

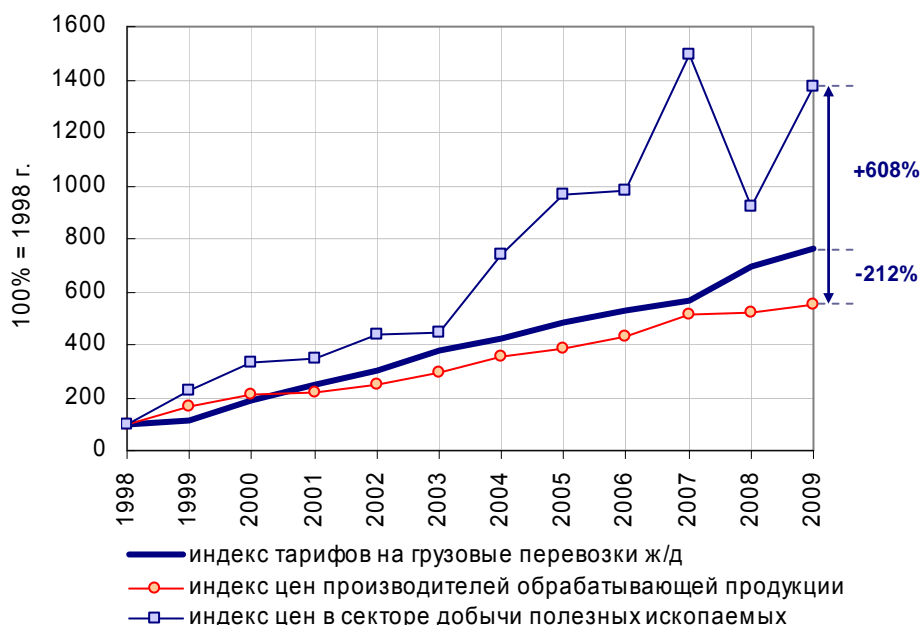
## О МЕТОДИКЕ ИНДЕКСАЦИИ ТАРИФОВ НА ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

Требования РЖД относительно повышения тарифов на 23% в 2012 г. в очередной раз продемонстрировали непрозрачность процесса тарифообразования и необходимость внесения изменений в методику расчета тарифов на грузовые перевозки.

В настоящее время РЖД на основании своих расчетов требует повышения тарифов на грузоперевозки в 2012 г. на 23%. При этом Министерство экономического развития (МЭР) выступает с критикой проведенных РЖД расчетов относительно индексации тарифов на грузоперевозки и считает возможным рост этих тарифов лишь на 7,4%. Текущие споры относительно тарифов показывают, что озвученные еще в прошлом году цели по повышению прозрачности тарифообразования не были достигнуты. В условиях, когда подавляющая часть информации, используемой для расчетов тарифов, не раскрывается, РЖД при существующей методике имеет возможность обосновать практически любое повышение тарифов.

Оправдывая необходимость повышения тарифов, РЖД ссылается на опережающий рост цен в промышленности по сравнению с тарифами на грузовые перевозки, якобы существовавший в последние годы. На этом основании монополия заявляет о необходимости «компенсации» потерь, сложившихся в результате сдерживания роста тарифов. Однако, как показывают данные Росстата, начиная с 2000 г. темпы роста тарифов на грузовые перевозки устойчиво опережают темпы роста цен на продукцию обрабатывающих отраслей российской промышленности (см. график). Таким образом, текущие темпы роста тарифов с точки зрения большинства отраслей промышленности (за исключением добычи полезных ископаемых) являются избыточными и значительно подрывают ценовую конкурентоспособность промышленных предприятий. По отдельным направлениям стоимость транспортировки грузов может быть сопоставима со стоимостью транспортируемой продукции.

**Темпы роста тарифов на грузовые перевозки железнодорожным транспортом  
и темпы роста цен в промышленности в 1998-2009 г.  
(1998 г. = 100%)**



Источник: Росстат

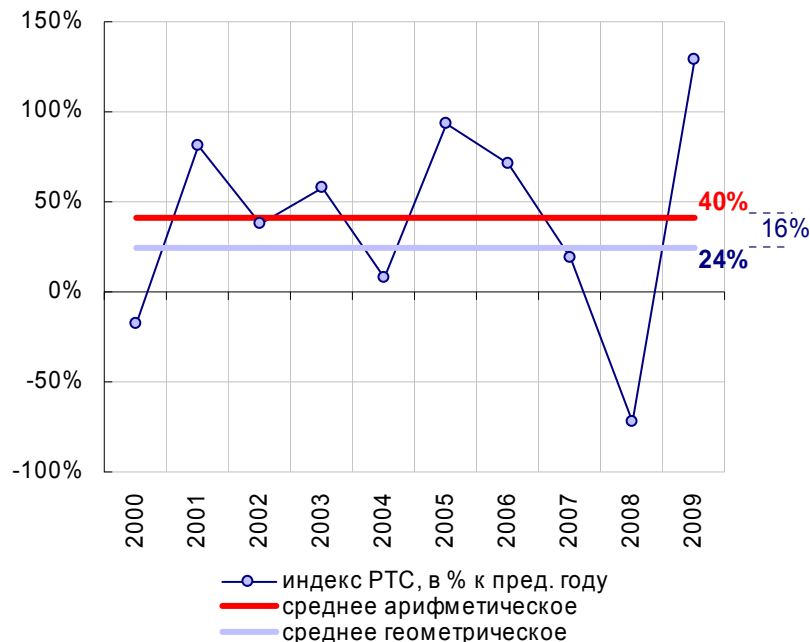
Расчет тарифов на грузоперевозки осуществляется на основе методики<sup>1</sup>, разработанной Федеральной службой по тарифам и принятой в августе 2010 г. Данная методика содержит ряд существенных недостатков, которые ведут к завышенным оценкам индексации тарифов.

