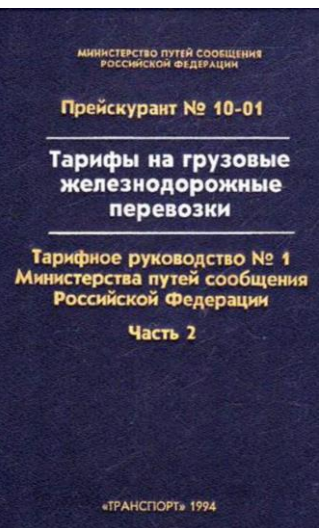
Франсуа де Ларошфуко

Функционально-стоимостной анализ	«Рыночный»	«Маржинальный»
(Виды деятельности (услуги, продукция), осуществляемые в условиях государственного регулирования или рыночного ценообразования, равномерно представленные в структуре бизнеса и имеющие примерно одинаковые характеристики спроса и предложения)	(Виды деятельности (услуги, продукция), осуществляемые в условиях рыночного ценообразования и имеющие разные характеристики эластичности спроса и предложения)	(Виды деятельности (услуги, продукция), осуществляемые в условиях государственного регулирования или рыночного ценообразования, имеющие в структуре продуктового портфеля доминирующий вид деятельности (услуги, продукции))
Специфические (прямые производственные) расходы, общепроизводственные и общехозяйственные расходы распределяются между видами деятельности (услуг, продукции) на основе правил распределения, в качестве которых используются: объемные натуральные показатели выполненных работ; фонд оплаты труда; сумма специфических (прямых производственных) расходов по отдельным элементам затрат и т.д.	Все расходы или их часть распределяются и учитываются между конкретными видами деятельности (услуг, продукции) исходя из особенностей спроса на вид деятельности (услуг, продукции) (ценовой эластичности, ценовой стратегии, характеристики рынка) между конкретными видами деятельности (услуг, продукции) пропорционально объему выручки от реализации продукции (работ, услуг), либо пропорционально иному показателю, характеризующему результаты деятельности учреждения	Специфические расходы учитываются и распределяются по конкретному виду деятельности (услуге, продукции). Переменная часть общих для всех видов деятельности (услуг, продукции) расходов распределяется и учитывается между конкретными видами деятельности (услуг, продукции) пропорционально наиболее адекватным измерителям (драйверам) затрат. Постоянная часть расходов, общих для всех видов деятельности (услуг, продукции), относится на доминирующий вид деятельности (услуг, продукции).

- Применение того или иного метода не изменяет общую величину затрат хозяйствующего субъекта, но существенно влияет на размер расходов по каждому конкретному виду деятельности (услуге, продукции). **Соответственно выбранному методу формируется расходная база для процесса ценообразования**
- Важный научно-практический аспект данной проблемы – невозможность дать однозначный ответ на вопрос, какой из названных методов является наиболее объективным, с точки зрения адекватности отражения издержек процессов осуществления конкретных видов деятельности. Парадокс заключается в том, что никакой из существующих или возможно созданных в будущем методов не является объективным. **Любой из методов – это всегда субъективизм, обусловленный экономическими, технологическими или политическими интересами и достигнутыми компромиссами между участниками**



Управленческий учет – результат компромисса по вопросам распределения доходов и расходов между видами деятельности, продукции (услуг)



Отчетность
базового
периода

Разработка нового
Прейскуранта № 10-01

Расчет ставок по базе года
t-2 Утверждение нового
Прейскуранта

Индексация тарифов
Прейскуранта № 10-01

А не разработать
ли нам новый
прейскурант?

Год t-3

Год t-2

Год t-1

Год t

Год t+1

Год t+2

...

Год t+n

Разработка нового Прейскуранта № 10-01 – хороший повод **переложить часть денег из одних карманов в другие**

Сходимость доходов субъекта регулирования по старому и новому прейскуранту – **базовое условие** для его нормальной финансово-хозяйственной деятельности

Ремарка: поучительный пример авиации

победа

Авиакомпания «Победа» предложила Минтрансу России исключить из федеральных авиационных правил обязанность перевозчика включать в стоимость билета плату за регистрацию в аэропорту: «Даже если клиент регистрируется онлайн, мы все равно платим аэропорту за эту услугу, которая фактически не используется. И эти расходы, конечно, закладываются в цену билета».

Экономия на регистрации может составлять около 200 руб. на человека



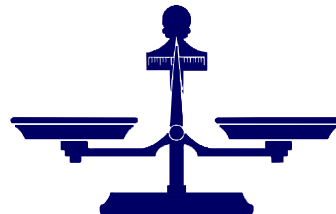
Член комитета Госдумы по транспорту и строительству
Александр Васильев:

«Просто компания «Победа» придумывает очередную историю, чтобы заработать на своих бедных клиентах. Есть еще несколько способов снизить цены на билеты, перенеся оплату при непосредственном обслуживании. Уже сейчас приходится в «Победе» доплачивать за ручную кладь, за багаж, за желание лететь вместе с семьей. Также необходимо просить воду, так как она тоже не заложена в стоимость билета. Когдаходишь на борт «Победы», складывается впечатление, что надо доплатить бортпроводникам и пилотам, чтобы самолет долетел до места назначения»

Источники из аэропортов: новые правила снизят доходы аэропортов. Не исключено, что операторы аэровокзалов попытаются компенсировать потерю дохода за счет повышения стоимости других услуг

Свойства справедливости как экономического понятия

- 1) равенство прав на максимально личную свободу, совместимую со свободой других индивидов
- 2) невозможность через первое свойство гарантировать экономическое равенство
- 3) конкурентная природа неравенства, оно может являться результатом свободной конкуренции
- 4) утилитарная обоснованность неравенства, то есть оно может оправдываться лишь настолько, насколько оно приносит пользу всем членам общества



Конституирующий принцип справедливости

Дифференциальный принцип современного понимания справедливости как экономического понятия требует, чтобы неравенство гарантировало наименее обеспеченным членам общества максимально возможное благосостояние



Витте С.Ю. Принципы железнодорожных тарифов по перевозке грузов

«Покровительство железнодорожными тарифами отечественной промышленности и торговли желательно, но тарифные понижения для проезда неимущих, а также на перевозки предметов первой необходимости для массы населения, более необходимы»

«Чем употребительнее товар, тем железной дороге бывает выгоднее держать на него более низкий тариф. Товары более ценные перевозят по более дорогому тарифу»

Цифры и факты

- Доля перевозок угля в общем объеме транспортной продукции железных дорог США I класса превышает **30%**, а в совокупных доходах – не выше **14%**. В результате средняя стоимость перевозки угля более чем в **2 раза ниже** средней доходной ставки. У Canadian Pacific Railway (Канада) средняя стоимость перевозки угля в 2017 г. составила 61,3% от средней доходной ставки, у Canadian National Railway – 71,0%, в ЮАР – 84,3%.
- Стоимость транспортировки руды металлической в США составляет 22-25% от средней доходной ставки, в ЮАР – 59%, в России – 65%, в Мексике – 70%, в Австралии – 75%.

