

Хусаинов Ф.И.,
канд. экон. наук,
доцент РОАТ МИИТ

Очерки истории железнодорожных тарифов

Из предыдущих очерков мы узнали, что начиная с 2003 г. тариф за перевозку состоит из двух составляющих – «инфраструктурной» (включая локомотивную), регулируемой государством и «вагонной», которая устанавливается на рынке на основе баланса спроса и предложения и не регулируется государством.

О том, что определяло динамику этих двух различных по своей природе элементов системы железнодорожных тарифов мы и поговорим сегодня.

Очерк 18. Какие тарифы растут быстрее – регулируемые или нерегулируемые ?

Два мира – два Шапиро

Тарифы Прейскуранта № 10-01 ежегодно индексируются согласно приказам Федеральной службы по тарифам (ФСТ) по следующей нехитрой процедуре: сначала ОАО «РЖД» даёт свои предложения, затем их рассматривает ФСТ, затем, иногда после небольших дискуссий, вырабатывается некоторое решение, которое и утверждается приказом ФСТ и официально публикуется (не позднее, чем за 10 дней до вступления тарифов в силу) в каком-то официальном издании (обычно – в «Российской газете», а с некоторых пор и на сайте ФСТ).

Динамика этой индексации по годам приведена на Рис.1.

Вагонный парк «РЖД» сегодня составляет менее 5 % от всего парка вагонов российской принадлежности и используется, главным образом, для нужд самого «РЖД», а вагоны разных «дочек», включая «ФГК» передвигаются по правилам частного парка.

В связи с этим, приведённую на Рис. 1 динамику применительно к периоду после выделения ФГК в 2010 г. корректно считать динамикой индексации инфраструктурной составляющей тарифа.

**Индексация тарифов РЖД за грузовые перевозки в 2004-2015 гг.
(без учёта повышения в рамках "ценовых коридоров")**

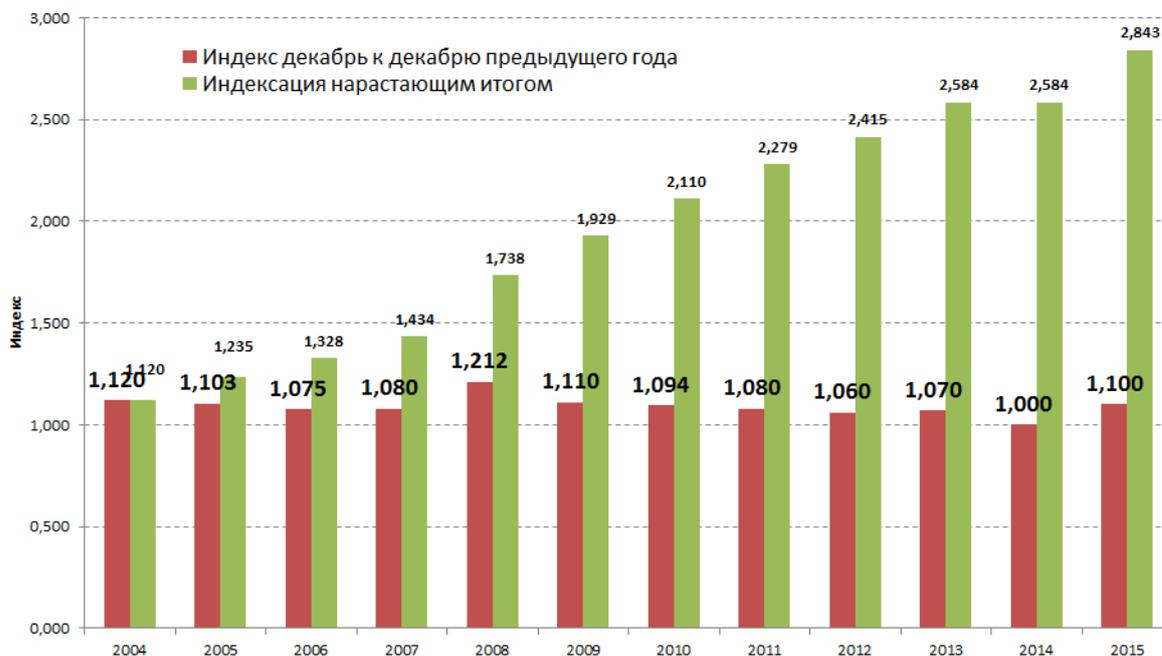


Рис.1

Динамику вагонной (операторской) составляющей затруднительно посчитать «напрямую». Но её можно оценить с помощью динамики такого показателя, как суточная ставка аренды вагонов, которая с экономической точки зрения является эквивалентом вагонной составляющей. «Вагонная составляющая» или, как её ещё называют «операторская составляющая» по большинству грузов сегодня составляет от 7 до 20 % от общих затрат по железнодорожной перевозке.

