



## Железнодорожные тарифы: состояние и перспективы

**Поликарпов Александр**  
*заместитель руководителя департамента  
исследований железнодорожного транспорта*

Институт проблем естественных монополий

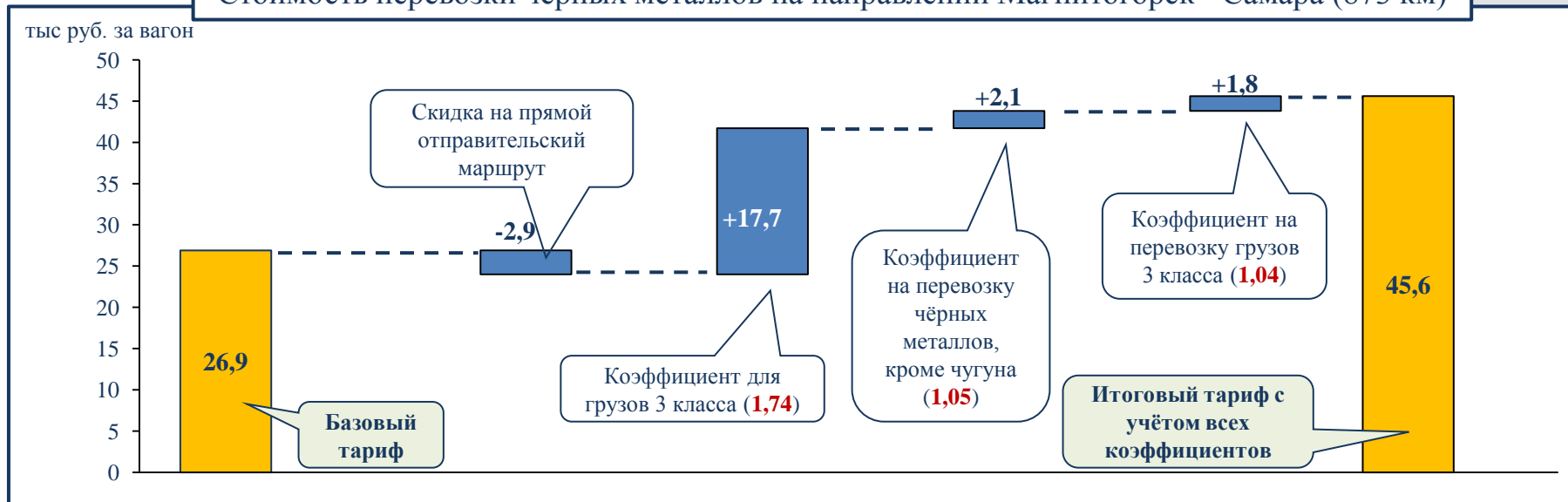
[www.ipem.ru](http://www.ipem.ru)

ноябрь 2014, Москва



# Тарифные перекосы: перевозка металлов значительно дороже перевозки угля

## Стоимость перевозки чёрных металлов на направлении Магнитогорск - Самара (873 км)



## Стоимость перевозки угля на направлении Мереть – Красноярск (771 км)



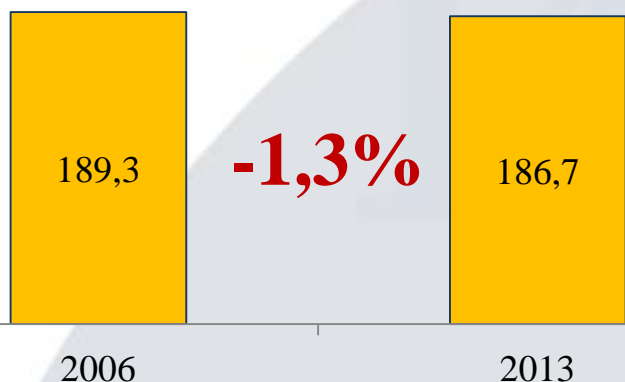


Стоимость перевозки грузов между II и III тарифными классами не велика, и сокращается при увеличении дальности перевозки.