В тех случаях, когда государство не желает выделять монополисту субсидии, эффективное решение в общественных интересах заключается в том, чтобы разрешить монополисту взимать разную плату с разных потребителей за одни и те же услуги



Наименование груза	2006 г.	2007 г.	2008 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.
Каменный уголь	12,70	13,50	16,16	15,32	17,08	19,78	20,24	20,65	20,11	19,00	18,49
Химические и сопутствующие товары	36,36	38,76	43,82	41,99	43,64	46,39	48,69	56,74	58,74	56,31	56,73
Нерудные полезные ископаемые	10,38	11,10	13,21	12,52	14,83	18,31	20,02	22,71	24,38	20,98	18,30
Сельскохозяйственные продукты	28,15	29,75	34,65	32,17	33,28	35,50	36,99	39,71	42,09	39,71	39,13
Смешанные поставки	61,90	63,14	68,04	60,76	64,80	70,74	76,28	81,42	81,47	76,36	74,18
Продукты питания и сопутствующие товары	35,38	38,32	43,88	42,32	43,85	47,82	50,24	55,78	57,78	56,61	57,02
Руды металлические	8,73	9,16	10,62	9,21	8,47	9,19	9,93	10,27	10,70	10,29	9,09
Нефтепродукты и кокс	29,78	31,94	41,78	40,38	41,80	46,24	50,61	53,70	53,91	52,23	50,39
Металлы и продукты	35,90	41,25	48,95	45,70	46,22	50,00	52,98	56,68	56,07	52,84	52,64
Камень, глина и изделия из стекла	32,04	33,40	36,13	34,24	35,75	38,25	39,28	41,04	42,42	40,59	41,09
Сырая нефть, природный газ								56,01	58,50	55,12	52,15
Лом, шлак и отходы	24,65	26,56	28,97	27,72	28,26	30,25	30,16	32,27	32,53	31,56	29,15
Целлюлоза, бумага	57,06	59,54	65,28	58,20	61,62	66,08	67,99	70,02	71,20	71,10	70,49
Пиломатериалы, изделия из древесины	54,36	54,96	54,58	50,38	50,86	53,83	58,16	66,41	68,28	70,71	78,21
Автомобили и оборудование	118,84	126,76	146,14	143,07	159,32	172,88	213,45	269,21	256,59	238,32	248,66
Одежда и готовые текстильные изделия									103,84	96,04	94,90
Полуприцепы и тара									191,42	188,62	152,15
Прочие грузы	124,79	125,88	129,00	103,50	87,86	99,50	89,69	126,40	126,36	128,51	131,65
Средняя стоимость перевозки грузов, \$/т	26,90	28,17	31,29	28,80	31,03	34,61	37,68	41,00	41,58	40,81	42,11

Краткая справка

В 1976 году в ответ на банкротство компании «Penn Central Transportation Company» Конгресс принял Закон об оздоровлении железных дорог и реформе регулирования, предусматривавший фундаментальные изменения в экономическом регулировании железных дорог США:

- Максимально возможное ограничение регулирования железных дорог
- Получение железными дорогами справедливого размера доходов

1980 год - принятие Закона Стаггера, согласно которому:

- в Закон о торговле между штатами была внесена поправка, разрешающая железным дорогам заключать конфиденциальные договора на железнодорожные перевозки с грузоотправителями
- после заключения конфиденциального соглашения условия перевозки должны регулироваться условиями такого договора, а любые споры, касающиеся перевозок, должны разрешаться как обычные споры по контрактам, т.е. сторона, выдвигающая иск, должна обратиться в соответствующую судебную инстанцию



Типовой кодекс этики и служебного поведения государственных служащих Российской Федерации и муниципальных служащих
(Одобрено решением президиума Совета при Президенте Российской Федерации по противодействию коррупции от 23 декабря 2010 г. протокол N 21)

- 13. Государственные (муниципальные) служащие в своей деятельности не должны допускать нарушение законов и иных нормативных правовых актов исходя из политической, экономической целесообразности либо по иным мотивам.
- 26. В служебном поведении государственный (муниципальный) служащий воздерживается от:
 - б) грубости, проявлений пренебрежительного тона, заносчивости, предвзятых замечаний, предъявления неправомерных, незаслуженных обвинений;
 - в) угроз, оскорбительных выражений или реплик, действий, препятствующих нормальному общению или провоцирующих противоправное поведение

Регуляторные решения в сфере естественной монополии

Отрасль (вид деятельности)	Дата принятия базового нормативного акта (РАВ-регулирование)	Целевые установки по формуле индексации тарифов
Электроэнергетика	26 июня 2008 г. № 231-э	
Теплоснабжение	1 сентября 2010 г. № 221-э/8	ИНФЛЯЦИЯ МИНУС
Железнодорожный транспорт (грузовые перевозки)	30 августа 2013 г. № 166-т/1	



**«У меня одно мнение утром, другое - после полудня, а вечером я больше уже не имею никакого мнения»
«В политике нет убеждений, есть обстоятельства»**

Шарль Морис де Талейран-Перигор

Регуляторные решения в сфере грузовых железнодорожных перевозок

- 2012-2013 гг.: формирование нормативно-методической базы для перехода государственного регулирования тарифов на метод доходности инвестированного капитала
- 2014 г.: «заморозка» тарифов
- 2016 г.: в практике деятельности регулятора и в контурах новой тарифной политики предусматривается отказ от принципа «затраты плюс» и применение принципа тарифного регулирования «инфляция минус»
- 2017 г.: определение на уровне инфляции минус 0,1 процентного пункта ежегодного темпа роста тарифов на услуги по перевозке грузов и оказание услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования при перевозках грузов с 2019 года по 2025 год

«Ах какие моменты были - Это просто кошмарный сон! Только дустом нас не травили, Видно, дорог в хозяйстве он»

Андрей Макаревич

Статья 8 ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации»:

тарифы, сборы и плата устанавливаются на основе себестоимости и уровня рентабельности, обеспечивающего безубыточность деятельности организаций железнодорожного транспорта и индивидуальных предпринимателей на железнодорожном транспорте

Прогноз социально-экономического развития Российской Федерации на 2014 год и на плановый период 2015 и 2016 годов:

в 2014 году заморозить регулируемые цены (тарифы) на товары (услуги) организаций инфраструктурных отраслей для всех категорий потребителей кроме населения

Решение о модели ценообразования в 2019-2025 годах на уровне прогнозируемого на соответствующий год индекса потребительских цен, уменьшенного на 0,1 процентного пункта

Отчет о финансовых результатах ОАО «РЖД» за январь-декабрь 2014 года:

Впервые за весь период своей деятельности финансовый результат ОАО «РЖД» по итогам 2014 года стал отрицательным, **чистый убыток составил 44,1 млрд руб.**

Общий объем кредитного портфеля ОАО «РЖД», включая банковские займы, рублевые облигации и еврооблигации, по состоянию на 31 декабря 2018 года составил **1 245,1 млрд. рублей.**

Интервью заместителя руководителя ФАС России Андрея Цыганова РИА Новости (19 февраля 2019 г.)

