

УДК 656.2:656.612

https://doi.org/10.33619/2414-2948/109/27

## ПРОБЛЕМАТИКА В ТАРИФНОЙ ПОЛИТИКИ НА ГРУЗОВЫЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ

©*Выдашенко Л. А., ORCID:0000-0002-1372-5516, SPIN-код: 8436-5179,*  
*Уральский государственный университет путей сообщения,*  
*г. Екатеринбург, Россия, Vydashenko@mail.ru*

## PROBLEMS IN TARIFF POLICY FOR FREIGHT RAIL TRANSPORTATION IN MODERN CONDITIONS

©*Vydashenko L., ORCID:0000-0002-1372-5516, SPIN-code: 8436-5179,*  
*Ural State University of Railway Transport, Junctions and Freight Work, Faculty of Transportation*  
*Process Management, Yekaterinburg, Russia, Vydashenko@mail.ru*

*Аннотация.* В настоящее время у компании ОАО «РЖД» есть ряд нерешенных вопросов в области ценообразования и регулирования транспортных тарифов от грузовых перевозок. Основные доходы компания получает от грузовых перевозок и за 9 месяцев 2024 год их объем составил более 80%. Грузовые перевозки обеспечивают основное финансовое положение отрасли. Действующая нормативная база по определению тарифов формировалась в 2000 годах, за прошедшие 20 лет произошли большие изменения в Прейскуранте 10-01, который менялся в течении этого времени и подстраивался к условиям рынка грузовых перевозок. Возможности корректировки Прейскуранта 10-01 и внесения изменений все исчерпаны, и всё очевиднее становится неэффективность существующих правил регулирования тарифов. В последнее время активно обсуждаются правила реформирования железнодорожных тарифов. В ОАО «РЖД» цены на грузовые перевозки формируются так, что погрузка низкодоходных грузов субсидируется за счет высокодоходных. Это приводит к сокращению доходов компании, что ведёт, как следствие, к снижению расходов на модернизацию и развитие железнодорожной инфраструктуры, и ослаблению конкурентоспособности с другими видами транспорта. Рассматриваются существующие проблемы в области ценообразования и направления дальнейшего развития в области формирования тарифов на грузовые железнодорожные перевозки.

*Abstract.* JSC Russian Railways has a number of unresolved issues in the field of pricing and regulation of freight transportation tariffs. The company receives its main income from freight transportation. For 9 months of 2024, their volume amounted to more than 80%. Freight transportation provides the main financial position of the industry. The current regulatory framework for determining tariffs was formed in the 2000s. Recently, the rules for reforming railway tariffs have been actively discussed. At JSC Russian Railways, freight transportation prices are formed in such a way that the loading of low-income cargo is subsidized at the expense of high-income cargo. This leads to a reduction in the company's income and a decrease in expenses on the modernization and development of railway infrastructure. Existing problems in the field of pricing are considered.

*Ключевые слова:* прейскурант, индексация, политика тарифообразования, низкодоходные и высокодоходные грузы.

*Keywords:* price list, indexation, tariff policy, low-income and high-income cargo.

Вопросы в области ценообразования и регулирования транспортных тарифов обостряются с каждым годом и требуют незамедлительного решения. Тарифная система в сфере грузовых перевозок должна быть адаптирована к текущим экономическим условиям современного рынка, т.е. затраты отрасли на осуществление своей деятельности и строительство новых инфраструктурных объектов должны компенсироваться за счёт грамотно отрегулированной тарифной политики. Основным документом для расчёта тарифов за перевозку грузов железнодорожным транспортом является Прейскурант №10-01. На сегодня исчерпаны все возможности корректировки Прейскуранта № 10-01, в который в течении прошедших 20 лет постоянно вносились изменения и все очевиднее становится неэффективность существующих правил регулирования тарифов. В последнее время активно обсуждаются правила реформирования железнодорожных тарифов и выработка новых подходов к Прейскуранту

За последние несколько десятилетий рынок железнодорожных транспортных услуг потерпел значительные изменения. Стали активно развиваться новые участники рынка – транспортные предприятия, которые имеют собственный или арендованный подвижной состав, их участие в перевозочном процессе создает дополнительную конкуренцию в этой отрасли. Частные транспортные предприятия сыграли ведущую роль в увеличении прироста объемов перевозок и грузооборота на железных дорогах.

