

УДК 658

**ИССЛЕДОВАНИЕ СОВРЕМЕННЫХ ПОДХОДОВ
К ФОРМИРОВАНИЮ ТАРИФОВ НА ГРУЗОВЫЕ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ****Прудников А.А.,**ФГБОУ ФО «Сибирский государственный университет путей сообщения», Новосибирск,
email: pru-aa@mail.ru, burnashovai@wmtrans.ru**Бурнашов А.И.,**ФГБОУ ФО «Сибирский государственный университет путей сообщения», Новосибирск,
email: pru-aa@mail.ru, burnashovai@wmtrans.ru

Аннотация. В результате преобразований в железнодорожной отрасли требуется разработка новых стратегий формирования тарифной политики, а также принципов и методов построения грузовых тарифов, которые будут соответствовать современным условиям. В настоящее время наблюдается трансформация в структуре грузопотоков, меняется взаимодействие между участниками логистических процессов, происходит сегментация глобального рынка перевозок, появляются новые игроки и изменяются роли существующих участников в цепочках поставок. Эти процессы обусловлены различными факторами, такими как пандемия, санкционные ограничения, военные конфликты. Они влияют не только на экономику отдельных государств, но и на мировую экономику в целом, а также на политику, социальную сферу, географию, транспорт, экологию и другие аспекты жизни общества. В этих условиях требуется улучшить существующий механизм формирования тарифов и разработать новые тарифные системы для железнодорожных перевозок и услуг инфраструктуры. Это необходимо для создания экономических условий, которые позволят рынку железнодорожных транспортных услуг эффективно работать. Целью данной статьи является исследование подходов к формированию тарифов на грузовые железнодорожные перевозки для определения недостатков существующей тарифной системы и определения направлений ее совершенствования. Исследование различных факторов, определяющих изменения, происходящие в тарифной политике в сфере грузовых перевозок железнодорожным транспортом, позволит спрогнозировать и, возможно, нивелировать последствия их влияния в будущем.

Ключевые слова: грузовые железнодорожные перевозки; тарифы, тарифная система, тарифная политика.

**THE STUDY OF MODERN APPROACHES TO THE FORMATION OF TARIFFS
FOR FREIGHT RAIL TRANSPORTATION****Prudnikov A.A.,**Siberian Transport University, Novosibirsk,
email: pru-aa@mail.ru, burnashovai@wmtrans.ru**Burnashov A.I.,**Siberian Transport University, Novosibirsk,
email: pru-aa@mail.ru, burnashovai@wmtrans.ru

Abstract. *As a result of the transformations in the railway industry, it is necessary to develop new strategies for forming tariff policy, as well as principles and methods for building freight tariffs that will meet modern conditions. Currently, there is a transformation in the structure of cargo flows, the interaction between participants in logistics processes is changing, the global transportation market is segmenting, new players are emerging and the roles of existing participants in supply chains are changing. These processes are caused by various factors, such as pandemics, sanctions restrictions, and military conflicts. They affect not only the economies of individual States, but also the global economy as a whole, as well as politics, the social sphere, geography, transport, ecology and other aspects of society. In these circumstances, it is necessary to improve the existing tariff formation mechanism and develop new tariff systems for rail transportation and infrastructure services. This is necessary to create economic conditions that will allow the railway transport services market to operate efficiently. The purpose of this article is to study approaches to the formation of tariffs for freight rail transportation in order to identify the shortcomings of the existing tariff system and identify areas for its improvement. The study of various factors determining the changes taking place in the tariff policy in the field of freight transportation by rail will make it possible to predict and possibly offset the consequences of their influence in the future.*

Keywords: freight railway transportation; tariffs, tariff system, tariff policy.

В течение последних десятилетий в сфере железнодорожных перевозок произошли значительные трансформации. Меры, предпринятые государством в сфере тарифной политики на железнодорожном транспорте, стали мощным толчком для развития конкуренции внутри отрасли. В условиях растущей конкуренции на рынке грузовых железнодорожных перевозок появились новые участники — операторские компании и другие владельцы подвижного состава.

