



Тарифное регулирование

Обзор основных тарифных решений в области грузовых железнодорожных перевозок

Ф.И. ХУСАИНОВ,
к.э.н., эксперт Института
экономики и регулирования
инфраструктурных отраслей
НИУ ВШЭ
f-husainov@mail.ru

В течение 2022 года наряду с общей индексацией тарифов было принято много тарифных решений, часть из которых стала относительно новой для участников рынка, а часть – продлением действия решений предыдущих лет. Кроме того, относительно новым оказалось и то, что в 2022 г. состоялись две индексации вместо ставшей привычной за последние годы системы, при которой индексация проводится один раз в год – в январе.

Краткому обзору основных решений в сфере железнодорожных грузовых тарифов, принятых в 2021 г. и действующих в 2022 г., а также принятых в 2022 г. и действующих с января 2023 г., и посвящена настоящая статья.

В 2022 году тарифы ОАО «РЖД» повышались дважды. С 1 января 2022 г. **на 6,8%**, в том числе 5,8% – сама индексация и еще 1 процентный пункт – за счет увеличения дополнительной целевой надбавки на компенсацию расходов по капитальному ремонту инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования с 2 до 3% (приказ ФАС от 13 декабря 2021 г. № 1402/21)¹. А с 1 июня 2022 г. тарифы

¹ См. пост от 22 декабря 2021 г. URL: <https://f-husainov.livejournal.com/805263.html>

РЖД были повышены **еще на 11%** по отношению к уровню января - мая 2022 г. (приказ ФАС России от 26 мая 2022 г. № 408/22)¹. Таким образом, рост тарифов РЖД по итогам 2022 г. (декабрь к декабрю) составил **18,6%**. В целом грузовые тарифы ОАО «РЖД» за два года (и за три индексации – январь 2022 г., июнь 2022 г. и январь 2023 г.) увеличены на **30,4%**.

Тарифные изменения с января 2022 г.

Ключевые тарифные решения, вступившие в силу с января 2022 г.:

- индексация с 1 января 2022 г. тарифов, сборов и платы за перевозку грузов и услуги инфраструктуры при перевозках грузов, выполняемые (оказываемые) ОАО «Российские железные дороги», на 5,8%. При этом в 2023 г. тем же приказом ФАС предусмотрено повышение на 4,5%, в 2024 и 2025 гг. – на 4,0% к предыдущему году;
- установление дополнительной целевой надбавки на компенсацию расходов по капитальному ремонту инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования (о появлении тарифных надбавок см. в [1]). До января 2022 г. она составляла 2%, но на 2022 г. она установлена в размере 3%, то есть в 2022 г. действовал уже коэффициент 1,03 вместо 1,02.

В сумме эти два пункта и дают общий рост в 6,8%²;

Справка

Отметим, что надбавка на компенсацию расходов по капитальному ремонту инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования увеличена с уровня 2022 г. в 1,03 и соответствующие коэффициенты составляют: 1,05 на 2023 г., 1,07 на 2024 г.³ и на 1,07 на 2025 г.⁴ (таким образом, решения 2022 г. о динамике надбавок не изменились по сравнению с решениями 2021 г., о чем упомянуто выше).

1 См. пост от 11 июня 2022 г. URL: <https://f-husainov.livejournal.com/821423.html>

2 Рост рассчитывается следующим образом: $1,058 * 1,0098 = 1,0683684$, или рост на 6,8% (где 1,0098 – это частное от деления 1,03 на 1,02 – увеличение из-за изменения надбавки на капитальный ремонт инфраструктуры). Таким образом, 1 процентный пункт надбавки на капитальный ремонт дает увеличение общего уровня тарифа на 0,98%.

3 Согласно приказу ФАС России от 10 декабря 2015 г. № 1226/15 с учетом изменений, внесенных приказом ФАС России от 13 декабря 2021 г. № 1402/21.

