

УДК 656.4
JEL classification: G38; L92

<https://doi.org/10.33619/2414-2948/99/43>

ИССЛЕДОВАНИЯ КОНЦЕПЦИИ ДОЛГОСРОЧНОГО ТАРИФНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ НА ГРУЗОВЫЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ

©*Выдашенко Л. А.*, ORCID: 0000-0002-1372-5516, Уральский государственный университет путей сообщения, г. Екатеринбург, Россия, Vydashenko@mail.ru
©*Аскарова Ю. В.*, ORCID: 0009-0002-8383-7916, Уральский государственный университет путей сообщения, г. Екатеринбург, Россия, [yuaskarova@mail.ru](mailto:yaskarova@mail.ru)

RESEARCH INTO THE CONCEPT OF LONG-TERM TARIFF REGULATION FOR FREIGHT RAIL TRANSPORTATION IN MODERN CONDITIONS

©*Vydashenko L.*, ORCID: 0000-0002-1372-5516, Ural State University of Railway Transport, Yekaterinburg, Russia, Vydashenko@mail.ru
©*Askarova Yu.*, ORCID: 0009-0002-8383-7916, Ural State University of Railway Transport, Yekaterinburg, Russia, [yuaskarova@mail.ru](mailto:yaskarova@mail.ru)

Аннотация. На сегодняшний день компания ОАО «РЖД» сталкивается с нерешенными проблемами в области ценообразования и регулирования тарифов на грузовые перевозки, которые являются основным источником доходов компании. Существующая нормативная база для определения тарифов была установлена в 2003 году и за прошедшие 20 лет произошли значительные изменения в Прейскуранте 10-01, который периодически адаптировался к текущим условиям рынка грузовых перевозок путем внесения дополнительных коэффициентов и практически все возможности его корректировки исчерпаны. Правительством РФ даны поручения профильным ведомствам по разработке нового Прейскуранта к 1 января 2026 года, и уже складывается четкое понимание, что нужно переосмысливать саму систему построения тарифов, а не вводить локальные изменения в действующий прейскурант. Для этого профильные министерства должны сформулировать идеологию и выверенный государственный заказ для железнодорожной отрасли. Увеличение доходности от грузовых перевозок невозможно без гибкой тарифной политики, поэтому она должна быть обоснована и базироваться не только на макроэкономических прогнозах Правительства, но также исходить из реальных затрат, которые несет компания. Для этого необходимо совершенствование тарифной политики, адаптированной к условиям рыночной экономики, в соответствии с принятой Правительством РФ Программой реформирования ОАО «РЖД» и Стратегией развития железнодорожного транспорта в РФ до 2030 года. В настоящей статье рассматриваются существующие проблемы в области ценообразования и направления дальнейшего развития в области формирования тарифов на грузовые железнодорожные перевозки.

Abstract. Russian Railways JSC faces unresolved problems in the field of pricing and tariff regulation. The current regulatory framework for determining tariffs was established in 2003. Over the past 20 years, significant changes have occurred in Price List 10-01, which was periodically adapted to the current conditions of the freight transportation market by introducing additional coefficients, and almost all possibilities for adjusting it have been exhausted. The Government of the Russian Federation has given instructions to departments to develop a new Price List by January

1, 2026. It is necessary to improve the tariff policy, adapted to the conditions of a market economy, in accordance with the Reform Program of Russian Railways JSC adopted by the Government of the Russian Federation and the Strategy for the Development of Railway Transport in the Russian Federation until 2030. Existing problems in the field of pricing and directions for further development are considered.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, тариф, прейскурант, индексация.

Keywords: railway transport, tariff, price list, indexation.

