

Тарифная политика

В 2015 году индексация тарифов на грузовые железнодорожные перевозки составила 10 %.

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.

Приняты соответствующие 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.

На 2014–2018 годы темпы роста грузовых железнодорожных тарифов 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 тарифы на грузовые железнодорожные перевозки не индексировались, а в 2015 году осуществлена индексация тарифов в размере 10 %.

Тарифное регулирование пассажирских перевозок

Пригородное сообщение

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

- зонные тарифы в виде фиксированной ставки за тарифную зону;
- покилометровые тарифы в виде фиксированной ставки за 1 км;

- комбинированные тарифы (устанавливается сумма фиксированной ставки за 1 поездку на определенное тарифное расстояние и при проезде свыше данного тарифного расстояния взимается плата по фиксированной ставке за каждый км).
- По итогам 2015 года величина тарифа по сети составила 23,24 руб./10 пасс.-км, что выше уровня тарифа за соответствующий период 2014 года на 10,0 % или на 2,11 руб./10 пасс.-км.

Дальнее следование

С 1 января 2015 года действующие тарифы в регулируемом секторе были проиндексированы Приказом ФСТ России от 05.12.2014 № 280–т/1:

- ставки тарифов на перевозки пассажиров в плацкартных и общих вагонах на 10 %;
- ставки тарифов на перевозки пассажиров с использованием мотор-вагонного подвижного состава 1 класса на 10 %;

- ставки тарифов на пробег собственных (арендованных) вагонов в составе дальних поездов на 10 %;
- ставки тарифов на перевозку багажа, грузобагажа и ставки сборов и платы за дополнительные работы (услуги), связанные с перевозкой багажа и грузобагажа на 10 %;

- ставки сборов и платы за дополнительные работы (услуги), связанные с перевозкой пассажиров на 10 %.

В дерегулируемом секторе проиндексированы тарифы на перевозки пассажиров в дальнем следовании при проезде в вагонах СВ и купейных вагонах на 5 %.

23,24
руб./10 пасс.-км

величина тарифа в пригородном сообщении по сети в 2015 году

Индексация тарифов

Год	Регулируемый	Дерегулированный	
	Плацкарт и общий вагон	Купе	СВ
2010	1,1		1,08
2011	1,1		1,05
2012	1,1		1,05
2013	1,2	1,05	—
2014	1,042	—	—
2015	1,1	1,05	1,05

Реализация тарифной политики с учетом международных договоренностей Российской Федерации

Тарификация транзитных перевозок грузов по железным дорогам государств – участников Содружества Независимых Государств, Грузии и стран Балтии осуществляется по ставкам Тарифной политики СНГ, действующей в рамках Тарифного Соглашения железнодорожных администраций государств – участников Содружества Независимых Государств от 17 февраля 1993 года.

В рамках реализации Тарифной политики СНГ с 1 февраля 2015 года базовые ставки Тарифной политики СНГ на перевозки по российским железным дорогам проиндексированы на 3,7 %.

В связи со вступлением с 1 января 2015 года в действие Договора о Евразийском экономическом союзе, подписанным 29 мая 2014 года в Астане главами Российской Федерации, Республики Беларусь, Республики Казахстан, транзитные перевозки грузов

по российским железным дорогам из Казахстана в Беларусь и в обратном направлении, а также в сообщении Казахстана и Беларуси с третьими странами через российские порты с 1 января 2015 года осуществляются по установленному в национальной валюте унифицированному тарифу раздела 2 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 СНГ на перевозки грузов в международном сообщении в части, касающейся ОАО «РЖД», с 2014 года содержит только базовые ставки транзитных 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 официальном сайте Компании.

Решения правления ОАО «РЖД» в 2015 году формировали уровень транзитных тарифов по российским железным дорогам на уровне ставок 2014 года.

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.

Возможность самостоятельного изменения тарифов Компанией показала высокую эффективность в части привлечения грузовой базы. Только в 2015 году за счет решений по применению Тарифного коридора привлечено на железнодорожный транспорт 6,2 млн тонн различных грузов (что соответствует почти двум суткам грузовой работы компании).

Вместе с тем, практика использования тарифного коридора свидетельствует о необходимости дальнейшего совершенствования условий его применения.

ОАО «РЖД» подготовлены предложения по изменению правил применения тарифного коридора, направленные на повышение конкурентоспособности железнодорожного транспорта по отношению к другим видам транспорта для обеспечения привлечения дополнительных объемов перевозок, а также на создание условий для более гибкого учета экономической конъюнктуры при принятии компанией тарифных решений.

Данные предложения рассматриваются причастными федеральными органами исполнительной власти и заинтересованными пользователями услуг железнодорожного транспорта.

6,2

МЛН ТОНН

**дополнительный объем перевозок,
привлеченный за счет решений
в рамках тарифного коридора**

Реализации предложений ОАО «РЖД» по тарифной политике

Вступившим в силу с 1 апреля 2015 года Федеральным законом Российской Федерации от 31 декабря 2014 года № 503-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» предусмотрено право взимания платы за нахождение подвижного состава на железнодорожных путях общего пользования в перевозочном процессе и вне перевозочного процесса (статья 39 Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации).

В целях реализации требований изменения законодательства совместно с причастными подразделениями ОАО «РЖД» Федеральная служба по тарифам Российской Федерации разработала Тарифное руководство (приказ ФСТ России от 29 апреля 2015 года № 127-Т/1) «Об утверждении платы за нахождение на железнодорожных путях общего пользования подвижного состава и правил ее применения (Тарифное руководство), а также о внесении изменений и дополнений в Правила применения ставок за пользование вагонами и контейнерами федерального железнодорожного

транспорта (Тарифное руководство № 2), утвержденные постановлением Федеральной энергетической комиссии Российской Федерации от 19 июня 2002 года № 35/12» (зарегистрирован Минюстом России 26 мая 2015 года, регистрационный номер № 37379).

Данное Тарифное руководство вступило в силу с 7 июня 2015 года.

В условиях спада перевозок и наличия вагонного парка, не востребованного в перевозочном процессе, Тарифное руководство позволит в полном объеме взysкивать плату за нахождение данных вагонов на путях общего пользования вне перевозочного процесса, а также в перевозочном процессе при задержке вагонов по вине клиента.

Введение Тарифным руководством платы за нахождение подвижного состава на железнодорожных путях общего пользования позволит усилить ответственность собственников вагонов и пользователей услугами железнодорожного транспорта, а также стимулировать участников перевозочного процесса более эффективно использовать потенциал инфраструктуры и подвижной состав.