

Бюллетень о развитии
конкуренции

апрель 2015

10

Регулирование тарифов на железнодорожные грузоперевозки: резервы эффективности



АНАЛИТИЧЕСКИЙ ЦЕНТР
ПРИ ПРАВИТЕЛЬСТВЕ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Обзор новостей

Железнодорожные перевозки

Операторы против получения ОАО «РЖД» права на ценообразование. НП «Совет операторов железнодорожного транспорта», объединяющее крупнейших собственников грузовых вагонов, по информации издания «Коммерсант», 13 марта направило письмо вице-премьеру А. Дворковичу по вопросу передачи в аренду ОАО «РЖД» парка универсальных вагонов. В документе говорится, что передача возможна только без дерегулирования тарифной ставки на аренду вагонов для монополии, иначе монополия разбалансирует рынок в свою пользу. Напомним, что на фоне избытка предложения вагонов была вновь поднята тема передачи частных вагонов в управление монополии. При дерегулировании тарифа и наличии парка вагонов ОАО «РЖД» сможет работать на рынке на тех же условиях, что и частные операторы. Сейчас компания, у которой лишь около 50 тыс. вагонов, вынуждена ориентироваться на тарифный преysкурant № 10-01, где ставки выше рыночных.

Верховный Суд оставил в силе решение в отношении ОАО «РЖД». Верховный Суд Российской Федерации оставил в силе решение о признании ОАО «РЖД» нарушившим положения части 1 статьи 10 Федерального закона № 135-ФЗ «О защите конкуренции». Дело было возбуждено в 2011 году в отношении группы лиц в составе ОАО «РЖД», ОАО «Первая грузовая компания» и ОАО «Вторая грузовая компания». Нарушение выразилось в создании искусственного дефицита вагонов и игнорировании ОАО «РЖД» публичной обязанности перевозчика — субъекта естественной монополии предоставить грузооператору вагон с оплатой по тарифу в составе комплексной услуги перевозки грузов железнодорожным транспортом. В результате в период с ноября 2010 г. по декабрь 2011 г. грузоотправители, получившие отказы в предоставлении подвижного состава, понесли убытки, связанные со срывом поставок.

Росжелдору не удалось оспорить решение ФАС России. Девятый арбитражный апелляционный суд признал законными решение и предписание ФАС России о нарушении Федеральным агентством железнодорожного транспорта (Росжелдор) пункта 2 части 1 статьи 15 Федерального закона № 135-ФЗ «О защите конкуренции». Основанием для возбуждения дела явилось заявление ООО ПСП «Кимовскгазстрой» (крупного поставщика сжиженного углеводородного газа). Росжелдор устанавливал не предусмотренные законодательством требования при рассмотрении вопроса об открытии на постоянной основе станции Московской железной дороги для работы на железнодорожных путях необщего пользования.

Изменение антимонопольного законодательства

Освобождение от уголовной ответственности участника сговора. Президент Российской Федерации подписал федеральный закон, вносящий поправки в статью 178 Уголовного кодекса Российской Федерации об освобождении от уголовной ответственности лица, участвовавшего в картельном сговоре, если оно первым из соучастников добровольно сообщило о преступлении, активно способствовало его раскрытию, возместило причиненный ущерб или иным образом загладило причиненный вред, при условии, что в его действиях не содержится иного состава преступления. Порог определения крупного ущерба увеличился с 1 млн. рублей до 10 млн. рублей, а особо крупного ущерба — с 3 млн. рублей до 30 млн. рублей. Порог дохода в крупном размере увеличится до 50 млн. рублей, а дохода в особо крупном размере — до 250 млн. рублей. Кроме того, отменяется преследование за неоднократное злоупотребление доминирующим положением.

ФАС России

Итоги работы «горячей линии» ФАС за полгода. За полгода, начиная с 14 августа, на «горячую линию» ФАС России поступило 7553 обращения, из них 7353 — с жалобами на повышение розничных цен на продукты питания. В рознице жалуются чаще всего на рост цен на овощи и фрукты (1573 обращения), молоко и молочную продукцию (1224), сахар (1214). В последнее время ФАС России отмечает существенное снижение числа жалоб на повышение цен на продукты питания. За последнюю неделю января пришло более 1000 обращений, с 2 по 9 февраля — 654, а с 9 по 16 февраля — 462. По результатам проверок на продовольственных рынках антимонопольные органы возбудили около 25 дел. Самарское УФАС возбудило дело в отношении трех торговых сетей по подозрению в сговоре по установлению и поддержанию цен на гречку, Тамбовское УФАС — в отношении трех хлебопекарных предприятий по подозрению в согласованном повышении оптово-отпускных цен на хлеб с января этого года.

