

Проблемы действующего Прейскуранта 10-01 и базовые подходы к их преодолению в Новом Прейскуранте

Март 2020

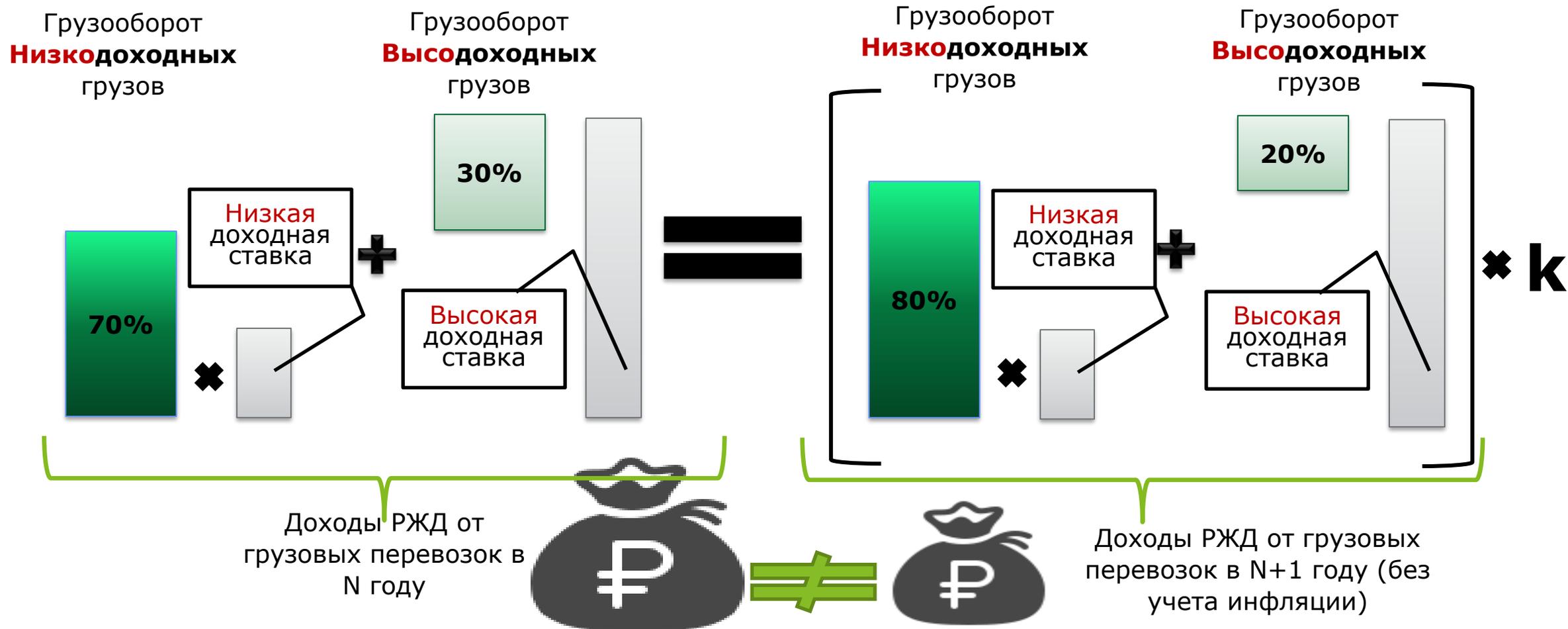
1. Проблемы действующего
Прейскуранта 10-01



Основные проблемы тарифной системы с точки зрения бизнеса и стимулов экономического развития

