

ПРОБЛЕМЫ ТАРИФНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ НА ТЕКУЩЕМ ЭТАПЕ РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Председатель Экспертного совета
Института исследования проблем
железнодорожного транспорта

Иванкин Павел Анатольевич



**СТРУКТУРА ДЕЙСТВУЮЩЕЙ ТАРИФНОЙ ПОЛИТИКИ
НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ**

СТРУКТУРА ПОСТРОЕНИЯ ТАРИФОВ

Структура построения тарифной политики на перевозки грузов по российским железным дорогам выглядит следующим образом.

1. Ставки плат за перевозку грузов и услуги инфраструктуры.
2. Правила применения тарифов.
3. Гибкое тарифное регулирование.

Ставки плат определяются Прейскурантом и зависят от условий перевозки.

Тариф есть сумма плат, рассчитанных по Прейскуранту.

Правила применения тарифов на основе поправочных коэффициентов определяют конечный тариф для конкретного груза на заданном направлении.

Регулирование ставок плат и уровня тарифа является прерогативой государства в лице федерального органа исполнительной власти по тарифному регулированию естественных монополий на транспорте.

На данный момент регулятором является Федеральная антимонопольная служба Российской Федерации.

ИИИИ

ПЕРВОНАЧАЛЬНАЯ СТРУКТУРА ПРЕЙСКУРАНТА

НОВЕЛЛЫ 2002 ГОДА

Прейскурант, введенный в действие в августе 2003 года, разрабатывался на основе данных о себестоимости грузовых перевозок МПС России за 2001 год по Номенклатуре расходов, утвержденной в 1998 году.

Главным требованием к разрабатываемому Прейскуранту было обеспечение сходимости финансовых результатов основной деятельности естественной монополии.

Новеллы нового Прейскуранта.

Выделение вагонной составляющей в размере 15,4%.

Снижение тарифов на дальние расстояния.

Возможность таксировки на поясах дальности менее 50 км.

Введение гибкой системы дифференциации тарифов в зависимости от размера партии перевозимого груза.

Зависимость плат за пробег частных порожних вагонов от класса ранее перевозимого груза.

«Погружение» спецставок на перевозку каменного угля на экспорт в «тело» Прейскуранта.

СОХРАНЕННЫЕ ПРИНЦИПЫ И ПОДХОДЫ

В Прейскуранте сохранены следующие принципы и подходы:

Тариф формируется на основе среднесетевой себестоимости;

Расстояние перевозки определяется для целей тарификации по кратчайшему варианту;

Расчет плат за перевозку грузов ведется по весу «нетто»;

Расчет плат за пробеги порожних вагонов ведется за осе-километр;

Дифференциация по условиям тарификации грузов на три тарифных класса: первый, второй и третий, введенная в 1995 году;

Объединения расстояний в тарифные пояса дальности. На коротких расстояниях шаг пояса составляет 5 км, на дальних увеличивается до 300 км.

Также была сохранена система установления скидок и спецставок на перевозки грузов. Начиная с 2002 года данным правом обладала ФЭК России.

СТРУКТУРА ТАРИФА

В общем виде структура формирования тарифов на перевозки грузов выглядела следующим образом.

$$T=A+B*L, \quad (1)$$

где:

A – это стоимость начально-конечных операций;

B – это стоимость движенических операций;

L – тарифное расстояние перевозки.

В то же время, согласно новому Прейскуранту, появилась новая структура формирования тарифов:

$$T=И+В, \quad (2)$$

где:

И – это плата за пользование услугами инфраструктуры;

В – это плата за пользование вагонами при осуществлении перевозки.

Исходя из условий формирования тарифов по формуле (2), формулу (1) можно представить в следующем виде:

$$И=A+B*L. \quad (3)$$

ТРЕТИЙ РАЗДЕЛ ПРЕЙСКУРАНТА

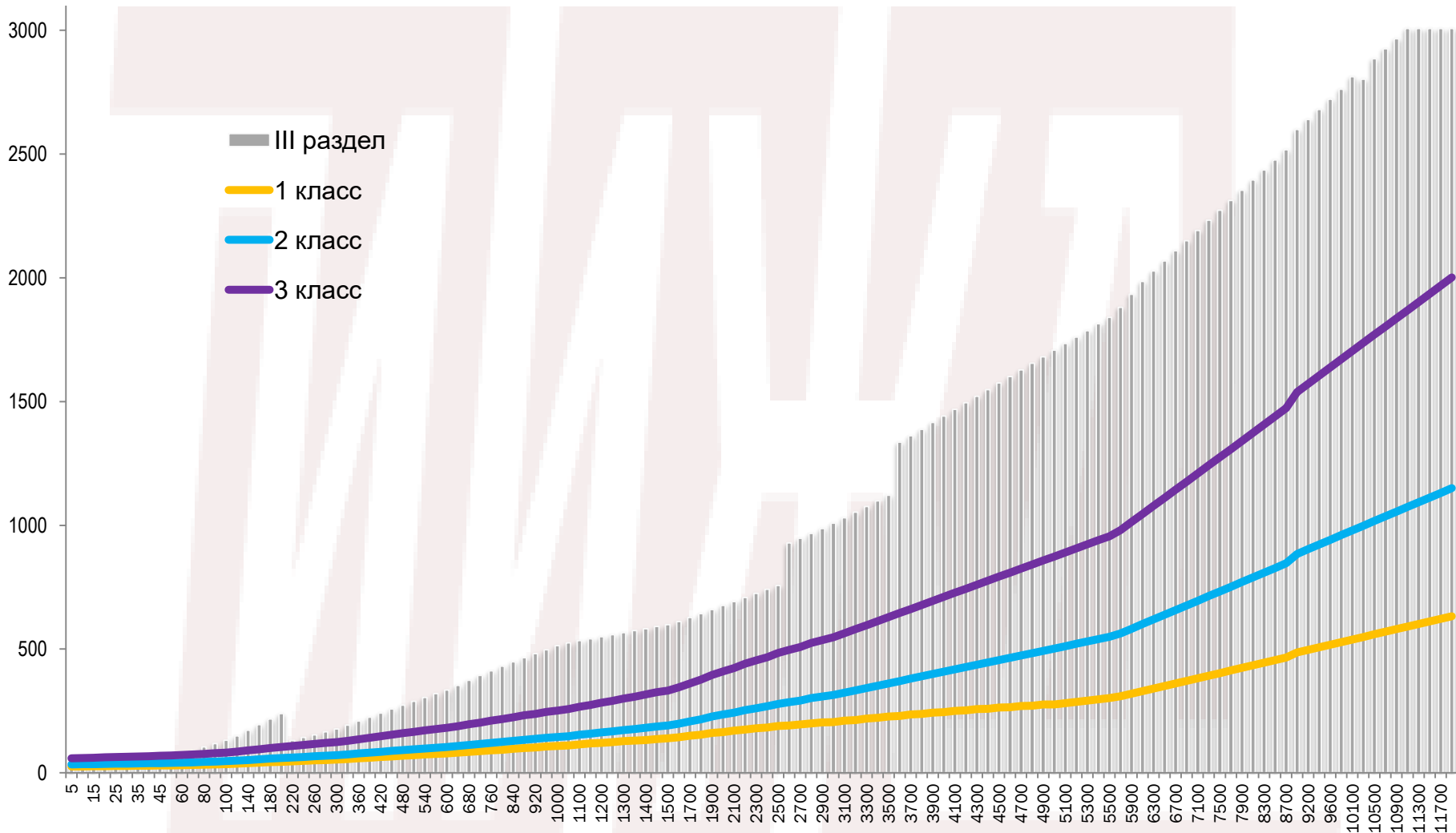
В целях сведения в один регулирующий документ всех тарифов на перевозки грузов, за исключения транзита, было принято решение о формировании специального третьего раздела, в соответствии с которым регулировались тарифы на перевозки грузов в экспортно-импортном сообщении через сухопутные погранпереходы.

Обязательное применение для экспортно-импортных перевозок валютного тарифа было определено в сентябре 1998 года руководством МПС России. Тариф рассчитывался по Тарифной Политике РЖД, которая была составной частью Тарифной политики СНГ, в основе которых был ставки МТТ и ЕТТ, ставки которых номинировались в швейцарских франках.

