



Тарифная политика

Экономические проблемы железнодорожных перевозок каменного угля

Ф.И. ХУСАИНОВ,
канд. экон. наук, доцент
кафедры «Экономика,
финансы и управление
на транспорте» Российской
открытой академии
транспорта Московского
государственного универ-
ситета путей сообщения
(РОАТ МИИТ),
f-husainov@mail.ru

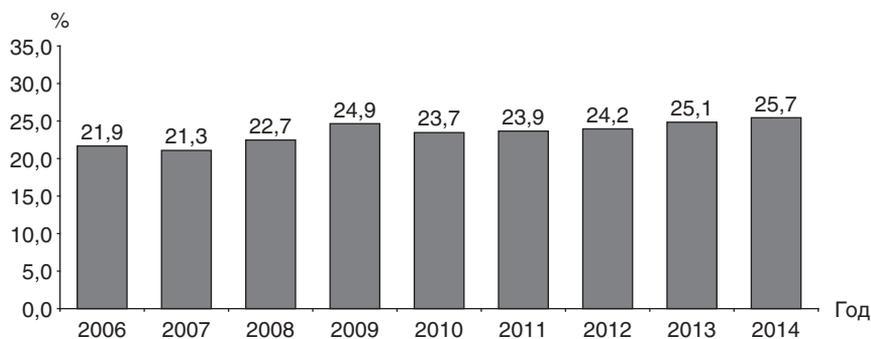
М.В. ОЖЕРЕЛЬЕВА,
соискатель РОАТ МИИТ,
телеведущая «РЖД ТВ»

Особенность угля как груза делает дискуссии вокруг тарифов на его перевозки более острыми из-за того, что уголь принадлежит к числу наименее доходных грузов, перевозимых по российским железным дорогам.

В структуре грузовых перевозок российских железных дорог уголь традиционно занимает важное место. Его доля в общей погрузке грузов выросла с 21,9% в 2006 году до 25,7% в 2014 году, а доля в грузообороте за те же годы увеличилась с 32 до 38,5% (рис. 1, 2).

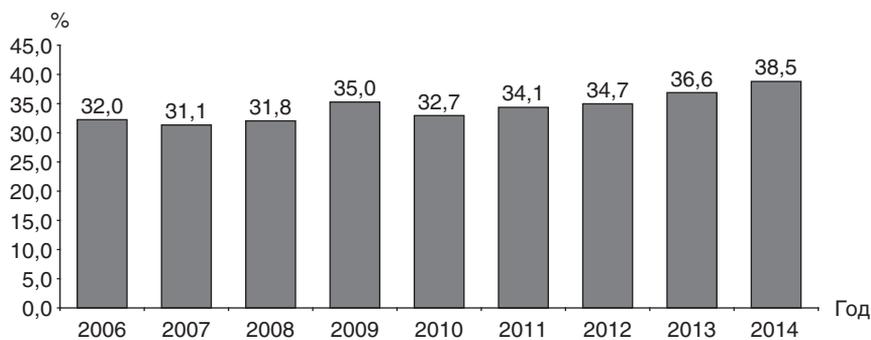
Доход от осуществления 1 т-км перевозок угля, равно как и средний доход, получаемый с 1 погруженной тонны, существенно меньше, чем средняя доходная ставка ОАО «РЖД» за 1 т-км (по всем грузам) и чем средний (по всей номенклатуре грузов) доход от 1 погруженной тонны.

Доля угля в погрузке в 1,6 раза выше, чем его доля в доходах (выручке) от грузовых перевозок (рис. 3). Это означает, что от перевозки одной тонны угля ОАО «РЖД» получает примерно в 1,6 раза меньше доходов, чем от перевозки одной тонны груза в среднем (по всем родам грузов). Еще более наглядно это можно проиллюстрировать данными, приведенными на рис. 4.



