

СИСТЕМНАЯ КООРДИНАЦИЯ И УВЯЗКА ТЕХНОЛОГИЧЕСКИХ И ТАРИФНЫХ РЕШЕНИЙ В ПЕРЕВОЗКАХ ГРУЗОВ ПО МЕЖДУНАРОДНЫМ ТРАНСПОРТНЫМ КОРИДОРАМ

Юстина Худенко

Председатель правления AS «LatRailNet»

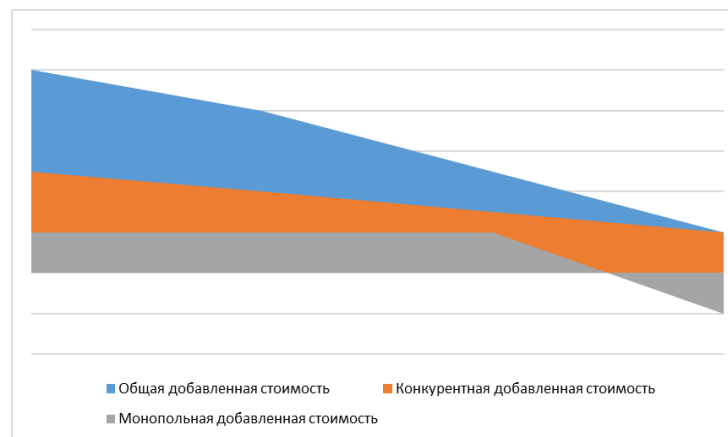
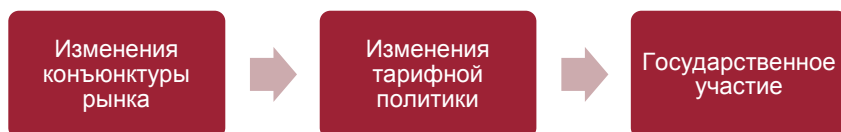


11'2016

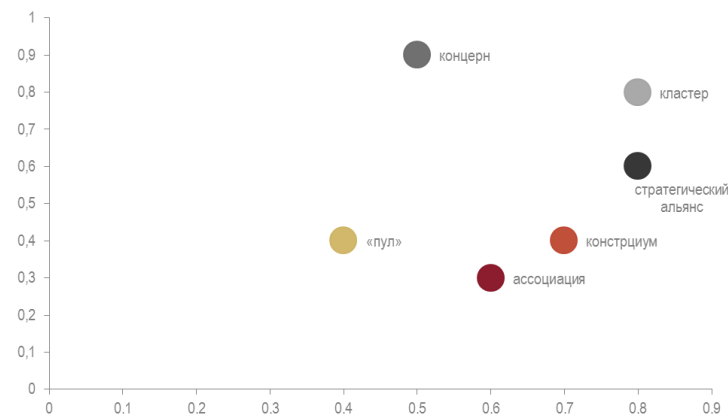
Вводная информация

Доклад на 3-ей МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНФЕРЕНЦИИ ПО ИНВЕСТИЦИЯМ И ЦЕНООБРАЗОВАНИЮ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ:

Гибкая тарифная политика в период кризисных явлений в экономике



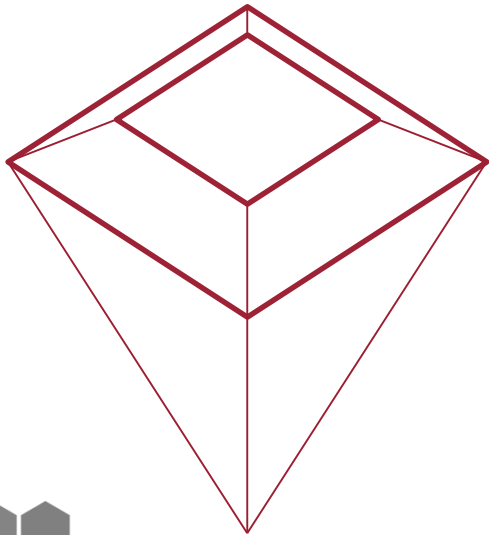
- ▶ асимметричность информации;
- ▶ ограничения в скорости и рациональности соображений регулирования цен;
- ▶ политическое давление;
- ▶ неопределённость спроса;
- ▶ негибкость бюджета;
- ▶ конкуренция между целыми логистическими цепочками.