«Роснефть» и ФАС России согласовали принципы ценообразования и порядок реализации нефтепродуктов. Согласно подписанному 27 марта Стандарту, разработка и согласование которого были предписаны ФАС России в рамках приобретения ОАО «НК «Роснефть» компании ТНК-ВР, «Роснефть» обязуется реализовывать моторное топливо всем контрагентам на внутреннем рынке, включая дочерние и зависимые общества, по единым крупнооптовым ценам, рассчитанным на основе цен собственных биржевых продаж с учетом рыночных ценовых индикаторов, в том числе экспортной альтернативы, а также не допускать дискриминацию участников рынка. Напомним, что аналогичные торгово-сбытовые практики имеются у «Газпром-нефти», ЛУКОЙЛа, НК «Башнефть», а также ранее имелась у ТНК-ВР.

В фокусе

Регулирование тарифов на железнодорожные грузоперевозки: резервы эффективности

Замедление темпов экономического роста и промышленного производства ставит на повестку дня вопрос о необходимости заморозки тарифов на услуги субъектов естественных монополий. Увеличение транспортных расходов грузоотправителей повышает конечную стоимость товаров и снижает конкурентоспособность отечественных производителей как на мировом, так и на внутреннем рынке. При этом непрозрачность действующей системы тарифообразования, не исключаяющей ручного управления, создает риски создания необоснованных привилегий для отдельных участников. В бюллетене рассмотрены основы тарифообразования на услуги грузовых железнодорожных перевозок и возможные направления их оптимизации.

Роль железнодорожного грузового транспорта в экономике

Роль железнодорожных грузовых перевозок в России за последние четыре десятилетия значительно увеличилась: за период с 1970 по 2009 год их доля в общем объеме грузооборота страны (без учета трубопроводного транспорта) увеличилась с 70 до 85%, а в 2013 году составила 85,4% (или 43,2% с учетом трубопроводного транспорта). Существенным фактором конкурентоспособности отечественной продукции целого ряда отраслей является величина транспортной составляющей в конечной цене продукции, а также доступность транспортной инфраструктуры (график 1).

Доля совокупных затрат на перевозку грузов железнодорожным транспортом в стоимости отгруженных товаров, по оценкам Л. Мазо¹, в среднем составляет 3,5%. Однако средние показатели не отражают роль железнодорожных перевозок в экономике отдельных отраслей и предприятий. Доля транспортной составляющей существенно разнится по отраслям и возрастает с увеличением расстояния транспортировки.

¹ Мазо Л. О грузовых тарифах // Дебет и кредит. 2013. № 3.

График 1

Объемы погрузки грузов в 2014 году по видам сообщения, млн. тонн

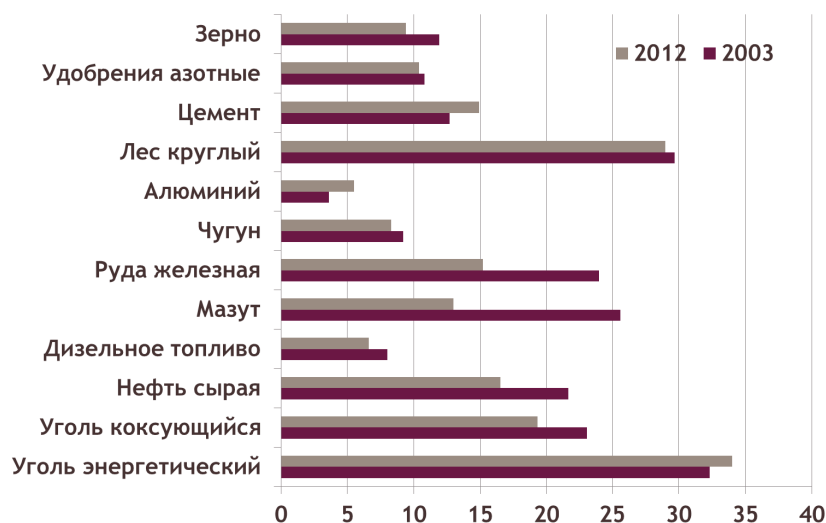


Источник: Основные итоги работы железнодорожного транспорта в 2014 году, ОАО «РЖД».