В настоящий момент плата за перевозку груза напрямую зависит от повышающего, индексируемого каждый год, коэффициента. Ежегодно Министерство юстиции регистрирует приказ ФАС РФ об индексации грузовых железнодорожных тарифов. На 2024 год опубликован приказ ФАС от 19.10.2023 № 750/23.

Согласно приказа ФАС России №750/23 от 19 октября 2023 года с декабря 2023 года произойдут следующие изменения:

– грузоотправители в декабре 2023 г и в 2024 г в среднем будут платить тариф за грузовые перевозки на 10,75% выше;

– добавится рост надбавки на капитальный ремонт инфраструктуры с 1,05 до 1,07;

– появится индекс к базовым ставкам платы за перевозки специальных грузов и составит 1,64;

– будет установлена дополнительная целевая надбавка (в виде коэффициента дополнительной индексации тарифов) к тарифам, для финансирования мероприятий по обеспечению транспортной безопасности в размере 1,01 с 1 декабря 2023 г. по 31 декабря 2024 г. включительно и в размере 1,02 с 1 января 2025 г. по 31 декабря 2025 г. включительно;

– дополнительная целевая надбавка (в виде коэффициента дополнительной индексации) к тарифам, в размере 1,07 с 1 декабря 2023 г. по 2025 г.

Каждый год выходят новые приказы ФАС (Таблица), в которых прописаны новые коэффициенты индексации, исходя из графика изменения каждый раз в большую сторону. Принцип долгосрочного регулирования тарифов предполагает стабильную экономическую среду. В случае изменения внешних условий функционирования (повышения уровня инфляции), соответственно увеличиваются расходы компании, поэтому компенсация таких расходов происходит за счет установления надбавок к индексам тарифов за грузовые перевозки.

В последнее время любая сфера деятельности «ощутила на себе» влияние политической обстановки, происходящее не обошло стороной и ОАО «РЖД», что отразилось на снижении доходности от грузовых перевозок.

Уже с 2022 г ОАО «РЖД» отказывается от всех мероприятий, которые напрямую не связанных с организацией перевозок. Данные меры, по словам гендиректора компании Олега

Белозерова, необходимы, чтобы поддержать ликвидность за счет снижения расходов и сформировать источники финансирования деятельности. Приведём список конкретных мероприятий:

- теперь за услуги по перевозке грузов берется 100% предоплата;
- отказ от работы по банковским гарантиям;
- временно введен мораторий на консалтинговые, юридические и научно-исследовательские услуги.

Таблица

КОЭФФИЦИЕНТЫ ИНДЕКСАЦИИ ТАРИФОВ  
 НА ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ

Год	Процент индексации	Приказ	Дата вступления в силу
2024	10,75	Приказ ФАС России №750/23 от 19.10. 2023	с 01.01.2024
2023	8	Приказ ФАС №797/22 от 11.11.2022	с 01.01.2023
2022	5,8	Приказ ФАС №1402/21 от 13.12.2021	с 01.01.2022
	11	Приказ ФАС №408/22 от 26.05.2022	с 01.06.2022
2021	3,7	Приказ ФАС №1557/19 от 26.11.2019	с 01.01.2020
2020	3,5	Приказ ФАС №1557/19 от 26.11.2019	с 01.01.2020
2019	3,5	Приказ ФАС №1482/18 от 30.10.2018	с 01.01.2019
2018	3,9	Приказ ФАС №1687/17 от 18.12.2017	с 06.01.2018
2017	4,2	Приказ ФАС №1863/16 от 26.10.2016	с 01.01.2017
2016	4,3	Приказ ФАС №1789/15 от 28.12.2015	с 01.01.2016
2015	4,0	Приказ ФАС №2005/14 от 26.12.2014	с 01.01.2015
2014	5,5	Приказ ФАС №1674/13 от 20.12.2013	с 01.01.2014
2013	6,0	Приказ ФАС №1761/12 от 27.12.2012	с 01.01.2013
2012	6,5	Приказ ФАС №1898/11 от 28.12.2011	с 01.01.2012
2011	4,6	Приказ ФАС №3037/10 от 29.12.2010	с 01.01.2011
2010	4,5	Приказ ФАС №2750/09 от 25.12.2009	с 01.01.2010

Анализируя документы ФАС, можно заметить весьма ощутимый рост тарифов перевозчика. Работники Центра политэкономических исследований считают, что в 2023 году удержать коэффициенты индексации на запланированном ранее уровне было невозможно. Поскольку в России используется сложный механизм индексирования, то у регулирующих органов появляется возможность повышать процент не только у базовой индексации (в рамках принципа «инфляция минус»), но и у надбавок, уже включенных в тариф ранее.

