

Вестник Евразийской науки / The Eurasian Scientific Journal <https://esj.today>

2023, Том 15, № 4 / 2023, Vol. 15, Iss. 4 <https://esj.today/issue-4-2023.html>

URL статьи: <https://esj.today/PDF/52ECVN423.pdf>

5.2.3. Региональная и отраслевая экономика (экономические науки)

Ссылка для цитирования этой статьи:

Егоров, Ю. В. Развитие методологии тарифообразования на грузовых железнодорожных перевозках в России в 2019–2023 гг. / Ю. В. Егоров // Вестник евразийской науки. — 2023. — Т. 15. — № 4. — URL:

<https://esj.today/PDF/52ECVN423.pdf>

For citation:

Egorov Yu.V. Development of tariff setting methodology for freight rail transportation in Russia in 2019–2023. *The Eurasian Scientific Journal*. 2023; 15(4): 52ECVN423. Available at: <https://esj.today/PDF/52ECVN423.pdf>. (In Russ., abstract in Eng.)

УДК 338.47

Егоров Юрий Владимирович

ФГБОУ ВО «Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I»,
Санкт-Петербург, Россия

Доцент кафедры «Экономика транспорта»

Кандидат экономических наук, доцент

E-mail: orion56@mail.ru

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-1485-4042>

РИНЦ: https://elibrary.ru/author_profile.asp?id=317400

Развитие методологии тарифообразования на грузовых железнодорожных перевозках в России в 2019–2023 гг.

Аннотация. Целью статьи является системное исследование развития методологии тарифообразования на грузовых железнодорожных перевозках в России в 2019–2023 гг. (с учетом ее предыдущего развития на протяжении 1990–2018 гг.) с выработкой принципов построения новой системы грузовых железнодорожных тарифов. В статье использовались анализ, сравнительный метод, синтез, системный подход. Автором разработаны хронологическая модель развития методологии тарифообразования на грузовые железнодорожные перевозки в России в 1990–2023 гг., а также классификация основных точек зрения по вопросам методологии тарифообразования на грузовых железнодорожных перевозках в России в 2019–2023 гг. (по критерию роли рынка в формировании тарифов в части инфраструктурно-локомотивной составляющей). С учетом данной хронологической модели и данной классификации автором предложены принципы, на которых должна опираться современная методология формирования грузового железнодорожного тарифа в России (в части инфраструктурно-локомотивной составляющей): признание факта невозможности полной либерализации и дерегулирования инфраструктурной составляющей тарифа даже в относительно долгосрочной перспективе; использование 4С-ценообразования для построения новой тарифной системы; использование достижений цифровизации для повышения эффективности функционирования новой тарифной системы; включение в новую тарифную систему возможностей ее использования для развития мультимодальных перевозок с участием железнодорожного транспорта России в кооперации с другими видами транспорта. Полученные в исследовании результаты могут быть использованы для разработки мер государственного тарифного регулирования в ходе текущего реформирования системы грузовых железнодорожных тарифов в России, а также для дальнейшего развития методологии

тарифообразования на грузовых железнодорожных перевозках. Статья является частью диссертационного исследования автора.

Ключевые слова: грузовые железнодорожные тарифы; инфраструктурная составляющая тарифа; вагонная составляющая тарифа; тарифная политика; государственное регулирование; методология; развитие; дерегулирование

Введение

Недостатки и перекосы действующей системы грузовых железнодорожных тарифов в России, основанной на Прейскуранте № 10-01¹, обсуждаются исследователями, практиками железнодорожной отрасли, органами государственной власти с переменной интенсивностью почти с момента принятия данного документа в 2003 г. По результатам этих обсуждений в Прейскурант № 10-01 на протяжении его почти 20-тилетнего существования вносились различные поправки, которые, тем не менее, не меняли его фундаментальных основ: инфраструктурно-локомотивная составляющая тарифа (тариф ОАО «РЖД» (Открытое акционерное общество «Российские железные дороги»)) основана на среднесетевой себестоимости перевозок грузов и дифференцирована по ряду критериев, вагонная составляющая тарифа (тариф операторов подвижного состава) дерегулирована и определяется на основе свободного взаимодействия спроса и предложения на рынке операторских услуг.

