

УДК 656.033

<http://doi.org/10.35854/1998-1627-2025-12-1589-1599>

Особенности формирования тарифов на транспортные услуги, оказываемые железнодорожным транспортом необщего пользования

Анна Николаевна Никифорова*Российский университет транспорта (МИИТ), Москва, Россия, anna_zador@mail.ru,
<https://orcid.org/0000-0002-3527-017X>***Аннотация**

Цель. Проведение комплексного анализа системы формирования тарифов на услуги, оказываемые железнодорожным транспортом необщего пользования, в 40 субъектах Российской Федерации (РФ), а также разработка рекомендаций по совершенствованию порядка формирования тарифов.

Задачи. Проанализировать действующую систему тарифного регулирования на услуги предприятий промышленного железнодорожного транспорта (ППЖТ) в 40 субъектах РФ и выявить применяемые модели регулирования; систематизировать региональные различия в методических подходах к тарифообразованию; определить ключевые проблемы действующей системы тарифного регулирования; разработать практические рекомендации по унификации подходов к формированию тарифов на услуги ППЖТ и систему мониторинга.

Методология. Исследование основано на системном подходе и методах сравнительного анализа тарифной политики. Информационной базой послужили нормативно-правовые акты федерального и регионального уровней по вопросам тарифного регулирования.

Результаты. В процессе исследования установлено, что в большинстве проанализированных субъектов РФ применяют систему государственного регулирования тарифов на услуги ППЖТ. При этом в трех субъектах осуществлен переход на свободное ценообразование. Выявлены значительная региональная и внутрирегиональная дифференциация тарифов, отсутствие единой методологии формирования тарифов и прозрачности данных. Это, наряду с низкой рентабельностью большинства ППЖТ, можно отнести к причинам высокого уровня износа основных средств (путей и локомотивов).

Выходы. Существующая система тарифообразования на услуги ППЖТ характеризуется отсутствием системности, дифференциацией, экономической несбалансированностью. Для решения выявленных проблем рекомендуется разработка единой экономически обоснованной методики расчета тарифа с унификацией по перечню регулируемых услуг. Предлагается гармонизация подходов к выбору моделей регулирования тарифов с целью формирования равных условий для участников рынка грузовых перевозок и повышения эффективности транспортной системы.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт необщего пользования, промышленный железнодорожный транспорт, грузовые перевозки, тарифообразование, государственное регулирование

Для цитирования: Никифорова А. Н. Особенности формирования тарифов на транспортные услуги, оказываемые железнодорожным транспортом необщего пользования // Экономика и управление. 2025. Т. 31. № 12. С. 1589–1599. <http://doi.org/10.35854/1998-1627-2025-12-1589-1599>

Tariff setting for transportation services in non-public railway transport

Anna N. Nikiforova

Russian University of Transport, Moscow, Russia, anna_zador@mail.ru, <https://orcid.org/0000-0002-3527-017X>

Abstract

Aim. The work aimed to conduct a comprehensive analysis of the tariff setting system for services provided by non-public railway transport in 40 constituent entities of the Russian Federation (RF), and to develop recommendations for improving the tariff setting procedure.

Objectives. The work seeks to analyze the current tariff regulation system for industrial railway transport enterprises (IRTE) services in 40 constituent entities of the Russian Federation and identify the applicable regulatory models; to systematize regional differences in methodological approaches to tariff setting; to identify key issues with the current tariff regulation system; and to develop practical recommendations for unifying approaches to IRTE services tariff setting and the monitoring system.

Methods. The study is based on a systems approach and comparative tariff policy analysis methods. Federal and regional regulatory acts on tariff regulation were used as the information base.

Results. The study revealed that most of the analyzed entities of the Russian Federation use a system of state regulation of tariffs for IRTE services. However, three regions have transitioned to free pricing. Significant regional and intraregional tariff differentiation, a lack of a unified tariff setting methodology, and a lack of data transparency were identified. Thus, along with the low profitability of most IRTEs, these can be attributed to the high level of depreciation of fixed assets (tracks and locomotives).

Conclusions. The existing tariff setting system for the IRTE services is characterized by a lack of consistency, differentiation, and economic imbalance. To address the identified problems, we recommend to develop a unified, economically sound tariff calculation methodology with standardization across the list of regulated services. Harmonization of approaches to the selection of tariff regulation models is proposed to create a level playing field for freight transport market participants and improve the transport system efficiency.

