

ИСТОРИЯ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА

УДК 656.025

Проскурнина Марина Александровна,
начальник отдела тарифной политики Управления маркетинга,
тарифной политики управления доходностью
акционерного общества «ФПК»,
почетный железнодорожник ОАО «РЖД»

Исторические аспекты формирования тарифов на перевозки пассажиров в дальнем следовании во внутригосударственном сообщении

Аннотация. Формирование тарифов на перевозки пассажиров в поездах дальнего следования является актуальным вопросом на протяжении всей истории функционирования железнодорожного транспорта. Подходы к тарифообразованию трансформировались по мере реализации внутренней политики и претерпели ряд изменений с момента их первоначального формирования. Важность отображения обозначенных исторических аспектов обусловлена необходимостью их использования при формировании тарифной политики на будущие периоды.

Ключевые слова: тарифы; плата за проезд; индексация; перевозки пассажиров; фирменные поезда; типы вагонов

Marina Al. Proskurnina,
head of tariff policy department of the department of marketing,
tariff policy, and management of the income
of the Joint Stock Company “FPK”
honorary railway worker of JSC Russian Railways

Historical aspects of formation of tariffs for long-distance passenger transportation in domestic traffic

Abstract. Formation of tariffs for passenger transportation in long-distance trains has been a topical issue throughout the history of railway transport. Approaches to tariff formation have been transformed since domestic policy implementation and have undergone several changes since their initial formation. The importance of displaying the designated historical aspects is due to the need to use them when forming tariff policy for future periods.

Keywords: tariffs; fares; indexation; passenger transportation; branded trains; types of carriages.

Тарифы, сборы и плата на работы (услуги), связанные с перевозкой пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования, устанавливаются на основе себестоимости и уровня рентабельности, обеспечивающего безубыточность деятельности организаций железнодорожного транспорта.

Тарифы на перевозки пассажиров во внутригосударственном сообщении в составе дальних поездов установлены для взрослых и детей (по тарифным составляющим) в зависимости от категории поезда, типа вагона и дальности поездки пассажира.

Плата за проезд пассажира складывается из стоимости плацкарты и билета. Плацкартная составляющая передается дороге формирования поезда (вагона) на покрытие расходов по экипировке, содержанию, ремонту и амортизации подвижного состава. Билетная составляющая распределяется между дорогами — участницами перевозки пассажиров пропорционально выполненным пассажиро-километрам.

В структуре тарифа выделяются составляющие:

— вагонная, учитывающая расходы по экипировке, техническому обслуживанию, ремонту, амортизации пассажирских вагонов и обслуживанию пассажиров в пути следования;

— инфраструктурная, связанная с возмещением расходов на обслуживание инфраструктуры при продвижении пассажирских поездов;

— локомотивная, учитывающая расходы, связанные с услугами локомотивной тяги по продвижению пассажирских поездов;

— вокзальная, учитывающая расходы, связанные с содержанием вокзалов, железнодорожных агентств, групп учета и отчетности, автоматизированной системы управления «Экспресс-3». Расходы, связанные с предоставлением услуг по продаже проездных документов подразделениями организаций железнодорожного транспорта, также включены в вокзальную составляющую.

Уровень пассажирских тарифов на железнодорожном транспорте не изменялся на протяжении 43 лет (с 1948 по 1991 г.) за исключением повышения в 1986 г. стоимости проезда в мягких вагонах (СВ на 50%, мягкие с четырехместными купе на 10%).

В 1961 году при проведении Денежной реформы в СССР был проведен пересчет железнодорожных тарифов в соотношении 10 к 1.

В 1991 году постановлением Кабинета Министров СССР от 21 марта 1991 г. № 107 право установления пригородных тарифов было передано железным дорогам по согласованию с местными органами власти, не допуская убыточности перевозок.

В период с 1992 по 2015 г. государственное регулирование тарифов в сфере пассажирских перевозок в дальнем следовании осуществлялось уполномоченными федеральными органами исполнительной власти:

- Комитетом Российской Федерации по политике цен (Госкомцен);
- Федеральной службой России по регулированию естественных монополий на транспорте (ФСЕМТ России);
- Министерством Российской Федерации по антимонопольной политике и поддержке предпринимательства (МАП России);
- Федеральной энергетической комиссией (ФЭК России);
- Федеральной службой по тарифам (ФСТ России).