Появление новых участников рынка грузовых перевозок привело к технологической и организационной модернизации отрасли. Для клиентов это означало возможность выбирать из большего числа поставщиков транспортных услуг, что усиливало соотношение между качеством и ценой. Операторские компании стали ключевыми игроками на железных дорогах. Из года в год число таких компаний, а также количество принадлежащих им вагонов и локомотивов, растёт.

Так, по состоянию на конец 2024 года общее количество всех типов грузовых вагонов в России составило 1381,9 тыс. единиц. Это на 4,5% больше, чем было на конец 2023 года (1321,2 тыс. единиц). Таким образом, за год прирост составил 60,7 тысячи вагонов. В декабре 2024 года рабочий парк грузовых вагонов составил 1202,7 тысячи единиц, что на 4,8% или 55,5 тысячи единиц больше, чем в декабре 2023 года (1147,2 тысячи единиц [9]).

Как стало известно из материалов, представленных РЖД на совещании с Минпромторгом 20 января 2025 года, железнодорожная сеть в 2024 году столкнулась с проблемой избытка грузовых вагонов, количество которых превысило 250 тысяч. За отчётный период парк пополнился на 75,3 тысячи новых вагонов, что на 16% больше, чем в предыдущем году. После списания 23 тысяч единиц, общее увеличение парка составило 53,2 тысячи вагонов.

Прогнозируется, что в 2025 году будет произведено 78 тысяч вагонов, а списано 25 тысяч, что обеспечит прирост парка на 53 тысячи единиц. Ожидается, что к 2028 году, благодаря вводу в эксплуатацию 462 тысяч вагонов и утилизации 135 тысяч, общий парк достигнет 1,65 миллиона единиц. Это превысит оптимальное количество в 1,15 миллиона единиц на 43% [9].



Рис. 1. Динамика общего и рабочего парка вагонов (все рода подвижного состава) в 2021 – 2024 гг., тыс. единиц

В результате преобразований в железнодорожной отрасли требуется разработка новых стратегий формирования тарифной политики, а также принципов и методов построения грузовых тарифов, которые будут соответствовать современным условиям.

Требуется улучшить существующий механизм формирования тарифов и разработать новые тарифные системы для железнодорожных перевозок и услуг инфраструктуры. Это необходимо для создания экономических условий, которые позволят рынку железнодорожных транспортных услуг эффективно работать.

Цель исследования

Целью данной статьи является исследование подходов к формированию тарифов на грузовые железнодорожные перевозки для определения недостатков существующей тарифной системы и определения направлений ее совершенствования.

Результаты исследования

Одним из основателей в области тарифообразования и тарифной политики на железных дорогах был Д. Журавский. В его труде «О тарифах на перевозку пассажиров и грузов и вообще о коммерческой составляющей работы железных дорог» [2] сформулированы ключевые идеи или основные принципы тарифообразования.

В Российской империи проблема ценообразования на грузовые железнодорожные перевозки находила отражение в исследованиях большого числа выдающихся учёных и практиков железнодорожного дела: С. Ю. Витте, А. И. Чупрова, Ю. В. Ломоносова, А. Ф. Лубенского, И. С. Блюха, Д. И. Менделеева, Н. Е. Гиацинтова, Д. И. Пихно, А. Н. Фролова и В. Н. Образцова. По их мнению, на величину тарифа оказывали влияние такие факторы, как соотношение спроса и предложения на транспортные услуги, субъективная оценка предельной полезности или затраты капитала.

В эпоху после революции в сфере транспорта, как и в промышленности, в основу формирования цен был заложен принцип стоимости. Стоимость транспортной продукции, выраженная в тарифах, представляла собой преобразованную форму стоимости.

В 30-е годы при формировании стоимости железнодорожных перевозок так или иначе учитывались предельные издержки.