Перекосы и недостатки Прейскуранта № 10-01 со временем накапливались и усугублялись, нормативный документ перестал удовлетворять в должной мере потребности российского грузового железнодорожного транспорта и национальной экономики в целом. Это привело к официальному признанию государством в 2019 г. необходимости фундаментальной перестройки действующей системы грузовых железнодорожных тарифов в России. Правительством РФ был инициирован старт новой тарифной реформы (как часто говорят: «старт разработки нового Прейскуранта № 10-01», хотя это не совсем соответствует действительности) — Минэкономразвития России, ФАС России (Федеральная антимонопольная служба России), Минтрансу России, Минфину России совместно с ОАО «РЖД» было поручено представить до 30.01.2021 г. в Правительство РФ новую модель государственного тарифного регулирования в области грузовых железнодорожных перевозок.² В 2020–2021 гг. обсуждение тарифной проблемы несколько затихло перед лицом новых неожиданных вызовов для российской экономики, связанных, прежде всего, с пандемией коронавирусной инфекции COVID-19, и новая тарифная модель не была разработана и представлена в Правительство РФ в обозначенный срок. Проблема, однако, никуда не исчезла, и летом 2022 г. Минэкономразвития России инициировало продолжение обсуждения данной модели. Это обсуждение продолжается до сих пор с ориентирами принятия и тестирования разработанной модели в 2025 г. и вводом ее в действие с января 2026 г.

Дискуссия по вопросу развития методологии тарифообразования на грузовых железнодорожных перевозках в России в 2019–2023 гг. в условиях разработки новой тарифной модели частично рассматривалась Хусаиновым Ф.И. [1], косвенно затрагивалась в работах Журавлевой Н.А. и Уманца В.В. [2], Гулого И.М. и других [3], Казанской Л.Ф. [4], Саакяна Ю.З.

¹ Постановление ФЭК РФ (Федеральной энергетической комиссии РФ) от 17 июня 2003 г. N 47-т/5 «Об утверждении Прейскуранта N 10-01 «Тарифы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами» (Тарифное руководство N 1, части 1 и 2)» (с изменениями и дополнениями) [Электронный ресурс]: — Режим доступа: <https://base.garant.ru/12131790/> (дата обращения: 15.08.2023).

² Протокол совещания у Председателя Правительства РФ от 12.11.2019 г. № ДМ-П9-76пр [Электронный ресурс]: — Режим доступа: <https://rosugol.ru/upload/pdf/Протокол%20ДМ-П9-76пр.pdf?ysclid=llqbxz93s129380632> (дата обращения: 15.08.2023).

и других [5]. Вместе с тем, следует отметить, что данные авторы не проводят системное исследование данной дискуссии на протяжении всего периода 2019–2023 гг. с учетом предыдущего развития методологии тарифообразования на грузовых железнодорожных перевозках в России.

Вышесказанное обуславливает актуальность данной работы и позволяет определить его цель: провести системное исследование развития методологии тарифообразования на грузовых железнодорожных перевозках в России в 2019–2023 гг. (с учетом ее предыдущего развития) с выработкой принципов построения новой системы грузовых железнодорожных тарифов. Статья является частью диссертационного исследования автора.

Материалы и методы

В качестве информационной базы нами были использованы нормативно-правовые акты в сфере регулирования грузовых железнодорожных тарифов в России, научные статьи и прочие публикации в области методологии формирования грузовых железнодорожных тарифов в России.

Мы применили в данном исследовании следующие методы: анализ, сравнительный метод, синтез, системный подход.

Сначала мы проанализировали российские нормативно-правовые акты в сфере регулирования грузовых железнодорожных тарифов (за период 1990–2023 гг.) и релевантные научные публикации (за период 2018–2023 гг.), сравнив точки зрения различных исследователей по вопросу методологии тарифообразования на грузовых железнодорожных перевозках в России. На основе проведенного анализа и сравнения далее нами был проведен синтез хронологической модели развития методологии тарифообразования на грузовые железнодорожные перевозки в России в 1990–2023 гг. и классификация основных точек зрения по вопросам методологии тарифообразования на грузовых железнодорожных перевозках в России в 2019–2023 гг. (по критерию роли рынка в формировании тарифов, в части инфраструктурно-локомотивной составляющей). С учетом данной хронологической модели и данной классификации нами были предложены принципы, на которые должна опираться современная методология формирования грузового железнодорожного тарифа в России (в части инфраструктурно-локомотивной составляющей).

