

Рубрика 3. ЭКОНОМИКА ТРАНСПОРТА

<https://doi.org/10.17816/transsyst689956>

Труды I Международной научно-практической конференции
«Экономика высоких скоростей: технологии будущего»

© **Е.Н. Ефимова**

Научно-исследовательский институт железнодорожного транспорта
(Москва, Россия)

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ МЕТОДОВ ФОРМИРОВАНИЯ ПЛАТЫ ЗА НАХОЖДЕНИЕ ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЯХ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ

Цель. Разработка повышенных ставок платы за нахождение грузовых вагонов на путях общего пользования сверх допустимого времени простоя и превышения предельной вместимости станционных путей.

Материалы и методы. Обоснование рациональной величины ставок платы за нахождение подвижного состава на железнодорожных путях общего пользования, порядок их определения с учетом не только возмещения возникающих затрат ОАО «РЖД», но и оценки финансовых рисков за нарушения нормативных сроков доставки грузов и потерь потенциальных источников финансирования операционной и инвестиционной деятельности перевозчика на грузовой вагон при нарушении установленного нормативами технологического времени простоя вагона на станции.

Результаты. Формирование ставок платы за нахождение на железнодорожных путях общего пользования подвижного состава, используемого при грузовых перевозках, с применением указанных методов может лечь в основу актуализации Тарифного руководства, утвержденного приказом Федеральной службы по тарифам от 29 апреля 2015 г. № 127-т/1.

Заключение. Изменение ставок платы за нахождение на железнодорожных путях общего пользования подвижного состава, используемого при грузовых перевозках, наряду с другими методами нормативно-правового регулирования избыточным парком грузовых вагонов, должно привести к повышению эффективности эксплуатационной работы ОАО «РЖД».

Ключевые слова: ставки платы; избыточный парк вагонов; затраты ОАО «РЖД»; грузовые вагоны; финансовые риски; потери финансирования.

Как цитировать:

Ефимова Е.Н. Совершенствование методов формирования платы за нахождение грузовых вагонов на железнодорожных путях общего пользования // Инновационные транспортные системы и технологии. 2025. Т. 11, № 3. С. 460–473. doi: 10.17816/transsyst689956

Section 3. TRANSPORT ECONOMICS

© E.N. Efimova

Railway Research Institute
(Moscow, Russia)

IMPROVEMENT OF METHODS FOR DETERMINING CHARGES FOR FREIGHT CARS STAYING ON PUBLIC TRACKS

AIM: The work aimed to develop increased charges for freight cars staying on public tracks beyond the permissible demurrage and the maximum capacity of station tracks.

METHODS: Substantiation of reasonable charges for the rolling stock taying on public tracks; the method for determining them based on both the reimbursed costs incurred by Russian Railways JSC, the assessed financial risks of violations of the standard terms of delivery, and potential loss of financing of the carrier's operations and investments per freight car in case of violation of the standard operational downtime of a car at a station.

RESULTS: The charges determined for the freight rolling stock staying on public railway tracks using the specified methods may be the basis for updating the Tariff Guide approved by Order No. 127-t/1 of the Federal Tariff Service dated April 29, 2015.

CONCLUSION: Updated charges for the freight rolling stock staying on public railway tracks, together with other regulatory controls of the excess fleet of freight cars, should increase the operational performance of Russian Railways JSC.

Keywords: charges; excess fleet of cars; costs of Russian Railways JSC; freight cars; financial risks; loss of financing.

To cite this article:

Efimova EN. Improvement of methods for determining charges for freight cars staying on public tracks. *Modern Transportation Systems and Technologies*. 2025;11(3):460–473. doi: 10.17816/transsyst689956

ВВЕДЕНИЕ

В План мероприятий по перевозке грузов железнодорожным транспортом, утвержденным распоряжением Минтранса РФ от 10 апреля 2025 г. № РС-Д4-24, вошли ряд мер, направленных на минимизацию влияния избыточного парка вагонов на перевозочный процесс. В том числе, ОАО «РЖД» обосновало необходимость уточнения базовых ставок платы контрагентами за нахождение вагонов на путях общего пользования, установленных Тарифным руководством, утвержденным приказом ФСТ России от 29 апреля 2015 г. № 127-т/1 [1].

ПРОБЛЕМЫ ИЗБЫТОЧНОГО ПАРКА ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЯХ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ ОАО «РЖД»

Начиная с 2018 года сложилась устойчивая тенденция поступления на инфраструктуру ОАО «РЖД» грузовых вагонов темпами, значительно превышающими темпы выхода их из эксплуатации. Парк вагонов Российской принадлежности увеличился более, чем на 20%, при снижении погрузки на 8%. Количество этих вагонов в апреле 2024 года достигло исторического максимума – 1 млн. 337 тыс. вагонов.

