



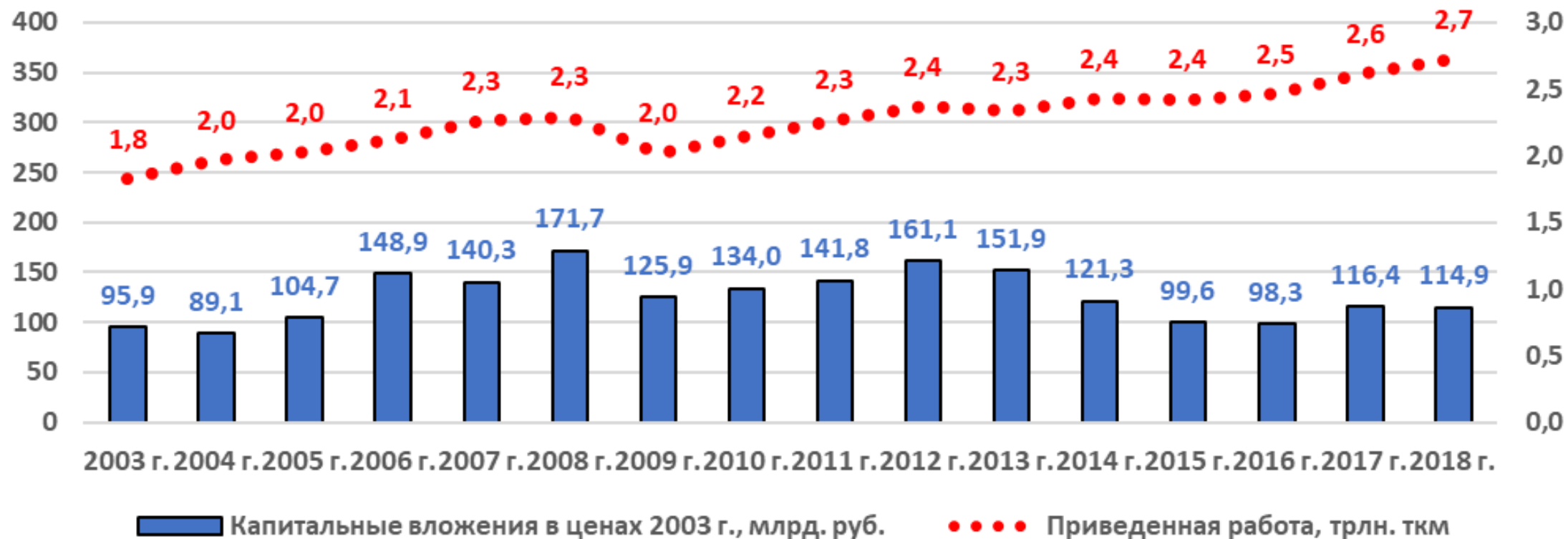
Особенности, которые необходимо учитывать при формировании новой тарифной модели на грузовые железнодорожные перевозки

президент Института развития
транспортных систем

Синёв Александр Николаевич

Ключевые проблемы недофинансирования отрасли

Динамика инвестиций и объемов транспортной продукции ОАО «РЖД»



Ключевые проблемы недофинансирования отрасли

Среднегодовые темпы роста объема транспортной продукции, инвестиций в ценах базового года и обновления основных фондов

| Компания (страна) | Базовый год | Период | Темп объемов транспортной работы | Темп инвестиций в ценах базового года | Темп обновления основных фондов |
|-------------------------------|-------------|---------------|----------------------------------|---------------------------------------|---------------------------------|
| BNSF, UP, CSX, NS, KCS (США) | 2003 г. | 2004-2018 гг. | 0,6% | 3,2% | 2,5% |
| Canadian National (Канада) | 2011 г. | 2012-2018 гг. | 2,6% | 4,8% | 2,2% |
| Network Rail (Великобритания) | 2012 г. | 2013-2018 гг. | 0,2% | 3,3% | 3,2% |
| DB Netze Track (ФРГ) | 2012 г. | 2013-2018 гг. | 0,3% | 2,4% | 2,1% |
| SNCF Réseau (Франция) | 2012 г. | 2013-2018 гг. | -1,1% | 1,7% | 2,8% |
| Transnet SOC Ltd (ЮАР) | 2011 г. | 2012-2017 гг. | 1,3% | 2,7% | 1,3% |
| ОАО "РЖД" (Россия) | 2003 г. | 2004-2018 гг. | 1,5% | 1,9% | 0,4% |