- **Риск нарушения финансовой устойчивости РЖД** из-за зависимости доходной базы от структуры грузооборота. Нарушение баланса в сторону низкодоходных грузов приводит к необходимости опережающего инфляцию роста тарифов.
- **Непредсказуемость изменений тарифа на перевозку отдельного груза** из-за зависимости от изменения объемов перевозок других грузов, не имеющих к нему никакого отношения (через механизм опережающего инфляцию роста тарифов)
- **Снижение ответственности отдельных грузоотправителей**, прямо заинтересованных в развитии железнодорожной инфраструктуры. Монопольное положение железных дорог позволяет перераспределять риски недозагруженности вновь построенной инфраструктуры на все перевозимые грузы, создавая таким образом, **искусственные стимулы для неоправданных инвестиций**.
- **Снижение мотивации для рационального распределения грузопотоков** (рост порожнего пробега) из-за недостаточного количества тарифных стимулов.
- **Дифференциация тарифов** от транспортной составляющей к цене товара, заложенная в Прейскурант, потеряла свою актуальность.

Принципы обеспечения доходной базы ОАО «РЖД» при изменении структуры грузооборота (условный пример)



Равенство доходной базы РЖД достигается **за счет** коэффициента индексации **k**, превышающий уровень инфляции

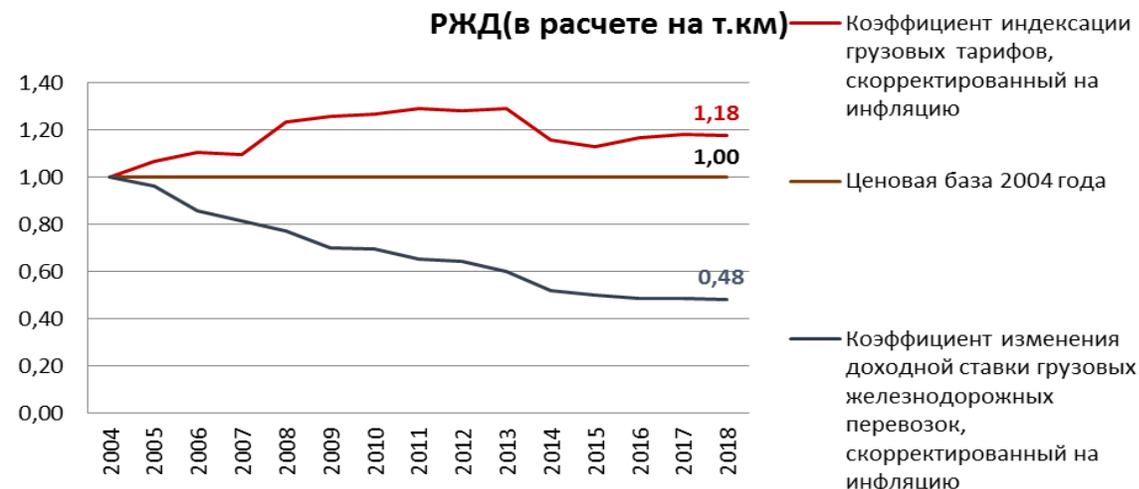
Изменение структуры грузооборота в сторону «низкодоходных» перевозок приводит к необходимости опережающей инфляции индексации, при снижении доходной ставки ОАО «РЖД»

- **Выпадающие доходы ОАО «РЖД»** от перевозки низкодоходных грузов увеличиваются и составляют более **150 млрд рублей в год***

Рост доли перевозок низкодоходных грузов на **33%** за 11 лет привел к снижению доходной ставки РЖД на **52%** относительно инфляции



Сравнение темпов изменения инфляции в РФ, индексации тарифов на грузовые железнодорожные перевозки и доходной ставки от грузовых жд перевозок РЖД(в расчете на т.км)



* Расчеты компании «Делойт», данные о перевозках по ж/д Cargo report

Источник: Расчеты компании «Делойт», годовая отчетность ОАО «РЖД»

Сохранение действующего Прейскуранта 10-01 без изменений неизбежно приведет к дальнейшему падению доходной ставки ОАО «РЖД» из-за ухудшающейся структуры грузооборота

Структура тарифного кросс-субсидирования грузов, перевозимых железнодорожным транспортом

Структура кросс-субсидирования железнодорожных грузовых перевозок по грузам и классам, млрд руб.