Keywords: *non-public railway transport, industrial railway transport, freight transportation, tariff setting, government regulation*

For citation: Nikiforova A.N. Tariff setting for transportation services in non-public railway transport. *Ekonomika i upravlenie = Economics and Management*. 2025;31(12):1589-1599. (In Russ.). <http://doi.org/10.35854/1998-1627-2025-12-1589-1599>

Введение

Железнодорожный транспорт необщего пользования служит неотъемлемой частью единой транспортной системы Российской Федерации (РФ), обеспечивая взаимодействие между магистральным транспортом и промышленными производственными комплексами. С технологической точки зрения на путях необщего пользования зарождается и погашается грузопоток, перевозимый магистральным железнодорожным транспортом. Железнодорожный транспорт необщего пользования, по сути, выполняет роль так называемой последней мили, то есть заключительного звена в логистической цепочке по доставке грузов от узловых станций магистральной сети до производственных предприятий.

По состоянию на конец 2023 г. эксплуатационная длина путей необщего пользования в России составила 35 тыс. км, или 28,7 % от общей протяженности железных дорог РФ. Несмотря на относительно меньшую протяженность сети, промышленный железнодорожный транспорт показывает несоразмерно более высокую интенсивность использования. Это отражено в объеме перевезенных грузов, как следует из таблицы 1. В 2023 г. объем грузовых перевозок на путях необщего пользования достиг 2,9 млрд т, что превышает в два раза объемы перевозок магистральным железнодорожным транспортом. Грузооборот по путям необщего пользования составил 46,7 млрд т·км.

На основании статистического анализа можно утверждать, что примерно 95 % от общего объема грузовых железнодорожных

Таблица 1

Сравнение основных показателей железнодорожного транспорта общего пользования и промышленного железнодорожного транспорта

Table 1. Comparison of key indicators of public and industrial railway transport

Показатель/год	Эксплуатационная длина железных дорог, тыс. км	Перевезено грузов, млрд т	Грузооборот, млрд т·км
1990			
Железнодорожный транспорт общего пользования	87	2,1	2523
Промышленный железнодорожный транспорт	73	6,36	47,4
2000			
Железнодорожный транспорт общего пользования	86	1,05	1373
Промышленный железнодорожный транспорт	53	3,14	24,9
2010			
Железнодорожный транспорт общего пользования	86	1,33	2011
Промышленный железнодорожный транспорт	38	3,3	108,1
2020			
Железнодорожный транспорт общего пользования	87	1,36	2545
Промышленный железнодорожный транспорт	35	3,0	35,5
2023			
Железнодорожный транспорт общего пользования	87	1,36	2638
Промышленный железнодорожный транспорт	35	2,9	46,7

Источник: составлено автором на основе [1].

перевозок инициируется на путях необщего пользования промышленных комплексов, а при около 85 % грузов путь завершен посредством выгрузки на объектах инфраструктуры промышленного железнодорожного транспорта [2]. С учетом вышеизложенного становится обоснованным структурное выделение промышленных транспортно-логистических систем в качестве обособленного элемента в архитектонике единой транспортной системы. В рамках этого подхода промышленный железнодорожный транспорт следует рассматривать в качестве компонента промышленной транспортно-технологической системы, а не исключительно как участника процесса перевозки грузов.

Такое переосмысление функциональной роли промышленного железнодорожного транспорта имеет важные последствия для формирования экономической политики: оно предполагает не только регулирование тарифных и эксплуатационных параметров, но и трактовку промышленного транспорта как инструмента повышения конкурентоспособности промышленных комплексов и эффективности транспортной системы.

Материалы и методы

В транспортном законодательстве, статистике и научной литературе наблюдается параллельное использование терминов «промышленный железнодорожный транспорт» и «железнодорожный транспорт необщего пользования».

Согласно ст. 2 Федерального закона от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» под железнодорожным транспортом необщего пользования понимают совокупность производственно-технологических комплексов, включающих в себя железнодорожные пути необщего пользования, здания, строения, сооружения, в отдельных случаях железнодорожный подвижной состав, а также иное имущество и предназначенных для обеспечения потребностей в работах (услугах) в местах необщего пользования на основе договоров или для собственных нужд¹.

В работах А. Н. Рахмангулова [2; 3], А. М. Орлова [4], А. М. Брагина [5] и многих других исследователей под промышленным железнодорожным транспортом подразумевается совокупность технических

¹ О железнодорожном транспорте в Российской Федерации: федер. закон от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ // Справ.-правовая система «КонсультантПлюс». URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_40443/ (дата обращения: 06.09.2025).