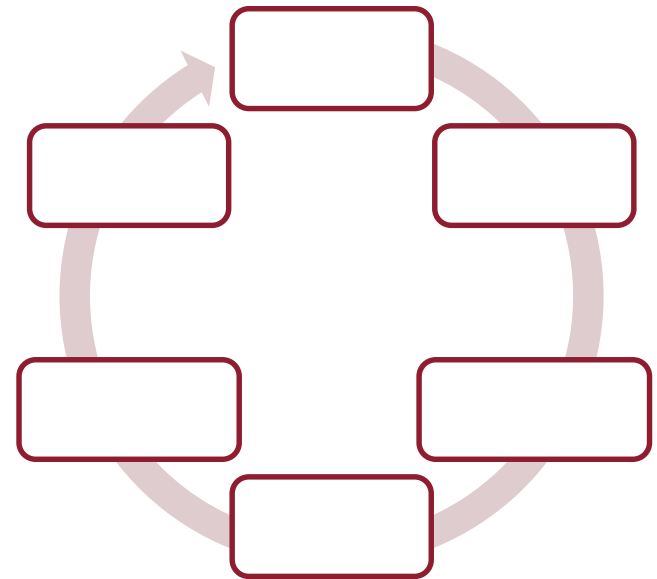
Структура доклада

Основной тезис: преодоление фрагментации

1) Модель конкурентоспособности железнодорожных перевозок на внешних рынках



2) Технологические и тарифные решения – взаимосвязь и системная координация



МОДЕЛЬ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК НА ВНЕШНИХ РЫНКАХ



«Янтарная» модель

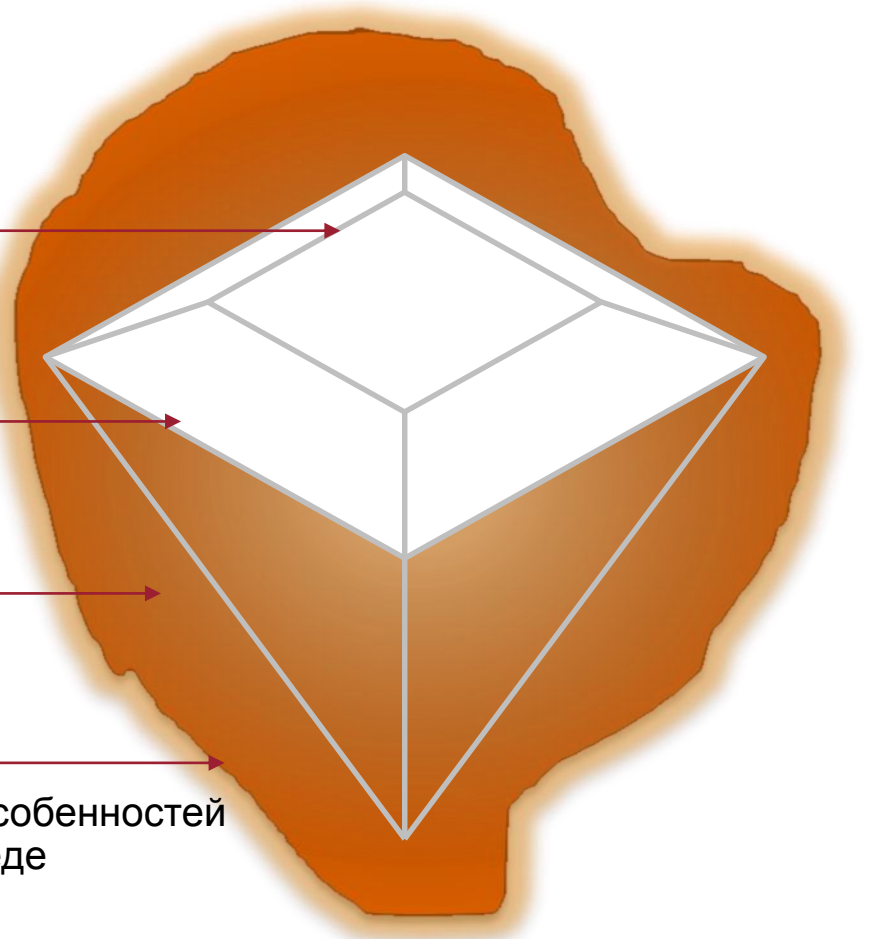
Исследование произведено при поддержке государственной программы исследований 5.2. EKOSOC – LV

