



Тарифная политика

Железнодорожные грузовые тарифы в 2019 году

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

Каждый год примерно за месяц до новогодних праздников эксперты начинают следить за издаваемыми приказами ФАС России, надеясь увидеть в них тарифную картину наступающего года. Не был исключением и декабрь 2018 г.

В течение первой недели декабря был готов, зарегистрирован в Минюсте и официально опубликован комплект приказов, которые регламентируют индексацию железнодорожных грузовых тарифов на 2019 г.

Рассмотрим вкратце, какие решения были приняты.

О базовой индексации

Сначала был опубликован приказ ФАС России от 30.10.2018 № 1482/18 [1], который утверждает один из трех элементов предстоящей индексации тарифов на 2019 г.: базовая индексация на 2019 г. составит +3,6%.

Рассмотрим, каким образом получается рост 3,6%.

Индекс на 2018 г., объявленный прошлогодним приказом ФАС России от 18.12.2017 № 1687/17 [2],

составляет 4,0937; индекс, объявленный упомянутым выше приказом [1], составляет 4,2370. Поделив вторую цифру на первую, получим: 1,035, или +3,5%. Затем вспоминаем, что ранее приказом ФАС России от 13.07.2018 № 997/18 [3] 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 что еще в 2016 г. была запланирована отмена с 2018 г. льгот по налогу на имущество (ОАО «РЖД» имеет ряд налоговых льгот и платит меньше налогов, чем должно было по налоговому законодательству), налоговые платежи ОАО «РЖД» в бюджет должны были бы возрасти. Соответственно, ОАО «РЖД», привыкшее немного недоплачивать в бюджет, попросило правительство о том, чтобы, раз уж нельзя сохранить льготу, то хотя бы повысить тарифы примерно на ту величину, которую компания должна будет выплатить государству вследствие отмены льгот.

Это парадоксальная история о том, как государство одной рукой отменяет льготу для монополии, а другой вновь ее возвращает, только в иной форме. В любом случае мы должны помнить, что источник этого решения – именно льгота, т.е. исключение из правил, а не правило. (Подробнее появление в системе тарифов указанных надбавок рассмотрено в [4].)

В итоге получаем следующую «базовую» индексацию на 2019 г.: $1,035 \times (1,015 / 1,0144) = 1,0356$, т.е. рост на +3,56%, или, округляя до одного знака после запятой, +3,6%.

О надбавках на порожний пробег полувагонов и на экспортные перевозки грузов

Но базовая индексация – это еще не все. Согласно протоколу заседания Правительства РФ от 08.11.2018 № 32, было принято несколько решений, которые после некоторых обсуждений и уточнений были утверждены приказом ФАС России от 15.11.2018 № 1564/16 [5].

В частности, это следующие решения:

- применять повышающий коэффициент 1,06 к тарифам на порожний пробег полувагонов (т.е. общий рост тарифа для порожнего пробега полувагонов будет складываться из наложенных друг на друга двух коэффициентов – базовой индексации и коэффициента, предусмотренного приказом ФАС от 15.11.2018 № 1564/18); в этом случае рост составит 1,0977, или +9,77%;

- применять коэффициент к тарифам на перевозку экспортных грузов до 2025 г. 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 также различные виды алюминия (алюминий, сплавы алюминиевые первичные в болванках, слитках, чушках и подобных формах и 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 встроен в прейскурант.

Результаты этих решений приведены на рисунке.

Для большинства грузов «экспортный» повышающий коэффициент 1,08 действовал и в 2018 г. (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.

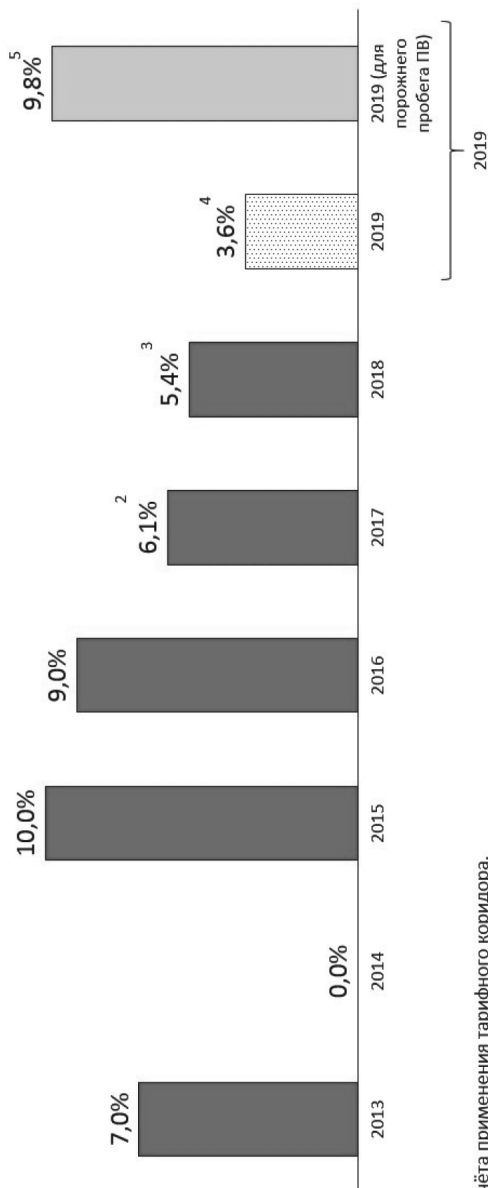
Однако для грузоотправителей каменного угля картина немного иная. Если в 2018 г. у них фактически этой экспортной надбавки не было (там повышающий коэффициент компенсирован понижающим и индекс для экспорта в итоге равен 1,0), то теперь, с 1 января 2019 г., она появится и рост тарифов на экспорт каменного угля составит 1,118459, или +11,85%.