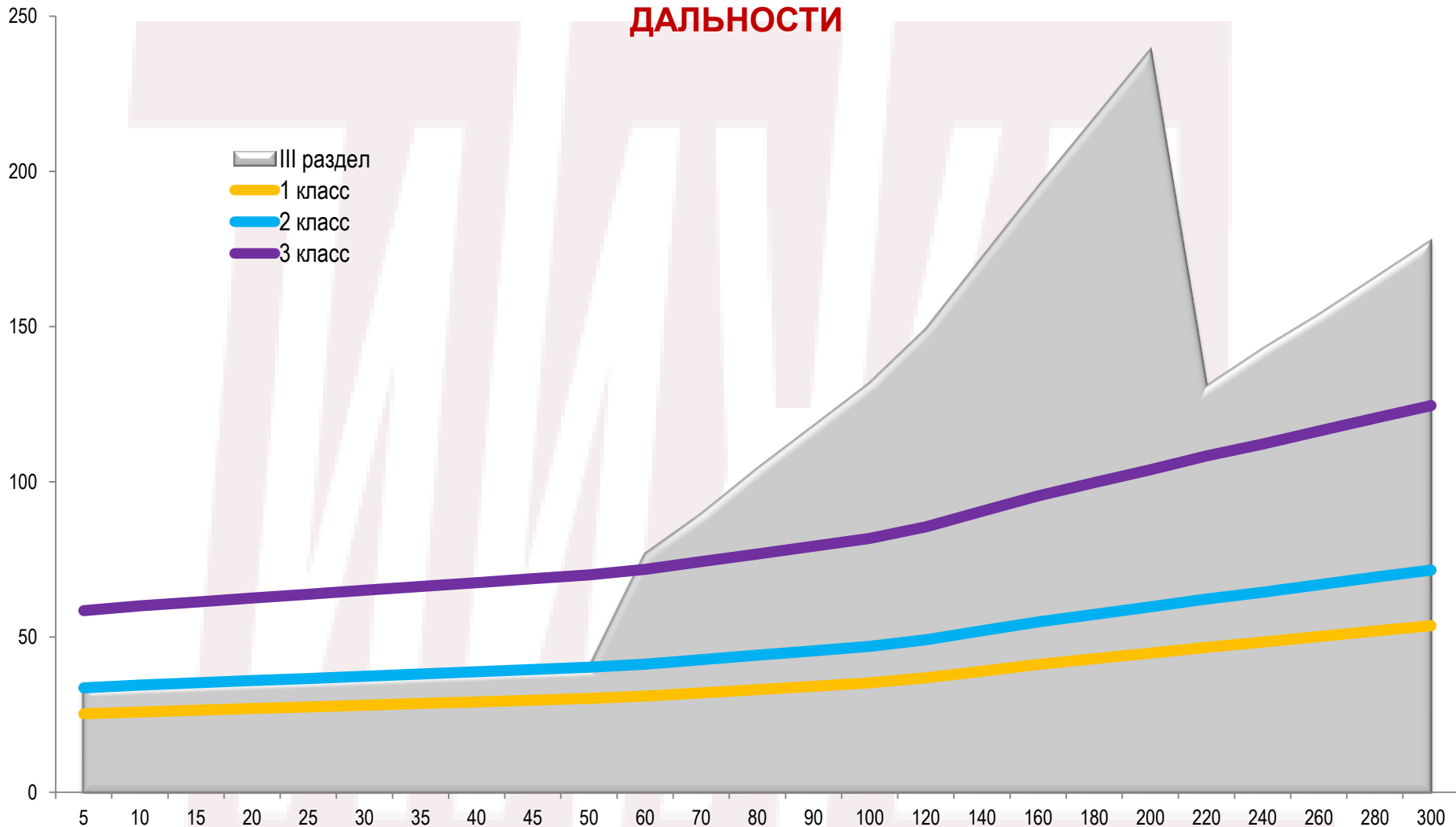
Ставки плат по данному разделу также были определены на основе ставок плат тарифа МТТ, переведенных в российские рубли в соответствии с курсом рубля к швейцарскому франку на 31 декабря 2002 года.

Данный подход не соответствовал методологии построения тарифов второго раздела Прейскуранта, так как ставки плат тарифа МТТ построены на других принципах и значительно превышали ставки плат второго раздела.