Ключевые проблемы недофинансирования отрасли

«Кому на Руси жить плохо»

| Вид экономической деятельности | 2014 г. | 2015 г. | 2016 г. | 2017 г. | 2018 г. |
|--|------------|------------|------------|------------|------------|
| Сельское хозяйство, охота и лесное хозяйство | 17,4 | 20,7 | 15,7 | 16,0 | 20,2 |
| Рыболовство, рыбоводство | 28,6 | 54,3 | 54,5 | 43,8 | 54,0 |
| Добыча полезных ископаемых | 19,2 | 24,9 | 26,2 | 24,6 | 33,6 |
| Обрабатывающие производства | 9,9 | 11,9 | 10,1 | 10,9 | 12,8 |
| химическое производство | 21,0 | 31,4 | 22,9 | 19,0 | 26,5 |
| металлургическое производство | 16,4 | 21,7 | 20,0 | 20,8 | 26,0 |
| Все виды экономической деятельности | 7,3 | 8,1 | 7,6 | 6,7 | 12,3 |
| Грузовые перевозки ОАО «РЖД» | 4,2 | 5,5 | 7,4 | 8,2 | 7,8 |

Ключевые проблемы недофинансирования отрасли

Инфляция +/-?

| Компания / (страна) | Период (годы) | Стоимостной параметр | Формула роста стоимости |
|---|-----------------|-------------------------|-------------------------|
| BNSF Railway Company (США) | 2004 - 2018 | Доходная ставка на ткм | инфляция + 1,8% |
| Union Pacific Railroad Company (США) | | | инфляция + 3,1% |
| CSX Corporation (США) | | | инфляция + 2,0% |
| Norfolk Southern Corporation (США) | | | инфляция + 0,9% |
| Kansas City Southern (США) | | | инфляция + 5,7% |
| BNSF, UP, CSX, NSC, KCS (США) | | | инфляция + 2,0% |
| Canadian National Railway Company (Канада) | 2012 - 2018 | Себестоимость поездо-км | инфляция + 1,8% |
| Canadian Pacific Railway (Канада) | | | инфляция + 0,9% |
| DB Netze Track (ФРГ) | 2013 - 2018 | | инфляция + 2,4% |
| SNCF Réseau (Франция) | | | инфляция + 3,1% |
| Network Rail (Великобритания) | | | инфляция + 2,0% |
| Rete Ferroviaria Italiana SpA (Италия) | инфляция + 1,4% | | |
| The Australian Rail Track Corporation Ltd (Австралия) | 2013 - 2017 | Доходная ставка на ткм | инфляция + 0,6% |
| Transnet SOC Ltd (ЮАР) | 2012 - 2017 | | инфляция + 0,1% |
| América Latina Logística S.A. (Бразилия) | 2014 - 2018 | | инфляция + 0,8% |
| Para a Ferrovia Centro-Atlântica (Бразилия) | | | инфляция + 1,1% |
| Indian Railways (Индия) | 2012 - 2017 | | инфляция + 1,6% |
| Ferrocarril Mexicano, S.A. de C.V. (Мексика) | 2012 - 2018 | | инфляция + 4,0% |
| ОАО "РЖД" (Россия) | 2004 - 2018 | Себестоимость ткм | инфляция - 1,5% |
| | | Доходная ставка на ткм | инфляция - 2,7% |