Вопросы в области ценообразования и регулирования транспортных тарифов обостряются с каждым годом и требуют незамедлительного решения. Увеличение доходности от грузовых перевозок невозможно без гибкой тарифной политики. Тарифная система в сфере грузовых перевозок должна быть адаптирована к текущим экономическим условиям современного рынка, т. е. затраты отрасли на осуществление своей деятельности и строительство новых инфраструктурных объектов должны компенсироваться за счет грамотно отрегулированной тарифной политики. Основным документом для расчета тарифов за перевозку грузов железнодорожным транспортом является Прейскурант №10-01. На сегодня исчерпаны все возможности корректировки Прейскуранта №10-01, в который в течении прошедших 20 лет постоянно вносились изменения и все очевиднее становится неэффективность существующих правил регулирования тарифов. В последнее время активно обсуждаются правила реформирования железнодорожных тарифов и выработка новых подходов к Прейскуранту. Интересы сторон обсуждения не совпадают, так как у компании ОАО «РЖД» основная цель получить больше доходов от перевозки грузов, а у клиента наоборот, задача меньше заплатить, поэтому государство в лице компетентных органов должно балансировать интересы сторон при регулировании цен. За последние несколько десятилетий рынок железнодорожных транспортных услуг потерпел значительные изменения. Стали активно развиваться новые участники рынка — транспортные предприятия, которые имеют собственный или арендованный подвижной состав, их участие в перевозочном процессе создает дополнительную конкуренцию в этой отрасли. Частные транспортные предприятия сыграли ведущую роль в увеличении прироста объемов перевозок и грузооборота на железных дорогах (1).

В результате появления новых участников рынка грузовых перевозок на железнодорожном транспорте возникла необходимость выработки новых подходов к тарифообразованию, принципов и методов построения грузовых тарифов. Тарифы существенно влияют на доходы от осуществления железнодорожной перевозки, на её позиции на рынке транспортных услуг, на формирование источников инвестиционных программ, именно это предопределяет актуальность проблемы разработки эффективной тарифной политики и системы управления тарифами, обеспечивающей современные тенденции взаимодействия с клиентами.

Применение концепции долгосрочного тарифного регулирования и индексирования тарифов на грузовые перевозки

Концепция долгосрочного тарифного регулирования направлена на достижение оптимального сочетания экономических интересов клиентов и компании ОАО «РЖД», повышение инвестиционной привлекательности и эффективности функционирования инфраструктурных подразделений компании, осуществляющих регулируемые виды

деятельности. Сбалансированные, стабильные цены и тарифы на услуги регулируемых организаций рассматриваются Правительством Российской Федерации как один из ключевых инструментов государственного регулирования, формирующий стабильные условия устойчивого экономического роста и привлечения инвестиций в инфраструктуру, обеспечивающий надежное функционирование инфраструктуры, ее технологическое обновление, повышение операционной и инвестиционной эффективности регулируемых организаций. В существующей модели тарифообразования есть аспекты, которые негативным образом влияют на доходы компании и ее конкурентоспособность в борьбе за клиента с другими видами транспорта.

Во-первых, формула индексации, базирующаяся на показателе инфляции, который некорректно отображает экономическую ситуацию в стране. Глава ОАО «РЖД» неоднократно обращался в Правительство РФ — изменить подход к расчету тарифов, ссылаясь на то, что, в отличие от компаний-экспортеров у монополии отсутствует возможность дополнительной прибыли за счет благоприятной конъюнктуры мировых рынков или курсов валют, поскольку услуги оказываются в рублях по регулируемому тарифу, а в нем не учитывается рост цен в промышленности (2). Руководитель компании ОАО «РЖД» просил заменить этот показатель другим — так называемым индексом ценового давления.

Во-вторых, формула долгосрочного индексирования рассчитывается, как среднее арифметическое между показателями инфляции за 4 года: 2 предшествующих периоду регулирования, инфляция на текущий период и прогнозируемая, на основании данных Минэкономразвития. Но в современных реалиях дать точный прогноз практически невозможно (6).

В настоящий момент плата за перевозку груза напрямую зависит от повышающего, индексированного каждый год, коэффициента. Ежегодно Министерство юстиции регистрирует приказ ФАС РФ об индексации грузовых железнодорожных тарифов. На 2024 год опубликован приказ ФАС от 19.10.2023 №750/23. Каждый год выходят новые приказы ФАС (Таблица), в которых прописаны новые коэффициенты индексации, исходя из графика изменения каждый раз в большую сторону. Принцип долгосрочного регулирования тарифов предполагает стабильную экономическую среду. В случае изменения внешних условий функционирования (повышения уровня инфляции) соответственно увеличиваются расходы компании, поэтому компенсация таких расходов происходит за счет установления надбавок к индексам тарифов за грузовые перевозки.

Таблица.

