



Тарифное регулирование

Обзор основных тарифных решений в области грузовых железнодорожных перевозок в 2023 году

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

Ранее автор публиковал обзор основных тарифных решений 2022 г. в области грузовых железнодорожных перевозок [1]; в настоящей статье, являющейся хронологическим продолжением предыдущей, приводится обзор принятых (и одного непринятого) тарифных решений за 2023 г.

В 2023 году тарифы ОАО «РЖД» повышались дважды – в январе и в декабре.

Решения, вступившие в силу с 1 января 2023 г.

В 2022 году регуляторами приняты решения об уровне индексации железнодорожных грузовых тарифов с 1 января 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 с 1 января 2023 г.

Согласно этим приказам, железнодорожные грузовые тарифы ОАО «РЖД» в 2023 г. увеличиваются на 10,09%. Указанный рост складывается из собственно индексации тарифа на 8,0% и роста за счет

увеличения надбавки на капитальный ремонт инфраструктуры (соответствующий коэффициент увеличен с 1,03 до 1,05).

Надбавка на капитальный ремонт 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 10,09%.

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 5 тыс. км.

Кроме того, производится отмена понижающих коэффициентов (0,4 и 0,895) на экспортные перевозки каменного угля, точнее, их отмена произошла уже с 1 июня 2022 г. сначала на три месяца, затем 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.

Отметим, 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 не распространяются на остальные сборы, не указанные в Прейскуранте № 10-01, например на сборы Тарифного руководства № 2 и 3.

Решения, вступившие в силу с 1 декабря 2023 г.

7 ноября 2023 г. опубликован приказ ФАС России от 19 октября 2023 г. № 750/23 (зарегистрирован в Минюсте 07.11.2023), принятый во исполнение распоряжения Правительства от 18 октября 2023 г. № 2887-р об индексации железнодорожных тарифов с 1 декабря 2023 г.

Индексация железнодорожных грузовых тарифов с 1 декабря 2023 г. составила 7,6% к уровню января – ноября 2023 г. При этом в декабре 2023 г. к собственно индексации добавился рост надбавки на капитальный ремонт инфраструктуры с 5 до 7% (или с 1,05 до 1,07), что дает дополнительный индекс 1,0190 (1,07/1,05 = 1,0190), а также новая «целевая надбавка на финансирование мероприятий по компенсации расходов, связанных с обеспечением транспортной безопасности». Последняя установлена приказом ФАС России в размере 1% (в виде индекса 1,01) с 1 декабря 2023 г. по 31 декабря 2024 г. и в размере 2% (1,02) с 1 января 2025 г. по 31 декабря 2025 г.

Таким образом, с декабря 2023 г. рост к уровню января – ноября 2023 г. составил: $1,076 * 1,0190 * 1,01 = 1,1074$, или на +10,74%. (Или, если считать индекс 1,0190 не до четвертого знака после запятой, а до шестого – 1,019047, то итоговое повышение составит 1,100746, или +10,75%.)

Подытоживая, можно сказать, что грузоотправители в декабре 2023 г. и в 2024 г. в среднем будут платить тариф за грузовые перевозки на 10,74% (либо на 10,75%) выше, чем они платили в течение 11 месяцев 2023 г.

А общий рост тарифов в декабре 2023 г. по отношению к декабрю 2022 г. составил +21,9% (с учетом обеих индексации на 10,09% в январе 2023 г. и на 10,75% в декабре: $1,1009 * 1,075 = 1,2192$).

В связи с тем что тарифы повышены в декабре 2023 г., дополнительного повышения в январе 2024 г. не было.

Также приказом ФАС сохраняется то повышение тарифов на каменный уголь, которое реализовано через формулировку «неприменение понижающих коэффициентов (0,4 и 0,895) при определении платы за экспортные перевозки угля каменного железнодорожным транспортом общего пользования» и которое действовало с 1 июня 2022 г. по 31 декабря 2023 г., а теперь продлено до 31 декабря 2024 г.