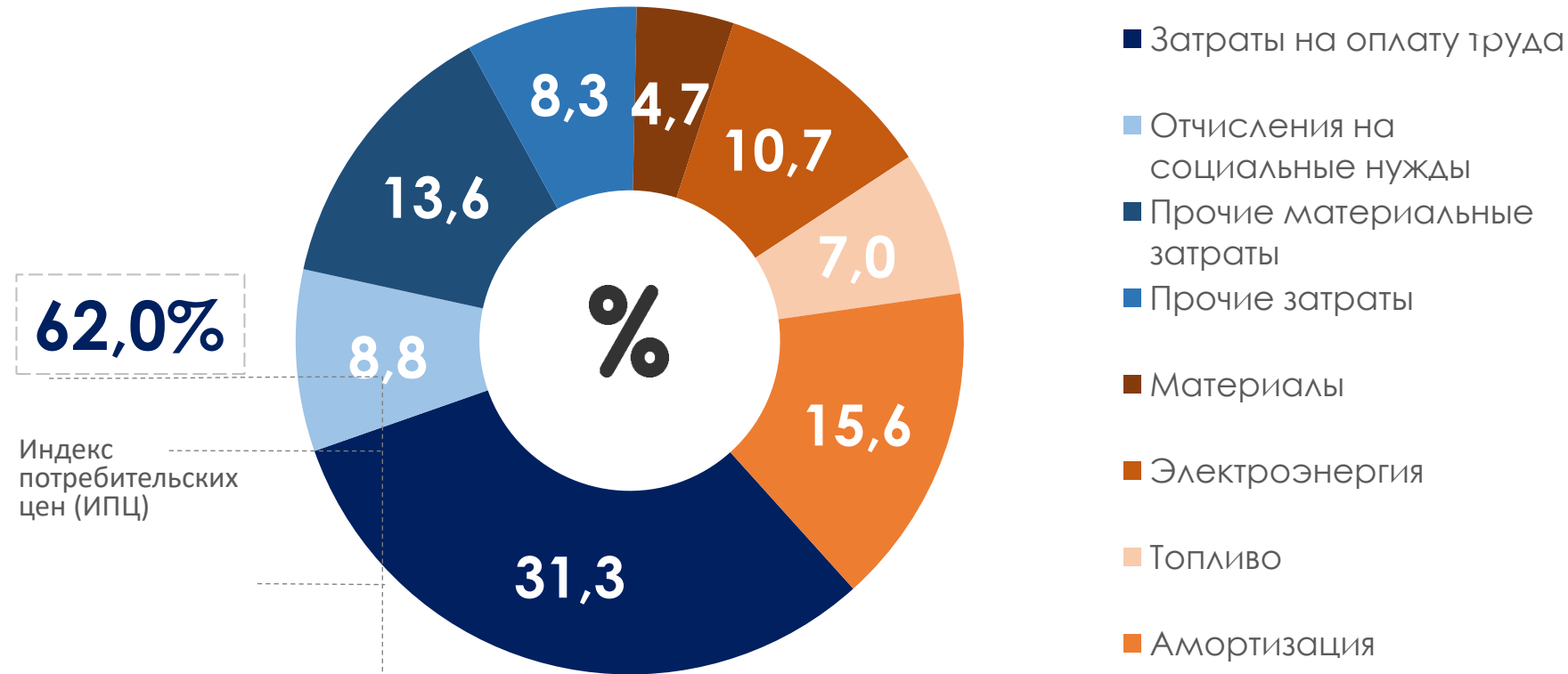
Система регулирования и средняя стоимость перевозки грузов железными дорогами I класса США, \$/т

1980 год - принятие **Закона Стаггерса**, согласно которому:

- в Закон о торговле между штатами внесена поправка о **заключении конфиденциальных договоров на железнодорожные перевозки с грузоотправителями**
- условия перевозки должны регулироваться условиями такого договора, а любые споры разрешаются в суде