А особенность перевозок угля, напомню, заключается в том, что примерно половина всего погруженного в стране угля отправляется назначением на экспорт [6].

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

Эти изменения на нескольких случайно выбранных корреспонденциях демонстрируют табл. 1 и 2, в которых приведены провозные платы в расчете на вагон (без НДС) в декабре 2018 г. и в январе 2019 г.

Динамика темпов прироста тарифов РЖД на грузовые железнодорожные перевозки, в % к предыдущему году¹



¹ Без учёта применения тарифного коридора.

² 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 % ($1,02 * 1,04 = 1,0608 = 1,061$).

³ Увеличение тарифов в 2018 г. состояло из собственно индексации на 3,9 % к базовому уровню (т.е. к уровню 2017 г. без учёта 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 учётом сроков индексации и неодновременности введения надбавок составит не 5,4% а 5,1%)

⁴ Рост на 3,6 % в 2019 г. складывается из индексации на 3,5 %, и изменения на 0,1% «для финансирования мероприятий по компенсации расходов, связанных с корректировкой налогового законодательства» с 1,44 % до 1,5% ($1,035 * (1,015 / 1,0144) = 1,035 * 1,00059 = 1,0356 \approx 1,036$ или +3,6%).

⁵ Согласно приказу ФАС России от 15.11.2018 г. № 1564/16 (зарегистрирован в Минюсте 05.12.2018 г.) предусмотрено установление дополнительного повышающего коэффициента для тарифов на порожний пробег полувагонов (1,06), поэтому рост тарифа на порожний пробег полувагонов составит: $1,0356 * 1,06 = 1,0977$ т.е. +9,77% \approx +9,8%.

Рис. Результаты решений, утвержденных приказом ФАС России от 15.11.2018 № 1564/16

Таблица 1

**Тарифы на перевозку каменного угля и порожних полувагонов
в 2018 и 2019 гг.**

Перевозка	Примечание	Декабрь 2018 г., руб./вагон	Январь 2019 г., руб./вагон	Прирост, %
1. Уголь каменный, Ерунаково – Находка-Восточная (эксп.) (полувагон «обычный», грузоподъемность 69 т, загрузка 67 т)	Груженный пробег (экспорт)	61 478	68 775	+11,85
2. Порожний пробег вагона после выгрузки угля: Находка-Восточная (эксп.) – Ерунаково (полувагон «обычный»)	Порожний пробег (после экспортной перевозки)	37 891	41 595	+9,77
3. Уголь каменный, Ерунаково – Саратов-2-Товарный (полувагон «обычный», загрузка 67 т, грузоподъемность 69 т)	Груженный пробег (РФ)	53 636	55 547	+3,56
4. Порожний пробег вагона после выгрузки угля: Саратов-2-товарный – Ерунаково (полувагон «обычный»)	Порожний пробег (РФ)	24 845	27 273	+9,77
5. Уголь каменный, Ерунаково – Находка-Восточная (эксп.) (полувагон инновационный, загрузка 74 т, грузоподъемность 75 т)	Груженный пробег (экспорт)	63 052	70 524	+11,85
6. Порожний пробег вагона после выгрузки угля: Находка-Восточная (эксп.) – Ерунаково (полувагон инновационный)	Порожний пробег (после экспортной перевозки)	27 934	30 665	+9,77