Обсуждение предложений ОАО «РЖД» о повышении тарифа на порожний пробег

В ноябре 2023 г. ОАО «РЖД» вышло с предложениями о повышении тарифа на порожний пробег полувагонов либо, вообще на «пробег в порожнем состоянии универсального подвижного состава» (т.е. не только на полувагоны, но и крытые и платформы).

В качестве аргумента в пользу повышения тарифов на порожний пробег ОАО «РЖД» указывало, что это делается для сокращения перевозок порожних вагонов и снижения порожнего пробега.

Однако опыт подобных повышений со всей очевидностью свидетельствует о том, что повышение тарифов на порожний пробег полувагонов не оказывает влияния на вклад порожнего пробега в работу сети. Например, в 2019 г., наряду с общим повышением тарифов на 3,6% (индекс 1,0356), тарифы на пробег порожних полувагонов были дополнительно повышены (был применен дополнительный повышающий коэффициент 1,06), в результате чего общий рост тарифов на порожний пробег увеличился на 9,8% ($1,0356 * 1,06 = 1,0977$, т.е. +9,77%, или +9,8%). При этом процент порожнего пробега для полувагонов в 2018 г. составлял 42,1%, а в 2019 и 2020 гг. он не сократился, а, наоборот, даже немного подрос, составив в 2019 г. 42,2%, в 2020 г. – 42,5%.

Таким образом, процент порожнего пробега зависит не от тарифа на порожний пробег, а от других факторов. В частности он связан с тем, что соотношение грузовой базы на Востоке, требующей перемещения в глубь страны, и грузовой базы, требующей перемещения в обратном направлении (экспорт через порты Дальнего Востока), зависит не от тарифов на порожний пробег, а от географии грузопотоков, и это соотношение таково, что существенно большая часть полувагонов будет возвращаться с Дальнего Востока порожней, так как отсутствует соответствующий объем грузопотока с востока на запад. Таким образом, дополнительная индексация тарифов на порожний пробег не приводит к уменьшению соотношения порожнего и общего пробегов вагонов.

Еще одним аргументом, приводимым ОАО «РЖД», является тезис о том, что уровень тарифов на порожний пробег не возмещает затрат ОАО «РЖД» на порожний пробег. Немного непонятно использование этого аргумента, ведь тариф именно на порожний пробег и раньше не возмещал затрат ОАО «РЖД» на порожний пробег, поскольку они возмещались суммой провозных платежей за все перевозки – и порожние, и груженные. Более того, сам по себе порожний пробег не является целью ни для кого, и для участников рынка это лишь способ доставить вагон в точку зарождения грузопотока. Поэтому логично не разделять порожние и груженные пробеги как два разных бизнеса, а рассматривать их в качестве двух элементов общего процесса грузовых перевозок. В этом случае главное – покрывают ли все доходы от тарифов все расходы на перевозки. А за последние годы были приняты различные решения, которые не только в среднем повысили уровень тарифов, но и привели к тому, что некоторые ранее нерентабельные (по утверждениям ОАО «РЖД») перевозки, такие как перевозки каменного угля на расстояние свыше 4 тыс. км, стали рентабельными. Таким образом, общий уровень рентабельности грузовых перевозок повышен за счет опережающего роста тарифов на груженный рейс. Следовательно, если кто-то предлагает увеличить тарифы на порожний пробег, то логично одновременно с этим снизить тарифы на груженный пробег.

Указанные аргументы были доведены отраслевыми экспертами в адрес регуляторов. Стало понятно, что предлагаемая инициатива лишь увеличит дополнительно расходы грузовладельцев, грузоотправителей и операторов, но не достигнет тех целей, которые были заявлены, – не создаст дополнительных стимулов для уменьшения вклада порожнего пробега в общую работу сети.

В результате инициатива ОАО «РЖД» по повышению тарифов на порожний пробег полувагонов не была реализована в 2023 г.