По данным ОАО «РЖД», по основным перевозимым грузам размер транспортной составляющей в конечной цене продукции колеблется от 10 до 30% (график 2). Такая высокая составляющая указывает на важность эффективной тарификации не только для транспортного сектора, но и для обеспечения конкурентоспособности отечественной продукции в целом.

График 2

Доля транспортной составляющей в цене перевозимых товаров, %



Источник: Годовой отчет ОАО «РЖД» за 2012 год.

Состояние сектора

В рамках реформирования железнодорожного транспорта в России операторская деятельность была практически полностью выведена из сферы деятельности ОАО «РЖД». В настоящее время подавляющая часть грузовых перевозок осуществляется в частных вагонах, плата за аренду которых устанавливается собственниками подвижного состава в свободном режиме, а перевозчики платят ОАО «РЖД» за пользование инфраструктурой и предоставление локомотивной тяги по тарифам, которые устанавливает ФСТ России. Вагонный парк ОАО «РЖД», по данным годового отчета компании за 2013 год, включает 54 тыс. единиц подвижного состава², что составляет лишь 4,5% общего количества вагонов в России. Еще 16,5% всего подвижного состава приходится на парк дочерних и зависимых обществ ОАО «РЖД». Объектом тарифного регулирования, таким образом, является компания ОАО «РЖД»; на независимых перевозчиков тарифное регулирование распространяется лишь опосредованно через плату за пользование услугами РЖД.

Высокая конкуренция со стороны других видов транспорта, прежде всего автомобильного, приводит к оттоку высокодоходных грузов с железной дороги и замещению их низкодоходными. Так, большая часть грузов, перевезенных по железной дороге в 2013 году, относится к категории низкодоходных (60,5%) и среднедоходных (27,2%); на высокодоходные пришлось только 12,3% перевозок³ (в 2012 году на низкодоходные грузы пришлось 59,9% погрузки, среднедоходные — 27,5%, высокодоходные — 12,6%⁴).

Эффективность железнодорожных перевозок в последние годы снижается. Так, за период с 2009 по 2013 год участковая скорость движения грузового поезда сократилась с 42 до 37 км/ч, оборот грузового вагона увеличился с 7,5 до 17 суток, средняя скорость доставки грузовых отправок снизилась с 290 до 222 км/сут., доля отправок, доставленных в нормативный срок, снизилась с 91 до 78% (Таблица 1).

Подобная динамика связана во многом с тем, что на отдельных участках сети общего пользования достигнуты предельные показатели пропускной способности. Это обусловлено несколькими причинами. Во-первых, недостаточным развитием инфраструктуры со стороны ОАО «РЖД»: за период с 1989 года по настоящее время общее число железнодорожных станций уменьшилось на 18%; развернутая длина станционных путей сократилась на 9%; длина приемо-отправочных путей сократилась

² Годовой отчет ОАО «РЖД» за 2013 год.

³ Там же.

⁴ Годовой отчет ОАО «РЖД» за 2012 год.

на 20%; длина сортировочных путей сократилась на 20%; общее число сортировочных станций уменьшилось с более чем 200 до 61⁵.

Таблица 1

Показатели операционной эффективности деятельности ОАО «РЖД»

	Ед. изм.	2009	2010	2011	2012	2013	Изменение за 2013 год
Всего погрузка	млн. тонн	1108	1206	1242	1272	1237	-2,8%
Грузооборот:	млрд. ткм	2271	2502	2705	2783	2813	1,1%
Без учета пробега вагонов иных собственников в порожнем состоянии	млрд. ткм	1865	2011	2128	2222	2196	-1,2%
Вагонов иных собственников в порожнем состоянии	млрд. ткм	406	491	577	560	617	10%
Участковая скорость движения грузового поезда	км/ч	42	41	37	36	37	2,2%
Оборот грузового вагона	сут.	7,5	13	14	15,5	17	-8,5%
Средний вес грузового поезда	тонн	3 855	3 867	3 868	3 891	3 911	0,5%
Прирост производительности труда	%	1,8	17	17,5	4,5	4,3	-
Средняя скорость доставки грузовых отправок	км/сут.	290	274	247	219	222	3
Доля отправок, доставленных в нормативный (договорный) срок	%	91	87	82	73	78	5 п.п.

Источник: Годовой отчет ОАО «РЖД» за 2013 год.