С 1 марта 1993 г. тарифы на перевозки пассажиров, багажа и грузобагажа установлены Прейскурантом № 10-02-16, введенным в действие постановлением Госкомцен от 15 марта 1993 г. № 11.

Основными факторами базовых тарифов на перевозку пассажиров были:

- скорость движения поезда;
- категории поезда (пассажирский, скорый, пассажирский фирменный, скорый фирменный);
- тип вагона (общий, плацкартный, купейный, СВ);
- категории пассажира (взрослый, детский).

При определении количественных значений параметров дифференциации учитывались влияние скорости поезда на объекты инфраструктуры и подвижной состав, технологическая вместимость пассажирского вагона и др.

С 1994 г. в соответствии с постановлением Роскомцен от 22 декабря 1993 г. № 44 «О тарифах на перевозки грузов и пассажиров железнодорожным транспортом» тарифы на проезд пассажиров в фирменных поездах устанавливаются с предельным индексом 1,5 к тарифам Прейскуранта № 10-02-16.

В целях развития межотраслевой конкуренции на рынке пассажирских транспортных услуг МАП России (решения Правления МАП России от 3 августа 2000 г. № 24/06-1-жд, от 25 апреля 2001 г. № 19/06-1-жд), в порядке эксперимента, предоставило МПС России право сроком на один год, с 10 сентября 2000 г. по 10 сентября 2001 г., самостоятельно устанавливать тарифы на перевозку пассажиров в вагонах «СВ» всех категорий поездов, скоростных поездах ЭР-200 (№ 161/162 и №162/163), в купейных вагонах фирменных поездов с условием, что общее количество таких поездов не будет превышать 104.

Необходимым условием дерегулирования тарифов на перевозки пассажиров в вагонах СВ и купейных вагонах фирменных поездов являлось соблюдение принципа альтернативности при выборе поезда в поездах по регулируемым тарифам.

По информации МПС России назначение фирменных поездов осуществлялось при обязательном курсировании альтернативных

нефирменных поездов в том же сообщении. При отсутствии нефирменных поездов на конкретном направлении в состав фирменных поездов обязательно включались вагоны без признака «фирменности».

С 1 января 2002 г. Комиссия Правительства РФ по вопросам тарифного регулирования на федеральном железнодорожном транспорте (протокол от 21 ноября 2001 г. № 9) приняла решение ввести дерегулирование тарифов на перевозки пассажиров в дальнем следовании в вагонах СВ всех поездов, в скоростных поездах, а также в купейных вагонах всех поездов (за исключением перевозок пассажиров в купейных вагонах на маршрутах, определяемых МАП России, где отсутствуют условия эффективной конкуренции с другими видами транспорта).

С 2002 г. в соответствии с постановлением ФЭК России от 9 января 2022 г. № 1/3 «Об установлении тарифов на перевозки пассажиров в вагонах СВ, купейных вагонах всех поездов и скоростных поездах» МПС России дано право самостоятельно устанавливать тарифы на перевозки пассажиров в дальнем следовании в скоростных поездах, в вагонах СВ и купейных вагонах всех поездов (за исключением перевозок пассажиров в купейных вагонах на маршрутах, определяемых МАП России, где отсутствуют условия эффективной конкуренции с другими видами транспорта).

С 1 января 2003 г. постановлением ФЭК России от 17 декабря 2002 г. № 92-т/5 в целях доступности перевозок пассажиров с 1 января 2003 г. установлен пониженный тариф на перевозки пассажиров в плацкартных и купейных вагонах в поездах дальнего следования при проезде из (в) Калининградской области в (из) другие регионы России до уровня стоимости проезда на аналогичные расстояния по внутригосударственному тарифу.

С 1 января 2003 г. постановлением ФЭК Российской Федерации от 20 декабря 2002 г. № 95-т/2 применяется практика гибкого регулирования тарифов на перевозки пассажиров в дальнем следовании по периодам года в зависимости от спроса населения.

Данное решение направлено на сглаживание неравномерности спроса при перевозках пассажиров с целью сокращения общего уровня затрат перевозчика для обеспечения перевозок в пиковые периоды (праздничные дни, летний период), а для населения обеспечивает возможность планировать свои поездки с экономией транспортных расходов в периоды года, характеризующиеся относительно низкой транспортной подвижностью населения.

Изменение тарифов производилось путем их индексации (установления индексов к уровню тарифов предыдущего года и применения дифференцированных индексов графика гибкого регулирования).