▶ Классическая модель конкурентоспособности Портера;

▶ Адоптированная модель Ругмана для экономики открытого типа;

▶ Модель «Голубого океана»;

▶ Модель национальных особенностей культур Хофстеде



Оценка категории Портера- Ругмана в модели



	Организации	Связанные отрасли	Производ. факторы	Спрос	Итого	Ранг
LV	0,26	0,25	0,22	0,24	0,97	2
LT	0,28	0,14	0,22	0,30	0,94	3/4
EST	0,26	0,31	0,20	0,17	0,94	3/4
RU	0,21	0,29	0,36	0,29	1,15	1
LV	0,29	0,30	0,24	0,24	1,07	2
LT	0,25	0,06	0,22	0,30	0,84	4
EST	0,25	0,33	0,20	0,17	0,95	3
RU	0,21	0,31	0,34	0,28	1,14	1
LV	0,29	0,28	0,22	0,22	1,00	2
LT	0,27	0,11	0,23	0,33	0,94	3
EST	0,24	0,30	0,20	0,17	0,91	4
RU	0,20	0,32	0,35	0,28	1,14	1

Груз и технология поставок

Fisher, M., "What is the Right Supply Chain for Your Product?", 1997

- ▶ **Ориентирована на эффективность** – строительные материалы, руда, бумага уголь
- ▶ **Ориентирована на скорость** – одежда
- ▶ **Ориентирована на непрерывность** – пищевые продукты
- ▶ **Обеспечивающая уникальную спецификацию каждому клиенту** – переработанные продукты
- ▶ **Обеспечение широкой спецификации с ограничениями** – контейнеры, контрейлеры
- ▶ **Обеспечение уникального решения** – нестандартные грузы



