



Тарифная конференция
"Крейнинские чтения"



Институциональные меры по совершенствованию системы регулирования тарифов в сфере грузовых железнодорожных перевозок

Президент Института развития транспортных систем
Синёв Александр Николаевич

Ключевые институциональные меры находятся в сфере ответственности ОИВ и совершенствования нормативной правовой базы

Органы исполнительной власти

- Обеспечение принятых объемов финансирования целей Транспортной стратегии и ФЦП
- Утверждение Правил установления локальных тарифов
- Нормативное правовое обеспечение заключения долгосрочных договоров в сегменте массовых перевозок и дерегулирование в рыночном сегменте
- Изменение системы регулирования тарифов
- Изменение системы регулирования услуг ППЖТ
- Утверждение Методики оценки эффективности инвестиций

Операторы, производители и владельцы ПС

- Заключение долгосрочных контрактов жизненного цикла на основе принципа возвратности инвестиций



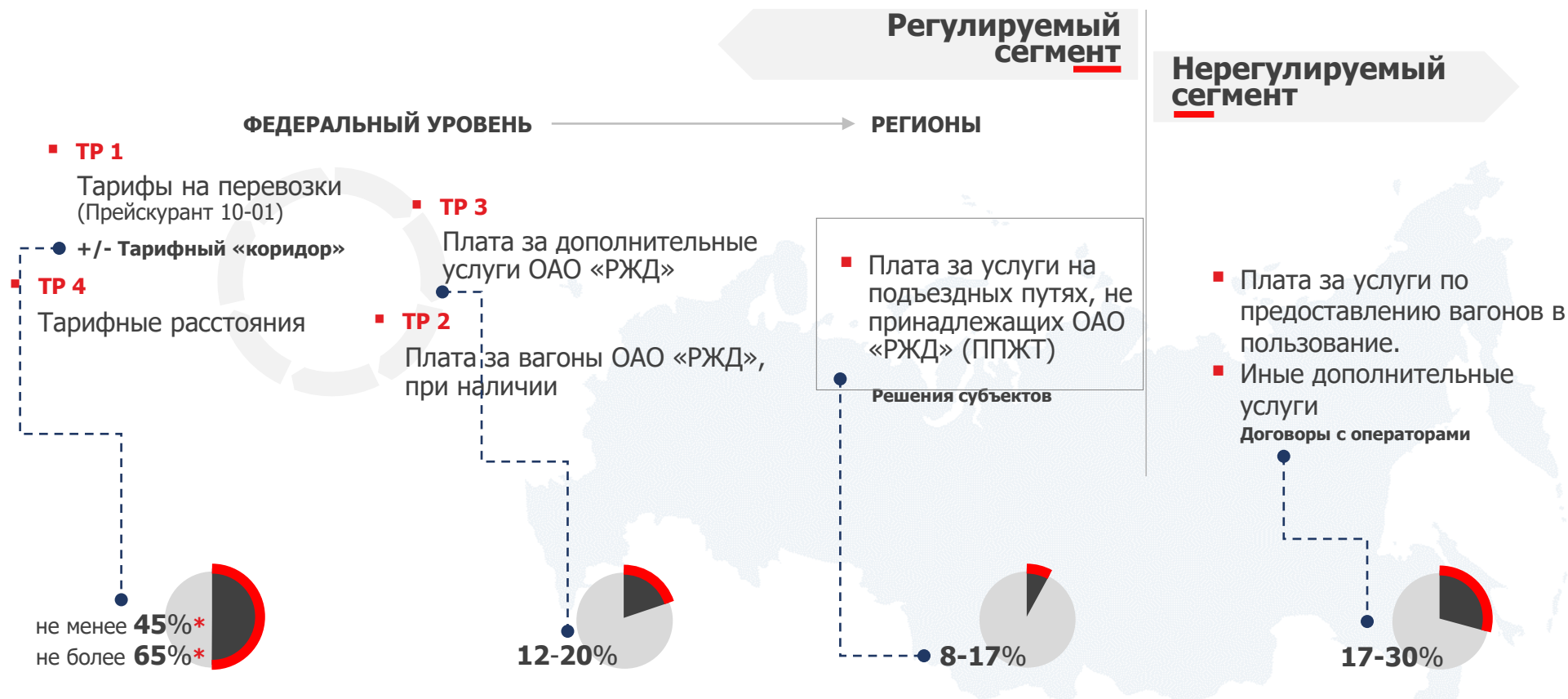
Грузовладельцы

- Долгосрочное планирование ресурсной базы и сбытовой политики в разрезе номенклатур грузов и направлений перевозок
- Формирование требований к основным характеристикам перевозочных средств (например, мелкопартионность, универсализация тяги)


