

(В связи с требованиями редакции «Бюллетеня транспортной информации» выкладываю сокращённую версию статьи, полный текст доступен на сайте [www.natrans.ru](http://www.natrans.ru))

**УДК 656.23.03**

## **Об изменении железнодорожных грузовых тарифов с 1 ноября 2012 г**

О.В.Лукьянова,  
Председатель Некоммерческого партнерства операторов  
железнодорожного подвижного состава (НП ОЖДПС)

Ф.И. Хусаинов,  
кандидат экономических наук, преподаватель Российской открытой  
академии транспорта МГУПС (РОАТ МИИТ),

С 1 ноября 2012 г. вступает в силу приказ ФСТ от 4 мая 2012 г. №78-Т/1 о внесении очередных изменений и дополнений в Прейскурант № 10-01 (Тарифы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами, Тарифное руководство № 1). Основной задачей этих изменений является унификация тарифа за пробег порожних частных (собственных) полувагонов и универсальных платформ, независимо от класса ранее перевозимого груза.

Но изменение тарификации порожнего пробега не единственный аспект нового приказа. Помимо провозной платы собственно за порожний пробег, немного изменились и тарифы за гружёный пробег а, кроме того, для некоторых видов перевозок изменилось соотношение инфраструктурной<sup>1</sup> и вагонной составляющих в тарифе, что влечёт за собой несколько важных последствий.

В связи с этим, представляется необходимым донести до тех специалистов предприятий-грузоотправителей, которые курируют взаимодействие своих предприятий с операторами подвижного состава, какие изменения в тарифной сфере предстоят с 1 ноября 2012 г. при перевозках в собственных вагонах.

Прежде чем перейти к анализу предстоящих изменений, полагаем небезынтересным, напомнить читателям как изменялся (индексировался) уровень железнодорожных грузовых тарифов, в том числе, по различным направлениям перевозки (во внутригосударственном сообщении, в международном сообщении, в частности, через российские порты и железнодорожные погранпереходы) с момента принятия в 2003 г. действующего Прейскуранта № 10-01 по 2012 год Эти данные приведены в табл. 1.

---

<sup>1</sup> Напомним читателям, что под термином «инфраструктурная составляющая тарифа» в действующем Прейскуранте № 10-01 понимается «сумма платы за использование инфраструктуры и локомотивов РЖД». Но т.к. экономическая природа этих составляющих различается, то, в определённых случаях (в зависимости от контекста) принято разделять инфраструктурную и локомотивную составляющие.

Таблица 1

**Индексация тарифов Прейскуранта № 10-01**

Год	Даты индексации	Общая индексация	в том числе, по направлениям		
			Внутри-российские перевозки	Экспорт и импорт через российские порты	Экспорт и импорт через погран-переходы
2004	с 01.01.2004 г.	1,120	1,120	1,120	1,120
2005	с 01.01.2005 г.	1,080	1,125	1,125	1,000
	с 01.08.2005 г.	1,021	1,054	1,054	1,000
2006	с 01.01.2006 г.	1,075	1,128	1,128	1,000
2007	с 01.01.2007 г.	1,080	1,109	1,109	1,016
2008	с 01.01.2008 г.	1,1109	1,148	1,148	1,000
	с 02.04.2008 г.	1,0101	1,0125	0,0125	1,000
	с 01.07.2008 г.	1,080	1,100	1,100	1,000
2009	с 01.01.2009 г.	1,050	1,050	1,050	1,050
	с 01.07.2009 г.	1,057	1,057	1,057	1,057
2010	с 01.01.2010 г.	1,094	1,094	1,094	1,094
2011	с 01.01.2011 г.	1,080	1,080	1,080	1,080
2012	с 01.01.2012 г.	1,060	1,060	1,060	1,060

В течении всего этого времени неизменным оставалось то, что тарифы за порожний пробег вагона дифференцированы в зависимости от рода и тарифного класса ранее перевозимого груза.

При разработке и согласовании проекта Прейскуранта 10-01 (2002 – 2003 г.г.), а также в течение 2007-2008 г. в ходе внутриотраслевой дискуссии неоднократно высказывалась идея унификации порожнего пробега однотипных вагонов независимо от ранее перевозимого груза. В итоге в марте 2010 г. в Протокол заседания межведомственной комиссии по вопросам реализации структурной реформы на железнодорожном транспорте и в соответствующий План мероприятий на 2010-2011 гг. был внесён пункт о «подготовке предложений по унификации тарифов на порожний пробег собственных (арендованных) грузовых вагонов вне зависимости от класса ранее перевозимого груза». В итоге был подписан соответствующий приказ ФСТ от 04 мая 2012 г. № 78-т/1 "О внесении изменений и дополнений в Прейскурант № 10-01 «Тарифы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами»"<sup>2</sup>.