Источник: Расчеты компании «Делойт»

Отношение провозной платы к себестоимости перевозки ОАО «РЖД»



Источник: Расчеты компании «Делойт»

Суммарный объем кросс-субсидирования – более 150 млрд. руб. в год, что составляет около 15% от доходов за перевозку грузов железнодорожным транспортом (без учета порожнего пробега)

Перекосы тарифной системы и монопольное положение РЖД приводит к снижению ответственности грузоотправителей за инвестиционное развитие инфраструктуры и увеличивает риск зависимости тарифа одних грузов от изменения структуры грузооборота



Инвестиции в инфраструктуру под низкодоходные грузы возмещаются всеми грузоотправителями

Основные проекты по развитию инфраструктуры (новое строительство и расширение пропускной способности) направлены на рост объема перевозки низкодоходных грузов. Анализ Долгосрочной программы развития ОАО «РЖД» на период до 2025 года демонстрирует следующую картину:

Согласно прогнозу ДПР, **49% всего прироста грузооборота приходится на перевозки угля.** Грузоотправители угля являются основными бенефициарами расширения пропускной способности

Перевозка угля в 2025 году **останется убыточной** для ОАО «РЖД». Суммарные **убытки от перевозки угля** в период с 2018 по 2025 год **составят до 1,3 трлн рублей**, которые будут компенсированы за счет грузоотправителей из других отраслей

Прирост грузооборота по видам грузов к 2025 году относительно 2017 года, млрд ткм



Источник: ДПР ОАО «РЖД»

