

Гурова Е. Л., магистрант  
Иркутский государственный университет путей сообщения  
gurovaelenochka@yandex.ru

Головань С. А., кандидат экономических наук, доцент  
И.о. зав. кафедры Финансового и стратегического менеджмента  
Иркутский государственный университет путей сообщения  
Free9sonjas@gmail.com

## **ТАРИФЫ НА ГРУЗОВЫЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ В РЕГИОНАЛЬНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЕ**

### **TARIFFS FOR FREIGHT RAIL TRANSPORTATION IN THE REGIONAL TRANSPORT SYSTEM**

**Аннотация.** В статье рассматривается проблема формирования и регулирования тарифов на грузовые железнодорожные перевозки в контексте региональной транспортной системы на примере Иркутской области. Определены особенности формирования тарифной политики в сфере железнодорожного транспорта. Анализируется влияние тарифной политики на развитие региональной экономики, доступность транспортных услуг для различных отраслей и конкурентоспособность местных предприятий.

Исследуются различные факторы, определяющие уровень тарифов, такие как расстояние перевозки, вид груза, сезонность и инфраструктурные ограничения. Оценивается влияние тарифных изменений на грузопоток, доступность перевозок для малого и среднего бизнеса, а также на инвестиционную привлекательность региона. Предлагаются рекомендации по оптимизации тарифной политики с целью повышения эффективности транспортной системы Иркутской области и стимулирования экономического роста.

**Ключевые слова:** железнодорожные тарифы, региональная транспортная система, тарифы на грузовые железнодорожные перевозки, грузопоток, тарифная политика,, железнодорожные перевозки, установление тарифов на перевозку.

**Abstract.** The article considers the problem of formation and regulation of tariffs for freight rail transportation in the context of the regional transport system using the example of the Irkutsk region. The features of the formation of tariff policy in the field of railway transport are determined. The influence of tariff policy on the development of the regional economy, the availability of transport services for various industries and the competitiveness of local enterprises is analyzed.

Various factors determining the level of tariffs, such as the distance of transportation, type of cargo, seasonality and infrastructure restrictions are studied. The impact of tariff changes on freight traffic, the availability of transportation for small and medium businesses, as well as on the investment attractiveness of the region is assessed. Recommendations are offered for optimizing tariff policy in order to improve the efficiency of the transport system of the Irkutsk region and stimulate economic growth.

**Key words:** railway tariffs, regional transport system, tariffs for freight rail transportation, freight flow, tariff policy, railway transportation, setting tariffs for transportation.

## **Введение**

Эффективность функционирования региональных транспортных систем во многом зависят от доступности грузовых железнодорожных перевозок. Оптимально выстроенная тарифная политика позволяет стимулировать использование железнодорожного транспорта, снижать нагрузку на автомобильные дороги и повышать конкурентоспособность региональных предприятий. Формирование тарифов на грузовые железнодорожные перевозки в региональной транспортной системе подвержено влиянию целого ряда факторов. Ключевым аспектом является себестоимость перевозок, которая включает в себя затраты на эксплуатацию железнодорожной инфраструктуры, подвижного состава, оплату труда персонала, а также амортизационные отчисления. Важную роль играет протяженность маршрута, тип груза и его особенности, требующие применения специализированного подвижного состава и соблюдения особых условий транспортировки. Кроме того, конкуренция со стороны других видов транспорта, в частности, автомобильного и водного, также оказывает значительное влияние на формирование тарифной политики [9].

## **Методология исследования**

Теоретической основой исследования послужили работы следующих авторов: Е. Г. Веремеенко [4], Е.Н. Овсянникова [7], А. И. Таткина [9], Н. П. Терешина [10], В. А. Подсорин [10] и других [11;12].

Методы исследования – анализ, систематизация, сравнение, классификация, группировка, обобщение.

## **Результаты исследования**

Восточно-Сибирская железная дорога – одно из крупнейших транспортных предприятий всей Восточной Сибири. Исторически, прибытие первого железнодорожного состава в Иркутск в 1898 году ознаменовало начало развития железнодорожной сети в регионе. В 1934 году произошло организационное обособление ВСЖД в самостоятельную структуру, выделенную из Томской и Забайкальской железных дорог.