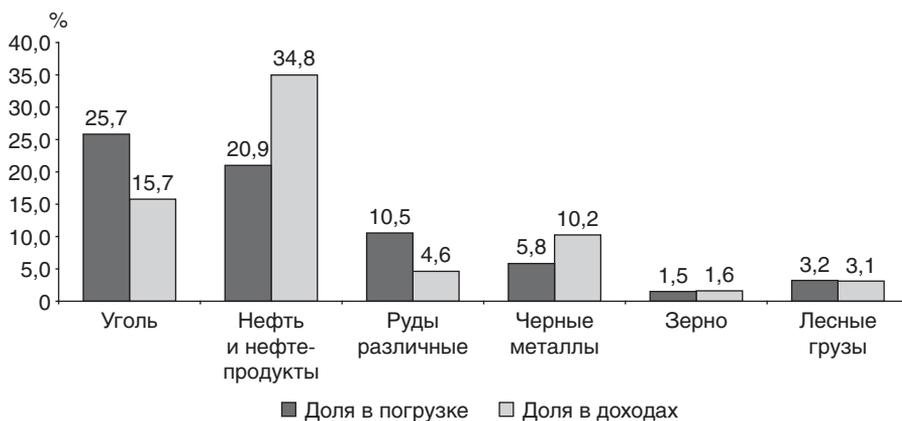
Источник: ОАО «РЖД».

Рис. 1. Динамика доли угля в погрузке грузов РЖД в 2006–2014 годах



Источник: ОАО «РЖД».

Рис. 2. Динамика доли угля в грузообороте РЖД в 2006–2014 годах



Источник: ОАО «РЖД», Совет потребителей по вопросам деятельности ОАО «РЖД» и его ДЗО.

Рис. 3. Доли некоторых грузов в погрузке и доходах РЖД в 2014 году



Источник: Совет потребителей по вопросам деятельности ОАО «РЖД» и его ДЗО.
<http://f-husainov.livejournal.com/390342.html>.

Рис. 4. Доходная ставка РЖД от перевозки некоторых грузов в 2014 году

Отметим, что практика установления более низких тарифов на уголь и более высоких на другие – более ценные грузы (товары) существует практически везде. Например, в США по итогам 2013 года доходная ставка от перевозок угля составила 2,4 цента за тонно-милю, аналогичный показатель для химикатов – 5,5, а для группы «прочие грузы» – 6,0 цента за тонно-милю [1].

Различная доходность разных грузов не является особенностью современной тарифной системы, аналогично строились тарифы и в дореволюционной России (подробнее см. [2]).

Общий объем перевозок угля железнодорожным транспортом, снижавшийся в 1992–1998 годах, затем начал стабильно увеличиваться. В итоге погрузка угля в Российской Федерации в 2014 году превысила уровень нижней точки спада – 1998 год – на 52% (рис. 5, [3]).

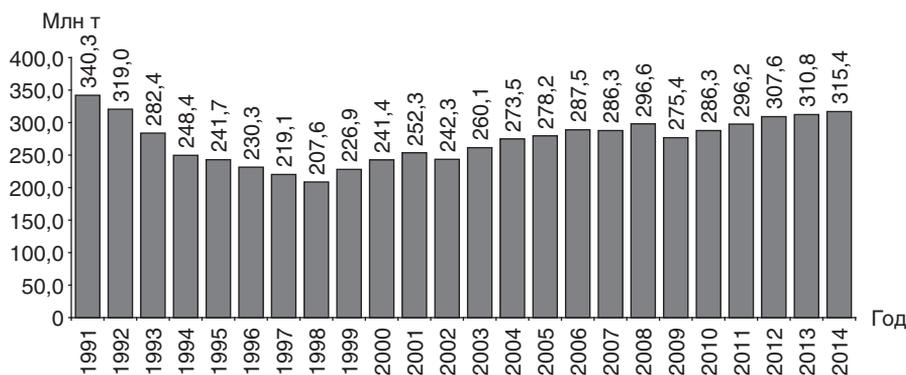


Рис. 5. Динамика перевозок угля железнодорожным транспортом в РФ в 1992–2014 годах

Наибольший вклад в прирост погрузки в 2000–2014 годах вносили перевозки на экспорт. Так, в 2000 году из 242,6 млн тонн отгруженного угля на экспорт было поставлено 44,1 млн тонн, или 18,2%. В 2013 году из 310,8 млн тонн отгруженного угля на экспорт было поставлено 126,9 млн тонн, или 40,8%. А в 2014 году доля экспорта достигла 48%. Из погруженных 315,4 млн тонн на экспорт отправилось 151,3 млн тонн угля.