Сравнение независимых и кэптивных ППЖТ

Table 2. Comparison of independent and captive industrial railway transport enterprises

Параметр	Независимые ППЖТ	Кэптивные ППЖТ
Ориентация	На внешний рынок	На внутригрупповые потребности
Целевая аудитория	Максимально широкий круг клиентов	Материнская компания / группа компаний
Основная задача	Расширение объемов услуг	Эффективное удовлетворение внутренних потребностей
Бизнес-модель	Открытая, конкурентная	Закрытая, интегрированная
Организационная структура	Самостоятельные юридические лица	Подразделения крупных промышленных групп

Источник: составлено автором.

средств, сооружений и путей необщего пользования, обеспечивающих транспортное обслуживание производственных процессов и предоставление транспортных услуг, а также связь с другими организациями и транспортом общего пользования.

Железнодорожный транспорт необщего пользования — более широкое понятие. Однако с учетом выбранного в качестве объекта исследования промышленного железнодорожного транспорта в дальнейшем указанные термины нами рассмотрены как функционально эквивалентные.

Некогда единый сектор промышленного железнодорожного транспорта и профессиональных организаций, осуществляющих его эксплуатацию, подвергся существенной трансформации. Владельцем железнодорожных путей необщего пользования могут выступать коммерческие организации, федеральные учреждения и ведомства, структурные подразделения промышленных предприятий (условно, транспортный цех). Несмотря на отсутствие стандартизированной классификации, анализ договоров обобщенно позволяет идентифицировать спектр услуг, оказываемых на путях необщего пользования.

1. Основные — подача и уборка вагонов (перевозка груженых и порожних вагонов от приемо-сдаточных путей станции до погрузочно-разгрузочных фронтов промышленных предприятий); маневровая работа локомотива (передвижение вагонов локомотивами для формирования и расформирования составов, обработка поездов и вагонов); погрузочно-разгрузочные работы (погрузка и выгрузка грузов с использованием средств механизации); пропуск подвижного состава (предоставление железнодорожных путей необщего пользования для проезда подвижного состава независимо от принадлежности).

2. Дополнительные — отстой порожних вагонов; текущее обслуживание и ремонт инфраструктуры и подвижного состава; обслуживание погрузочно-разгрузочного оборудования; складские и сопутствующие логистические услуги.

3. Специализированные — обеспечение транспортной безопасности; обеспечение условий для операций с опасными грузами.

Выполнять работы на путях необщего пользования могут не только самостоятельно транспортные цеха промышленных предприятий (при наличии собственного локомотивного парка), ОАО «РЖД» (при обслуживании локомотивами ОАО «РЖД»), но и специализированные предприятия промышленного железнодорожного транспорта (далее — ППЖТ), которые можно условно разделить на две группы: независимые и кэптивные.

Независимые ППЖТ представляют собой самостоятельные коммерческие организации, основная задача которых заключается в предоставлении услуг на путях необщего пользования как можно большему количеству клиентов. Кэптивные ППЖТ, будучи подразделениями крупных промышленных, нефтяных и металлургических групп, в первую очередь концентрируют усилия на эффективном транспортном обслуживании материнской компании и связанных с ней предприятий, рассматривая транспортное обслуживание как компонент интегрированного производственного процесса. Это отражено в таблице 2.

Отдельные виды транспортных услуг, оказываемых на железнодорожных путях необщего пользования, характеризуются признаками естественной монополии, поскольку владелец пути занимает доминирующее положение на локальном рынке, а потребители услуг не имеют экономически обоснованных альтернатив транспортного

обслуживания. В соответствии с п. 1 ст. 8 Федерального закона от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» и Федеральным законом от 17 августа 1995 г. № 147-ФЗ «О естественных монополиях» государственное регулирование тарифов на услуги ППЖТ осуществляется органами исполнительной власти субъектов РФ на основании постановления Правительства РФ от 7 марта 1995 г. № 239 «О мерах по упорядочению государственного регулирования цен (тарифов)».

Региональные тарифные органы устанавливают предельные (максимальные и минимальные) уровни тарифов с помощью таких методов формирования, как метод экономически обоснованных расходов и метод индексации [6]. Например, тариф¹ за услуги по подаче и уборке вагонов ($T_{\text{п}}$) рассчитывают по формуле:

$$T_{\text{п}} = \frac{(З + П)}{V(Q_{\text{рп}})}, \text{ руб./т, руб/т·км,}$$

где З — затраты по перевозке грузов, руб.; П — прибыль, руб.; V — количество перевезенного груза, т; $Q_{\text{рп}}$ — грузооборот, т·км.