Как ФАС оценивает ситуацию с ценами на продукты в России?

- Понятно совершенно, что для потребителя плохо, когда цены растут. Но потребитель тоже должен понимать, что если цены будут все время низкими, то развития не будет. Производитель должен получать адекватную прибыль, чтобы ему хватало для того, чтобы поддерживать свое производство и самое главное, чтобы развивать его. Следует учесть, что в отличие от продовольственных товаров, о которых мы сейчас говорим, цены на ресурсы, необходимые для их производства (комбикорма, ГСМ, средства защиты растений, семена и т.п.) имеют постоянную тенденцию к повышению.



**Я вся такая несуразная...
вся угловатая такая...
такая противоречивая вся.**

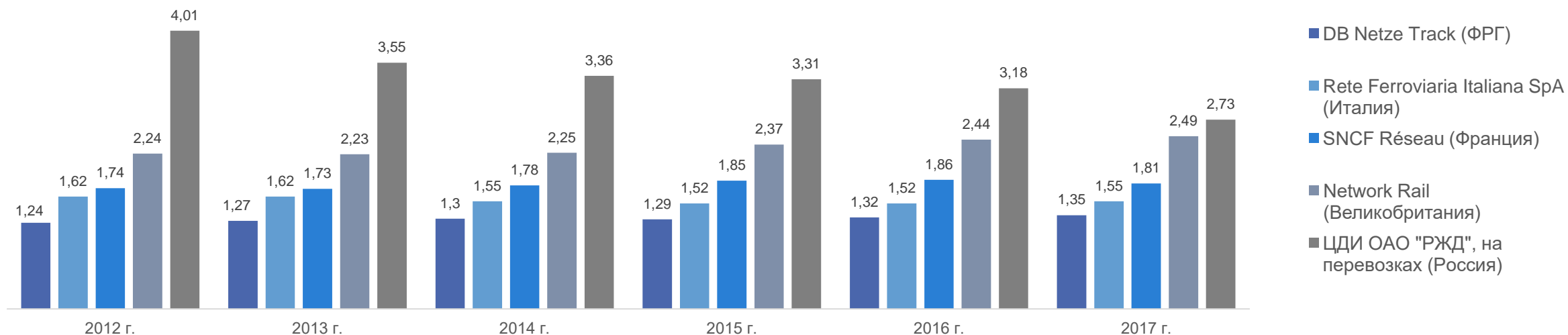
Из к/ф «Покровские ворота»

Сравнительный анализ уровня тарифов различных железнодорожных компаний предпочтительно проводить на основе исследований натуральных показателей сравниваемых объектов

Наибольшая сложность подобных исследований обусловлена необходимостью разработки четкой методологии сравнения и наличием требуемого объема исходных данных

В структуре операционных расходов большинства железнодорожных компаний мира доля затрат на оплату труда со всеми отчислениями составляет в среднем 30-40%, что обуславливает пристальное внимание менеджмента к вопросам оптимизации численности персонала

Численность работников инфраструктурного сектора, чел./км пути



Сокращение количества работников при росте объемов перевозок – основной тренд большинства железнодорожных компаний за последние десятилетия. При этом в ряде стран наблюдается рост объема трудовых ресурсов, что объясняется, прежде всего, ужесточением требований безопасности

Средний удельный расход топлива в грузовых перевозках

Наименование компании / серии тепловоза	Удельный расход (тыс. т.) на 1 млн ткм брутто
Железные дороги I класса США*	
BNSF Railway Company	3,106
Union Pacific Railroad Company	3,018
CSX Corporation	2,900
Norfolk Southern Corporation	3,213
Kansas City Southern	2,992
Восточный полигон ОАО «РЖД»**	
ТЭ10в/и	3,703
ТЭ25А	2,996
ЗТЭ25К2М	2,526

* Источник: годовые отчеты ф. R-1 для Совета по наземному транспорту (Surface Transportation Board) за 2017 г.

** Источник: справочный материал ОАО «РЖД» и Минтранса России

Периодичность ремонта

Наименование	Межремонтный пробег, тыс. км		Кол-во ремонтов за срок службы	
	КР	СР	КР	СР
Электровозы грузовые				
ВЛ80в/и	2 400	800	4	8
ВЛ85	2 400	1 200	4	4
Э5К, ЭС5К	3 000	1 000	3	6
ЗЭС5К	3 000	1 000	3	6
Тепловозы грузовые				
ТЭ10в/и	1 200	600	4	4
ТЭ25А	2 400	1 200	2	2
ТЭ116	2 400	1 200	2	2
М62	1 600	800	3	3
ЗТЭ25К2М	3 600	1 800	1	1

Источник: конструкторская документация



Насущным является вопрос об оптимальных критериях досрочного списания старого локомотивного парка ОАО «РЖД» исходя из экономических эффектов, генерируемых новым подвижным составом

Одна из ведущих аудиторских и консалтинговых компаний мира – организация **Deloitte** проанализировала работу **РЖД**.

Заказчиком исследования выступило Министерство экономического развития Российской Федерации в целях изучения возможности оптимизации и уменьшения расходов транспортной монополии. Данное исследование экономической ситуации в госкомпании проводилось в декабре 2015 года, однако уже в сентябре 2016 года эксперты **Deloitte** актуализировали свои финансовые расчеты и предоставили их комитету по стратегии при совете директоров **РЖД**.

В результате проведенного исследования специалисты аудиторской компании **Deloitte** пришли к выводу, что **РЖД** в 2016 году могли бы сэкономить значительную сумму – от **95 до 130 миллиардов рублей**.

В исследовании аудиторов отмечается, что если бы госкомпания сократила персонал (по большей мере управленческий) хотя бы на четыре процента, то компания смогла бы сэкономить значительные денежные средства – от **25 до 60 миллиардов рублей**.