КОЭФФИЦИЕНТЫ ИНДЕКСАЦИИ ТАРИФОВ НА ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ

Год	% индексации	Приказ	Дата вступления в силу
2023	8	Приказ ФАС №797/22 от 11.11.2022 г.	с 01.01.2023 г.
2022	5, 8, 11	Приказ ФАС №1402/21 от 13.12.2021 г.	с 01.01.2022 г.
		Приказ ФАС №408/22 от 26.05.2022 г.	с 01.06.2022 г.
2021	3,7	Приказ ФАС №1557/19 от 26.11.2019 г.	с 01.01.2020 г.
2020	3,5	Приказ ФАС №1557/19 от 26.11.2019 г.	с 01.01.2020 г.
2019	3,5	Приказ ФАС №1482/18 от 30.10.2018 г.	с 01.01.2019 г.
2018	3,9	Приказ ФАС №1687/17 от 18.12.2017 г.	с 06.01.2018 г.
2017	4,2	Приказ ФАС №1863/16 от 26.10.2016 г.	с 01.01.2017 г.
2016	4,3	Приказ ФАС №1789/15 от 28.12.2015 г.	с 01.01.2016 г.
2015	4,0	Приказ ФАС №2005/14 от 26.12.2014 г.	с 01.01.2015 г.

Год	% индексации	Приказ	Дата вступления в силу
2014	5,5	Приказ ФАС №1674/13 от 20.12.2013 г.	с 01.01.2014 г.
2013	6,0	Приказ ФАС №1761/12 от 27.12.2012 г.	с 01.01.2013 г.
2012	6,5	Приказ ФАС №1898/11 от 28.12.2011 г.	с 01.01.2012 г.
2011	4,6	Приказ ФАС №3037/10 от 29.12.2010 г.	с 01.01.2011 г.
2010	4,5	Приказ ФАС №2750/09 от 25.12.2009 г.	с 01.01.2010 г.

В последнее время любая сфера деятельности «ощутила на себе» влияние политической обстановки, происходящее не обошло стороной и ОАО «РЖД», что отразилось на снижении доходности от грузовых перевозок. Уже с 2022 года ОАО «РЖД» отказывается от всех мероприятий, которые напрямую не связаны с организацией перевозок. Данные меры, по словам гендиректора компании Олега Белозерова, необходимы, чтобы поддержать ликвидность за счет снижения расходов и сформировать источники финансирования деятельности. Приведем список конкретных мероприятий: теперь за услуги по перевозке грузов берется 100% предоплата; отказ от работы по банковским гарантиям; временно введен мораторий на консалтинговые, юридические и научно-исследовательские услуги.

Анализируя документы ФАС, можно заметить весьма ощутимый рост тарифов перевозчика. Работники Центра политэкономических исследований считают, что в 2023 году удержать коэффициенты индексации на запланированном ранее уровне будет невозможно. Поскольку в России используется сложный механизм индексирования, то у регулирующих органов появляется возможность повышать процент не только у базовой индексации (в рамках принципа «инфляция минус»), но и у надбавок, уже включенных в тариф ранее.

Применение концепции долгосрочного индексирования

Распоряжением Правительства №2991-р от 29.12.2017 г. определена тарифная политика на 2019–2025 годы, где установлено, что ежегодный темп роста тарифов при перевозке и оказании услуг будет индексироваться на уровне инфляции минус 0,1 процента (б). Это значит компания ОАО «РЖД» берет нагрузку на себя, недополучая доходы и подменяя функции государства. Как правило, плата за перевозку грузов определяется на основе двух принципов: компенсации себестоимости (покрытие затрат на перевозку) и принципа платежеспособности (более дорогие грузы перевозятся по более высокую плату). Для естественно монопольных рынков государство устанавливает предельные тарифы и коэффициенты к ним. Например, на железнодорожном транспорте тарифы индексируются с учетом ИПЦ с помощью повышения коэффициентов к ставкам, указанным в Прейскуранте 10-01 [1].

Допустимый уровень индексации рассчитывается на основе формулы, установленной в распоряжении Правительства РФ №2991-р:

$$I_{t+1}^{\text{груз}} = \frac{\text{ИПЦ}_{t-1} + \text{ИПЦ}_t + \text{ИПЦ}_{t+1} + \text{ИПЦ}_{t+2}}{4} - 0,001$$

где ИПЦ_{t-1} — фактический индекс потребительских цен за год t-1, предшествующий году t принятия тарифного решения (в среднем за год), определяемый по данным Федеральной службы государственной статистики Российской Федерации, %; ИПЦ_t — индекс потребительских цен, прогнозируемый на текущий год t (в среднем за год), в соответствии с актуальным на дату принятия тарифного решения прогнозом социально-экономического развития Российской Федерации на соответствующий период, %; ИПЦ_{t+1} , ИПЦ_{t+2} — индексы потребительских цен (в среднем за год), прогнозируемые на

годы $t+1$ и $t+2$ соответственно, в соответствии с актуальным на дату принятия тарифного решения прогнозом социально-экономического развития Российской Федерации на соответствующий период, %; t — год принятия тарифного решения.

