



# Тарифная политика

## О долгосрочной динамике железнодорожных грузовых тарифов на 2019–2023 гг.

**Ф.И. ХУСАИНОВ,**  
канд. экон. наук,  
f-husainov@mail.ru

**В июле 2018 г. ФАС России выпустила приказ «О внесении изменений в отдельные приказы ФСТ России и ФАС России по вопросам долгосрочного государственного регулирования тарифов на услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов и услуги по использованию железнодорожной инфраструктуры общего пользования при грузовых перевозках» [1].**

Этот приказ вносит ряд изменений в действующие приказы, касающиеся индексации тарифов, применения тарифного коридора, и корректирует ряд методик применяемых в сфере ценообразования на железнодорожном транспорте (включая Методику определения ценовых пределов).

Но важнейшей частью приказа, о которой и пойдет речь ниже, являются изменения, которые вносятся в утвержденные в 2013 г. Методические указания по вопросу государственного регулирования тарифов на услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов и услуги по использованию железнодорожной инфраструктуры общего пользования при грузовых перевозках.

Напомню, что попытки перейти к долгосрочному тарифообразованию, при котором тариф становился бы предсказуемым на три или пять лет,

предпринимались в прошлом неоднократно, но в итоге каждый раз в силу разных причин от долгосрочного тарифа приходилось отказываться и вместо этого каждый год происходил новый «торг» за уровень индексации на следующий год. При этом все участники рынка вплоть до даты публикации соответствующего приказа не знали, каким будет темп роста тарифов на следующий год (см., например, [2]).

И вот теперь ФАС вернулась к идее, о которой давно говорили грузоотправители, и предложила ввести формульное ценообразование, которое должно сделать процесс индексации тарифов более предсказуемым для участников рынка.

### **Как проходила индексация тарифов на 2017 и 2018 гг.**

Но прежде чем вести речь про формулу индексации, необходимо вспомнить об индексации на 2017 и 2018 гг. и о двух элементах тарифной системы, которые появились в это время.

Индексация железнодорожных грузовых тарифов на 2017 г. составила 6,1% и складывалась из двух элементов: во-первых, собственно индексации на 4% и дополнительной надбавки 2% «для покрытия расходов на выполнение капитального ремонта инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования». В итоге общий уровень получившейся индексации составил +6,1% ( $1,02 \times 1,04 = 1,0608 \approx 1,061$ , или +6,1%).

Когда ОАО «РЖД» просило (и получило) указанную надбавку 2% к общему уровню индексации, предполагалось, что эта надбавка нужна только на один год и 31 декабря 2017 г. прекратит свое существование. Но в итоге ОАО «РЖД» удалось, сломив сопротивление руководителя ФАС И. Артемьева и министра экономического развития М. Орешкина, продлить действие этой надбавки сначала до конца 2018 г., а теперь – до конца 2025 г.

В процессе подготовки индексации тарифов на 2018 г. появилось еще одно новшество – дополнительная надбавка «на компенсацию расходов, связанных с корректировкой налогового законодательства». Она составила +1,44%. Как выглядела индексация в 2018 г. по отношению к 2017-му, схематично показано на рис. 1 (для упрощения пренебрежем тем фактом, что уровень индексации +5,4% действовал не с 1 января, а с 30 января 2018 г.)<sup>\*</sup>.

Таким образом, общая индексация с учетом двух надбавок составила в 2018 г. +5,4% к уровню 2017 г.

Затем было принято решение при индексации тарифов на 2019 г. увеличить эту надбавку с 1,44 до 1,5% и утвердить ее действие на период с 2019 по 2021 г.

