

Снизив для одних, не вытолкнуть ли других...

18 МАРТА 2016 ГОДА ВИЦЕ-ПРЕМЬЕР РФ АРКАДИЙ ДВОРКОВИЧ ПОРУЧИЛ ТРАНСПОРТНОЙ ОБЩЕСТВЕННОСТИ ОБСУДИТЬ ВСЕ ЗА И ПРОТИВ РАСШИРЕНИЯ НИЖНЕЙ ГРАНИЦЫ ТАРИФНОГО КОРИДОРА ДЛЯ ГРУЗОВ ПЕРВОГО ТАРИФНОГО КЛАССА, ПЕРЕВОЗИМЫХ НА РАССТОЯНИЯ БОЛЕЕ 3 ТЫС. КМ, А 4 АПРЕЛЯ ПРЕМЬЕР-МИНИСТР ДМИТРИЙ МЕДВЕДЕВ ПОРУЧИЛ ФАС И ОАО «РЖД» ПОДГОТОВИТЬ ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ИЗМЕНЕНИЮ ТАРИФОВ НА ТРАНСПОРТИРОВКУ УГЛЯ, ХОТЯ ПРЕДСТАВИТЕЛИ ХОЛДИНГА РАНЕЕ СООБЩАЛИ, ЧТО В 2016-М ПЛАНИРУЮТ СНИЗИТЬ ТАРИФНУЮ НАГРУЗКУ НА ГРУЗОТРАНСПОРТНИКОВ НА 45,5 МЛРД РУБ.



Фари́д Хусаи́нов,
ЗАМЕСТИТЕЛЬ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ
НП ОЖДПС, к. э. н.,
ДОЦЕНТ РОАТ МИИТ

При обсуждении оценки влияния применения понижающих коэффициентов в рамках ценовых пределов для грузов первого тарифного класса, перевозимых на расстояния свыше 3 тыс. км, необходимо учитывать ряд особенностей существующей тарифной системы. На рис. 1 приведены данные о долях важнейших грузов в структуре погрузки и доходов ОАО «РЖД»: угля (первый тарифный класс), нефти и нефтепродуктов (главным образом 2 класс), строительных грузов (1 класс), цемента (1 класс), руды (1 класс), черных металлов (3 класс, кроме чугуна, который отнесен к 2 классу), зерна (2 класс) и др. Как видно, соотношение между долями в погрузке и доходах перевозчика существенно отличается для разных грузов. Так, например, для

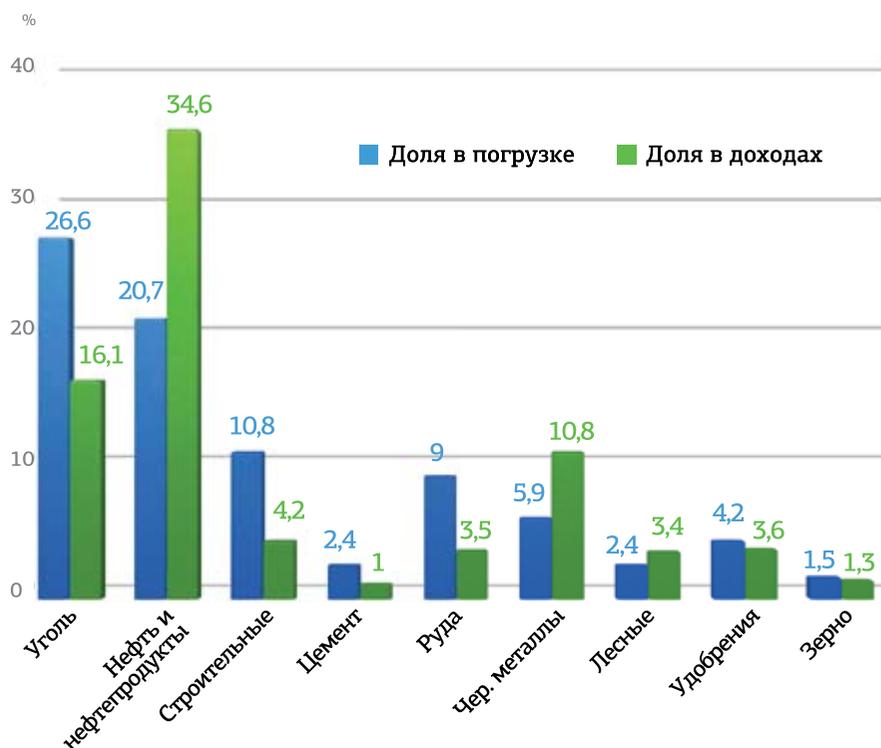
нефти и нефтепродуктов доля в доходах ОАО «РЖД» в 1,7 раза превышает их долю в погрузке, а для черных металлов – в 1,8 раза. То есть одна погруженная тонна таких грузов второго и третьего тарифных классов, как нефть и нефтепродукты, а также черные металлы, приносит перевозчику существенно больше доходов, чем 1 т грузов в среднем.

