

Новые тарифные решения: никогда не было, и вот опять



Фари́д Хусаинов,
эксперт Института
экономики и регулирования
инфраструктурных отраслей
НИУ ВШЭ, к. э. н.

ИНДЕКСАЦИЯ И ВКЛЮЧЕНИЕ ТАРИФНЫХ НАДБАВОК В ИНДЕКСИРУЕМУЮ БАЗУ

Как уже было объявлено в СМИ, общая индексация всех железнодорожных грузовых тарифов с 1 декабря 2024 года составит +13,8%. При этом действующие ныне три тарифные надбавки не исчезнут, но будут переведены внутрь тарифа.

Сами по себе надбавки были и в прошлом году, и в этом и не изменились, поэтому год к году они дополнительного роста к указанным 13,8% не дают. Но поскольку этот вопрос иногда вызывает путаницу, давайте остановимся на нем подробнее, рассмотрим конкретные коэффициенты.

Как известно, в тарифной системе, помимо собственно ставок тарифа Прейскуранта № 10-01, есть три надбавки – две старые (целевая надбавка на выполнение капитального ремонта инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования была объявлена в размере 1,07 как на 2024-й, так и на 2025 год, и целевая надбавка на финансирование мероприятий по компенсации расходов, связанных с корректировкой налогового законодательства, была объявлена в размере 1,015 как на 2024-й, так и на 2025 год) и одна относительно новая (по компенсации расходов, связанных с обеспечением транспортной безопасности, она объявлена 1,01 на 2024 год и, как теперь ясно из проекта, опублико-

НА САЙТЕ REGULATION ОПУБЛИКОВАН ПРОЕКТ ПРИКАЗА ФАС РОССИИ О ПРЕДСТОЯЩИХ ТАРИФНЫХ ИЗМЕНЕНИЯХ, ВСТУПАЮЩИХ В СИЛУ С 1 ДЕКАБРЯ 2024-ГО И С 1 ЯНВАРЯ 2025 ГОДА. НАРЯДУ С ТРАДИЦИОННОЙ ИНДЕКСАЦИЕЙ ТАМ ЕСТЬ ЕЩЕ РЯД ВАЖНЫХ ИЗМЕНЕНИЙ, СВЯЗАННЫХ С ФОРМИРОВАНИЕМ ТАРИФОВ. ПРЕДЛАГАЮ КРАТКИЙ ОБЗОР ОСНОВНЫХ ТАРИФНЫХ РЕШЕНИЙ.

ванного на Regulation, составит 1,01 на 2025 год).

С 1 декабря 2024 года эти надбавки включаются в индекслируемую базу. Что это значит?

Базовый индекс ставок Прейскуранта, действующий в течение 11 месяцев 2024 года (с 1 января по 30 ноября), равен 6,264. Но реальный тариф рассчитывался исходя из индекса, получаемого с помощью умножения базового индекса на индексы этих трех надбавок: $6,2064 \times 1,07 \times 1,015 \times 1,01 = 6,8078$. В проекте приказа объявлен новый индекс 7,7474, который уже включает эти три надбавки, то есть новый индекс не нужно будет умножать на соответствующие индексы.

Таким образом, мы можем рассчитать величину индексации с 1 декабря 2024 года по базовым ставкам тарифов, сборов и плат Прейскуранта № 10-01.

Она рассчитывается следующим образом:

$$7,7474 / (6,2064 \times 1,07 \times 1,015 \times 1,01) = 7,7474 / 6,8078 = 1,138$$

или рост на 13,8%. Как выше и было сказано.

ТАРИФНЫЕ РЕШЕНИЯ ПО ОТДЕЛЬНЫМ НАИМЕНОВАНИЯМ ГРУЗОВ

Приказом предусмотрены и отдельные решения по некоторым грузам.

Понижающие коэффициенты к тарифу на перевозки каменного угля (0,44 и 0,895), временно отмененные с 1 июня 2022 года, будут отменены теперь не временно, а на постоянной основе (с 1 января 2025-го).

Кроме того, с 1 января 2025 года ожидается увеличение тарифа РЖД на перевозки ряда минерально-строительных материалов (какие именно из грузов, перечислено в приказе – это не только строительные грузы, но и цемент, шлаки и т. д.).