Профицит грузовых вагонов на инфраструктуре ОАО «РЖД» на сегодняшний день оценивается на уровне около 200 тыс. вагонов. Столь значительное количество подвижного состава, оставленного на станционных путях общего пользования, становится серьезным препятствием для нормальной работы железных дорог и создает проблемы для беспрепятственного и безопасного пропуска поездов. При этом большая часть таких вагонов находится на основных направлениях перевозок и существенно влияет на эксплуатационную работу компании.

Размещение основной доли профицита рабочего парка вагонов на двух особо грузонапряженных направлениях (Северо-Западном и Восточном) осложняет эксплуатационную работу компании. По оценкам Института экономики и развития транспорта, формируемым на основе разработанной им Методики расчета показателей работы вагонных парков, позволяющих осуществлять мониторинг, анализ и оценку влияния избыточности парков на эффективность и результативность работы сети [2], избыточный парк грузовых вагонов может вызвать:

- потери тяговых ресурсов из-за замедления продвижения поездов по участкам и в связи с необходимостью подъема задержанных в продвижении поездов с порожними вагонами;
- снижение качественных показателей эффективности эксплуатационной работы (снижение участковой скорости, производительности локомотива, увеличение времени оборота вагона и т.п. (Табл.)).

Указанные проблемы в последнее время обсуждаются на разных уровнях управления Компании, а также среди операторов железнодорожного транспорта, что доказывает актуальность рассматриваемой темы и необходимость принятия мер, направленных на минимизацию влияния избыточного парка вагонов на перевозочный процесс.

Таблица. Изменение качественных показателей перевозочной работы ОАО «РЖД» с 2018 по 2024 гг.

Table. Transportation quality changes at Russian Railways JSC in 2018–2024

№ п/п	Наименование показателя	Единицы измерения	2018 г.	2024 г.	+/-
1	Среднее время оборота грузового вагона	сутки	15,27	20,16	+32%
2	Производительность грузового вагона	ткм нетто	7727	6144	-20%
3	Время простоя вагона на 1 технической станции	час	6,50	10,23	+57%
4	Время простоя местного вагона	час	90,6	124,24	+37%
5	Средняя участковая скорость в грузовом движении	км/ч	40,9	37,1	-9%

В связи с этим ОАО «РЖД» был разработан ряд инициативных предложений, вошедших в План мероприятий по перевозке грузов железнодорожным транспортом, утвержденный распоряжением Минтранса РФ от 10 апреля 2025 г. № РС-Д4-24. В частности, были подготовлены изменения в нормативные правовые документы, такие, как Правила перемещения порожних грузовых вагонов, Правила приписки железнодорожного подвижного состава, предназначенного для перевозок грузов по железнодорожным путям общего пользования, к железнодорожным станциям инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, Правила пономерного учета железнодорожного подвижного состава, а также изменения в статью 44 Устава железнодорожного транспорта [3] в части наделения перевозчика и владельца инфраструктуры правом перемещения вагонов не только с припортовых, но и с иных станций, а также сокращения периода времени на уведомление владельца вагонов о предстоящем перемещении. Кроме этих мероприятий, направленных на минимизацию влияния избыточного парка вагонов на перевозочный процесс, ОАО «РЖД» обосновала необходимость уточнения базовых ставок платы за нахождение вагонов на путях общего пользования [1] по итогам разработки специалистами АО «ВНИИЖТ» новой методологии оценки изменения уровня ставок. Этот документ, в частности, должен способствовать сокращению времени занятия инфраструктуры железнодорожного транспорта порожними вагонами, являясь дополнительным инструментом стимулирования владельцев вагона использования их в перевозочном процессе.

СОПОСТАВЛЕНИЕ МЕТОДИЧЕСКИХ ПОДХОДОВ К ФОРМИРОВАНИЮ ДЕЙСТВУЮЩИХ И НОВЫХ СТАВОК ПЛАТЫ ЗА НАХОЖДЕНИЕ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА НА ПУТЯХ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ

Действующие ставки платы за нахождение на железнодорожных путях общего пользования подвижного состава как в перевозочном процессе, так

и вне перевозочного процесса (порожние вагоны) рассчитаны на основе оценки на условия 2014 года затрат ОАО «РЖД»:

- на содержание соответствующей железнодорожной инфраструктуры как для размещения, так и при необходимой перестановке подвижного состава;
- на возобновление перевозочного процесса для подвижного состава, задержанного в пути следования;
- на уведомление грузоотправителей (отправителей), грузополучателей (получателей), владельцев железнодорожных путей общего пользования, владельцев подвижного состава, а также других перевозчиков в объеме, предусмотренном статьей 3 Устава железнодорожного транспорта [3] и правилами перевозок грузов;
- на охрану железнодорожных путей, занятых подвижным составом, и обеспечение сохранности вагонов и контейнеров.