Результаты и дискуссия

На основе анализа научных публикаций и нормативных документов в настоящем исследовании разработана хронологическая модель развития методологии тарифообразования на грузовые железнодорожные перевозки в России в 1990–23 гг. (рис. 1).

Как следует из рисунка 1, вплоть до 2019 г. происходила либерализация и усиливалось дерегулирование грузового железнодорожного тарифа в России (в полном соответствии с программой структурной реформы на российском железнодорожном транспорте). Тем не менее, как уже было отмечено выше, до сих пор тарифная система (в части инфраструктурно-локомотивной составляющей) имеет в своей основе среднесетевую себестоимость перевозок, как более 30-ти лет назад, в 1990 г., хотя современная экономика России принципиально отличается от экономической системы 1990 г.

Данный факт (а также другие недостатки действующей тарифной системы, многократно рассмотренные теоретиками и практиками железнодорожной отрасли) и привели к решению государства в 2019 г. фундаментально перестроить данную систему к 2026 г.



Рисунок 1. Хронологическая модель развития методологии тарифообразования на грузовые железнодорожные перевозки в РФ в 1990–2023 гг.³

Отметим, однако, что для целей данного исследования наибольший интерес представляет более детальный анализ подпериода 2019–2023 гг. (рис. 1). В ходе проведения такого анализа нами разработана классификация основных точек зрения по вопросам методологии тарифообразования на грузовых железнодорожных перевозках в России в 2019–2023 гг. (по критерию роли рынка в формировании тарифов в части инфраструктурно-локомотивной составляющей), представленная на рисунке 2.

³ Модель разработана автором по результатам анализа нормативно-правовых актов, которые описаны в модели, источников [1; 5], источника: Газета «Коммерсантъ» № 213 от 20.11.2019. Грузы испугались неизвестности. Принято решение о переходе ОАО «РЖД» на новые тарифы. [Электронный ресурс]: — Режим доступа: <https://www.kommersant.ru/doc/4164315> (дата обращения: 15.08.2023).