При этом стоимость перевозки грузов между I и другими тарифными классами значительна и составляет более 50%. Кроме того, эта разница увеличивается при росте расстояния перевозки.



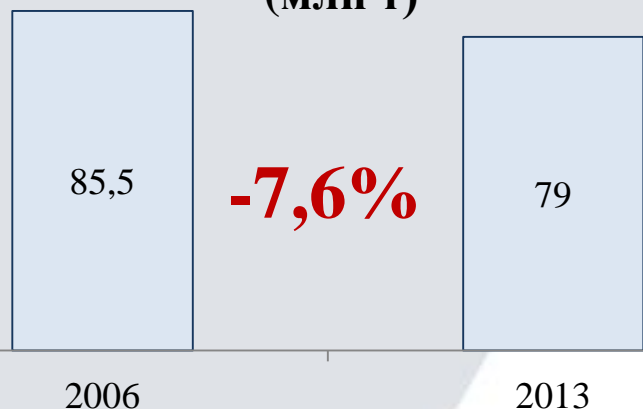
**Производство черных металлов в России (млн т)**



С 2006 года производство черных металлов в России снизилось на 2,6 млн тонн (-1,3%)!

С 2006 года объемы перевозок железнодорожным транспортом сократились на 6,5 млн тонн (-7,6%)!

**Перевозки черных металлов железнодорожным транспортом\* (млн т)**



В 2013 году дополнительно **3,9 млн тонн** черных металлов перевозится автомобильным транспортом!

Для освоение дополнительного грузопотока было совершено **200 тыс. груженых автомобилейейсов!**



# СБЛИЖЕНИЕ ТАРИФНЫХ КЛАССОВ

Оценка зависимости стоимости перевозки грузов от тарифных классов



I класс	Щебень гранитный	Руда марганцевая	Шлаки гранулированные	Глинозём	Балансы хвойных пород дерева	Балки деревянные	Кокс доменный	Уголь каменный марки Г	Глина (земля)
II класс	Кирпич динасовый	Блоки гранитные	Чугун литейный фосфористый	Соль пищевая молотая	Нефть сырая	Бензин авиационный	Топливо дизельное	Керосин осветительный	Битумы жидкие
III класс	Вырезка шпальная	Волокно хлопковое	Болванки стальные литые	Крошка стеклянная	Колёса автомобильные всякие	Сплавы цветных металлов в болванках	Алюминий	Ванны фаянсовые	Брезент

В настоящий момент стоимость перевозки груза практически не зависит от тарифного класса. Например, перевозка глинозёма (I класса) может стоить дороже, чем перевозка грузов II класса и фактически приближаться к стоимости перевозки грузов III класса