| Наименование груза | 2006 г. | 2007 г. | 2008 г. | 2009 г. | 2010 г. | 2011 г. | 2012 г. | 2013 г. | 2014 г. | 2015 г. | 2016 г. |
|--|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Каменный уголь | 12,70 | 13,50 | 16,16 | 15,32 | 17,08 | 19,78 | 20,24 | 20,65 | 20,11 | 19,00 | 18,49 |
| Химические и сопутствующие товары | 36,36 | 38,76 | 43,82 | 41,99 | 43,64 | 46,39 | 48,69 | 56,74 | 58,74 | 56,31 | 56,73 |
| Нерудные полезные ископаемые | 10,38 | 11,10 | 13,21 | 12,52 | 14,83 | 18,31 | 20,02 | 22,71 | 24,38 | 20,98 | 18,30 |
| Сельскохозяйственные продукты | 28,15 | 29,75 | 34,65 | 32,17 | 33,28 | 35,50 | 36,99 | 39,71 | 42,09 | 39,71 | 39,13 |
| Смешанные поставки | 61,90 | 63,14 | 68,04 | 60,76 | 64,80 | 70,74 | 76,28 | 81,42 | 81,47 | 76,36 | 74,18 |
| Продукты питания и сопутствующие товары | 35,38 | 38,32 | 43,88 | 42,32 | 43,85 | 47,82 | 50,24 | 55,78 | 57,78 | 56,61 | 57,02 |
| Руды металлические | 8,73 | 9,16 | 10,62 | 9,21 | 8,47 | 9,19 | 9,93 | 10,27 | 10,70 | 10,29 | 9,09 |
| Нефтепродукты и кокс | 29,78 | 31,94 | 41,78 | 40,38 | 41,80 | 46,24 | 50,61 | 53,70 | 53,91 | 52,23 | 50,39 |
| Металлы и продукты | 35,90 | 41,25 | 48,95 | 45,70 | 46,22 | 50,00 | 52,98 | 56,68 | 56,07 | 52,84 | 52,64 |
| Камень, глина и изделия из стекла | 32,04 | 33,40 | 36,13 | 34,24 | 35,75 | 38,25 | 39,28 | 41,04 | 42,42 | 40,59 | 41,09 |
| Сырая нефть, природный газ | | | | | | | | 56,01 | 58,50 | 55,12 | 52,15 |
| Лом, шлак и отходы | 24,65 | 26,56 | 28,97 | 27,72 | 28,26 | 30,25 | 30,16 | 32,27 | 32,53 | 31,56 | 29,15 |
| Целлюлоза, бумага | 57,06 | 59,54 | 65,28 | 58,20 | 61,62 | 66,08 | 67,99 | 70,02 | 71,20 | 71,10 | 70,49 |
| Пиломатериалы, изделия из древесины | 54,36 | 54,96 | 54,58 | 50,38 | 50,86 | 53,83 | 58,16 | 66,41 | 68,28 | 70,71 | 78,21 |
| Автомобили и оборудование | 118,84 | 126,76 | 146,14 | 143,07 | 159,32 | 172,88 | 213,45 | 269,21 | 256,59 | 238,32 | 248,66 |
| Одежда и готовые текстильные изделия | | | | | | | | | 103,84 | 96,04 | 94,90 |
| Полуприцепы и тара | | | | | | | | | 191,42 | 188,62 | 152,15 |
| Прочие грузы | 124,79 | 125,88 | 129,00 | 103,50 | 87,86 | 99,50 | 89,69 | 126,40 | 126,36 | 128,51 | 131,65 |
| Средняя стоимость перевозки грузов, \$/т | 26,90 | 28,17 | 31,29 | 28,80 | 31,03 | 34,61 | 37,68 | 41,00 | 41,58 | 40,81 | 42,11 |
| Максимальное значение | 124,79 | 126,76 | 146,14 | 143,07 | 159,32 | 172,88 | 213,45 | 269,21 | 256,59 | 238,32 | 248,66 |
| Минимальное значение | 8,73 | 9,16 | 10,62 | 9,21 | 8,47 | 9,19 | 9,93 | 10,27 | 10,7 | 10,29 | 9,09 |
| Разница в тарифах, раз | 14,3 | 13,8 | 13,8 | 15,5 | 18,8 | 18,8 | 21,5 | 26,2 | 24,0 | 23,2 | 27,4 |

Структура расходов и упрощенная формула дефлятора



62,0%

Индекс потребительских цен (ИПЦ)

38,0%

Индекс цен производителей промышленной продукции (ИЦП)

Упрощенная формула дефлятора

$$ДТ = 0,62 * ИПЦ + 0,38 * ИЦП$$

Факторы, влияющие на доходную ставку

Зависящие от перевозчика

- **эффективность применения гибкой тарифной политики в рамках ценового коридора;**
- увеличение общей тарифной нагрузки на пользователей услугами железнодорожного транспорта за счет применения **договорных тарифов за дополнительные услуги перевозчика, не учитываемые в тарифе за перевозку;**
- введение ограничений на погрузку, отказ в согласовании заявок;
- эффективность сбытовой политики;
- полнота контроля правильности заполнения перевозочных документов, в особенности, в отношении указания наименования груза с учетом отнесения к тому или иному тарифному классу;
- потери маржинальных грузов и доходов за счет длительного согласования примыкания новых путей необщего пользования, нерешенности иных технологических проблем **взаимодействия ОАО «РЖД» с владельцами путей необщего пользования** (на них формируется 80% объема перевозок грузов);
- изменения логистики перевозок, качественных показателей работы железнодорожного транспорта, включая производительность подвижного состава, негативно влияющих на величину доходной ставки.