**Во-первых, методика предоставляет достаточно широкие возможности по корректировке расчетов при помощи «поправочных коэффициентов».** В Методике указывается, что расчет экономически обоснованных затрат осуществляется на основе прогнозных параметров социально-экономического развития РФ, одобренных Правительством РФ, а также прогнозных темпов изменения различных показателей отрасли железнодорожных перевозок (грузооборота, приведенной транспортной работы и т.д.). При этом источники информации о второй группе прогнозных показателей в Методике не раскрываются, что существенно затрудняет контроль правильности и обоснованности проведенных расчетов. Кроме того, в последних пунктах Методики (21.8.-21.9) в расчет индексации тарифов вводится «дополнительный корректирующий индекс», создающий дополнительные возможности по корректировке всех предыдущих расчетов. Более того, источники информации для этого индекса также не раскрываются.

**Во-вторых, Методикой не проводится разделение на регулируемые и нерегулируемые виды деятельности.** В соответствии с Методикой, в состав «базового капитала», на основании которого определяется нормативная величина прибыли компании и уровень индексации тарифов, включается весь капитал, который будет инвестирован как в регулируемые, так и в нерегулируемые виды деятельности. Таким образом, виды деятельности, которые РЖД осуществляет по нерегулируемым ценам и тарифам, также учитываются при формировании базового капитала.

**В-третьих, в Методике недостаточно четко прописан алгоритм оценки премии за риск инвестирования в собственный капитал (пункт 19.2-19.3 Методики).** При расчете среднерыночной доходности по ценным бумагам в Методике не указан способ расчета среднего значения изменения индекса РТС за последние 10 лет (среднее арифметическое или среднее геометрическое). При этом, как позывает анализ динамики индекса РТС, величина среднерыночной доходности может существенно (более чем в 1,5 раза) различаться в зависимости от метода оценки средней (см. график).

Оценка среднерыночной доходности ценных бумаг в 2000-2009 гг.



Источник: расчеты на основе данных РТС

<sup>1</sup> Приказ ФСТ №198-т/1 «Об утверждении Методики расчета экономически обоснованных затрат и нормативной прибыли, учитываемых при формировании экономически обоснованного индекса к действующему уровню тарифов, сборов и платы на грузовые железнодорожные перевозки»

**Наконец, методика расчета экономически обоснованных затрат не стимулирует РЖД к повышению эффективности.** Согласно пункту 13 Методики, итоговая величина экономически обоснованных затрат корректируется в сторону повышения на величину экономии расходов. Таким образом, если РЖД осуществляет какие-либо мероприятия, которые ведут к снижению расходов монополии в базовом периоде, в следующем расчетном периоде компания увеличивает требуемые затраты на величину экономии. При этом данное правило действует в течение всего срока окупаемости инвестиций, а также в течение 2 лет после окончания периода окупаемости. Следовательно, теоретически при покупке новых вагонов и локомотивов, которые обладают более низким расходом электроэнергии, полученная экономия будет включена в величину экономически обоснованных затрат и заложена в рост тарифов.

При этом нет никаких оснований полагать, что РЖД каким-либо образом учитывает, возможный положительный эффект роста спроса на грузоперевозки (например, при конкуренции с автомобильными перевозками) в результате повышения собственной эффективности.

Необходимо пересмотреть механизм расчета тарифов РЖД, включив в процедуру ежегодного утверждения финансового плана и графика повышения тарифов принятие *целевых индикаторов* развития отрасли железнодорожных перевозок (параметров реализуемых инфраструктурных проектов, соблюдения графика перевозок и т.д.), и ввести ответственность РЖД за выполнение принятых на себя обязательств. Кроме того, необходимо повысить требования к *раскрытию информации*, используемой для расчетов индексации тарифов, и публиковать данную информацию в открытом доступе на сайте ФСТ. При расчете тарифов требуется также провести четкое разделение между регулируемыми и нерегулируемыми видами деятельности для расчета «базового капитала».