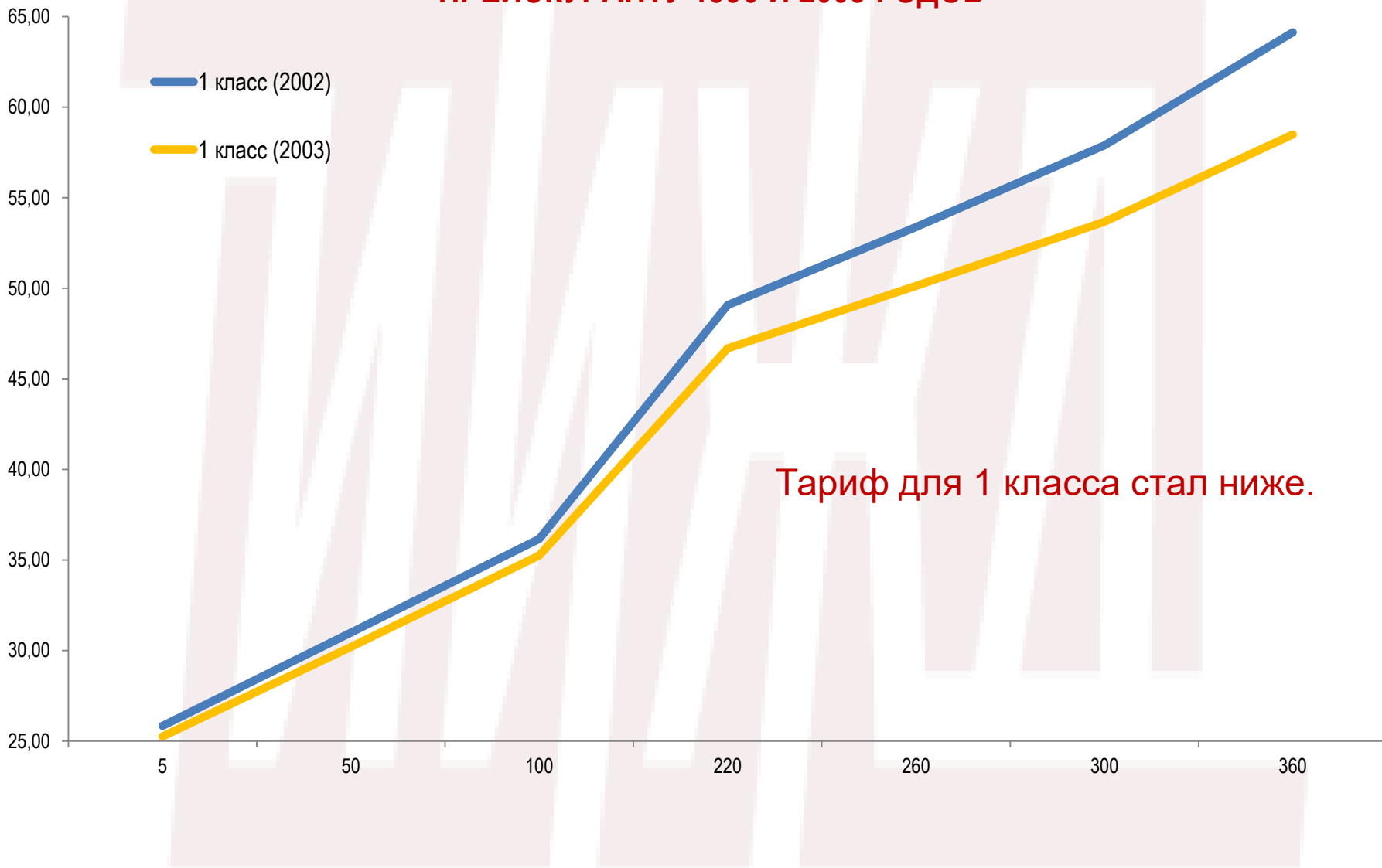
СООТНОШЕНИЕ ТАРИФОВ 1, 2, 3 КЛАССОВ И III РАЗДЕЛА



СООТНОШЕНИЕ ТАРИФОВ 1, 2, 3 КЛАССОВ И III РАЗДЕЛА НА КОРОТКИХ ПОЯСАХ ДАЛЬНОСТИ

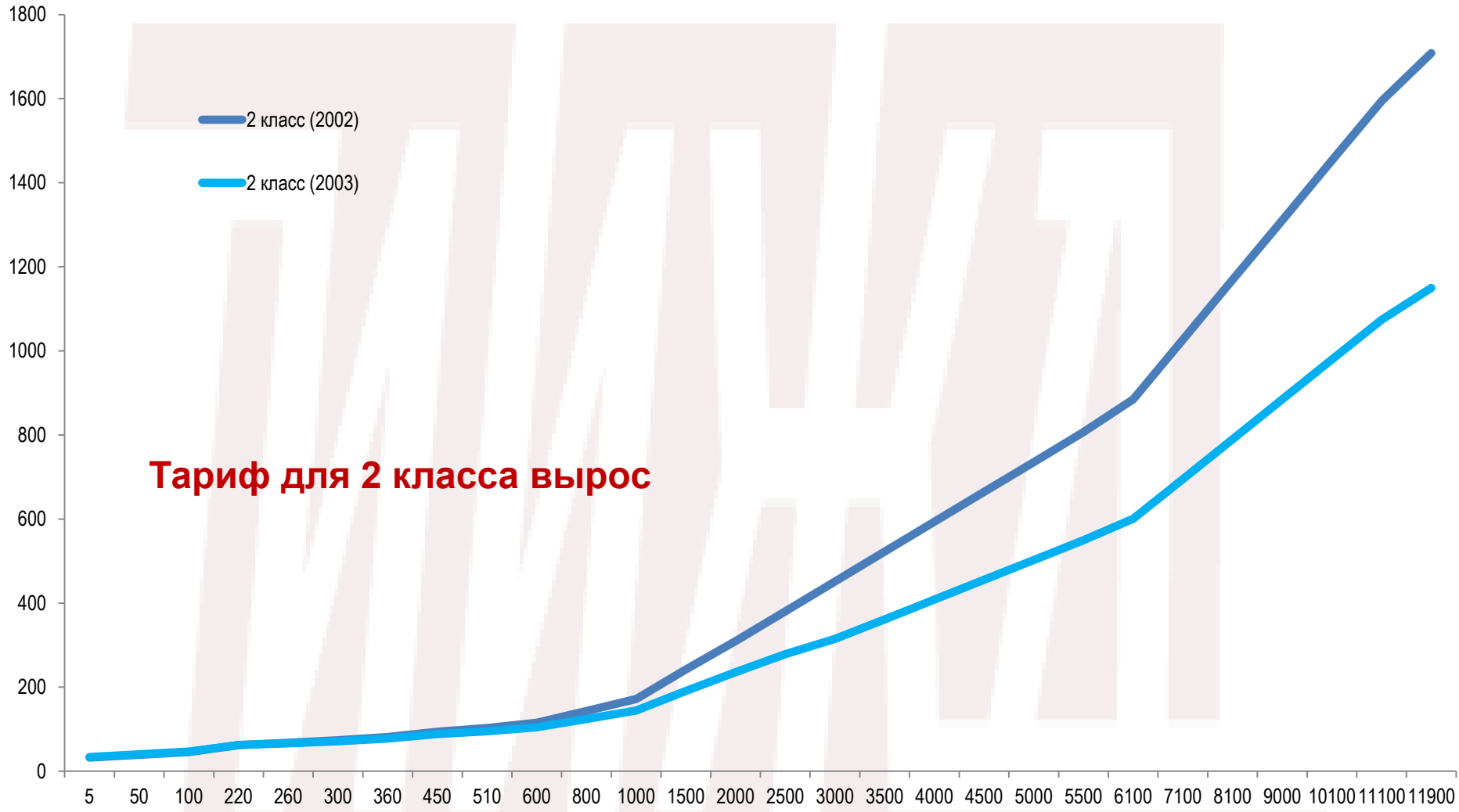


СООТНОШЕНИЕ ТАРИФОВ НА ПЕРЕВОЗКУ ГРУЗОВ 1 ТАРИФНОГО КЛАССА ПО ПРЕЙСКУРАНТУ 1990 И 2003 ГОДОВ



Тариф для 1 класса стал ниже.

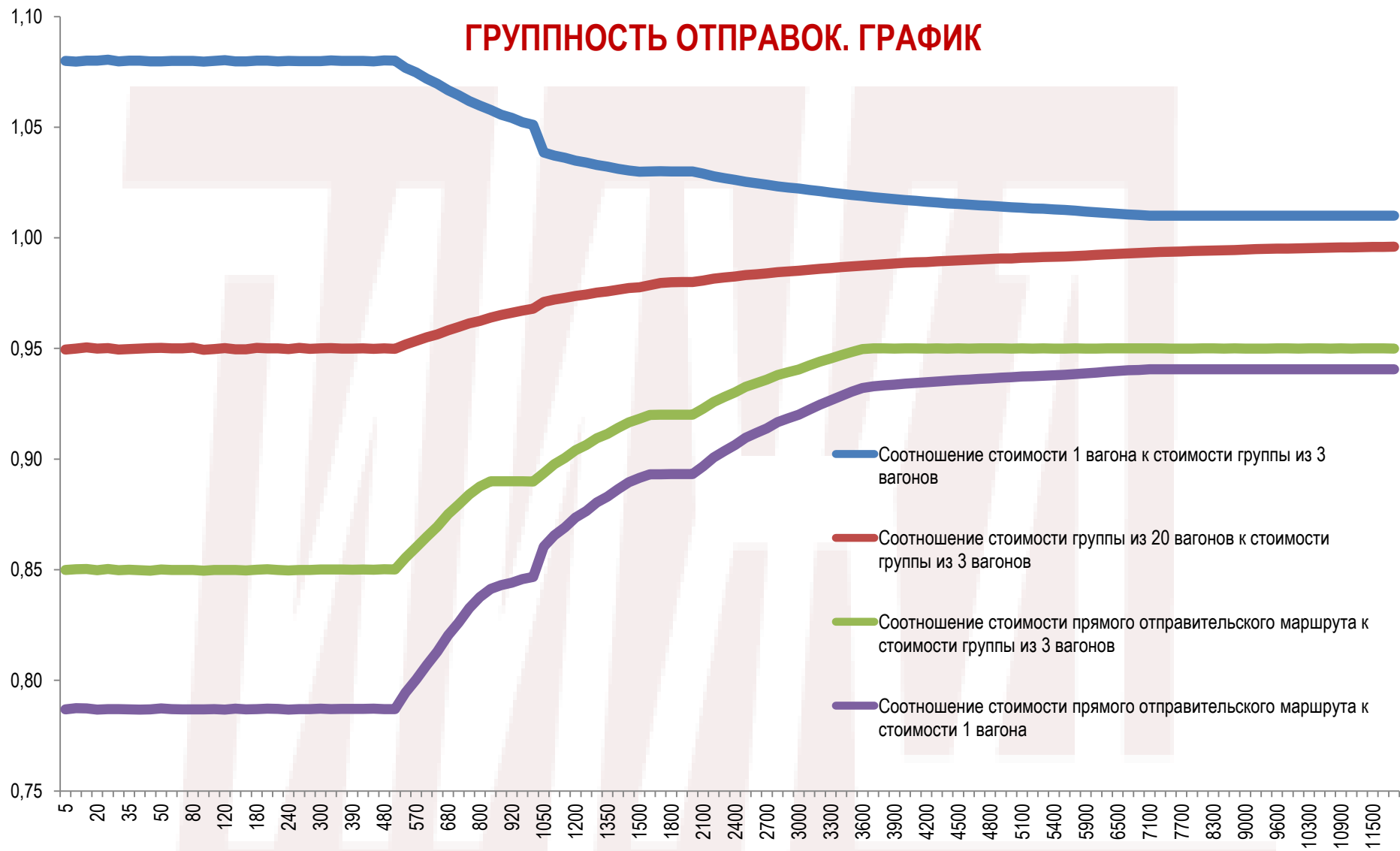
СООТНОШЕНИЕ ТАРИФОВ НА ПЕРЕВОЗКУ ГРУЗОВ 2 ТАРИФНОГО КЛАССА



СООТНОШЕНИЕ ТАРИФОВ НА ПЕРЕВОЗКУ ГРУЗОВ 3 ТАРИФНОГО КЛАССА



ГРУППНОСТЬ ОТПРАВОК. ГРАФИК



В период с августа 2003 года по июль 2018 года в Прейскурант было внесено более **110** изменений.

Основные крупные изменения.

- Увеличение вагонной составляющей для частных полувагонов.
- Унификация второго и третьего раздела.
- Введение четвертого раздела.
- Тарифная реформа 2012 года.

СПЕЦИАЛЬНЫЕ УСЛОВИЯ 2004 ГОДА

Уже начиная с 2004 года в сложную, но сбалансированную систему Прейскуранта начали вносить изменения путем применения специальных условий, так называемых кодов исключительного тарифа (КИТ). Через эти коды реализовывались персонализированные скидки со ставок, рассчитанных в соответствии с Прейскурантом. Таким образом значительно понижалась доходная база ОАО «РЖД».