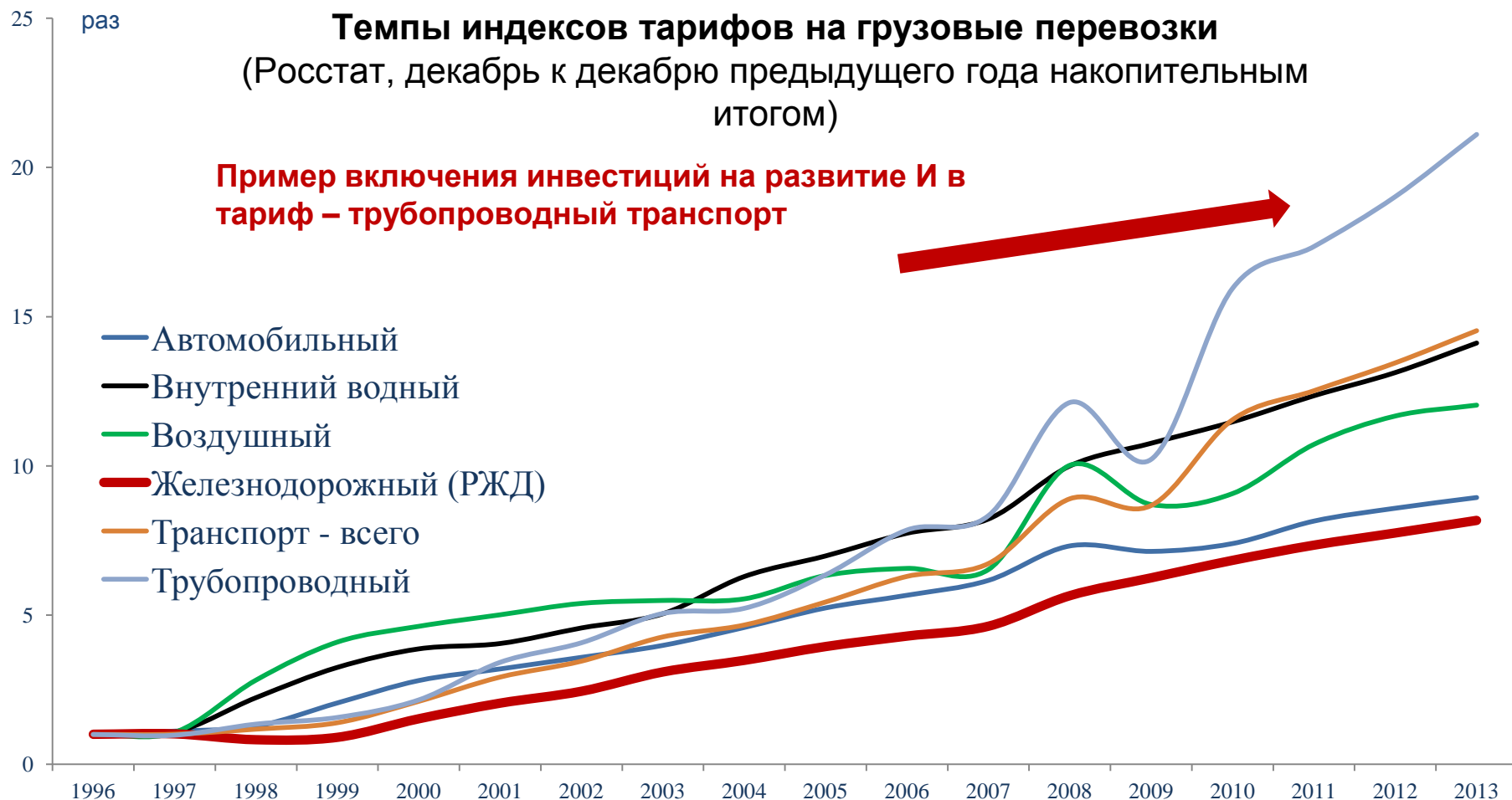




## Темпы индексов тарифов на грузовые перевозки

(Росстат, декабрь к декабрю предыдущего года накопительным итогом)

**Пример включения инвестиций на развитие И в тариф – трубопроводный транспорт**



Индексация тарифов на транспорте **в 2 раза** опережает индексацию тарифов на ЖД (большой вклад трубопроводного транспорта).

Покрытие затрат инфраструктуры за счет тарифа:  
трубопроводный и железнодорожный транспорт – **100%**,  
автомобильный - **26%**, внутренний водный транспорт – **10%**.



## ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ТАРИФЫ – А БЫСТРЫЙ ЛИ РОСТ?



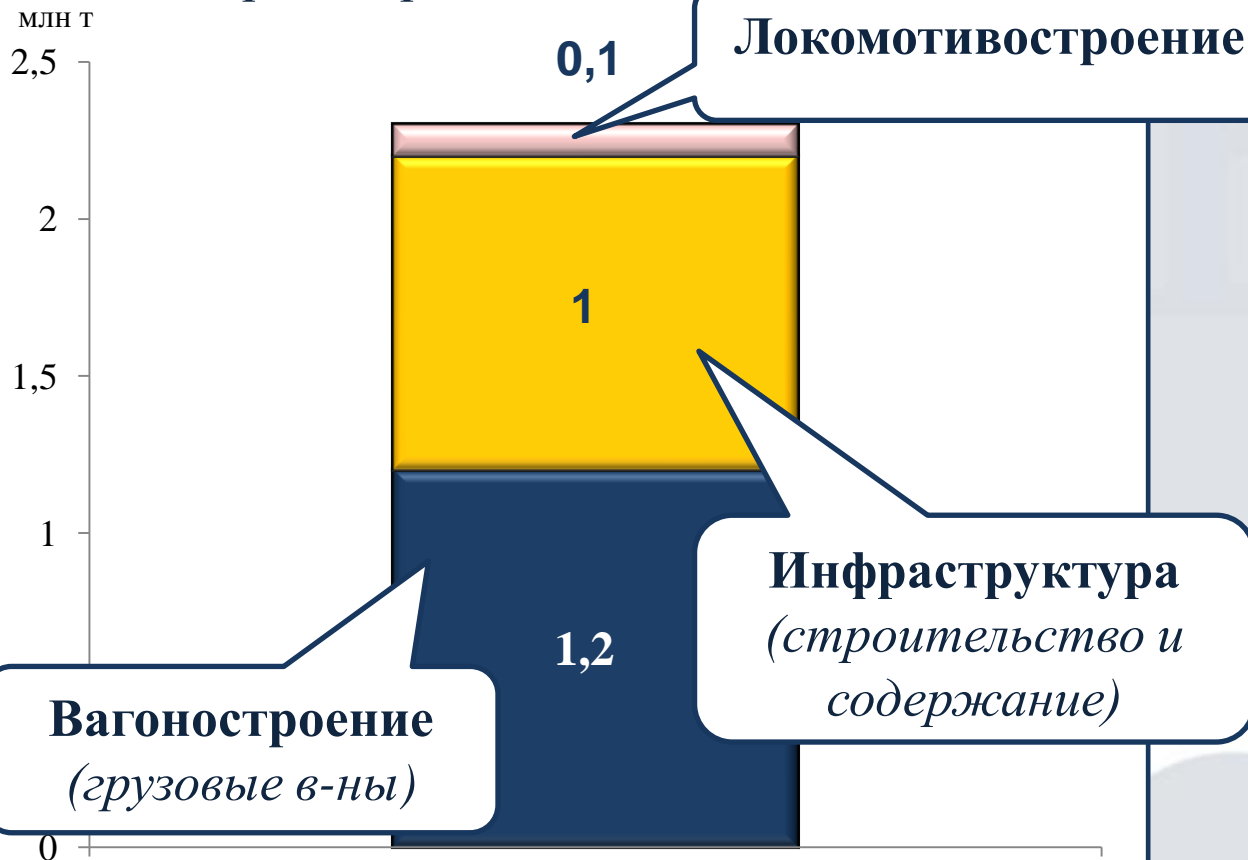
**С 1997 по 2013 годы темпы индексации железнодорожных тарифов ниже темпов роста ИПЦ и ИПП на 1,4 и 1,45 раза, а индекса цен добычи полезных ископаемых в 2,9 раза.**

**Недоиндексация тарифов на 1 п.п. в 2004 г. – привело бы к потерям потенциальных инвестиций в железнодорожную инфраструктуру в период 2004-2013\* гг. на 62-70 млрд руб.**

\* При условии сохранения структуры и объемов перевозок грузов аналогичными в период с 2004 по 2013 годы



## Потребление стали железнодорожным транспортом в 2013 г



Доля ЖД транспорта в структуре закупок стали  
**5,3%**

Строительство **1 км** железнодорожных путей обеспечивает заказ металлургии на **4,8 млн руб.** (130 т рельсов)

В 2013 г. общий объем заказов железнодорожного транспорта на продукцию металлургии составил **85,1 млрд руб.** (2,3 млн т)