Значения ставок платы в [1] ежегодно индексируются на основе индексов к базовым ставкам платы за нахождение на железнодорожных путях общего пользования подвижного состава, представленных в приложении № 6 к приказу ФАС России от 10 декабря 2015 года № 1226/15 (с изменениями на 15 ноября 2024 года) [4].

Действующее Тарифное руководство № 127-т/1 включает в себя три следующих раздела:

1) общие положения, содержащие основания, принципы формирования ставок платы и определения платы в соответствии с временными параметрами занятия инфраструктуры;

2) порядок и базовые величины определения платы за нахождение на железнодорожных путях общего пользования подвижного состава, находящего в перевозочном процессе в форме таблицы № 1, содержащей базовые ставки без учета затрат, связанных с задержками в пути следования, и таблицы № 2 – с учетом этих затрат;

3) порядок и базовые величины определения платы за не связанное с перевозочным процессом нахождение порожних вагонов на железнодорожных путях общего пользования (вне перевозочного процесса) в форме таблицы № 3, содержащей базовые ставки за размещение порожних вагонов без согласования с ОАО «РЖД», и таблицы № 4 – размещение порожних вагонов по согласованию с ОАО «РЖД»).

Целесообразность пересмотра базовых ставок плат за нахождение вагонов на путях общего пользования помимо решения задач, связанных с повышением эффективности перевозочной работы, может быть обоснована и с точки зрения сопоставления действующих ставок платы (177 рублей за сутки за размещение вагона до 19,6 метров по согласованию с ОАО «РЖД») с ценами занятия инфраструктуры на других видах транспорта. Необходимо отметить, что во всех сферах транспортных услуг плата различных видов транспорта за размещение грузового транспорта на парковке (отстой) значительно превышает плату на аналогичные услуги на железнодорожной дефицитной инфраструктуре. Так, например, компания ООО «Дорожная сеть» [5], являющаяся крупным

цифровым агрегатором инфраструктуры сервиса для грузовых автопарков и их стоянки и имеющая более 1000 платных парковок для грузовых машин по России, предлагает в среднем плату 200-240 руб/сут. А компания «А-Приори», оказывающая услуги по ответственному хранению автотранспортной техники на территории своих терминалов, расположенных в пригородных зонах Москвы и Санкт-Петербурга, на 2024 год установила плату за аренду машино-места одним грузовиком с полуприцепом в размере 600 рублей с НДС за сутки простоя [6]. Вместе с тем, необходимо отметить, что в различных видах транспорта свои бизнес-модели, структура затрат и механизмы государственного стимулирования производственной деятельности, особенности которых требуют отдельного исследования.

Разработанная АО «ВНИИЖТ» методология формирования новых ставок платы за нахождение подвижного состава на путях общего пользования основывается на следующих принципах:

- определение актуальных затрат, связанных с занятием путей общего пользования, на основе действующего классификатора доходов и расходов ОАО «РЖД» и соответствующих данных корпоративной отчетности (подробный расчет затрат описан в [7]);
- определение актуальных затрат, связанных с возобновлением перевозочного процесса для подвижного состава, задержанного в пути следования, на основе действующего классификатора доходов и расходов ОАО «РЖД» и соответствующих данных корпоративной отчетности;
- включение в ставки плат, связанных с подвижным составом, находящимся в перевозочном процессе, компенсации финансовых рисков от нарушения нормативных сроков доставки грузов из-за загруженности станций простаивающими вагонами;
- включение в ставки плат оценок потерь потенциальных источников финансирования операционной и инвестиционной деятельности перевозчика как возможного дополнительного метода ценового регулирования, указанного в постановлении Правительства РФ от 05 августа 2009 г. № 643 «Положение о государственном регулировании тарифов, сборов и платы в отношении работ (услуг) субъектов естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок» [8], и основанного на положениях ст. 15 части первой Гражданского кодекса Российской Федерации [9].

В соответствии с действующей структурой Тарифного руководства были выделены два основных направления формирования новых ставок платы:

1) в перевозочном процессе – рассмотрение ситуаций, связанных с нарушением технологического времени начально-конечных и таможенных операций, а также задержками вагонов и контейнеров в пути следования (Табл. 1, 2 [1]);

2) вне перевозочного процесса – анализ ситуаций, связанных с перемещением порожних вагонов после выгрузки на станции перемещения или размещением порожних вагонов на станциях, включая припортовые, как после выгрузки, так и по согласованию с ОАО «РЖД» (Табл. 3, 4 [1]).