Рассмотрим основные изменения, которые внесены в Прейскурант № 10-01 этим приказом.

1) Для грузоотправителей грузов 1 тарифного класса вырос тариф на пробег порожних вагонов (например, при перевозке в полувагонах щебня на 1700 км этот рост составит 13 %, а при перевозке угля на 4700 км рост достигает 26 %) , но этот рост частично будет компенсирован небольшим снижением тари-

<sup>2</sup> Зарегистрирован в Минюсте РФ 04.07. 2012 г., регистрационный номер 24789; дата публикации приказа - 11.07.2012 г.

фа за гружёный пробег (от 2 до 9 % в зависимости от груза и расстояния перевозки). В результате суммарные платежи грузоотправителей вырастут, по нашим расчётам примерно на 4 - 8 %.

При перевозках круглого леса на платформах ситуация немного другая – здесь, наоборот, увеличится тариф за гружёный пробег (на 4,0 - 4,8 %), но это увеличение будет компенсировано некоторым снижением (на 9 -11 %) тарифов за порожний пробег. Например, при перевозке лесоматериалов круглых со ст. Чуна до ст. Новосибирск, на расстояние 1316 км, тариф за гружёный пробег вырастет на 4,8 %, а тариф на порожний возврат по тому же маршруту, уменьшится на 11 %. Уменьшение стоимости порожнего пробега в данном случае на 11 % примерно соответствует росту стоимости гружёного на 4,8. В результате суммарные провозные платежи для данной перевозки уменьшатся на 0,4 %. С увеличением дальности перевозки леса суммарные платежи увеличиваются, но несущественно.

2) Для большинства грузов 2 тарифного класса практически ничего не изменилось, за небольшими исключениями, такими, как чугун (груз, относящийся к продукции металлургической промышленности, но в отличие от остальных подобных грузов, принадлежащий не к третьему, а ко второму тарифному классу). Так, при перевозке чугуна из Тулы в Новороссийск, на расстояние 1496 км, небольшое увеличение гружёного пробега – на 4,0 % с лихвой компенсировалось снижением тарифа за возврат порожнего вагона (на 55,2 %) и, в итоге, суммарные провозные платежи уменьшаются на 16,1 %;

3) Для грузов 3 тарифного класса стоимость гружёного пробега выросла (в некоторых случаях рост составит до 4 %), но за счёт существенного снижения стоимости порожнего пробега (для отдельных направлений - трёхкратного), общая тарифная нагрузка так же уменьшится (по отдельным грузам - примерно на 20%). Так, например, при перевозках проката чёрных металлов со ст. Новолипецк на ст. Кавказ, на расстояние 1241 км тариф за гружёный пробег увеличивается на 4 %, а тариф за возврат порожнего вагона уменьшается на 61,6 %; в итоге суммарные провозные платежи снижаются на 17 %. С увеличением расстояния перевозки разрыв между «старым» и «новым» тарифами – увеличивается. Так, при перевозке труб бесшовных со станции Трубная на станцию Ухта на расстояние 2542 км (загрузка труб большого диаметра составляет 30 тонн на вагон) тариф за гружёный пробег увеличивается на те же 4 %, что и в предыдущем примере, но вот тариф за возврат порожнего вагона снижается на 71,9 %. В итоге суммарные провозные платежи снижаются на 24 %.

Разумеется, ещё раз повторимся: речь не идёт о тарифах операторов, речь идёт о ставках инфраструктурной и локомотивной составляющих, заложенных в Прейскуранте № 10-01 для перевозок грузов в частных вагонах и самих частных вагонов в порожнем состоянии.

4) Вследствие указанных в предыдущем пункте изменений для грузов 3 тарифного класса резко изменились доли инфраструктурной и вагонной составляющей в тарифе (произошло уменьшение условной «вагонной» состав-

ляющей и увеличение доли инфраструктурной), при этом для 1 и 2 класса изменения этих составляющих незначительны. Таким образом, вывод следующий: для грузоотправителей, отправляющих грузы 1 и 2 тарифных классов, изменения не так существенны, как для грузоотправителей грузов 3 класса, для которых условная (расчётная) тарифная нагрузка снизилась. Данные описанных выше расчётов приведены в табл. 2 - 5.