4 Согласно приказу ФАС России от 11 ноября 2022 г. № 797/22.

- продление действия дополнительной целевой надбавки по компенсации расходов, связанных с корректировкой налогового законодательства Российской Федерации в размере 1,015 на период с 1 января 2022 г. по 31 декабря 2025 г. включительно;
- дополнительное (к общей индексации) увеличение тарифов в отношении контейнерных перевозок на 4,75% (за исключением изотермических контейнеров). Как уже не раз писали в СМИ, пока «Трансконтейнер» был «дочкой» РЖД, тарифы на контейнеры индексировались в более щадящем режиме. Но теперь, когда компанию продали, ОАО «РЖД» решило, что можно повышать тарифы активнее, и вспомнило о «доиндексации» того, что не было доиндексировано ранее;
- увеличение тарифа на перевозку антрацита на 17,3%, то есть доведение его до уровня тарифа на перевозку коксующегося угля (путем установления поправочного коэффициента 1,05 вместо 0,895);
- отмена тарифных скидок (льготных тарифных схем) на порожний пробег инновационных полувагонов (моделей 12-9761-02; 12-9833-01; 12-9853; 12-9869; 12-196-01; 12-196-02; 12-2143 и крытых вагонов-хопперов для минеральных удобрений и сырья для минеральных удобрений модели 19-9835-01). Для частичной компенсации роста тарифа вместо скидок на порожний пробег полувагонов вводятся соответственно скидки на груженный пробег инновационных полувагонов и указанной модели хоппера для минеральных удобрений (то есть для тех же моделей вагонов, для которых действовали льготные тарифы) в размере 4,05% (коэффициент 0,9595).

Тарифные изменения с июня 2022 г.

Обычно индексация тарифов происходит один раз в год. После 2008 г., когда было три индексации (по годовую динамику индексации см. в [2]), эта традиция соблюдалась неукоснительно. Но 2022 год отменил многие неукоснительные традиции, в том числе и в области регулирования тарифов.

Ключевые тарифные решения, вступившие в силу с 1 июня 2022 г.:

- тарифы РЖД были повышены еще на 11% по отношению к уровню января - мая 2022 г. (приказ ФАС России от 26 мая 2022 г. № 408/22);
- отменен понижающий коэффициент 0,895 для угля и коэффициент 0,4 для некоторых специфических марок угля (изначально коэффициент 0,4 применялся как понижающий коэффициент для перевозки угля на расстояние, превышающее 3500 км, но в декабре 2016 г. для трех кодов (коды ЕТСНГ 161113, 161128, 161185) этот же коэффициент стал применяться для расстояний выше 3300 км). Отметим, что сначала это решение было принято на три

месяца, затем продлено до конца 2022 г., а в ноябре 2022 г. продлено и до конца 2023 г.¹;

- наряду с этим повышением тарифов для угля (из-за отмены понижающих коэффициентов) для трех других категорий грузов вводятся понижающие коэффициенты (0,9009) к повышающим коэффициентам, которые общее 11%-ное повышение дезавуируют². Это сделано для импортных перевозок потребительских товаров, перевозок во внутригосударственном сообщении продовольственных товаров, а также для ряда минерально-строительных грузов.

Отметим, что за период с 2004 г. (Прейскурант № 10-01 вступил в силу в 2003 г.) рост в 18,6% является рекордным (за исключением кризисного 2008 г., когда в течение года было три индексации: с 1 января 2008 г. на 11,09%, затем с 2 апреля 2008 г. на 1,01% и с 1 июля 2008 г. на 8,0% – итого за год на 21,2%).

Таким образом, рост тарифов РЖД по итогам 2022 г. (декабрь к декабрю) составил 18,6%³.

Изменение порядка расчета тарифа на перевозку порожнего вагона при переадресовке

Еще одним важным изменением в области железнодорожных тарифов стало изменение порядка расчета тарифа на перевозку порожнего вагона при переадресовке⁴.