Тариф на услуги по подаче и уборке вагонов может быть рассчитан исходя из количества перевезенных вагонов или вагонооборота. Тариф за маневровую работу, выполняемую локомотивом ($T_{\text{м}}$), не совмещенную по времени с подачей и уборкой вагонов, рассчитывают по формуле:

$$T_{\text{м}} = \frac{(З + П)}{B_{\text{м}}}, \text{ руб./локомотиво-час,}$$

где З — затраты на выполнение маневровых работ, руб.; П — прибыль, руб.; $B_{\text{м}}$ — совокупное время маневровых работ локомотива, локомотиво-час.

Затраты можно группировать по статьям: материалы; топливо и смазочные материалы; оплата труда; отчисления на социальные нужды; амортизационные отчисления; аренда, концессионная плата, лизинг; текущее содержание (техническое обслуживание) и ремонт; прочие расходы; общепроизводственные расходы; общехозяйственные расходы. Допустимым является включение

расходов инвестиционного характера, необходимых для обеспечения развития и модернизации промышленного железнодорожного транспорта.

При установлении тарифов методом индексации может быть применена следующая формула:

$$T_{i,j} = (T_{i-1,j} + (I_i - 1)dP_{i-1,j} \pm dB_{i,j} \pm dИ_{i,j}) \times V_{i-1,j} / V_{i,j},$$

где $T_{i-1,j}$ — величина тарифов на транспортные услуги по j -му регулируемому виду деятельности, установленная органом регулирования на i -й год;

I_i — прогнозируемый Министерством экономического развития РФ индекс изменения потребительских цен на i -й год;

dP — прирост удельных экономически обоснованных расходов предприятия;

dB — прирост в тарифах удельных значений выпадающих доходов, связанных с отклонениями фактического роста индекса потребительских цен и расходов на оплату продукции (услуг);

$dИ$ — прирост в тарифах удельных расходов на финансирование капитальных вложений из прибыли, оплату налогов на прибыль, имущество и иных налогов (при изменении ставок налогов);

V — объем услуг в натуральном выражении.

Далее проведем системный анализ порядка регулирования и методик формирования тарифов на услуги, оказываемые на железнодорожных путях необщего пользования. База данных включает в себя нормативные документы региональных тарифных органов 40 субъектов РФ, что находит отражение в таблице 3.

Результаты

Отсутствие единой федеральной методики расчета тарифов приводит к значительной дифференциации подходов к тарифообразованию в субъектах РФ. На основе анализа нормативно-правовой базы 40 субъектов РФ установлено, что в большинстве регионов (37 из 40) применяют модель государственного регулирования, базирующуюся

¹ Об утверждении Методических указаний по расчету тарифов на транспортные услуги, оказываемые на подъездных железнодорожных путях организациями промышленного железнодорожного транспорта и другими хозяйствующими субъектами независимо от организационно-правовой формы, за исключением организаций федерального железнодорожного транспорта, на территории Московской области: распоряжение Комитета по ценам и тарифам Московской области от 24 июня 2024 г. № 110-Р // Официальный интернет-портал правовой информации. URL: <http://publication.pravo.gov.ru/document/5001202406270001?index=22> (дата обращения: 01.11.2025).

Информационная база исследования

Table 3. Research information base

Федеральный округ	Субъект РФ	Кол-во субъектов РФ	Федеральный округ	Субъект РФ	Кол-во субъектов РФ
ЦФО	Белгородская область Брянская область Воронежская область Калужская область Курская область Липецкая область Московская область Орловская область Рязанская область Смоленская область Тверская область Тульская область Ярославская область	13	ПФО	Нижегородская область Пермский край Республика Башкортостан Республика Татарстан Самарская область Саратовская область Ульяновская область	7
СЗФО	Архангельская область Вологодская область Ленинградская область Мурманская область Санкт-Петербург	5	УФО	Свердловская область Челябинская область	2
ЮФО	Волгоградская область Краснодарский край Ростовская область	3	СФО	Алтайский край Забайкальский край Иркутская область Кемеровская область Красноярский край Новосибирская область Омская область Томская область	8
			ДФО	Приморский край Хабаровский край	2
				ИТОГО	40

Источник: составлено автором.