Дополнительно можно было сэкономить еще и при пересмотре некоторых масштабных проектов государственной компании, в том числе модернизации магистралей БАМ и Транссиб, строительства высокоскоростной магистрали Москва – Казань и прочие. Вместе с тем **Deloitte** предлагает **РЖД** отказаться от покупки пассажирских поездов «Ласточка», которых российская транспортная госкомпания на протяжении нескольких следующих лет планирует купить 60 составов (стоимость реализации проекта около 50 миллиардов рублей).

По материалам РБК, Ведомости и др.

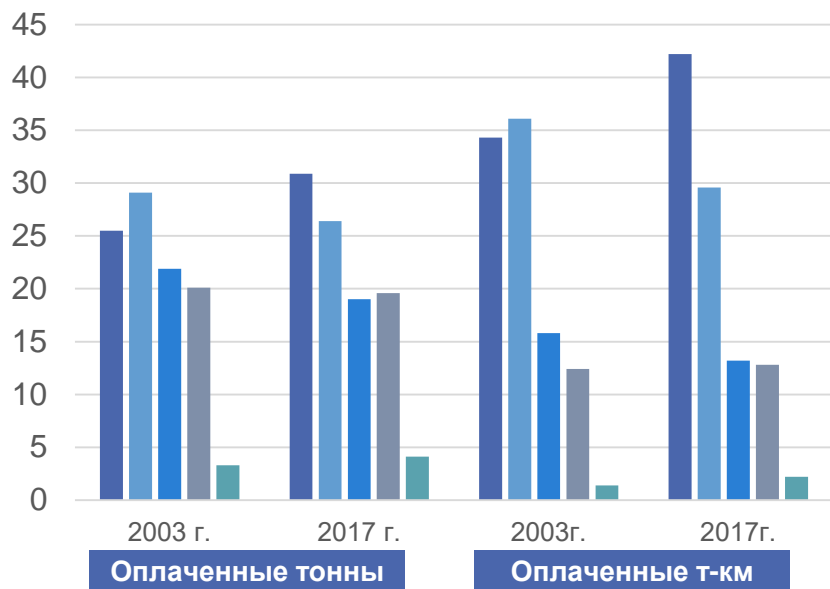
Итак, по итогам аудита расходов **РЖД** эксплуатационные затраты **могли бы быть снижены на 1,7-4,1%**

Размер экономии, вычисленный аудиторами, вполне соответствует результатам выполнения ежегодных планов мероприятий **РЖД** (ранее – МПС России) по повышению внутренней эффективности

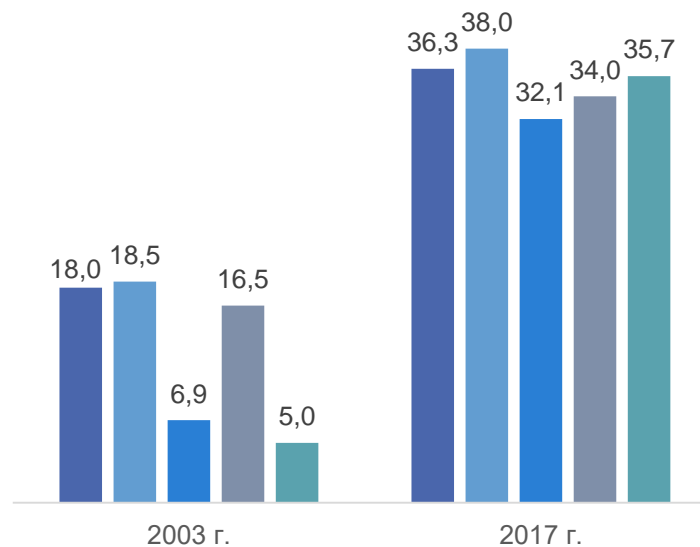


Компания / (страна)	Период	Стоимостной параметр	Индекс потребительских цен		Индекс стоимостного параметра перевозок		Формула роста стоимости
			за период	среднегодовой	за период	среднегодовой	
BNSF Railway Company (США)			1,338	1,021	1,703	1,039	инфляция + 1,7%
Union Pacific Railroad Company (США)			1,338	1,021	2,051	1,053	инфляция + 3,1%
CSX Corporation (США)	2004-2017 годы	Доходная ставка на ткм	1,338	1,021	1,720	1,040	инфляция + 1,8%
Norfolk Southern Corporation (США)			1,338	1,021	1,438	1,026	инфляция + 0,5%
Kansas City Southern (США)			1,338	1,021	2,779	1,076	инфляция + 5,4%
BNSF, UP, CSX, NSC, KCS (США)			1,338	1,021	1,744	1,041	инфляция + 1,9%
Canadian National Railway Company (Канада)			2012-2017 годы	Доходная ставка на ткм	1,090	1,014	1,200
Canadian Pacific Railway (Канада)	1,090	1,014			1,143	1,022	инфляция + 0,8%
DB Netze Track (ФРГ)	1,047	1,009			1,180	1,034	инфляция + 2,4%
SNCF Réseau (Франция)	2013-2017 годы	Себестоимость поезда-км	1,031	1,006	1,114	1,022	инфляция + 1,6%
Network Rail (Великобритания)			1,079	1,015	1,191	1,036	инфляция + 2,0%
Rete Ferroviaria Italiana SpA (Италия)			1,025	1,005	1,068	1,013	инфляция + 0,8%
The Australian Rail Track Corporation Ltd (Австралия)	2013-2017 годы	Доходная ставка на ткм	1,102	1,020	1,137	1,026	инфляция + 0,6%
Transnet SOC Ltd (ЮАР)	2012-2017 годы	Доходная ставка на т	1,388	1,056	1,419	1,060	инфляция + 0,4%
América Latina Logística S.A. (Бразилия)	2011-2017 годы	Доходная ставка на ткм	1,554	1,065	1,597	1,069	инфляция + 0,4%
Indian Railways (Индия)	2012-2016 годы	Доходная ставка на ткм	1,433	1,075	1,621	1,101	инфляция + 2,5%
Ferrocarril Mexicano, S.A. de C.V. (Мексика)	2012-2017 годы	Доходная ставка на ткм	1,258	1,039	1,670	1,089	инфляция + 4,8%
ОАО "РЖД" (Россия)	2004-2017 годы	Себестоимость ткм	3,424	1,092	2,750	1,075	инфляция - 1,6%
ОАО "РЖД" (Россия)	2004-2017 годы	Доходная ставка на ткм	3,424	1,092	2,273	1,060	инфляция - 2,9%