[Таблицы 2-5 не приводятся]

При этом важно отметить следующее: если рассмотреть отдельно инфраструктурную и вагонную составляющую, то получится, что инфраструктурная составляющая в абсолютных цифрах не уменьшилась и всё снижение тарифов произведено за счёт уменьшения вагонной составляющей. Дело в том, что тарифы на перевозки в так называемом «общем парке»<sup>3</sup> в результате произведённых изменений снижены, тогда как вагонов, тарифицируемых на этих условиях практически не осталось (подробнее об этом – ниже). На 1 июля 2012 г. всего в России 1,1 млн. единиц вагонов, в том числе, вагонов, принадлежащих непосредственно «РЖД» (без учёта парков дочерних и зависимых компаний) - 65,9 тыс. единиц (или 5,9 %), а из них полувагонов 10,9 тыс. единиц (то есть, 0,98 %). Кроме того, объём перевозок в полувагонах, принадлежащих «РЖД» и тарифицируемых по тарифам для полувагонов общего парка так же составляет около 1 % от всех железнодорожных перевозок в России.

Следствием этого решения стало изменение соотношения инфраструктурной и вагонной составляющей в тарифе (см. табл. 5), поскольку вагонная составляющая может быть рассчитана как разность тарифа в вагоне общего парка и тарифа для перевозки груза в собственном (приватном) вагоне, который не включает вагонную составляющую.

И если для грузов 1 и 2 тарифных классов изменения соотношения вагонной и инфраструктурной составляющих либо осталось тем же, либо изменилось несущественно – в пределах 1 - 3 процентных пунктов, то для грузов третьего тарифного класса – ситуация иная.

Например, рассмотрим упомянутую перевозку проката чёрных металлов со ст. Новоліпецк на ст. Кавказ. Провозные платежи по действующей ныне редакции Прейскуранта № 10-01 состоят из инфраструктурной составляющей (60853 руб.) и вагонной составляющей (29 380 руб.), то есть, соотносятся как 67,4 % к 32,6 %. В ноябре инфраструктурная составляющая вырастет (она составит 63287 руб.), а вагонная составляющая уменьшится и составит 16507 руб. В результате указанное соотношение составит 79,3 % к 20,7 %.

Изменение вагонной составляющей связано, в том числе, с изменением самого принципа тарификации для универсальных полувагонов и платформ общего парка с заменой тарифных схем групп «И» (инфраструктурная + локомотивная составляющие) и «В» (вагонная составляющая), применявшихся

<sup>3</sup> Согласно п.1.7. Прейскуранта № 10-01, «тариф на перевозку грузов в общем парке вагонов применяется к вагону принадлежности «РЖД», железных дорог государств-участников СНГ, Латвийской республики, Литовской республики и Эстонской республики...»

ранее для вагонов общего парка, на тарифные схемы № 8, 9, 25, применяемые для тарификации перевозок грузов в собственных вагонах и порожних собственных вагонов.

В действующем Прейскуранте № 10-01 п 2.4.1.5. выглядит следующим образом:

*«2.4.1.5. По расчетным таблицам, приведенным в части 2 настоящего Тарифного руководства, определяется плата:*

*для универсальных и специализированных вагонов, включая вагоны-термосы, цистерн общего парка повагонными, групповыми, маршрутными отправлениями (кроме перевозок грузов в рефрижераторных вагонах, на транспортерах и негабаритных грузов), порожних специализированных контейнеров повагонными отправлениями в вагонах общего парка, вагонов общего парка с собственным (арендованным) локомотивом - как сумма платы за использование инфраструктуры и локомотивов РЖД (тариф группы И, умноженный на поправочные коэффициенты, установленные настоящим Тарифным руководством и исключительными тарифами) и платы за использование вагонов общего парка (тариф группы В, умноженный на коэффициенты для ИВ-термосов, багажных вагонов пассажирского парка, приписных вагонов, линий узкой колеи);*

*для собственных (арендованных) вагонов повагонными, групповыми, маршрутными отправлениями, мелкими, контейнерными отправлениями (в универсальных, специализированных, термических контейнерах), рефрижераторных вагонов, транспортеров и негабаритных грузов - как произведение единой платы и поправочных коэффициентов, установленных настоящим Тарифным руководством и исключительными тарифами» [1].*

Но с 1 ноября 2012 г. этот пункт в соответствии с Приказом ФСТ от 04 мая 2012 г. № 78-т/1 будет выглядеть так:

*«2.4.1.5. По расчетным таблицам, приведенным в части II настоящего Тарифного руководства, определяется плата:*

*для универсальных полувагонов и платформ, а также специализированных платформ для лесоматериалов с длиной по осям сцепления автосцепок менее 19,6 метров общего парка повагонными, групповыми, маршрутными отправлениями - как сумма:*

*- платы за использование инфраструктуры и локомотивов РЖД в грузёном рейсе, определяемой умножением базовой ставки тарифной схемы №№ 8 или 9 (в зависимости от типа подвижного состава) на поправочные коэффициенты, установленные настоящим Тарифным руководством и исключительными тарифами;*

*- платы за использование инфраструктуры и локомотивов РЖД в порожнем рейсе определяемой умножением базовой ставки тарифной схемы № 25 за расстояние перевозки, соответствующее 60% от груженого рейса, на поправочные коэффициенты, установленные настоящим Тарифным руководством для расстояния, соответствующего 60% от груженого рейса;*

- платы за использование вагонов общего парка (тариф группы В, умноженный на дополнительные коэффициенты в случаях, предусмотренных настоящим Тарифным руководством, - для приписных вагонов и линий узкой колеи) за расстояние перевозки в грузёном рейсе; (...)» [2].