Таким образом, доля экспорта в 2014 году относительно 2000 года увеличилась в 2,6 раза, а объем экспорта в тоннах – в 3,4 раза при общем росте перевозок угля на 30%.

У российского угля есть *несколько преимуществ* перед углями, добываемыми в других странах. *Во-первых*, низкое содержание примесей, таких как азот или сера. Для многих потребителей это очень важно. Например, в некоторых странах есть законодательные ограничения по допустимому содержанию азота и серы. А такой уголь можно сжигать даже без сложных очистных сооружений. *Во-вторых*, производственная себестоимость угля в России одна из самых низких в мире.

Вместе с тем есть фактор, негативно влияющий на конкурентоспособность российского угля. Расстояния, которые преодолевает российский уголь по железной дороге, – одни из самых протяженных в мире, а если говорить об экспорте – самые протяженные.

Основные производители угля (Австралия, ЮАР, Южная Америка, Индонезия) осуществляют экспортные поставки по воде. В Австралии, например, наиболее удаленная от порта точка добычи угля находится на расстоянии 300 км [4]. В России же основной объем экспорта перевозится на расстояние от 3,5 до 6,0 тыс. км.

Например, расстояние от станций массовой погрузки угля Междуреченск и Ерунаково до порта Находка-Вост. составляет соответственно 5,8 и 5,9 тыс. км. В целом средняя дальность перевозки всех грузов, перевозимых железнодорожным транспортом в последние два десятилетия, увеличилась примерно с 1 тыс. км в начале 1990-х до 1,6–1,7 тыс. км в 2013–2014 годах. Дальность перевозки угля росла существенно более высокими темпами, чем дальность перевозки всех грузов в целом: с 1,2 тыс. км в начале 1990-х до 2,5 тыс. км в 2014 году. Причем если рассмотреть распределение перевозок угля железнодорожным транспортом по поясам дальности, то можно заметить, что от четверти до трети всех объемов традиционно перевозится на расстояние от 4,0 до 6,0 тыс. км. В связи с этим доля транспортной составляющей в цене российского угля самая высокая в мире. В большинстве остальных угледобывающих стран эта доля существенно меньше – от 8% в ЮАР до 15–20% в Австралии [5]. Это важная специфическая особенность угольной отрасли.

В России энергетический уголь имеет долю транспортной составляющей в цене продукции от 35 до 55%, коксующийся – более 30–40%, тогда как в других отраслях этот показатель ниже: в нефтяной отрасли доля железнодорожной транспортной составляющей менее 10%, в алюминиевой – между 10 и 15%, в металлургии – чуть менее 20%.

Расходы грузоотправителя в общем случае складываются из двух составляющих, одна из которых является регулируемой (инфраструктурная составляющая), а другая – нерегулируемой (вагонная или операторская составляющая).

При самых максимальных расстояниях перевозки (например, при перевозке на 6 тыс. км) транспортная составляющая превышает уровень 55%. При расчете для груженого рейса расходы грузоотправителя равны сумме тарифа по Прейскуранту № 10-01 (инфраструктурная составляющая) и ставки оператора (вагонная или операторская составляющая). При расчете для кольцевого рейса («груженный + порожний») расходы грузоотправителя равны сумме тарифа за груженный рейс и ставки оператора; здесь некоторые авторы делают ошибку, прибавляя к этим двум элементам тариф за порожний рейс по Прейскуранту 10-01, но это неверно, т. к. последний оплачивается собственнику инфраструктуры (ОАО «РЖД») оператором из полученного дохода.

