Современные проблемы регулирования тарифов на грузовые железнодорожные перевозки

*Коваль Кристина Андреевна* - *студентка, кафедра «Экономика транспорта», Петербургский Государственный Университет Путей Сообщения Императора Александра I, г. Санкт-Петербург*

*Аннотация: Рассматриваются проблемы «узких» мест на железнодорожном транспорте. Приводится методика расчета стоимости на грузовые железнодорожные перевозки.*

*Ключевые слова: грузовой железнодорожный тариф, инфляция, «узкие» места.*

На сегодняшний день основная проблема железнодорожной отрасли такая же, как и у всей российской экономики, - недостаток инвестиций. По мнению руководства компании, ОАО «РЖД» не может собственными силами модернизировать и расширять железную дорогу, если ей не будет помогать в этом государство.

В последние годы наблюдается тенденция роста протяженности участков с ограничениями, однако темпы роста постепенно снижаются.

В настоящее время протяженность участков с ограничениями пропускных и провозных способностей составляет около 8,4 тыс. км - почти 10% всей протяженности железнодорожной сети ОАО "РЖД" – это «узкие места» инфраструктуры, которые оказывают влияние на результаты работы железной дороги.

В случае сохранения объема финансирования реконструкции и модернизации инфраструктуры на текущем уровне, протяженность "узких мест" на железнодорожной сети РФ к 2020 году может составить около 19,2 тыс. км. [1]

Для решения задач реконструкции и модернизации ОАО «РЖД» требуется не только поддержка государства, но и утверждение тарифов, превышающих уровень инфляции на три процентных пункта. По оценкам Центра стратегических разработок, из-за этого ВВП России к 2018 году недополучит 0,8%, к 2020-му — уже 1%. В тоже время, если ограничить рост тарифов РЖД темпами инфляции, то накопленные потери ВВП России до 2020 года могут составить от 5,5 до 6,4 трлн. рублей[[1]](#footnote-1). Там же в ЦСР полагают, что одни железнодорожные тарифы не могут служить инструментом решения этой проблемы.

Методика, по которой рассчитывается железнодорожный тариф, опирается на прогнозный показатель инфляции Министерства экономического развития. С 1 января 2016 года Минэкономразвития предложил проиндексировать тарифы на грузовые железнодорожные перевозки на 9%, без субсидий ОАО "РЖД". Предыдущие предложения министерства по индексации грузовых тарифов на услуги ОАО "РЖД" составляли 10%.

Ранее ФАС предлагала двухэтапную индексацию – на 5,5% с 1 января и на 4,2% с 1 июля.

Для недопущения избыточного роста транспортных издержек в 2017-2018 годах рост тарифов на грузовые перевозки будет более сдержанным – параметры индексации будут приближены к целевому ориентиру по инфляции на этот период. Целевой прогноз по инфляции на 2017 год – 4,5%, на 2018 год – 4,2%.

При этом потребуется проведение дополнительных мероприятий в части сокращения административных расходов и оптимизации закупок. В этом случае предоставление бюджетной субсидии на финансовую сбалансированность компании не потребуется.

В ОАО «РЖД» считают, что такой тариф является экономически не обоснованным и не отражает реальное соотношение между экономикой производственных отраслей и экономикой железнодорожного транспорта. В 2011 году инвентарный парк был упразднен, и с этого момента грузовые перевозки обеспечиваются железнодорожными операторами, которые платят ОАО «РЖД» за пользование инфраструктурой по тарифам, установленным Федеральной службой тарифов.

Поэтому имеется предложение ряда экспертов ОАО «РЖД» о целесообразности изменения тарифного руководства по расчету железнодорожных тарифов. В 2013 году было предложено установить долгосрочный тариф на 5 лет исходя из формулы «инфляция + 3%». Надбавку предлагали ввести на период до 2018 года, в результате чего дополнительный прирост цен на услуги ОАО «РЖД» должен составить 11,5%. Считается, что этого будет достаточно, чтобы профинансировать модернизацию стратегически значимых участков сети, в частности развитие БАМа и Транссиба[[2]](#footnote-2). Но, железнодорожные тарифы России уже являются «одними из самых высоких в мире». Тем не менее, руководство ОАО «РЖД» требует еще большего их повышения.

