



Проблемы и возможности построения
экономически обоснованной системы
тарифообразования на грузовые перевозки
АО «Укрзалізниця»

Для восстановления необходимо изменение базового тарифа ...

Инфраструктурный тариф на уровне окупаемости:

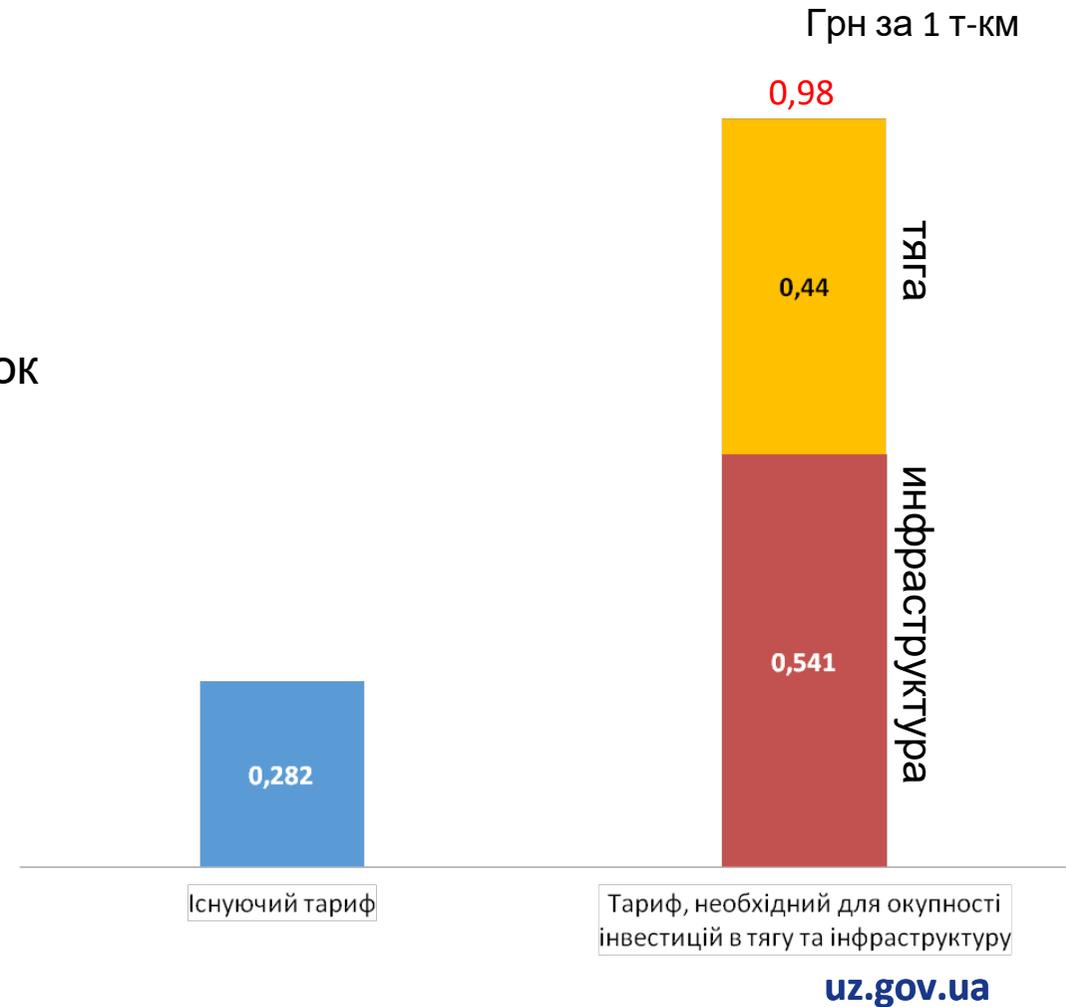
-Покрывает начальные инвестиции в строительство 1 км путей, покупке 1 ед. локомотива

-покрытие стоимости по их нормативный срок эксплуатации - обслуживание путей 23 лет,

Локомотива за 19 лет
Существующий уровень Тарифа:

-Не обеспечивает возврат инвестиций за срок эксплуатации

-Приводит к «проеданию» основных активов



Система тарифообразования должна строиться на принципах обеспечения обновления и содержание основных средств