Здесь необходимо добавить одну небольшую оговорку. Существует

понятие «строительные грузы», оно используется, например, в отчете о погрузке ОАО «РЖД» ф. ГО-10 и в так называемой оперативной номенклатуре грузов, используемой в ОАО «РЖД» (а ранее – в МПС). Вместе с тем в некоторых других видах отчетности, например, в одном из вариантов отчета ф. ЦО-12 (содержащего данные о перевозках и грузообороте), используется укрупненная категория «минеральные и строительные материалы» (в другом варианте, где детализация не на 10 групп, а на 40, также используется понятие «строительные грузы»).

Так вот, в категории «минеральные и строительные материалы» учитывается сумма объемов перевозки и грузооборот по пяти грузам из номенклатуры отчета ф. ГО-10: «строительные грузы», «промышленное сырье и формовочные материалы», «огнеупоры», «гранулированные шлаки» и «цемент».

Таким образом, «строительные грузы» и «минерально-строительные материалы» – это не тождественные понятия.

В Прейскуранте № 10-01 в таблице 1 приложения 2 к разделу 2, в которой перечислены позиции, тарифные классы, наименования и минимальные весовые нормы, тоже используется категория «минерально-строительные материалы» (которая входит в более широкий раздел «Минеральное сырье, минерально-строительные материалы и изделия. Абразивы»).

В проекте приказа ФАС используется понятие «строительные грузы», но, судя по перечисленным позициям ЕТСНГ, под строительными грузами понимается более широкий перечень, который в Прейскуранте назван «минерально-строительными материалами».

Поэтому грузоотправители, например, цемента, прочитав, что

рост тарифа будет на строительные грузы, сначала вздохнут спокойно – «пронесло!», но потом, внимательно читая проект приказа, увидят там и позицию 281 (цемент). Поэтому, учитывая, что в нормативных актах бывают такие текстологические небрежности, необходимо внимательно смотреть непосредственно на коды ЕТСНГ, перечисленные в приказе ФАС, и не доверять тексту пояснительной записки к проекту приказа.

Указанный дополнительный рост тарифа по минерально-строительным материалам должен составить +5%, и это действует до 31 декабря 2025 года (однако в 2026-м ожидается также дополнительное повышение на 5%, помимо основной индексации для всех грузов).

По контейнерным перевозкам планируется увеличение на 5% с 1 января 2025 года (кроме того, ожидается, что в 2026-м будет второй акт «доиндексации» и там тоже на дополнительные 5% будет увеличен тариф).

УВЕЛИЧЕНИЕ ТАРИФА НА ПОРОЖНИЙ ПРОБЕГ ВАГОНОВ

С 1 января 2025 года будут на 10% увеличены тарифы на порожний пробег полувагонов, платформ и универсальных крытых вагонов. Причем под платформами здесь имеются в виду не только универсальные, но и фитинговые.

Вопрос: почему РЖД сделали повышение тарифа в два этапа?

Возможно, имел место такой психологический расчет: если мы сначала повысим все на 13,8% (и порожние, и груженые пробеги), а потом через месяц на порожний пробег нескольких РПС повысим еще на 10%, то все будут обсуждать психологически более приемлемую цифру в 10%, а не шокирующую фактическую цифру роста в 25,18% ($1,138 \cdot 1,10 = 1,2518$).

ТИХАЯ ТАРИФНАЯ РЕВОЛЮЦИЯ: КОМПОЗИТНЫЙ ИНДЕКС

Не менее важным изменением в области тарифов, помимо самого уровня повышения, будет изменение принципов формирования тарифной базы, точнее, базы для последующих индексаций.

Вместо формулы «инфляция минус» с января 2025 года РЖД будут применять для расчета уровня индексации так называемый композитный индекс («индекс ценового давления», или «индекс ценовой нагрузки») – показатель, который учитывает темпы роста издержек самой монополии по основным статьям

затрат и интегрирует эти показатели в общий индекс. Как отмечается в пояснительной записке, опубликованной на сайте Regulation, этот индекс «должен обеспечивать компенсацию ценового и долгового давления на экономику ОАО «РЖД».