При этом по грузам первого тарифного класса складывается противоположная картина: доля доходов от перевозки угля на 40%, а строительных грузов – на 61% меньше их долей в сетевой погрузке. То есть грузы первого тарифного класса приносят в среднем в 2 раза меньше доходов, чем средняя тонна, и почти в 3,5 раза меньше, чем тонна грузов второго и третьего тарифных классов. Так, по итогам 2015 года доходная ставка перевозчика по всем грузам 1 класса составляла 426 руб./т, 2 класса – 1010,7 руб./т, 3 класса – 1427,5 руб./т. Такой разрыв свидетельствует о том, что льготные условия для перевозок грузов первого тарифного класса уже встроены в действующую на сети железных дорог тарифную систему, то есть в Прейскурант № 10-01.

На рис. 2 приведены средние доходные ставки РЖД (в руб./т) от перевозки некоторых важнейших грузов. Этот графический анализ более наглядно демонстрирует вклад каждого из приведенных грузов в итоговый финансовый результат работы ОАО «РЖД». Причем если рассматривать доходность в расчете не на погруженную и перевезенную тонну, а на тонно-километр, то с учетом высокой дальности перевозки угля (около 2530 км против средней дальности по всем грузам в 1735 км) разрыв уровня доходности от транспортировки угля и остальных грузов будет еще больше.

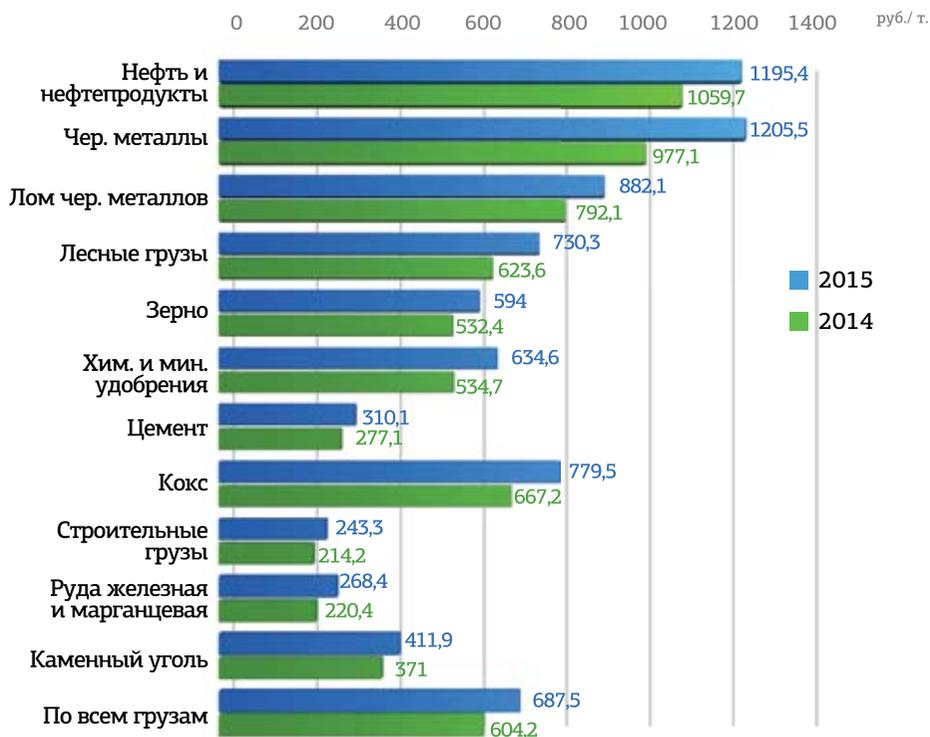
Таким образом, при обсуждении и последующем принятии решений о возможности расширения нижней границы тарифного коридора для грузов первого тарифного класса необходимо иметь в виду, что действующий на сети тариф и без таких решений является льготным.

Рис. 1. Доли некоторых грузов в структуре погрузки и доходов ОАО «РЖД» в 2015 г., %



Источник: ОАО «РЖД»

Рис. 2. Доходная ставка ОАО «РЖД» при перевозке некоторых грузов в 2014–2015 гг., руб./т



Источник: ОАО «РЖД»

При обсуждении и последующем принятии решений о возможности расширения нижней границы тарифного коридора для грузов первого тарифного класса необходимо иметь в виду, что действующий на сети тариф и без таких решений является льготным

Нужно также учитывать, что соотношение между объемами перевозок грузов различных классов, которое существовало в период разработки Прейскуранта № 10-01, заметно отличается от нынешнего. Немаловажен и тот факт, что величина перекрестного субсидирования между грузами различных классов также закладывалась исходя из этого соотношения.