на установлении региональными органами предельных максимальных тарифов или фиксированных ставок для каждого ППЖТ индивидуально. Типология применяемых методологических подходов включает в себя следующие виды.

1. Предельные максимальные тарифы — установленный верхний лимит, но могут быть использованы более низкие ставки по согласованию с клиентом.

2. Регулируемые тарифы — регламентированные ставки, обязательные для применения в регионе. Данный подход характерен для субъектов с единственным ППЖТ или высокой концентрацией транспортных услуг у одного субъекта хозяйствования.

3. Индивидуальные тарифы — персонифицированные ставки, устанавливаемые для конкретного ППЖТ с учетом особенностей его деятельности.

4. Двухставочные тарифы (Ростовская область) — система разделения тарифа на постоянную часть (содержание инфраструктуры) и переменную часть (стоимость услуг в расчете на объем перевозок).

Параллельно с преобладанием государственного регулирования, в трех субъектах РФ (Рязанской области, Пермском крае, Республике Башкортостан) наблюдаются от-

четливые тенденции к переходу на модель свободного ценообразования, при которой тарифы устанавливаются в рамках договорных отношений без участия региональных тарифных органов.

Так, Законом Рязанской области от 18 декабря 2024 г. № 105-ОЗ признан утратившим силу п. 11 ст. 3 Закона Рязанской области от 12 июля 2011 г. № 50-ОЗ «Об отдельных вопросах государственного регулирования цен на территории Рязанской области». Это привело к полному исключению услуг ППЖТ из сферы государственного регулирования. Республика Башкортостан с 5 июня 2025 г. применяет дифференцированный подход, предусматривающий дерегулирование только для отдельных предприятий в ряде городов (Уфе, Кумертау, Благовещенске и др.). Для остальных операторов государственное регулирование действует в полной мере.

В Пермском крае выявлен отрицательный опыт дерегулирования. Отмена государственного регулирования тарифов на услуги подачи и уборки вагонов, маневровую работу в 2022 г. привела к значительному росту цен на транспортные услуги, достигшему 220 %. Это обстоятельство вызвало острые дискуссии в деловом сообществе

Виды услуг, оказываемых на путях необщего пользования

Table 4. Types of services provided on private tracks

Наименование	Единица измерения	Распространенность, % от общей выборки
Подача и уборка вагонов	руб./вагон	87,5
	руб./т	7,5
	руб./т·км брутто	2,5
Маневровая работа	руб./локомотиво-час	95
	руб./ч	5
Пропуск вагонов	руб./вагон	15–20
Отстой вагонов	руб./вагон-час	10–15
	руб./вагон-сутки	5–10
Выработка вагонов	руб./вагон	5
Текущее содержание	руб./км	Единичный случай Ленинградская область, порт Усть-Луга
Погрузочно-разгрузочные работы	руб./крано-час	5–7
	руб./т	2–3

Источник: составлено автором.

и потребовало вмешательства государственных органов. На момент проведения анализа (ноябрь 2025 г.) Пермский край находится в переходном режиме, с активным обсуждением возможности восстановления государственного регулирования на региональном уровне.

Анализ нормативных документов органов тарифного регулирования 40 субъектов РФ показал относительное единобразие в перечне видов регулируемых транспортных услуг, оказываемых ППЖТ на железнодорожных путях необщего пользования, при одновременной вариативности применения единиц измерения. Этот феномен свидетельствует об отсутствии методологических расхождений в определении перечня услуг, несмотря на наличие значительных вариаций в методах их тарификации, как следует из таблицы 4.

Выявленная неоднородность применяемых единиц измерения создает существенные методологические затруднения при проведении межрегионального сравнительного анализа тарифов. Тарифы, установленные в различных измерителях (руб./вагон, руб./т, руб./т·км), принципиально несопоставимы без знания средних технических характеристик вагонного парка (грузоподъемности, коэффициента загрузки) и протяженности подъездных путей.

Проведенный анализ нормативных документов свидетельствует о значительной региональной и внутрирегиональной диф-

ференциации в тарифах. Проанализируем тарифы обособленно, по двум базовым услугам: подача и уборка вагонов (отражено в таблице 5), маневровая работа (показано в таблице 6).