Решением Правления ФСТ России от 30 декабря 2003 года № 112-т/3 «Об установлении исключительных тарифов на грузовые железнодорожные перевозки на 2004 год» было принято **180 исключительных тарифов**. В том числе по некоторым установлены понижающие коэффициенты, а по некоторым установлены фиксированные ставки в рублях за тонну перевозимого груза без привязки к тарифам Прейскуранта.

Данное решение было одним из самых масштабных по введению КИТов, и первым, которое привело к разрушению сбалансированной системы Прейскуранта.

ИСКУССТВЕННОЕ УВЕЛИЧЕНИЕ УРОВНЯ ВАГОННОЙ СОСТАВЛЯЮЩЕЙ НА ПОЛУВАГОНЫ

Приказом Федеральной службы по тарифам от 9 декабря **2006 года** № 353-т/4 «Об индексации тарифов, сборов и платы на грузовые железнодорожные перевозки» был установлен общий коэффициент индексации ставок тарифов по разделу 2 Прейскуранта в размере **1,661** к уровню 2003 г, в том числе ставок тарифов на перевозки грузов **в инвентарных полувагонах**.

В то же время коэффициент индексации ставок тарифов раздела 2 Прейскуранта на перевозки грузов **в частных полувагонах** установлен в зависимости от класса грузов в диапазоне **от 1,553 до 1,624**.

Таким образом используя механизм дифференцированной индексации ФСТ России искусственным образом создала **конкурентное преимущество** для **частных полувагонов** по сравнению с инвентарными.

Доля частного парка на тот момент составляла 34% от общероссийского парка или 322,4 тыс. вагонов всех типов.

УНИФИКАЦИЯ ВТОРОГО И ТРЕТЬЕГО РАЗДЕЛА

Унификация тарифов, рассчитанных в соответствии со 2 и 3 разделами началось с 2005 года.

Унификация осуществлялась двумя приемами.

Первый – различные коэффициенты индексации разделов. Так, начиная с 2005 по 2008 год индексировался только 2 раздел. Начиная с 2009 года разделы индексировались разными темпами.

Второй – перевод грузов из 3 раздела во 2.

В декабре 2010 г. ФСТ России выпустила решение в соответствии с которым 78 номенклатурных позиций, включая уголь, кокс, руды, прокат черных металлов, цемент и другие грузы стали тарифицироваться по 2 разделу в экспортно-импортном сообщении через сухопутные погранпереходы.

Окончательно унификация разделов была завершена к 2013 году.

УНИФИКАЦИЯ ВТОРОГО И ТРЕТЬЕГО РАЗДЕЛА. ГРАФИК ИНДЕКСАЦИИ



ТАРИФНАЯ РЕФОРМА 2012 ГОДА

С 2012 года в Прейскурант были внесены значительные изменения, которые затронули в том числе и порядок расчета базовых ставок. По многим тарифным позициям были изменены коэффициенты А и В.

Завершение унификации второго и третьего раздела Прейскуранта привело к исключению третьего раздела из первой части и второго пункта из второй части Прейскуранта.

Уничтожена возможность расчета тарифа для инвентарного полувагона и платформы с применением схемы И+В, которую заменили на приватные схемы 8+25 с поправочными коэффициентами.

Сильно изменились тарифные схемы на перевозки грузов в контейнерах.

В практическом плане реформа Прейскуранта 2012 года создала новый документ, расчеты по которому стали не менее простыми, но менее прозрачными.

В материалах к заседанию Правления ФСТ России, на котором принималась эта реформа отсутствовало экономическое обоснование и оценка регулирующего воздействия.

Основным мотивирующим пунктом было улучшение технологии естественной монополии.

В отличие от 2003 года, когда велся мониторинг последствий введения нового Прейскуранта, в 2012 году, несмотря на серьезные изменения, такой мониторинг организован не был.

ГРАФИК СООТНОШЕНИЯ ТАРИФОВ 1, 2 И 3 КЛАССОВ.