Также необходимо отметить, что если в 2022 г. тема с обсуждением новой версии Прейскуранта № 10-01 активно обсуждалась в СМИ (см. об этом, например, в [2]), то в 2023 г. эта тема почти не звучала в дискуссиях.

Долгосрочная динамика индексации тарифов ОАО «РЖД» приведена в таблице (подробнее об истории тарифов см.: [3; 4]).

**Долгосрочная динамика индексации тарифов на грузовые
железнодорожные перевозки ОАО «РЖД»
Динамика индексации тарифов РЖД к 2003 г.**

	Индекс к предыдущей индексации (декабрь к декабрю предыдущего года для 2004-2021 гг. и к предыдущей индексации в 2022-2023 гг.)	Индексация нарастающим итогом к 2003 г.	Индексация в целом за год (для 2022 и 2023 гг.)
2003		1,00	
2004	1,120	1,120	
2005	1,10268	1,235	
2006	1,075	1,328	
2007	1,080	1,434	
2008	1,212	1,738	
2009	1,110	1,929	
2010	1,094	2,110	
2011	1,080	2,279	
2012	1,060	2,415	
2013	1,070	2,584	
2014	1,000	2,584	
2015	1,100	2,843	
2016	1,090	3,099	
2017	1,061	3,288	
2018	1,054	3,465	
2019	1,036	3,590	
2020	1,035	3,716	
2021	1,037	3,853	
2022.01	1,068	4,116	
2022.06	1,110	4,569	1,1859
2023.01	1,1009	5,030	
2023.12	1,1075	5,571	1,2193

Примечание: В 2005 году было два повышения: с 1 января 2005 г. – 1,08 и с 1 августа 2005 г. – 1,021, итого: $1,08 * 1,021 = 1,10268$. В 2008 году было три повышения: с 1 января 2008 г. – 1,11, со 2 апреля 2008 г. – 1,0101 и с 1 июля 2008 г. – 1,08, итого: 1,212. В 2022 году было два повышения: с 1 января 2022 г. и с 1 июня 2022 г. В 2023 году было два повышения: с 1 января 2023 г. и с 1 декабря 2023 г.

Из таблицы видно, что повышение тарифов в 2023 г. является абсолютно рекордным за всю историю действия Прейскуранта № 10-01, немного превышая даже индексацию 2008 г.

Рекордные темпы роста грузовых тарифов ОАО «РЖД» принесли для монополии свои плоды: чистая прибыль ОАО «РЖД» по РСБУ* по итогам 2023 г. составила 118,3 млрд руб., что в 2,5 раза больше, чем показатель 2022 года (47,3 млрд руб.). Выручка РЖД за 2023 г. составила 2 трлн 609,7 млрд руб. Это также выше уровня 2022 г. на 16,4%. Показатель EBITDA достиг 736,9 млрд руб. (+38,5% к 2022 г.). Валовая прибыль составила 556,0 млрд руб. (+35,1% к показателю 2022 г.).

Библиографический список

1. Хусаинов Ф.И. Обзор основных тарифных решений в области грузовых железнодорожных перевозок / Ф.И. Хусаинов // Экономика железных дорог. – 2023. – № 6. – С. 44–51.
2. Хусаинов Ф.И. Ключевые «развилки» на пути к новой тарифной системе РЖД / Ф.И. Хусаинов // Экономика железных дорог. – 2022. – № 11. – С. 64–72.
3. Хусаинов Ф.И. Ценообразование на железнодорожном транспорте. История железнодорожных грузовых тарифов в России: учебное пособие / Ф.И. Хусаинов. – М.: МГУПС (МИИТ), 2017. – 102 с.
4. Хусаинов Ф.И. Железнодорожные тарифы: очень краткое введение / Ф.И. Хусаинов. – М.: Прометей, 2023. – 216 с.

Ключевые слова: грузовые железнодорожные перевозки, тарифы, индексация, грузопотоки, темпы роста грузовых тарифов

* Опубликовано на официальном сайте ОАО «РЖД», в разделе «Отчетность компании». URL: <https://company.rzd.ru/ru/9471#Annual>