Итак, применение нескольких моделей тарификации, даже в пределах одного региона, может быть свидетельством гибкости регулирования и адаптации к специфике грузопотоков и операционных моделей ППЖТ. Однако наблюдаемый разброс тарифов можно считать значительным и между субъектами РФ, и внутри одного региона. Если разницу в повагонных (коэффициент вариации 37 %, размах 2,97) и потонных (коэффициент вариации 71 %, размах 9,47) тарифах можно объяснить протяженностью подъездных путей, то более чем пятикратное различие в тарифах, измеряемых в руб./т·км (коэффициент вариации 55 %), лишь частично можно обосновать различием в технико-технологических факторах или региональными различиями в стоимости ресурсов.

Коэффициент вариации 69 % и размах 6,63 региональных тарифов на маневровую работу на путях необщего пользования также свидетельствует о неоднородности и указывает на системные проблемы в сфере тарифного регулирования.

Еще одно направление исследования тарифного регулирования транспортных услуг на путях необщего пользования — анализ экономической обоснованности тарифа с точки зрения достаточности нормы прибыли

Таблица 5

Сравнительный анализ тарифов на подачу и уборку вагонов в некоторых субъектах РФ
Table 5. Comparative analysis of railcar supply and removal tariffs in selected regions of the Russian Federation

Субъект РФ	Предприятие	Единицы измерения	Тариф, руб. без НДС
Красноярский край	АО «В-Сибпромтранс»	руб./т	от 36,72 до 212,33 (дифференциация по расстоянию)
	ООО «Брэнд»	руб./т·км	27,14
Кемеровская область	АО «В-Сибпромтранс»	руб./т	35,47
Новосибирская область	АО «ППЖТ Юбилейное»	вагон	14 079,30
	АО «Сибпромжелдортранс»	вагон	8 581,21
Республика Башкортостан	ООО «Локомотив»	руб./т·км	7,12
	АО «Стерлитамакские железные дороги»	руб./т·км	12,31
	ООО «ППЖТ АО «Башстройтранс»	руб./т·км	23,33
Ленинградская область	АО «Апатит»	руб./т·км	36,65
	АО «Локомотив» (инертные грузы)	руб./т	22,52
	АО «Локомотив»	вагон	4 729,36
Санкт-Петербург	ООО «Железнодорожная логистика»	вагон	13 310,87
	АО «Локомотив»	вагон	7 831,45
	ООО «Промпуть»	руб./т	85,77
Московская область	АО «Подольское ППЖТ»	руб./т	213,25
		вагон	12 838,57
	АО «Промжелдортранс»	руб./т	292,24
	АО «Ногинское ППЖТ»	руб./т	291,13
		вагон	17 758,31

Источник: составлено автором.

Таблица 6

Сравнительный анализ тарифов на маневровую работу в некоторых субъектах РФ
Table 6. Comparative analysis of shunting tariffs in selected regions of the Russian Federation

Субъект РФ	Предприятие	Единицы измерения	Тариф, руб. без НДС
Красноярский край	АО «В-Сибпромтранс»	руб./ч	3 280,42
	ООО «Брэнд»	руб./ч	1 808,25
Кемеровская область	АО «В-Сибпромтранс»	руб./локомотиво-час	3 405,56
Новосибирская область	АО «ППЖТ Юбилейное»	руб./ч	2 572,00
	АО «Сибпромжелдортранс»	руб./ч	2 618,00
Республика Башкортостан	АО «Стерлитамакские железные дороги»	руб./локомотиво-час	11 994,14
Ленинградская область	АО «Апатит»	руб./локомотиво-час	4 483,98
	АО «Локомотив»	руб./локомотиво-час	2 229,28
Санкт-Петербург	ООО «Железнодорожная логистика»	руб./локомотиво-час	2 905,10
	АО «Локомотив»	руб./вагон	1 311,92
	ООО «Промпуть»	руб./локомотиво-час	2 265,33
Московская область	АО «Подольское ППЖТ»	руб./локомотиво-час	8 655,28
	АО «Промжелдортранс»	руб./локомотиво-час	4 203,83
	АО «Ногинское ППЖТ»	руб./локомотиво-час	7 759,41

Источник: составлено автором.