Географически, ВСЖД является частью Транссибирской и Байкало-Амурской магистралей, пролегая по территории четырех субъектов Российской Федерации: Иркутской области, Республики Бурятия, Забайкальского края и Республики Саха (Якутия). Эксплуатационная протяженность магистрали составляет более 3800 км, что соответствует 4,4% от общей протяженности железнодорожной сети России. Развернутая длина главных путей превышает 6300 км. Особое значение имеет участок, проходящий вдоль озера Байкал, представляющего собой объект Всемирного наследия ЮНЕСКО.

В настоящее время ВСЖД выполняет ключевую функцию в обеспечении транспортных потребностей экономики и населения, обслуживая около 3000 предприятий и организаций. Штат сотрудников дороги насчитывает более 40 тысяч человек. Сконцентрированы железнодорожные пути на юге округа, это объясняется расположением крупных предприятий, промышленных центров, добычей полезных ископаемых, более густой населенностью городского типа и природными условиями. В 2024 году погрузка на сети ОАО «РЖД» в Иркутской области составила 44,2 млн тонн, что на 4,4% больше, чем за 2023 г. Динамика погрузки на сети ОАО «РЖД» в Иркутской области представлена на рис. 1.

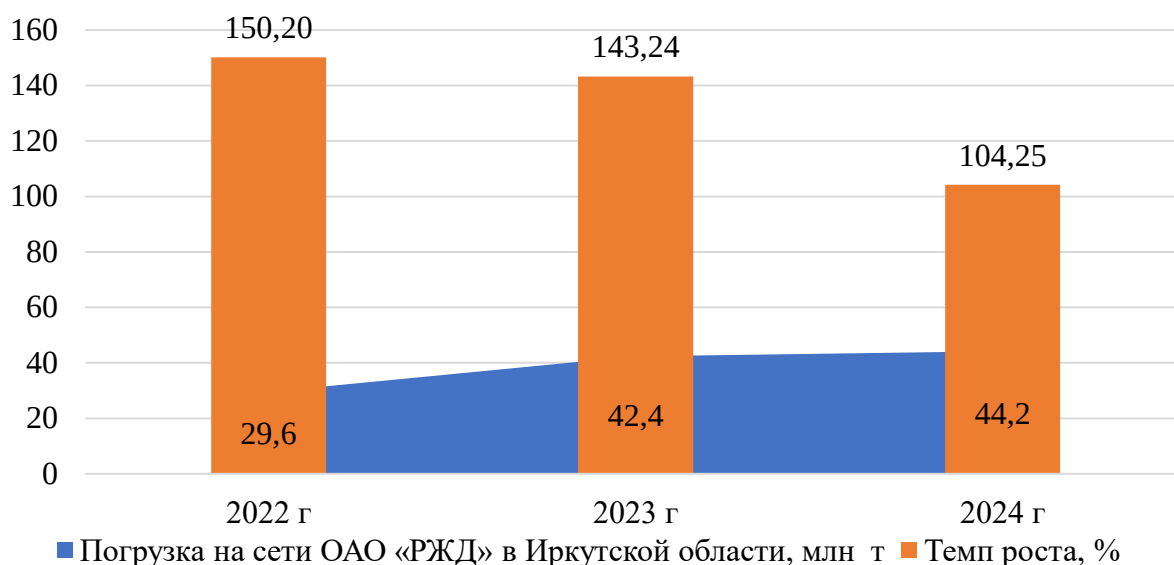


Рисунок 1. Динамика погрузки на сети ОАО «РЖД» в Иркутской области в 2022-2024 гг., млн т [8]

Основная номенклатура грузов представлена каменным углем, нефтепродуктами, лесом (рис. 2) [8]. Также стоит отметить железную руду и цветные металлы. Стоит отметить, что стоимость перевозки грузов по железной дороге складывается из инфраструктурной (в том числе заложенной в нее локомотивной) и вагонной составляющих. Вагонная – это часть, которую получают операторы за предоставление подвижного состава грузоотправителю, инфраструктурная – часть РЖД, которую устанавливает ФАС [2, с. 87].