Ранее, в 2021 г. вступил в силу приказ ФАС России от 18 июня 2021 г. № 593/21 «О внесении изменений в Прейскурант № 10-01 “Тарифы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами”», согласно п. 13 которого был изменен ранее действовавший порядок определения провозной платы при переадресовке порожних собственных (арендованных) вагонов (п. 2.23.2 Прейскуранта № 10-01).

Изменение было подготовлено ОАО «РЖД» и утверждено приказом ФАС России. Изменение порядка расчета провозной платы с варианта «за суммарное

1 Приказ ФАС России от 11 ноября 2022 г. № 797/22

2 Понижающие коэффициенты к повышающим коэффициентам в данном случае работают так: $1,11 * 0,9009 = 0,99999(9)$, то есть тариф остается на уровне предыдущего (перед индексацией) периода.

3 Итоговый рост рассчитывается следующим образом: $1,11 * 1,0683184 = 1,1858$, или 1,186, то есть рост на 18,6% (где 1,068... – это повышение, которое состоялось в январе 2022 г.).

4 См. пост от 8 августа 2022 г. URL: <https://f-husainov.livejournal.com/828948.html>

расстояние перевозки (от станции отправления до станции переадресовки и от станции переадресовки до новой станции назначения)» на вариант «отдельно за расстояние от железнодорожной станции отправления до железнодорожной станции переадресовки груза и от железнодорожной станции переадресовки груза до железнодорожной станции нового назначения» привело к росту совокупных расходов отправителей порожних вагонов.

Механизм переадресовки порожних вагонов, помимо прочего, использовался (и используется) как часть технологии, позволяющей не только оптимизировать работу железнодорожной отрасли, но и обеспечивать дополнительный вывоз грузов в условиях ограниченных пропускных и провозных способностей на Восточном полигоне. Этот приказ затруднял подобную технологию, приводя к удорожанию того элемента, который был центральным звеном той технологии (изменение правил расчета провозных платежей при переадресовке делало экономически нецелесообразным массовую переадресовку в пути следования, ухудшая и так сложную эксплуатационную обстановку).

Решение, предложенное РЖД и попавшее затем в приказ ФАС, стимулировало увеличение пробок на станциях массовой переадресовки, а также снижение обеспеченности грузоотправителей вагонами, так как цена переадресовки во многих случаях стала слишком высока.

В целом, как отметили участники отраслевых дискуссий, которые проходили в конце 2021 – начале 2022 г., указанное изменение порядка тарификации при переадресовке привело к удорожанию провозной платы за перевозку порожних вагонов, по некоторым оценкам, на величину от 5 до 28%. Кроме того, указанное изменение тарифа приводило к нарушению п. 1 распоряжения Правительства РФ от 29 декабря 2017 г. № 2991-р, согласно которому ежегодный темп роста тарифов на перевозки порожнего подвижного состава не должен превышать тот уровень, который определен формулой «инфляция минус 0,1 процентного пункта».

Необходимо также иметь в виду, что механизм переадресовки вагонов с учетом разработанных технологий совместно ОАО «РЖД» и участниками рынка в массе случаев не является односторонним решением владельца или оператора вагона, а носит характер обязательного элемента технологического процесса (применительно к Восточному полигону).

С точки зрения ОАО «РЖД», решение 2021 г. тоже было не так однозначно – с одной стороны, оно позволяло увеличить выручку монополии, но одновременно оно существенно ухудшало эксплуатационную обстановку, увеличивая количество пробок, снижая среднюю скорость доставки из-за того, что снизилась маневренность распоряжения своим ресурсом у операторов вагонов.

В результате в транспортной отрасли сложился консенсус, согласно которому требовалось возвращение к порядку расчета провозных платежей в случае переадресовки порожних собственных (арендованных) вагонов и другого

подвижного состава на своих осях, действующему до вступления в силу приказа ФАС России от 18 июня 2021 г. № 593/21.