В середине XX века наука стала играть более значимую роль в процессе формирования тарифов. В 1957 и 1964 годах на научно-практических конференциях, в которых принимали участие такие выдающиеся учёные, как: А.П. Абрамов, В.И. Дмитриев, И.В. Ивлиев, А.В. Крейнин, Л. В. Канторович, П. С. Мстиславский, Ю. М. Яковец и другие, обсуждались проблемы формирования грузовых и пассажирских тарифов.

В Советском Союзе основой для определения стоимости транспортировки грузов являлась среднеотраслевая себестоимость. Это объяснялось стремлением к унификации цен на перевозку идентичных грузов на одинаковые расстояния. Тарифы варьировались в зависимости от типа груза и дальности маршрута. В отдельных случаях использовались специальные, так называемые, «исключительные» тарифы.

Вопросам развития современной тарифной системы на железнодорожном транспорте посвящено значительное количество научных работ. В частно-

сти, эти вопросы рассматривались в работах Хусаинова Ф.И., Журавлевой Н. А. и Уманца В.В., Гулого И. М. и других авторов. Кроме того, эти темы были освещены в работах Казанской Л. Ф. и Саакяна Ю.З., Синева А.Н.

Использование термина «тариф» берет свое начало в Морском уставе, где он обозначал перечень пошлин и сборов, принятый рядом государств с 1724 года [4]. Позже термин «тариф» приобрел значение «цена» или «расценка», происходя от немецкого слова «taxe», корнями уходящего в латинское «taxare», что переводится как «оценивать» или «устанавливать цену». В итоге, данное слово стало обозначать оплату за разнообразные услуги, как в сфере производства, так и за его пределами, оказываемые потребителям.

В транспортной отрасли тариф представляет собой законодательно закреплённый свод правил, определяющий порядок транспортировки, стоимость услуг, методику расчета транспортных издержек и компенсации дополнительных затрат. В современной интерпретации это понятие обозначает публичный перечень цен и правил их применения. Часть тарифов на грузоперевозки формируется в соответствии с нормативными документами и активно используется, в том числе в железнодорожном секторе России.

Прейскуранты должны давать клиентам ясное понимание о стоимости и условиях предоставления различных транспортных услуг, позволяя им выбирать перевозчика, опираясь на предложенную цену. Кроме того, тариф может являться следствием соглашения между перевозчиком и заказчиком, особенно при регулярных перевозках конкретного товара, на определенных маршрутах или при значительных объемах транспортировки. Это также подтверждает актуальность тарифов: перевозчики могут формировать свои расценки, учитывая собственные издержки и специфику каждой перевозки. Применение тарифов особенно оправдано при повторяющихся транспортировках, на фиксированных транспортных линиях или для определенных типов транспортных средств, а также для конкретных видов товаров.



Рис. 2. Подходы к определению понятия «грузовой тариф»

Использование тарифной системы предоставляет перевозчику возможность гибко устанавливать стоимость услуг. Перевозчик определяет тарифные зоны и расстояния, а также соответствующие им индивидуальные сборы за транспортировку. При этом, формируя тариф, он может учитывать различные факторы риска, связанные с конкретной перевозкой. Это включает в себя транспортные, экономические и финансовые риски, которые необходимо принять во внимание для определения оптимальной цены. Такая система позволяет перевозчику адаптировать стоимость услуг к условиям каждой отдельной перевозки, обеспечивая прибыльность и минимизируя потенциальные убытки.

Тарифная система выгодна грузоотправителю своей прозрачностью: стоимость транспортировки рассчитывается по четкой, заранее известной схеме. Благодаря этому заказчикам, знакомым с тарифной сеткой, отпадает необходимость каждый раз запрашивать у транспортной компании индивидуальные котировки на каждую конкретную перевозку.

В Российской Федерации действующая система тарификации железнодорожных перевозок базируется на Прейскуранте № 10-01, утвержденном в 2003 году. Этот документ является ключевым для железнодорожной отрасли, поскольку регламентирует тарифы на транспортировку всевозможных грузов. С момента его введения в действие и до сегодняшнего дня ведутся дискуссии о его несовершенствах и сложностях в применении. В обсуждениях принимают участие как теоретики, специализирующиеся на экономике железнодорожного транспорта, так и практики, работающие непосредственно в данной отрасли, а также представители государственных органов власти.