Таким образом, регулятор снизил вагонную составляющую тарифа в том сегменте (перевозки грузов 3 класса), где перевозки осуществляются преимущественно приватным подвижным составом.

В результате при заключении соглашения о ценах между грузоотправителями и операторами может возникнуть некоторая путаница. Дело в том, что некоторые из грузоотправителей оценивают уровень тарифа, отталкиваясь от уровня тарифа в общем парке, а не от стоимости перевозок в собственных вагонах, в которых фактически осуществляются их перевозки. Грузоотправители могут ожидать, что теперь тарифы должны снизиться и если даже предлагаемый им тариф будет тем же, что и раньше – они будут возмущаться: «как же так, тариф в общем парке снизился, а почему тариф для нас не уменьшился в той же пропорции?» Например, при упомянутой перевозке ст. Новоліпецк – ст. Кавказ, если абстрагироваться от порожнего пробега, и рассматривать только грузёный, может возникнуть такая ситуация: тариф общего парка на этом маршруте снижен на 12 % и грузоотправитель хочет, чтобы его транспортные расходы (с учётом тарифа, выставленного ему оператором) так же снизились на 12 %. При этом тариф за аналогичную грузёную перевозку в приватном вагоне – вырос на 4,0 %, и оператор хочет повысить свою ставку пропорционально на 4 %. При этом и грузоотправитель и оператор понимают, что т.к. вагонов, принадлежащих непосредственно «РЖД» (перевозки в которых тарифицируются, как перевозки в вагонах общего) – практически нет<sup>4</sup>, и формально верное утверждение о снижении тарифа на 12 % представляет собою большое лукавство.

Что бы избежать подобных ситуаций, участникам перевозочного процесса, по-видимому, придётся выработать иные механизмы формирования уровня цен, чем привязка тарифа к преysкурантным тарифам для общего парка. Причём, если грузоотправитель использует кольцевые маршруты, то с учётом снижения стоимости порожнего пробега он ещё как-то может привязывать динамику своих планируемых платежей к динамике тарифов за перевозки в приватном парке, согласно Преysкуранту, пусть и довольно условно. А вот для грузоотправителей, отгружающих свою продукцию в различные направления, без использования кольцевых логистических схем, проблема формирования цены усложняется.

---

<sup>4</sup> Вопрос о возможности/обязанности перевозчика предоставлять вагоны на правах вагонов общего парка по заявкам, в которых указано «парк перевозчика» путём привлечения вагонов других собственников, в т.ч. дочерних и зависимых компаний в настоящей статье не рассматривается. Вместе с тем, необходимо отметить, что согласно постановлению Правительства РФ № 1051 от 20.12.2011 г. «использование привлечённых вагонов осуществляется на условиях аналогичных условиям использования вагонов общего парка, с учётом особого порядка ценообразования...» Под особым порядком ценообразования в данном случае понимается применение коэффициентов (0,7-1,1) к тарифам общего парка.

Возможно, в таких случаях грузоотправители совместно с операторами выберут один из следующих механизмов формирования ценовых параметров перевозки:

- отталкиваясь от динамики уровня инфраструктурной составляющей в тарифе для вагона общего парка или (что фактически эквивалентно) от тарифа за гружёный пробег частного вагона;
- отталкиваясь от динамики среднесуточной доходности вагона;
- вообще, не учитывая эту тарифную динамику, отталкиваясь от динамики цен на перевозимый груз и конъюнктуру рынка соответствующего товара.

Последний вариант наиболее сложен, так как требует непрерывного мониторинга и маркетинговых исследований конъюнктуры соответствующего рынка. Впрочем, некоторые операторы уже сегодня работают именно так. Кроме того, последний вариант (то есть, переход от условно-нормативного ценообразования к маркетинговому ценообразованию) будет постепенно способствовать большей открытости ценовой политики операторов, повышению её прозрачности.