Общая маржа перевозок по видам грузов за период 2018 – 2025 гг., млрд рублей

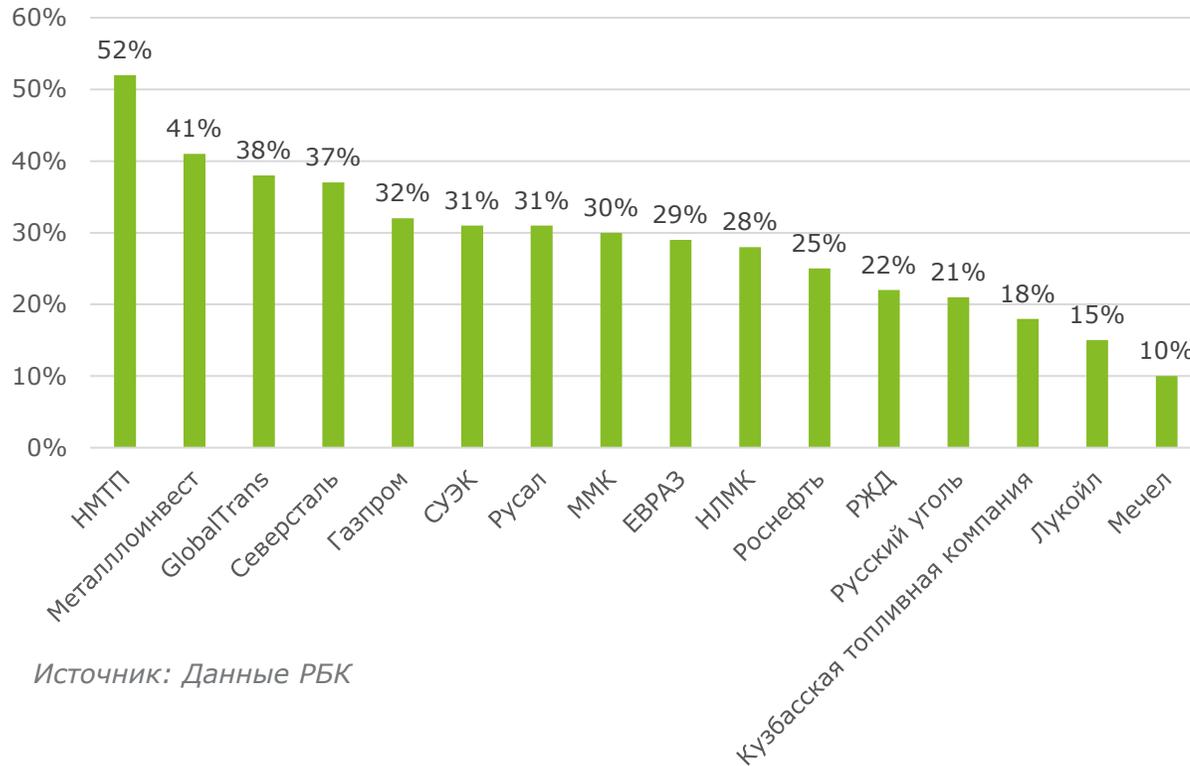


Источник: ДПР ОАО «РЖД», Расчеты компании «Делойт» на основании Модели кросс-субсидирования

- Сохранение инвестиционной составляющей на новое строительство при текущем уровне рентабельности грузовых перевозок приведет к **дополнительному росту тарифа**
- Фактически все незаинтересованные грузоотправители возмещают инвестиции для отдельных выгодополучателей

Есть ли резервы для сближения тарифов?

Рентабельность по EBITDA, 2018



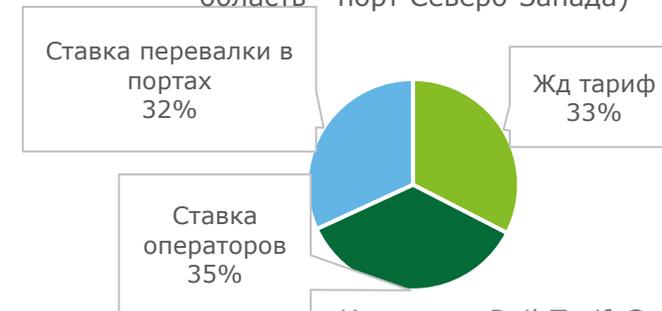
Источник: Данные РБК

Соотношение элементов транспортной составляющей доставки угля на экспорт (среднее расстояние 4030 км)

При расстоянии 5500 км (Кемеровская область - порт Дальнего Востока)



При расстоянии 3800 км (Кемеровская область - порт Северо-Запада)