Первоначально, в Прейскуранте №10-01 применялся экономический подход, рассматривающий транспортировку груза в вагоне как совокупность трех отдельных сервисов, оказываемых на различных рыночных площадках:

1) предоставление инфраструктуры общего пользования (рынок инфраструктурных услуг);

2) обеспечение вагонами для перевозки (рынок вагонов);

3) предоставление локомотивной тяги (рынок тяговых услуг).

Ввиду определенных факторов полное разделение этих трех услуг не было реализовано, и Прейскурант зафиксировал лишь две составляющие:

— инфраструктурно-локомотивная часть тарифа (тариф РЖД) учитывает использование инфраструктуры и локомотивов, базируясь на среднесетевой стоимости грузоперевозок с учетом различных критериев;

— вагонная составляющая тарифа (тариф операторов) относится к использованию вагонного парка и формируется на основе рыночного спроса и предложения операторских услуг, не подлежащих государственному регулированию [2].

Таким образом, изначально юридическое и экономическое содержание термина «грузовой тариф» не совпадало (рис. 2, 3).

За более чем 20 лет существования Прейскуранта №10-01 он подвергался различным изменениям, но базовые принципы формирования тарифов оставались неизменными.

В 2019 году российское правительство официально заявило о необходимости модернизации системы определения стоимости грузоперевозок по железной дороге и запустило новую тарифную реформу, целью которой является создание обновленного Прейскуранта № 10-01.

