

# Тариф-2019: какие решения приняты?

**У участников рынка есть традиция: каждый год, примерно за месяц до новогодних праздников, все начинают следить за издаваемыми приказами ФАС России, надеясь увидеть в них тарифную картину наступающего года. Не был исключением и декабрь 2018-го. Уже к концу его первой недели был готов, зарегистрирован в Минюсте и официально опубликован комплект приказов, которые регламентируют индексацию железнодорожных грузовых тарифов на 2019 год. Рассмотрим вкратце, какие решения были приняты и из каких приказов какие коэффициенты и надбавки проистекают.**



Фари́д Хусаи́нов, к. э. н.

году было запланировано, что с 2018-го будет произведена отмена льгот по налогу на имущество (ОАО «РЖД» имеет ряд налоговых льгот и платит меньше налогов, чем должно было бы по налоговому законодательству), налоговые платежи РЖД в бюджет должны были бы возрасти. Соответственно, компания «РЖД», привыкшая немного недоплачивать в бюджет, попросила правительство о том, чтобы, раз уж нельзя сохранить льготу, хотя бы повысить тарифы примерно на ту величину, которую РЖД должны будут выплатить государству вследствие отмены льгот. Это парадоксальная история того, как государство одной рукой отменяет льготу для монополии, а другой – вновь ее возвращает, только в другой форме. В любом случае мы должны помнить, что источник этого решения – именно льгота, то есть исключение из правил, а не правило.

В итоге получаем следующую базовую индексацию:

$1,035 * (1,015 / 1,0144) = 1,035 * 1,00059 = 1,0356$ , то есть рост +3,56%, или, округляя до одного знака после запятой, +3,6%.

### О надбавках

Но базовая индексация – это еще не все. Согласно протоколу заседания правительства РФ № 32 от 08.11.2018 г., было принято несколько решений, после некоторых обсуждений и уточнений они были утверждены приказом ФАС России от 15.11.2018 г. № 1564/18 (зарегистрирован в Минюсте 05.12.2018 г., опубликован 06.12.2018 г.).

В частности, это следующие решения:

- применять повышающий коэффициент 1,06 к тарифам на порожний пробег полувагонов (то есть общий рост тарифа для порожнего пробега полувагонов будет складываться из наложенных друг на друга двух коэффициентов – базовой индексации

### О базовой индексации

Сначала был опубликован подписанный приказ ФАС России № 1482/18 от 30.10.2018 г., который утверждает один из трех элементов предстоящей индексации тарифов на 2019 год: базовая индексация на 2019-й составит +3,6%.

Рассмотрим, каким образом получает рост на 3,6%.

Индекс на 2018 год, объявленный приказом ФАС России № 1687/17 от 18.12.2017 г., составляет 4,0937; индекс, объявленный упомянутым выше приказом № 1482/18 от 30.10.2018 г., составляет 4,2370. Поделив вторую цифру на первую, получим:  $4,2370 / 4,0937 = 1,035$ , или +3,5%.

Затем вспоминаем, что ранее приказом ФАС России № 997/18 от 13.07.2018 г. коэффициент «для финансирования мероприятий по компенсации расходов, связанных с корректировкой налогового законодательства РФ» заменен с 1,44% на 1,5%. Напомню, откуда взялся пункт о компенсации расходов, «связанных с корректировкой налогового законодательства». В связи с тем еще в 2016

**Табл. 1. Тарифы на перевозку каменного угля и порожний полувагонов в 2018 и 2019 гг.**

			Декабрь 2018, руб./ваг.	Январь 2019, руб./ваг.	Прирост, %
1	Уголь каменный, Ерунаково – Находка-Восточная (эксп.) (ПВ обычный, г/п 69 т, загрузка 67 т)	экспорт, груженный пробег	61478	68775	+11,85
2	Порожний пробег вагона после выгрузки угля: Находка-Восточная (эксп.) – Ерунаково (ПВ обычный)	порожний пробег после экспортной перевозки	37891	41595	+9,77
3	Уголь каменный, Ерунаково – Саратов-2-Товарный (ПВ обычный, загрузка 67 т, г/п 69 т)	по России, груженный пробег	53636	55547	+3,56
4	Порожний пробег вагона после выгрузки угля: Саратов-2-Товарный – Ерунаково (ПВ обычный)	по России, порожний пробег	24845	27273	+9,77
5	Уголь каменный, Ерунаково – Находка-Восточная (эксп.) (ПВ инновационный, загрузка 74 т, г/п 75 т)	груженный пробег после экспортной перевозки	63052	70524	+11,85
6	Порожний пробег вагона после выгрузки угля: Находка-Восточная (эксп.) – Ерунаково (ПВ инновационный)	порожний пробег	27934	30665	+9,77