1 класс 2 класс 3 класс

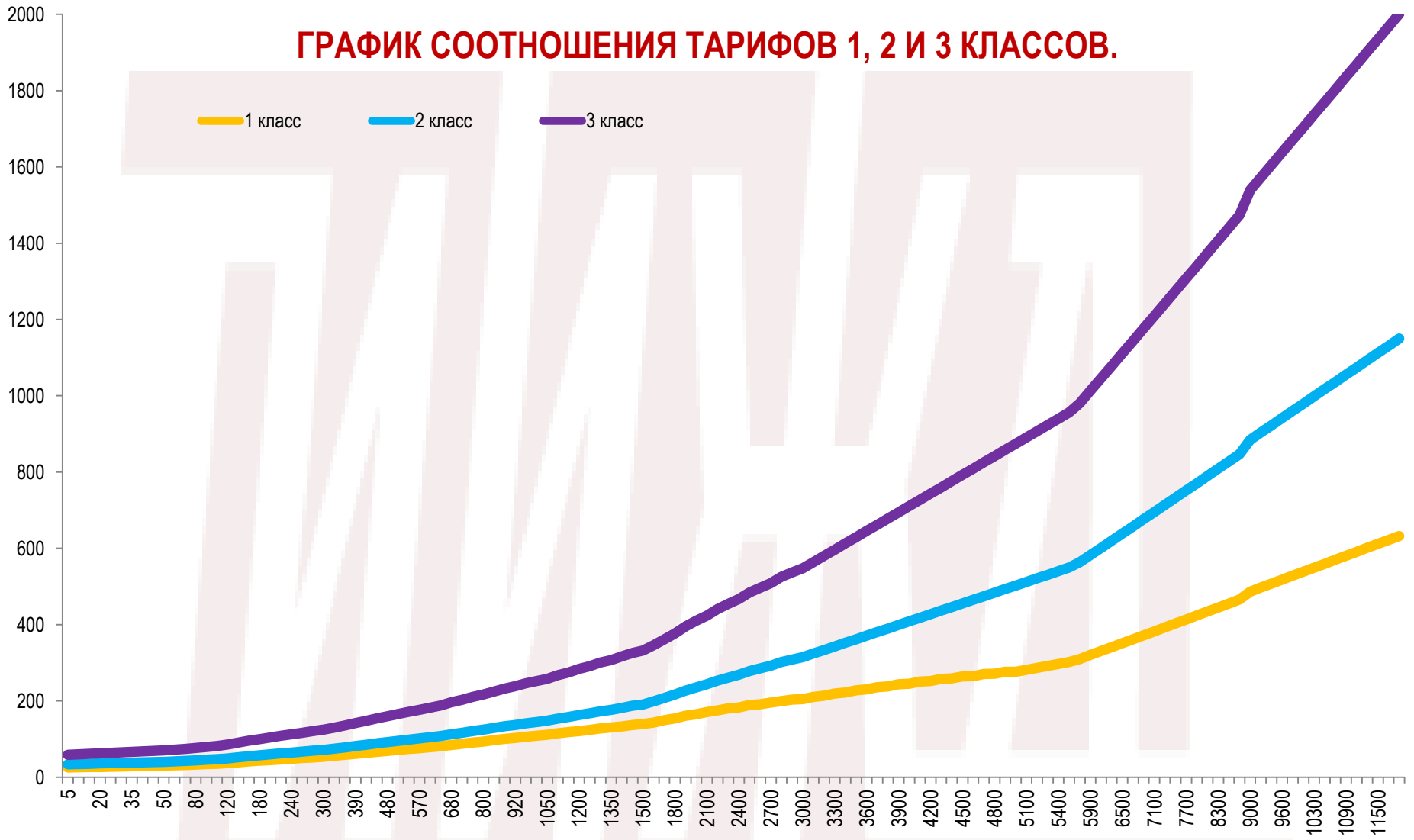
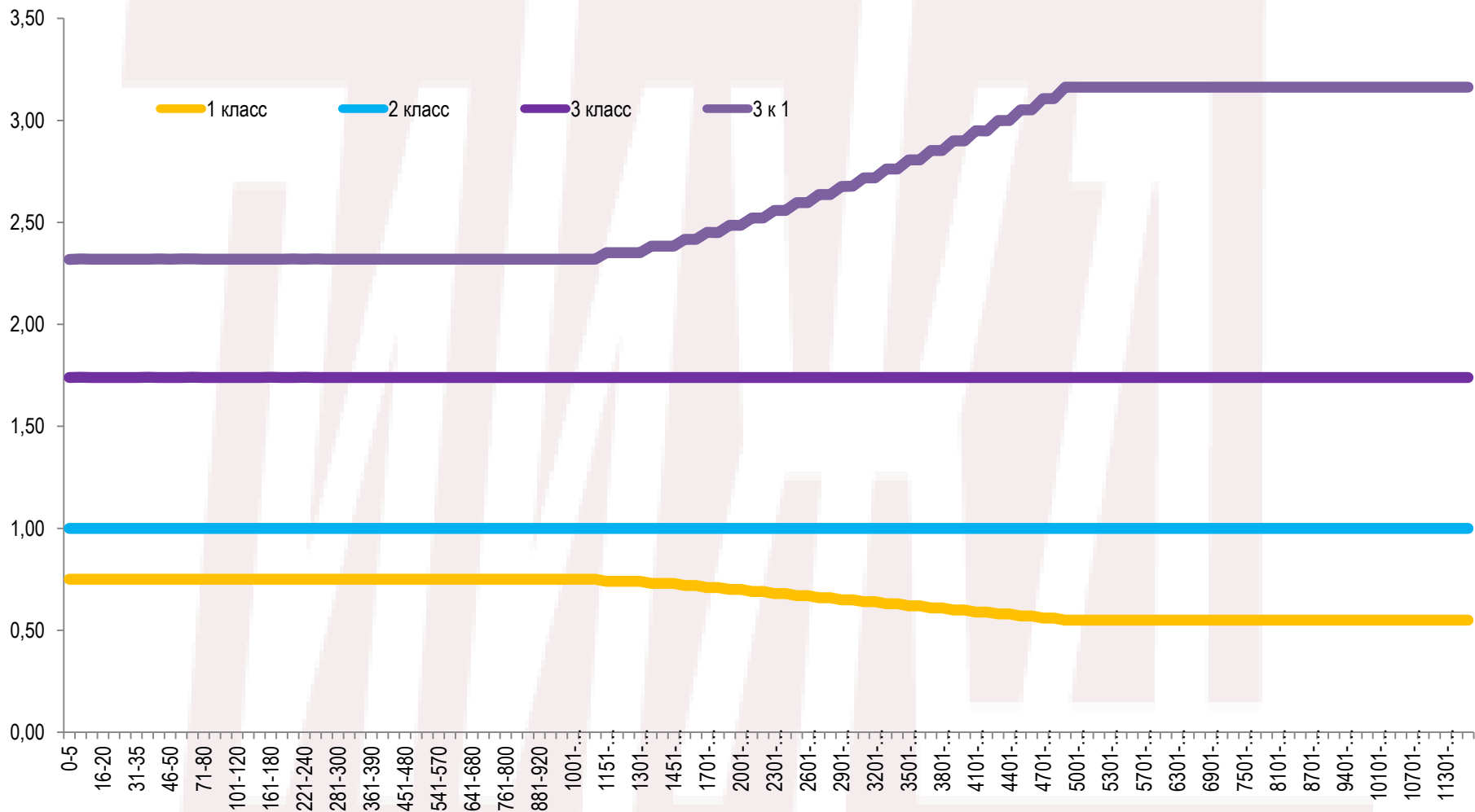
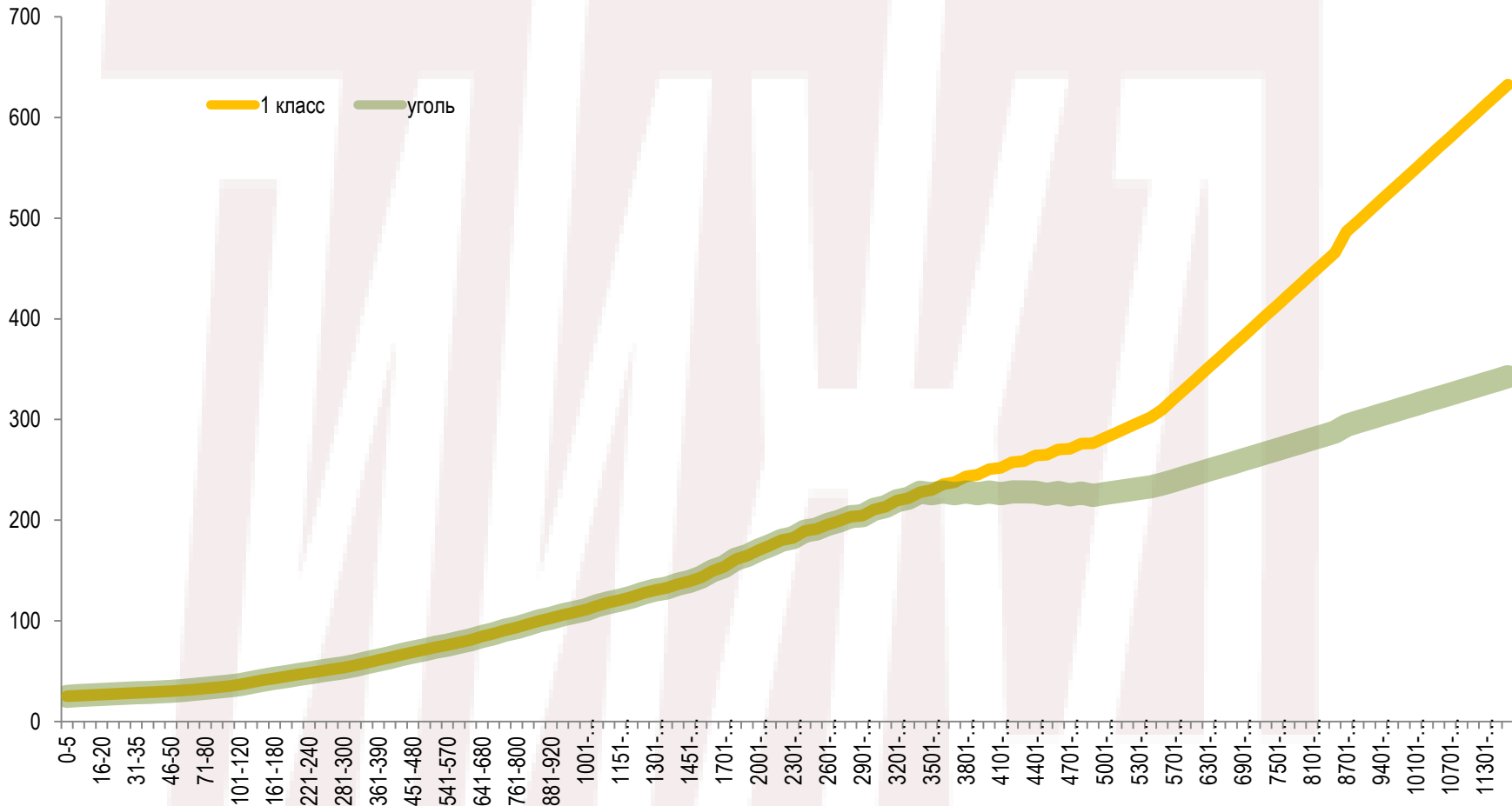


