

Тарифная политика

В 2016 году индексация тарифов на грузовые железнодорожные перевозки составила 9 %.

Принципы тарифной политики грузовых перевозок

Основы государственной политики в отношении естественных монополий, включая принципы государственного регулирования и формирования тарифной политики в области грузовых перевозок, определены законодательно. На основе федеральных законов приняты решения Правительства Российской Федерации и ведомственные нормативные акты федеральных органов исполнительной власти по регулированию естественных монополий, в которых сформированы принципы государственного регулирования тарифов.

В регуляторной модели в отношении железнодорожного транспорта с 2014 года на основании решений Правительства Российской Федерации осуществлен переход к установлению уровня тарифов на услуги железнодорожного транспорта общего пользования на долгосрочный период.

В соответствии с Методическими указаниями по вопросу государственного регулирования тарифов на услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов и услуги по использованию железнодорожной инфраструктуры общего пользования при грузовых перевозках, утвержденными в 2013 году, реализуется механизм определения экономи-

чески обоснованного уровня тарифов на долгосрочный период регулирования методом доходности инвестированного капитала в части перехода на долгосрочное тарифное регулирование.

На 2014–2018 годы темпы роста грузовых железнодорожных тарифов были установлены с ограничением роста тарифов на уровне инфляции предыдущего года.

Однако Правительством Российской Федерации было принято решение о сохранении в 2014 году тарифов на грузовые железнодорожные перевозки на уровне 2013 года с последующей их ежегодной индексацией в соответствии с фактическим уровнем инфляции за предыдущий год.

Таким образом, в 2014 году индексация тарифов не осуществлялась, в 2015 году была осуществлена индексация тарифов в размере 10 %, а в 2016 году – в размере 9 %.

В 2016 году при принятии решения по индексации уровня тарифов на грузовые железнодорожные перевозки были определены темпы предельного роста эффективной доходной ставки в размере 7,5 %. По итогам 2016 года рост доходной ставки ОАО «РЖД» в части грузовых

перевозок составил 2,7 %. Снижение темпов роста доходной ставки привело к потерям в доходах ОАО «РЖД» и снижению совокупной тарифной нагрузки на экономику в целом.

Кроме того, в 2016 году приказами ФАС России внесены точечные изменения в Прейскурант № 10-01, направленные на обеспечение финансовой сбалансированности работы Компании в 2017 году.

Данные решения предусматривают:

- пересмотр в сторону повышения уровня понижающих коэффициентов, установленных в зависимости от расстояния перевозки, в отношении угля, железной руды;
- дополнительную индексацию тарифов за перевозки грузов в контейнерах;
- унификацию тарифов на перевозку нефтеналивных грузов со сходными физико-химическими свойствами, находящихся в одном ценовом диапазоне на соответствующих сырьевых рынках.



Тарифное регулирование пассажирских перевозок

Пригородное сообщение

В соответствии с п. 23 Правил перевозок пассажиров, багажа, грузобагажа железнодорожным транспортом, утвержденных приказом Минтранса России от 19 декабря 2013 года № 473, устанавливаются следующие виды тарифов на железнодорожные перевозки пассажиров в пригородном сообщении:

- зонные тарифы – в виде фиксированной ставки за тарифную зону;
- покิโลметровые тарифы – в виде фиксированной ставки за 1 км;
- комбинированные тарифы (сумма фиксированной ставки за 1 поездку

на определенное тарифное расстояние и при проезде свыше данного тарифного расстояния – плата по фиксированной ставке за каждый километр).

По итогам 2016 года величина тарифа по сети составила 24,93 руб. / 10 пасс.-км, что выше уровня тарифа за соответствующий период прошлого года на 7,7 %, или на 1,78 руб. / 10 пасс.-км.

Для стабилизации ситуации и создания механизма субсидирования пригородных перевозок в 2016 году принято постановление Правительства Российской Федерации от 21 июля 2016 года № 703, предписывающее ФАС России установить

коэффициент 0,01 к тарифам на услуги инфраструктуры при перевозках пассажиров в пригородном сообщении с полным возмещением потерь в доходах ОАО «РЖД» от государственного регулирования тарифов на эти услуги из федерального бюджета до 2030 года включительно.

Внесены изменения в главу 21 части второй Налогового кодекса Российской Федерации, предусматривающие установление с 1 января 2015 по 31 декабря 2017 года нулевой ставки НДС на услуги по перевозкам пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении.

Дальнее следование

С 1 января 2016 года действующие тарифы в регулируемом секторе были проиндексированы приказом ФАС России от 10 декабря 2015 года № 1227/15:

- ставки тарифов на перевозки пассажиров в плацкартных и общих вагонах на 4 %;
- ставки тарифов на перевозки пассажиров с использованием моторвагонного подвижного состава 1-го класса на 4 %;
- ставки тарифов на пробег собственных (арендованных) вагонов в составе дальних поездов на 4 %;

- ставки тарифов на перевозку багажа, грузобагажа и ставки сборов и платы за дополнительные работы (услуги), связанные с перевозкой багажа и грузобагажа, на 4 %;

- ставки сборов и платы за дополнительные работы (услуги), связанные с перевозкой пассажиров, на 4 %.