и коэффициента, предусмотренного приказом ФАС № 1564/18 от 15.11.2018 г.); в этом случае рост составит:  $1,0356 \cdot 1,06 = 1,0977$ , или +9,77%;

- применять коэффициент к тарифам на перевозку экспортных грузов до 2025 года в размере 1,08, за исключением некоторых грузов. В исключения попали следующие грузы: нефть и нефтепродукты (позиции ЕТСНГ 201, 211–215, 221–225); некоторые грузы, входящие в тарифную группу «газы энергетические (углеводороды сжиженные)», а именно: коды ЕТСНГ 226021 – бензин стабильный газовый (газолин), 226069 – газоконденсат и 226106 – конденсат газовый (конденсат из природного газа); а также различные виды алюминия (алюминий, сплавы алюминиевые первичные в болванках, слитках, чушках и подобных формах, алюминиевый порошок).

Отмечу здесь еще одну важную методологическую особенность принятых решений: если в последние годы повышение экспортных тарифов производилось в рамках тарифного коридора, без переноса этих коэффициентов в тело Прейскуранта № 10-01, то сейчас этот коэффициент напрямую встроены в прейскурант.

Результаты этих решений приведены на рисунке 1.

Для большинства грузов экспортный повышающий коэффициент 1,08 действовал и в 2018-м (он был принят в рамках тарифного коридора), так что прироста «год к году» этот пункт не дает. Это повышение, как все помнят, изначально ввели временно, и при условии, что оно временное, с ним все согласились, но постепенно временное решение становится постоянным.

Однако для грузоотправителей каменного угля картина немного иная. Если в 2018 году у них этой экспортной надбавки фактически не было (там повышающий коэффициент компенсирован понижающим и индекс для экспорта в итоге равнялся 1,0), то теперь она появится и для них рост тарифов на экспорт составит:  $1,035 \cdot (1,015/1,0144) \cdot (1,08/1,0) = 1,035 \cdot 1,00059 \cdot 1,08 = 1,118459$ , или рост +11,85%.

А особенность перевозок угля, напомним, заключается в том, что примерно половина всего погруженного в стране угля отправляется на экспорт.

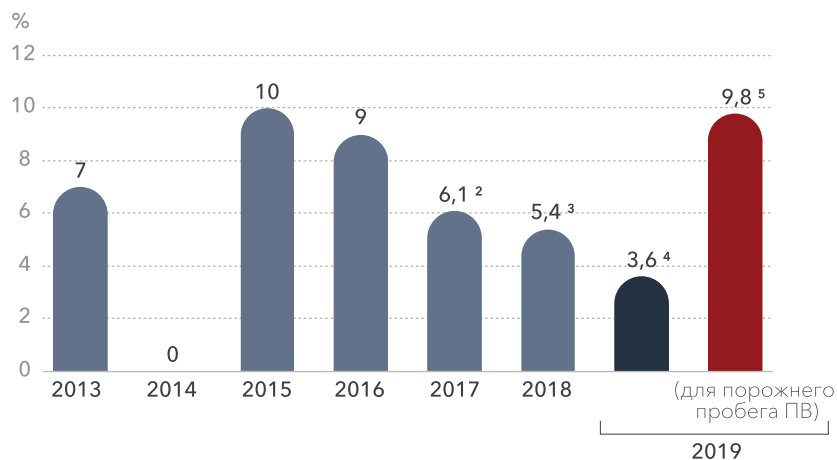
Таким образом, рост тарифов к уровню 2018 года как на грузовой пробег (для всех грузов, кроме перечисленных выше исключений), так и на порожний (кроме полувагонов) составит +3,56%, рост тарифов на порожний пробег полуваго-

нов (как при перевозке по России, так и при возврате после экспортной перевозки) составит +9,77%, а рост тарифов на перевозки каменного угля на экспорт

составит +11,85%. Этот рост, включая рост тарифа на порожний пробег полувагонов, распространяется также и на инновационные вагоны.



**Рис. 1. Динамика темпов прироста тарифов РЖД на грузовые железнодорожные перевозки, % к предыдущему году<sup>1</sup>**



<sup>1</sup> Без учета применения тарифного коридора.

<sup>2</sup> В 2017 г. индексация составила 4%, дополнительная надбавка «для покрытия расходов на выполнение капитального ремонта инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования» – еще 2%. В итоге общий уровень прироста составил 6,1% ( $1,02 \cdot 1,04 = 1,0608 \approx 1,061$ ).