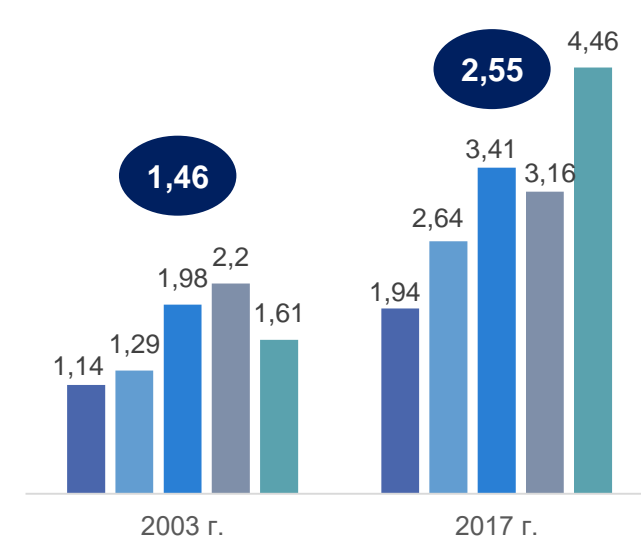
Структура объемных показателей, %



Операционная рентабельность, %



Средняя доходная ставка, центов США/ткм



■ BNSF Railway Company ■ Union Pacific Railroad Company ■ CSX Corporation ■ Norfolk Southern Corporation ■ Kansas City Southern

В условиях конкуренции и дерегулирования тарифов рост совокупной доходной ставки пяти железных дорог I класса США укладывается в формулу «инфляция + 1,9%»

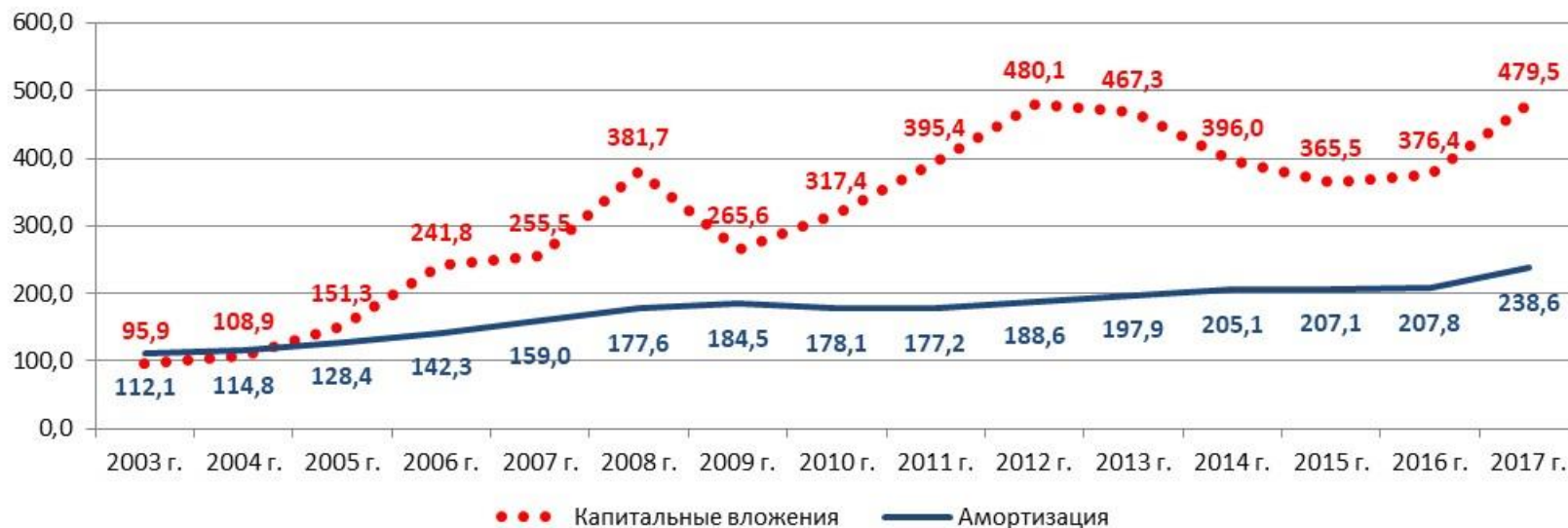
Учитывая разнонаправленную динамику грузооборота указанных компаний и стоимостных параметров, отсутствует какая-либо значимая корреляция показателей, которая бы подтверждала азбучную истину «рост объемов приводит к снижению стоимости»

Указанная формула стоимости является скорее не результатом конкурентной борьбы за потребителя, а следствием дифференцированного ценообразования с учетом платежеспособности грузов для обеспечения адекватности доходов, получаемых в соответствии с конфиденциальными договорами

Железные дороги I класса достигли примерно одинакового уровня рентабельности от продаж в 2017 г. на уровне 32-38%



Объем инвестиций и амортизации ОАО «РЖД», млрд руб.



По информации источников “Ъ”, 18 октября 2018 г. на совещании у первого вице-премьера, министра финансов Антона Силуанова и вице-премьера Дмитрия Козака обсуждался единый подход к дивидендам госкомпаний. В материалах к совещанию, говорит один из собеседников “Ъ”, зафиксирована серьезная разница в подходах между Минфином и профильными ведомствами, выступающими вместе с госкомпаниями.

Так, Минтранс, Минэнерго, «Транснефть», ОАО РЖД считают необходимым увязать дивиденды с инвестпрограммами.