Для каждого направления были разработаны таблицы, которые учитывают принятую в действующем документе дифференциацию по длине вагонов (менее 19,6 м, от 19,6 до 25,5 м, более 25,5 м), допустимое время простоя, тип подвижного состава и тип станций (станции перемещения, станции выгрузки, припортовые станции).

Основным методом государственного регулирования тарифов, как отмечено в п.13 постановления Правительства РФ от 05 августа 2009 г. № 643 [8], является метод экономически обоснованных затрат.

Исходя из этого принципа базовая величина для расчета тарифа должна включать расходы на содержание и обслуживание железнодорожной инфраструктуры общего пользования, занятой подвижным составом.

Затраты, непосредственно связанные с нахождением подвижного состава на железнодорожных путях общего пользования, определяются на основе данных корпоративной управленческой отчетности за последний отчетный год в части текущих затрат по видам деятельности «грузовые перевозки» и «предоставление услуг в грузовых перевозках», приходящихся на станционные пути (включая соответствующие затраты на хозяйственное движение). Нераспределенные по видам путей затраты распределяются в соответствии с долей приведенной длины станционных путей, определенной на основе п.15.3 приказа Минтранса России от 23 октября 2018 г. № 373 «Об утверждении Порядка ведения раздельного учета доходов и расходов субъектами естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок» [10].

При определении затрат ОАО «РЖД», связанных с возобновлением перевозочного процесса для подвижного состава, задержанного в пути следования (подъемом поезда по причинам, не зависящим от перевозчика), необходимо учитывать дополнительные затраты, связанные с временным отставлением от движения поездов и подъемом этих поездов, возникающие в процессе дополнительной поездной и маневровой работы на станции, а также с необходимостью дополнительных затрат на техническое обслуживание грузовых вагонов в пути следования.

Размер компенсации финансовых рисков от нарушения нормативных сроков доставки грузов для включения в ставки платы определяется за последний отчетный год исходя из суммарного времени простоя по грузовым отправкам на всех промежуточных станциях и претензий за недоставку груза в срок по соответствующим станциям назначения. Эта информация формируется в единой автоматизированной системе мониторинга и управления рисками нарушений сроков доставки грузов и порожних вагонов (далее – ЕАСАПР СД).

Для определения размера компенсации, связанного с часом простоя вагона на станции, был применен следующий алгоритм:

1) построение линейной модели корреляционной зависимости размеров претензий от времени простоя по отправкам за отчетный год (для уменьшения выявленного в результате анализа разброса данных по станциям назначения для расчета были использован прием преобразования значений претензий и времени простоя в аналогичные значения с помощью натурального логарифмирования);

2) определение на основе корреляционной модели изменение суммы претензий по отправке при изменении времени простоя на 1 час;

3) определение среднего количества вагонов в отправке на основе отчетных данных по видам отправок в ИХ «Грузовые перевозки»;

4) определение величины увеличения претензий на час задержки одного вагона (расчет размера компенсации на 1 ч простоя вагона на станции).

Этот показатель имел место при определении существующих ставок плат, однако он рассчитывался на основе еще не до конца автоматизированного сбора достоверной информации о претензиях и учитывался только в ставках, соответствующих превышению трех суток простоя вагонов, находящихся в перевозочном процессе. В новых ставках, формируемых для условий (Табл. 1, 2 [1]), предлагается его учитывать, начиная с первого часа нахождения вагонов на железнодорожных путях общего пользования, за который взимается плата в соответствии с [1].

Обоснование включения в новые ставки платы оценок потерь потенциальных источников финансирования операционной и инвестиционной деятельности перевозчика базируется на том, что в [7] помимо принципа формирования тарифов на основе метода экономически обоснованных затрат указано, что органы регулирования могут применять и иные методы ценового регулирования, в частности, при необходимости могут определяться меры по компенсации потерь в доходах субъекта регулирования в соответствии с законодательством Российской Федерации. Этот подход реализован в методике определения величин штрафов ОАО «РЖД» за нарушение графика движения поездов при заключении договоров с контрагентами [11].

Согласно определению Федерального закона Российской Федерации от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте Российской Федерации», [12], перевозочный процесс является совокупностью организационно и технологически взаимосвязанных операций. Несвоевременное или некачественное выполнение какой-либо из операций ведет к сбою во всей технологической цепочке. Ввиду того, что перевозка грузов на инфраструктуре ОАО «РЖД» осуществляется в составе организованных поездов по установленному графику, неисполнение или ненадлежащее исполнение технологической операции, как правило, ведет к сбою, выражающемуся в форме инцидента, вызывающего нарушение графика движения поездов.