Во-вторых, в качестве основной причины снижения эффективности сама компания ОАО «РЖД» называет избыток вагонов в секторе. Одним из результатов государственной программы реформирования железнодорожного транспорта стало создание частного парка грузовых вагонов, который к концу 2013 года составил порядка 1,2 млн. единиц, принадлежащих более чем 1800 собственникам. Существующий в настоящее время парк грузовых вагонов является избыточным. По расчетам ОАО «РЖД», для обеспечения предъявляемых объемов перевозок достаточно 900–950 тыс. грузовых вагонов. Более 250 тыс. лишних вагонов ограничивают пропускную способность и маневренность инфраструктуры, препятствуют движению грузопотоков, снижают скорость доставки грузов и эффективность использования вагонного парка. Мощности железных дорог в значительной степени используются не для перевозок грузов, а для перемещения

⁵ По данным ФАС России: http://www.fas.gov.ru/clarifications/clarifications_30418.html

порожних вагонов, исходя из коммерческих интересов операторов, что приводит к многократному снижению производительности грузового вагона.

Для решения данной проблемы Минпромторгом России предложен комплекс мер⁶, включающих ужесточение системы сертификации вагонов, создание базы данных допуска вагонов на сеть железных дорог, ведение которой предполагается поручить Росжелдору, а также введение повышенного коэффициента в размере 1,48 на порожний пробег для универсальных вагонов, эксплуатирующихся за пределами назначенного срока службы. Председателем Правительства Российской Федерации поручено федеральным ведомствам в срок до 30 апреля 2015 г. провести анализ предложений по изменению тарифного регулирования на перевозку порожнего подвижного состава, срок службы которого продлен, а также иных подходов в целях стимулирования ускоренного списания подвижного состава, достигшего назначенного производителем срока службы⁷.

Принципы тарифообразования

Ставки тарифов на грузоперевозки, действующие в настоящее время, учитывают различную платежеспособность грузов, что выражается в установлении дифференцированного тарифа на перевозку для грузов разных классов. В России с 1995 года действует система разделения грузов на три класса, построенная на ценовой дискриминации третьей степени. К первому классу относятся массовые, преимущественно сырьевые грузы, с высокой долей транспортной составляющей в конечной цене, ко второму классу — сравнительно дешевые массовые грузы и продовольственные товары с меньшей долей транспортной составляющей в цене, к третьему классу — готовая продукция и дорогостоящие грузы с низкой долей транспортной составляющей в конечной цене. С введением в 2003 году Прейскуранта № 10-01 степень дифференциации инфраструктурной составляющей тарифов в зависимости от типа груза увеличилась. В настоящее время фактически действует 26 тарифных классов (10 уровней тарифа в рамках первого тарифного класса, 10 уровней — в рамках второго тарифного класса, 6 уровней — в рамках третьего тарифного класса). Соотношение минимального и максимального тарифа на расстоянии перевозки до 1199 км составляет 1:5, а на расстоянии свыше 5000 км —

⁶ Меры были представлены на совещании Правительства 16 марта 2015 года о мерах по обеспечению устойчивого развития транспортного машиностроения. См.: <http://government.ru/news/17212/>

⁷ Поручения по итогам совещания 16 марта 2015 года о мерах по обеспечению устойчивого развития транспортного машиностроения.

1:6,8⁸. Следует отметить, что зависимость железнодорожного тарифа от платежеспособности груза распространена и в мировой практике.

Для относительно дорогих грузов третьего тарифного класса даже при высоком уровне тарифа в абсолютном выражении доля транспортной составляющей в конечной цене продукции может составлять 4–8%, в то время как для дешевых грузов первого тарифного класса при небольших тарифах в абсолютном выражении их доля в конечной стоимости продукции может достигать до 25–30%⁹. Таким образом, грузоотправитель более дорогого груза в абсолютном выражении платит за такую же услугу больше, чем грузоотправитель дешевого груза, в связи с тем, что эластичность спроса по цене для первых грузов существенно меньше. Использование такой ценовой дискриминации позволяет удовлетворить потребности, которые оставались бы неудовлетворенными в ее отсутствие.

С 2013 года организациям железнодорожного транспорта предоставлено право изменения уровня тарифов на услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов в рамках тарифного коридора, установленного ФСТ России¹⁰ в виде индексов к действующим тарифам Прейскуранта № 10-01 в границах от –12,8% до 13,4%. Это позволило ОАО «РЖД» реализовывать гибкую тарифную политику, дополнительный доход от которой в 2013 году оценивается компанией в 1,5 млрд. рублей, а дополнительный прирост объемов грузов составил 1,6 млн. тонн.