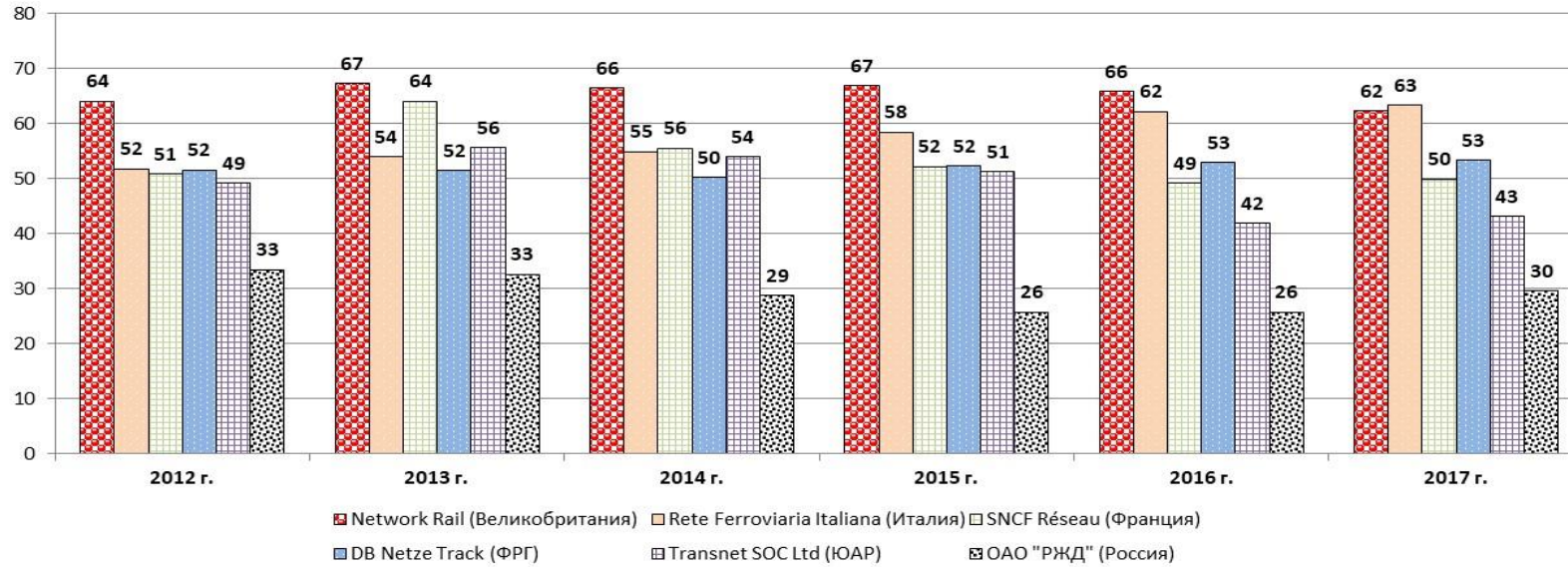
Позиция же Минфина сводится к «соблюдению минимальных требований по дивидендным выплатам» в 50% от чистой прибыли по МСФО. А госкомпании, считают в министерстве, должны повышать эффективность инвестпроектов и «оптимизировать источники финансирования».



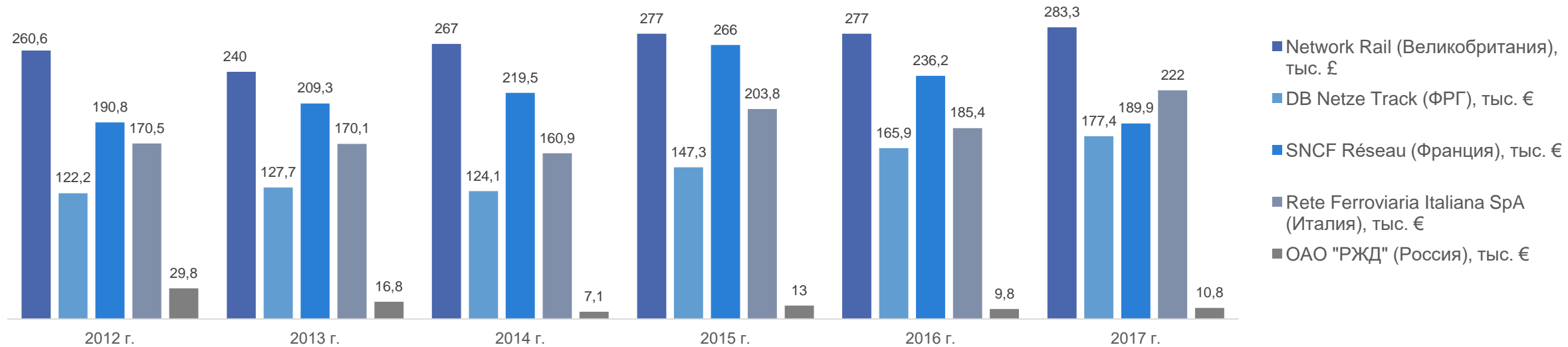
«Увы, но улучшить бюджет нельзя, не запачкав манжет»

Игорь Губерман

Доля инвестиционной составляющей затрат (%)



Государственная поддержка инфраструктуры в расчете на 1 км эксплуатационной длины пути



Период	Федеральный орган исполнительной власти
1992 – 1997 гг.	Комитет Российской Федерации по политике цен (Роскомцен) и МПС России
1997 – 1998 гг.	Федеральная служба России по регулированию естественных монополий на транспорте (ФСЕМТ России) и МПС России
1998 – 2002 гг.	Министерство Российской Федерации по антимонопольной политике и поддержке предпринимательства (МАП России)
2002 – 2004 гг.	Федеральная энергетическая комиссия (ФЭК России)
с 2004 г. по н/вр	Минтранс России (в части транзита)
2004 – 2015 гг.	Федеральная служба по тарифам (ФСТ России)
2015 – по н/вр	Федеральная антимонопольная служба (ФАС России)

Из к/ф «Иван Васильевич меняет профессию»

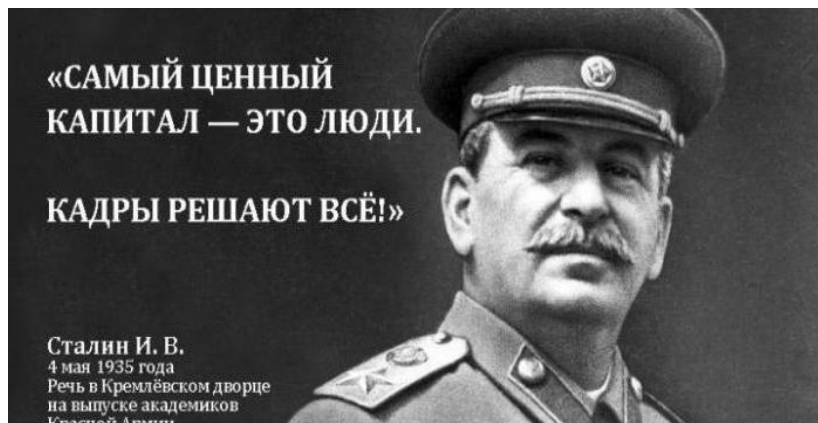
Милославский: Интурист хорошо говорит!..

Бунша: А что он говорит, конкретно что?

Милославский: А пёс его знает!.. Феденька! Надо бы переводчика...

Феофан: Был у нас толмач-немчин. Ему переводить, а он лыка не вяжет. Мы его в кипятке и сварили.

Милославский: Нельзя так с переводчиками обращаться!!!



