

ПРЕЙСКУРАНТ № 10-01 15 ЛЕТ

Доклад
на научно-практическом семинаре
«Экономика железнодорожного транспорта»
в Высшей школе экономики

ИВАНКИН Павел Анатольевич

Председатель экспертного совета, основатель



Предпосылки

1. Как достичь результата?

Назначить бывшего начальника Планово-экономического управления и первого заместителя Министра путей сообщения Российской Федерации Ивана Сергеевича **Беседина** заместителем Председателя Федеральной энергетической комиссии Российской Федерации.

Узаконить принцип сходимости финансового результата от работы по проектируемым тарифам.

Растянуть унификацию тарифов.

Создать иллюзию обсуждения проблемы с транспортным сообществом.

Предпосылки

2. Как добиться результата?

Взять за основу данные о себестоимости работы МПС России за 2001 год.

Погрузка в 2001 году составила 1 млрд. 75 млн. тонн., грузооборот составил 1,433 трлн. т-км. Рост производительности труда 10,4%. Сокращено 79 тыс. человек. Началась унификация тарифов, действовала серьезная система скидок и спецставок.

Фонд оплаты труда сотрудников аппарата управления МПС России финансировался федеральным бюджетом (как любого федерального министерства).

Доля частного парка 25,1%, при этом в частном парке нет полувагонов.

Средний возраст парка 17,7%. С истекшим сроком службы на сети находится 64,3 тыс. вагонов.

Именно этот парк станет через несколько лет источником формирования нового рынка.

Среднесуточный пробег 250,5 км/сутки.

Средняя дальность 1231 км.

Предпосылки

3. Что сохранилось?

Крупнейшими железными дорогами погрузки в 2001 году были Свердловская (10%) и Западно-Сибирская (19%).

Крупнейшими железными дорогами погрузки в 2019 году ожидаются Свердловская (11%) и Западно-Сибирская (25%).

Таким образом, источник грузовой базы для железнодорожного транспорта за время действия Прейскуранта не менялся. Но вот доля углепогрузочной дороги выросла на 32%.

Предпосылки

3. Что потерялось?

Отказ от инвентарного парка вагонов;

Рост порожних пробегов за символическую плату;

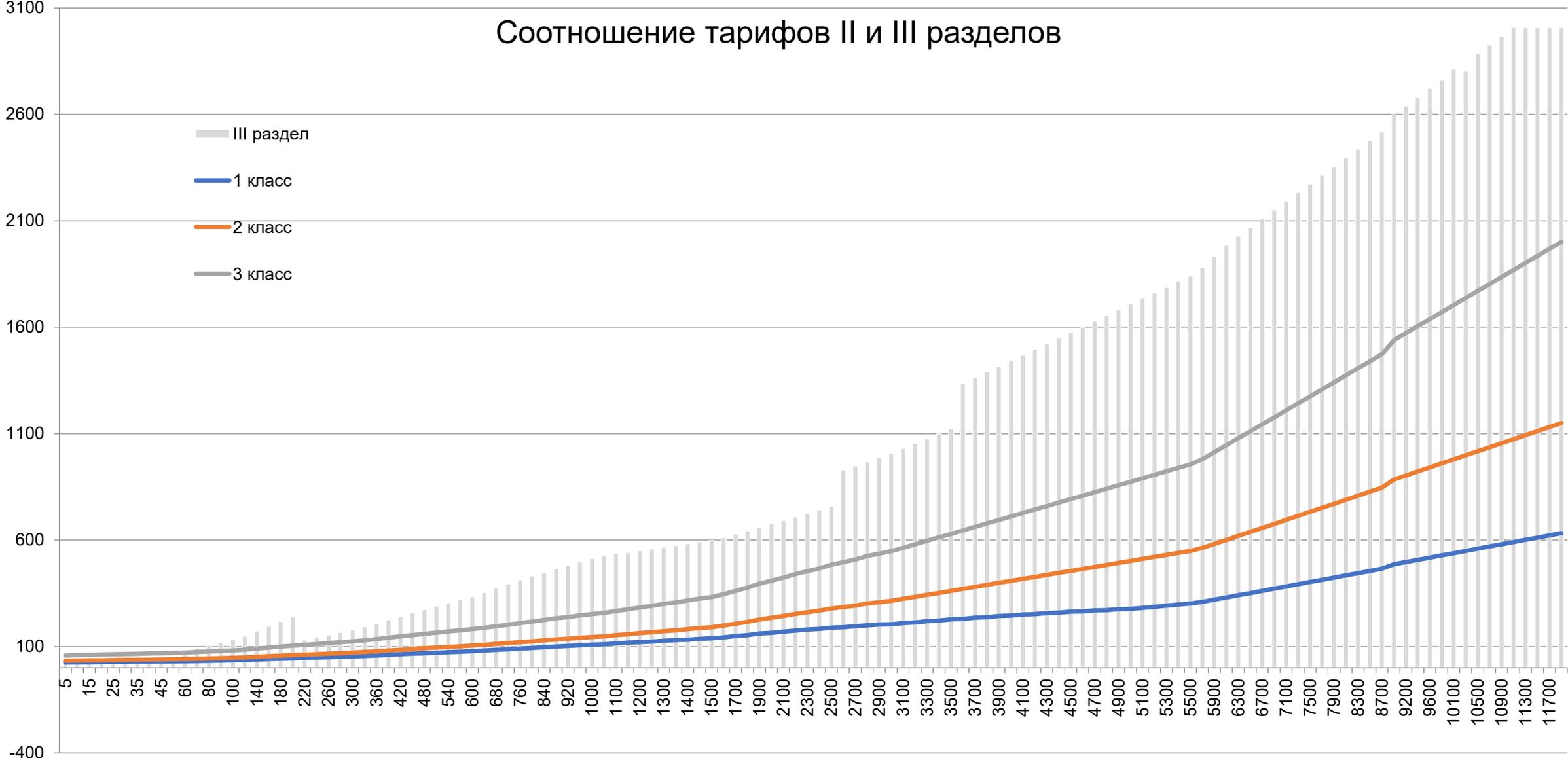
Рост дальности перевозок;