Поскольку тарифы по перевозке грузов оказывают существенное влияние на стоимость конечной продукции товаропроизводителей, на величину прибыли предприятий, и в конечном итоге оплачиваются потребителем, рост тарифов напрямую ведет к ускорению инфляционных процессов в экономике. Именно поэтому в 2013 году на Петербургском экономическом форуме Владимир Путин заявил, что у всех естественных монополий тарифы будут индексироваться только по инфляции. Но, к сожалению, такая позиция государства не разрешит проблем, с которыми сегодня сталкиваются железнодорожники.

Из-за продолжительного экономического спада железнодорожная инфраструктура у нас долгое время была недозагружена. Все это время ОАО «РЖД» по разным причинам сохраняло достаточно большие резервы пропускной способности сети, при этом в силу невысокой загрузки всей сети возможностей инвестировать в его развитие, реконструкцию и капитальный ремонт было очень мало. В результате сегодня, когда уровень грузопотока на железнодорожной сети возрастает, многие и без того изношенные и недоинвестированные участки оказались перегруженными из-за избытка парка вагонов и увеличения порожнего пробега вагонов.

В период с 2011 по 2015 год ОАО «РЖД» направила на снятие инфраструктурных ограничений на железнодорожной сети более 700 млрд. рублей, а на сегодняшний день объем инвестиций упал в разы. [4]

Именно собственные средства ОАО «РЖД», получаемые от перевозки грузов и оказания услуг по использованию инфраструктуры, выступают основным источником финансирования инфраструктурного комплекса железных дорог России. Менее значительный вклад осуществляется путем прямой господдержки, а также рыночных займов и выпуска инфраструктурных облигаций.

Невозможно не отметить чудовищный износ локомотивного парка. По некоторым видам локомотивов, например ВЛ-60, ресурс исчерпан на 100%, но средства продолжают работать в виду продления срока службы. Эти электровозы, которые до сих пор используются на Транссибе построенные еще в 60-е годы прошлого века и давно отработали любой нормативный ресурс. [3]

Если взять вариант «инфляция + 3%», то до 2018 года дополнительный рост базовых тарифов ОАО «РЖД» составит 11,5%. Это связано с тем, что в себестоимости большинства грузовладельцев затраты на железнодорожный транспорт не превышают 1,5-2 процента. [3]

В последние годы ОАО «РЖД» теряет большое количество мелких и средних клиентов из-за того, что ряд грузов, все больше и больше перевозится другими видами транспорта. Железнодорожные операторы пытались на это реагировать, снижая свои ставки, но из-за роста тарифа ОАО «РЖД» это не давало ощутимого эффекта.

Список литературы

1. Транспортный портал «Gudok.ru». [Электронный ресурс]: Протяженность «узких мест» на железнодорожной сети РФ к 2020 году может превысить 19 тыс.км.URL: <http://www.gudok.ru/infrastructure/?ID=1338958&sphrase=0> (дата обращения: 15.03.2017).

2. Журнал «Эксперт» №38 (868). 20 сентября 2013. Евгений Огородников, Андрей Горбунов «Монополиям сладкого больше не давать».

3. Журнал «Эксперт» №29(860). 19 июля 2013. Андрей Горбунов «Резервов почти не осталось».

4. Газета «Известия». 03.06.2016. «Недостаток инвестиций к 2020 году удвоит количество «узких» железных дорог.

5. Журнал «Экономика и жизнь». 06.12.2016. «Тариф РЖД на грузоперевозки вырастет на 6%».

1. Информационное агентство «ВостокТелеИнформ». 09.04.2013. «РЖД: Потери ВВП из-за ограничения железнодорожных перевозок в России составят до 6,4 трлн рублей. [↑](#footnote-ref-1)
2. Журнал «Эксперт» №29 (860). 19 июля 2013. Андрей Горбунов «Резервов почти не осталось». [↑](#footnote-ref-2)