Факторы, влияющие на доходную ставку

не зависящие от тарифной политики и сбытовых решений

- переориентация основных рынков сбыта на фоне глобальных геополитических и геоэкономических процессов,
- снижение объемов перевозок вследствие негативной ценовой конъюнктуры на внешних рынках,
- конвенционные запреты и ограничения,
- **переключение объемов перевозок на трубопроводный транспорт по мере ввода в эксплуатацию нефте-, газо- и продуктопроводов** и пр.

зависящие от тарифной политики с учетом смежных рынков (оперирование, перевалка, экспедирование, охрана и пр.):

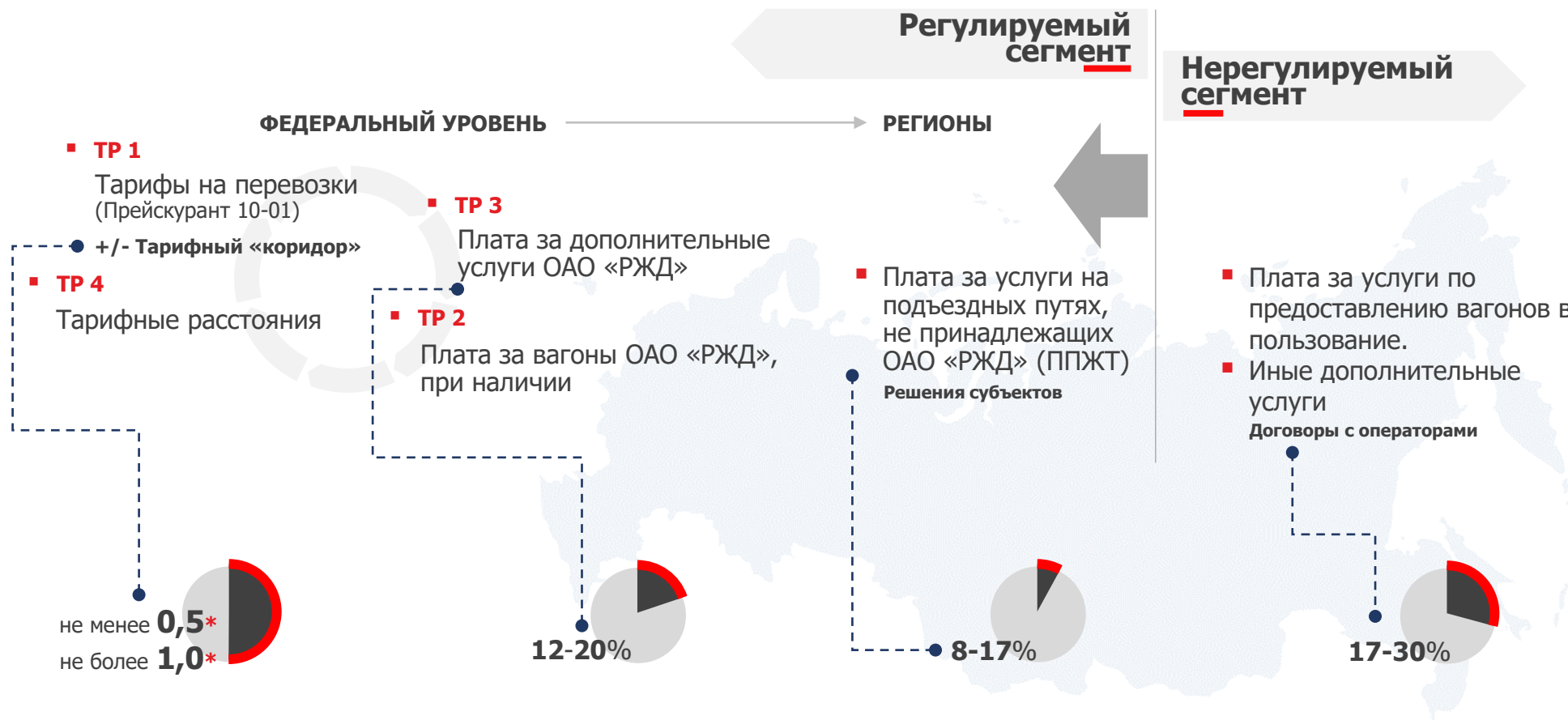
- влияние индексации тарифов, в первую очередь, дифференцированной, на динамику объемов перевозок с учетом эластичности спроса;
- влияние колебаний валютных курсов на транспортную составляющую с учетом смежных рынков по ставкам, установленным в валюте;
- динамика ставок операторских, экспедиторских компаний, услуг в портах, иных дополнительных услуг, определение доли указанных услуг в суммарных затратах на транспортировку и цене продукции;