<sup>\*</sup> Подробнее об этом можно прочесть в блоге <https://f-husainov.livejournal.com>

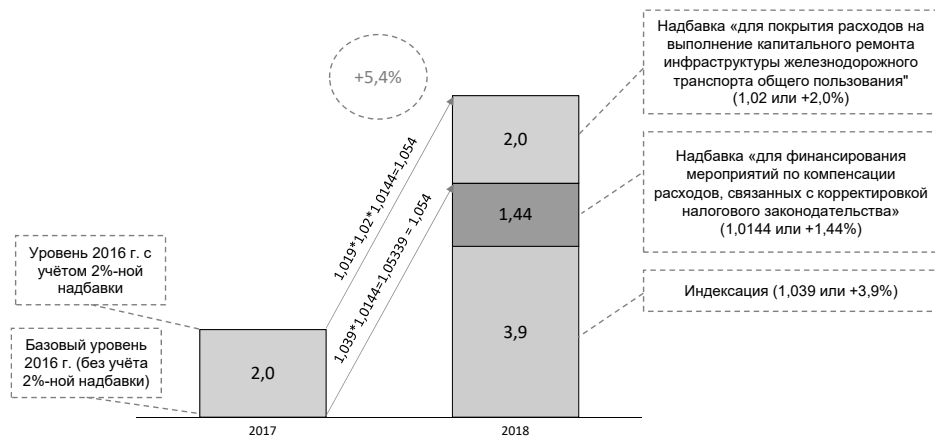


Рис. 1. Схематическая иллюстрация роста тарифов в 2018 г. по сравнению с 2017 г.

Таким образом, две эти надбавки «прижились и обустроились» внутри тарифной системы. Они фактически стали частью индексации, но позволяют – формально – говорить о несколько меньшем уровне индексации, чем фактический. Например, некоторые авторы утверждали, что «в 2018 г. тарифы проиндексированы лишь на 3,9%». Как все прекрасно понимают, это лукавство. Ведь фактически рост по результатам индексации составил +5,4%.

### Долгосрочные тарифы на 2019–2023 гг.

Теперь вернемся к приказу ФАС, где содержится формула, по которой предлагается рассчитывать уровень индексации тарифов на 2019–2025 гг.

Формула проста: нужно взять среднее арифметическое из четырех показателей инфляции (ИПЦ) за четыре года – год, предшествующий году принятия решения (факт), год принятия решения (ожидаемый показатель) и прогнозы на год, в котором будет действовать тариф, и на год, следующий за ним. И затем из среднего арифметического за четыре года вычесть 0,1%. Это без учета отдельно введенных надбавок, о которых речь шла выше.

При этом в приказе отмечено, что прогнозные данные об инфляции принимаются «в соответствии с актуальным на дату принятия тарифного решения прогнозом социально-экономического развития Российской Федерации на соответствующий период». Этот документ, содержащий прогноз по инфляции, был опубликован Министерством экономического развития (МЭР) в сентябре 2017 г. [3]. Затем 3 июля 2018 г. МЭР скорректировало прогноз по инфляции [4]; прогноз индексации тарифов в соответствии с этим вариантом прогноза МЭР опубликован в моей статье в журнале «РЖД-Партнер» [5].

Но 5 сентября 2018 г. Министерство экономического развития опубликовало новый вариант прогноза инфляции на 2018–2024 гг. [6]. Причем, в отличие от предыдущего прогноза, когда МЭР публиковало прогноз инфляции *декабрь к декабрю*, на этот раз оно привело параллельно два ряда данных – прогноз инфляции декабрь к декабрю (более привычный и часто используемый в различных аналитических обзорах и учебниках по макроэкономике; см., например [7, 8]) и прогноз *среднегодовой* инфляции (этот показатель менее известен, используется в более узкоспециализированных публикациях и способ его расчета более сложен [9]).

Для большей наглядности в таблице приведены фактическое значение этих двух разновидностей показателя инфляции в 2017 г. (по данным Росстата) и прогноз МЭР по каждому из них до 2024 г.