Теперь несколько слов о самой идее унификации тарифа за порожний пробег. Подобная унификация нам представляется абсолютно правильным решением, поскольку она существенно упрощает для всех участников перевозочного процесса организацию передислокации вагонов из под выгрузки грузов 2 и 3 классов, снижает непроизводительные простои вагонов и создаёт стимулы для сокращения как простоев в ожидании грузов необходимого класса, так и потери времени на различного рода способы «отмывки»<sup>5</sup> порожнего пробега, которые существенно замедляли оборачиваемость вагона. Подобные потери времени, по разным оценкам составляют от 4 до 5 суток. На эту величину время непроизводительного использования вагона сократится.

Вместе с тем, существовавшая ранее прогрессия тарифных ставок на сверхдальние расстояния служила механизмом дестимулирования излишнего перепробега вагонов в порожнем состоянии, и её ликвидация может привести к росту порожнего пробега.

Какой из этих двух противоположно направленных факторов будет оказывать более сильное влияние, сейчас сказать трудно. Тем более, что предстоящие изменения тарифов радикально изменят существующие логистические схемы операторов. Но, вероятнее всего, выигрыш от сокращения непроизводительного использования вагонов, связанного с «отмывкой» порожнего пробега и сопутствующими простоями, превысит те потери, которые иногда будут возникать на отдельных направлениях в связи с ростом дальности подешевшего порожнего пробега.

Ещё один важный потенциально негативный момент связан с идеей предоставления вагонов «собственных привлеченных» (парка ВСП), которые

<sup>5</sup> Под «отмывкой» порожнего пробега понимают такую схему работы, при которой собственник вагона (или оператор) после выгрузки грузов второго и третьего классов осуществляет кратковременную (как правило) перевозку грузов первого класса с целью избежать уплаты более высокого уровня тарифов за последующую перевозку (возврат) порожнего вагона.

в соответствии с постановлением Правительства РФ от 20.12.2011 № 1051 оперируются ОАО «РЖД» по тарифам, предусмотренным для общего парка РЖД. В настоящее время тарифообразование на парк ВСП в той или иной степени построено на привязке к тарифу общего парка с некоторым коэффициентом (например, тариф общего парка плюс 10 процентов). Кроме того, если вагоны ВСП не доступны «напрямую», то, зачастую грузоотправитель обращается в некоторые посреднические компании, которые имеют возможность «доступа» к парку ВСП<sup>6</sup>.

Некоторое время назад была высказана идея полностью перейти на тарифы общего парка при перевозках в парке ВСП.

Такое положение – наличие одновременно на одном рынке рыночного и нерыночного секторов – порождает ряд экономических проблем.

Первая и самая очевидная проблема заключается в том, что в условиях, когда одна и та же услуга продаётся по рыночным ценам в одном сегменте и по нерыночным – в другом, в нерыночном сегменте возникает «очередь» за излишне дешёвой услугой, и эту услугу получает не тот экономический субъект, который в ней на самом деле более всего нуждается, а тот, кто в силу тех или иных причин находится ближе к лицам «распределяющим» эту услугу.

Вторая проблема – на первый взгляд не так заметна. Но она является самой важной. Если цена перестаёт быть механизмом балансировки спроса и предложения, то тем самым, в систему цен вносятся «помехи», которые искажают ценовые сигналы для участников рынка. И тогда превышение спроса над предложением по какой-то услуге (например, какому-то подвижному составу) вместо того, чтоб быть стимулом для ликвидации дефицита и приводить к увеличению предложения – наоборот – «запирает» этот ценовой сигнал, не позволяя ему дойти от покупателя к продавцу. В итоге это приводит к тому, что дефицит не сокращается, а иногда – просто усугубляется.