Источник: Rail-Tarif, Экспертные оценки

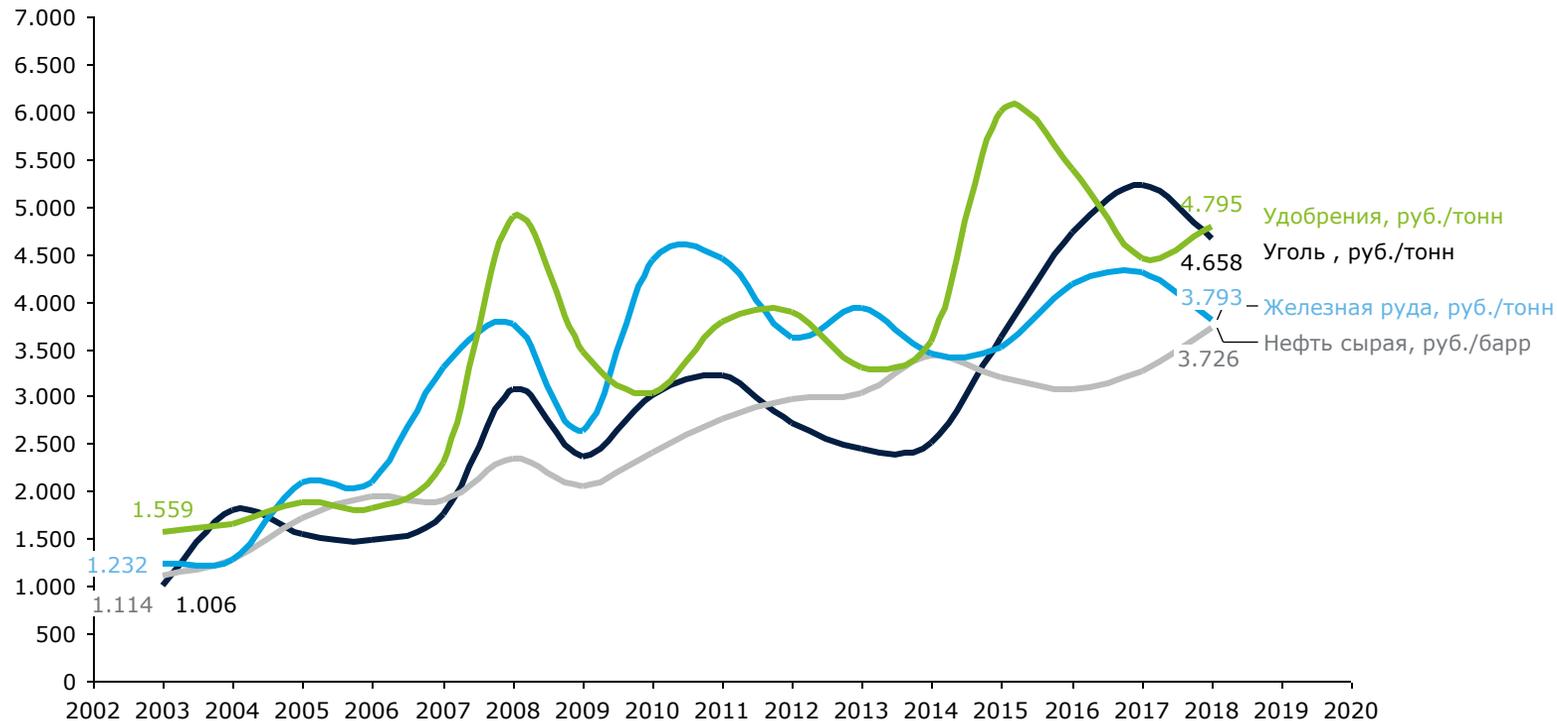
Уровень доходности отдельных компаний, производимых продукцию, относящихся к 1, 2 и 3 тарифному классу, сопоставим для комплексного выравнивания тарифов и снижения зависимости доходов РЖД от грузооборота

Железнодорожный тариф, являясь регулируемым, составляет менее трети совокупных затрат на транспортировку. При этом себестоимость перевозки на расстояние 4000-5000 км очевидно должна быть больше перевалки в порту и вагонной составляющей, о чем косвенно свидетельствует уровень рентабельности по EBITDA

Значительные изменения цен на перевозимые грузы привели к необходимости балансировки тарифов поправочными коэффициентами

На протяжении периода с 1997 по 2018 годы уровень и соотношение цен между грузами различных классов значительно изменялись