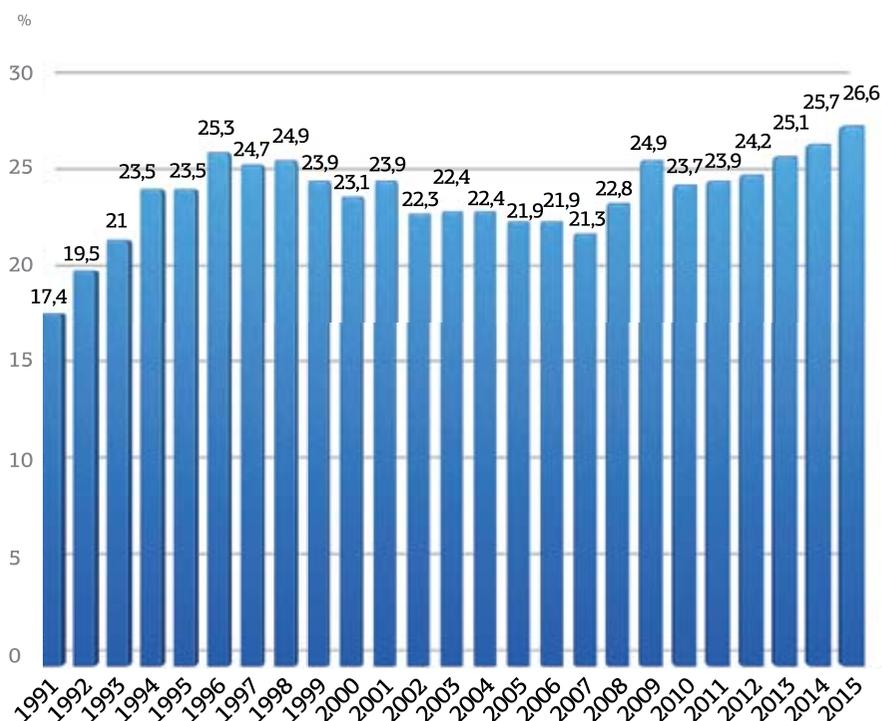
Обсуждаемое в настоящее время ценовое решение, которое касается грузов первого тарифного класса при доставке на расстояния более 3 тыс. км, очевидно, нацелено в основном на транспортировку угля, поскольку именно на эту номенклатуру приходится около 80% объема перевозок всех грузов 1 класса, перемещаемых на такие дистанции. Так, из рис. 3 видно, что доля угля в структуре погрузки российских железных дорог в 1991 году составляла 17,4% (в границах РСФСР), а по итогам 2015-го — уже 26,6%.

За указанный период (с 1991 по 2015 г.) в общей структуре погрузки РЖД изменились доли многих грузов. Например, доля нефти и нефтепродуктов выросла с 12 до 20,7%, а строительных грузов,

наоборот, уменьшилась с 23,8 до 10,8%. Поэтому практически все соотношения между объемами транспортировки грузов, заложенные в основу Прейскуранта № 10-01, в настоящий момент уже устарели. Впрочем, необходимо отметить, что часть этих изменений происходила внутри тарифных классов: так, на смену ушедшим объемам строительных грузов пришел уголь, при этом обе номенклатуры относятся к I классу.

В рассматриваемом контексте важно отметить то, что применительно к перевозкам угля, с одной стороны, предлагается снизить величину тарифа, а с другой — доля рынка, на которую распространяется это снижение, увеличивается. На мой взгляд, подобное наложение двух однонаправленных факторов в сумме усиливает негативное воздействие на финансовые показатели деятельности ОАО «РЖД». Кроме того, снижение тарифов на перевозку грузов первого тарифного класса с высокой вероятностью будет сопровождаться ростом тарифной нагрузки на грузоотправителей товаров второго и третьего тарифных классов, которые и без того являются основными источниками доходов РЖД. И в этом случае перевозчик будет загонять себя в замкнутый порочный круг: уход с железной дороги высокодоходных грузов с более высокой эластичностью спроса будет снижать выручку, а это снижение, в свою очередь, потребует нового повышения тарифов, которое снова будет выталкивать с сети высокодоходные грузы, замещающая их низкодоходными. ☹

Рис. 3. Доля угля в структуре общей погрузки МПС/ОАО «РЖД» в 1991–2015 гг., %



Источник: ОАО «РЖД»