N.Trans Lab

Гадаем на тарифной гуще
судьбу расчётных перемен

Новая тарифная система ж/д перевозок.

Сроки подготовки поджимают.

Что нас ждет?

Разработчики Прейскуранта

РЖД – основной разработчик нового прейскуранта грузовых ж/д тарифов.

Ответственный за содержание и продвижение – 1-й зам.гендиректора РЖД, руководитель экономического и финансового блоков **Вадим Михайлов.**

Роль профильных министерств, ведомств, институтов и консалтинга будет исключительно **надзорно-согласовательной.**

N.Trans Lab

Тарифы по себестоимости или по платёжеспособности груза

Тарификация по себестоимости так и останется «синей птицей» для нашего поколения железнодорожников.

Ожидаются корректировки в учете себестоимости: перераспределение между постоянными и переменными строками затрат **в пользу увеличения предельных издержек** в качестве бенчмарка для минимальной тарифной ставки.

Это скажется на тарифах для первого тарифного класса, на массовых грузах на дальние расстояния. Здесь, скорее всего, произойдет базовый рост именно на основе такого перераспределения затрат.

N.Trans Lab

РЖД будет предлагать мягкую формулу изменения тарифа от изменений платежеспособности с активным вовлечением государства в конечный результат.

Вероятно, **будет пересмотр классности. Классов скорее всего станет больше,** а вот разница в тарифах по грузам внутри классов снизится.

Себестоимость по направлениям взамен среднесетевой – не реализуема из-за базовой тарификации по платёжеспособности.

N.Trans Lab

Тариф за тягу

Стоит ожидать изменений в пользу превентивного сокращения размера локомотивной составляющей в тарифе на перевозки.

Чтобы в случае либерализации тяги, РЖД не рисковало снижением эффективности инфраструктурной деятельности.

N.Trans Lab

Тарифы за преимущество проезда по дефицитным участкам

Наценка за преимущество доступа к инфраструктуре - **это ящик Пандоры.** Стоит его открыть, и не факт, что дефицитных участков не станет больше, а тарифы на них выше.

Как результат, могут возникнуть **косвенные схемы оплаты преимущественного доступа** к услугам дефицитной инфраструктуры. Например, долгосрочный take or pay, или прямые инвестиции грузоотправителя в развитие инфраструктуры, - станут основой для преимущественного доступа на сеть.

Это не распространится на **глобальные проекты развития инфраструктуры,** на то, что требует гарантий для окупаемости на десятки лет.

Здесь и гарантии дать сложно, а цена таких обещаний невелика.

N.Trans Lab

Тариф за рост грузоподъемности

С одной стороны, все просто – **полезная погонная нагрузка, как основа дифференциации** тарифов для разных типов вагонов. А с другой стороны, не вся инфраструктура готова принимать вагоны с повышенной осевой нагрузкой, то есть **исчезает универсальность** такого высокогрузоподъемного вагона для сети.

Такой вагон становится интересным на **локальных кольцевых маршрутах,** что в разрезе его срока службы – 30 лет и более - не практично. Разработка и постройка таких вагонов, их эффективное количество должно быть **ограниченно числом потенциальных замкнутых полигонов.**

Дискуссия о принципах брутто или нетто вагона в тарифе точно уйдет на следующий этап реформы тарифообразования.