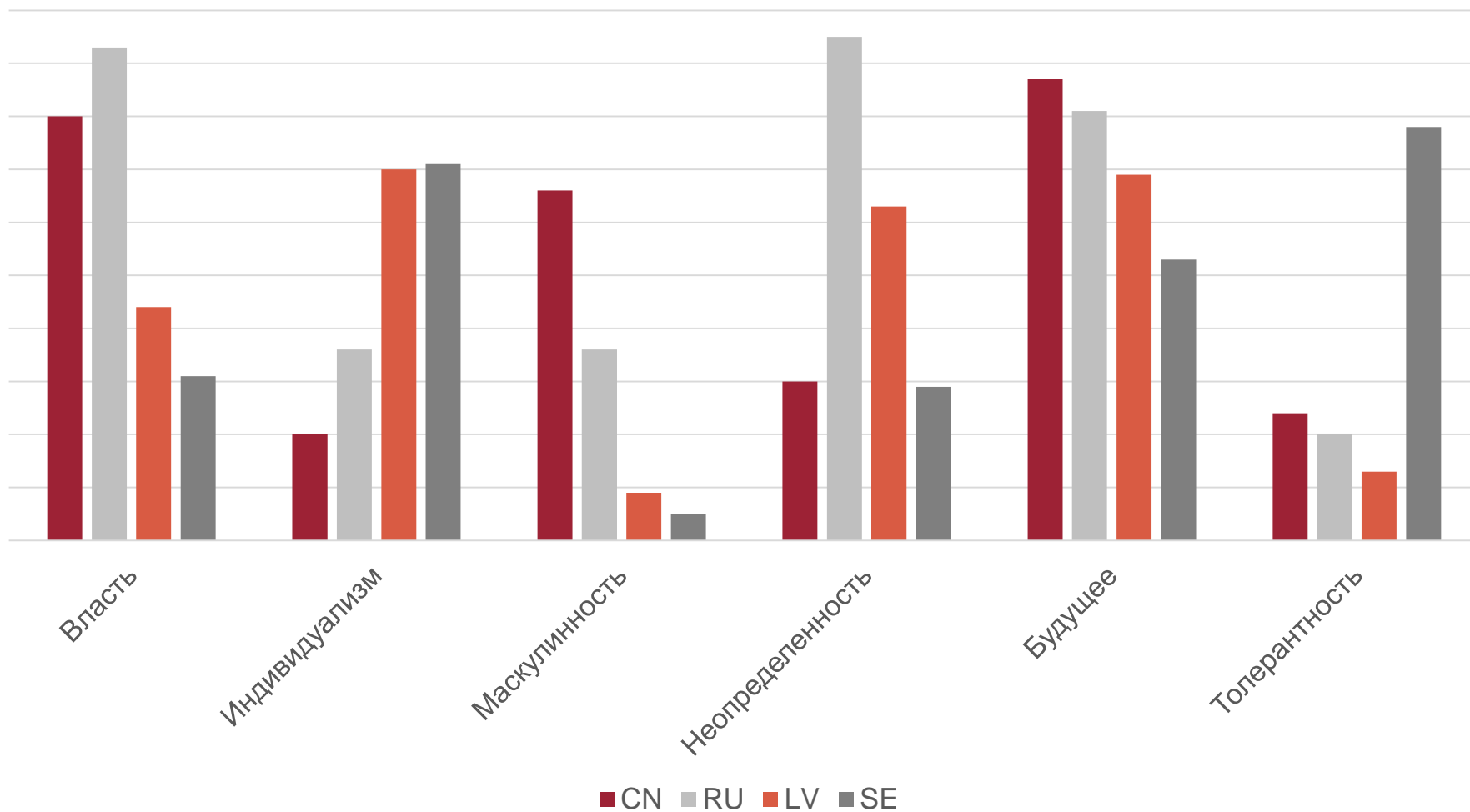
Груз и национальные предпочтения

Hofstede, G., Dimensionalizing Cultures: The Hofstede Model in Context, 2011

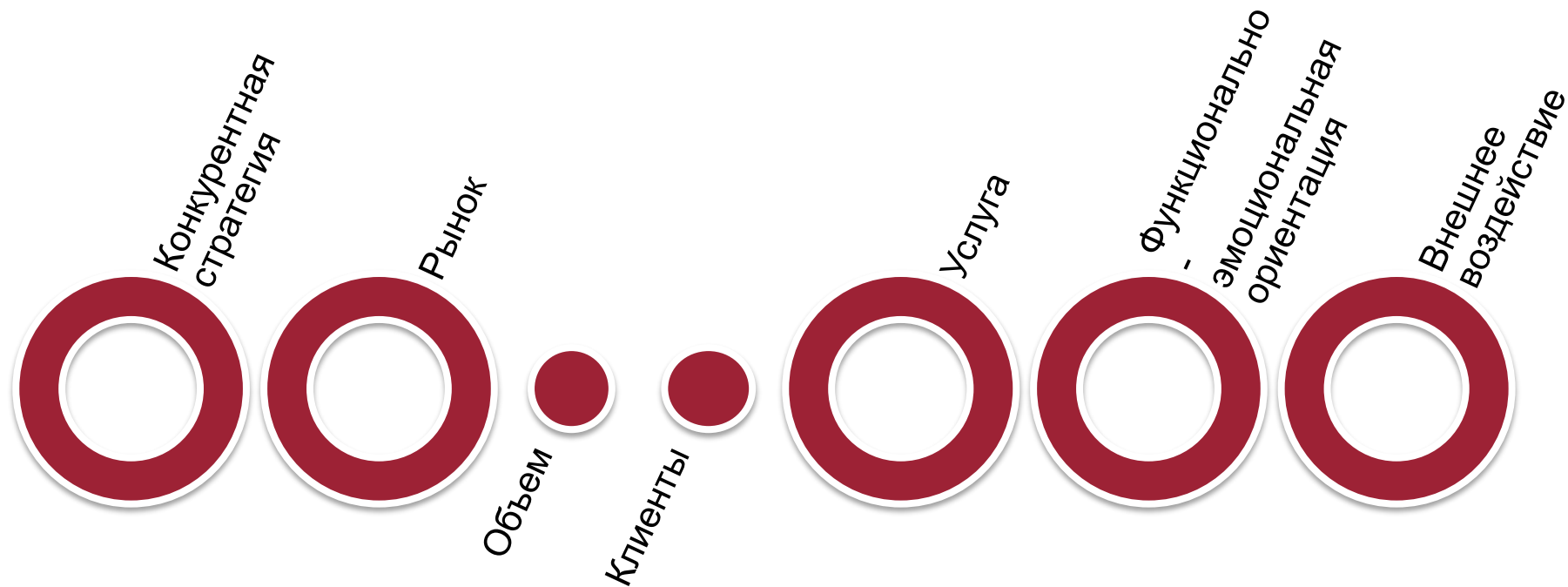
- ▶ индивидуализм;
- ▶ дистанцирование от власти;
- ▶ приемлемость неопределенности;
- ▶ маскулинность;
- ▶ горизонт ориентации на будущее;
- ▶ толерантность.