Таким образом, несмотря на то, что существует законодательная база для расчета индексации тарифов на основе валовой выручки, на практике индексация производится по принципу «инфляция минус», с учетом индекса потребительских цен. На рисунке 1 показано, как меняется индекс потребительских цен и индекс тарифов на железнодорожные перевозки. График показывает, что в период с 1997 по 1999 год индекс потребительских цен значительно превышал темпы роста железнодорожных тарифов. С 2000 по 2003 год ситуация изменилась — тарифы на грузовые перевозки железнодорожным транспортом росли гораздо быстрее, чем индекс потребительских цен. С 2004 года наблюдалось примерное соответствие между ростом железнодорожных тарифов и изменением цен в целом. Однако индекс потребительских цен имеет свои ограничения в отображении влияния инфляционных процессов на расходы ОАО «РЖД». Компания является значительным потребителем промышленной продукции, и более точно отражает воздействие инфляции индекс цен производителей данной продукции.

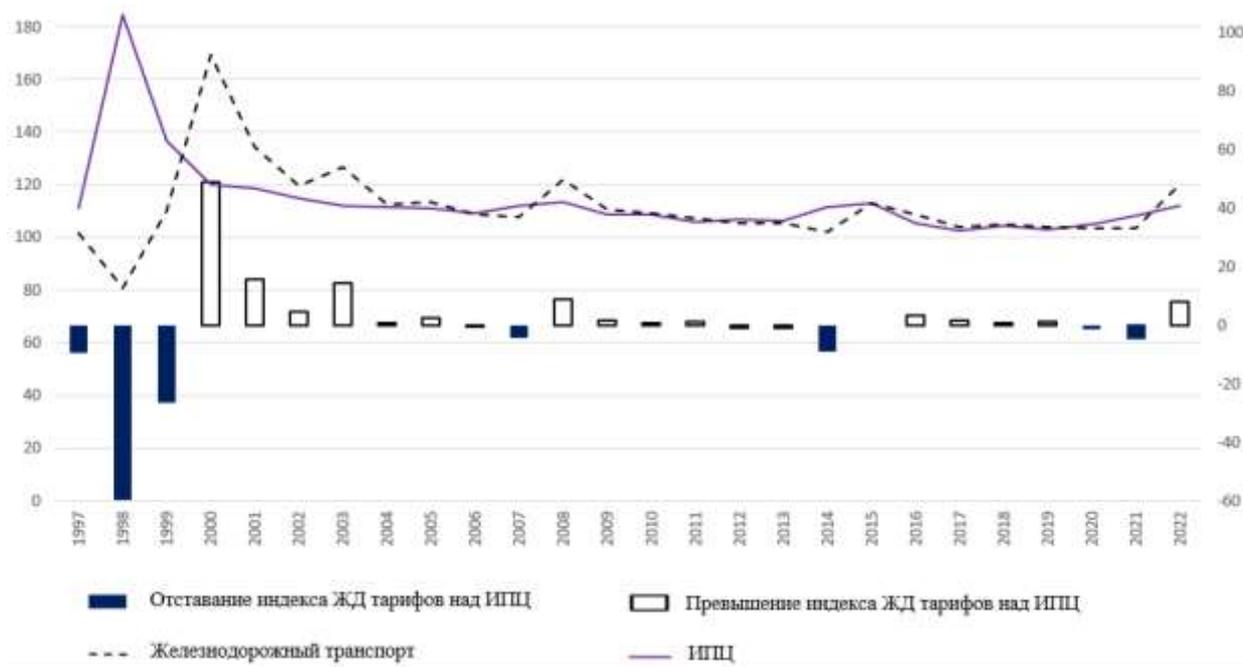


Рисунок 1. Динамика ИПЦ и индекса тарифов на грузовые перевозки железнодорожным транспортом, % к декабрю предыдущего года

