

Хусаинов Ф.И.,
канд. экон. наук, доцент РОАТ МИИТ

Очерки истории железнодорожных тарифов

Вплоть до конца 2012 года тарифы ОАО «РЖД» на грузовые перевозки (инфраструктурная составляющая) жёстко регулировались государством. Единственной «лазейкой», с помощью которой можно было осуществлять «гибкую подстройку» под рынок был механизм т.н. «исключительных тарифов», устанавливаемых для каких-то отдельных сегментов рынка.

Но с 2013 года «РЖД» получило мощный рыночный инструмент – «тарифный коридор». Что это такое и как его применяют – об этом наш очередной очерк.

Очерк 19. Новация 2013 г.: "тарифный коридор"

Ценовые пределы

«РЖД» давно обращалось к регуляторам с просьбами о том, что громоздкую систему регулирования тарифов необходимо сделать более гибкой. Например, разрешить самому «РЖД» изменять уровень своих тарифов в некоторых «ценовых пределах» или в рамках «ценового коридора».

В итоге ФСТ был выпущен документ «Правила и условия применения (установления, изменения) уровня тарифов на услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов в рамках ценовых пределов (максимального и минимального уровней)» (утверждён Приказом ФСТ от 18 декабря 2012 г. № 398-т/3), который разрешал «РЖД» самостоятельно изменять тариф в установленных пределах и описал порядок и условия этого изменения.

Приказом ФСТ от 21 декабря 2012 г. № 423-т/3 были установлены сами «ценовые пределы». Провозные платы стало можно изменять в диапазоне от минус 13 % до плюс 13 % (а точнее от уровня 0,872 до уровня 1,134) к тарифу Прейскуранта № 10-01.

Изначально применение «ценового коридора» (так стали называть «ценовые пределы» в экспертном сообществе) носило локальный характер и не становилось объектом пристального внимания СМИ и исследователей. Но ружьё, висящее на стене должно было рано или поздно выстрелить и кого-то задеть. Так и произошло.

Как применяли "тарифный коридор"

Накануне новогодних праздников, в тихий субботний день 27 декабря 2014 г. Правление ОАО «РЖД» внезапно принимает решение, которое публикуется в газете "Гудок" совсем «под занавес» уходящего года - 29 декабря 2014 г.

В соответствии с этим решением, помимо индексации (увеличения) на 10 % тарифов «для всех» грузов и направлений, для экспортных перевозок добавляется рост ещё на 13,4 %. Таким образом, рост тарифов РЖД в 2015 г. составил для экспортных перевозок + 24,74 % относительно уровня 2014 г. (забегая вперёд отметим, что чуть позже, для угольщиков вышло послабление – рост в + 13,4 % условно-досрочно заменили на +1,3 %)

И именно это повышение стало детонатором дискуссии а правилах применения тарифного коридора.

«Финт ушами» заключается в том, как было проведено повышение в рамках тарифного коридора.

Следите за руками: сначала, в декабре 2013 г. было решение Правления РЖД, в котором, в п.1.1. (вопрос №1, п.1) ко всем тарифам на экспорт был применен повышающий коэффициент 1,134, а в п.1.2. (вопрос № 1, п.2) - ко всем грузам кроме нескольких нефтеналивных позиций (дизельное топливо, газы энергетические, газовый конденсат etc) был применён коэффициент 0,882. Применение последовательно этих двух коэффициентов дало сохранение существующего уровня тарифов ($1,134 \cdot 0,882 = 1,00$). Таким образом, результатом того решения было сохранение тарифов, их «не повышение».

Спустя некоторое время, новым решением Правления ОАО "РЖД" (от 27.12.2014 г) был отменён второй из двух коэффициентов (понижающий - 0,882) и в итоге получилось повышение на 13,4 %. Таким образом, мы получили повышение с 29 января 2015 г. экспортных тарифов, которое технически было сделано в форме отмены понижающего коэффициента. Разумеется, полной демагогией является формулировка «мы не повышаем тариф, мы отменяем понижающий коэффициент», поскольку предыдущего понижения тоже не было, коэффициент существует не в безвоздушном пространстве, а в совокупности с другими коэффициентами, в т.ч. теми, которые их дезавуируют.

Итак, имело место повышение тарифа. То, что могло стоить 100 рублей, стало стоить 113 руб. 40 копеек. Или, если говорить про экспортные перевозки, то можно написать так: то, что в прошлом году стоило 100 рублей стало стоить 124 руб. 74 коп. (В этом контексте забавно выглядела бы формулировка РЖД, почти по Оруэллу - "то, что стоило 100 руб, стало стоить 124 руб, но повышения цен не было")

Согласно приказу ФСТ России, которым утверждены Правила и условия применения "ценового коридора", решение о повышении уровня тарифа может применяться только в случаях, перечисленных в пунктах 15.1-15.7 этого приказа.