Расчет тарифа для окупаемости 1 единицы локомотива (локомотивная составляющая)

$$\text{Слок річ} = \frac{\frac{I \times k}{t} + \sum_{r=1}^n (\text{Векс} \times \text{ИЦП}^r \times \frac{1}{(1 + C_{\text{диск}})^r})}{\sum_{r=1}^n (1 / (1 + C_{\text{диск}})^r)}$$

где:

Слок - летняя локомотивная составляющая на 1 ед. локомотива, руб .;

I- средняя стоимость приобретения 1 ед. Локомотива, руб .;

Векс - средние затраты на эксплуатацию локомотива и содержание локомотивного хозяйства, грн.;

ИЦП - индекс цен производителей промышленной продукции (декабрь к декабрю предварительного года)

Сдиск - ставка дисконтирования,%;

k - количество периодов жизненного цикла;

t - нормативный срок использования;

n - период жизненного цикла;

r - период времени, который принимает значения от 1 --

$$C_{\text{лок}} = \text{Слок річ} / 365 / \Pi_{\text{доб}}$$

где:

Слок - локомотивная составляющая, грн./1 т-км;

365 - количество дней в году;

$\Pi_{\text{сут}}$ - среднесуточная производительность локомотива, т-км.

Система тарифообразования должна строиться на принципах обеспечения обновления и содержание основных средств

Расчет тарифа для окупаемости 1 км участка (инфраструктурная составляющая)

$$C_{\text{инфр}} \text{ річ} = \frac{\frac{I \times k}{t} + \sum_{r=1}^n (В_{\text{екс}} \times \text{ИЦП}^r \times \frac{1}{(1+C_{\text{диск}})^r})}{\sum_{r=1}^n (1/(1+C_{\text{диск}})^r)}$$

- где:
- Слок - летняя инфраструктурная составляющая на 1 км участка, руб .;
 - I - средняя стоимость строительства 1 км пути, Руб .;
 - Векс - средние расходы на содержание 1 км участка, грн.;
 - ИЦП - индекс цен производителей промышленной продукции (декабрь к декабрю предвительногв года)
 - Сдиск - ставка дисконтирования,%;
 - k - количество периодов жизненного цикла;
 - t - нормативный срок использования;
 - n - период жизненного цикла;
 - r - период времени, который принимает значения от 1 до n

$$C_{\text{инфр}} = C_{\text{инфр}} \text{ річ} / 365 / Q_{\text{брутто}} / L$$

- где:
- Синфр - инфраструктурная составляющая, грн./1 т-км;
 - 365 - количество дней в году;
 - $Q_{\text{брутто}}$ - эксплуатационный грузооборот брутто, т-км;

Основные проблемы в рамках базового тарифа и пути решения

К 2019 году

Инфраструктурная составляющая

(Убыточность перевозки внеклассных грузов и грузов 1 класса)



Компенсация расходов на перевозку в пустом состоянии вагонов

(Тариф из-под выгрузки внеклассных грузов и грузов 1 класса ниже себестоимости перевозки)



УКРЗАЛІЗНИЦЯ

Планы на 2019

1. Сближение части классов *:

- Внеклассные (щебень, песок, соль, шлаки) → 1 класс
- 1 класс (минстройматериалы, хим. I мин. Удобрения, цемент, лесные грузы, химикаты (сера, аммиак) → 2 класс

2. Унификация тарифов порожнего пробега *

Применение единого коэффициента к тарифам на уровне, установленном для грузов 2-го тарифного класса (средний уровень)

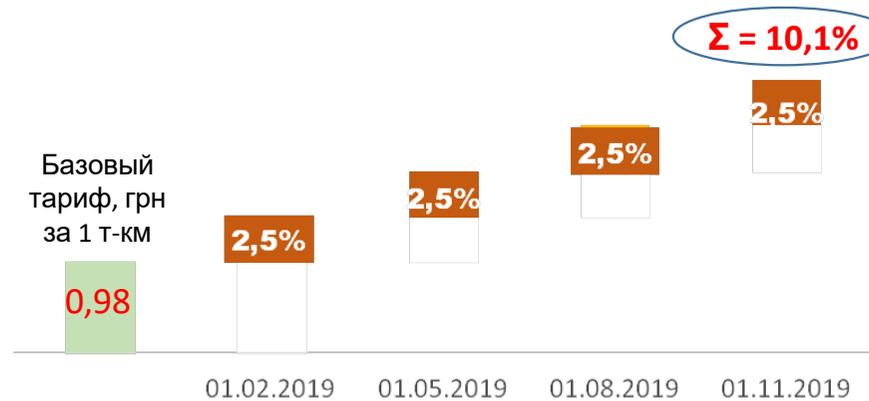
* Как результат - уменьшение убыточности услуг