Таблица

**Прогноз инфляции (ИПЦ) на 2018–2024 гг.  
(источники: Росстат, прогноз МЭР)**

	2017 (факт)	Прогноз						
		2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Инфляция декабрь к декабрю, %	2,5	3,4	4,3	3,8	4,0	4,0	4,0	4,0
Инфляция в среднем за год, %	3,7	2,7	4,6	3,4	4,0	4,0	4,0	4,0

Из приказа ФАС, кстати, неясно, что делать, если само МЭР скорректировало свой прогноз по инфляции, но при этом опубликовало его отдельно, не переиздав целиком «Прогноз социально-экономического развития РФ», как в указанном выше прогнозе. Но, возможно, в будущем ФАС опубликует какие-то разъяснения. Либо, возможно, в ближайшее время будет принята новая версия «Прогноза социально-экономического развития РФ...» и прогноз из этого документа ляжет в основу расчета тарифов.

Но пока воспользуемся данными из наиболее «свежего» прогноза МЭР, опубликованного 5 сентября 2018 г.

### Индексация на 2019 г.

Итак, в 2018 г. принимается решение об уровне тарифов на 2019 г. Он будет рассчитываться на основе значений инфляции: инфляция за год, предшествующий принятию решения, т.е. за 2017 г., составляет 3,7%, ожидаемая инфляция в 2018 г., согласно актуальному на сегодня прогнозу МЭР, – 2,7% и прогноз МЭР на 2019 и 2020 гг. соответственно – 4,6% и 3,4% (см. таблицу).

Из среднего арифметического этих четырех показателей (3,6) мы должны вычесть 0,1% и получим 3,5%.

Это расчет в процентах для наглядности. Для большей точности это можно записать не в процентах, а в виде индекса:  $1,036 - 0,001 = 1,035$ .

Кроме того, нужно помнить, что в 2019 г. надбавка для финансирования мероприятий по компенсации расходов, связанных с корректировкой налогового законодательства, будет увеличена с 1,44 до 1,5%, соответственно, общий рост еще немного увеличится на величину  $1,015 / 1,0144 = 1,00059$  и мы получим:  $1,035 \times 1,00059 = 1,0356$ , или + 3,56%.

Округляя, получим, что рост тарифов в 2019 г. должен составить 3,6%.

Помним также, что 2%-я надбавка действовала и в 2018 г. и в 2019-м, поэтому на рост в 2019 г. относительно роста в 2018-м она не влияет.

### **Индексация на 2020 г.**

В 2019 г. уже будет известна фактическая инфляция за 2018-й, но мы условно принимаем, что она совпадет с последним на сегодня прогнозом МЭР и составит 2,7%. Годом принятия решения будет 2019-й, соответственно, прогнозная цифра (или ожидаемая) там тоже будет другая, но мы сейчас для простоты предположим, что она совпадает с нынешним прогнозом МЭР и составит по итогам 2019 г. 4,6%. Прогноз на 2020 и 2021 гг. также, предположим, не изменится и составит 3,4 и 4,0% соответственно.

Тогда среднее арифметическое этих четырех показателей даст значение 3,675.

Вычитая из этого значения 0,1%, получим 3,575. Округляя до десятых долей процента, получаем рост +3,6%.

Обе надбавки, упомянутые выше, продолжают действовать, поэтому дополнительного роста (год к году) они не дают.

### **Индексация на 2021 г.**

В 2020 г. уже будет известна инфляция за 2019-й, но мы условно принимаем, что она совпадет с последним на сегодня прогнозом МЭР и составит 4,6%. Годом принятия решения будет 2020-й, соответственно, прогнозная цифра (или ожидаемая) по итогам 2020-го, предполагаем, составит 3,4%. Предположим, что прогноз на 2021 и 2022 гг. также не изменится и составит 4% и 4% соответственно.

Тогда среднее арифметическое этих четырех показателей даст значение 4,0. Вычитая из этого значения 0,1%, получим значение 3,9%.

Обе надбавки, упомянутые выше, продолжают действовать, поэтому дополнительного роста (год к году) они не дают.

## Индексация на 2022 г.

Здесь необходимо помнить, что в 2022 г. прекращает действовать надбавка 1,5% (во всяком случае, так предполагает ФАС). Возможно, что ОАО «РЖД» потом добьется продления и этой надбавки, но пока будем исходить из того, что надбавка будет отменена.