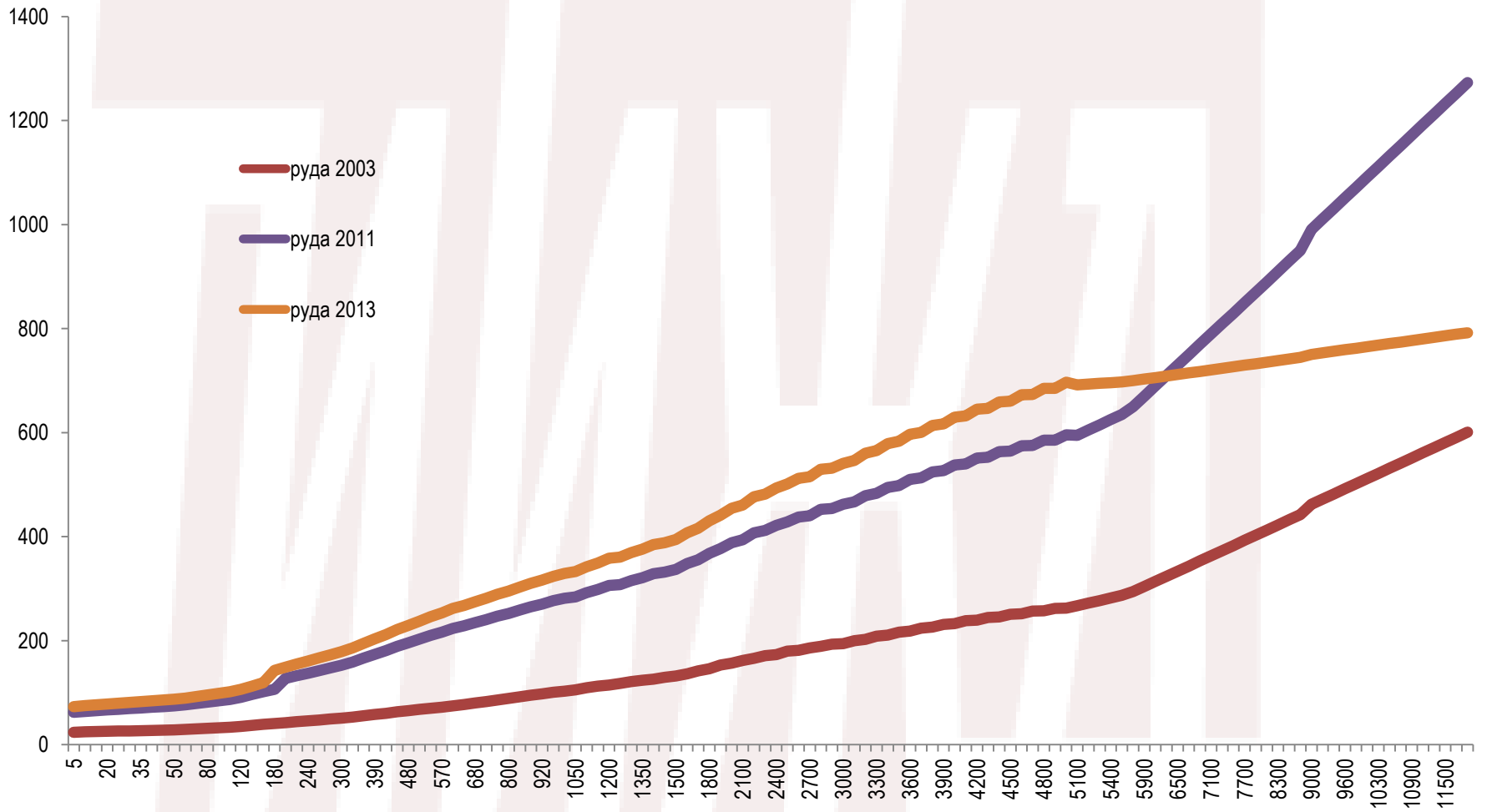
ГРАФИК СООТНОШЕНИЯ КОЭФФИЦИЕНТОВ КЛАССНОСТИ



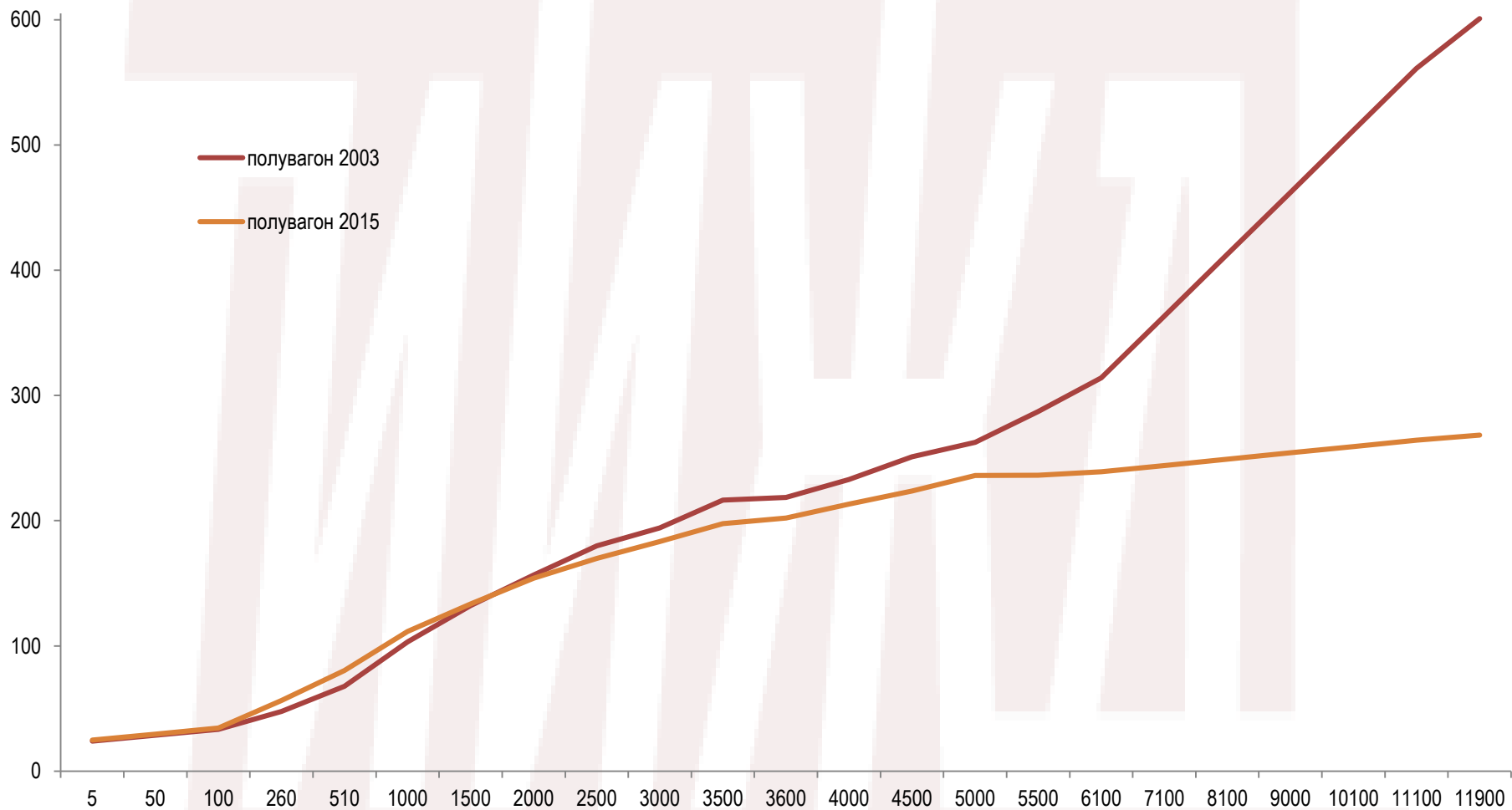
ОСОБЕННОСТИ ТАРИФОБРАЗОВАНИЯ НА ПЕРЕВОЗКИ УГЛЯ. ГРАФИК



ЖЕЛЕЗОРУДНОЕ СЫРЬЕ. ГРАФИК



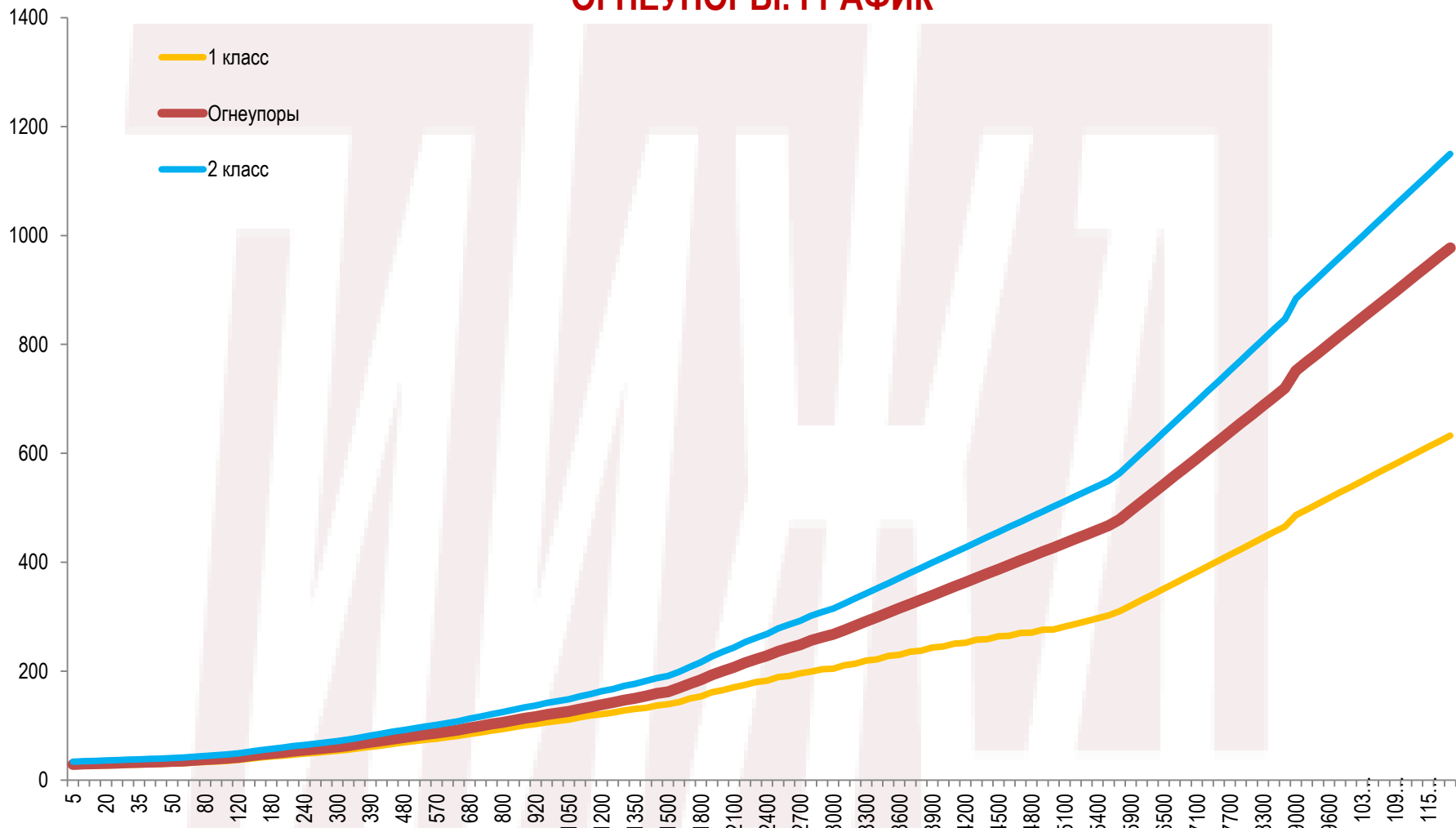
СРАВНИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ ТАРИФОВ НА ПЕРЕВОЗКУ ОКАТЫШЕЙ В ПОЛУВАГОНАХ