По итогам отраслевой экспертной дискуссии ФАС России выпустила приказ от 5 мая 2022 г. № 347/22 «О внесении изменений в Прейскурант № 10-01 “Тарифы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами” (Тарифное руководство № 1, части 1 и 2), утвержденный постановлением Федеральной энергетической комиссии Российской Федерации от 17.06.2003 г. № 47-т/5».

Данным приказом в подп. 2.23.2 п. 2.23 раздела 2 части I Прейскуранта № 10-01 внесены изменения в порядок расчета провозных плат, взимаемых при переадресовке порожних вагонов. Теперь при переадресовке порожних собственных (арендованных) вагонов и другого подвижного состава на своих осях провозная плата определяется за суммарное расстояние перевозки (от станции отправления до станции переадресовки и от станции переадресовки до станции нового назначения). То есть не как сумма тарифов, а как тариф за сумму расстояний. Приказ опубликован 1 августа 2022 г. и через десять дней после публикации, 12 августа 2022 г., вступил в силу.

Решения 2022 г., действующие с января 2023 г.

В 2022 году регуляторами были приняты решения об уровне индексации железнодорожных грузовых тарифов на 2023 г. Приказ ФАС России от 11 ноября 2022 г. № 797/22 в совокупности с внесенными изменениями в Приложение № 7 приказа ФАС России № 1226/15 определяют основные параметры увеличения тарифов на 2023 г.

Согласно этим приказам, железнодорожные грузовые тарифы ОАО «РЖД» в 2023 г. увеличиваются на 10%, в том числе 8 п.п. составляет собственно индексация, и 2 п.п. роста за счет увеличения надбавки на капитальный ремонт инфраструктуры (соответствующий коэффициент увеличен с 1,03 до 1,05). Надбавка на капремонт уже установлена в приложении № 7 соответствующего приказа ФАС (№ 1226/15), а вместе с 8%-ной индексацией из указанного приказа ФАС мы получаем рост тарифа на 10%¹.

Приказом предусмотрено повышение тарифов на перевозку «руд и концентратов железных». Для них вместо понижающего коэффициента 0,865 вводится повышающий коэффициент 1,3 для перевозок в направлении погранпереходов на расстояния свыше пяти тысяч километров. Кроме того, производится отмена понижающих коэффициентов (0,4 и 0,895) на экспортные перевозки каменного

1 Более строго рост рассчитывается следующим образом: $1,08 * 1,0194 = 1,1009$, или рост на 10,09% (где 1,0194 – это частное от деления 1,05 на 1,03 – увеличение из-за изменения надбавки на капитальный ремонт инфраструктуры).

угля, точнее, их отмена произошла уже с 1 июня 2022 г. сначала на три месяца, затем была пролонгирована до 31 декабря 2022 г., а теперь эта отмена распространена и на 2023 г. Таким образом, для угля и руды рост будет ощутимо выше, чем по остальным грузам.

В целом грузовые тарифы ОАО «РЖД» за два года (и за три индексации – в январе 2022 г., июне 2022 г. и январе 2023 г.) увеличены на 30,4%¹, и это не учитывая более высокий рост для грузоотправителей угля и руды за счет отмены действующих для этих грузов понижающих коэффициентов.

В качестве дополнения нужно отметить, что увеличение на 2 п.п. (с 1,03 до 1,05) надбавки на капитальный ремонт инфраструктуры распространяется не только на провозные платежи (ставки тарифов, сборов и плат раздела 2 и 4 части 1 Прейскуранта № 10-01), но и на ставки платы за нахождение на железнодорожных путях общего пользования подвижного состава (п. 2 Приложения 7 к приказу № 1226/15) и ставки и платы за перевозки специальных грузов (п. 3 Приложения 7 к приказу № 1226/15). Однако они не распространяются на остальные сборы, не указанные в Прейскуранте № 10-01, например на сборы Тарифного руководства № 2 и 3 (в том числе на сборы за подачу и уборку вагонов или за пользование вагонами)².