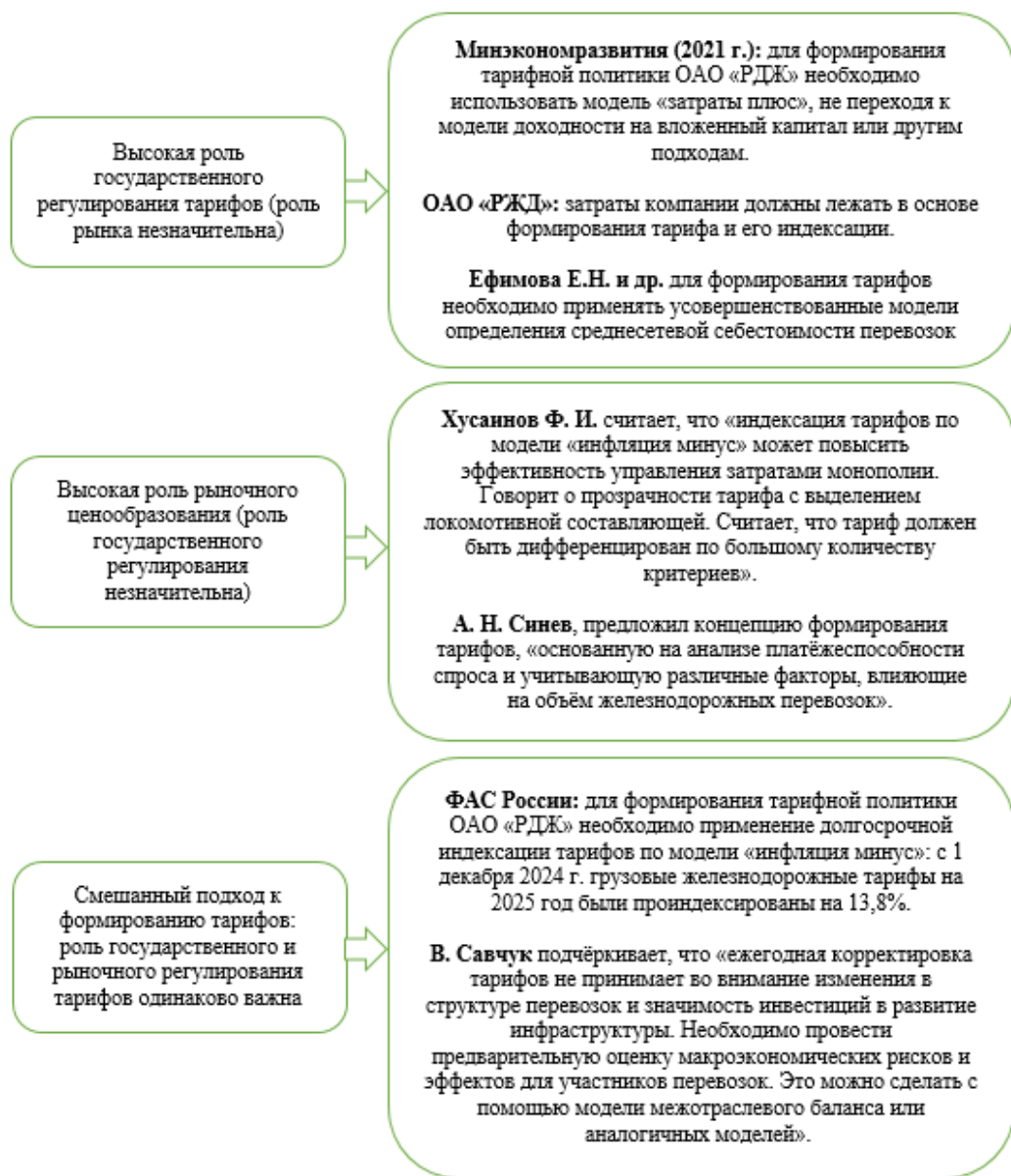


Рис. 3. Современные подходы в области дальнейшего развития тарифной системы в России [1,3,7,8,10,13]

Разработка новой модели государственного регулирования тарифов в сфере железнодорожных грузовых перевозок была поручена Минэкономразвития, ФАС, Минтрансу и Минфину России совместно с компанией «РЖД». Срок завершения работы был установлен до 30 января 2021 года.

Тогда же в 2019 году руководитель компании РЖД О. Белозёров сообщил, что новая система будет работать по принципу калькулятора. Она будет автоматически рассчитывать стоимость перевозки конкретного груза по определённому маршруту с

учётом дополнительных пожеланий клиента. В. Варгунин, глава департамента методологии тарифообразования РЖД, рассказал о планах создания индивидуальных тарифных решений для каждого клиента и маршрута в рамках новой системы. По его словам, тарифы будут формироваться на основе характеристик вагона, а не груза в нём [5].

Тем не менее, в период 2020–2021 годов, в связи с возникновением новых экономических трудностей в России, вызванных пандемией COVID-19, обсуждение вопросов тарификации было отложено, и новая структура тарифов не была создана.

Однако проблема совершенствования системы формирования грузовых тарифов существует до сих пор, обсуждение новой модели продолжается. Ее планируется принять и протестировать в 2025 году, а с января 2026 года ввести в действие. Хотя подробности нового тарифа пока не были обнародованы, отраслевые эксперты предполагают, что тарифы для грузоотправителей станут более персонализированными.

Современные подходы в области дальнейшего развития тарифной системы в России можно условно категоризировать в три основные группы в зависимости от роли государства и рынка в формировании инфраструктурно-локомотивной составляющей тарифа.

Применение тарифного ценообразования в сфере железнодорожных перевозок предполагает стремление каждой компании к формированию комплексной тарифной политики. Эта политика должна включать в себя разнообразные инструменты и стратегии, направленные на стимулирование постоянного повышения эффективности перевозочного процесса, улучшения сервиса и, безусловно, удовлетворение запросов потребителей.

Исследователи отмечают, что грамотное использование тарифных механизмов при грузоперевозках способствует оптимизации расходов, связанных с конкретными перевозками, минимизации рисков и, как следствие, повышению общей эффективности деятельности [5].