С марта 2016 года приказом ФАС России от 4 февраля 2016 года № 103/16 действующие тарифы были дополнительно проиндексированы:

- ставки тарифов на перевозки пассажиров в плацкартных и общих вагонах на 11,6 %;

- ставки тарифов на перевозки пассажиров с использованием моторвагонного подвижного состава 1-го класса на 11,6 %;

- ставки тарифов на перевозку багажа на 11,6 %.

Дополнительная индексация связана со снижением в 2016 году ставки НДС с 18 до 10 % на услуги по перевозке пассажиров и багажа в дальнем следовании. При этом рост тарифной нагрузки на пассажиров сохранился на уровне 4 %.

Реализация тарифной политики с учетом международных договоренностей Российской Федерации

По действующим нормативным документам тарифы на транзитные перевозки грузов по железным дорогам Российской Федерации устанавливаются в соответствии с международными договорами, участниками которых является Российская Федерация.

Одним из таких договоров является Тарифное соглашение железнодорожных администраций (железных дорог) государств – участников Содружества Независимых Государств от 17 февраля 1993 года, в рамках которого действует Тарифная политика железных дорог государств – участников Содружества Независимых Государств на перевозки

грузов в международном сообщении, по правилам и ставкам которой осуществляется тарификация за транзитные перевозки грузов по российским железным дорогам.

В связи со вступлением с 1 января 2015 года в действие Договора о Евразийском экономическом союзе, подписанного 29 мая 2014 года в г. Астане главами Российской Федерации, Республики Беларусь, Республики Казахстан, тарификация за транзитные перевозки грузов по российским железным дорогам из Казахстана в Беларусь и в обратном направлении, а также в сообщении Казахстана и Беларуси с третьими стра-

нами через российские порты с 1 января 2015 года осуществляется по установленному в национальной валюте унифицированному тарифу Прейскуранта № 10-01 «Тарифы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами».

Тарифная политика на транзитные перевозки грузов

С учетом требований ВТО Тарифная политика железных дорог государств – участников Содружества Независимых Государств на перевозки грузов в международном сообщении в части, касающейся российских железных дорог, с 2014 года содержит только базовые ставки тарифов и не включает понижающие индексы и специальные ставки.

Специальные тарифные условия на транзитные перевозки грузов по российским железным дорогам устанавливаются решениями правления ОАО «РЖД», информация о них размещается на офи-

циальном сайте Компании. Решения правления ОАО «РЖД» в 2016 году формировали уровень транзитных тарифов по российским железным дорогам на уровне 2015 года.

В соответствии с Тарифным соглашением железнодорожных администраций (железных дорог) государств – участников Содружества Независимых Государств от 17 февраля 1993 года и Концепцией установления согласованной тарифной политики на железнодорожном транспорте государств – участников СНГ от 18 октября 1996 года ОАО «РЖД»

проводило работу по совершенствованию тарифной политики, направленную на сохранение существующих и привлечение дополнительных объемов перевозок грузов.

Так, на 2016 фрахтовый год были установлены конкурентные тарифы на перевозки хлопка, лома черных металлов, глинозема, алюминия, цветных металлов, угля, минеральных удобрений, нефти и нефтепродуктов, сахара-сырца, серы, а также на перевозки грузов в контейнерах.

В 2016 году за счет решений по применению тарифного коридора привлечено на железнодорожный транспорт 5,7 млн т различных грузов.

Реализация гибкой тарифной политики в рамках тарифного коридора

Право ОАО «РЖД» по изменению уровня тарифов на услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов в рамках ценовых пределов предусмотрено реализацией международных соглашений, формирующих договорную базу Единого экономического пространства, а впоследствии – Евразийского экономического союза.

Механизм применения тарифного коридора постоянно совершенствуется. Так, в 2016 году внесены изменения в правила в части снижения нижней границы ценовых пределов до минус 25 % на дальности до 3 000 км для грузов первого тарифного класса, а для грузов

второго и третьего тарифных классов – без ограничения по дальности (приказ ФАС России от 18 марта 2016 года № 270/16).

В декабре 2016 года были снижены ценовые пределы до минус 50 % для грузов второго и третьего тарифных классов на всех поясах дальности, а также продлено до 2018 года включительно действие повышающих коэффициентов с одновременным их снижением с 1,134 до уровня не более 1,1 при условии дифференциации применения данных коэффициентов по видам грузов в зависимости от ценовой конъюнктуры на мировых рынках (приказы ФАС

России от 13 декабря 2016 года № 1756/16 и от 23 декабря 2016 года № 1833/16).

Возможность самостоятельного изменения тарифов Компанией показала высокую эффективность в части привлечения грузовой базы. Только в 2016 году за счет решений по применению тарифного коридора привлечено с альтернативных видов транспорта на железнодорожный транспорт 5,7 млн т различных грузов.

