



Перспективы совершенствования государственного тарифного регулирования на железнодорожном транспорте

Доклад-презентация

Май 2010 г.
г. Сочи

Модель государственного регулирования отрасли должна предусматривать комплекс взаимоотношений

Ожидаемые направления реформы железнодорожного транспорта

Целевая модель рынка

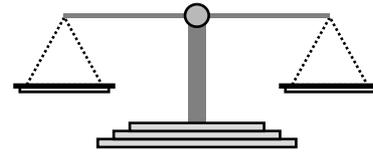
Основные области государственного регулирования отрасли



– фокус данного документа
 Источник: МЭР, ФСТ РФ, анализ А.Т. Kearney

Ключевым вопросом финансирования является баланс между требуемыми субсидиями и уровнем тарифа

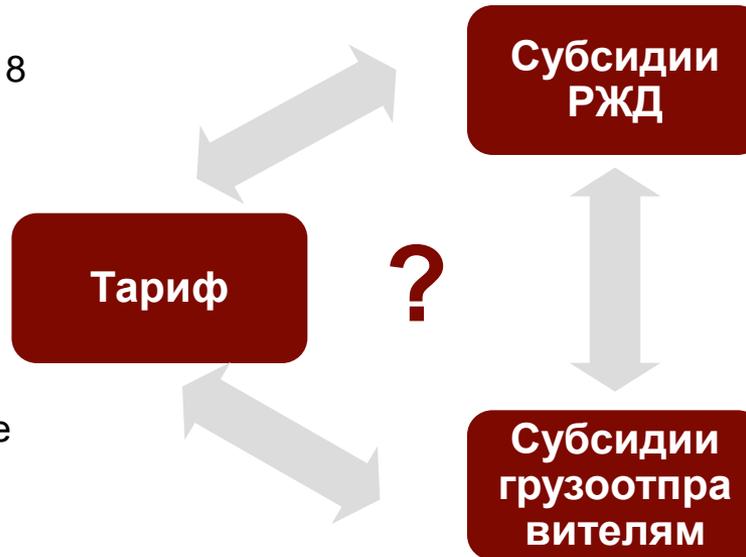
Государственная дилемма и возможности регуляторной политики



Самофинансирование

Относительно высокие тарифы

- Оптимальный уровень тарифа необходим для 8 основных отраслей, представляющих 89% перевозимых грузов:
 - Каменный уголь и кокс
 - Минерально-строительные
 - Нефтяные
 - Руды металлические
 - Черные металлы
 - Лесные
 - Удобрения
 - Хлебные