Распоряжением Правительства №2991-р от 29.12.2017 г. определена тарифная политика на 2019-2025 годы, где установлено, что ежегодный темп роста тарифов при перевозке и оказании услуг будет индексироваться на уровне инфляции минус 0,1 процента. Это значит компания ОАО «РЖД» берет нагрузку на себя, недополучая доходы и подменяя функции государства.

Как правило, плата за перевозку грузов определяется на основе двух принципов: компенсации себестоимости (покрытие затрат на перевозку) и принципа платежеспособности (более дорогие грузы перевозятся по более высокую плату). Для естественно монопольных рынков государство устанавливает предельные тарифы и коэффициенты к ним. Например, на железнодорожном транспорте тарифы индексируются с учётом ИПЦ с помощью повышения коэффициентов к ставкам, указанным в Прейскуранте 10-01.

Допустимый уровень индексации рассчитывается на основе формулы, установленной в распоряжении Правительства РФ №2991-р:

$$I_{t+1}^{\text{груз}} = \frac{\text{ИПЦ}_{t-1} + \text{ИПЦ}_t + \text{ИПЦ}_{t+1} + \text{ИПЦ}_{t+2}}{4} - 0,001$$

где  $\text{ИПЦ}_{t-1}$  — 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, %;  $\text{ИПЦ}_t$  — 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 на соответствующий период, %;  $\text{ИПЦ}_{t+1}, \text{ИПЦ}_{t+2}$  — индексы потребительских цен (в среднем за год), прогнозируемые на годы t+1 и t+2 соответственно, в соответствии с актуальным на дату принятия тарифного решения прогнозом социально-экономического развития Российской Федерации на соответствующий период, %; t — год принятия тарифного решения.

Таким образом, несмотря на то, что существует законодательная база для расчета индексации тарифов на основе валовой выручки, на практике индексация производится по принципу «инфляция минус», с учетом индекса потребительских цен. На Рисунке показано, как меняется индекс потребительских цен и индекс тарифов на железнодорожные перевозки.

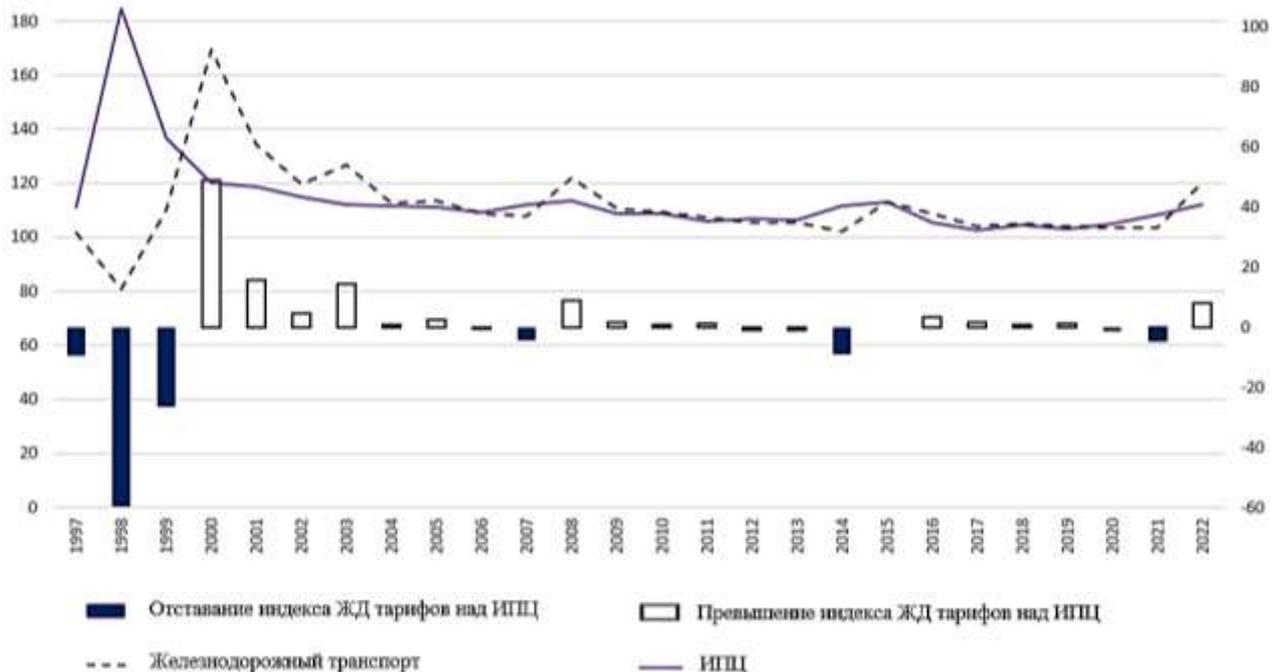


Рисунок. Соотношение ИПЦ и индекса тарифов на грузовые перевозки железнодорожным транспортом