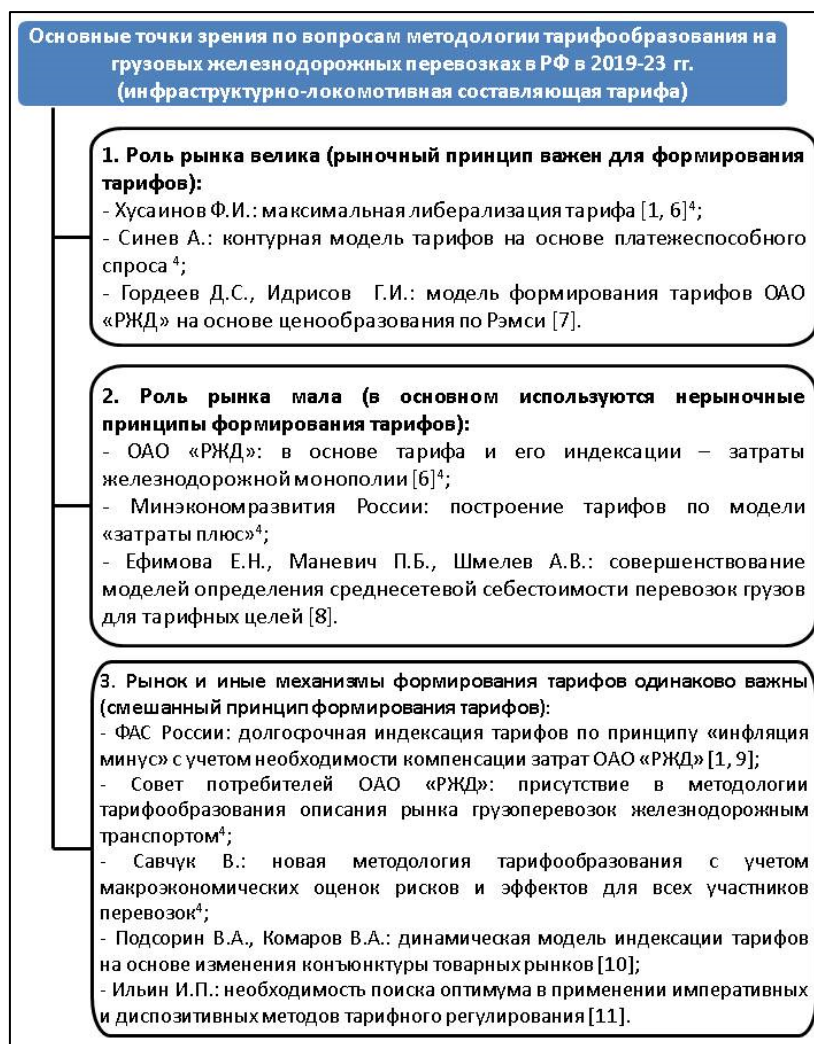


Рисунок 2 Классификация основных точек зрения по вопросам методологии тарифообразования на грузовых железнодорожных перевозках в России в 2019–2023 гг. (по критерию роли рынка в формировании тарифов, в части инфраструктурно-локомотивной составляющей)⁴

⁴ Классификация разработана автором на основе источников, ссылки на которые даны в классификации, а также источников: (1) РЖД-Партнер. 17.09.21. Хусаинов Ф.И. Логика антитраста и тарифная формула. [Электронный ресурс]: — Режим доступа: <https://publications.hse.ru/pubs/share/direct/499304496.pdf?ysclid=llqextxcpk896242874> (дата обращения: 15.08.2023); (2) РЖД-Партнер, мнения, 30.08.2022. Синев А.Н. Если тарифная формула будет учитывать только себестоимость перевозок по отдельным направлениям, совокупные транспортные издержки превысят платежеспособный спрос [Электронный ресурс]: — Режим доступа: <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/opinions/esli-tarifnaya-formula-budet-uchityvat-tolko-sebestoimost-perevozok-po-otdelnym-napravleniyam-sovoku/> (дата обращения: 15.08.2023); (3) События Совета потребителей ОАО «РЖД». 29.08.22. Комитет по тарифам Совета потребителей рассмотрел проект плана-графика мероприятий по разработке новой тарифной модели. [Электронный ресурс]: — Режим доступа: <http://open-rzd.ru/sobytiya-soveta-potrebiteley/komitet-po-tarifam-soveta-potrebiteley-rassmotrel-proekt-plana-grafika-meropriyatij-po-razrabotke-no/> (дата обращения: 15.08.2023); (4) Новости Минэкономразвития. 15.01.21. Максим Решетников: важно обеспечить добавленную стоимость в экономике за счёт эффективных железнодорожных перевозок. [Электронный ресурс]: — Режим доступа: https://www.economy.gov.ru/material/news/maksim_reshetnikov_vazhno_obespechit_dobavennuyu_stoimost_v_ekonomike_za_schyot_effektivnyh_zheleznodorozhnyh_perevozok.html (дата обращения: 15.08.2023); (5) РЖД-Партнер, мнения, 30.08.2022. Савчук В. Решения о новом прейскуранте на железнодорожном транспорте необходимо принимать с широко открытыми глазами. [Электронный ресурс]: — Режим доступа: <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/opinions/resheniya-o-novom-preyskurante-na-zheleznodorozhnom-transporte-neobkhodimo-prinimat-s-shiroko-otkryt/> (дата обращения: 15.08.2023).

Как следует из рисунка 2, все основные точки зрения по вопросам методологии тарифообразования на грузовых железнодорожных перевозках в России в 2019–2023 гг. можно разделить на 3 группы по критерию роли рынка в формировании тарифов:

- Группа 1: роль рынка велика; исследователи, чьи точки зрения принадлежат данной группе, считают, что рыночный принцип особенно важен для формирования тарифов.
- Группа 2: роль рынка мала; исследователи с точками зрения данной группы полагают, что в основном для формирования тарифов нужно использовать рыночные принципы.
- Группа 3: рынок и иные механизмы формирования тарифов одинаково важны; исследователи с точками зрения данной группы считают, что необходимо применять смешанный принцип формирования тарифов.

В группе 1 ярким сторонником либерализации грузовых железнодорожных тарифов (инфраструктурно-локомотивная составляющая) является Хусаинов Ф.И. Точка зрения этого исследователя включает в себя следующее: предпочтительность американской тарифной регуляторной традиции над европейской, когда покрытие полных издержек осуществляется железнодорожной монополией и государственные субсидии отсутствуют; индексация тарифов монополии по модели «инфляция минус» (для повышения эффективности управления затратами монополии); повышение прозрачности тарифа с выделением локомотивной составляющей тарифа; дифференциация тарифа по большому количеству критериев.