Факторы, влияющие на доходную ставку

являющиеся
следствием
принятия иных
регуляторных
решений

- внесение изменений в правила перевозок и иные отраслевые нормы и правила, снижающих конкурентоспособность железнодорожного транспорта;
- закрытие железнодорожных станций и участков;
- установление неконкурентоспособных тарифов органами исполнительной власти субъектов на услуги предприятий промышленного железнодорожного транспорта;
- изменение правил таможенного оформления, закрытие пограничных переходов или изменения в их работе и пр.

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



- ✓ Доля нерегулируемого сегмента растет.
- ✓ Нет предсказуемой политики и действенного антимонопольного мониторинга.
- ✓ Механизмы государственного регулирования не актуальны.

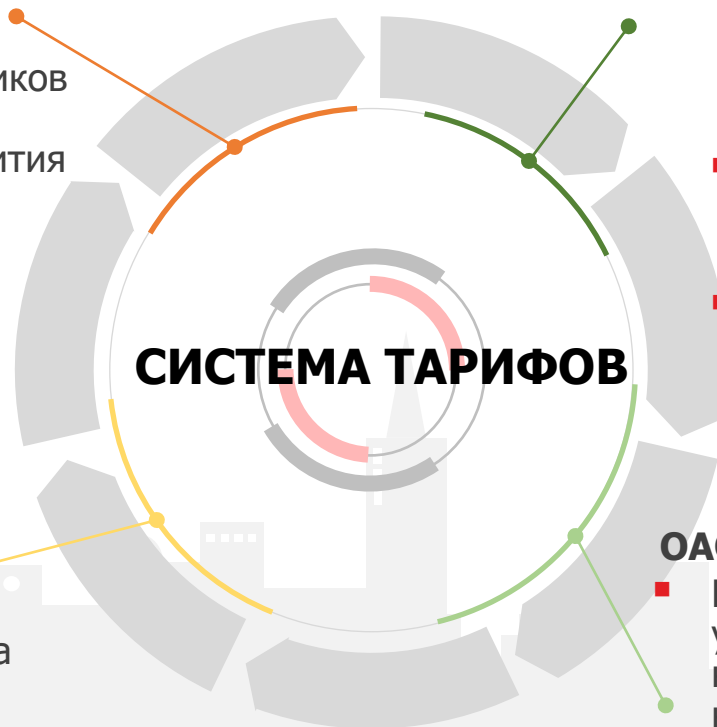
Ключевые проблемы в условиях существующей тарифной системы

Органы исполнительной власти

- Отсутствие экономических механизмов реализации целей Транспортной стратегии
- Тарифных и бюджетных источников не достаточно для системного финансирования проектов развития

Операторы, производители и владельцы ПС

- Макроэкономическая и внешнеэкономическая волатильность, сезонность спроса приводят к необходимости сбыта услуг ниже себестоимости в отдельные периоды
- Нет условий для долгосрочных программ обновления ПС



Грузовладельцы

- Сырьевые грузы - с высокой транспортной составляющей до 55%
- Недовольство качеством, отсутствие гарантированного стандарта транспортного обслуживания
- Высокие риски в части необеспечения вывоза продукции в перспективе
- Волатильный сегмент – ригидная, неповоротливая система сбыта и тарификации