ОАО «РЖД»

- Дифференциация сбытовой, производственно-технологической и тарифной политики по двум основным сегментам: массовые грузы и волатильный рыночный сегмент
- Консолидация бизнеса (ревизия результатов реформы)

Система тарифов и платежей в сфере железнодорожных перевозок, составляющая структуру затрат грузоотправителей



* - услуги ППЖТ и дополнительные услуги ОАО «РЖД» (ТР 3) являются взаимозаменяемыми, поэтому не суммируются в долях

 Плата по Прейскуранту № 10-01 составляет **в среднем 55%** от общего объема затрат на перевозки

«БИНАРНАЯ» модель регулирования



Экономически обоснованный уровень тарифов

Затраты, инвестиции, инновации

- Построен на основе себестоимости и уровня рентабельности, зависит от технологических характеристик, типа подвижного состава, вида тяги, учитывает потребности в инвестициях и включает константные механизмы стимулирования инноваций
НЕ ЗАВИСИТ ОТ ТРАНСПОРТНОЙ СОСТАВЛЯЮЩЕЙ, НО ЗАВИСИТ ОТ СРЕДНЕСЕТЕВОЙ ПАРТИОННОСТИ ВИДА ГРУЗА
- Используется для определения размеров потерь в доходах от регулирования тарифов по отдельным долгосрочным договорам
- Используется только в отношениях регулятор – владелец инфраструктуры, оператор тяги (при наличии) , перевозчик

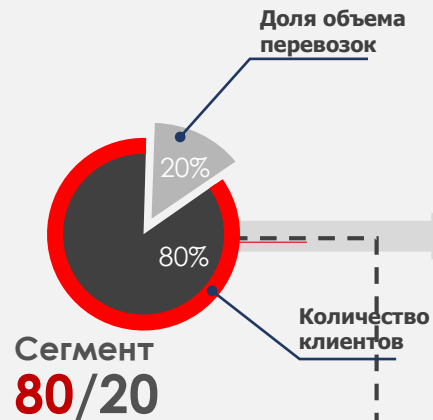
Баланс спроса и предложения, субсидии, допустимое кросс-субсидирование

Тарифы по GROSS-контрактам

- Определяются с учетом платежеспособного спроса, государственной политики в отраслях экономики
- Устанавливаются по формуле цены, учитывающей необходимость сглаживания влияния волатильности товарных рынков на долю транспортных затрат
- Заключаются по отраслевому принципу. Определяют механизмы компенсации потерь в доходах в случае отличия применяемых тарифов от экономически обоснованных.

Применение субсидиарных механизмов в зависимости от видов долгосрочных договоров

Дифференцируются по товарным и (или) транспортным рынкам и механизмам субсидирования



Межотраслевые

- В сегментах с существенной долей потребления низко стоимостных сырьевой продукции и топлива, но существенной добавленной стоимостью готовой продукции. Основной механизм - кросс-субсидирование.

Отраслевые

- В сегментах с существенной долей автономности товарного рынка. Кросс-субсидирование не применяется. Могут применяться механизмы бюджетного субсидирования.

Локальные

- В сегментах с существенной долей автономности транспортного рынка. Могут применяться комбинированные механизмы субсидирования.



НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ
УНИВЕРСИТЕТ

Тарифная конференция "Крейнинские чтения"

ИРТС

институт развития транспортных систем

ИРТС.РФ



[ИРТС.pф](http://irts.pf)



vk.com/irts2016



irts.su/video



info@irts.su



+7(495)256 80 90