Перенос расходов на аппарат управления с федерального бюджета на себестоимость (тариф);

Рост расходов на аппарат управления (сегодня средняя заработная плата члена правления составляет 5,5 млн. руб. в месяц, парк люксовых авто включает в себя более 40 единиц, парк вертолетов 20 единиц, бизнес-джет и т.д.).

За все эти прелести платит грузоотправитель!

Соотношение тарифов II и III разделов



А хватит ли тарифа?

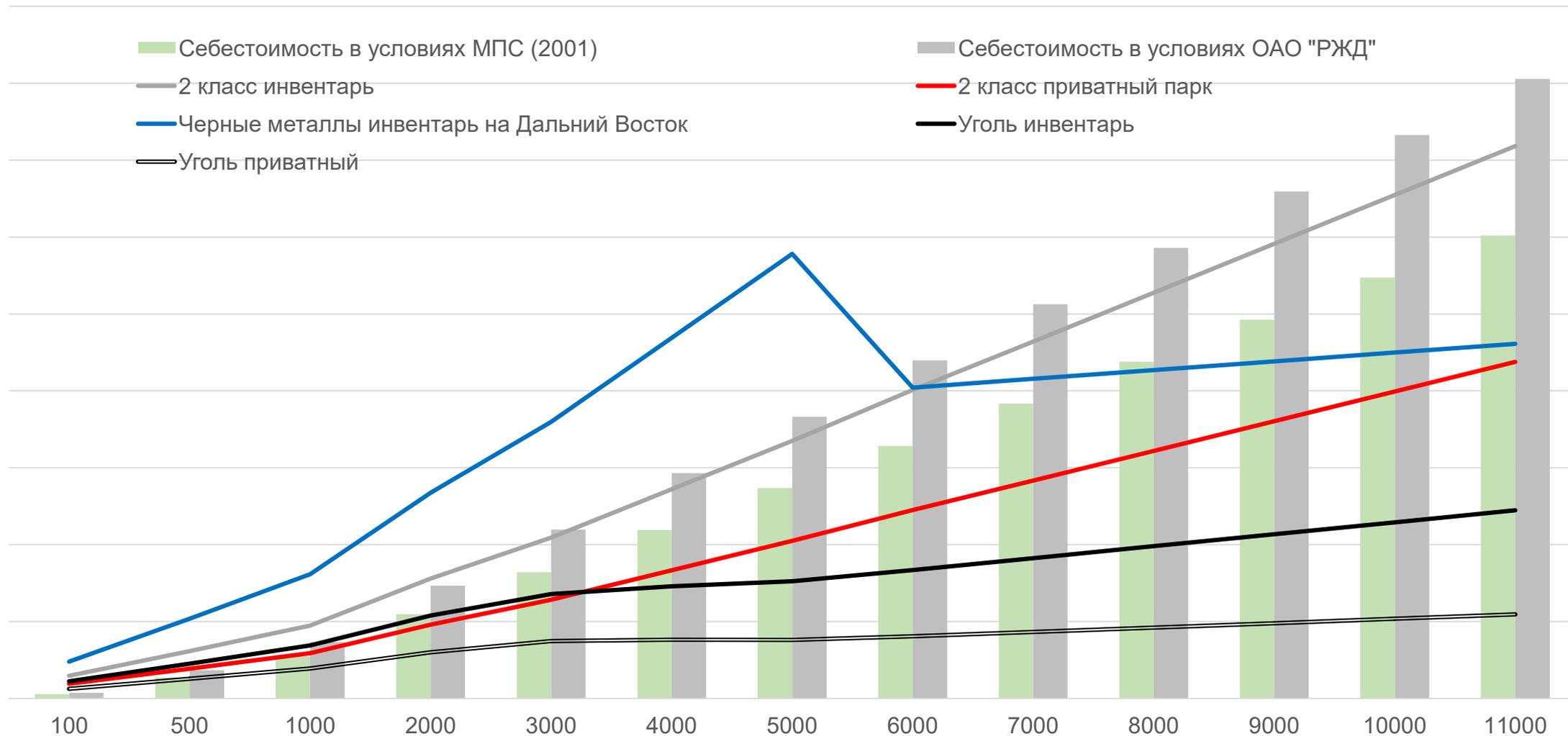
1. Странно, но тариф не резиновый

Экономика сходимости финансового результата базировалась на сохранении лидирующей роли инвентарного парка, уровня вагонной составляющей и средней дальности перевозок.

Рост объемов перевозок каменного угля, дальности перевозок, осуществление перевозок только в приватном парке привели к дисбалансу в системе покрытия тарифом себестоимости.

Искусственное увеличение вагонной составляющей в 2005 году.

Сопоставление себестоимости и тарифов (руб/тн)



- Себестоимость по сети
- Себестоимость по ОАО "РЖД"
- Тариф 2 класса приватный парк
- Тариф 2 класс инвентарный парк



А хватит ли тарифа?