Различия национальных предпочтений в странах международных транспортных коридоров



Дальнейшие действия



ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЕ И ТАРИФНЫЕ РЕШЕНИЯ – ВЗАИМОСВЯЗЬ И СИСТЕМНАЯ КООРДИНАЦИЯ



Схема расчета платы за пользование железнодорожной инфраструктурой в Европе

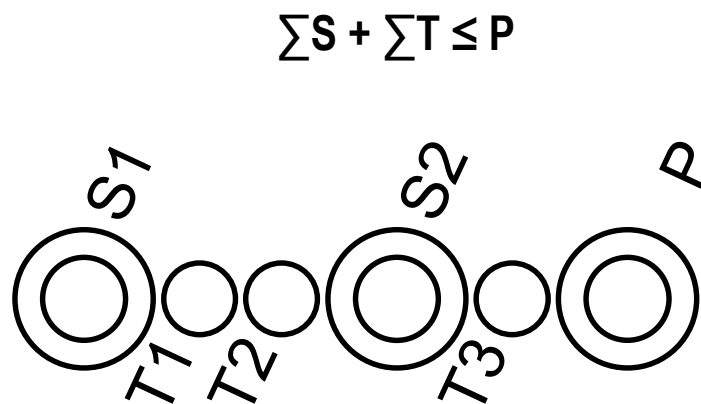
Директива 2012/34/EU



Себестоимость и наценка

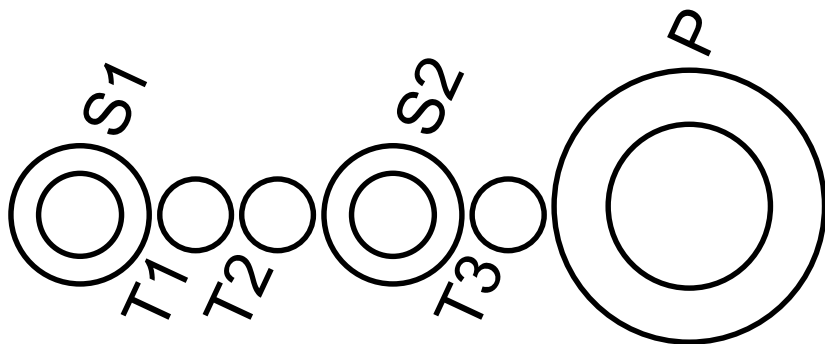


Регулирование наценок в рамках международных транспортных коридоров



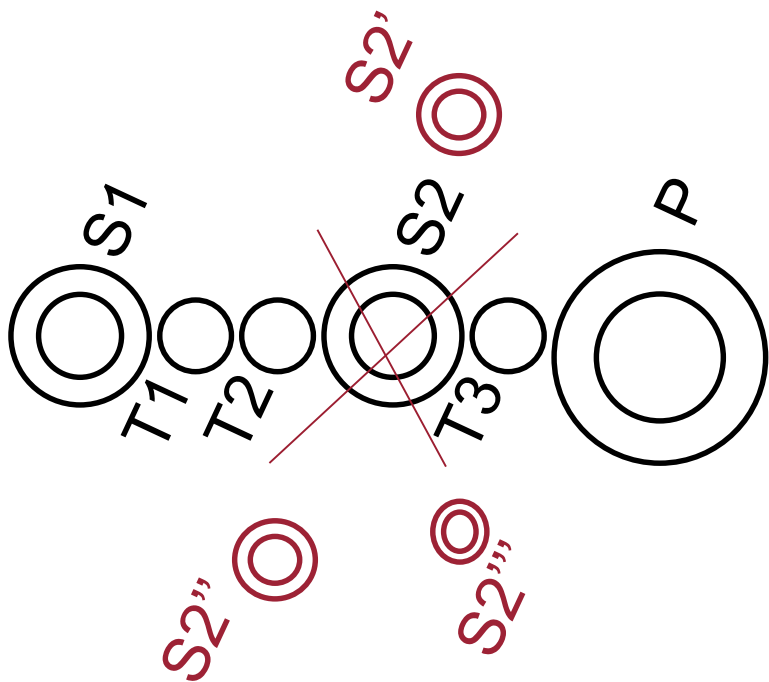
- ▶ Обязанность управляющих инфраструктурой сотрудничать для создания эффективной схемы расчета платы за ж/д инфраструктуру и системы показателей работы сети;
- ▶ Создание единого центра по предоставлению услуг распределения мощности;
- ▶ Приоритет и более длинные сроки рассмотрения заявок на международные маршруты.

Дополнительная плата на перегруженных участках