Для лучшего понимания динамики инфляции сравним изменение индекса цен производителей промышленных товаров с индексом тарифов на грузовые перевозки железнодорожным транспортом (Рисунок 2). На протяжении исследуемого периода индекс цен производителей промышленных товаров большей частью превышал индекс роста тарифов на грузовые перевозки железнодорожным транспортом. Значительное преимущество индексации тарифов над уровнем индекса цен производителей было замечено только в 2008, 2019 и 2022 годах, что связано с необходимостью доиндексации за прошедшие года. По итогам всего периода суммарная индексация тарифов на грузовые перевозки железнодорожным транспортом оказалась ниже, чем индекс цен производителей, о чем и просит ОАО РЖД, учитывать индекс промышленной индексации (1–7).

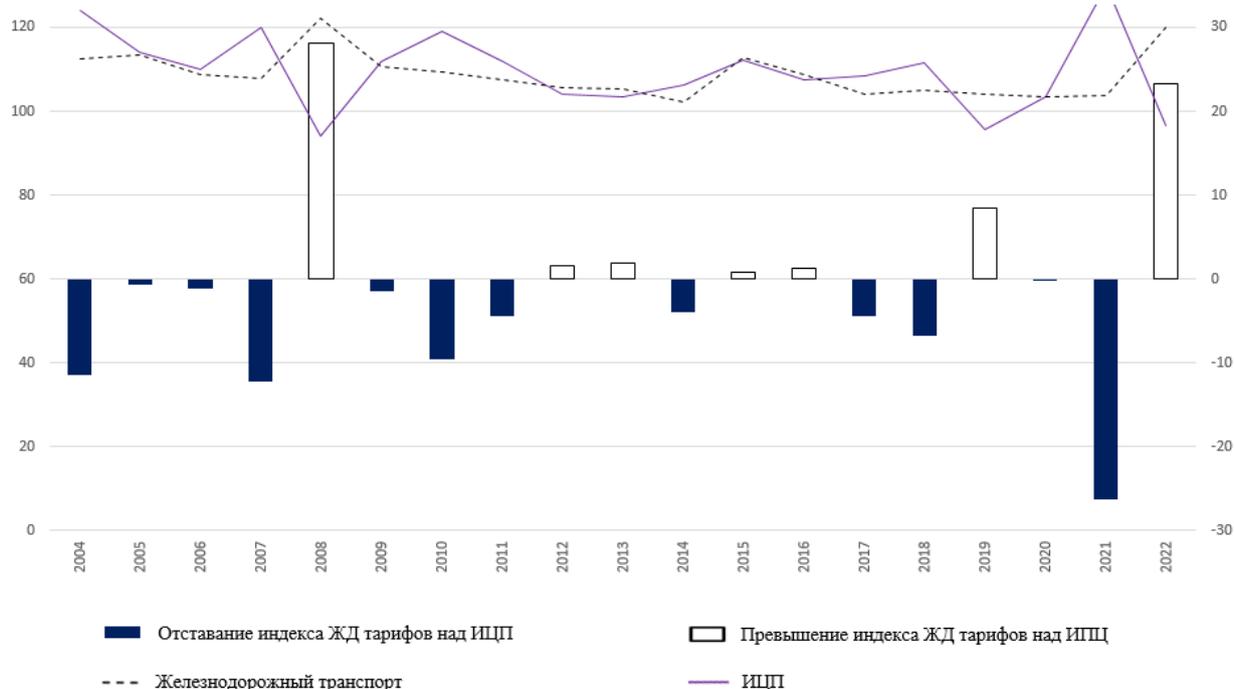


Рисунок 2. Индекс цен производителей промышленных товаров и индекс тарифов на грузовые перевозки железнодорожным транспортом, % к декабрю предыдущего года

Индексация тарифов на грузовые перевозки железнодорожным транспортом на 2023, 2024, 2025 гг.

Согласно приказа ФАС России №750/23 от 19 октября 2023 года (7) с декабря 2023 года произойдут следующие изменения: грузоотправители в декабре 2023 и в 2024 году в среднем будут платить тариф за грузовые перевозки на 10,75% выше; добавится рост надбавки на капитальный ремонт инфраструктуры с 1,05 до 1,07; появится индекс к базовым ставкам платы за перевозки специальных грузов и составит 1,64; будет установлена дополнительная целевая надбавка (в виде коэффициента дополнительной индексации тарифов) к тарифам, для финансирования мероприятий по обеспечению транспортной безопасности в размере 1,01 с 1 декабря 2023 г. по 31 декабря 2024 г. включительно и в размере 1,02 с 1 января 2025 г. по 31 декабря 2025 г. включительно; дополнительная целевая надбавка (в виде коэффициента дополнительной индексации) к тарифам, в размере 1,07 с 1 декабря 2023 г. по 2025 год.