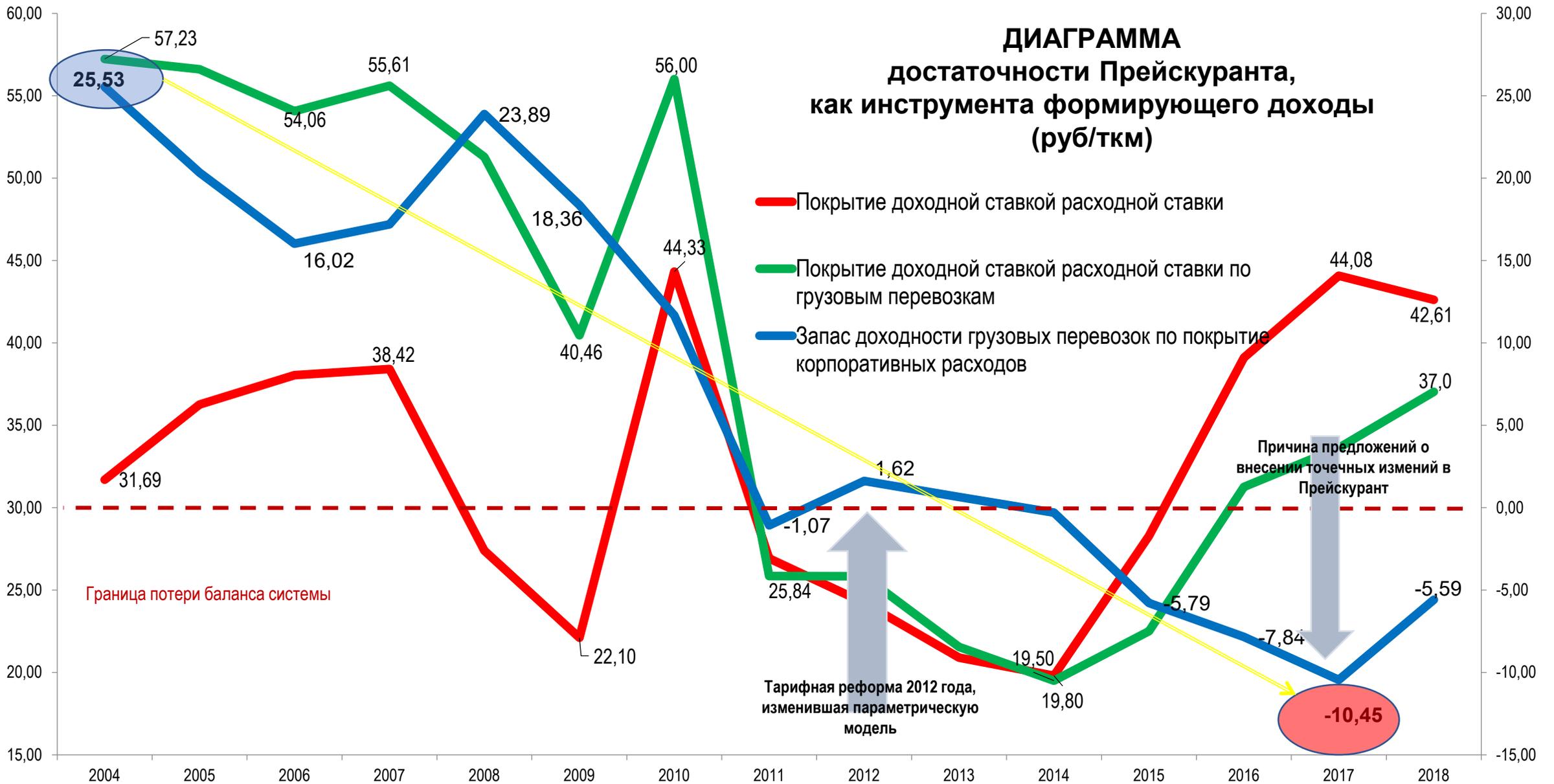
2. Странно, но тариф не резиновый

При перевозках в приватном парке запаса прочности просто нет. Грузы третьего тарифного класса вытягивают не только первый, но и второй класс.

При такой модели получается, что индексация тарифов не приводит систему в порядок, а просто накачивает ее деньгами.

Запас прочности тарифной системы можно оценить через запас в доходности грузовых перевозок на покрытие корпоративных расходов монополии. На периоде с 2004 года (полный год работы монополии и полный год работы по новому прејскуранту) по 2018 год.

ДИАГРАММА достаточности Прейскуранта, как инструмента формирующего доходы (руб/ткм)



А хватит ли тарифа?

3. Странно, но тариф не резиновый

Запас прочности был «пробит» в 2011 году. Даже непрозрачная унификация тарифов (когда были сведены к единому балансу ставки параметрической модели и ставки тарифа МТТ пересчитанные в рубли по курсу на 31 декабря 2002 года) не спасли систему от дисбаланса. Полный отказ от инвентарного парка практически разрушил систему.

В 2012 года ФСТ России предпринял попытку исправить ситуацию и были внесены изменения в параметрическую модель, что привело к дополнительному 5% росту тарифов. Этой меры хватило на 2 года.

2014 год был сложным для монополии. Тариф не индексировались, а монополия понесла увеличенные расходы в связи с Олимпиадой.

Система снова ушла в отрицательную зону и ей уже не помогли вливания из бюджета.

Долгосрочный тариф

Мы верим (три раза уже верим) в систему долгосрочного тарифообразования.

Каждый год РЖД уверяя нас, что все честно, повышает тариф по собственной формуле.

Из выше приведенных графиков видно, что монополия будет вынуждена и дальше придерживаться своих принципов формирования тарифов.

И в заключении. В рамках долгосрочной программы развития учтены доходы от перевозок. Если грузоотправители не предъявят обещанное, то монополия не соберет необходимых доходов и ей придётся делать опережающую индексацию.

Поэтому:

«Размер индексации зависит от качества выполнения взятых на себя обязательств грузоотправителями».

(логика здравствуй)

ЗАВТРА

План развития
магистральной
инфраструктуры
(сентябрь 2018)

Протокол
Комиссии по ТЭК
(август 2018)

Долгосрочная
программа развития
РЖД (март 2019)

«Все доходы в рамках ДПР уже
учтены и распределены по
проектам»
Чиновник Минтранса России

Спасибо за внимание!