- 1 Дерегулирование тарифов на перевозку грузов III класса
- 2 Разработка методологических основ определения верхних границ тарифного коридора для грузов I и II классов
- 3 Установление верхних границ тарифного коридора для грузов I и II классов
- 4 Изменение дегрессии грузовых тарифов по расстояниям перевозок
- 5 Разработка и реализация комплекса мер по восстановлению общественного доверия регулятору и повышению качества государственного регулирования тарифов

*Не пора ли, друзья мои, нам
замахнуться на Вильяма,
понимаете, нашего
Шекспира?*

Из к/ф «Берегись автомобиля»



П Р И Л О Ж Е Н И Е

(Справочный материал)

Canadian National Railway Company (Канада)

Наименование грузов	Доходная ставка, центов/т-миля нетто							
	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2018 г.
Нефтяные и химические грузы	4,31	4,38	4,34	4,43	4,78	5,01	4,98	5,24
Металлы и минералы	5,32	5,60	5,70	6,01	6,58	6,02	5,45	6,03
Лесные грузы	4,33	4,49	4,77	5,24	5,74	5,72	5,86	6,30
Каменный уголь	3,09	3,02	3,11	3,50	3,84	3,93	3,68	3,69
Зерно и удобрения	3,35	3,50	3,73	3,87	4,14	4,07	3,94	4,08
Интермодальные	4,64	4,70	4,68	5,54	5,55	5,36	5,39	5,76
Автомобили	19,02	19,54	20,03	19,63	20,08	20,38	19,38	21,37
В среднем по всем грузам	4,32	4,44	4,56	4,93	5,30	5,28	5,18	5,45

Canadian Pacific Railway (Канада)

Наименование грузов	Доходная ставка, центов/т-миля нетто							
	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2018 г.
Металлы, минералы и потребительские товары	4,22	4,16	5,84	6,32	7,13	6,76	6,44	6,72
Лесные грузы	3,81	4,10	4,46	5,21	5,93	5,86	5,91	5,96
Каменный уголь	2,64	2,69	2,71	2,77	2,88	2,73	2,78	3,00
Зерно	3,39	3,54	3,83	3,88	4,17	4,01	4,10	4,25
Удобрения и Сера	2,68	3,05	5,22	5,60	6,73	6,86	6,26	6,00
Интермодальные	5,45	5,51	5,51	5,83	5,62	5,27	5,62	5,76
Автомобили	16,25	17,12	17,30	18,28	19,94	21,00	22,18	23,90
В среднем по всем грузам	3,91	4,11	4,15	4,31	4,51	4,46	4,47	4,64

Ferrocarril Mexicano, S.A. de C.V. (Мексика)

Наименование грузов	Доходная ставка, песо/т-км						
	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.
Сельскохозяйственные	0,29	0,30	0,33	0,36	0,40	0,46	0,46
Минералы (руды, полезные ископаемые)	0,26	0,28	0,32	0,34	0,36	0,37	0,40
Металлы	0,30	0,32	0,35	0,39	0,39	0,40	0,40
Интермодальные	0,37	0,42	0,46	0,50	0,54	0,59	0,58
Химические и минеральные удобрения	0,33	0,36	0,38	0,42	0,50	0,53	0,56
Промышленная продукция	0,55	0,76	0,66	0,70	0,88	1,14	1,35
Автомобили	0,92	1,03	1,11	1,24	1,24	1,37	1,56
Цемент	0,34	0,35	0,38	0,41	0,44	0,44	0,49
Энергетические грузы	0,36	0,39	0,48	0,47	0,54	0,68	0,83
В среднем по всем грузам	0,34	0,38	0,41	0,46	0,50	0,56	0,58

Transnet SOC Ltd (ЮАР)

Наименование грузов	Стоимость перевозки грузов, Rand/т						
	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.
Генеральные грузы	193,3	207,3	222,9	231,8	231,0	236,5	259,8
Экспортные перевозки угля	112,7	124,4	130,8	138,6	149,2	154,9	156,1
Экспортные перевозки железной руды	65,8	74,8	91,4	87,9	96,7	102,1	107,9
В среднем по всем грузам	133,0	144,0	159,2	162,5	167,0	173,9	185,2

Union Pacific Railroad Company (США)

Наименование показателя	2004 г.	2005 г.	2006 г.	2007 г.	2008 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2018 г.
Средняя доходная ставка, центов США/ткм	1,32	1,46	1,63	1,71	1,89	1,73	1,92	2,11	2,35	2,50	2,55	2,61	2,63	2,64	2,80
Сельскохозяйственные товары	1,35	1,57	1,83	2,01	2,23	2,04	2,13	2,35	2,50	2,52	2,49	2,50	2,55	2,65	2,73
Энергетические грузы	0,64	0,68	0,74	0,77	0,92	0,89	0,96	1,06	1,17	1,32	1,34	1,33	1,59	1,62	1,68
Промышленные товары	1,78	2,02	2,36	2,53	2,86	2,64	2,75	2,94	3,01	3,00	3,06	3,10	3,19	3,32	3,51
Грузы высокого сорта	2,28	2,46	2,71	2,77	3,01	2,60	3,04	3,48	3,84	4,01	4,08	3,98	3,73	3,79	4,05

Поправка 49 U.S.C. 10704(a)(2) в Закон о торговле между штатами требует от регулирующего органа предоставить железным дорогам возможность получать адекватные доходы и устанавливает основополагающие принципы, которым надо следовать при определении адекватного размера доходов. В частности, поправка гласит:

Совет по наземному транспорту должен иметь и по мере необходимости пересматривать стандарты и процедуры установления размера доходов железнодорожных перевозчиков, обеспечивающих транспортировку грузов в соответствии с его юрисдикцией согласно положениям, содержащимся в настоящей части, которые являются адекватными/справедливыми в условиях честного и экономически эффективного управления, для покрытия полных операционных издержек, включая амортизацию и износ оборудования, плюс получения справедливого и экономически достаточного размера прибыли или же возмещения на капитал, задействованный в таком бизнесе, или получения и того и другого. Совет по наземному транспорту должен прилагать необходимые и постоянные усилия для оказания содействия таким перевозчикам в получении доходов в размере, установленном в соответствии с положениями настоящего параграфа.

Размер доходов, установленный на основании положений настоящего параграфа, должен:

(А) обеспечить приток чистых доходов плюс покрытие амортизации, необходимый для поддержания экономически оправданных капиталовложений, гарантировать погашение приемлемого уровня долговых обязательств, предоставить возможность привлечения необходимого размера акционерного капитала и покрыть потери от инфляции;

а также

(Б) привлечь и сохранить капитал в размере, достаточном для обеспечения функционирования надежной транспортной системы в Соединенных Штатах Америки.