(рентабельности), обеспечивающей возможность обновления собственной железнодорожной инфраструктуры и тягового

подвижного состава. Большинство методик тарифного регулирования предполагают включение в тариф нормы прибыли,

Возрастная структура парка маневровых локомотивов на путях необщего пользования

Table 7. Age structure of the shunting locomotive fleet on private tracks

Срок эксплуатации	Доля от общего количества, %
Более 40 лет	35
От 31 до 40 лет	42
От 21 до 30 лет	5
От 11 до 20 лет	8
До 10 лет	10

Источник: составлено автором на основе аналитического обзора. См.: Петруненко В., Волобуев М. Пути необщего пользования: актуальные вопросы и векторы развития // РЖД-Инвест. URL: <https://bitrix24public.com/rzd-invest.bitrix24.ru/docs/pub/aacfb-0b041ef4b6d3fe1e55327404518/default/?&> (дата обращения: 01.11.2025).

необходимой для покрытия обязательных платежей в бюджеты разных уровней и создания условий для развития ППЖТ, в том числе расходы инвестиционного характера на развитие и модернизацию инфраструктуры и подвижного состава. При расчете тарифа учитывают и рентабельность, которая может быть направлена на улучшение транспортного обслуживания, развитие технической и технологической оснащенности и иные направления. Однако уровень рентабельности, как правило, ограничен, редко превышая 5–10 % от суммы затрат, что не позволяет ППЖТ в полном объеме проводить модернизацию основных средств с учетом высокой стоимости кредитования.

Средний возраст маневровых локомотивов на путях необщего пользования составляет 34 года. При этом 77 % локомотивов — старше 30 лет, что отражено в таблице 7. Срок полезного использования маневровых локомотивов составляет 20–35 лет и может быть продлен до 45–50 лет при своевременном обслуживании и ремонте. Не все локомотивы удовлетворяют требованиям ТР ТС 001/2011.

Таким образом, учет прибыли в тарифе на услуги промышленного железнодорожного транспорта является сложным процессом, балансирующим между необходимостью обеспечения экономической устойчивости транспортных предприятий и защитой интересов потребителей услуг, при этом сохраняющим проблемы региональной разобщенности и недостаточного уровня доходности для инвестиций в модернизацию.

Выводы

Проведенный комплексный анализ тарифного регулирования в субъектах РФ подтвердил наличие критической проблемы:

отсутствие единой методики расчета тарифов на услуги, оказываемые промышленным железнодорожным транспортом. Наблюдающаяся критическая дифференциация подходов проявляется в следующем:

1) различиях в составе регулируемых транспортных услуг, от полного набора до только базовых услуг (подача и уборка вагонов, маневровая работа);

2) различиях в применяемых моделях регулирования и методах формирования тарифов, от перехода на свободное ценообразование на основе договорных цен до экономически обоснованных тарифов с жестким перечнем расходов и нормированием прибыли;

3) недостаточной информационной прозрачности и доступности данных о действующих тарифах — около 40 % субъектов РФ предоставляют информацию в разрозненном виде, что затрудняет проведение сравнительного анализа и мониторинга ценовой ситуации;

4) длительности сроков рассмотрения тарифных дел (от 2,5 до 6,5 месяцев);

5) отставании динамики тарифов от уровня инфляции и индексации тарифов ОАО «РЖД», что оказывает негативное влияние на финансовое положение ППЖТ.

Совершенствование сложившейся методологии формирования тарифов на услуги промышленного железнодорожного транспорта должно проходить эволюционно, при учете баланса интересов участников перевозочного процесса. Тем не менее в качестве основных рекомендаций, направленных на устранение ряда выявленных системных проблем и формирование единой, экономически обоснованной и прозрачной тарифной политики предлагаем:

1) разработать научно обоснованные критерии выбора метода регулирования,

в частности определение целесообразности применения государственного регулирования или свободного ценообразования в отношении тарифов на услуги в конкретном субъекте РФ;

2) разработать и утвердить единую федеральную методику расчета тарифов на услуги, оказываемые на путях необщего пользования. Данная методика должна включать в себя такие элементы, как унифицированный перечень регулируемых услуг; выбор единиц измерения, что обеспечит сопоставимость тарифов между регионами в рамках бенчмаркинга; исчерпывающий перечень экономически обоснованных расходов, включаемых в себестоимость услуг с учетом особенностей деятельности ППЖТ; порядок определения нормативного уровня рентабельности, коррелированный с показателями ОАО «РЖД» и достаточный для стимулирования инвестиционной активности;

3) рассмотреть возможность установления экономически обоснованного уровня доходности на инвестированный капитал (метод RAB) в качестве одного из ключевых принципов тарифообразования, что позволит привлекать инвестиции в модернизацию инфраструктуры;

4) создать информационно-аналитическую систему мониторинга, направленную на обеспечение прозрачности и публичного доступа к информации для заинтересованных сторон;

5) стандартизировать процедуры регионального тарифного регулирования, в частности единые требования к составу и формам заявочной документации; установление предельных сроков рассмотрения тарифных дел; создание механизмов досудебного рассмотрения споров между регулирующими органами и ППЖТ;

6) разработать механизм долгосрочного тарифного регулирования с горизонтом три-пять лет, обеспечивающий стабильность тарифной политики и устойчивость финансового планирования деятельности ППЖТ.