Иначе говоря, от регулирования монополии, что предусматривала система, построенная на принципе «инфляция минус», произойдет переход к системе, при которой тарифы монополиста фактически никто не будет регулировать. Теперь ОАО «РЖД» просто будет сообщать регулятору, сколько ему нужно денег

ФАКТИЧЕСКИ ОАО «РЖД» ЗАБИРАЕТ У ФАС РОССИИ ФУНКЦИЮ ПО РЕГУЛИРОВАНИЮ ТАРИФОВ И ПЕРЕДАЕТ ЕЕ СЕБЕ. ЭТО ПРИВЕДЕТ К ТОМУ, ЧТО УРОВЕНЬ ИНДЕКСАЦИИ ПЕРЕСТАЕТ ЗАВИСЕТЬ ОТ ЭФФЕКТИВНОСТИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОАО «РЖД», ЧТО ПРОТИВОРЕЧИТ ВСЕЙ ЛОГИКЕ РЕГУЛИРОВАНИЯ ЕСТЕСТВЕННЫХ МОНОПОЛИЙ

на предстоящий год. И это изменение принципов регулирования на самом деле имеет не меньшую важность, чем сами значения темпов роста.

У этого нового способа формирования железнодорожных тарифов есть два основных риска.

Во-первых, никто «извне» монополии никогда не сможет проверить, на самом ли деле товары и услуги, чьи цены будут учитываться в композитном индексе, были поставлены или оказаны по минимально возможной цене или цена была выше рыночной, в том числе просто искусственно раздутой. Все помнят истории, когда госкомпании и министерства покупали товары по цене, в разы более высокой, чем среднерыночная. В этих условиях указанные «премии», получаемые «близкими» поставщиками, тоже попадут в базу тарифа и повлияют на рост величины индексации.

Во-вторых, даже если предположить, что индекс не будет напрямую фальсифицироваться, в итоге все равно вместо создания стимулов к сокращению издержек создаются стимулы, которые будут подталкивать монополию к всемерному росту издержек везде – и там, где это, возможно, действительно нужно, и там, где это совершенно не требуется.

В итоге де факто с 1 января отменяется основная функция и основная идея действующей формулы долгосрочного тарифного регулирования.

Основная цель ныне действующего метода тарифного регулирования (долгосрочная формула «инфляция минус», или в европейской тради-

ции price-cap regulation) состоит в том, чтобы заставить компанию, которую регулируют, снизить издержки до такого уровня, чтобы общий темп их роста не превышал среднюю по экономике (подробнее об этом см. в статье 2021 года в журнале «РЖД-Партнер» «Логика антitrustа и тарифная формула»). Теперь телега и лошадь меняются местами: регулятор должен подстроиться под расходы регулируемого. То есть фактически ОАО «РЖД» забирает у ФАС России функцию по регулированию тарифов и передает ее себе. Это приведет к тому, что уровень

индексации перестает зависеть от эффективности деятельности ОАО «РЖД», что противоречит всей логике регулирования естественных монополий.

Кроме того, любопытно отметить, что два или три десятилетия реформ, решения, принимаемые в сфере регулирования естественных монополий или иных подобных отраслей, нуждающихся по тем или иным причинам в регулировании, постепенно уводили регулируемые отрасли от концепта затратного ценообразования, поскольку более-менее очевидным было то, что именно такой метод ценообразования в регулируемом сегменте экономики и теоретически и практически всегда является главным источником всех неэффективностей. И вот происходит поворот на 180 градусов в сфере регулирования естественных монополий – ровно то, что и для экономической науки, и для практики регулирования считалось абсолютным злом, именно это с подачи ОАО «РЖД» хотят вернуть в регуляторную практику.

Вспоминается, как в фильме «Терминатор-2: Судный день», когда T-1000 в какой-то момент был уничтожен, люди вздохнули спокойно: «Зло уничтожено»? Но потом вдруг увидели, как шарики жидкого металла снова бегут друг к другу и медленно, но верно превращаются в то, что через несколько минут снова станет работающей машиной для убийства, воплощением абсолютного зла. Примерно то же самое происходит иногда и в экономике – зло, которое, казалось бы, убито, иногда вновь возрождается. 🚫