Взаимодействие инфраструктурной и вагонной составляющих определяет общую стоимость перевозки и влияет на экономическую эффективность грузовых перевозок по железной дороге.



Рисунок 2. Структура погрузки на сети ОАО «РЖД» в Иркутской области в 2024 г., млн. т [8]

Динамика изменения тарифов на железнодорожные грузовые перевозки в Иркутской области представлена на рис. 3.

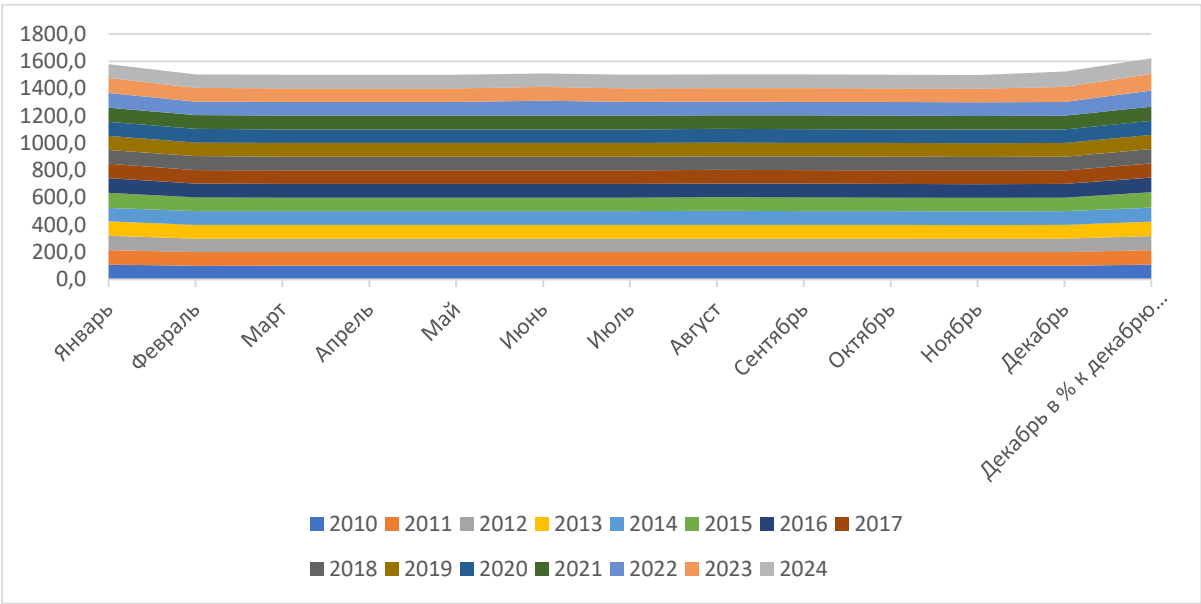


Рисунок 3. Динамика изменения тарифов на железнодорожные грузовые перевозки в Иркутской области [5]

Анализ индексов тарифов на грузоперевозки железнодорожным транспортом по Иркутской области за период с 2010 по 2024 год выявляет несколько ключевых тенденций. Заметна общая тенденция к росту тарифов, отражающая инфляционные процессы и изменения в экономической ситуации [5]. Однако динамика роста не была равномерной, с периодами относительной стабильности, чередующимися с резкими скачками, особенно в январе и декабре отдельных лет [5]. Индексы тарифов на грузовые перевозки по Иркутской области в 2024 г. представлены на рис. 4.