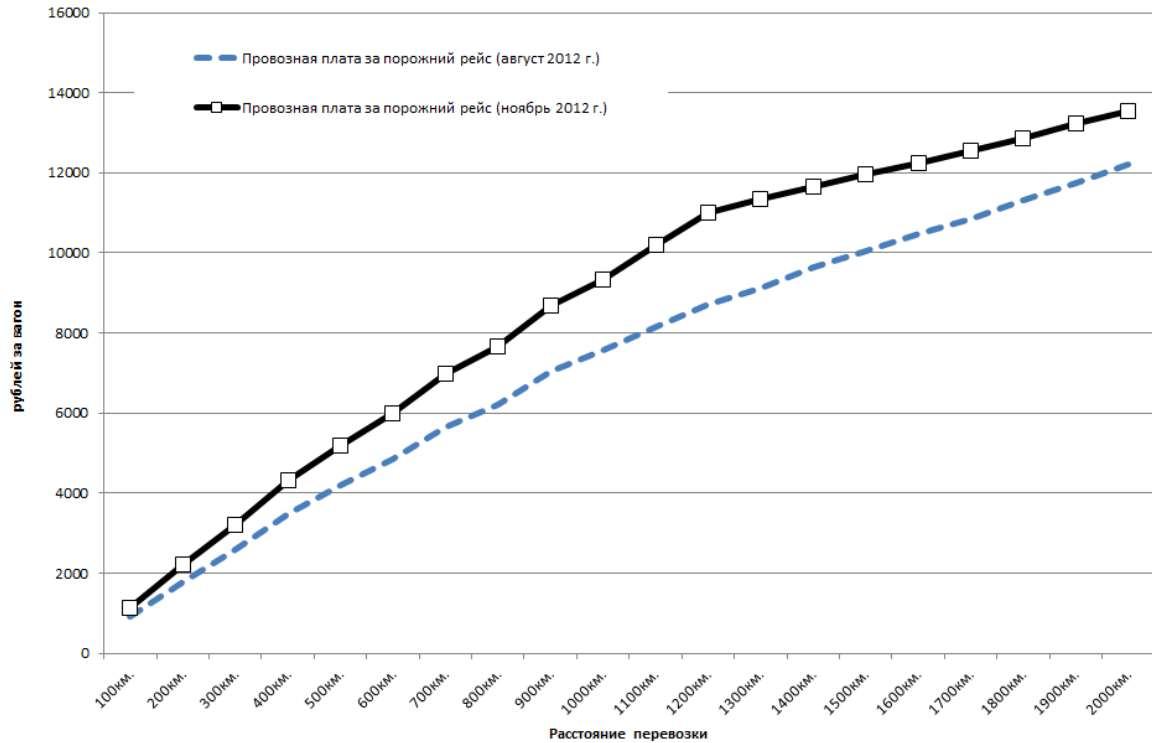
В результате, вместо стандартного рыночного сигнала, который увеличивает предложение на рынке, существование такого сегмента как парк «ВСП» консервирует дефицит. Этого могут не видеть отдельные конкретные грузоотправители, для которых существует лишь краткосрочная выгода (в текущем месяце) в виде некоторого снижения тарифа для парка, поданного с барского плеча железной дороги. Но это очевидно всем участникам рынка, рассчитывающим на работу в долгосрочной перспективе.

Выше уже было упомянуто о том, что разрыв между уровнями «старого» и «нового» тарифа на порожний пробег увеличивается с ростом дальности перевозки. Изменение тарифа за гружёный и порожний пробег в зависимости от расстояния перевозки для грузов первого и третьего тарифного классов иллюстрируют рис. 1 - 4.