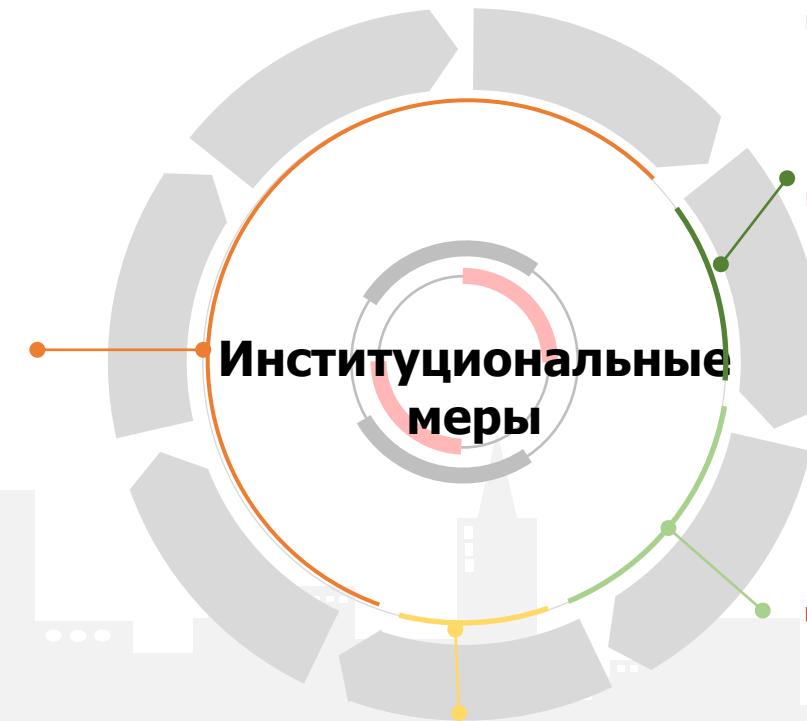
ОАО «РЖД»

- Изменение структуры грузопотоков в ущерб маргинальным грузам приводит к снижению рентабельности и недостатку средств даже для покрытия операционных издержек
- Принимаются меры по административному сокращению расходов, в том числе за счет сокращения программ ремонтов

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



Институциональные меры

Операторы, производители и владельцы ПС

- Заключение долгосрочных контрактов жизненного цикла на основе принципа возвратности инвестиций