Государственное субсидирование

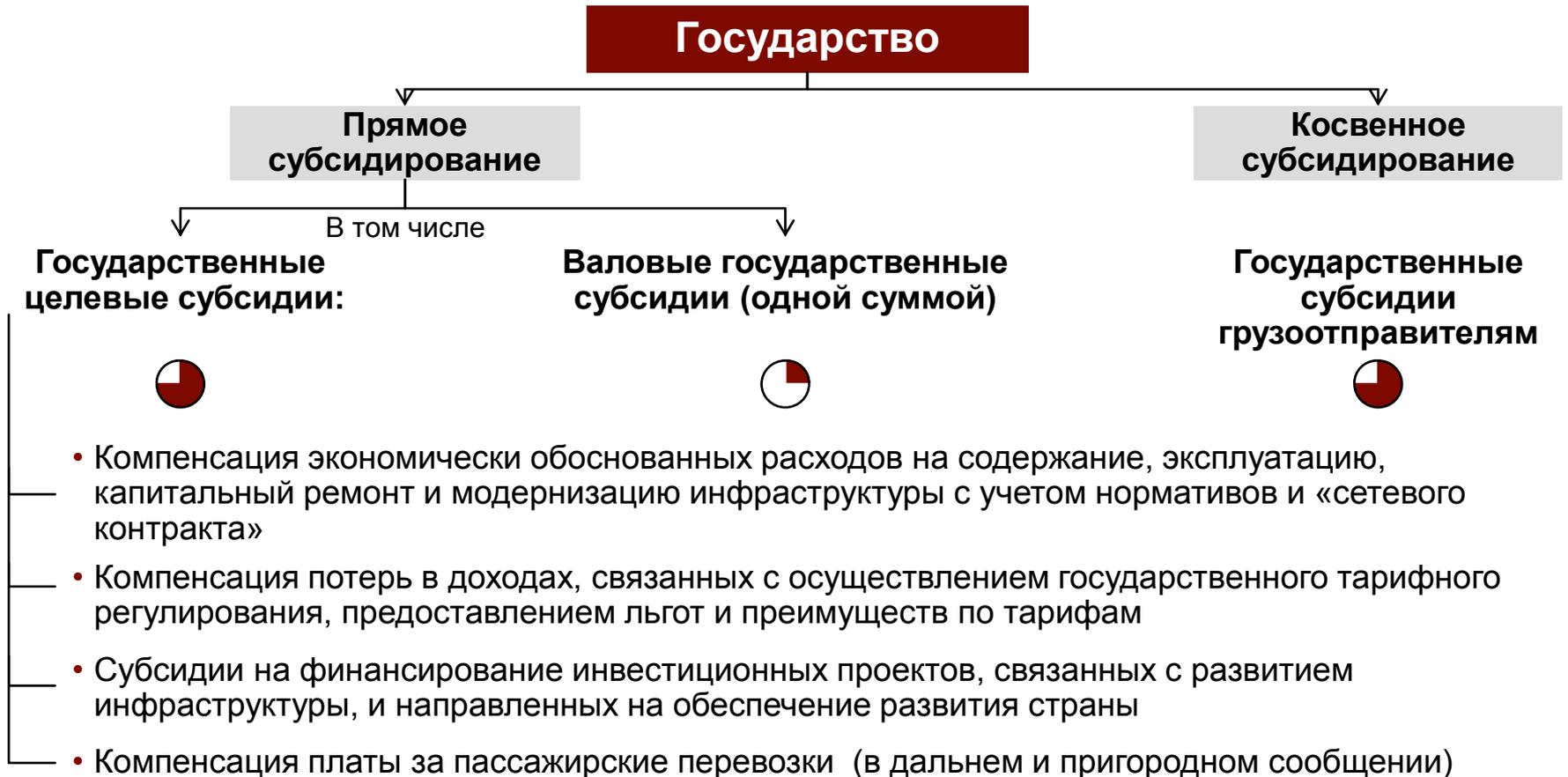
Относительно низкие тарифы

- Компенсация отклонения доходов от экономически обоснованного уровня тарифов государством⁽¹⁾
- При этом, высока вероятность что поддержка правительства будет ограничена лишь текущими обязательствами
- Даже текущие обязательства могут быть не выполнены при развитии наименее выгодного сценария

(1) – с учетом компенсации расходов, связанных с поддержанием социальной инфраструктуры ОАО «РЖД», компенсации убытков от пассажиро-перевозок, нормы прибыли на капитал с учетом инвестиций, требуемых для развития железнодорожного транспорта

Государство должно стремиться к целевым субсидиям отрасли и/или грузоотправителям

Варианты субсидирования отрасли



Государство может предоставлять льготы и преимущества для выполнения государственных задач

Цель	Примеры	Пример	Возможный коэффициент
Поддержка конкурентоспособности отрасли	Перевозки легковых автомобилей произведенных на территории РФ		0,37
Поддержка экономики регионов	Перевозки на станции, находящиеся на территории Чеченской Республики, для восстановления экономики и социальной сферы Чеченской Республики		0,7
Поддержка социальной сферы	Перевозки мазута топочного назначением на припортовые станции дальневосточного федерального округа в адреса организаций, обеспечивающих энерго- и теплоснабжение камчатского края		0,83-0,86
Поддержка транспортировки отдельных товаров	Коэффициент 0,5 на перевозки овец в пределах Махачкалинского отделения Северо-Кавказской железной дороги.		0,5

Необходима компенсация разницы между экономически обоснованным уровнем тарифа и установленным государством уровнем

Примечание: (2) в зависимости от вида подвижного состава

Источник: Приказ 429 Т/4 от 24.12.2008, Приказ 379 Т/10 от 17.12.2008; анализ А.Т. Kearney

От выбора стратегии финансирования отрасли зависит уровень требуемых государственных субсидий

	Нулевой реальный рост тарифа	Недифференцированный рост тарифа на 10%	Дифференцированный рост тарифа на 10%	Недифференцированный рост тарифа обеспечивает ROCE РЖД=10%	Дифференцированный рост тарифа обеспечивает ROCE РЖД=10%	Инвестиции обеспечиваются за счет роста тарифа
Увеличение тарифа¹⁾, %	0%	10%	10%	46,5%	41,1%	20%
Инвестиции за счет тарифа, млрд. руб.	216	256	263	423,6	423,6	324
Гос. субсидии, млрд. руб.	108	68	61	0	0	0
Инвестиции всего, млрд. руб.	324	324	324	324	324	324
1. Δ объемов ж/д перевозок, %	0,0%	-2,0%	-0,8%	-11,6%	-8,7%	-2,9%
2. Δ EBITDA грузоотправителей, %	0,0%	-1,0%	-0,9%	-4,6%	-3,9%	-1,5%
3. Δ налоговых поступлений, млрд. руб.	0	18,9	17,7	184	142,8	41
4. Δ расходов бюджета, млрд. руб.	108	86,9	78,7	184	142,8	41
5. Δ промышленного производства, %	0,0%	-1,3%	-0,4%	-8,0%	-5,9%	-1,9%
6. ROCE, %	2,2%	4,4%	4,6%	10,0%	10,0%	6,7%