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

Перевозка	Примечание	Декабрь 2018 г., руб./ вагон	Январь 2019 г., руб./ вагон	Прирост, %
1. Щебень, Круторожино – Челябинск-Главный (полувагон, загрузка 60 т, грузоподъемность 68 т)	Груженный пробег (РФ)	17 065	17 673	+3,56
2. Порожний пробег вагона после выгрузки щебня: Челябинск-Главный – Круторожино (полувагон)	Порожний пробег (РФ)	7099	7352	+3,56
3. Бензин автомобильный неэтилированный (211056), Татьяна – Покровск-Приволжский (цистерна, загрузка 61 т, грузоподъемность 66 т)	Груженный пробег (РФ)	44 625	46 214	+3,56
4. Порожний пробег вагона после выгрузки бензина автомобильного неэтилированного: Покровск-Приволжский – Татьяна (цистерна)	Порожний пробег (РФ)	13 791	14 282	+3,56
5. Бензин автомобильный неэтилированный (211056), Татьяна – Новый порт (эксп.) (цистерна, загрузка 61 т, грузоподъемность 66 т)	Груженный пробег (экспорт)	121 643	125 978	+3,56
6. Порожний пробег вагона после выгрузки бензина автомобильного неэтилированного: Новый порт (эксп.) – Татьяна (цистерна)	Порожний пробег (возврат после экспорта)	49 519	51 282	+3,56

О тарифе на порожний пробег полувагонов

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 порожних пробегов путем возрождения так называемых практик «отмывки порожнего пробега».

Напомню, что до унификации в 2012 г. тарифов для универсального подвижного состава (она коснулась только полувагонов и платформ, но не затронула крытые вагоны) на порожний пробег из-под грузов различных тарифных классов существовала 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, получившая название «отмывка порожнего пробега» (или «очистка порожнего пробега») [7], 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 (подробнее об унификации тарифов на порожний пробег полувагонов и платформ с отказом от зависимости от ранее перевозимого груза см. в работе [7]), грузоотправители строительных грузов столкнулись с тем, что предложение вагонов под их спрос уменьшилось, поскольку исчез главный стимул «отмывки» – тарифный. Теперь, по мнению регуляторов, повышенный тариф на порожний пробег заставит участников перевозочного процесса изменить свои логистические схемы и вновь, как до ноября 2012 г., «подхватывать» низкодоходные грузы, что может частично смягчить эту проблему.

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 всех товаров, перевозимых железнодорожным транспортом.

Список литературы

1. Приказ ФАС России от 30.10.2018 № 1482/18 «О внесении изменений в приказ ФАС России от 10 декабря 2015 года № 1226/15 “Об индексации ставок тарифов, сборов и платы за перевозку грузов и услуги по использованию инфраструктуры при перевозках грузов, выполняемые (оказываемые) ОАО ‘Российские железные дороги’”».
2. Приказ ФАС России от 18.12.2017 № 1687/17 «О внесении изменений в Приложение № 1 к Приказу ФАС России от 10 декабря 2015 года № 1225/15 “Об индексации ставок тарифов, сборов и платы за перевозку грузов и услуги по использованию инфраструктуры при перевозках грузов, выполняемые (оказываемые) ОАО ‘РЖД’”».

3. Приказ ФАС России от 13.07.2018 № 997/18 «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».
4. Хусаинов Ф.И. О долгосрочной динамике железнодорожных грузовых тарифов на 2019–2023 годы // Экономика железных дорог. – 2018. – № 10. – С. 12–19.
5. Приказ ФАС России от 15.11.2018 № 1564/18 «О внесении изменений в постановление ФЭК России от 17 июня 2003 г. № 47-т/5 “Об утверждении Прейскуранта № 10-01 ‘Тарифы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами’ (Тарифное руководство № 1, части 1 и 2)”».
6. Ожерельева М.В., Хусаинов Ф.И. Рынок железнодорожных грузовых перевозок в 2017 году // Экономика железных дорог. – 2018. – № 8. – С. 37–55.
7. Лукьянова О.В., Хусаинов Ф.И. Об изменении железнодорожных грузовых тарифов с 1 ноября 2012 г. // Бюллетень транспортной информации. – 2012. – № 10. – С. 3–13.

***Ключевые слова:** железнодорожные грузовые тарифы, индексация железнодорожных тарифов, грузовые перевозки*

Устойчивое развитие инфраструктуры и обновление подвижного состава – важнейшие задачи ОАО «РЖД»

Важнейшими задачами, стоящими в настоящее время перед ОАО «РЖД», являются обеспечение устойчивого развития инфраструктуры, ликвидация «узких мест» на сети железных дорог и повышение темпов обновления тягового подвижного состава, заявил заместитель министра транспорта РФ Владимир Токарев, выступая на итоговом заседании правления Компании.

«Эти задачи и способы их решения нашли отражение в проекте долгосрочной программы развития ОАО «РЖД» до 2025 года, – сообщил замминистра. – Она станет документом, определяющим приоритетные направления развития компании на среднесрочную и долгосрочную перспективу».

По его словам, наиболее значимыми являются мероприятия по развитию инфраструктуры БАМа и Транссиба, дальних и ближних подходов к портам Азово-Черноморского бассейна, реализация проекта ВСМ Москва – Казань.