

Тарифное регулирование железнодорожного транспорта с учетом формирования Евразийского экономического союза и вступления России в ВТО



А. Г. Кириллова,
докт. техн. наук, советник
руководителя Федеральной
службы по тарифам России

Создание правовых и экономических основ для эффективного функционирования общего рынка транспортных услуг стран – членов Евразийского экономического союза (ЕАЭС) невозможно без совершенствования системы государственного тарифного регулирования. С этой целью в 2014 г. Федеральная служба по тарифам (ФСТ) России наметила решить ряд важных задач.

Государственная тарифная политика в сфере железнодорожного транспорта реализуется с учетом целей и задач, определенных в рамках Целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок до 2015 г., а также на основе обязательств Российской Федерации, соответствующих нормам Соглашения о регулировании доступа к услугам железнодорожного транспорта, подписанного сторонами Единого экономического пространства 9 декабря 2010 г.

ФСТ России проводит системную работу по выполнению в установленные сроки целей и задач, закрепленных в данных регламентирующих документах.

Приняты все необходимые решения по переходу на долгосрочную модель регулирования тарифов на грузовые железнодорожные перевозки.

В соответствии с поручением Председателя Правительства Российской Федерации Д. А. Медведева установить тарифы на железнодорожные перевозки на пятилетний период утверждена Методика долгосрочного тарифного регулирования в сфере грузовых железнодорожных перевозок [1].

В рамках данной методики определены основные принципы формирования стоимостной основы долгосрочных тарифов; составлен перечень ключевых параметров государственного регулирования, используемых при реализации метода доходности инвестированного

капитала; запланировано формирование необходимых условий привлечения средств для обновления объектов инфраструктуры и инновационного развития железнодорожного транспорта общего пользования; предусмотрены механизмы обеспечения сбалансированной деятельности субъекта регулирования.

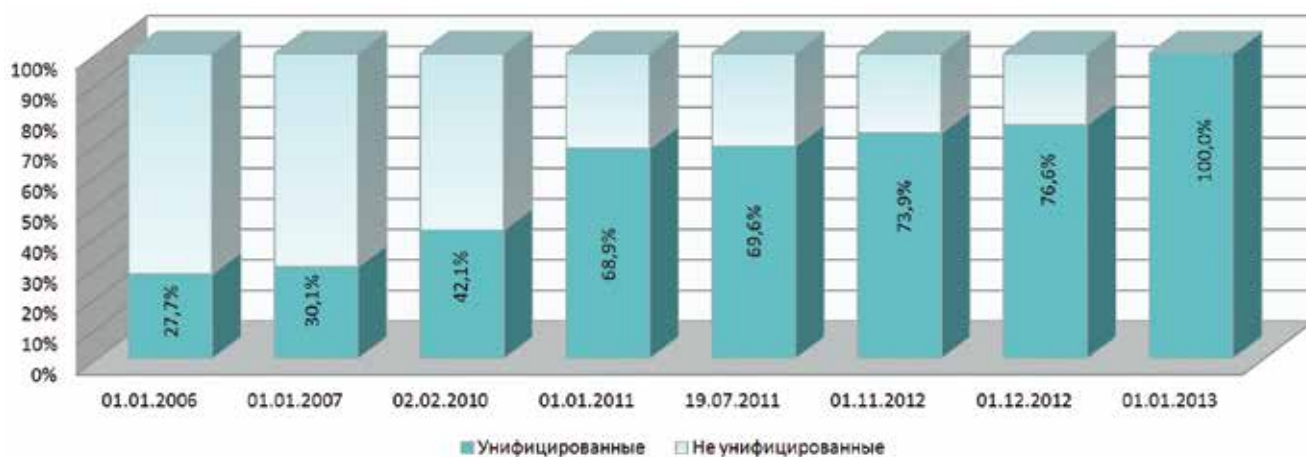
В данной модели исключен фактор резкого снижения объемов транспортной работы в условиях спада экономики, который в большинстве случаев определяет «автоматическое изменение тарифов». Таким образом, нивелированы негативные последствия, связанные с контрциклическим характером регулирования.

Исходя из параметров, одобренных Правительством Российской Федерации, ФСТ России определила долгосрочные тарифы на железнодорожные перевозки грузов в регулируемом секторе до 2018 г. (в 2014 г. сохранены на уровне 2013 г., а в 2015–2018 гг. ограничены уровнем инфляции за предыдущий год).

2013 г. стал годом активной работы над созданием нормативно-правовой базы, необходимой для формирования Единого экономического пространства и подготовки Договора о Евразийском экономическом союзе.