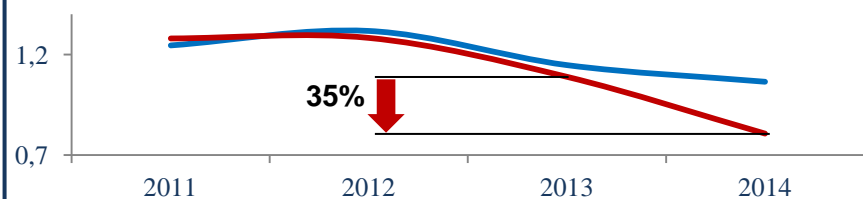
На реконструкцию БАМа только в период 2014-2016 гг. около  
**70,2 тыс. т** рельс общей стоимостью  
**2,6 млрд руб.**





# АНАЛИЗ ИЗМЕНЕНИЯ ТАРИФНОЙ НАГРУЗКИ НА ГРУЗОТПРАВИТЕЛЕЙ ПРИ ПЕРЕВОЗКЕ ГРУЗОВ НА ЭКСПОРТ

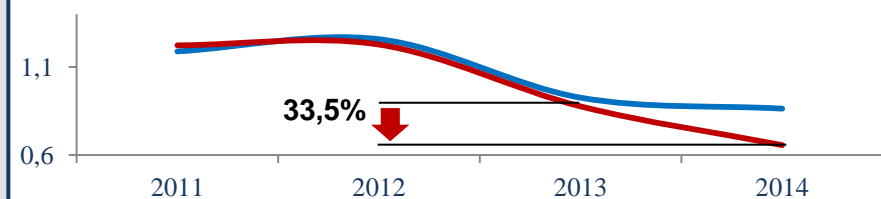
Темпы нагрузки на грузоотправителей при перевозке угля на экспорт (Мереть – Находка Восточная эксп.)



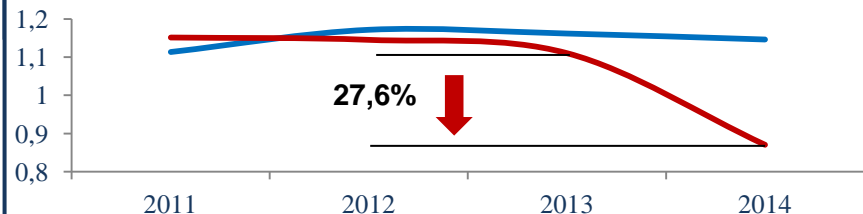
руб.

дол.

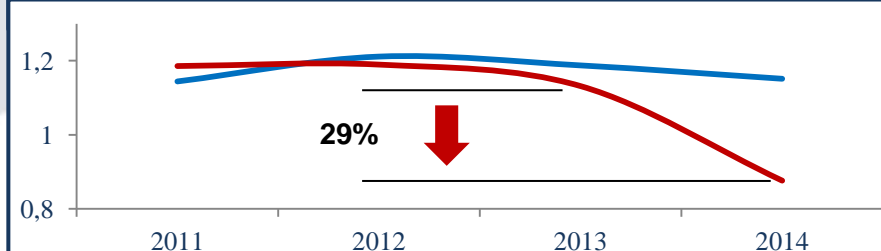
Темпы нагрузки на грузоотправителей при перевозке лесных грузов на экспорт (Бабаево – Светогорск эксп.)



Темпы нагрузки на грузоотправителей при перевозке нефти и нефтепродукты на экспорт (Зелецино – Высоцк)



Темпы нагрузки на грузоотправителей при перевозке чёрных металлов на экспорт (Магнитогорск – Новороссийск эксп.)\*



- ✓ В период девальвации рубля транспортные расходы экспортноориентированных компаний снижаются.
- ✓ При обсуждении влияния размеров индексации тарифов РЖД на 2015 год необходимо учитывать курсовые разницы, а также тарифы смежников (портовиков, стивидоров и т.д.)
- ✓ Даже при индексации на 10% в 2015 году транспортные расходы за период 2013-2015 гг. снизятся на 10-15% с учетом курсовых разниц.