Уровень мировых цен на некоторые виды грузов

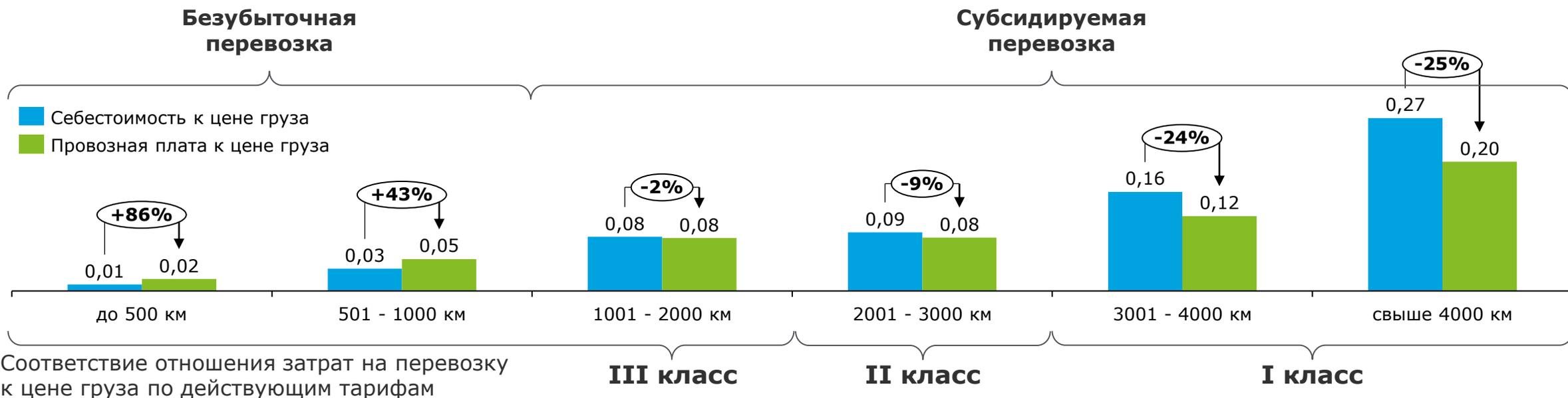


Необходимость создания механизма, который позволяет своевременно отслеживать и прозрачно учитывать изменения цен на перевозимые грузы

Источник: Расчет «Делойт» на основании данных World Bank: Commodity Prices - History and Projections, Данных ЦБ РФ и Прогнозе МЭР курса доллара на 2018 г.

Изменение доли транспортных затрат в цене товара в зависимости от расстояния перевозки на примере груза «кокс доменный»

Составляющая себестоимости перевозки в цене Кокса доменного (I класс) изменяется от уровня III класса на расстояниях до 2000 км до I класса на расстояниях от 3000 км. При этом перевозки кокса субсидируются, начиная с интервала расстояний в 1001 – 2000 км



Источник: База перевозок по ж/д Cargo report.
Расчет выполнен «Делойтом» для экспортных перевозок по интервалам расстояния

Необходимость прозрачного учета расстояния перевозки при классификации

Действующий Прейскурант 10-01 оказывает негативное влияние на участников рынка ж/д перевозок

Особенности действующего Прейскуранта 10-01

- Прейскурант 10-01 устанавливает тариф на перевозку сырьевых грузов, относящихся к I классу (каменный уголь, железная руда и прочие грузы), ниже фактической себестоимости транспортировки для отдельных направлений и поясов дальности
- Для покрытия расходов ОАО «РЖД» на перевозку I класса грузов в Прейскуранте 10-01 используются механизмы перекрестного субсидирования за счет других классов грузов
- Затраты на новое строительство, включенные в инвестиционную составляющую тарифа, фактически возмещаются только перевозками выше себестоимости

Влияние на рынок железнодорожных перевозок



Общесетевой эффект

- Стимулирование роста перевозки и развития ж/д инфраструктуры под грузы I класса при оттоке грузов II и III класса



Регулятор

- Противоречие целям по стимулированию производства товаров с высокой добавленной стоимостью
- Непрозрачность системы тарификации и объемов кросс-субсидирования
- Стимулирование инфляции за счет непрерывного роста тарифов



Перевозчик и владелец инфраструктуры

- Постоянное снижение доходной ставки, вызванное увеличением доли грузооборота I класса



Грузоотправители

- Опережающий рост тарифов на грузы II и III класса – кросс-субсидирование перевозок и финансирование нового строительства

2.

Предложения по базовым
подходам к Новому
Прейскуранту



Целевые задачи по устранению недостатков действующего Прейскуранта

- Проведение реклассификации грузовых отправок в новом прейскуранте
- Поэтапное комплексное снижение объемов перекрестного субсидирования, закладываемого грузовые железнодорожные тарифы (гармонизация тарифов)
- Замещение инвестиционной составляющей тарифа (в части нового строительства) инвестиционным тарифом (сбором) на основании прямых договоров с заинтересованными грузоотправителями или иными нетарифными источниками возмещения инвестиций.