«Оптимальный» уровень

(1) – реальный рост тарифа 2008

Источник: РЖД; Росстат; Интерфакс; Минфин; модель А.Т. Kearney, анализ А.Т. Kearney

Вне зависимости от стратегии необходим пересмотр системы государственного тарифного регулирования

Система государственного регулирования тарифов



Необходимо совершенствование нормативно-правовой основы государственного регулирования

Описание целевой комплексной системы тарифного регулирования

Целевая система тарифов должна обеспечивать выполнение нескольких задач

Цели совершенствования системы регулирования

Обеспечение инфраструктурных условий для устойчивого развития экономики

Повышение конкурентоспособности услуг ж/д транспорта

Обеспечение условий для реформирования (завершение формирования конкурентного рынка оперирования ПС)

Обеспечение баланса интересов между эффективным использованием ресурсов инфраструктуры и эффективностью использования подвижного состава

Задачи по совершенствованию тарифной политики

Сокращение объема перекрестного субсидирования

Создание экономических стимулов для эффективного использования инфраструктуры

Развитие конкурентных отношений

Повышение прозрачности тарифной системы

Повышение эффективности железнодорожного транспорта



**Ключевые направления
совершенствования
тарифного регулирования
на первом этапе**

В ближнесрочной перспективе возможно изменение тарифного регулирования по десяти направлениям (1/2)

Ключевые направления совершенствования тарифного регулирования

1

Введение гибкого ценообразования

- Введение коридора цен, в рамках которого ОАО «РЖД» может устанавливать цену за перевозку

2

Сокращение перекрестного субсидирования

- Сокращение перекрестного субсидирования по тарифным классам

3

Унификация ставки платы за порожний пробег

- Унификация ставки платы за порожний пробег – вне зависимости от классов груза

4

Унификация 2 и 3 раздела прейскуранта

- Завершение унификации тарифов на перевозку во внутреннем/экспортно-импортном сообщении до российских портов и перевозку через погранпереходы

5

Изменение базовых коэффициентов

- Изменение границ применения коэффициента за расстояние

В ближнесрочной перспективе возможно изменение тарифного регулирования по десяти направлениям (2/2)

Ключевые направления совершенствования тарифного регулирования

6 Долгосрочное планирование

- Определение государством сроков выхода на экономически обоснованный уровень тарифов, например в течение 3-5 лет
- Установление «потолка выручки»

7 Установление тарифа на услуги инфраструктуры

- **Вагонная составляющая** – выделена, **тарифом не регулируется**
- **Два вида тарифов**
 - на услуги инфраструктуры и локомотивов ОАО «РЖД»
 - на услуги инфраструктуры для локальных перевозчиков
- Тарифы должны быть установлены с **учетом экономически обоснованного уровня затрат**

8 Дифференциация тарифов по типам отправки

- Сокращение количества групп дифференциации
- Пересмотр уровня коэффициентов с учетом изменения себестоимости перевозки в зависимости от технологии отправки

9 Дифференциация тарифов по качеству услуг

- Установление тарифа за повышение скорости/точности доставки в зависимости от заинтересованности грузоотправителя/ его выгоды и альтернативных затрат ОАО «РЖД»

10 Совершенствование тарифов за порожний пробег ПС

- Совершенствование тарифов за порожний пробег подвижного состава, не принадлежащего перевозчику

**Ключевые направления
совершенствования
тарифного регулирования
на втором этапе**

В целевой системе тарифов изменяется ряд ключевых параметров определения платы за перевозку