Итак, в 2021 г. уже будет известна инфляция за 2020-й, и мы принимаем, что она совпадет с последним на сегодня прогнозом МЭР и составит 3,4%. Годом принятия решения будет 2021-й, соответственно, прогнозная цифра (или ожидаемая) по итогам 2020 г., предполагаем, составит 4,0%. Предположим, что прогноз на 2022 и 2023 гг. также не изменится и составит 4% и 4% соответственно.

Тогда получим значение среднего арифметического инфляции за четыре указанных года 3,85, а после вычитания 0,1% получим величину роста 3,75%.

А теперь вспоминаем, что надбавка 1,5% отменена (а она у нас «сидит» в базе предыдущего года) и, соответственно, мы должны уменьшить общий коэффициент роста на эту величину.

Чтобы не ошибиться, сделаем это не в процентах, а в долях единицы ( $1,0375 / 1,015 = 1,022$ ) и получаем, таким образом, рост тарифа +2,2%\*.

## Индексация на 2023 г.

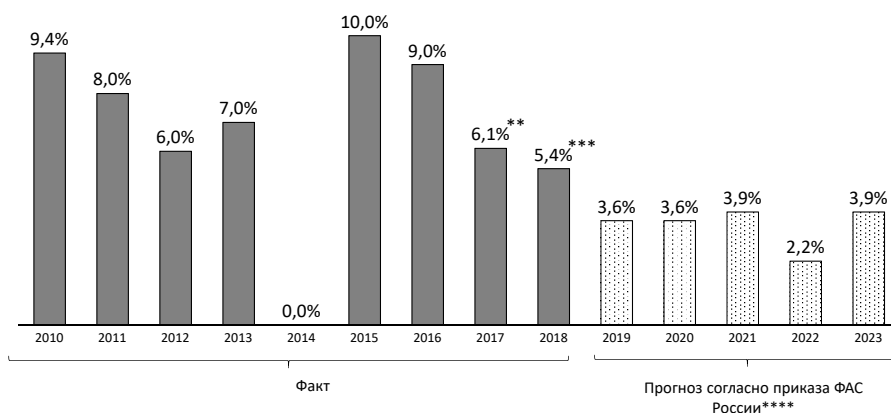
В 2022 г. уже будет известна инфляция за 2021-й, и мы принимаем, что она совпадет с последним на сегодня прогнозом МЭР и составит 4,0%. Годом принятия решения будет 2022-й, соответственно, прогнозная цифра (или ожидаемая) по итогам 2022 г., предполагаем, составит 4,0%. Прогноз на 2023 и 2024 гг. также, предположим, не изменится и составит 4% и 4% соответственно.

---

\* По данным ТАСС от 15 сентября 2018 г., в пояснительной записке к проекту бюджета предусмотрено, что на 2022 г. запланирована индексация на 3,8%. В настоящее время в нормативных актах, принятых ФАС, нет оснований для этой индексации, возможно, что в будущем планируются те или иные изменения, связанные с действием так называемых дополнительных надбавок (либо какие-то еще изменения в области тарифов, о которых ОАО «РЖД» уже знает, а ФАС России – еще нет). В любом случае не успел приказ ФАС вступить в силу, как публику готовят к тому, что эти параметры будут изменены в большую сторону. Таким образом, уже сейчас можно констатировать, что ФАС снова не сможет отстоять долгосрочное тарифообразование и, скорее всего, ОАО «РЖД» вновь добьется индексации тарифов на более высоком, чем изначально планировалось, уровне.

Тогда значение среднего арифметического инфляции за эти четыре года получаем равным 4,0, а после вычитания 0,1% получаем значение темпа прироста тарифа 3,9%.

Результаты всех этих расчетов приведены на рис. 2.