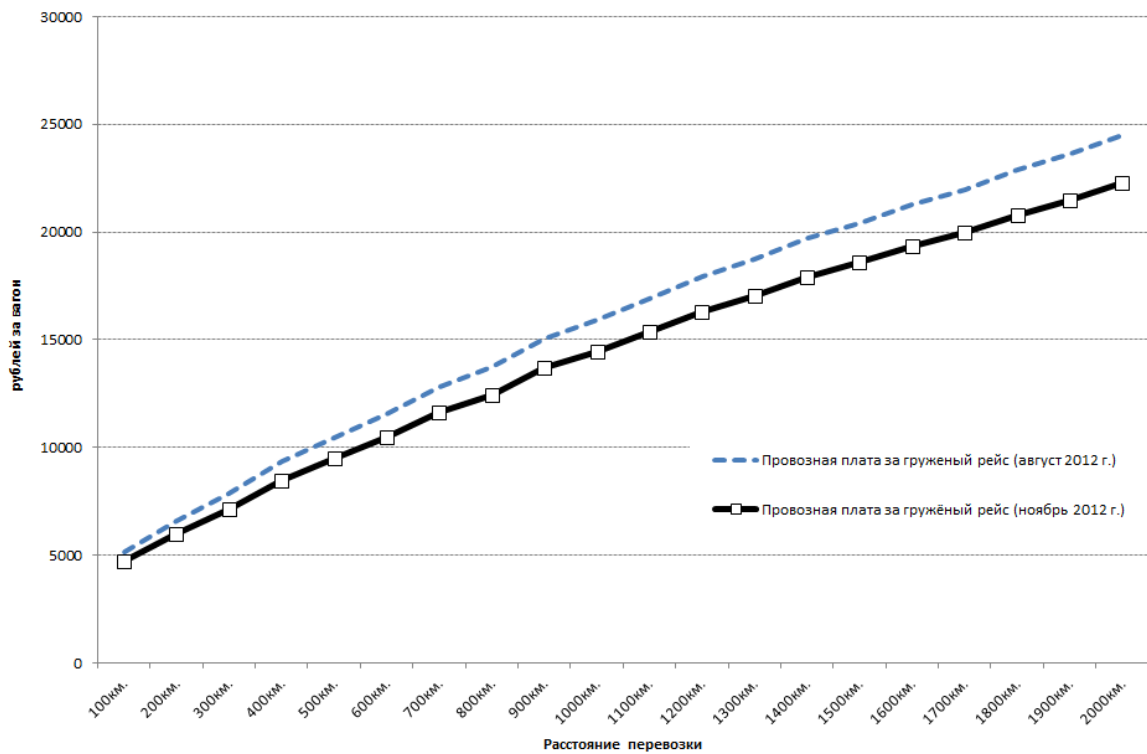
---

<sup>6</sup> Информацию о подобной практике, см. например, здесь: <http://www.rzd-partner.ru/interview/2012/08/10/379920.html>