В соответствии с Федеральным законом Российской Федерации от 10 января 2003 г. №18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» ОАО «РЖД» [3], как перевозчик и владелец инфраструктуры, несет ответственность перед грузоотправителем и грузополучателем.

В соответствии со статьей 15 Гражданского кодекса Российской Федерации [8] лицо, право которого нарушено, может требовать полного возмещения причиненных ему убытков, если законом или договором не предусмотрено возмещение убытков в меньшем размере.

Под убытками понимаются расходы, которые лицо, чье право нарушено, произвело или должно будет произвести для восстановления нарушенного права,

утрата или повреждение его имущества (реальный ущерб), а также неполученные доходы, которые это лицо получило бы при обычных условиях гражданского оборота, если бы его право не было нарушено (упущенная выгода).

Таким образом, контрагент помимо полного возмещения реального ущерба может быть привлечен к возмещению неполученных доходов компании (упущенной выгоды), которые ОАО «РЖД» получило бы при обычных условиях организации перевозочного процесса, если бы он не был нарушен по вине контрагентов.

В нашей методике мы определили «упущенную выгоду» как оценку потерь потенциальных источников финансирования операционной и инвестиционной деятельности перевозчика. Потери потенциальных источников финансирования операционной и инвестиционной деятельности перевозчика на грузовой вагон, связанные с оплачиваемым владельцами грузового вагона часом временем при нарушении установленного нормативами технологического времени начально-конечных и таможенных операций, а также ожидания переадресовки грузов, порожних вагонов и контейнеров, определяются на основе среднесетевой доходной ставки за 1 т/км нетто груженых вагонов и порожних грузовых вагонов, скорректированной на себестоимость грузовых перевозок в части зависящих затрат [13], приходящейся на час перемещения грузового вагона в перевозочном процессе (на основе отчетных данных о полном рейсе вагона, динамической нагрузке вагона и времени оборота вагона).

При определении потерь потенциальных источников финансирования операционной и инвестиционной деятельности перевозчика, связанных с задержкой вагонов в пути следования, кроме уже найденных потерь учитываются потери, связанные с вагоно-часами простоя грузовых поездов, задержанных от движения по причинам, не зависящим от перевозчика.

Для Табл. 3, 4 [1], ставки в которых приводятся не на час простоя, а на сутки, полученные значения умножаются на 24.

РЕЗУЛЬТАТЫ

Исследование позволило определить новые ставки платы за нахождение подвижного состава на путях общего пользования.

Суммарная величина новой ставки платы за нахождение подвижного состава на железнодорожных путях общего пользования определяется в общем виде по следующим формулам (1)–(5):

– формула (1) для Табл. 1 [1] при нарушении контрагентами ОАО «РЖД» установленного нормативами технологического времени начально-конечных и таможенных операций, а также ожидания переадресовки грузов, порожних вагонов и контейнеров (руб/ч):

$$T_{n-v_i}^1 = e_{M_{cn}-ч}^{инф.ржд} \cdot L_{nc_i} \cdot k_{zn} \cdot r + R_{cd} + \Delta ЧД I_{час}^{вар} \quad (1)$$

где $e_{M_{cn}-ч}^{инф.ржд}$ – удельная величина инфраструктурных затрат ОАО «РЖД», связанных с содержанием и обслуживанием станционных путей с учетом хозяйственного

движения и инвестиционных затрат за отчетный период, приходящихся на один метр станционных путей в час, руб./м-ч; L_{nc_i} – длина i -того подвижного состава, м; r – коэффициент рентабельности предоставления услуг ОАО «РЖД» (на основе корпоративного отчета по форме «7-р отчетная ОАО «РЖД» за отчетный период); $k_{зн}$ – коэффициент, связанный с оптимальным регулированием поездной работы, предотвращением сбоев в движении поездов и обеспечения необходимой маневренности в работе станций [14]; R_{cd} – оценка финансовых рисков от нарушения сроков доставки грузов (претензий) на грузовой вагон, руб./ваг-ч.; $\Delta ЧД1_{час}^{ваг}$ – оценка потерь потенциальных источников финансирования операционной и инвестиционной деятельности перевозчика, руб./ваг-ч.;

– формула (2) для Табл. 2 [1] при задержке (не по вине ОАО «РЖД») вагонов, контейнеров в пути следования (в том числе на промежуточных железнодорожных станциях из-за неприема железнодорожной станцией назначения), приводящей к нарушению сроков доставки, (руб./ч):

$$T_{n-v_i}^2 = e_{m_{cn}-ч+подпоезда}^{инф.ржд} \cdot L_{nc_i} \cdot k_{зн} \cdot r + R_{cd} + \Delta ЧД2_{час}^{ваг} \quad (2)$$