Проведение реклассификации грузовых отправок в Новом Прейскуранте



Объект классификации

- Грузовая отправка – сочетание номенклатуры груза (код груза по классификатору ОКПД2) и тарифного расстояния (км) перевозки



Нормативный документ

- Методика классификации грузовых перевозок



Принципы классификации

- **Принадлежность к классу** определяется на основании двух факторов:
 - **Ценовой интервал** – стоимость единицы груза (тонны) на базисе FCA, которая определяет отношение себестоимости перевозки по ж/д (без учета вагонной составляющей) к цене груза на базисе FCA
 - **Пояс дальности** – расстояние перевозки для каждого ценового интервала, которое определяет долю возмещения себестоимости перевозки по действующему тарифу
- **Регулярное обновление классификатора** – принцип предполагает ежегодное обновление классификатора на основании изменения стоимости грузов и себестоимости грузовой перевозки

Тарифообразование в концепции нового Прейскуранта



Объект тарификации

- Тонна брутто грузовой отправки
- Километр пробега



Составляющие базового тарифа

- Себестоимость грузовой работы
- Нормативная маржа на обновление и модернизацию основных фондов
- **Не включены** инвестиции на новое строительство



Принципы тарификации

- **Общесетевой принцип тарификации** – подразумевает определение единого тарифа для всех регионов и направлений отправки грузов
- **Принцип унифицированной тарификации** – принцип назначения единого среднего тарифа по единой тарифной схеме для всех грузов, видов подвижного состава и вагонного парка
- **Двухкомпонентная тарификация** – базовый тариф складывается из тарифов за начально-конечные (НКО) и движенческие (ДВО) операции
- **Принцип корректировки тарифа** – подразумевает назначение поправочных коэффициентов на базовый тариф класса в зависимости от следующих признаков:
 - Тип отправки (повагонная, маршрутная)
 - Признак субсидируемой грузовой отправки (отправки по специальным тарифам, прочие отправки)
- **Формульное тарифообразование** – размер конечной провозной платы за грузовую отправку определяется по общей для всех классов формуле

Замещение инвестиционной составляющей тарифа (в части нового строительства) инвестиционным тарифом (сбором) на основании прямых договоров с заинтересованными грузоотправителями или иными нетарифными источниками возмещения инвестиций

Существуют способы финансирования инвестиций в новое строительство, которые позволят снять тарифную нагрузку с грузоотправителей, которые не являются выгодополучателями данных проектов:

- Привлечение стороннего финансирования ОАО «РЖД» на основании контракта ship-or-put с грузоотправителем, в интересах которого реализуется проект
- Адресное государственное субсидирование проектов
- Использование иных взаимовыгодных договорных и финансовых схем «ОАО «РЖД» – Грузоотправитель» при строительстве инфраструктуры, не предполагающих возмещение затрат за счет тарифа

Эффекты от реализации предложений по Новому Прейскуранту

Влияние на рынок железнодорожных перевозок

Общесетевой эффект



- Устойчивость Прейскуранта к изменению грузооборота и конъюнктуре цен на перевозимые грузы

Регулятор



- Стимулирование производителей грузов с высокой добавленной стоимостью
- Прозрачный и простой инструмент тарификации грузовых перевозок, в том числе субсидирования отдельных перевозок

Перевозчик и владелец инфраструктуры



- Обеспечение финансовой устойчивости и гарантия возмещения себестоимости грузовых перевозок в долгосрочной перспективе

Грузоотправители



- Снижение объемов перекрестного субсидирования
- Снижение тарифной нагрузки за счет исключения (уменьшения объема) инвестиционной составляющей на новое строительство