Компания ОАО «РЖД» лишена возможности самостоятельно регулировать ценообразование на железнодорожном транспорте, все тарифы полностью регулируются государственным исполнительным органом – ФАС. Единственная возможность повысить уровень доходов и конкурентоспособности с автомобильным транспортом, это применение так называемых «ценовых коридоров», в рамках которых компания ОАО «РЖД» может предоставить систему скидок для грузов определенных тарифных классов, предъявляемых к перевозке в определенных объемах и следуемых по определенным направлениям. В текущей ситуации возникает такое явление, как финансирование перевозок грузов первого тарифного класса за счет высокодоходных грузов, чтобы поддерживать финансовое состояние всей компании, ОАО «РЖД» вынуждено завышать тарифы на перевозку грузов третьего тарифного класса, что вынуждает клиентов уходить на автомобильный транспорт. Коренные изменения в общественно-политической и экономической жизни России, произошедшие за последние десятилетия, самым существенным образом отразились на деятельности железнодорожного транспорта.

На железнодорожном транспорте необходимо совершенствование тарифной политики, адаптированной к условиям рыночной экономики, в соответствии с принятой Правительством Российской Федерации Программой реформирования железнодорожного транспорта.

Источники:

- (1). Федеральная служба государственной статистики. <https://rosstat.gov.ru/>
- (2). Федеральный закон №147-ФЗ от 17 августа 1995 года «О естественных монополиях». <https://goo.su/OYftir>
- (3). Федеральный закон №17-ФЗ от 10 января 2003 года «О железнодорожном транспорте Российской Федерации». <https://goo.su/ZtCf0W>
- (4). Постановление Правительства Российской Федерации от 15 октября 2004 №787 «Об утверждении Положения об основах государственного регулирования тарифов на железнодорожном транспорте и Правил предоставления исключительных тарифов на железнодорожном транспорте» (с изменениями на 4 сентября 2015 года). <https://goo.su/5x2NU2>
- (5). Распоряжение Правительства РФ от 19.03.2019 №466-р (ред. от 13.10.2022) «Об утверждении программы развития ОАО "РЖД" до 2025 года. <https://kurl.ru/xxhcX>
- (6). Распоряжение Правительства РФ от 29.12.2017 № 2991-р (ред. от 18.10.2023) «О ежегодных темпах роста тарифов на перевозку грузов железнодорожным транспортом общего пользования». <https://kurl.ru/HTeuh>
- (7). Приказ Федеральной антимонопольной службы от 19.10.2023 №750/23. <https://kurl.ru/GTrjQ>

Список литературы:

1. Подсорин В. А., Самарский И. Р. Исследование российской практики индексации тарифов на услуги железнодорожного транспорта // Транспортное дело России. 2022. №5. С. 110-115. EDN: YXSNYJ. https://doi.org/10.52375/20728689_2022_5_110

References:

1. Podsorin, V. A., & Samarskii, I. R. (2022). Issledovanie rossiiskoi praktiki indeksatsii tarifov na uslugi zheleznodorozhnogo transporta. *Transportnoe delo Rossii*, (5), 110-115. EDN: YXSNYJ. https://doi.org/10.52375/20728689_2022_5_110

*Работа поступила
в редакцию 26.12.2023 г.*

*Принята к публикации
04.01.2024 г.*

Ссылка для цитирования:

Выдашенко Л. А., Аскарлова Ю. В. Исследования концепции долгосрочного тарифного регулирования на грузовые железнодорожные перевозки в современных условиях // Бюллетень науки и практики. 2024. Т. 10. №2. С. 425-431. <https://doi.org/10.33619/2414-2948/99/43>

Cite as (APA):

Vydashenko, L., & Askarova, Yu. (2024). Research Into the Concept of Long-term Tariff Regulation for Freight Rail Transportation in Modern Conditions. *Bulletin of Science and Practice*, 10(2), 425-431. (in Russian). <https://doi.org/10.33619/2414-2948/99/43>