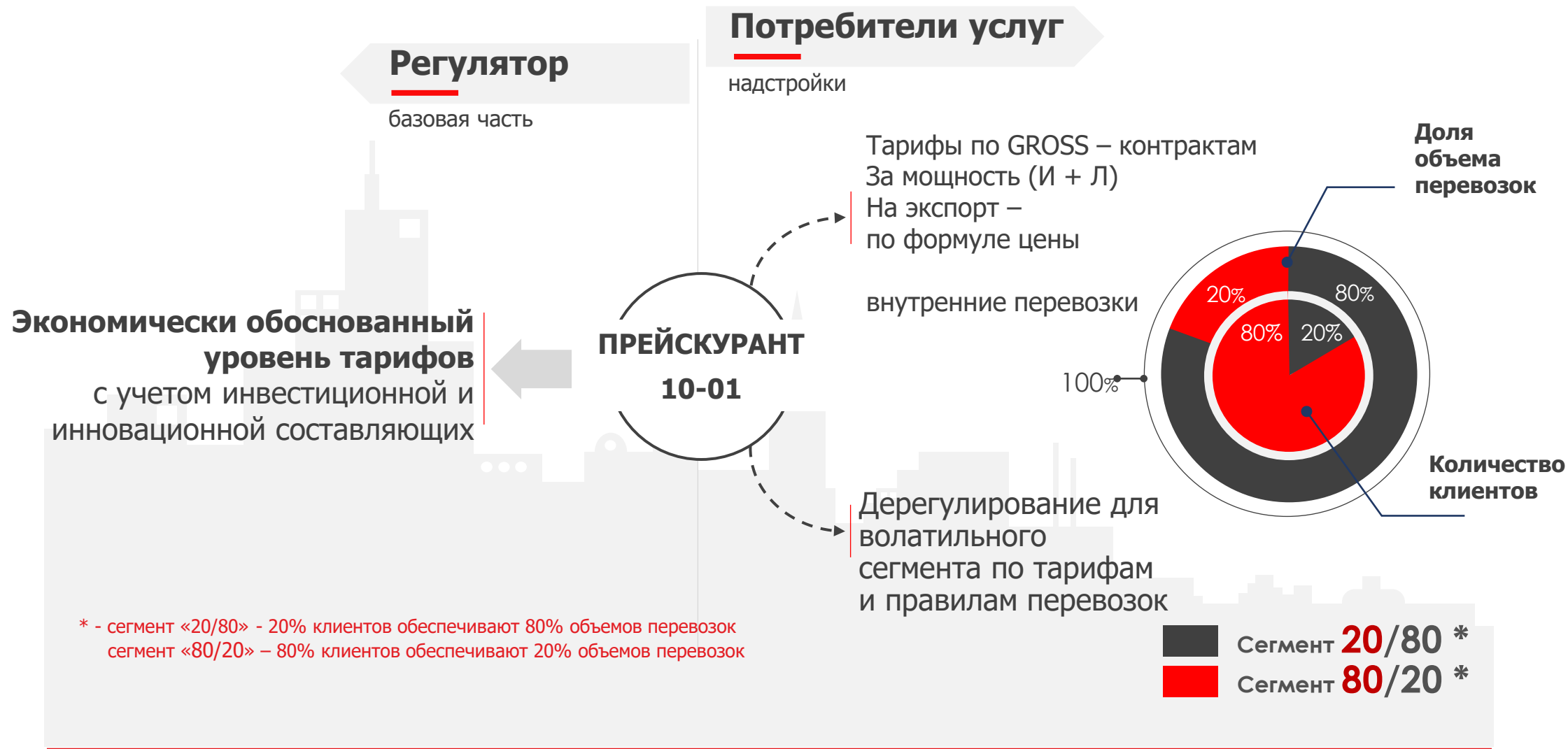
Грузовладельцы

- 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)

«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

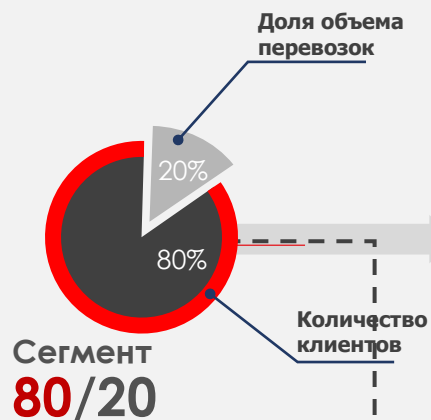
Тарифы по GROSS-контрактам

Баланс спроса и предложения, субсидии, допустимое кросс-субсидирование

- 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.

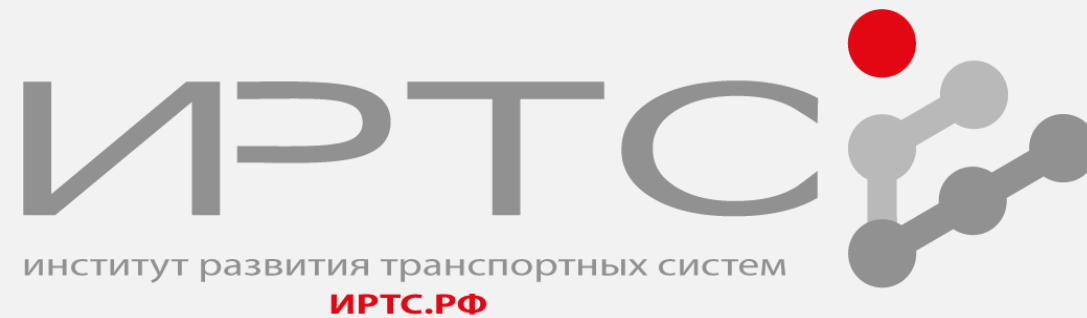
Локальные

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

Тарифы в нерегулируемом сегменте

Прозрачность на основе «уберизации» расчета комплексных ставок


- Определяются по договору с перевозчиком
- На рынке должен появиться интегратор ставок за всю перевозку перевозчика, владельцев вагонов, экспедиторских организаций, определения условий перевозок и сроков доставки грузов
- Либерализация должна касаться не только тарифов но и правил и условий перевозок в зависимости от потребностей клиентов : переадресация, особые условия хранения и температурного режима, комплексная перевозка и т.д.




 ИРТС.рф

 vk.com/irts2016

 irts.su/video

 info@irts.su

 +7(495)256 80 90