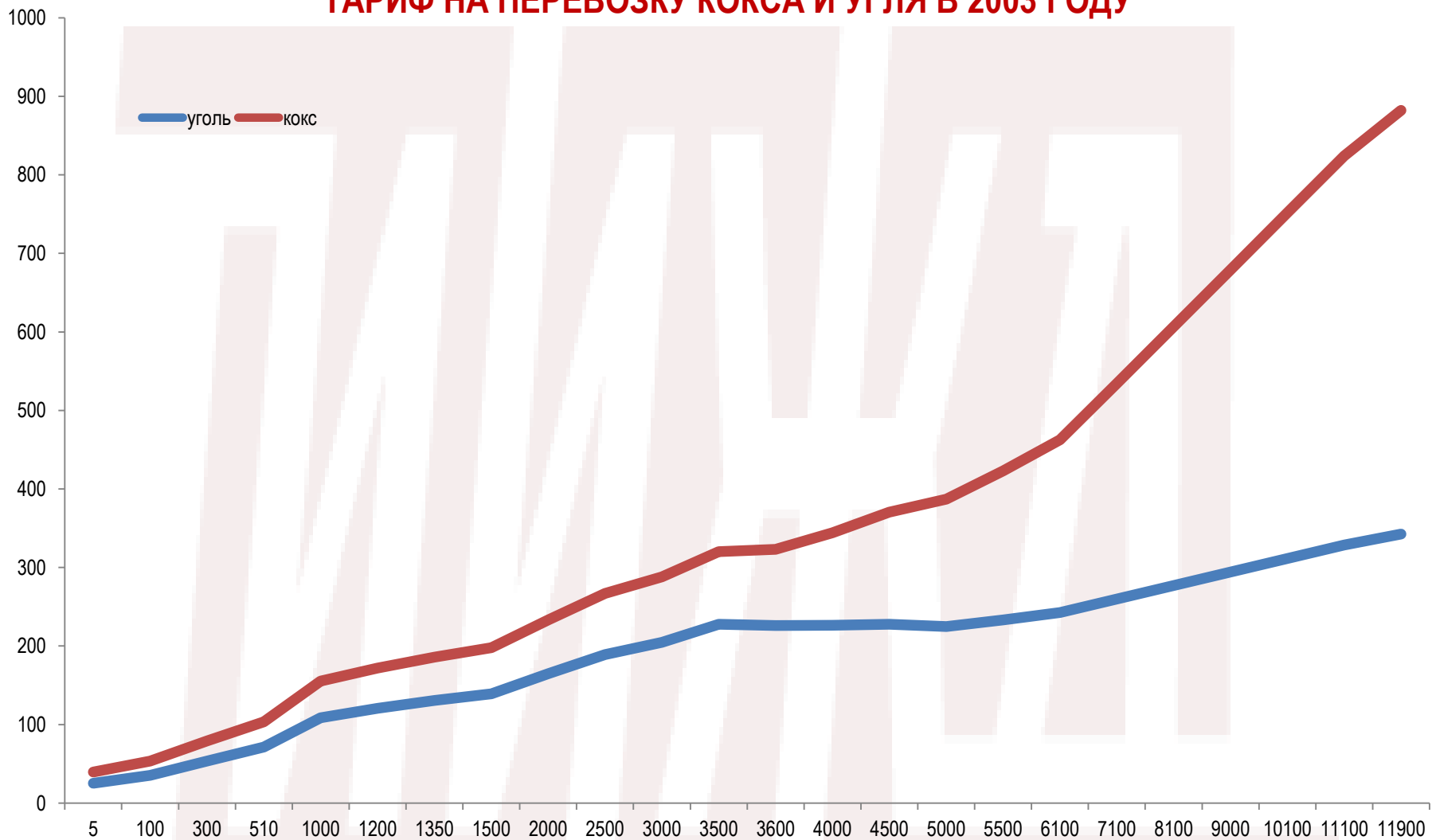
СООТНОШЕНИЕ ТАРИФОВ НА ПЕРЕВОЗКИ ЖЕЛЕЗОРУДНОГО СЫРЬЯ И УГЛЯ (ЭНЕРГЕТИЧЕСКОГО НА ЭКСПОРТ ЧЕРЕЗ ПОРТЫ) (2003 ГОД)



ОГНЕУПОРЫ. ГРАФИК



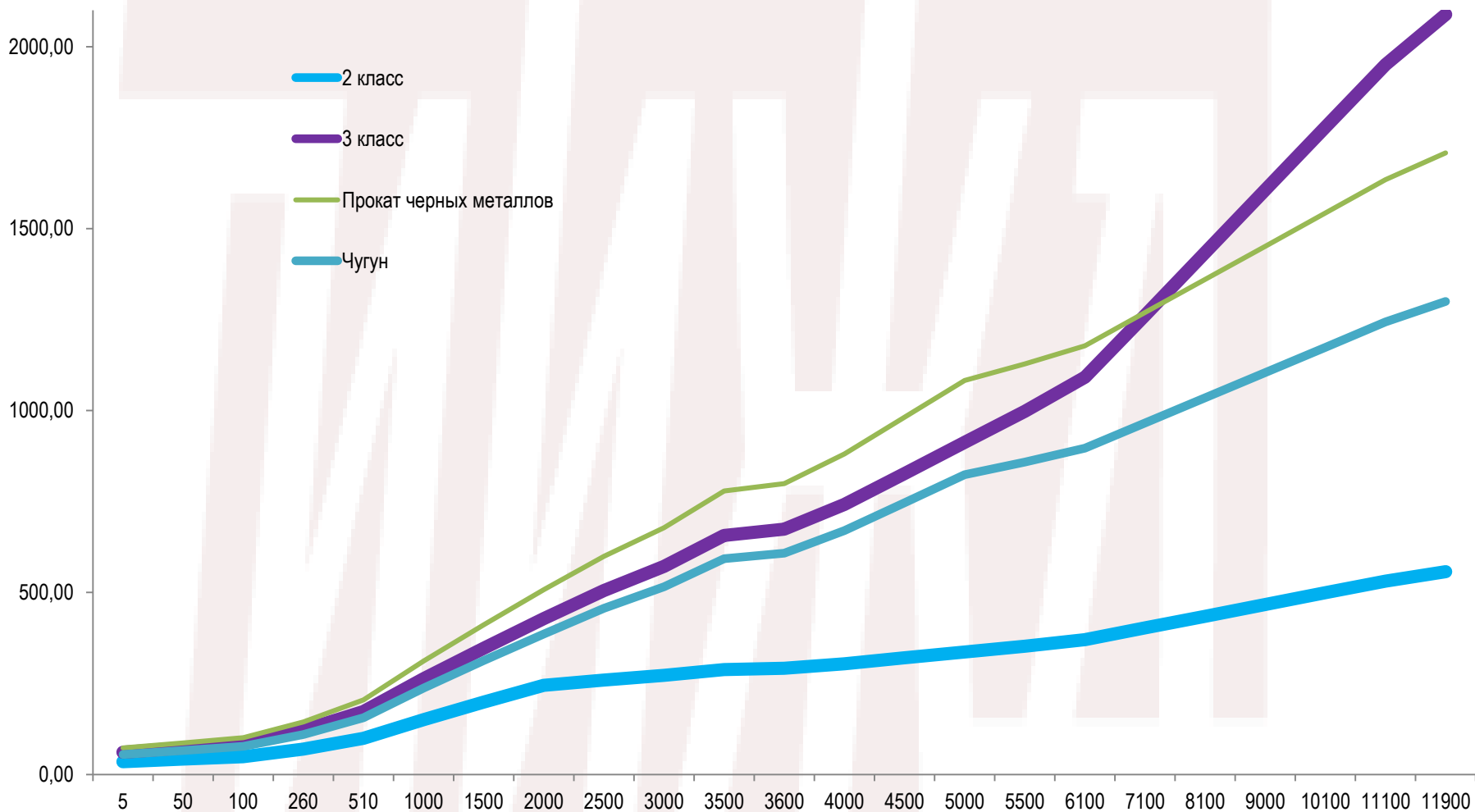
ТАРИФ НА ПЕРЕВОЗКУ КОКСА И УГЛЯ В 2003 ГОДУ