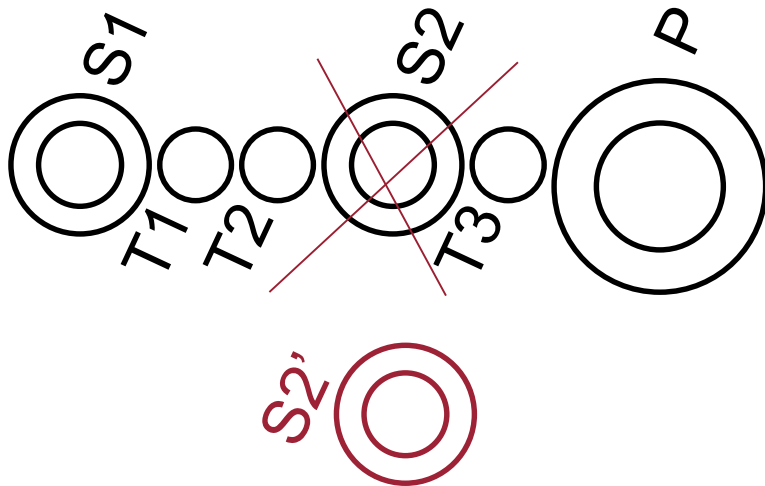
- ▶ Обязанность управляющих инфраструктурой создавать план наращивания мощностей на перегруженных участках;
- ▶ План наращивания мощностей подлежит публичному обсуждению;
- ▶ Дополнительную плату на перегруженных участках можно взимать при условии начала реализации плана.

Скидки, для стимулирования использования малозагруженных линий



- ▶ Стимулирующие скидки ограничены во времени и в пространстве;
- ▶ Скидка не превышает размер административных сбережений;
- ▶ Одинаковым услугам – одинаковые скидки.

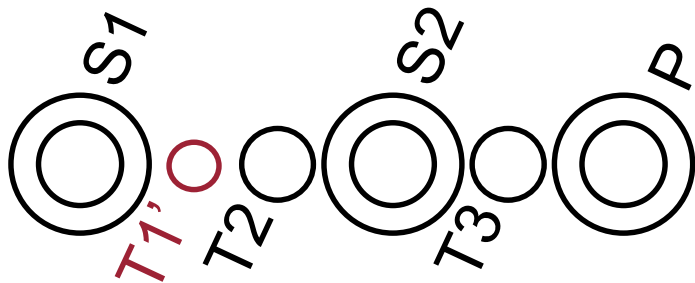
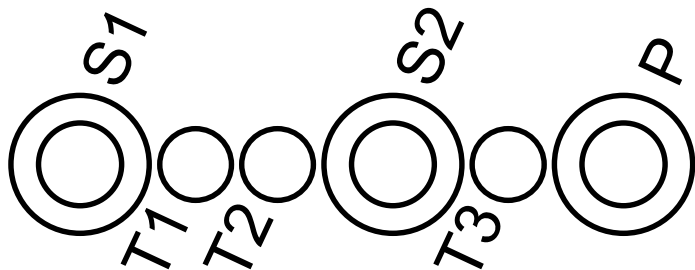
Плата за конкретные инвестиционные проекты



- ▶ Применяют, если проекты повышают эффективность или снижают затраты и их невозможно реализовать без привлечения средств перевозчиков;
- ▶ В расчет можно включить соглашение о разделенном переносе рисков связанных с реализацией проекта.