(1) Разработка более точной формулировки адекватности доходов в железнодорожной отрасли
Нормативное значение адекватного дохода должно быть равно норме прибыли, равной текущей стоимости капитала для конкретной железной дороги

(2) Определение текущей стоимости капитала для железных дорог
При определении стоимости заимствований для железных дорог обратить внимание на рыночную стоимость их текущих долговых обязательств

Стоимость капитала будет определяться на основе прогнозных показателей деятельности компании, а не на основе ее показателей за прошлые периоды

При определении стоимости собственного капитала использовать метод приведенных денежных потоков, основанный на рыночной стоимости долевых ценных бумаг основных железных дорог, величине дивидендного дохода, а также ожидаемом росте доходов компаний. Основываться на прогнозируемых результатах работы, а не показателях за прошлые годы деятельности компаний

Использовать текущий показатель соотношения долговых обязательств к стоимости собственного капитала ведущих железнодорожных компаний отрасли, беря за основу для расчета соотношение текущей величины их долговых обязательств к текущей стоимости их акционерного капитала

Используя такой вид финансового анализа, регулирующий орган произвел расчет (и до сих пор продолжает рассчитывать на ежегодной основе) взвешенную стоимость капитала железнодорожных компаний за вычетом налогов. Было выявлено, что, начиная с 1981 года, ежегодно почти все железнодорожные компании в США получали неадекватную сумму доходов

Пример систематического мониторинга адекватности доходов регулятором (Surface Transportation Board)



Surface Transportation Board

<https://www.stb.gov/stb/index.html>

E-FILE	E-LIBRARY	RAIL CONSUMERS	INDUSTRY DATA	ENVIRONMENTAL MATTERS	PUBLIC INFORMATION	NEWS	ABOUT STB
Search STB:		Search			Enhanced Search		

Railroad Revenue Adequacy

Year	BNSF Railway Company	CSX Transportation, Inc.	Grand Trunk Corp. Consolidated	Kansas City Southern Railway Company	Norfolk Southern Railway Company	Soo Line Railroad Company	Union Pacific Railroad Company
2015	12,82%	9,00%	10,77%	7,20%	9,03%	14,50%	15,54%
2014	12,88%	10,18%	11,30%	8,18%	11,69%	-0,42% †	17,35%
2013	14,01%	10,00%	11,84%	8,67%	12,07%	12,03%	15,39%
2012	13,47%*	10,81%	10,19%	9,54%	11,48%	5,15%	14,69%
2011	12,39%*	11,54%	8,74%	10,76%	12,87%	7,13%	13,11%
2010	10,28%*	10,85%	9,21%	9,77%	10,96%	8,01%	11,54%
2009	8,67%	7,30%	6,04%	6,51%	7,69%	6,28%	8,62%
2008	10,51%	9,34%	9,89%	7,72%	13,75%	9,29%	10,46%
2007	9,97%	7,61%	10,11%	9,37%	13,55%	15,25%	8,90%
2006	11,43%	8,15%	9,47%	9,31%	14,36%	11,60%	8,21%
2005	9,76%**	6,23%	8,07%	5,89%	13,21%	8,89%	6,34%
2004	5,84%	4,43%	5,95%	8,30%	11,64%	3,28%	4,54%
2003	6,2%	4,0%	4,5%	3,7%	9,1%	0,9%	7,3%
2002	6,4%	5,2%	3,1%	6,5%	9,1%	5,7%	8,6%
2001	7,1%	4,6%	4,9%	7,0%	8,3%	5,9%	7,6%
2000	8,8%	3,6%	5,9%	6,3%	5,5%	5,6%	6,9%
1999	9,5%	3,8%	25,4%	6,4%	5,2%	2,5%	6,8%
1998	9,7%	8,1%	3,0%	9,1%	10,5%	4,9%	2,9%
1997	8,4%	9,8%	5,2%	3,6%	13,1%	12,3%	5,2%
1996	8,6%	8,9%	NM†	7,2%	13,0%	23,5%	8,3%

Пример систематического расчета дефицита доходов регулятором (Surface Transportation Board)

Метод распределения выпадающих доходов (RSAM) измеряет среднюю отметку, при которой железная дорога должна будет взимать плату за все свои потенциальные перевозки в целях получения адекватных доходов, измеренных Советом в соответствии с 49 U. S. C. § 10704(a) (2).

2016 RSAM Calculation

(A)	(B)	(C)	(D)	(E)=(C)/(D)	(F)	(G)=[(C)+(F)]/(D)
RR No.	Railroad	RVC GE 180		RVC>180	Tax-Adj Shortfall (Surplus)	RSAM
		Revenue	Variable Costs			
103	CN/GTC	\$ 1 531 807	\$ 567 591	270%	\$ 38 769	277%
105	CP/SOO	\$ 776 659	\$ 309 988	251%	\$ (34 318)	239%
400	KCS	\$ 349 116	\$ 140 815	248%	\$ 165 788	366%
555	NS	\$ 4 563 769	\$ 1 802 340	253%	\$ (104 013)	247%
712	CSXT	\$ 4 231 393	\$ 1 629 802	260%	\$ 84 440	265%
777	BNSF	\$ 6 419 646	\$ 2 884 430	223%	\$ (814 139)	194%
802	UP	\$ 10 636 587	\$ 4 406 311	241%	\$ (2 471 749)	185%

RSAM Mark-Up Percentages 2016 - 2013

RR No.	Railroad	4-Year Average	2016	2015	2014	2013
777	BNSF	174%	194%	158%	176%	169%
712	CSXT	264%	265%	267%	254%	269%
103	GTC	263%	277%	244%	266%	266%
400	KCS	337%	366%	343%	320%	320%
555	NS	253%	247%	267%	243%	253%
105	SOO	247%	239%	176%	350%	223%
802	UP	178%	185%	171%	171%	186%



Surface Transportation Board

[E-FILE](#)
[E-LIBRARY](#)
[RAIL CONSUMERS](#)
[INDUSTRY DATA](#)
[ENVIRONMENTAL MATTERS](#)
[PUBLIC INFORMATION](#)
[NEWS](#)
[ABOUT STB](#)

Search STB: Search [Enhanced Search](#)

<https://www.stb.gov/stb/index.html>

Железнодорожная компания устанавливает цену на перевозку трейлеров и контейнеров в размере всего лишь 110% от уровня переменных затрат, так как при более высокой цене контракты на транспортировку таких грузов будут перехвачены автомобильными перевозчиками или же другой железной дорогой.

В то же время эта железнодорожная компания устанавливает цену на транспортировку угля до тепловой электростанции, работающей на угле, на уровне 250% от величины переменных затрат, пользуясь тем, что не существует иных альтернативных способов его перевозки и уровень спроса на перевозки со стороны этой электростанции будет в минимальной степени зависеть от назначаемой цены перевозки.

В то же время для другой электростанции, имеющей реальные альтернативные способы транспортировки топлива или его замены, железнодорожная компания может оказаться вынужденной назначить цену на перевозку в размере не более чем 150% от уровня переменных затрат.

До тех пор, пока каждая составная часть общего объема перевозки покрывает свои переменные затраты и вносит определенный взнос в состав постоянных затрат компании, для железной дороги, а также для других потребителей ее услуг, будет лучше, если цены на эти услуги будут изменяться в зависимости от эластичности спроса отдельных потребителей.