Реализация предложенного комплекса мероприятий позволит сделать первые шаги в эволюционном процессе перехода от фрагментированной и методологически неоднородной системы к единой, прозрачной и экономически обоснованной тарифной политике в сфере услуг промышленного железнодорожного транспорта. Это создаст условия для повышения эффективности и устойчивости транспортной системы, обеспечения баланса интересов участников перевозочного процесса.

Список источников

1. Транспорт в России. 2024: стат. сб. М.: Росстат, 2024. 100 с.
2. Рахмангулов А. Н. Железнодорожные транспортно-технологические системы: организация функционирования: монография. Магнитогорск: Изд-во Магнитогорского государственного технического университета имени Г. И. Носова, 2014. 300 с.
3. Рахмангулов А. Н., Трофимов С. В. Выбор оптимальных методов оперативного управления работой промышленных транспортных систем. Магнитогорск: Изд-во Магнитогорского государственного технического университета имени Г. И. Носова, 2000. 145 с.
4. Орлов А. М., Иванкова Л. Н., Кузнецова Т. Г., Симачкова И. В. Промышленный транспорт: учеб. пособие. М.: Российский университет транспорта, 2020. 322 с.
5. Брагин А. М. Железнодорожный транспорт необщего пользования: пути развития // Экономика и бизнес: теория и практика. 2023. № 1-1. С. 41–44. <https://doi.org/10.24412/2411-0450-2023-1-1-41-44>
6. Белик И. А. Актуальные проблемы ценового тарифного регулирования транспортных услуг на путях необщего пользования // Российское конкурентное право и экономика. 2022. № S1. С. 88–97. <https://doi.org/10.47361/2542-0259-2022-SpV-88-97>

References

1. Transport in Russia. 2024: Stat. coll. Moscow: Rosstat; 2024. 100 p. (In Russ.).
2. Rakhmangulov A.N. Railway transport and technological systems: Organization of functioning. Magnitogorsk: Nosov Magnitogorsk State Technical University; 2014. 300 p. (In Russ.).
3. Rakhmangulov A.N., Trofimov S.V. Selecting optimal methods for operational management of industrial transport systems. Magnitogorsk: Nosov Magnitogorsk State Technical University; 2000. 145 p. (In Russ.).
4. Orlov A.M., Ivankova L.N., Kuznetsova T.G., Simachkova I.V. Industrial transport. Moscow: Russian University of Transport; 2020. 322 p. (In Russ.).
5. Bragin A.M. Non-public railway transport: Ways of development. *Ekonomika i biznes: teoriya i praktika = Economy and Business: Theory and Practice*. 2023;(1-1):41-44. (In Russ.). <https://doi.org/10.24412/2411-0450-2023-1-1-41-44>

6. Belik I.A. Contemporary problems of tariff (price) regulation of transport services on non-public railway tracks. *Rossiiskoe konkurentnoe pravo i ekonomika = Russian Competition Law and Economy*. 2022;(S1): 88-97. (In Russ.). <https://doi.org/10.47361/2542-0259-2022-SpV-88-97>
-

Информация об авторе

Анна Николаевна Никифорова

кандидат экономических наук, доцент,
доцент кафедры экономики, финансов
и управления на транспорте

Российский университет транспорта
125315, Москва, Часовая ул., д. 22/2, стр. 1

Поступила в редакцию 06.11.2025
Прошла рецензирование 28.11.2025
Подписана в печать 19.12.2025

Information about the author

Anna N. Nikiforova

PhD in Economics, Associate Professor,
Associate Professor at the Department
of Economics, Finance, and Management
in Transport

Russian University of Transport
22/2 Chasovay Str., Moscow 125315, Russia

Received 06.11.2025
Revised 28.11.2025
Accepted 19.12.2025

Конфликт интересов: автор декларирует отсутствие конфликта интересов,
связанных с публикацией данной статьи.

Conflict of interest: the author declares no conflict of interest
related to the publication of this article.