Индексация пассажирских тарифов, багажа и грузобагажа устанавливалась решениями Правления ФЭК России, ФСТ России, в дальнейшем (с 2015 г.) ФАС России.

С 30 мая 2004 г. распоряжением ОАО «РЖД» от 22 марта 2004 г. № 1748р «Об организации перевозок пассажиров скорыми поездами «Экспресс» дальнего следования» начальникам железных дорог — филиалов ОАО «РЖД» предоставлено право:

— перевода всех пассажирских поездов «Экспресс», сформированных из моторвагонного подвижного состава и курсирующих в дальнем сообщении (свыше 150 км), в категорию «скорые поезда «Экспресс» дальнего следования»;

— применения предельного уровня тарифов на проезд пассажиров в скорых поездах «Экспресс» дальнего следования в соответствии с решением Правления МАП России от 6 апреля 2000 г. № 7/06-1-жд: в вагонах первого класса — по тарифу купейного вагона скорого поезда, второго класса — по тарифу плацкартного вагона скорого поезда, третьего класса — по тарифу жесткого вагона с местами для сидения скорого поезда Прейскуранта № 10-02-16 с применением коэффициентов регулирования стоимости проезда в данных поездах не ниже стоимости проезда в пригородных поездах аналогичных назначений.

Постановлением Правительства РФ от 5 августа 2009 г. № 643 «О государственном регулировании тарифов, сборов и платы в отношении работ (услуг) субъектов естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок» утвержден Перечень работ (услуг) субъектов естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок, тарифы, сборы и плата в отношении которых регулируются государством, в который включена услуга по перевозке пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования во внутригосударственном сообщении (за исключением перевозок в вагонах категории «СВ» и «купе»).

Приказом ФСТ России от 14 декабря 2010 г. № 431-т/1 «Об изменении государственного регулирования в отношении субъектов естественных монополий при перевозках пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования во внутригосударственном сообщении, а также при оказании услуги по пользованию комплектами постельного белья» установлено, что ценовое регулирование не применяется в отношении услуг по перевозке пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования во внутригосударственном сообщении в составе скоростных поездов, а также услуг по пользованию комплектами постельного белья во всех типах вагонов (за исключением плацкартных вагонов).

Тарифы на перевозки пассажиров в плацкартных, общих (с местами для сидения) вагонах установлены регулятором на уровне ниже экономически обоснованного, потери в доходах от тарифного регулирования компенсируются перевозчикам из средств федерального бюджета на основании правил, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 7 апреля 2007 г. № 207. Ежегодно ФАС России определяет экономически обоснованный уровень тарифов на перевозки пассажиров в данном сегменте перевозок.

С 1 октября 2010 г. изменилась система тарификации пассажирских перевозок в дальнем следовании. Вступило в силу Тарифное руководство, утвержденное приказом ФСТ России от 27 июля 2010 г. № 156-т/1.

С момента вступления в силу приказа ФСТ России от 27 июля 2010 г. № 156-т/1 приказом ФСТ России № 158-т/3 от 27 июля 2010 г. «О признании утратившими силу некоторых приказов МАП России и постановлений Роскомцен» таблицы № 1-8 Прейскуранта № 10-02-16 признаны утратившими силу.

Тарифы на проезд пассажиров в регулируемом сегменте перевозок (по тарифным составляющим) установлены Тарифным руководством для взрослых и детей в зависимости от вида тяги (локомотивная, моторвагонная), категории поезда, типа вагона и дальности поездки пассажира аналогично тарифам Прейскуранта № 10-02-16. Кроме того, продолжена практика применения дифференцированных по календарным периодам года индексов изменения тарифов.

С 2013 г. Приказом ФСТ России от 4 декабря 2012 г. № 346-т/3 тарифы на проезд в вагонах 1 класса в составе скорых поездов мотор-вагонного подвижного состава являются предельно максимальными. Таким образом, АО «ФПК» вправе снижать тарифы на проезд в вагонах 1 класса в составе скорых поездов мотор-вагонного подвижного состава.

С 2015 г. тарифы, установленные Тарифным руководством (приказ ФСТ России от 5 декабря 2014 г. № 280-т/1) в регулируемом сегменте, являются предельно максимальными. Таким образом, АО «ФПК» вправе снижать тарифы на проезд в плацкартных и общих (с местами для сидения) вагонах пассажирских и скорых поездов локомотивной тяги и вагонах 1, 2, 3 классов в составе скорых поездов мотор-вагонного подвижного состава.