\* Без учёта расходов грузоотправителей при оплате порожнего рейса ОАО «РЖД»

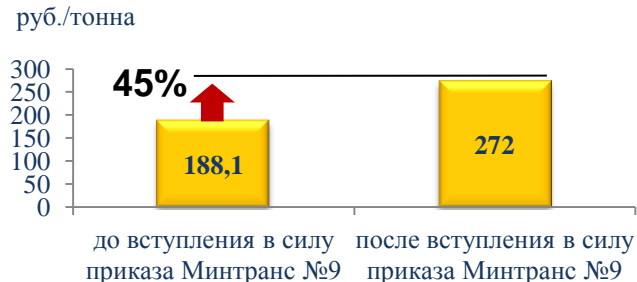


## ОДНОМОМЕНТНОЕ ВВЕДЕНИЕ ТАРИФИКАЦИИ ПО ФАКТИЧЕСКОМУ РАССТОЯНИЮ ПЕРЕВОЗОК УВЕЛИЧИВАЕТ РИСКИ СОКРАЩЕНИЯ ГРУЗОВОЙ БАЗЫ

Анализ изменения сроков доставки



Анализ изменения стоимости при перевозке щебня



### Плюсы

- ✓ Расчёт стоимости по фактическому расстоянию перевозки;
- ✓ Наличие системы, отражающей реальную ситуацию в отрасли;
- ✓ Сокращение перекосов в тарифной системе;
- ✓ Увеличение доходной базы ОАО «РЖД».

### Минусы

- ✓ Рост нормативных сроков доставки грузов;
- ✓ Рост транспортной нагрузки на грузоотправителей.

**Чувствительные для ГО тарифных решения (вызывающие рост тарифной нагрузки) следует реализовывать поэтапно**



## Естественно- монопольный сегмент

### ОАО «РЖД»

В настоящий момент ОАО «РЖД» является субъектом естественной монополии, тарифы которого жёстко регулируются государством.

Единственным способом изменения тарифов является:

- тарифный коридор.

## Рыночный сегмент

### Автомобильный транспорт

Автоперевозчики относятся к рыночному сегменту, тарифы которого не подлежат государственному регулированию. В результате автоперевозчики могут изменять уровень тарифа в зависимости от:

- конъюнктуры рынка;
- уровня себестоимости;
- необходимого уровня рентабельности;
- макроэкономических показателей;
- качества предоставляемых услуг;
- уровня сервиса.

### Операторы вагонов

Операторы подвижного состава так же относятся к рыночному сегменту рынка, тарифы которого не регулируются. Операторы так же как и автоперевозчики могут изменять уровень тарифа в зависимости от:

- конъюнктуры рынка;
- уровня себестоимости;
- необходимого уровня рентабельности;
- макроэкономических показателей;
- качества предоставляемых услуг;
- уровня сервиса.

**ОАО «РЖД» являясь субъектом естественной монополии по определению не имеет возможности гибкого тарифного регулирования!**

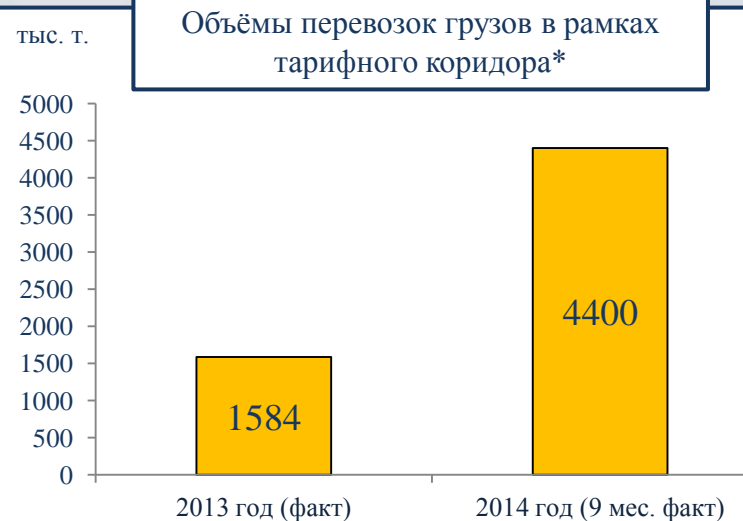
**Автоперевозчики и операторы вагонов относятся к рыночному сегменту рынка, тарифы которого государством не устанавливаются.**



Ранее у ОАО «РЖД» отсутствовала возможность изменять уровень тарифа на перевозку грузов. Однако, ФСТ России приняло Приказ №423-т/3 согласно которому перевозчику предоставляется право изменять уровень инфраструктурной и локомотивной составляющей в пределах тарифного коридора. ФСТ определил тарифный коридор в пределах **от минус 12,8% и до плюс 13,4%**. Возможность изменения тарифа, как на повышение, так и на понижение строго регламентирована!