15 ноября 2024 года Федеральная антимонопольная служба России (ФАС) издала приказ №862/24 о предстоящих тарифных изменениях, вступающих в силу с 1 декабря 2024 г. и с 1 января 2025 г., регламентирующий увеличение тарифов на грузовые железнодорожные перевозки на 13,8% с 1 декабря 2024 года. Ранее планировалось, что индексация тарифов произойдёт с 1 января 2025 года [1]. Основные изменения структурированы на рисунке 4.

Кроме того, в 2025 и 2026 годах планируется дополнительно проиндексировать отдельные тарифы: на перевозку грузов в контейнерах на 5% и на порожний пробег универсальных вагонов на 10% [1].

По мнению Федеральной антимонопольной службы, «внедрение предлагаемых тарифных решений в конечном итоге будет способствовать увеличению пропускной способности железнодорожной инфраструктуры, обеспечению безопасности и непрерывности перевозок, а также полному удовлетворению растущих потребностей грузоотправителей» [1].

Кроме того, в 2025 и 2026 годах планируется дополнительно проиндексировать отдельные тарифы: на перевозку грузов в контейнерах на 5% и на порожний пробег универсальных вагонов на 10% [1].

По мнению Федеральной антимонопольной службы, «внедрение предлагаемых тарифных решений в конечном итоге будет способствовать увеличению пропускной способности железнодорожной инфраструктуры, обеспечению безопасности и непрерывности перевозок, а также полному удовлетворению растущих потребностей грузоотправителей» [1].

**Тарифные
изменения**

включение действующих надбавок (налоговая надбавка - 1,015, надбавка на капитальный ремонт - 1,07 и надбавка на безопасность - 1,01) в индексируемую базу.

прекращение действия понижающих коэффициентов (0,4 и 0,895) для экспортных перевозок угля с 1 декабря 2024 года

постепенное устранение понижающих коэффициентов при перевозке минерально-строительных грузов внутри страны (изменение коэффициента с 0,9009 на 0,9492 с 1 января 2025 года и полная его отмена с 1 января 2026 года)

Рис. 4. Тарифные изменения, вступившие в силу с 1 декабря 2024 г. и с 1 января 2025 г.

Ключевым нововведением, помимо повышения стоимости перевозок, является трансформация методологии определения тарифной базы. С начала 2025 года РЖД перейдёт на новую систему индексации тарифов. Вместо использования формулы, снижающей тарифы на величину инфляции, будет применяться комплексный индекс, отражающий динамику роста расходов компании по ключевым статьям. Этот индекс объединит различные показатели в единый и призван обеспечить компенсацию инфляционного и кредитного давления на финансовое состояние ОАО «РЖД» [6].

Другими словами, вместо прежней модели «инфляция минус», где монополии подлежали контролю, мы переходим к ситуации, когда тарифы монополиста, по сути, остаются нерегулируемыми. Теперь ОАО «РЖД» будет лишь информировать регулирующий орган о требуемом объеме финансирования на следующий год.

Выводы

Таким образом, в рамках совершенствования действующей тарифной системы, начиная с 2025 года, стоимость услуг по транспортировке грузов и использованию железнодорожной инфраструктуры будет ежегодно меняться в соответствии с единым показателем (композитным индексом), который рассчитывается как среднее арифметическое от двух фактических значений за два года, предшествующих началу очередного периода регулирования. Эти значения определяются Федеральной антимонопольной службой.

В контексте новой тарифной политики также предусмотрено повышение стоимости услуг по транспортировке контейнеров, строительных материалов и порожних железнодорожных вагонов.

В оставшееся до конца 2025 года время Федеральная антимонопольная служба (ФАС) России должна разработать и утвердить новую систему расчёта тарифов на грузовые перевозки для РЖД. В этой системе будет учтена инвестиционная составляющая, необходимая для развития инфраструктуры.

Хотя подробности новой системы тарифов пока не были обнародованы, отраслевые эксперты предполагают, что тарифы для грузоотправителей станут более гибкими и будут учитывать индивидуальные особенности каждого клиента. То есть,

в зависимости от условий транспортировки, таких как путь следования, масса груза и тип транспортного средства, клиент будет получать индивидуальный тариф. Это будет обеспечиваться, скорее всего, за счёт дополнительных элементов к базовому тарифу.