\* Без учета применения тарифного коридора

\*\* В 2017 г. индексация составила 4 % и дополнительная надбавка "для покрытия расходов на выполнение капитального ремонта инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования" ещё 2 %. В итоге общий уровень прироста составил +6,1 % ( $1,02^4 \cdot 1,04 = 1,0608 = 1,061$ ).

\*\*\* 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%.

\*\*\*\* Приказ ФАС № 997/18 от 13.07.2018г. (зарегистрирован в Минюсте 06.08.2018г.) содержит формулу расчёта долгосрочного тарифа с использованием показателя инфляции в среднем за год. На диаграмме приведён расчёт индексации ж.д. тарифа с использованием показателя инфляции в среднем за год в соответствии с прогнозом МЭР от 05.09.2018 г.

**Рис. 2. Динамика тарифов ОАО «РЖД» на грузовые железнодорожные перевозки, прирост в процентах к предыдущему году (без учета применения тарифного коридора)**

Вместе с тем необходимо помнить, что приведенные выше данные – не гарантированные цифры, а результаты расчетов, базирующиеся на предположении о том, что приказ ФАС будет выполнен и не изменится на рассматриваемом горизонте и что прогноз МЭР по инфляции окажется верным.

## Список литературы

1. О внесении изменений в отдельные приказы ФСТ России и ФАС России по вопросам долгосрочного государственного регулирования тарифов на услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов и услуги по использованию железнодорожной инфраструктуры общего пользования при грузовых перевозках. Приказ ФАС России № 997/18 от 13.07.2018.
2. Хусаинов Ф.И. Битва за тарифы: как ОАО «РЖД» выиграло у правительства // Железнодорожник. – 2015. – № 1-2. – С. 32–35.
3. Прогноз социально-экономического развития Российской Федерации на 2018 год и на плановый период до 2019 и 2020 годов. – М.: Министерство экономического развития, сентябрь 2017.

4. Картина экономики. Июнь 2018 г. / документ от 03.07.2018, опубликован на официальном сайте Министерства экономического развития 04.07.2018 // URL: <http://economy.gov.ru/minec/about/structure/depmacro/201804072>
5. Хусаинов Ф.И. Какой ты, долгосрочный тариф? // РЖД-Партнер. – 2018. – № 15-16. – С. 30–32.
6. Картина экономики. Август 2018 г. / документ от 05.09.2018 опубликован на официальном сайте Министерства экономического развития 05.09.2018 // URL: <http://economy.gov.ru/minec/about/structure/depmacro/201805091>
7. Российская экономика в 2017 году. Тенденции и перспективы – М.: Изд-во института Гайдара, 2018.
8. Матвеева Т.Ю. Макроэкономика: учебник для вузов: в 2 ч. – М.: Высшая школа экономики, 2017. Ч. 2.
9. Методическое обеспечение рыночных механизмов экономического управления на железнодорожном транспорте / под общ. ред. Б.М. Лapidуса, Д.А. Мачерета. – М.: МЦФЭР, 2007.

**Ключевые слова:** железнодорожный транспорт, железнодорожные тарифы, регулирование тарифов

**К сведению****ОАО «РЖД» присоединилось к международному договору о создании консорциума UNIFE по стандартизации качества**

В рамках международной выставки транспортной техники и логистики InnoTrans 2018 был подписан международный договор о создании консорциума Европейской ассоциации железнодорожной промышленности (UnIFE) по развитию систем добровольной сертификации и управления качеством на основании применения отраслевого стандарта менеджмента качества в железнодорожном секторе ISO/TS 22163 (IRIS).

Подписи под договором поставили представители 19 компаний-владельцев железнодорожной инфраструктуры и производителей подвижного состава и техники, в том числе Немецкие железные дороги (DB AG), Национальная компания французских железных дорог (SNCF), Швейцарские федеральные железные дороги (SBB-CFF-FFS), Национальное общество железных дорог Бельгии (SNCB), Siemens AG, Alstom Transport S.A., Bombardier Transportation GmbH. От имени ОАО «РЖД» договор подписал заместитель генерального директора – главный инженер компании Сергей Кобзев.