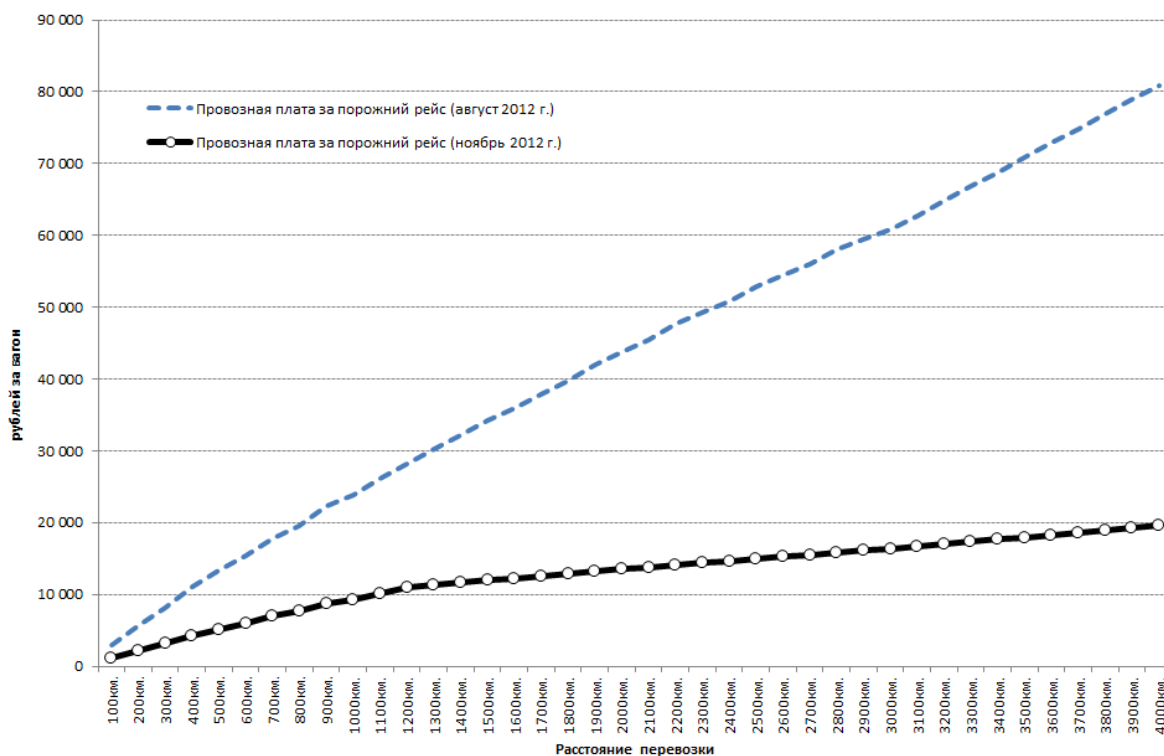




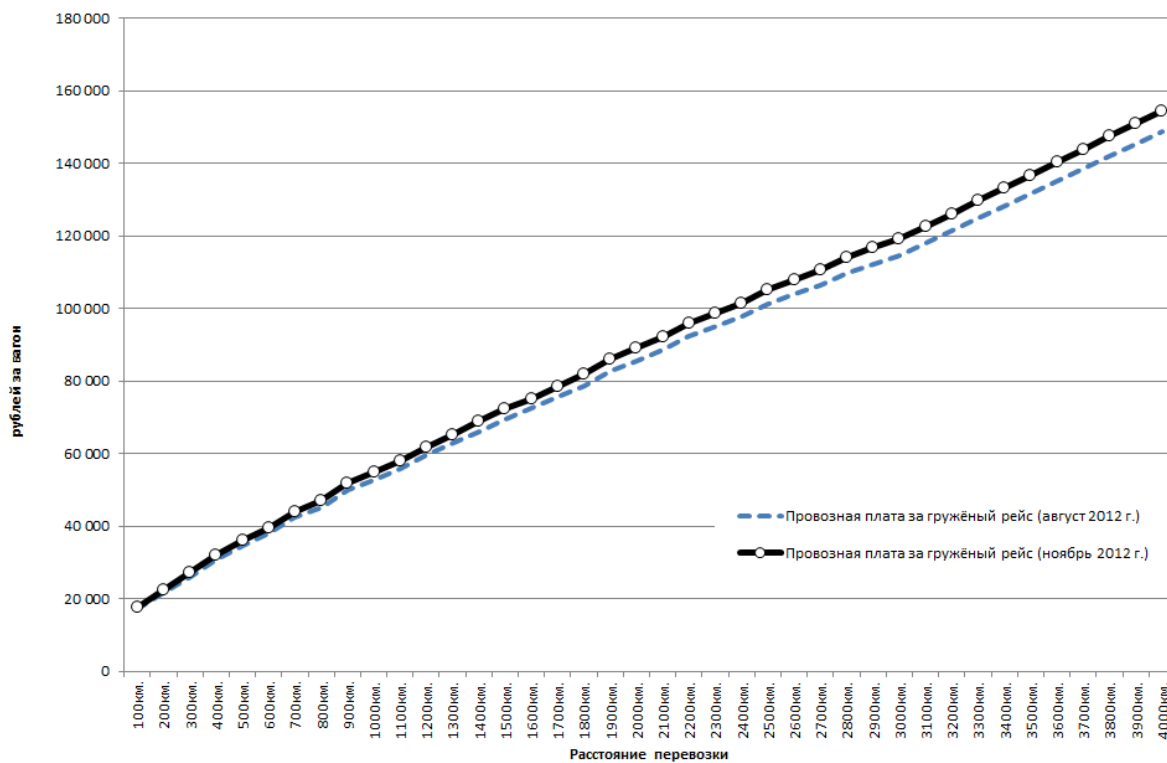
**Рис. 1. Зависимость провозных плат за порожний пробег собственного полувагона при перевозке из-под груза 1 тарифного класса (щебня) от расстояния перевозки, руб/вагон**



**Рис. 2. Зависимость провозных плат за грузёный пробег собственного полувагона при перевозке груза 1 тарифного класса (щебня) от расстояния перевозки, руб/вагон**



**Рис.3. Зависимость провозных плат за порожний пробег собственного полувагона при перевозке груза 3 тарифного класса (сталь) от расстояния перевозки, руб/вагон**



**Рис. 4. Зависимость провозных плат за гружёный пробег собственного полувагона при перевозке груза 3 тарифного класса (стали) от расстояния перевозки, руб/вагон**

Из рис. 1 видно, что темп удорожания тарифа с увеличением расстояния (за пробег порожних вагонов из-под грузов первого тарифного класса) имеет ярко выраженный «перелом» на расстоянии перевозки в 1200 км. В дальнейшем – наклон кривой становится более пологим. Учитывая, что перевозки строительных грузов (например, щебня) редко осуществляются на расстояния, сильно превышающие 1200 км, а перевозки таких грузов первого класса, как уголь, как правило, превышают этот порог, можно сделать вывод, что регулятор предпочёл частично перераспределить тарифное бремя с грузоотправителей угля на грузоотправителей строительных грузов.

Кроме того, рис.3. прекрасно иллюстрирует снижение тарифной нагрузки при перевозке порожних вагонов из-под грузов третьего тарифного класса на дальние и сверхдальние расстояния.

Подводя итог, можно сформулировать следующую оценку проведенных изменений. Унификация тарифов на порожний пробег позволит существенно облегчить (прежде всего – операторам), построение эффективных логистических схем: поскольку исчезает необходимость после выгрузки грузов второго и третьего классов тратить 4 - 5 суток на кратковременную перевозку грузов первого класса с целью избежать уплаты более высокого уровня тарифов (подобная схема работы, как уже было отмечено получила название «отмывка порожнего пробега»), то, в конечном счёте, это должно положительно сказаться на использовании подвижного состава.

Учитывая значительную дегрессию ставок на дальние и сверхдальние расстояния (по сравнению с ныне действующими тарифами) возможно дополнительное увеличение порожнего пробега вагонов.

Вместе с тем, полагаем, что в итоге, некоторые негативные последствия проведённой унификации с лихвой будут компенсированы перечисленными положительными последствиями.

### Литература

1. Прейскурант № 10-01. Тарифы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами» (Тарифное руководство № 1).
2. Приказ ФСТ от 04 мая 2012 г. № 78-т/1 "О внесении изменений и дополнений в Прейскурант № 10-01 «Тарифы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами»" [<http://www.fstrf.ru/docs/transport/330>].

Опубликовано:

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