На протяжении исследуемого периода, индекс цен производителей промышленных товаров большей частью превышал индекс роста тарифов на грузовые перевозки железнодорожным транспортом. Значительное преимущество индексации тарифов над уровнем индекса цен производителей было замечено только в 2008, 2019 и 2022 годах, что

связано с необходимостью доиндексации тарифов за прошедшие года. По итогам всего периода, суммарная индексация тарифов на грузовые перевозки железнодорожным транспортом оказалась ниже, чем индекс цен производителей, поэтому в компании ОАО РЖД нужно учитывать индекс промышленной индексации.

Важным вопросом в части тарифного регулирования является обеспечение равновыгодных условий конкуренции между различными перевозчиками, а также с владельцами собственных поездных формирований (СПФ) при перевозке различных грузов. Действующие тарифы за использование инфраструктуры РЖД как для независимых перевозчиков, так и СПФ построены на затратной основе и создают значительно лучшие экономические условия и тем, и другим по сравнению с тягой РЖД при перевозках грузов с повышенными базовыми тарифами раздела 2 Прейскуранта № 10-01 для грузов третьего класса и нефтепродуктов. Разница между базовым тарифом, когда перевозчик РЖД со своим локомотивом, и за использование инфраструктуры (независимый перевозчик) при перевозке проката черных металлов и дизельного топлива на порядок выше по сравнению с щебнем. Эта разница, представляющая маржу независимого перевозчика, становится еще больше в сообщениях через пограничные переходы через третьи страны, не входящие Таможенный союз. Дело в том, что на тарифы раздела 4 Прейскуранта не распространяются повышающие коэффициенты, имеющие по существу заградительный характер.

Что же касается частной тяги, то на ряде маршрутов уже давно работают десятки собственных поездных формирований (СПФ). Однако их владельцы не обладают статусом перевозчика. При этом они имеют все выгоды перевозчиков при доставке дорогостоящих грузов, но не несут ответственности за перевозки.

По существу, СПФ физически и по затратам мало чем отличаются от локальных перевозчиков, работающих кольцевыми маршрутами. В то же время с правовой точки зрения различия существенные, поскольку только перевозчики отвечают за перевозку. Получается противоречие: транспортными средствами владеет оператор, а ответственность лежит на РЖД. СПФ, в отличие от перевозчиков, не имеют правового статуса в законодательстве и существуют как понятие только в ведомственном акте Минтранса.

Кардинальным решением для обоснованной тарификации независимых перевозчиков, в т. ч. и курсирования иностранных перевозчиков на сети РЖД, является создание новой системы тарифов, в которых базовыми ставками становятся платы за использование инфраструктуры, с начислением на них всех тарифных коэффициентов. К ним при использовании тяги РЖД предлагается добавить локомотивную составляющую в одинаковом размере по всем грузам. Очень важно, чтобы локомотивная составляющая была выражена в рублях за вагон для сопоставимого соизмерения с базовым тарифом, а не в процентах. Аналогом предлагаемого подхода является одинаковая для всех грузов плата за использование вагонов общего парка, как это было принято в реформе 2003 г, открывшей двери для полноценной конкуренции между собственниками вагонов.

При сохранении действующего Прейскуранта №10-01 можно вычестить из действующего базового тарифа локомотивную составляющую, но не опускать полученные инфраструктурные ставки ниже расходов, зависящих от объёма перевозок. Иными словами, если полученный результат вычитания окажется ниже этой величины, то плата за использование инфраструктуры должна устанавливаться на уровне зависящих расходов с минимальной рентабельностью. Такой подход к тарификации практически реализуем, учитывая повсеместное применение автоматизированной таксировки провозных плат.