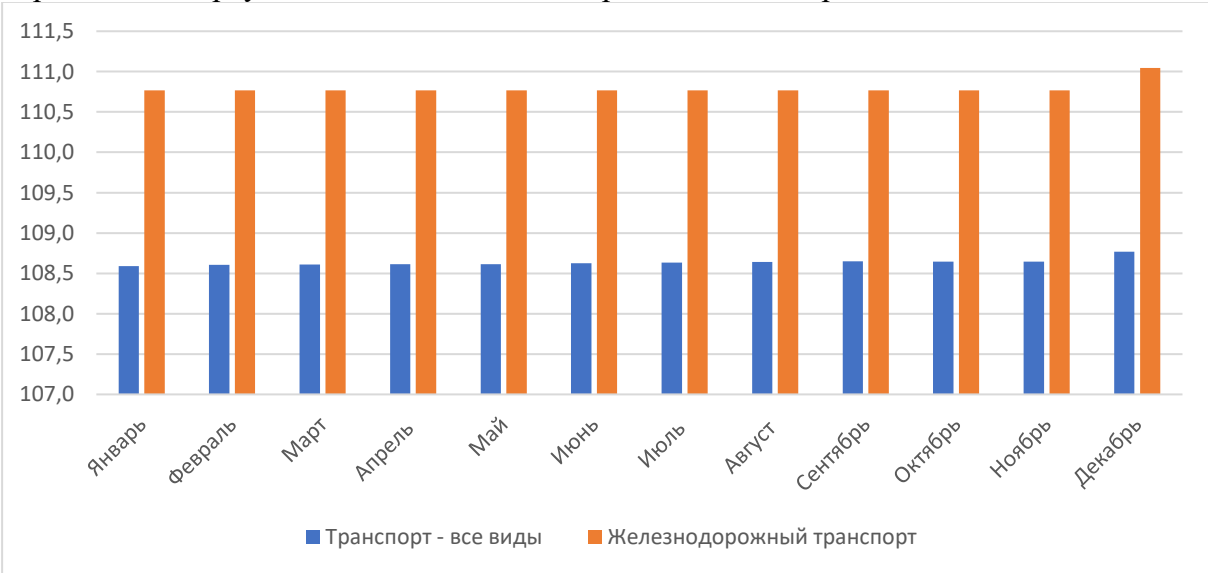


Рисунок 4. Индексы тарифов на грузовые перевозки по Иркутской области в 2024 г., % [5]

Приведенные данные свидетельствуют о стабильном росте тарифов на грузовые перевозки в Иркутской области в 2024 г. На протяжении всего года индекс тарифов на

перевозку грузов железнодорожным транспортом по Иркутской области составил 110,8%, с небольшим подъемом до 111,0% в декабре [5].

Стабильность индексов в течение рассматриваемого периода, с небольшим ускорением к концу года, может говорить о нескольких факторах: планомерной индексации тарифов, влиянии внешних экономических факторов или сезонных колебаниях спроса на грузоперевозки.

### **Обсуждение результатов**

Анализ научной и нормативной литературы, позволил сделать вывод, что в настоящее время железнодорожные перевозки – это вид услуги, оказываемой транспортными компаниями, которая подразумевает перевозку грузов при помощи подвижного состава по железным дорогам. Если отдельные компании могут иметь собственные вагоны и даже локомотивы (головные вагоны и иное тяговое оборудование), то сеть железнодорожных путей всегда остается в ведении единственного всероссийского оператора – ОАО «РЖД» [6]. Достоинствами грузоперевозок железной дорогой являются: универсальность, высокая грузоподъемность, на ж/д транспорт не влияют климатические и погодные условия, перевозимые грузы хорошо защищены, железнодорожные составы ходят по четкому графику, Грузы надежно охраняются, вероятность утери или кражи низкая. Во время пути поезда останавливаются на охраняемых станциях, а в процессе движения состава проникнуть в него невозможно, железнодорожные грузоперевозки экономичны. Тарифы на перевозку ж/д составом ниже, чем на авиаперевозки или доставку автомобильным транспортом. Это особенно удобно для транспортировки крупных партий груза, когда весь объем можно перевезти поездом из пункта А в пункт Б за один раз, таможенный осмотр занимает меньше времени. Все перечисленные преимущества делают железнодорожные грузоперевозки одним из самых надежных и доступных способов сухопутной доставки грузов. Базовыми проблемами российских грузоперевозок железной дорогой являются: низкий уровень контейнеризации внутренних и частично внешнеторговых грузопотоков, превышение объемов импортных контейнеропотоков над экспортными, низкая доля железнодорожного транспорта в освоении импортных контейнеропотоков и переключение контейнеропотоков с основных железнодорожных направлений на «параллельные» маршруты с использованием морского и автомобильного транспорта.

