

доклад президента
Института развития транспортных систем

А.Н.Синева

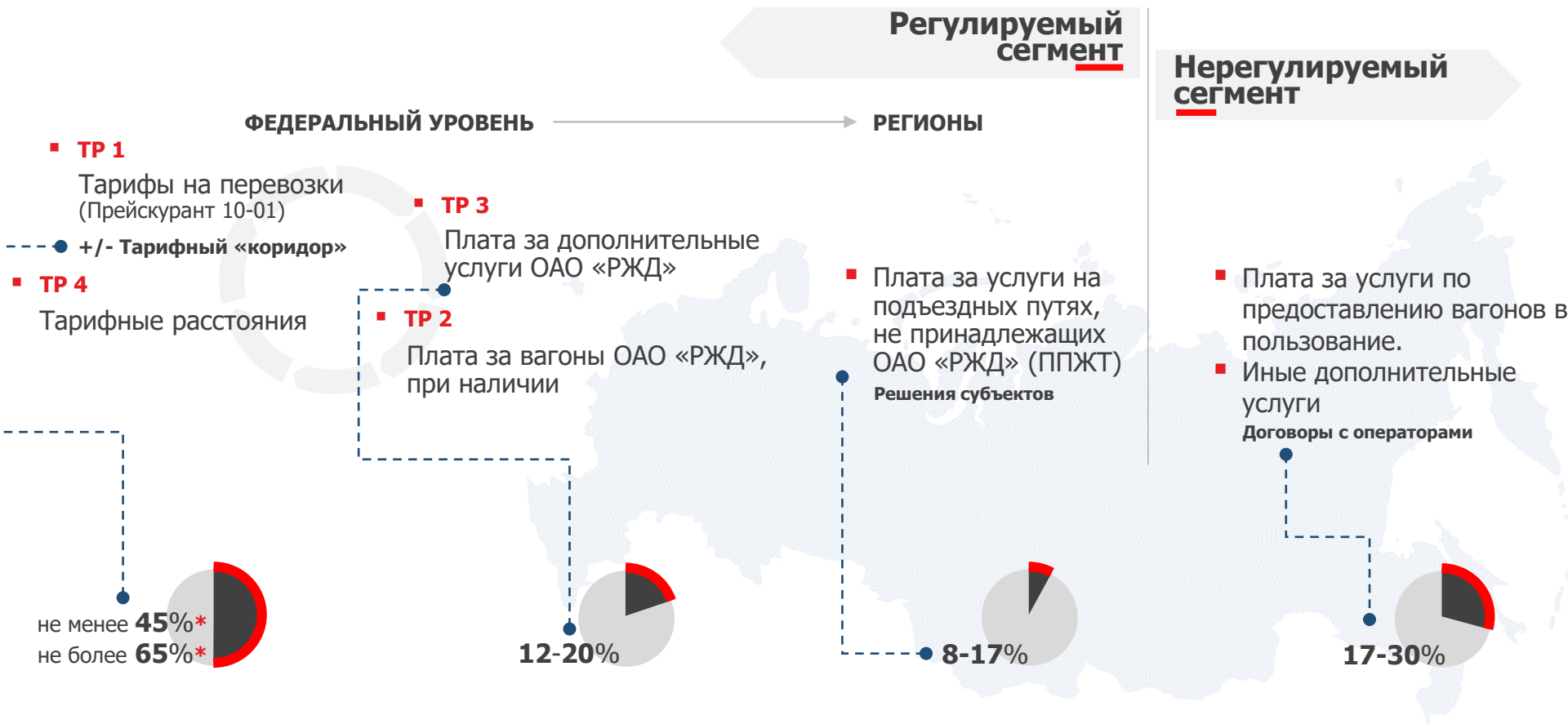
Новый **Прейскурант № 10-01** или
новая система регулирования тарифов?

Предложения по концептуальным изменениям принципов
и механизмов государственного регулирования тарифов
на грузовые железнодорожные перевозки



Общество с ограниченной ответственностью
«Институт развития транспортных систем»
www.irts.su, ул. Мясницкая, 24/7, стр 3,
тел.: (495) 256-80-90

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



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



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

Ключевые проблемы тарифной системы в сырьевом секторе

Органы исполнительной власти

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

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

СИСТЕМА ТАРИФОВ

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

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

Система тарификации в «БИНАРНОЙ» модели регулирования



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

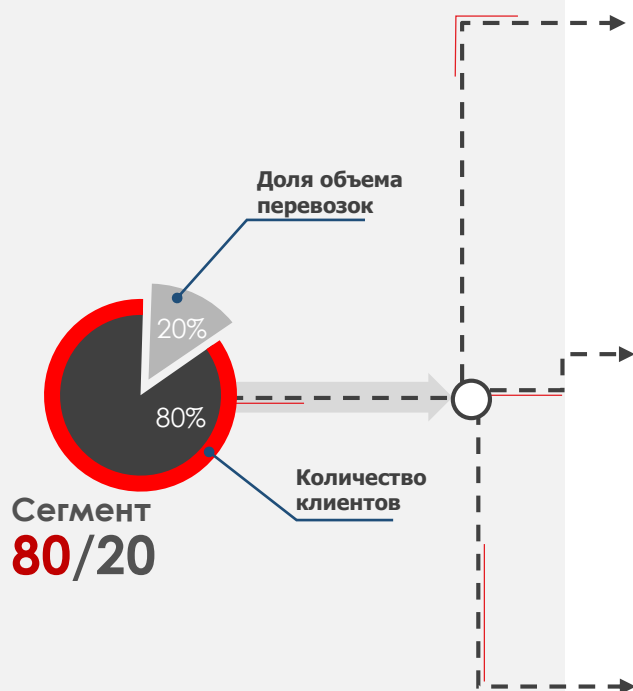
- Используется для определения размеров потерь в доходах от регулирования тарифов по отдельным долгосрочным договорам
- Используется только в отношениях регулятор – владелец инфраструктуры, оператор тяги (при наличии) , перевозчик

Баланс спроса и предложения, субсидии, допустимое кросс-субсидирование

- 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.

Спасибо за внимание! 