где $e_{m_{cn}-ч+подпоезда}^{инф.ржд}$ – инфраструктурные затраты ОАО «РЖД», связанные с содержанием и обслуживанием станционных путей с учетом хозяйственного движения и инвестиционных затрат за отчетный период, и затраты ОАО «РЖД» на подъем и перемещение поезда при задержке подвижного состава в пути следования, приходящиеся на один метр станционных путей в час, руб./м-ч; $\Delta ЧД2_{час}^{ваг}$ – оценка потерь потенциальных источников финансирования операционной и инвестиционной деятельности перевозчика процессах, включая простои вагонов во временно отставленных от движения поездах по коду «01» («Неприем поезда железнодорожной станцией назначения на территории России по причинам, зависящим от грузополучателей, владельцев или пользователей путей необщего пользования» [15]), руб./ваг-ч.;

– формула (3) для Табл. 3 [1] в части платы при условиях нахождения порожних вагонов на железнодорожных путях общего пользования в соответствии с правилами перемещения порожних вагонов, (руб./сут.):

$$T_{n-v_i}^{3сп} = e_{m_{cn}-ч}^{инф.ржд} \cdot k_{зн} \cdot L_{nc_i} \cdot 24 \cdot r \quad (3)$$

– формула (4) для Табл. 3 [1] в части платы при условиях нахождения порожних вагонов на станциях выгрузки, в т.ч. припортовых, (руб./сут.):

$$T_{n-v_i}^{3св} = e_{m_{cn}-ч}^{инф.ржд} \cdot k_{зн} \cdot L_{nc_i} \cdot r \cdot \alpha \cdot 24 + \Delta ЧД3_{сут}^{ваг}, \quad (4)$$

где α – коэффициент увеличения платы в соответствии с положением статьи 44 Устава о взимании платы в пятикратном размере за каждые последующие сутки после истечения третьих суток с момента выгрузки груза из вагонов или с момента подачи вагонов на железнодорожные пути общего пользования; $\Delta ЧД3_{сут}^{ваг}$ – оценка потерь потенциальных источников финансирования операционной

и инвестиционной деятельности перевозчика, связанной с перевозками порожнего грузового вагона, руб./ваг-сут.;

– формула (5) для Табл. 4 [1] для порожних вагонов, находящихся вне перевозочного процесса, размещение которых согласовано с ОАО «РЖД», (руб./сут.):

$$T_{n-v_i}^4 = e_{\text{Мен-ч}}^{\text{инф.ржд}} \cdot k_{\text{зн}} \cdot L_{\text{nc}_i} \cdot r \cdot 24 + [\Delta \text{ЧДЗ}_{\text{сут}}^{\text{ваг}}], \quad (5)$$

где $[\Delta \text{ЧДЗ}_{\text{сут}}^{\text{ваг}}]$ – взимается, начиная с суток, превышающих половину среднего времени оборота грузового вагона рабочего парка (инструмент, стимулирующий владельцев вагона к ускоренному вовлечению его в перевозочный процесс).

В настоящее время разработанный проект Методики определения ставок платы за нахождение на железнодорожных путях общего пользования подвижного состава, используемого при грузовых перевозках, а также контейнеров, на основе которого предлагается определять новые ставки платы, направлен ОАО «РЖД» в ФАС России для согласования.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Введение новых величин ставок платы за нахождение грузовых вагонов на железнодорожных путях общего пользования сверх допустимого времени простоя и превышения предельной вместимости станционных путей повлияет на деятельность операторских компаний, стимулируя их активнее вовлекать вагоны в перевозочный процесс. В результате предполагается сокращение времени оборота и повышение производительности грузового вагона рабочего парка на сети железных дорог. Повысится ритмичность и финансово-экономическая ответственность сторон перевозочного процесса, что в конечном итоге повлияет на увеличение эффективности перевозочной работы ОАО «РЖД» и улучшение качественных показателей перевозок.

Автор заявляет, что настоящая статья не содержит каких-либо исследований с участием людей в качестве объектов исследований.

The author declare that this article does not contain any studies involving human subjects.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Плата за нахождение на железнодорожных путях общего пользования подвижного состава и правила ее применения (Тарифное руководство): утв. приказом Федеральной службы по тарифам от 29 апреля 2015 г. № 127-т/1. Дата обращения: 18.06.2025. Режим доступа: <https://minjust.consultant.ru/files/14757>
2. Методика расчета показателей работы вагонных парков, позволяющих осуществлять мониторинг, анализ и оценку влияния избыточности парков на эффективность и результативность работы сети: утв. распоряжением ОАО «РЖД» от 12 ноября 2015 г. № 2668р. Дата обращения: 18.06.2025. Режим доступа: <https://log.in.consultant.ru/link/?req=doc&base=SVB014&n=29202&dst=100002,2>