### **Заключение**

Таким образом, с учетом изложенного, можно предложить рекомендации по оптимизации тарифной политики, включающие в себя упрощение тарифной системы, повышение ее прозрачности и предсказуемости. Необходимо сократить количество надбавок и коэффициентов, унифицировать правила расчета тарифов и обеспечить доступность информации для всех участников рынка. Также рекомендуется внедрить механизмы стимулирования использования железнодорожного транспорта, такие как скидки за увеличение объемов перевозок, использование инновационных технологий и экологически чистых видов транспорта. Важным является установление тесной взаимосвязи между уровнем тарифов и реальными затратами на перевозку, а также учет интересов всех заинтересованных сторон, включая грузоотправителей, перевозчиков и органы государственной власти.

### **Список использованных источников**

1. Баймухамедова Г. С. Теоретические аспекты рынка сервисных услуг на железнодорожном транспорте / Г. С. Баймухамедова, А. С. Мустафина,

М. Л. Александрова // Актуальные научные исследования в современном мире. – 2021. – № 5-1(73). – С. 129–132.

2. Боровикова М. С. Управление перевозочным процессом на железнодорожном транспорте : учебник / М. С. Боровикова. – Москва : Федеральное государственное бюджетное учреждение дополнительного профессионального образования «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте», 2021. – 552 с.

3. Вдовин А. Н. Эксплуатация железных дорог 2.0.: цели, требования, перспективы / А. Н. Вдовин, И. Н. Шапкин // Академик Владимир Николаевич Образцов – основоположник транспортной науки : труды международной научно-практической конференции, посвященной 125-летию университета, Москва, 22 октября 2021 года. – Москва : Российский университет транспорта, 2021. – С. 341–352.

4. Веремеенко Е. Г. Транспортная логистика грузовых систем : учебное пособие / Е. Г. Веремеенко. – Ростов-на-Дону : ДГТУ, 2021. – 76 с.

5. Индексы тарифов на перевозку грузов железнодорожным транспортом по Иркутской области в 2010-2024 гг. – URL: [38.rosstat.gov.ru/storage/mediabank/Gruzovie\\_Ind\\_12-2024.xlsx](https://38.rosstat.gov.ru/storage/mediabank/Gruzovie_Ind_12-2024.xlsx) (дата обращения: 20.02.2025).

6. О Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года. – URL: <https://company.rzd.ru/ru/9353/page/105104?id=155&ysclid=ltzjnruo7l651789445> (дата обращения: 20.02.2025).

7. Овсянникова Е.Н. Обновление основных средств транспортной компании с учетом динамики конъюнктуры рынка / В.А. Подсорин, Е.Н. Овсянникова // Транспортные системы и технологии. 2020. – № 1. – С. 146-160.

8. Погрузка на железной дороге в Иркутской области выросла на 4,4% в 2024 году. – URL: <https://vszd.rzd.ru/ru/1900/page/104069?id=310795> (дата обращения: 20.02.2025).

9. Таткина А. И. К вопросу о государственном регулировании ценовой политики ОАО «РЖД» / А. И. Таткина // Шаг в науку-2021. – Москва / Российский экономический университет имени Г. В. Плеханова, 2022. – С. 158–163.

10. Терешина Н. П. Регулирование организационно-экономических отношений в сфере транспорта / Н. П. Терешина, В. А. Подсорин // Экономика железных дорог. – 2018. – № 2. – С. 29–35.

11. Инфраструктурные аспекты управления социально-экономическими системами / И. Ю. Сольская, О. И. Русакова, А. С. Меркулов [и др.]. – Иркутск : Иркутский государственный университет путей сообщения, 2022. – 310 с. – ISBN 978-5-98710-386-9. – EDN DNQYLU.

12. Транспортно-логистические системы в национальной экономике / И. Ю. Сольская, О. И. Русакова, С. А. Халетская [и др.]. – Иркутск : Иркутский государственный университет путей сообщения, 2024. – 164 с. – ISBN 978-5-98710-404-0. – EDN DNESSY.