С 2021 г. Приказом ФАС России от 16 сентября 2020 г. № 845/20 АО «ФПК» предоставлено право самостоятельно применять дифференцированные по календарным периодам года индексы (предельно максимальный индекс — 1,2) к уровню тарифов в зависимости от изменения спроса и на уровне, обеспечивающем не превышение их среднегодового

(в течение календарного года) значения в расчете на количество дней значения 1,0. Гибкий график регулирования тарифов утверждается локальными нормативными документами перевозчика и публикуется на официальном сайте ОАО «РЖД».

Дерегулированный сегмент

Тарифы, сборы и плата на железнодорожном транспорте, не регулируемые государством, устанавливаются на договорной основе и контролируются государством в соответствии с антимонопольным законодательством.

С 1 октября 2010 г. организационно-распорядительным документом ОАО «ФПК» утверждены базовые тарифы (по тарифным составляющим)

на перевозки взрослых и детей в вагонах «Люкс», СВ и купейных вагонах (дерегулированный сегмент перевозок).

При формировании тарифов на проезд в купейных вагонах и вагонах СВ был рассчитан коэффициент их соотношения к тарифам на проезд в плацкартном вагоне, утвержденным Тарифным руководством, в зависимости от вида тяги, категории поезда, типа вагона и дальности поездки пассажира. В вагонах «Люкс» — к тарифам на проезд в вагонах СВ.

С 2010 г. тарифы на перевозки пассажиров в регулируемом сегменте индексировались приказами ФСТ России (с 2015 г. — ФАС России) на уровне Прогнозов социально-экономического развития Российской Федерации, в дерегулированном — решениями АО «ФПК», но не выше прогнозных значений ИПЦ. С 2018 г. тарифы на проезд во всех сегментах перевозок индексируются на основании сценарных условий функционирования экономики Российской Федерации и основных параметров прогноза социально-экономического развития Российской Федерации на следующий год и на плановый период, опубликованных на официальном сайте Минэкономразвития России социально-экономического развития Российской Федерации.

Индексация пассажирских тарифов на железнодорожные перевозки устанавливается на основании общей макроэкономической ситуации в соответствии с данными Минэкономразвития России и не превышает уровня инфляции.

С 2013 г. в дерегулированном сегменте перевозок выделяются две системы тарифообразования.

1. Без применения динамического ценообразования: тарифы на проезд в вагонах дерегулированного сегмента перевозок установлены локальными актами перевозчиков. Стоимость проезда зависит от категории поезда (пассажирский, скорый), типа вагона (ЛЮКС, СВ, купейный вагон), дальности поездки пассажира, коэффициентов графика гибкого регулирования тарифов.

2. Формирование тарифов с применением системы динамического ценообразования.

Система управления доходностью, основанная на механизме гибкого ценообразования, внедрена по согласованию с ФАС России с 2013 г.

В холдинге «РЖД» механизмом реализации динамического ценообразования является «Система динамического управления тарифами и стимулирования спросом» АСУ «Экспресс-3» (далее — ДУТИСС). Применение ДУТИСС при формировании тарифов в дерегулированном сегменте перевозок регламентировано организационно-распорядительным документом АО «ФПК». При этом расчет тарифов в дерегулированном сегменте перевозок в рамках ДУТИСС производится на основании тарифов, утвержденных локальным нормативным актом перевозчика с учетом ежегодной индексации, к которым применяются для каждого поезда дифференцированные

коэффициенты по календарным периодам года в зависимости от неравномерности спроса по дням недели, от загрузки с детализацией по дате отправления поезда, количеству дней до отправления, типу вагона, расположения мест в вагоне.

Таким образом, в целях повышения транспортной доступности населения существующая система тарифообразования позволяет применять различные маркетинговые инициативы, направленные на снижение тарифной нагрузки для пассажиров, как в регулируемом, так и в дерегулированном сегментах перевозок.

В завершении необходимо отметить, что вне зависимости от методологии, тарифы на проезд важно формировать исходя из необходимости достижения баланса интересов потребителей и перевозчиков, являющихся субъектами естественных монополий, обеспечивающего доступность реализуемого товара для потребителей и эффективное функционирование перевозчиков.