Литература

1. Грузовые ж/д тарифы на 2025 году вырастут с 1 декабря на 13,8% — проект приказа ФАС. [Электронный ресурс]. URL: <https://company.rzd.ru/ru/9401/page/78314?id=219714&ysclid=m7lr0jorum705575205> (дата обращения 28.02.2025).
2. Журавский Д. Заметки о тарифе на перевозку пассажиров и товаров и вообще о коммерческой части предприятия железных дорог. СПб., 1864. 56 с.
3. Максим Решетников: важно обеспечить добавленную стоимость в экономике за счёт эффективных железнодорожных перевозок. [Электронный ресурс]. URL: https://www.economy.gov.ru/material/news/maksim_reshetnikov_vazhno_obespechit_dobavlennoyu_stoimost_v_ekonomike_za_schyot_effektivnyh_zheleznodorozhnyh_perevozok.html?ysclid=m7vd756vq688758507 (дата обращения 28.02.2025).
4. Матюшин Л.Н. Тарифная политика на железнодорожном транспорте России: учебное пособие. М.: ФГБУ ДПО «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте», 2021. 208 с.
5. Новая тарифная система РЖД должна заработать с 1 января 2026 года. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.infranews.ru/novosti/66902-novaya-tarifnaya-sistema-rzhd-dolzha-zarabotat-s-1-yanvarya-2026-goda> (дата обращения 28.02.2025).
6. Правительство одобрило переход на новые тарифы железнодорожных перевозок с 2026 года. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.interfax.ru/russia/684827> (дата обращения 28.02.2025).
7. Савчук В. Решения о новом прейскуранте на железнодорожном транспорте необходимо принимать с широко открытыми глазами. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.rzd-partner.ru/zhdtransport/opinions/resheniya-o-novom-preyskurante-na-zheleznodorozhnom-transporte-neobkhodimo-prinimat-s-shiroko-otkryt/> (дата обращения 26.02.2025).
8. Синев А.Н. Новый Прейскурант № 10-01 или новая система государственного регулирования (О необходимости системного подхода в решении отраслевых проблем)? [Электронный ресурс]. URL: https://www.elibrary.ru/download/elibrary_32259987_15528542.pdf (дата обращения 26.02.2025).
9. Обзор работы грузового железнодорожного транспорта за 12 месяцев 2024 г. [Электронный ресурс]. URL: <https://railsovet.ru/upload/iblock/4b1/c5ycsgxo60urbhjoiphuiofc0oas9xq5.pdf?ysclid=m7lwoebjcz49944109> (дата обращения 26.02.2025).
10. Хусаинов Ф.И. Ключевые «развилки» на пути к новой тарифной системе РЖД. [Электронный ресурс]. URL: <https://publications.hse.ru/pubs/share/direct/800297212.pdf> (дата обращения 26.02.2025).
11. Хусаинов Ф. Новые тарифные решения: рост тарифов и изменение принципов формирования тарифной базы. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.rzd-partner.ru/kolonka-eksperta/novye-tarifnye-resheniya-rost-tarifov-i-izmenenie-printsipov-formirovaniya-tarifnoy-bazy> (дата обращения 26.02.2025).
12. Хусаинов Ф. Телега и лошадь меняются местами. РЖД фактически забирает у ФАС функцию по регулированию железнодорожных тарифов. [Электронный ресурс]. URL: <https://vgudok.com/tarifnye-voyny/telega-i-loshad-menyayutsya-mestami-rzhd-fakticheski-zabiraet-u-fas-funktsiyu-po> (дата обращения 26.02.2025).

13. Экономические исследования железнодорожного комплекса и их практическое значение: сборник научных трудов / под ред. О.Ф. Мирошниченко. М.: ВНИИЖТ, 2019. 210 с.

Дата поступления статьи в редакцию: 06.03.2025

Дата принятия статьи в печать: 27.03.2025