В рамках реализации данной работы ФСТ России:

- завершен процесс унификации тарифов раздела 2 и 3 Прейскуранта



Доля грузовых перевозок через пограничные передаточные станции по унифицированным тарифам

№ 10-01 независимо от направления перевозки (см. рисунок) [2];

- в 2013 г. завершена работа по введению в Прейскурант № 10-01 исключительных тарифных условий, действующих на протяжении ряда лет и имеющих важное значение для экономики страны, отдельных отраслей и железнодорожного транспорта (в частности, на перевозку угля, зерна, автомобилей и черных металлов);

- в соответствии с нормами Соглашения разработаны и утверждены нормативные правовые документы, и с 1 января 2013 г. ОАО «РЖД» получило право на изменение уровня тарифов в рамках ценовых пределов, установленных регулятором. При этом предоставленный ОАО «РЖД» механизм гибкого тарифного регулирования реализуется исходя из экономической целесообразности и эффективности для организации железнодорожного транспорта.

Для обеспечения синхронизации долгосрочного периода индексации грузовых железнодорожных тарифов и периода, в течение которого ОАО «РЖД» может самостоятельно менять уровень тарифов, принято решение о возможности установления тарифов в рамках ценовых пределов на 5 лет [3].

Необходимо отметить, что основным принципом реализации ОАО «РЖД» права менять тарифы в рамках ценовых пределов является недопустимость создания преимуществ для конкретных товаропроизводителей государств-сторон. Это один из основополагающих принципов деятельности хозяйствующих субъектов в рамках ВТО.

В рамках подготовки проекта Договора о Евразийском экономическом союзе эксперты сторон практически согласовали раздел XVI «Транспорт» с

соответствующими приложениями. По календарному плану подготовки проекта Договора о Евразийском экономическом союзе Договор должен быть подписан главами государств — участников ЕАЭС не позднее мая 2014 г.

В части дальнейшего совершенствования в сфере тарифного регулирования перевозок грузов железнодорожным транспортом в 2014 г. ФСТ России будет проведена:

- оценка последствий унификации тарифов на перевозки нефти и нефтепродуктов независимо от вида сообщения (кроме транзита) по результатам мониторинга и корректировка (при необходимости) системы тарифов Прейскуранта № 10-01;

- оценка результатов унификации тарифов на порожний пробег отдельных типов вагонов, для которых такое решение уже принято;

- разработка подходов по оценке финансово-хозяйственной деятельности ОАО «РЖД» в условиях принятых решений по установлению тарифов в рамках ценовых пределов на 5 лет в 2014 г. и на среднесрочную перспективу;

- оценка действующих тарифных условий перевозок грузов в составе поездного формирования, не принадлежащего перевозчику РЖД, и подготовка (при необходимости) согласованных предложений по целесообразности их корректировки (п. 2.17. Прейскуранта № 10-01).

Реализация перечисленных задач по совершенствованию системы государственного тарифного регулирования позволит сформировать правовые и экономические основы для построения эффективного рынка транспортных услуг, обеспечивающего реализацию целей структурного реформирования железнодорожного транспорта на за-

вершающем этапе. Кроме того, решение этих задач позволит создать правовые основы формирования Евразийского экономического союза, а также построения и эффективного функционирования общего рынка транспортных услуг стран — членов ЕАЭС. ■

Литература

1. Приказ Федеральной службы по тарифам (ФСТ России) от 30 августа 2013 г. № 166-т/1 «Об утверждении Методических указаний по вопросу государственного регулирования тарифов на услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов и услуги по использованию железнодорожной инфраструктуры общего пользования при грузовых перевозках» [зарег. в Минюсте РФ 14 ноября 2013 г.]. URL: <http://www.rg.ru/2013/11/22/zhd-tarif-dok.html> (дата обращения: 20.03.2014).
2. Приказ Федеральной службы по тарифам (ФСТ России) от 18 декабря 2012 г. № 396-т/1 г. Москва «О внесении изменений и дополнений в постановление ФЭК России от 17 июня 2003 года № 47-т/5, приказы ФСТ России от 27 ноября 2012 года № 301-т/1 и от 6 декабря 2011 года № 319-т/4» [зарег. в Минюсте РФ 29 декабря 2012 г.]. URL: <http://www.rg.ru/2013/01/16/tarif-rzhd-dok.html> (дата обращения: 18.03.2014).
3. Приказ ФСТ России от 27.12.2013 № 257-т/1 «О внесении изменений и дополнений в приказы ФСТ России от 18 декабря 2012 года № 398-т/3, от 18 декабря 2012 года № 397-т/2 и от 21 декабря 2012 года № 423-т/3» (зарег. в Минюсте России 11 марта 2014 г.). URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_160416/ (дата обращения: 15.03.2014).