

Мой отчет

Государственная тарифная политика: новые правила в отношении ОАО «РЖД»

Основные изменения в тарифном регулировании перевозки грузов произойдут в 2013 году в связи с унификацией тарифной политики стран — участниц Единого экономического пространства. Кроме того, с 2013 года ОАО «РЖД» получило право использовать механизм гибкого тарифного регулирования.

С 1 ноября вступил в силу приказ ФСТ России об унификации тарифов на порожний пробег универсальных полувагонов и платформ, а также специализированных платформ для перевозки лесоматериалов длиной менее 19,6 метров, независимо от ранее перевезенного груза. Уход от практики, когда стоимость транспортировки порожних вагонов зависела от класса и рода ранее перевозимых в них грузов, позволил улучшить технологическую обстановку на сети: количество порожних полувагонов и платформ, заадресованных на станции дорог после выгрузки высокодоходных грузов, снизилось почти в два раза, что свидетельствует об уменьшении встречного порожнего пробега.

Унификация тарифов стран — участниц ЕЭП

Российская Федерация, Республика Беларусь и Республика Казахстан продолжили работу в рамках Соглашения о регулировании доступа к услугам железнодорожного транспорта, включая основы тарифной политики.

Соглашение подписано в декабре 2010 года и предусматривает унификацию тарифов стран по видам сообщений (экспортный, импортный и внутригосударственный тарифы на услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов). При этом при внутренних перевозках действует тариф страны, а при перевозках между странами — участницами Соглашения или транзитом через их территорию в третьи страны, применяются унифицированные тарифы соответствующей страны. Положение вступило в силу с 1 января 2013 года.

Унификация тарифов была завершена в 2012 году. Российская Федерация обеспечила реализацию международных договоренностей и с января 2013 года перевозки грузов осуществляются в соответствии с единой методологией построения тарифов (раздел 2 Прейскуранта № 10-01).

В декабре 2012 года Евразийская экономическая комиссия одобрила Правила доступа к услугам инфраструктуры и Правила оказания услуг инфраструктуры в рамках Единого экономического пространства, теперь они должны пройти согласование в органах государственной власти стран — участниц Соглашения.

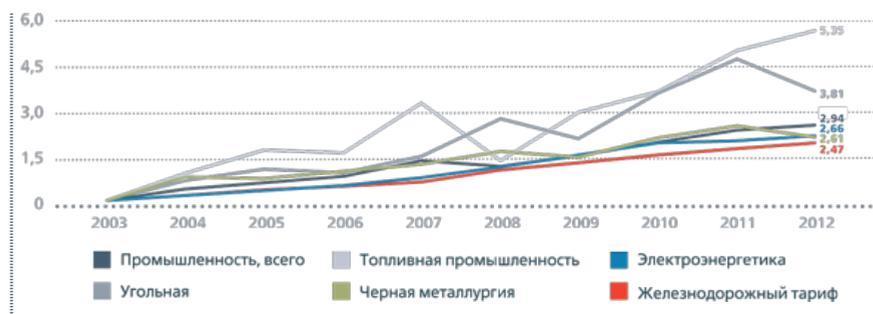


Индекс тарифа на грузовые перевозки в 2012 году

106,0

По данным Росстата индекс цен промышленных производителей составил 105,1 (декабрь 2012 года к декабрю 2011 года).

ДИНАМИКА ИНДЕКСОВ ЦЕН ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ ПРОМЫШЛЕННОЙ ПРОДУКЦИИ И ТАРИФОВ С 2003 Г. (РОСТ К ДЕКАБРЮ 2002 Г., РАЗ)



Долгосрочные последствия низких тарифов: дороги по сути субсидируют промышленность

В отношении федерального железнодорожного транспорта продолжают действовать ограничительные меры тарифного регулирования. Фактически это привело к субсидированию других отраслей экономики за счет железных дорог и вылилось в дефицит инвестиционных ресурсов в отрасли железнодорожного транспорта.

Для сравнения: за период с 1991 года по 2012 год железнодорожные тарифы были проиндексированы в 106 раз.

За это же время цены в промышленности выросли:

- ▶ в целом — в 162 раза;
- ▶ в топливной промышленности в 561 раза;
- ▶ в угольной промышленности в 320 раза;
- ▶ в черной металлургии в 215 раза;
- ▶ в электроэнергетике в 176 раза.

Дефицит инвестиционных ресурсов, необходимых для воспроизводства и развития основных фондов дорог, привел к значительным перегрузкам на ряде направлений, что в итоге создает сложности уже и для самих промышленных предприятий.

Кроме того, в декабре 2012 года приказами ФСТ России были утверждены Методика определения ценовых пределов (максимального и минимального уровней) тарифов на услуги железнодорожного транспорта, Порядок и условия применения (установления, изменения) уровня тарифов на услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов в рамках ценовых пределов (максимального и минимального уровней), а также ценовые пределы для среднесетевых условий.

ОАО «РЖД» в 2013 году может использовать механизм гибкого тарифного регулирования — от 0,872 до 1,134 (приказ от 21 декабря 2012 года № 423-т/3).

В Прейскурант № 10-01 включены длительно действующие исключительные тарифы для исключения несбалансированности доходной базы ОАО «РЖД» вследствие унификации тарифов по видам сообщения.

Изменения тарифов на грузовые и пассажирские перевозки в 2012 году

В 2012 году были увеличены тарифы:

- ▶ на грузовые железнодорожные перевозки (в среднем по году на +6 %);
- ▶ пассажирские перевозки в дальнем следовании в регулируемом сегменте (плацкартные и общие вагоны) +10 %;
- ▶ в дерегулированном сегменте (вагоны купе и СВ) +5 %.

Для справки: индекс потребительских цен в 2012 году вырос на +5,1 % (в среднем за год).

В настоящее время вагонная составляющая за пользование подвижным составом собственников не подлежит регулированию и устанавливается ими самостоятельно. Сложившиеся рыночные цены привели к тому, что стоимость перевозки грузов вагонами собственников превышает тарифы, предусмотренные Прейскурантом № 10-01 для общего парка.

Транспортная составляющая в цене готовой продукции снижается

Рост цен в большинстве отраслей промышленности опережает рост железнодорожных тарифов, что приводит к снижению транспортной составляющей в цене продукции, перевозимой железнодорожным транспортом.

Вместе с тем, доля логистических издержек в ВВП России остается непомерно высокой: около 20-24 % против 10 % в западных странах, что связано, прежде всего, с архаичной и неэффективной организацией внутренней логистики компаний и транспортно-логистической системы России в целом, огромными расстояниями, нерациональным размещением производственных мощностей.

Снижение транспортной составляющей в цене перевозимых товаров за период с 2003 г. по 2012 г.



ИЗМЕНЕНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ СОСТАВЛЯЮЩЕЙ ПРИ ПЕРЕВОЗКЕ ГРУЗОВ В 2012 Г.
(РАСЧЕТ ПО ТАРИФУ ПАРКА ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ ОАО «РЖД»)