Разумеется, останутся неточности по видам тяги. Для электровозов потребуется добавить затраты на электроснабжение или оплачивать их отдельно. При таком построении

тарифа исходные конкурентные условия будут в значительной мере соблюдены, но экономически, конечно, частные перевозчики все равно не смогут возить на большие расстояния дешевые грузы. Но это будут не административные, а вполне экономические ограничения, в рамках которых место независимых, в т. ч. зарубежных перевозчиков будет четко очерчено.

К тарифу за пробег добавятся различные сборы и платы за станционные пути и услуги её владельца. Появятся взаимные обязательства и санкции как с владельца инфраструктуры РЖД за обеспечение пропуска составов, их задержку, так и с локальных перевозчиков за нарушения технологии, скоростного режима частного локомотива, несоблюдение графика по вине сторон. В числе требований к перевозчику на загруженных линиях может быть соблюдение установленного веса и длины состава поезда. Но главное — провозная плата будет взиматься с перевозчика не за кратчайшее, а согласованное расстояние, т. е. с учетом установленных окружностей.

Итак, к основным недостаткам действующих железнодорожных тарифов можно отнести:

- применение в качестве тарифной базы среднесетевой себестоимости перевозок, дифференцированной по родам грузов, видам сообщения, типам используемых для перевозки вагонов и дальности перевозок и не учитывающей различия ее на отдельных направлениях и участках перевозок:

- построение действующих тарифов по затратному принципу без учета спроса на их перевозку;

- применение принципа, при котором тариф устанавливается без учета спроса на перевозку на таком уровне, что бы доходы по каждому виду перевозки полностью покрывали предварительно отнесенные на данную перевозку расходы и приносили определенную прибыль;

- индексацию грузовых и пассажирских тарифов на основании изменения общей величины доходов и расходов в данном виде перевозок;

- установление грузовых тарифов по условию полного использования норм технической загрузки вагонов при перевозке данных видов грузов.

Из-за высокого уровня железнодорожных тарифов, например, разумный выбор эффективного применения автомобильного и железнодорожного транспорта с экономической точки зрения потерял свое значение, так как железнодорожный транспорт на всех расстояниях неконкурентен при перевозке практически всех грузов, за исключением массовых навалочных. Это приводит к излишним необоснованным затратам на транспорт и отражается на конечных ценах. Тарифы на перевозки в труднодоступные районы на федеральном уровне не регулируются. Транспортные терминалы как объекты регулирования не рассматриваются и тарифная политика в этой части не определена.

Высокий уровень тарифов во многом определяется тем, что большая часть производственных фондов бездействует, сложились неблагоприятные тенденции в изменении производительности выполнения транспортной работы; выросла затратная роль «вторичной инфраструктуры» (социальной, производственной, подсобной), а железные дороги не проявляют достаточной коммерческой заинтересованности в снижении затрат. Регулирование транспортных тарифов должно комплексно учитывать народнохозяйственные и отраслевые условия, должно быть направлено на усиление функций тарифов в условиях эффективной экономики, учитывать процессы приватизации в сфере транспорта.

*Источники:*

1. Бюллетень о текущих тенденциях российской экономики, сентябрь 2024 г. «Грузовые перевозки в России: обзор текущей статистики». Аналитический центр при правительстве Российской Федерации. <https://lyl.su/1WgQ>
2. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 г. Утв. распоряжением Правительства РФ от 22 ноября 2008 г №1734-р. <https://lyl.su/hLai>
3. Vgudok. Пилипенко И. Прейскурант 10-01 необходимо усовершенствовать, чтобы учесть перемены на рынке, произошедшие с момента его утверждения. 30.11.2021. <https://lyl.su/EsW5>
4. Прейскурант №10-01 Тарифы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами. Тарифное руководство №1, ч. 1 и 2, утв. постановлением ФЭК России от 17.06.2003 N 47-т/5. <https://lyl.su/RYnf>

*Работа поступила  
в редакцию 10.11.2024 г.*

*Принята к публикации  
19.11.2024 г.*

---

*Ссылка для цитирования:*

Выдашенко Л. А. Проблематика в тарифной политики на грузовые железнодорожные перевозки в современных условиях // Бюллетень науки и практики. 2024. Т. 10. №12. С. 191-197. <https://doi.org/10.33619/2414-2948/109/27>

*Cite as (APA):*

Vydashenko, L. (2024). Problems in Tariff Policy for Freight Rail Transportation in Modern Conditions. *Bulletin of Science and Practice*, 10(12), 191-197. (in Russian). <https://doi.org/10.33619/2414-2948/109/27>