Другой представитель группы 1 — Синев А.Н., предлагающий контурную модель тарифов на основе платежеспособного спроса с учетом многокритериального анализа влияния нетарифных и тарифных факторов на объем железнодорожных перевозок. Отметим, что данный исследователь ранее (в 2018 г.) предлагал даже более либеральную модель тарифообразования, в которой тарифы на перевозку высокодоходных грузов полностью либерализованы, перевозка же грузов с высокой транспортной составляющей производится по тарифам, формируемым на основе экономически обоснованных затрат, коэффициентов эластичности спроса по конкретным маршрутам и государственной субсидиарной политики [12].

Еще 2 представителя первой группы — Гордеев Д.С. и Идрисов Г.И., разработали модель формирования тарифов ОАО «РЖД» на основе ценообразования по Рэмси с повышением конкурентоспособности железнодорожного транспорта [7].

В группе 2, прежде всего, выделяется точка зрения самой российской железнодорожной монополии (ОАО «РЖД»), которая включает в себя следующие пункты: среднеучастковая себестоимость перевозок/себестоимость на маршруте как основа формирования тарифов; индексация тарифов по затратам ОАО «РЖД» с целью компенсации затрат монополии; усиление зависимости тарифа от технических характеристик подвижного состава (с возможной перспективой отмены классности грузов); снижение нижней границы тарифного коридора (участники рынка полагают, что это приведет к росту тарифов на грузы 2-го и 3-го классов); отказ от выделения локомотивной составляющей тарифа.

Точка зрения Минэкономразвития России в группе 2 в своей основе поддерживает точку зрения ОАО «РЖД» и предполагает построение инфраструктурных тарифов по модели «затраты плюс», использование в целом стоимостной базы тарифов.

Наконец, исследователи группы 2 Ефимова Е.Н., Маневич П.Б., Шмелев А.В. предлагают совершенствование моделей определения среднесетевой себестоимости перевозок грузов для тарифных целей.

К группе 3 относится достаточно большое количество основных точек зрения. Прежде всего, это точка зрения ФАС России: необходима долгосрочная индексация тарифов по принципу «инфляция минус» одновременно с признанием необходимости компенсации затрат ОАО «РЖД», в том числе в условиях внешнеполитической неопределенности.

В группе 3 важна также точка зрения Совета потребителей ОАО «РЖД», включающая в себя следующие моменты: расчет среднесетевого и помаршрутного тарифов на стоимостной основе (с дальнейшими решения по их применению на практике); определение перспективной структуры участников рынка грузоперевозок железнодорожным транспортом, включая их взаимоотношения, права и обязанности; выделение целевых сегментов транспортного рынка, подлежащих государственному регулированию; выделение локомотивной составляющей тарифа.

Согласно точке зрения В. Савчука, прозрачность тарифа обеспечивается методологией прейскуранта на услуги ОАО «РЖД» и правилами ежегодной индексации. По мнению исследователя, действующая тарифная система не соответствует структуре рынка перевозок, не использует современные методы оценки себестоимости и затрат, ограничивает конкурентоспособность железнодорожного транспорта при межвидовой конкуренции. Также В. Савчук отмечает, что ежегодная индексация не учитывает изменение структуры перевозок и структуры инвестиций в развитие инфраструктуры, а реформирование тарифной системы необходимо проводить на основе предварительных макроэкономических оценок рисков и эффектов для участников перевозок с использованием модели межотраслевого баланса или аналогичных моделей.

Также в группе 3 внимания заслуживают точка зрения Подсорина В.А. и Комарова В.А. (динамическая модель индексации тарифов ОАО «РЖД» на основе изменения конъюнктуры товарных рынков) и точка зрения Ильина И.П. (необходимость поиска оптимума в применении императивных и диспозитивных методов тарифного регулирования).

По нашему мнению (оно ближе всего к группе 3 (рис. 2)), современная методология формирования грузового железнодорожного тарифа в РФ (инфраструктурно-локомотивная составляющая) должна опираться на несколько принципов:

1. Признание факта, что уникальная для России инфраструктура ОАО «РЖД» делает корпорацию естественным монополистом с невозможностью полной либерализации и дерегулирования инфраструктурной составляющей даже в относительно долгосрочной перспективе (однако повышение гибкости инфраструктурного тарифа возможно); либерализация локомотивной составляющей желательна хотя бы для повышения прозрачности формирования тарифа.