uz.gov.ua

Необходимо внедрение прозрачных и предсказуемых тарифов на железнодорожные грузовые перевозки (Просмотр базового тарифа)

Внедрение автоматического регулирования тарифа на железнодорожные грузовые перевозки в соответствии с ИЦП

Приклад: ІЦВ на 2019 рік – 10,1%
Коригування відповідно до ІЦВ, %



тарифные компенсаторы

Общие показатели Поездо-участков

малодеятельный участок - это участок, в которой грузонапряженность ниже аналогичного среднего показателя всех участков предприятия в целом по АО «Укрзалізниця» и составляет менее 10% от него.

Група	Кількість поїздо-дільниць		Середня Вантажонапруженість, тис. тонн		млн. ткм бруцто у всіх поїздах за 2017 рік		Витрати, млн.грн.		Доходи, млн.грн.		Умовно-розрахунковий фінансовий результат, млн.грн.	
Малодіяльні дільниці	269	45,7%	151	1,7%	7 062	2,1%	7 832	15,4%	543	0,80%	-7 290	
Всього (дільниць)	589		9 103		337 901		50 905		67 578		16 673	

Общие показатели грузовых станций

Малодеятельная грузовая станция - станция, в которой среднесуточное общее погрузки и выгрузки вагонов ниже аналогичного среднего показателя всех грузовых станций предприятия в целом по АО «Укрзалізниця» и составляет менее 10% от него.

Рейтинг-аналіз	Група	Кількість вантажних станцій		Навантаження та вивантаження станцій		
				Загальне, вагонів	%	Середньодобове, вагонів на добу
за підсумками роботи у 2017 році	Всього (малодіяльні)	207	21,9%	60 369	0,70%	0,80
	Всього АТ	945	100,0%	8 630 790		25,02
за підсумками роботи у 2 півріччі 2018 року	Всього (малодіяльні)	301	30,2%	32 690	0,76%	0,59
	Всього АТ	998	100,0%	4 296 833		23,40

Участки, грузонапряженность которых составляет до 10% от среднего уровня грузонапряженности всех участков имеют суммарный ущерб более **7300000000 грн** и на них расположены **119 или 39,5%** малодеятельных грузовых станций (от общего количества малодеятельных грузовых станций), в том числе **93 участка или 16,7%** имеют грузонапряженность (нетто) равной «0». Это свидетельствует, что по данным участкам грузовое движение отсутствует (в 2017 году количество таких участков составляла 157 или 26,3%).

2. Потери и убытки, связанные с обслуживанием и перевозкой пассажиров в размере 17,3 млрд грн и убытки от перевозки пассажиров, в том числе:

- убытки от перевозки пассажиров - 12400000000. Грн.;
- расходы по плану капитальных инвестиций в связи с невыполнением ст.10 ЗУ «О железнодорожном транспорте»- 4,9 млрд грн

3. Повышение операционной эффективности:

-Введение Программы энерго-, ресурсосбережения на железнодорожном транспорте Украина (уменьшение норм потребления электроносителей на тягу поездов на 5%; экономия - 1600000000. грн.);

-уменьшение удельных норм расходов на топливо и электроэнергию на 26% за счет использования Тепловозов серии ТЕ33А американского производителя «General Electric»;

-Увеличение производительности / среднесуточного пробега на 61% за счет новых локомотивов (На примере Тепловозов серии ТЕ33А).

-Отмена уплаты АО УЗ налога на землю (прогноз - 4200000000. Грн. За 2019)

Решение данных проблемных вопросов и предложений АО «Укрзалізниця» даст возможность снижения базового тарифа

Грн за 1 т-км