Некоторые эксперты отмечают, что там, где есть параллельные конкурирующие маршруты других видов транспорта, например водного или автомобильного, тариф должен быть свободным, поскольку разрешенного снижения тарифа на 12,8% для привлечения грузов на железную дорогу зачастую оказывается недостаточно¹¹. Однако в настоящее время в принципах тарифообразования не предусмотрена возможность установления свободных тарифов на отдельных маршрутах.

Наряду с преysкурantными тарифами для отдельных грузов ФСТ России устанавливает так называемые исключительные тарифы в виде понижающих или повышающих коэффициентов. Первые вводятся в тех случаях, когда перевозка по общесетевым тарифам поднимает цену на товар до неконкурентного уровня, а также для привлечения дополнительных грузопотоков и поддержки товаропроизводителей стран, входящих

⁸ Хусаинов Ф.И. Экономические реформы на железнодорожном транспорте: монография. — М.: Издательский дом «Наука», 2012. — 192 с.

⁹ Там же.

¹⁰ Приказ ФСТ России от 18 декабря 2012 г. № 398-т/3 (в ред. от 18 ноября 2014 г.) «Об утверждении Правил и условий применения (установления, изменения) уровня тарифов на услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов в рамках ценовых пределов (максимального и минимального уровней)».

¹¹ Мазо Л. Указ. соч.

в Единое экономическое пространство. Вторые могут применяться, в частности, для отдельных грузов при их перевозках через погранпереходы.

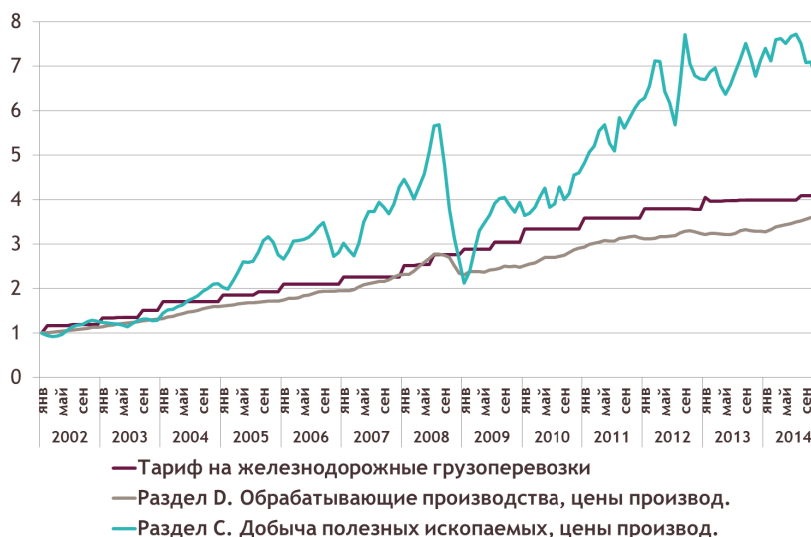
Индексация тарифов

Индекс изменения тарифов на грузовые перевозки устанавливается на соответствующий год ФСТ России¹² с учетом решений Правительства Российской Федерации о допустимом уровне индексации тарифов на данные услуги на соответствующий период регулирования и Прогноза социально-экономического развития Минэкономразвития России.

Тарифы на железнодорожные грузоперевозки демонстрируют устойчивый рост и даже в кризис 2008–2009 годов не снижались (график 3). С 2002 по 2014 год тарифы на грузовые перевозки выросли в 4,1 раза, в то время как цены производителей в секторе обрабатывающей промышленности за этот период увеличились в 3,7 раза, в секторе добычи полезных ископаемых — в 6,8 раза. Таким образом, динамика роста тарифа на грузовые перевозки сдерживается на уровне цен производителей.

График 3

Индексы регулируемых тарифов на железнодорожные грузоперевозки и рыночных цен производителей в обрабатывающей и добывающей промышленности, за единицу взят декабрь 2001 г.



Источник: Росстат.

¹² Приказ ФСТ России от 30 августа 2013 г. № 166-т/1 «Об утверждении методических указаний по вопросу государственного регулирования тарифов на услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов и услуги по использованию железнодорожной инфраструктуры общего пользования при грузовых перевозках».