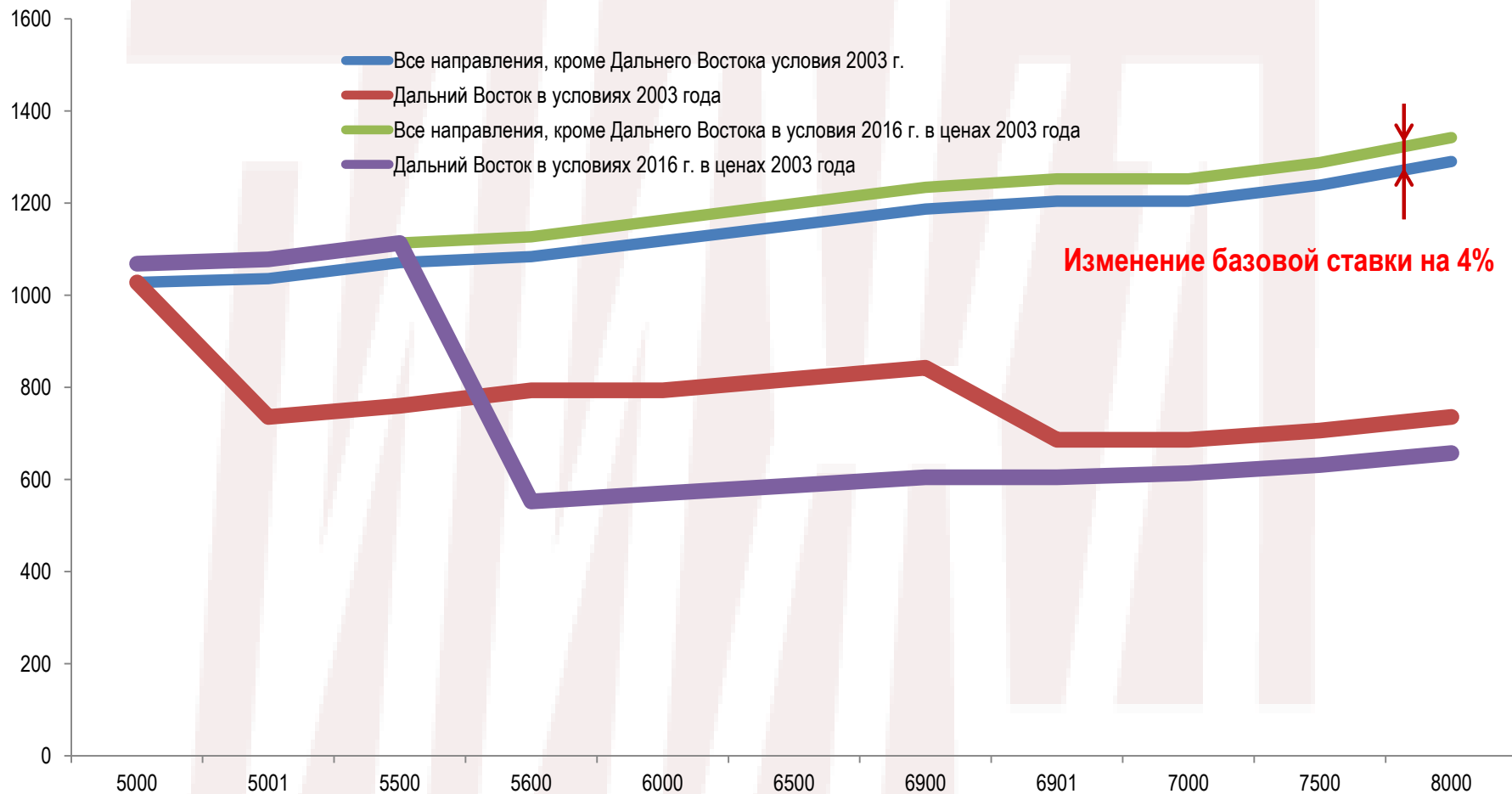
СРАВНИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ ТАРИФОВ НА ЭКСПОРТНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ПРОКАТА И ЛОМА ЧЕРНЫХ МЕТАЛЛОВ И ЧУГУНА ЧЕРЕЗ ПОРТЫ (2015)



СРАВНИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ ТАРИФОВ НА ПЕРЕВОЗКИ ЧУГУНА (2015)



ДИНАМИКА ИЗМЕНЕНИЯ ТАРИФОВ НА ПЕРЕВОЗКИ ЧЕРНЫХ МЕТАЛЛОВ В НАПРАВЛЕНИИ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА



ТАРИФ НА ПЕРЕВОЗКУ ПРОКАТА ЧЕРНЫХ МЕТАЛЛОВ НА ПОЯСЕ ДАЛЬНОСТИ 5960 КМ С УЧЕТОМ И БЕЗ УЧЕТА КОДА ИСКЛЮЧИТЕЛЬНОГО ТАРИФА В НАПРАВЛЕНИИ ДАЛЬНОГО ВОСТОКА



ВЫВОДЫ

Действующая версия Прейскуранта отличается от версии, принятой в июне 2003 года. Документ претерпел существенные изменения не только в части изменения Правил применения тарифов, но и в части принципов формирования ставок тарифа. Дополнительные перекосы создала проводившееся несколько лет дифференцированная индексация тарифов, направленная на унификацию несопоставимых между собой тарифов. Искусственное изменение размера вагонной составляющей, а также продолжившееся практика «погружения» специальных тарифов (прежде всего на уголь) внутрь Прейскуранта. Значительные непрозрачные изменения 2012 года также разорвали преемственность моделей 2003 года и действующей версии, в том числе и за счет внесения изменений в параметрическую модель, которые привели к фактическому росту базовых ставок. Мониторинга влияния изменений базовой ставки на экономику в целом, аналогичного проведенного в 2003 году, ни ОАО «РЖД», ни ФСТ России, ни Минэкономразвития России не проводили, хотя многие грузовладельцы заявляли о росте ставок.

ВЫВОДЫ

По некоторым обращениям, указывающим на рост тарифной нагрузки, принимались непрозрачные решения, которые оперативно вносили изменения в расчет ставок.

Текущая модель Прейскуранта при существующей грузовой базе не отвечает экономическим интересам железнодорожной отрасли и экономики в целом. Структура построения тарифов и правила их применения не позволяют обеспечить рентабельную работу естественной монополии из-за серьезных перекосов внутри тарифной системы, таких как:

- «развесовка классности» требует верификации;
- непрозрачность параметрической модели;
- изменение технологичности перевозок;
- исключение «двойного счета»;
- «исчезновение» перевозок грузов в инвентарном универсальном парке;
- увеличение объемов перевозок порожних вагонов по полным перевозочным документам;
- разделение тарифных схем с учетом «инновационности» подвижного состава.

РЫЧАГ ОПРОКИДЫВАНИЯ

Рост перевозок угля, как низкодоходного массового груза, с одновременным снижением перевозок высокодоходных грузов ведет к ситуации, когда любая дополнительная тонна перевозимого низкодоходного массового груза дает отрицательный результат для всей системы. Образуется так называемый **рычаг опрокидывания**, то есть условие при котором маржинальная доходность от перевозки одной дополнительной тонны низкодоходного массового груза не покрывает роста издержек инфраструктуры, связанных с обслуживанием этой дополнительной тонны груза.

Механизмов, с помощью которых можно оперативно вносить изменения, для решения проблемы рычага опрокидывания сегодня нет ни в ОАО «РЖД», ни у регуляторов.

Единственным выходом из создавшейся ловушки может стать разработка новой Концепции тарифной политики и ее внедрение.