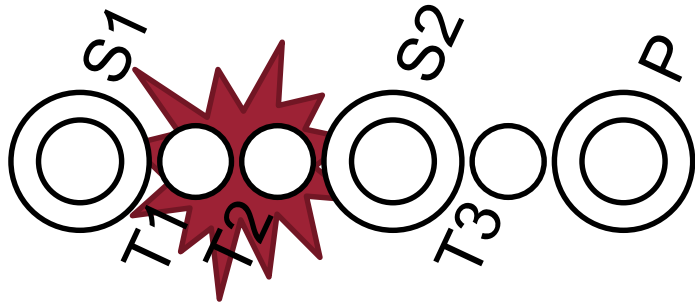
Компенсации социальных издержек конкурирующих видов транспорта

$$\Sigma S + \Sigma T' \leq \Sigma S + \Sigma T$$



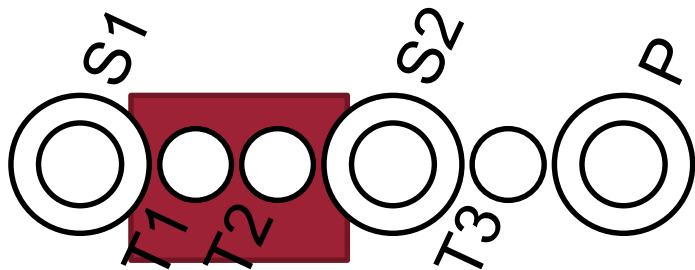
- ▶ Применяют по решению Кабинета министров, если конкурирующие виды транспорта не несут издержки по обеспечению безопасности среды и движения или платы за инфраструктуру;
- ▶ Решение должны предусматривать меры, что присвоенная компенсация должна быть переотнесена на конечного потребителя;
- ▶ Расходы, которые не несут конкурирующие виды транспорта должны быть доказаны.

Дифференциация платы в зависимости от воздействия на среду



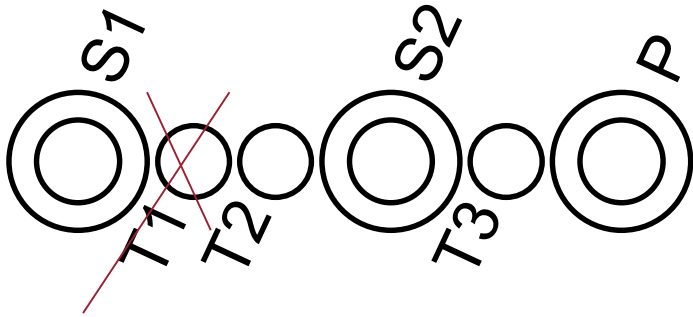
- ▶ Применяют в соответствии с объемом воздействия (в том числе шумовым);
- ▶ Применяют для стимулирования переход на дружественные среде технологии
- ▶ Если дифференциация платы создает дополнительные поступления, они должны быть направлены на реализацию программы по защите окружающей среды;