В 2013 году было объявлено о заморозке тарифов на газ, электричество и грузовые железнодорожные перевозки для промышленности на 2014 год, а в 2015–2016 годах тарифы должны были быть проиндексированы на уровень инфляции. Но на 2015 год размер индексации тарифов на грузовые перевозки установлен на уровне 10%, в 2016 году — 5,5%, в 2017 году — 4,5%¹³. Вместе с тем уже в начале 2015 года ОАО «РЖД» воспользовалось имеющимся тарифным коридором, аргументируя свое решение девальвацией рубля, и в дополнение к общей индексации на 10% тариф на перевозку любых экспортных грузов был поднят на 13,4%¹⁴, что технически было осуществлено через отмену введенного ранее понижающего коэффициента к экспортным грузам¹⁵. Исключение составляет экспорт энергетического угля, на который после активного сопротивления отраслевиков данное повышение было решено не распространять¹⁶. Таким образом, рост тарифов на услуги ОАО «РЖД» в 2015 году составит для экспортных перевозок 24,74% относительно уровня 2014 года.

Увеличение транспортных расходов грузоотправителей создает ряд таких негативных эффектов для экономики, как повышение стоимости товаров на внутреннем рынке, снижение конкурентоспособности отечественных производителей на мировом рынке, повышение инфляции. Кроме того, непрозрачность действующей системы тарифообразования, не исключаяющей ручного управления, создает риски создания необоснованных привилегий для отдельных участников и дискриминации — для остальных.

Одним из примеров такого ручного управления может служить установление ФСТ России тарифных скидок на порожний пробег инновационных вагонов. Изначально, в 2013 году, скидка была предоставлена только для покупателей вагонов ЗАО «Тихвинский вагоностроительный завод», впоследствии она была распространена также на вагоны «Уралвагонзавода», но в меньшем размере. В конце 2014 года ФАС России возбудила дело против ФСТ России за предоставление исключительных тарифных скидок, поскольку ФСТ России устанавливает скидки не на основе универсального принципа, а на основе непрозрачного механизма признания или непризнания инновационными вагонов различных производителей. Скидки создают дискриминационные условия как для операторов железнодорожного подвижного состава, так и для его производителей.

¹³ Пресс-релиз по результатам Правления ФСТ России от 05.12.2014. Интернет-источник: <http://www.fstrf.ru/press/news/1906>

¹⁴ Протокол заседания Правления ОАО «РЖД» № 47 от 27.12.2014 г.

¹⁵ Протокол заседания Правления ОАО «РЖД» от 07.12.2013 № 42.

¹⁶ Протокол заседания Правления ОАО «РЖД» № 3 от 29 января 2015 г.

Межстрановое сравнение расходов грузоотправителей: опыт США

По многим параметрам, таким как структура перевозок грузов, общая протяженность путей, работа в широком спектре климатических и географических условий, наиболее близкой к железнодорожному транспорту России является железнодорожная система США.

Сравнение расходов грузоотправителей на перевозку грузов железнодорожным транспортом в России и США, проведенное Институтом проблем естественных монополий (ИПЕМ)¹⁷, показывает сокращение разрыва в транспортных расходах между двумя странами. Так, если в 2005 году разница составляла 41,1%, то в 2012 году — 19,7%. Следует, однако, отметить, что структура перевозок в России и США все же несколько отличается: в США перевозки осуществляются на более короткие расстояния и большую долю занимают перевозки высокодоходных грузов.

В структуре расходов на перевозку в России устойчиво растет доля операторской составляющей: если в 2008 году на нее приходилось 15%, то в 2012 году — уже 29% в расходах грузоотправителей (графики 4 и 5). Это связано в первую очередь с увеличением доли перевозок в частных вагонах, ставки на которые формируются на рыночной основе, с 38% в 2005 году до 96% в 2012 году.

Средние расходы грузоотправителей на перевозку угля в России выше, чем в США, на 2,6%; химической продукции — ниже на 43,2%, черных металлов — на 29,5%, строительных грузов — на 66,9%, лесных грузов — на 52%. Однако для детального сравнения необходимо учитывать отраслевые особенности стран, а также принимать во внимание колебания валютных курсов. Так, в США в группу «лесные грузы» входят древесина и пиломатериалы. В России основным грузом, входящим в эту категорию, является круглый лес.

В железнодорожных перевозках США наиболее массовым видом груза является уголь, на который приходится более 41% объема грузоперевозок и не более 22% дохода; это означает, что уголь является низкодоходным грузом наряду с нерудным и железорудным сырьем. Остальные категории грузов в США можно отнести к высокодоходным, поскольку их доля в доходах гораздо больше их доли в погрузке. Перевозки всех видов грузов в США для перевозчиков являются прибыльными.