3. Федеральный закон Российской Федерации от 10 января 2003 г. № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации». Дата обращения: 18.06.2025. Режим доступа: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_40444/
4. Приказ Федеральной антимонопольной службы от 10 декабря 2015 г. N 1226/15 «Об индексации ставок тарифов, сборов и платы за перевозку грузов и услуги по использованию инфраструктуры при перевозках грузов, выполняемые (оказываемые) ОАО «Российские железные дороги» (с изменениями на 15 ноября 2024 года), приложение № 6 «Индексы к базовым ставкам платы за нахождение на железнодорожных путях общего пользования подвижного состава и правил ее применения». Дата обращения: 18.06.2025. Режим доступа: <https://base.garant.ru/71289298/?ysclid=mc0d7kd2f1320789096>
5. Официальный сайт компании «Дорожная сеть». [internet] Дата обращения: 18.06.2025. Режим доступа: <https://dornet.ru/content/parking>
6. Официальный сайт компании «А-ПРИОРИ», предоставляющей услуги охраняемой стоянки для грузовых автомобилей в Москве и Санкт-Петербурге. [internet] Дата обращения: 18.06.2025. Режим доступа: <https://parkingcars.ru/uslugi/stoyanki-dlya-gruzovikov>
7. Огинская А.Е., Шмелев А.В. Методология расчета расходных ставок на содержание 1 км путей (станционных и необщего пользования) в современных условиях отнесения и учета затрат владельца железнодорожной инфраструктуры. В кн.: Труды ученых АО «ВНИИЖТ» «Экономические исследования железнодорожного комплекса и их практическое значение». Москва: ООО «РАС», 2019. С. 118–123.
8. Постановление Правительства РФ «О государственном регулировании тарифов, сборов платы в отношении работ (услуг) субъектов естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок» от 5 августа 2009 г. № 643, п.13. Дата обращения: 18.06.2025. Режим доступа: <https://base.garant.ru/196053/?ysclid=mc0e072nww806470137>
9. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть первая, статья 15) от 30.11.1994 г. № 51-ФЗ (в ред. Федеральных законов от 08.03.2015 г. № 42-ФЗ, от 09.03.2021 г. № 33-ФЗ). Дата обращения: 18.06.2025. Режим доступа: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_5142/4734407fbf4d5eec5306840f8b75b994e5d57090/
10. Приказ Минтранса России «Об утверждении Порядка ведения раздельного учета доходов и расходов субъектами естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок» от 23 октября 2018 г. № 373. Дата обращения: 18.06.2025. Режим доступа: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/72064780/?ysclid=mc0esndduy968102779>
11. Методика определения убытков ОАО «РЖД» от инцидентов, вызывающих нарушения графика движения поездов, на железнодорожных путях общего пользования, возникших по ответственности контрагентов и третьих лиц – Утв. распоряжением ОАО «РЖД» от 30 марта 2023 г. № 784/р. С. 51–121. Дата обращения: 18.06.2025. Режим доступа: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_446677/69bd58353055be99ece7eae1e1b8fccc0a5999d/
12. Методические указания по вопросу государственного регулирования тарифов на услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов и услуги по использованию железнодорожной инфраструктуры общего пользования при

- грузовых перевозках – Утв. приказом ФСТ России от 30 августа 2013 г. № 166-т/1, приложение № 2. Дата обращения: 18.06.2025. Режим доступа: https://rulaws.ru/acts/Prikaz-FST-Rossii-ot-30.08.2013-N-166-t_1/?ysclid=mc33smo64b228520340
13. Федеральный закон Российской Федерации от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте Российской Федерации». Дата обращения: 18.06.2025. Режим доступа: <https://epp.genproc.gov.ru/web/mmtpp/documents?item=9537559>
14. Сотников Е.А. Эксплуатационная работа железных дорог. М.: Транспорт, 1986.
15. Классификатор причин задержек в продвижении (остановки от движения) составов поездов – Утв. распоряжением ОАО «РЖД» от 19 сентября 2018 г. № 2042/р. Дата обращения: 18.06.2025. Режим доступа: <https://e-ecolog.ru/docs/fKh5WFBb6oW0hzPNJVbxO/full>