<sup>3</sup> Увеличение тарифов в 2018 г. состояло из собственно индексации на 3,9% к базовому уровню (т. е. к уровню 2017 г. без учета 2%-ной целевой надбавки) и дополнительного увеличения тарифов на 1,44% «для финансирования мероприятий по компенсации расходов, связанных с корректировкой налогового законодательства, кроме того, до 2025 г. продолжает действовать надбавка в 2%. (Среднегодовой рост с учетом сроков индексации и неодновременности введения надбавок составит не 5,4%, а 5,1%).

<sup>4</sup> Рост на 3,6% в 2019 г. складывается из индексации на 3,5% и изменения в 2019 г. надбавки «для финансирования мероприятий по компенсации расходов, связанных с корректировкой налогового законодательства» с 1,44 до 1,5% ( $1,035 \cdot (1,015/1,0144) = 1,035 \cdot 1,00059 = 1,0356 \approx 1,036$ , или +3,6%).

<sup>5</sup> Согласно приказу ФАС России от 15.11.2018 г. № 1564/16 (зарегистрирован в Минюсте 05.12.2018 г.) предусмотрен дополнительный повышающий коэффициент для тарифов на порожний пробег полувагонов (1,06), поэтому рост тарифа на порожний пробег полувагонов составит:  $1,0356 \cdot 1,06 = 1,0977$ , т. е. +9,77%.



**Табл. 2. Тарифы на перевозку некоторых родов грузов и порожних вагонов в 2018 и 2019 гг.**

		Декабрь 2018, руб./ваг.	Январь 2019, руб./ваг.	Прирост, %
1	Щебень, Круторожино – Челябинск-Главный (ПВ), загрузка 60 т, г/п 68 т	14497	15013	+3,56
2	Порожний пробег вагона после выгрузки щебня, Челябинск-Главный – Круторожино (ПВ)	8192	8992	+9,77
3	Бензин автомобильный неэтилированный (211056), Татьяна – Покровск-Приволжский, ЦС 61 т (г/п 66 т)	44625	46214	+3,56
4	Порожний пробег вагона после выгрузки бензина автомобильного неэтилированного, Покровск-Приволжский – Татьяна (ЦС)	13791	14282	+3,56
5	Бензин автомобильный неэтилированный (211056), Татьяна – Новый Порт (эксп.), ЦС 61 т (г/п 66 т)	121643	125978	+3,56
6	Порожний пробег вагона после выгрузки бензина автомобильного неэтилированного Новый Порт – Татьяна (ЦС)	49519	51282	+3,56

Эти изменения на нескольких случайно выбранных корреспонденциях демонстрируют таблицы 1 и 2, в которых приведена провозная плата в расчете на вагон (без НДС) в декабре 2018-го и январе 2019 года.

**О ТАРИФЕ НА ПОРОЖНИЙ ПРОБЕГ**

Особенно неоднозначно из всех принятых решений было встречено решение о повышении тарифа на порожний пробег

полувагонов. Формально говоря, мотивом этого повышения со стороны регуляторов было дестимулирование порожнего пробега путем возрождения так называемой практики отмывки порожнего пробега. Напомню, что до унификации в 2012 году тарифов для универсального подвижного состава (она коснулась только полувагонов и платформ, но не коснулась крытых вагонов) на порожний пробег из-под грузов различных тарифных классов су-

ществовала такая практика, при которой собственник вагона (или оператор) после выгрузки грузов второго и третьего тарифных классов осуществлял краткосрочную (как правило) перевозку грузов первого тарифного класса с целью избежать уплаты более высокого уровня тарифов за последующую перевозку (возврат) порожнего вагона. Подобная практика (она и получила название «отмывка порожнего пробега»), с одной стороны, замедляла оборот вагона, но с другой – давала возможность грузоотправителям низкодоходных грузов задействовать под свои перевозки вагоны, возвращающиеся после перевозки грузов второго и третьего тарифных классов. После унификации, проведенной 01.11.2012 г., грузоотправители строительных грузов столкнулись с тем, что предложение вагонов под их спрос уменьшилось, поскольку исчез главный стимул отмывки – тарифный. Теперь, для частичного смягчения этой проблемы, регуляторы полагают, что повышенный тариф на порожний пробег заставит участников перевозочного процесса изменить свои логистические схемы и вновь, как до ноября 2012 года, «подхватывать» низкодоходные грузы. Участники рынка с большим скепсисом относятся к работоспособности подобной меры, справедливо полагая, что к радикальным изменениям процента порожнего пробега это не приведет, а выльется просто в повышение расходов на порожний пробег и впоследствии – в соответствующее повышение цен на все товары, перевозимые железнодорожным транспортом. 🚂