## Основания для установления понижающего/повышающего коэффициента:

- обеспечение сопоставимых тарифных условий на экспортные и транзитные перевозки;
- стимулирование роста объёмов перевозок;
- обеспечение гарантированного объёма перевозок грузов;
- рациональное распределение грузопотоков с учетом оптимизации загрузки российской транспортной системы;
- ограничение пропускной способности на отдельных участках инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования;
- обеспечение конкурентоспособности товаров на рынках сбыта;
- рост средней стоимости дизельного топлива, потребляемого субъектом регулирования для оказания услуг железнодорожного транспорта общего пользования по перевозке грузов.



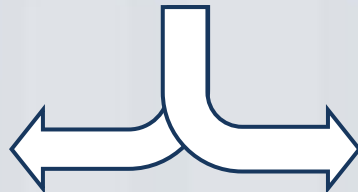
В 2014 г. было принято 23 решения по изменению уровня тарифов. Из них было принято 12 решений на понижение уровня тарифа и 11 на повышение.

**В настоящее время «ценовой коридор» на железнодорожном транспорте применяется, как механизм привлечения дополнительных финансовых средств заинтересованных частных инвесторов на развитие железнодорожной инфраструктуры, а не как механизм конкуренции!**



**Развитие инфраструктуры железнодорожного транспорта должно проводиться для реализации двух типов целей:**

**тактических**



**стратегических**

**В настоящее время решаются, преимущественно, тактические цели развития инфраструктуры железнодорожного транспорта.**

При изменении мировой экономической конъюнктуры на товары экспортируемые из России (уголь, нефть, газ) транспортная инфраструктура не всегда способна удовлетворить спрос.

*Пример: после кризиса 2008 года экспортные поставки угля переориентировались с европейских на азиатские рынки сбыта, а железнодорожная инфраструктура оказалась не готова освоить возросший грузопоток.*

В настоящее время (в связи с политическими трудностями) ожидается второй этап переориентации грузов на азиатские рынки сбыта.



## В ЗАКЛЮЧЕНИЕ:

Ориентация грузопотоков на автомобильный транспорт негативно оказывает негативные эффекты для железных дорог, ГО, государства и автовладельцев. На круг строительство и содержание автомобильных дорог оказывается дороже чем железных

Реализация тарифных решений (устранение искажений), вызывающих рост стоимость перевозок) должно происходить постепенно, для сглаживания негативного эффекта для потребителей услуг железнодорожного транспорта

Решения в области тарифообразования на железнодорожном транспорте должны приниматься исходя из стратегических целей развития экономики России:

- *целесообразно увеличить долю невозвратного финансирования инфраструктурных проектов на ЖД;*
- *целесообразно уйти от практики финансирования развития железнодорожной отрасли через тарифные источники*

Согласно расчетам по межотраслевому балансу наибольший эффект для экономики России и промышленных предприятий дают инвестиции в развитие железнодорожной инфраструктуры!!!

Недоинексация железнодорожного транспорта сейчас несет риски для всей экономики России в будущем. Из-за сдерживания тарифов в 90-е годы, в период восстановления экономики (2000-е годы), железные дороги не могли обеспечить потребности промышленности – то есть сдерживали её рост!!! **Мы не должны допустить повторения старых ошибок!!!**





# **Спасибо за внимание!**

**Институт проблем естественных монополий**

**[www.ipem.ru](http://www.ipem.ru)**

**8 (495) 690-09-70**

**ноябрь 2014 г.**