В России в 2014 году 75% общего объема грузоперевозок приходилось на уголь (26 п.п.), минерально-строительные материалы (18 п.п.), руды металлические (10 п.п.), нефть и нефтепродукты (21 п.п.).

¹⁷ http://www.ipem.ru/research/rail_transport/rail_works/87.html

График 4

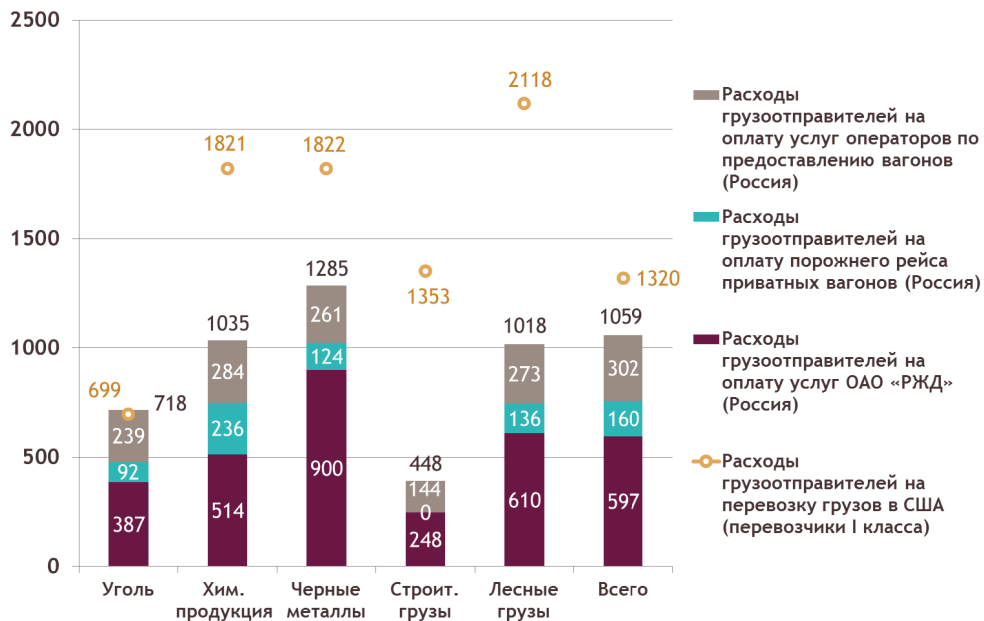
Средние расходы грузоотправителей при перевозках 1 тонны груза на среднее расстояние перевозки в России и США, руб./т



Источник: ИПЕМ

График 5

Средние расходы грузоотправителей на перевозку 1 тонны разных грузов на среднее расстояние перевозки в России и США в 2012 году, руб./т



Источник: ИПЕМ

Направления повышения эффективности сектора

Формирование тарифов на грузовые железнодорожные перевозки в настоящее время является недостаточно прозрачным. Использование множества поправочных коэффициентов затрудняет выявление закономерности установления тарифов, что повышает риск предоставления необоснованных преференций отдельным участникам перевозочного процесса. Наряду с соответствием принципу прозрачности механизм формирования тарифа должен быть нацелен не только на обеспечение необходимого для ОАО «РЖД» уровня загрузки, но и на стимулирование грузоперевозчиков к оптимизации логистики. При этом должен соблюдаться принцип сохранения конкуренции там, где это возможно.

Тарифные составляющие

В настоящее время тариф за перевозку формируется из двух основных составляющих — тариф за использование инфраструктуры и локомотивов и тариф за использование вагонов. Ряд экспертов высказывают мнение о том, что базой тарифа должна стать не инфраструктурно-локомотивная, а чисто инфраструктурная составляющая. И в связи с этим говорят о необходимости пересмотреть методику построения грузового тарифа, выделив три составляющих — инфраструктурную, локомотивную и вагонную. Такой подход способствует повышению прозрачности деятельности ОАО «РЖД», а также является необходимым условием развития конкуренции в инфраструктурном и локомотивном звеньях. Вместе с тем выведение локомотивной составляющей на рыночный базис формирования платы может способствовать росту транспортных расходов и их доли в цене перевозимого товара. Как отмечалось выше, в последние годы самые высокие темпы роста наблюдались у цен за операторские услуги (см. график 4).