Санкции, компенсации и премии за влияние на показатели работы сети



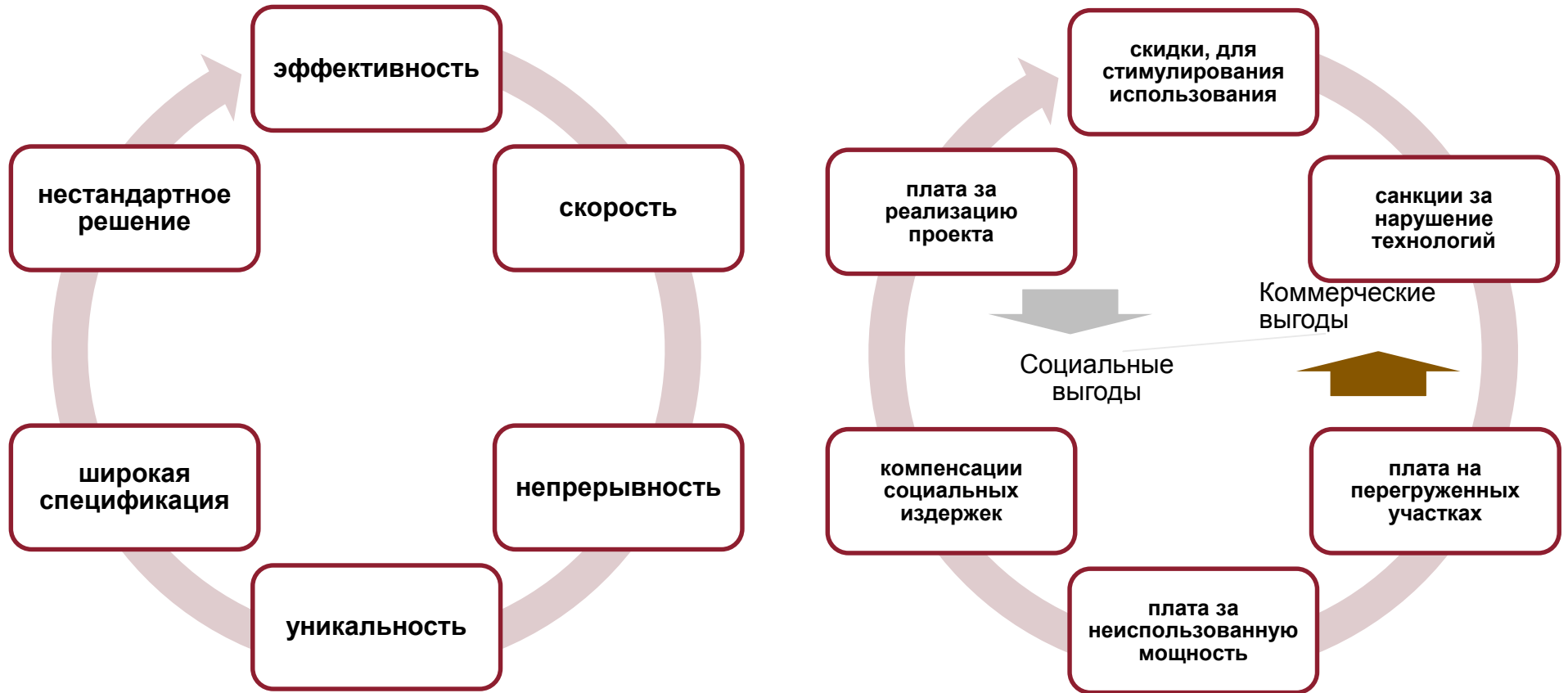
- ▶ Цель – свести к минимуму перебои в работе сети и улучшить резуль- тативные показатели;
- ▶ Перед применением системы стиму- лирования, производится публичное обсуждение показателей, которые необходимо улучшить;
- ▶ По резуль- тативным показателям собирается и публикуется статистика.

Плата за неиспользованную мощность



- ▶ Цель – стимулировать эффективное использование мощности;
- ▶ Применяется в обязательном порядке, если мощность не используется систематически;
- ▶ Критерии, по которым констатируют, что мощность не используется публично обсуждают.

Увязка технологических и тарифных решений



Выводы

- ▶ Результаты исследования позволяют сделать выводы, что выбор технологии и ценообразования при перевозках грузов по международным транспортным коридорам зависит от системно взаимосвязанных факторов;
- ▶ Фрагментация систем международных транспортных коридоров, а также смежных транспортных и перерабатывающих комплексов, являются основной причиной их неэффективности;
- ▶ Для преодоления фрагментации необходимо:
 - ▶ создание управляющего транспортного коридора, в функции которого входят – обеспечение единого информационного пространства, формирование базы для тарифов и расчетов, унификация транспортно-логистических технологий и документооборота, обеспечение безопасности;
 - ▶ гармонизация национальных законодательств;
 - ▶ включения в тарифные расчеты внешних эффектов.

Юстина Худенко
justina.hudenko@ldz.lv
+371(2)0297220