REFERENCES

1. Payment for the presence of rolling stock on public railway tracks and the rules for its application (Tariff Guidelines): approved by Order of the Federal Tariff Service dated April 29, 2015 No. 127-t/1. (In Russ.) Accessed: 18.06.2025. Available from: <https://minjust.consultant.ru/files/14757>
2. Methodology for calculating performance indicators of car fleets, allowing monitoring, analysis and assessment of the impact of fleet redundancy on the efficiency and effectiveness of the network: approved by Order of JSC Russian Railways dated November 12, 2015 No. 2668r. (In Russ.) Accessed: 18.06.2025. Available from: <https://login.consultant.ru/link/?req=doc&base=SVB014&n=29202&dst=100002,2>
3. Federal Law of the Russian Federation of January 10, 2003 No. 18-FZ “Charter of Railway Transport of the Russian Federation”. (In Russ.) Accessed: 18.06.2025. Available from: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_40444/
4. Order of the Federal Antimonopoly Service No. 1226/15 dated December 10, 2015 “On the Indexation of Tariff Rates, Fees and Charges for the transportation of goods and Services for the Use of infrastructure for the Transportation of Goods performed (provided) JSC Russian Railways (as amended on November 15, 2024), Appendix No. 6 “Indices to the base rates of fees for the presence of rolling stock on public railway tracks and the rules of its application”. (In Russ.) Accessed: 18.06.2025. Available from: <https://base.garant.ru/71289298/?ysclid=mc0d7kd2f1320789096>
5. The official website of the Road Network company. [internet] (In Russ.) Accessed: 18.06.2025. Available from: <https://dornet.ru/content/parking>
6. The official website of the A-PRIORI company, which provides secure parking for trucks in Moscow and St. Petersburg. [internet] (In Russ.) Accessed: 18.06.2025. Available from: <https://parkingcars.ru/uslugi/stoyanki-dlya-gruzovikov>
7. Oginskaya AE, Shmelev AV. Methodology for calculating expense rates for the maintenance of 1 km of tracks (station and non-public use) in modern conditions of attribution and accounting for the costs of the owner of railway infrastructure // Proceedings of scientists of JSC VNIIZHT “Economic research of the railway complex and their practical significance”; Moscow: RAS LLC. 2019:118–123. (In Russ.)
8. Decree of the Government of the Russian Federation “On State regulation of tariffs and

- fees in respect of works (services) of subjects of natural monopolies in the field of railway transportation” dated August 5, 2009 No. 643, item 13. (In Russ.) Accessed: 18.06.2025. Available from: <https://base.garant.ru/196053/?ysclid=mc0eo72nww806470137>
9. The Civil Code of the Russian Federation (Part one, Article 15) dated 11/30/1994. No. 51-FZ (as amended Federal Laws No. 42-FZ dated 08.03.2015, No. 33-FZ dated 09.03.2021). (In Russ.) Accessed: 18.06.2025. Available from: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_5142/4734407fbf4d5eec5306840f8b75b994e5d57090/
 10. Order of the Ministry of Transport of the Russian Federation “On approval of the Procedure for Separate Accounting of income and expenses by subjects of natural monopolies in the field of railway transportation” dated October 23, 2018 No. 373. (In Russ.) Accessed: 18.06.2025. Available from: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/72064780/?ysclid=mc0esdnduy968102779>
 11. Methodology for determining losses of Russian Railways from incidents causing disruptions to train schedules on public railway tracks caused by the liability of counterparties and third parties – Approved by Order of Russian Railways dated March 30, 2023 No. 784/r. 2023:51–121. (In Russ.) Accessed: 18.06.2025. Available from: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_446677/69bd58353055be99ece7eae1e1b8fccc0a5999d/
 12. Methodological guidelines on the issue of state regulation of tariffs for railway transport services for the transportation of goods and services for the use of public railway infrastructure in freight transportation – Approved by Order of the Federal Customs Service of Russia dated August 30, 2013 No. 166-t/1, Appendix No. 2. (In Russ.) Accessed: 18.06.2025. Available from: https://rulaws.ru/acts/Prikaz-FST-Rossii-ot-30.08.2013-N-166-t_1/?ysclid=mc33smo64b228520340
 13. Federal Law of the Russian Federation dated January 10, 2003 No. 17-FZ “On Railway Transport of the Russian Federation”. (In Russ.) Accessed: 18.06.2025. Available from: <https://epp.genproc.gov.ru/web/mmtip/documents?item=9537559>
 14. Sotnikov EA. Operational work of railways. Moscow: Transport; 1986. (In Russ.)
 15. Classifier of reasons for delays in moving (stopping from moving) trains – Approved by the Order of JSC Russian Railways dated September 19, 2018 No. 2042/r. (In Russ.) Accessed: 18.06.2025. Available from: <https://e-ecolog.ru/docs/fKh5WFBb6oW0hzPNJVbxO/full>

Сведения об авторе:

Ефимова Елена Николаевна, канд. экон. наук;

eLibrary SPIN: 7176-0100;

E-mail: efimova.elena@vniizht.ru

Information about the author:

Elena N. Efimova, Cand. Sci. (Economics);

eLibrary SPIN: 7176-0100;

E-mail: efimova.elena@vniizht.ru