В заключение стоит отметить еще один момент. В 2019 году Министерству экономического развития и ФАС России было поручено подготовить и ввести в действие «новую модель государственного тарифного регулирования в области железнодорожных грузовых перевозок». Модель планировалось представить в правительство в конце 2021 г., а вступить в силу она должна была с 1 января 2026 г. Затем на какое-то время (2019–2021 гг.) обсуждение новой тарифной системы приостановилось, но в июне 2022 г. Минэкономразвития инициировало начало нового обсуждения и разослало в общественные организации документ под названием «проект Плана-графика мероприятий по проработке основных принципов формирования новой модели государственного тарифного регулирования железнодорожных грузовых перевозок» (подроб. об этом см. в [3]).

Согласно проекту плана-графика, новая тарифная система должна вступить в силу в январе 2026 г., а принята и апробирована в 2025 г. Соответственно, предполагается, что в 2023–2024 гг. будет происходить ее обсуждение на различных экспертных площадках. В этой связи представляется чрезвычайно актуальным более подробное обсуждение как текущих, так и долгосрочных теоретических и практических проблем тарифной системы [4; 5].

1 Рост рассчитывается следующим образом: $1,068 * 1,11 * 1,10 = 1,3040$, или +30,4%.

2 Таблицу с долгосрочной динамикой индексации тарифов за двадцать лет – с момента принятия нового прейскуранта № 10-01 в 2003 г. по январь 2023 г. можно посмотреть по ссылке: <https://fhusainov.livejournal.com/856529.html>

Библиографический список

1. Хусаинов Ф.И. О долгосрочной динамике железнодорожных грузовых тарифов на 2019–2023 года / Ф.И. Хусаинов // Экономика железных дорог. – 2018. – № 10. – С. 12–19.
2. Хусаинов Ф.И. Реформа железнодорожной отрасли в России: проблемы незавершенной либерализации: монография / Ф.И. Хусаинов. – М.: Наука, 2015. – 272 с.
3. Хусаинов Ф.И. Ключевые «развилки» на пути к новой тарифной системе РЖД / Ф.И. Хусаинов // Экономика железных дорог. – 2022. – № 11. – С. 64–72.
4. Хусаинов Ф.И. Нерегулируемые железнодорожные тарифы: российский опыт 1850–1880-х годов / Ф.И. Хусаинов // Бюллетень транспортной информации. – 2009. – № 8. – С. 15–22.
5. Хусаинов Ф.И. Ценообразование на железнодорожном транспорте. История железнодорожных грузовых тарифов в России: учебное пособие / Ф.И. Хусаинов. – М.: МГУПС (МИИТ), 2017. – 102 с.

Ключевые слова: железнодорожные тарифы, Прейскурант № 10-01, тарифы на перевозки грузов, регулирование железнодорожных тарифов, переадресовка

К сведению

В преддверии 300-летия Екатеринбурга пассажиры пригородных поездов могут получить скидку на проезд в границах муниципалитета

На Свердловской магистрали в пригородных поездах в зоне действия единого городского тарифа (ЕГТ) Екатеринбурга в преддверии 300-летия столицы Урала будет применяться скидка 20% на абонементные билеты.

Специальная цена установлена перевозчиком АО «Свердловская пригородная компания» (СПК) на поездки в электричках, курсирующих в формате «наземного метро» в границах муниципалитета, с 1 июня по 31 августа. Она распространяется на абонементные билеты следующих видов: «Ежедневно на 1 месяц», «Ежедневно на 10 дней», «Рабочего дня на 10 дней», «Рабочего дня на 20 дней». Оформить их можно в стационарных пригородных кассах СПК. Подробности – в кассах и на сайте перевозчика.