В таблице приведены доли доходов ОАО «РЖД» от перевозок угля на экспорт в конечной цене угля в 2014 году для двух рассматриваемых направлений перевозки. Доходы ОАО «РЖД» в этом случае складываются из двух составляющих: из провозных плат за груженный пробег, который оплачивает, как правило, грузоотправитель, и провозных плат за порожний пробег, который оплачивает, как правило, оператор или собственник вагона (обе эти составляющие регулировались государством до июля 2015 года Федеральной службой по тарифам, теперь – Федеральной антимонопольной службой).

В случае дальнейшего снижения мировых цен на уголь и роста железнодорожных тарифов, рентабельность экспорта угля будет уменьшаться, а при определенных условиях, может стать отрицательной. Впрочем, от последнего отрасли защищена сегодня (возможно, временно) низким курсом рубля.

А ведь помимо расходов на железнодорожные перевозки есть расходы на перевалку в порту и различные другие расходы (рис. 6) [6].

Как уже отмечено выше, доходная ставка от перевозок угля существенно ниже, чем средняя доходная ставка по всем грузам, перевозимым ОАО «РЖД». Следовательно, увеличение перевозок по железным дорогам угля в условиях ограниченных пропускных (и провозных) способностей инфраструктуры означает «вытеснение» других, более доходных грузов с железной дороги на другие виды транспорта и уменьшение доходности грузового бизнеса ОАО «РЖД» в целом.



Рис. 6. Составляющие цены каменного угля

Доли доходов РЖД от перевозок угля на экспорт в конечной цене угля в 2014 году для отдельных направлений

Маршрут		Расстояние перевозки, км	Вид сообщения	Под груза	Под ПС	Масса груза в вагоне, т	Регулируется государством		Доходы РЖД от перевозок (грузежный + порожний рейсы)		Средняя цена угля в порту назначения (июнь 2014 год)	Доля доходов ОАО «РЖД» от перевозки 1 тонны угля в конечной цене 1 тонны	
							Регулируется государством	Регулируется государством	руб/ваг	руб/т			руб/ваг
Междуреченск	Находка-Эксп	5829	Экс-порт	Уголь каменный непоимен.	ПВ	69	Тариф по Прейскуранту № 10-01 за грузежный рейс (взимается с грузоотправителя)	Тариф по Прейскуранту № 10-01 за порожний рейс (взимается, как правило, с оператора)	руб/ваг	руб/т	2500,0	47,9%	
							руб/ваг	руб/т	руб/ваг	руб/т			
Ерунаково	Находка-Вост	5965	Экс-порт	Уголь каменный непоимен.	ПВ	69	50 681,0	734,5	32 012,2	463,9	82 693,2	2500,0	48,9%
							51 420,8	745,2	32 847,7	476,1	84 268,5	2500,0	48,9%

* Тариф за порожний рейс в расчете за тонну является расчетной (условной) величиной, полученной как частное от деления тарифа за вагон при порожнем пробеге на количество тонн при грузе.

Таким образом, перед регуляторами, устанавливающими тарифы, стоит сложная задача: повышать тариф опасно, т. к. это создает риски для рентабельной работы угольной отрасли, а снижать нельзя, потому что это приводит к убыткам ОАО «РЖД» и необходимости финансировать эти убытки из бюджета.

В связи с этим многими экспертами высказываются предложения по выработке новой стратегии развития угольной отрасли. Предлагается, чтобы в перспективе развивалась не просто добыча угля, а разработка месторождений угля и газа; перспективное направление энергетики – подземная газификация угля. Уголь можно сжигать в месте залегания, под землей, и получать взамен тепло и электроэнергию. Экономия на затратах по угледобыче уменьшит стоимость одного киловатта электроэнергии в два-три раза.