2. Новая тарифная система должна обязательно сбалансированно включать в себя 4 основных группы факторов ценообразования (4С-ценообразование), которые будут проявляться с учетом формирования грузовых железнодорожных тарифов: спрос (его объем по конкретным маршрутам и в целом по экономике, платежеспособность грузов и дифференциация тарифов), затраты (затраты ОАО «РЖД» и источники их покрытия), конкуренция (межвидовая конкуренция с другими видами транспорта на рынке грузовых перевозок), государство (регулирование деятельности естественной монополии органами государственной власти).

3. Должны быть использованы возможности современного тренда цифровизации для повышения эффективности функционирования новой тарифной системы (здесь важна оценка долгосрочной экономической эффективности использования этих новых технологий).

4. Новая тарифная система должна повышать возможности железнодорожного транспорта РФ в развитии мультимодальных перевозок в кооперации с другими видами транспорта.

Заключение

Данная статья посвящена исследованию развития методологии тарифообразования на грузовых железнодорожных перевозках в России в 2019–2023 гг. На основе анализа научных публикаций и нормативных документов нами разработана хронологическая модель развития методологии тарифообразования на грузовые железнодорожные перевозки в России в 1990–2023 гг., а также классификация основных точек зрения по вопросам методологии тарифообразования на грузовых железнодорожных перевозках в России в 2019–2023 гг. (по критерию роли рынка в формировании тарифов в части инфраструктурно-локомотивной составляющей). С учетом данной хронологической модели и данной классификации нами были предложены принципы, на которых должна опираться современная методология формирования грузового железнодорожного тарифа в России (в части инфраструктурно-локомотивной составляющей): признание факта невозможности полной либерализации и дерегулирования инфраструктурной составляющей тарифа даже в относительно долгосрочной перспективе, использование 4С-ценообразования для построения новой тарифной системы, использование достижений цифровизации для повышения эффективности функционирования новой тарифной системы, включение в новую тарифную систему возможностей ее использования для развития мультимодальных перевозок с участием железнодорожного транспорта России в кооперации с другими видами транспорта.

Полученные в исследовании результаты могут быть использованы для разработки мер государственного тарифного регулирования в ходе текущего реформирования системы грузовых железнодорожных тарифов в России, а также для дальнейшего развития методологии тарифообразования на грузовых железнодорожных перевозках.

ЛИТЕРАТУРА

1. Хусаинов, Ф.И. Ключевые «развилки» на пути к новой тарифной системе РЖД / Ф.И. Хусаинов // Экономика железных дорог. — 2022. — № 11. — С. 64–72. — URL: <https://publications.hse.ru/pubs/share/direct/800297212.pdf> (дата обращения: 25.08.2023).
2. Журавлева, Н.А. Методологические аспекты организации грузоперевозок железнодорожным транспортом в проектах развития восточного полигона с учетом рисков инфраструктурных ограничений / Н.А. Журавлева, В.В. Уманец. — DOI <https://doi.org/10.20295/2223-9987-2023-2-146-160> // Бюллетень результатов научных исследований. — 2023. — № 2. — С. 146–160. — URL: <https://brni.editorum.ru/en/storage/viewWindow/122755> (дата обращения: 25.08.2023).
3. Гулый, И.М. Совершенствование тарифообразования на перевозки грузов железнодорожным транспортом / И.М. Гулый, Е.В. Ханаева, Е.Ю. Васищева, А.М. Пасешнюк // Мобильность будущего — инновационная мобильность сетей поставок Северо-Западного региона. Сборник научных статей Международной научно-практической конференции 01 декабря 2022 г. Санкт-Петербург: ООО "Институт независимых социально-экономических исследований — оценка", 2019. — С. 68–70.