И вот здесь начинается самое интересное.

Как обосновывали "тарифный коридор"

На заседании межведомственной рабочей группы по вопросам развития железнодорожного транспорта представители «РЖД» мотивировали необходимость повышения тарифов ростом курса доллара.

Но спустя какое-то время оказалось, что официально направленное в ФСТ обоснование базируется на совсем других аргументах. Повышение тарифа, которое произвело «РЖД» осуществлено со ссылкой на п. 15.4. указанного приказа ФСТ (приказ об утверждении "Правил и условий применения (установления, изменения) уровня тарифов на услуги жд транспорта по перевозке грузов в рамках ценовых пределов..."), в котором говорится, что основанием для повышения тарифов может быть «ограничение пропускной способности на отдельных участках железнодорожного транспорта общего пользования». Т.е. «РЖД» как бы «подмигивая» регуляторам говорит, что истинная причина одна, но т.к. юридически корректно осуществить такое повышение невозможно, то формально мы повышаем по другой причине – из-за внезапно возникшего 29 января 2015 г. дефицита инфраструктуры.

Подобные «перемигивания» между «РЖД» и регуляторами, представляется, должны вызвать некоторые вопросы. Получается, что регулятор существует не для регулирования монополии, а для того, что бы помогать ей «обходить» закон, нарушая дух и цель закона ?

Кроме того, даже если бы «РЖД» сразу бы ссылалось на п.15.4. и не делало такой хитроумный финт, возникает другой вопрос. В том же пункте приказа имеются условия, при которых такое повышение допустимо. Во-первых, повышение тарифа допустимо, если коэффициент использования пропускных способностей инфраструктуры превышает определённый уровень (на двухпутных линиях – 0,91, на однопутных – 0,85, на участках с двухпутными вставками – 0,87). Во-вторых, такое повышение тарифа допустимо только при наличии альтернативных маршрутов доставки грузов. Выполняются ли эти два условия? У многих участников рынка возникли сомнения, т.к. ряд экспортных направлений работают без «пробок», а тариф повышен на все направления без учёта загрузки, а, кроме того, для целого ряда экспортных перевозок железная дорога фактически является безальтернативным видом транспорта.

Любопытный диалог произошёл по этому поводу между представителем "РЖД" и грузоотправителем на одном из обсуждений тарифного новшества:

Грузоотправитель: Но ведь в приказе ФСТ сказано, что такое повышение возможно лишь при наличии альтернативных маршрутов доставки грузов, а никакого альтернативного способа, кроме как по железной дороге, например для перевозки угля на Дальний восток, нет.

Представитель РЖД: Ну, теоретически ведь есть авиационный транспорт, что вам мешает возить уголь самолётами?

Грузоотправитель: Ну, это просто смешно.

Представитель РЖД: Смешно или не смешно, но формально само наличие на этом направлении авиации, позволяет нам, если буквально читать Правила, утверждённое ФСТ, повышать тариф. В правилах же не сказано - можно этими альтернативами воспользоваться или нет. Там сказано "наличие" альтернативы. Она есть.

Грузоотправитель: Второй вопрос - повышение тарифа по п.15.4. возможно, только при наличии утверждённой субъектом регулирования программы развития пропускной способности участка. То есть в нормативном акте предполагается, что подобное повышение может осуществляться не для просто повышения доходов от экспорта, а для того, что бы полученные дополнительные доходы были направлены на развитие соответствующих участков инфраструктуры. Есть ли по всем экспортным участкам такая программа развития?

Представитель РЖД: Да, все участки внесены в программу.

Грузоотправитель: Но на это не заложены деньги, значит этого развития инфраструктуры не произойдет.

Представитель РЖД: А в правилах и не сказано, что мы должны развивать эти участки, там сказано лишь, что должна быть программа развития. Она есть. Формально - мы все правила соблюдали.

Грузоотправитель: Вы, формально соблюдая букву, нарушаете дух, логику и смысл документа.

Представитель РЖД: Я выполняю то, что написано в Правилах

Вместе с тем, из всего сказанного не нужно делать вывод, что сама идея ценовых коридоров неверна. Сам этот механизм должен быть. Вопрос заключается в том, какова процедура и каковы цели принятия соответствующих решений. Возможно, этот кейс заставит транспортное сообщество совместно с регуляторами заняться совершенствованием нормативной базы по применению тарифного коридора.

Опубликовано:

Хусаинов Ф.И. Очерки истории железнодорожных тарифов. Очерк 19. Новация 2013 г.: «тарифный коридор» // РСП-Эксперт. 2015. № 6. С.34-35