Другое направление развития – производство из добытого угля электроэнергии и ее экспорт. Экспортировать готовую электроэнергию, полученную «из угля», дешевле, чем сам уголь. Развитие углехимической отрасли – один из способов стабильного развития угледобывающей промышленности. Из одного продукта в угольной отрасли можно произвести более 130 видов химических полупродуктов и более 5 тыс. видов продукции смежных отраслей. При этом цена продуктов возрастает иногда на несколько порядков. Впрочем, как отмечается региональными и федеральными властями и целым рядом экспертов, инициативных компаний, готовых заняться переработкой угля, не слишком много. Для инновационного развития в этой сфере нужен приток инвестиций, хороший бизнес-климат и стабильность правовой системы. А именно эти факторы сегодня, деликатно выражаясь, находятся на недостаточном уровне.

Каким может быть решение проблемы конкурентоспособности российского угля в тарифной сфере? **Есть две альтернативы.**

Можно продолжать сохранять перекрестное субсидирование между «высокодоходными» и «низкодоходными» грузами, тем более что в той или иной степени оно существовало на российском железнодорожном транспорте всегда. У такой модели есть важный плюс – она делает работу отраслей, таких как угольная, более предсказуемой. Но у этой модели есть и важный минус: высокодоходные грузы будут «вытесняться» с железнодорожного транспорта, что приведет к снижению доходности и необходимости увеличивать финансирование ОАО «РЖД» из бюджета.

Можно полностью отказаться от субсидирования убыточных перевозок угля и перейти к субсидированию непосредственно грузоотправителей. Такая практика апробирована в ряде европейских стран. Например, в Германии, субсидии в адрес угольной отрасли за 45 лет (с 1970 по 2014 год) составили 538 млрд долл. США, или около 12 млрд долл. США ежегодно. Впрочем, в последние годы эти субсидии существенно снижены, например, за один 2014 год субсидии в адрес отрасли составили 1,6 млрд долл. [7].

В этом случае грузоотправитель сам распорядится полученной субсидией, и это создаст отсутствующие сегодня стимулы к модернизации угольной отрасли и повышению ее экономической эффективности.

На наш взгляд, первая альтернатива в краткосрочной перспективе практически неизбежна, но в долгосрочной необходимо стремиться к реализации второй альтернативы.

Еще одна причина, почему открытое субсидирование грузоотправителя лучше, чем неявное субсидирование его расходов на перевозку через тарифную систему, заключается в том, что когда это субсидирование происходит в явной форме, общество, правительство и эксперты могут видеть величину этого субсидирования. Следовательно, возможна корректная дискуссия об эффективности угольной отрасли и о том, что нужно делать для ее повышения, а также о том, с каким уровнем субсидирования общество готово мириться, а какой уровень субсидий представляется неприемлемым, и требуются отраслевые реформы.

Без перевода существующего субсидирования из скрытой формы в открытую, в явную, подобная дискуссия невозможна, хотя бы потому, что ни общество, ни эксперты, ни регуляторы не видят «цены вопроса», не видят того, во сколько обходится существующая неэффективность.

Список литературы

1. Transportation research board special report 318. Modernizing freight rail regulation – Washington, D.C., 2015. – 279 p.
2. Хусаинов Ф.И. Нерегулируемые железнодорожные тарифы: российский опыт 1850–1880-х годов // Бюллетень транспортной информации. – 2009. – № 8. – С. 15–22.
3. Хусаинов Ф.И. Реформа железнодорожной отрасли в России: проблемы незавершенной либерализации. Монография – М.: ИД Наука, 2015. – 272 с.
4. Хусаинов Ф.И. Вступление России в ВТО и железнодорожный транспорт // Бюллетень транспортной информации. – 2012. – № 9. – С. 9–15.
5. Кудияров С. Даешь стране угля! // Эксперт. – 2013. – № 41. – 14.10.2013.
6. Маркова В., Чурашев В. Путь угля // Эксперт-Сибирь. – 2013. – № 22. – 03.06.2013.
7. Empty promises G20 subsidies to oil, gas and coal production – London, 2015. – 103 p.

Ключевые слова: железнодорожные тарифы, транспортная составляющая, ставки операторов подвижного состава, каменный уголь, конкурентоспособность