4. Казанская, Л.Ф. Развитие транспортно-логистических услуг на железнодорожном транспорте в современных условиях / Л.Ф. Казанская. — М.: ООО «Издательский дом Магистраль», 2022. — 85 с.
5. Саакян, Ю.З. Реформирование и регулирование железнодорожного транспорта в России. Ретроспективный обзор / Ю.З. Саакян, В.Б. Савчук, А.А. Поликарпов, А.Ю. Слободяник, М.В. Тараскин, Т.В. Постникова, Я.И. Распутин. — М.: ИПЕМ, 2020. — 32 с. — URL: https://ipem.ru/content/20200802_railway_transport_regulation_history.pdf (дата обращения: 25.08.2023).
6. Хусаинов, Ф.И. О новациях в сфере железнодорожных грузовых тарифов / Ф.И. Хусаинов // Экономика железных дорог. — 2020. — № 5. — С. 60–67. — URL: https://www.elibrary.ru/download/elibrary_42895895_70011117.pdf (дата обращения: 25.08.2023).
7. Гордеев, Д.С. Перспективы формирования новой тарифной системы грузовых железнодорожных перевозок / Д.С. Гордеев, Г.И. Идрисов. — DOI <https://doi.org/10.18288/1994-5124-2019-4-194-219> // Экономическая политика. — 2019. — Т 14. — № 4. — С. 194–219. — URL: https://ecpolicy.ru/oldart/stories/2019_4/008_.pdf (дата обращения: 25.08.2023).
8. Экономические исследования железнодорожного комплекса и их практическое значение: сборник научных трудов / под ред. О.Ф. Мирошниченко. — М.: ВНИИЖТ, 2019. — 210 с.
9. Хусаинов, Ф.И. Обзор основных тарифных решений в области грузовых железнодорожных перевозок / Ф.И. Хусаинов // Экономика железных дорог. — 2023. — № 6. — С. 44–51. — URL: <https://publications.hse.ru/pubs/share/direct/841313019.pdf> (дата обращения: 25.08.2023).
10. Подсорин, В.А. Обеспечение устойчивого развития транспортного комплекса на принципах динамического тарифообразования на услуги инфраструктуры железнодорожного транспорта / В.А. Подсорин, В.А. Комаров. — DOI https://doi.org/10.52375/20728689_2023_2_36 // Транспортное дело России. — 2023. — № 2. — С. 36–41. — URL: https://www.elibrary.ru/download/elibrary_53769075_47143075.pdf (дата обращения: 25.08.2023).
11. Ильин, И.П. Императивные и диспозитивные методы тарифного регулирования / И.П. Ильин // Экономика железных дорог. — 2019. — № 6. — С. 49–52. — URL: https://www.elibrary.ru/download/elibrary_38211803_19140298.pdf (дата обращения: 25.08.2023).
12. Синев, А.Н. Новый Прейскурант № 10-01 или новая система государственного регулирования (О необходимости системного подхода в решении отраслевых проблем)? / А.Н. Синев // Бюллетень транспортной информации. — 2018. — № 1(271). — С. 4–11. — URL: https://www.elibrary.ru/download/elibrary_32259987_15528542.pdf (дата обращения: 25.08.2023).

Egorov Yuriy Vladimirovich

Emperor Alexander I Saint Petersburg State Transport University, Saint-Petersburg, Russia
E-mail: orion56@mail.ru

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-1485-4042>

RSCI: https://elibrary.ru/author_profile.asp?id=317400

Development of tariff setting methodology for freight rail transportation in Russia in 2019–2023

Abstract. The purpose of the paper is a systematic study of the development of the tariff setting methodology for freight rail transportation in Russia in 2019–2023 (taking into account its previous development during 1990–2018) with the development of principles for building a new system of freight railway tariffs. The paper used analysis, comparative method, synthesis, systematic approach. The author has developed a chronological model for the development of the tariff setting methodology for freight rail transportation in Russia in 1990–2023, as well as a classification of the main points of view on the methodology of tariff setting for freight rail transportation in Russia in 2019–2023 (according to the criterion of the role of the market in the formation of tariffs in terms of the infrastructure and locomotive component). Taking into account this chronological model and this classification, the author proposes the principles on which the modern methodology for the formation of a freight railway tariff in Russia should be based (in terms of the infrastructure-locomotive component): recognition of the fact that it is impossible to completely liberalize and deregulate the infrastructure component of the tariff even in a relatively long-term prospect; 4C pricing for building a new tariff system; using the achievements of digitalization to improve the efficiency of the new tariff system; including in the new tariff system the possibilities of its use for the development of multimodal transportation with the participation of Russian railway transport in cooperation with other modes of transport. The results obtained in the study can be used to develop state tariff regulation measures in the course of the current reform of the freight railroad tariff system in Russia, as well as for further development of the tariff setting methodology for freight rail transportation. The article is part of the dissertation research of the author.

Keywords: freight railway tariffs; infrastructure component of the tariff; wagon component of the tariff; tariff policy; state regulation; methodology; development; deregulation