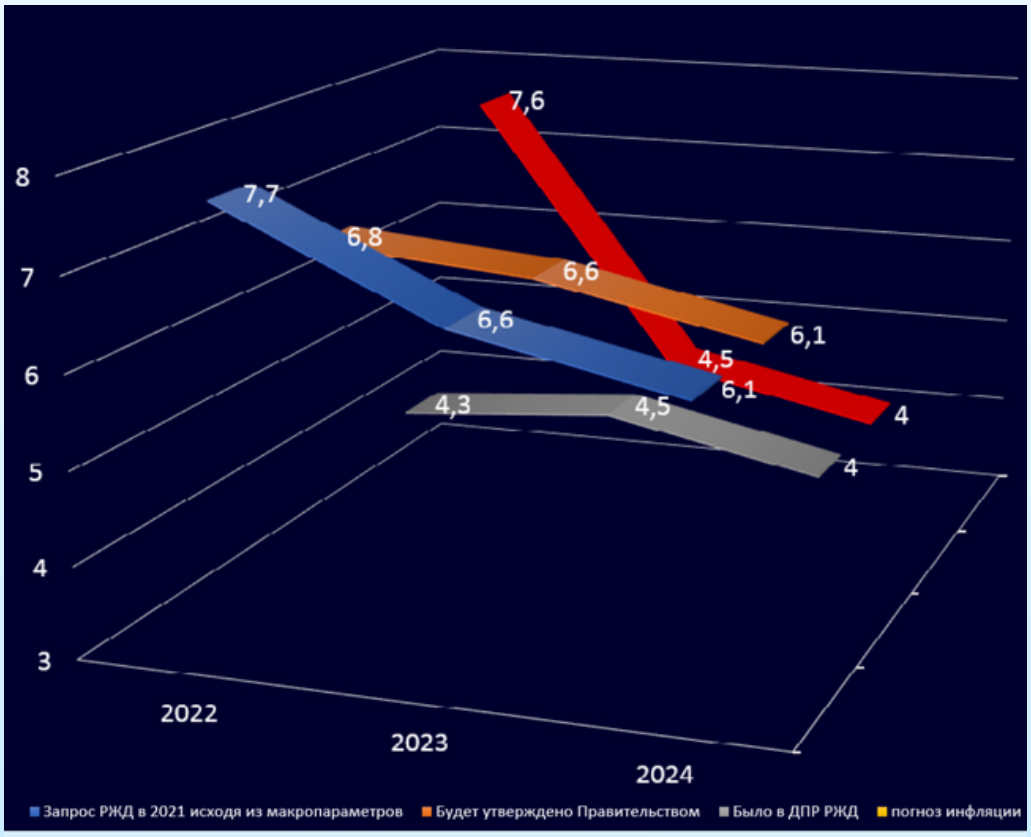
N.Trans Lab

Индексация тарифов

Скорее всего, останется принцип инфляция минус.

Возможно, появятся незначительные корректировочные коэффициенты для снижения дисбаланса показателей прогноза инфляции и индекса ценовой нагрузки РЖД.

Полагаем, что идея долгосрочной ежегодной индексации тарифов на 5-7 лет будет заложена в новой тарифной системе.



N.Trans Lab

Тарифный коридор и учет принципа Рамсея для тарифообразования.

Фундаментальные принципы тарифного коридора показали свою жизнеспособность и эффективность и сохранятся как минимум:
- в части пониженной тарификации в случае эффекта от прироста объёмов,
- и повышения тарифов при резкой девальвации рубля,
- а так же в части обеспечения конкурентоспособности железной дороги по сравнению с другими видами транспорта.

При этом неожиданные скачки до минус 50% скидки больше беспокоили рынок, чем давали реальный совокупный отраслевой результат.

N.Trans Lab

Тарифный коридор и учет принципа Рамсея для тарифообразования.

Мечта - дожить до тех времен, когда **эластичность спроса станет ключевой** составляющей нашей тарифной системы. Но, что бы это случилось не для галочки, в основе тарификации должен лежать принцип себестоимости перевозки. В противном случае базовая эластичность спроса будет искажена коэффициентами платежеспособности.



N.Trans Lab

Дифференциация по дальности,скидка за маршрутизацию,ставки порожнего пробега,тарифы за негабариты,отправки в ремонт и др.

Эти параметры, в своей принципиальной экономической основе, **останутся максимально неизменными** и в новой тарифной системе.

N.Trans Lab

Контейнерные перевозки

Контейнерный аспект грузовой железнодорожной перевозки тяготеет к выделению в **самостоятельный тарифный сегмент** как база для совершенно иного запроса грузовладельца.

Здесь цена услуги (тариф) сама по себе может быть не столь существенна для грузоотправителя, как **скорость и точность доставки.** Два последних фактора могут быть принципиально дороже и значимее для заказчика, чем чистый тариф.

В новый прейскурант должны быть введены реальные **финансово-значимые обязательства по скоростям и срокам доставки,** с автоматическими штрафами за невыполнение.

Но сейчас это играет против РЖД, потому что вся система обязательств по срокам (и штрафы) работает в пользу РЖД. Но глобально, вся конкурентоспособность нашей экономики будет основываться **на скоростях, сроках и их гарантиях.**

N.Trans Lab

Цифровизация тарифов

Безусловно этот раздел будет самым первым в новой тарифной системе.
Нам раздадут приложения к смартфонам, и мы начнем считать тариф в телефоне, а не на компе.
Ровно на этом чисто формальном приеме вся цифровизация и закончится.

Ничего из того, что можно было бы использовать как «цифру» в тарифе для роста эффективности перевозочного процесса не произойдет.

Можно, попробовать заставить РЖД внедрить что-то посерьёзнее, но, скорее всего, кончится такой же профанацией как с ЕТП, где держатель юбиризации предлагает агрегировать вагоны путем их «экспроприации».

N.Trans Lab