Повышение сбалансированности тарифного регулирования

Время от времени в действующий Прейскурант № 10-01 вносятся частные изменения в целях оказания стимулирующего воздействия на отдельных участников рынка; за последние 11 лет в него было внесено более 80 изменений. Однако далеко не всегда эти изменения отвечают принципам построения тарифа, в результате чего они оказывают искажающее воздействие на функционирование рынка. В настоящее время при определении стоимости перевозки грузов необходимо учесть от трех до семи различных поправочных коэффициентов, вследствие чего стоимость перевозки разных грузов при аналогичных условиях может различаться в несколько раз.

Так, в 2006 году ФСТ России с целью стимулирования операторов закупать полувагоны, количество которых на тот момент было недостаточным для отрасли,

искусственно занизила для такого типа подвижного состава тариф за использование инфраструктуры и локомотивов ОАО «РЖД». В результате был нарушен основополагающий принцип конкуренции между ОАО «РЖД» и другими собственниками вагонов. Более того, впоследствии данная мера привела к перепроизводству полувагонов и увеличению их простоев в период снижения экономической активности.

Необходимо повышение сбалансированности тарифного регулирования посредством комплексного анализа вносимых изменений в нормативные документы, регулирующие тарифообразование.

Завершение процесса унификации тарифов за порожний пробег

До недавнего времени тариф за порожний пробег всех видов подвижного состава зависел от класса перевезенного ранее груза, что приводило к ряду диспропорций в функционировании рынка. Так, при дифференциации тарифа за порожний пробег возникают непроизводительные простои вагонов, связанные с ожиданием грузов необходимого класса. Также участники рынка используют схему работы, при которой оператор после выгрузки грузов второго и третьего классов осуществляет кратковременную перевозку грузов первого класса с целью избежать уплаты более высокого уровня тарифов за последующую перевозку порожнего вагона. Потери времени при этом составляют от четырех до пяти суток¹⁸. Простой вагонов на станциях с интенсивным объемом вагонной работы создает напряженность на сети, в том числе увеличивая время доставки грузов. В условиях имеющегося дефицита железнодорожной инфраструктуры оптимизация ее использования становится важнейшим фактором повышения эффективности функционирования железнодорожного транспорта.

В ноябре 2012 г. был начат процесс частичной унификации тарифов со вступлением в силу приказа ФСТ России от 4 мая 2012 г. № 78-т/1 «О внесении изменений и дополнений в Прейскурант № 10-01»¹⁹, которым была введена унификация тарифа за пробег порожних частных полувагонов и универсальных платформ вне зависимости от класса ранее перевозимого груза²⁰. Унификация тарифов на порожний пробег цистерн и крытых вагонов находится пока только в проекте по причине финансовых убытков ОАО «РЖД» от выравнивания этих тарифов.

¹⁸ Лукьянова О.В., Хусаинов Ф.И. Об изменении железнодорожных грузовых тарифов с 1 ноября 2012 г. // Бюллетень транспортной информации. 2012. № 10. С. 3–13.

¹⁹ Информационное сообщение Федеральной службы по тарифам (ФСТ России) от 30.03.2012 г. Интернет-источник: <http://www.fstrf.ru/press/news/1374>

²⁰ Лукьянова О.В., Хусаинов Ф.И. Указ. соч.

Незавершенность процесса унификации тарифов на перевозку порожнего подвижного состава создает неравные конкурентные условия ведения хозяйственной деятельности операторов различных родов подвижного состава. После значительного снижения тарифа для полувагонов специализированные вагоны, позволяющие экономить на таре, погрузке и выгрузке, а также сокращать потери грузов в пути, стали терять свою привлекательность для операторов. Так, если ранее перевозки удобрений на 8 тыс. км и более в хопперах были дороже на 3–4%, чем в полувагонах, то теперь разница достигла 25%²¹. В результате тарифная политика не стимулирует заинтересованность операторов в использовании эффективных транспортных средств и повышении качества доставки. Дополнительные диспропорции, выражающиеся в снижении стимулов оптимизации логистики, возникают в результате предоставления скидок на порожний пробег при использовании так называемых «инновационных вагонов».

²¹ Мазо Л. Указ. соч.

A series of horizontal dotted lines for taking notes.

Для заметок

The image consists of approximately 25 horizontal dotted lines spaced evenly down the page, providing a template for handwritten notes. Each line is a series of small dots forming a continuous horizontal path.

**Выпуск подготовлен авторским коллективом
Управления по конкурентной политике**

Татьяна Радченко

Елена Паршина

Ксения Сухорукова

© При использовании информации и материалов ссылка на Аналитический центр
при Правительстве Российской Федерации

ac.gov.ru