Целевая система тарифов

1

Единица тарификации

- Единица тарификации – тонно-км брутто¹⁾

2

Параметры расчета тарифа

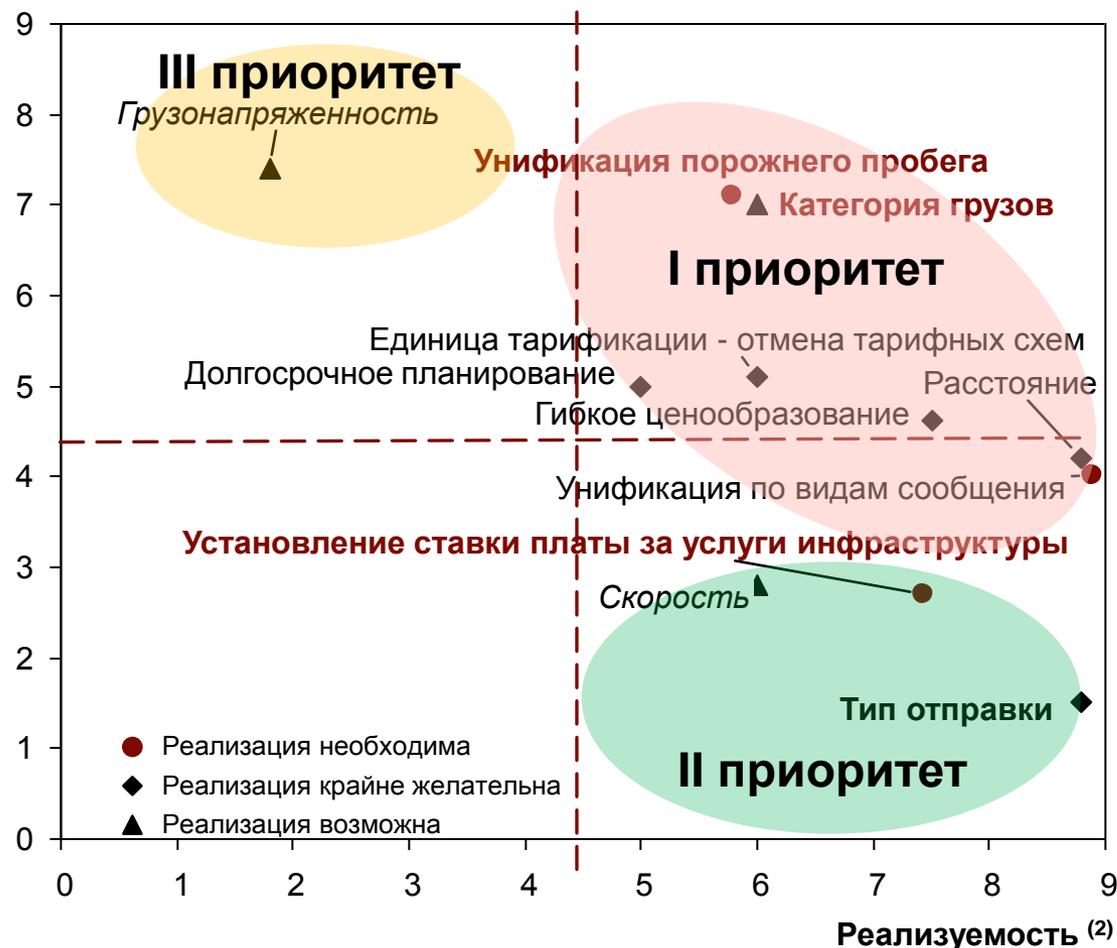
- *Текущие*: расстояние, тип отправки, скорость, **категория груза**
- *Дополнительные*: **длина вагона, грузонапряженность, "готовность грузоотправителей платить"**

(1) Жирным шрифтом выделены наиболее значительные изменения по сравнению с текущей системой тарифов

Источник: анализ А.Т. Kearney

Предлагаемые изменения тарифной системы должны быть реализованы в ходе реформы

Эффект (1)



С точки зрения необходимости реализации рассматриваются 3 группы изменений:

- **Необходимые/Критичные**, в связи с
 - изменением модели рынка и появлением локальных перевозчиков (установление ставки платы за услуги инфраструктуры) ⁽³⁾
 - отсутствием единых принципов в существующей системе тарифов (категория грузов, унификация платы за порожний пробег)
- **Желательные** – в связи с
 - изменением в структуре перевозок и затрат ОАО «РЖД» (пересмотр коэффициентов за тип отправки, расстояние)
 - возможностью упрощения системы (единица тарификации)
- **Возможные** – позволят сформировать дифференцированное предложение для грузоотправителей

(1) Критерии эффекта: влияние на финансовые показатели; нефинансовые показатели

(2) Критерии реализуемости: возникающие риски; сложность реализации

(3) При принятии соответствующего решения об изменении модели рынка

Источник: анализ А.Т. Kearney