Какова динамика этой операторской составляющей, скажем, за последние четыре года?

Как видно из Рис.2, на протяжении всего 2011 года и вплоть до середины 2012 г. ставки за предоставление вагона росли. Затем, с середины 2012 г. к началу 2013 г. произошло радикальное снижение этих ставок. В частности, это снижение по полувагонам было почти двукратным – с 1600 рублей за вагон в сутки в июне 2012 года до уровня 600–750 рублей в сутки к январю – марту 2013 года.

И, даже несмотря на некоторый рост в апреле 2013 г. (связанный с увеличением ставок на перевозки строительных грузов), этот уровень остается в 2–2,5 раза ниже, чем уровень ставок в первой половине 2012 года.

Помесячная динамика среднесуточной ставки привлечения полувагона
за 2011-2014 гг., руб. за вагон в сутки



Источник: «Промышленные грузы» www.pg-online.ru

Рис. 2

Подобное снижение ставок сопровождалось снижением уровня рентабельности операторских компаний и сокращением их издержек. Связано это было с двумя факторами – отсутствием роста грузовой базы и увеличением количества вагонов на рынке, в результате чего рынок оперирования стал довольно конкурентным.

То есть тарифы РЖД (инфраструктурная составляющая) росли опережающими темпами, относительно тарифов остальных участников рынка.

С чем это связано?

В последние годы в «РЖД» практически не работали «антизатратные механизмы». Так, в 2011 г. расходы «РЖД» по статье «итого операционные расходы» согласно Консолидированному отчету о прибылях и убытках выросли на 19,5 % к предыдущему году, в 2012 г. – на 6,7 %, в 2013 г. – рост на 17,8% (по МСФО, данные с сайта ОАО «РЖД»).

Т.е. и тарифы и расходы (издержки) «РЖД» росли опережающими темпами.

Обратите внимание на важный момент: **тарифы снижаются в той части железнодорожной отрасли, где они не регулируются и где работают частные компании. Тарифы растут там, где их регулирует правительство, а собственником является государство.**

Таким образом, эти «два мира» - мир регулируемых государством тарифов и мир, в котором тарифы дерегулированы, - живут совершенно разной жизнью.

РЖД vs Государство

В принципе, в самом по себе росте тарифов и даже издержек нет ничего катастрофического. На растущем рынке могут расти и издержки, и прибыль. Проблема в другом. Эти издержки у РЖД не снижаются в условиях, когда в целом рынок грузовых перевозок находится в фазе спада.

И собственно, в этом – гвоздь проблемы государственной монополии. Рыночная компания в такой ситуации снижает и тарифы, и издержки. РЖД просят повысить тарифы и еще дать немного денег из бюджета.

«Замораживание» тарифов, которое было произведено в январе 2014 года, – последняя попытка хоть как-то заставить монополию снижать издержки. Это как запереть на один день холодильник от страдающего избыточным весом, постоянно жующего больного, который сам, силой воли не может отказаться от нездоровой пищи.

Таким образом, продвигая решение об отмене индексации тарифов в 2014 году, регуляторы просто хотят помочь РЖД научиться управлению издержками.

В тарифной «войне» правительства с РЖД сначала казалось, что выигрывает правительство. Но потом, спустя несколько ходов, РЖД, как опытный гроссмейстер, сумели переиграть кабинет министров. Давайте посмотрим, каким изящным способом это было сделано.

Когда обсуждалось замораживание тарифов РЖД, многие представители правительства РФ (например, первый вице-премьер Игорь Шувалов в интервью журналу New Times или министр экономики Алексей Улюкаев в интервью радиостанции «Эхо Москвы») настаивали, что это не просто разовое действие, а элемент более общей стратегии по снижению издержек госкомпаний.

Компания РЖД на том этапе победить не смогла.

Спустя некоторое время РЖД акцентировали внимание экспертного сообщества, чиновников и журналистов на том, что по итогам I квартала 2014 года при выручке 342,9 млрд рублей убытки ОАО «РЖД» составили 10,24 млрд рублей. В основном убытки возникли за счет резкого роста статьи «Прочие расходы» (рост в I квартале 2014 года к аналогичному периоду предыдущего года на 64%) и статьи «Проценты к уплате» (рост на 67%).

Размахивая этими убытками, РЖД бросились в атаку на правительство: «Смотрите, у нас убытки! Это все потому, что тарифы в 2014 году были заморожены и не повышались!»

В общем, демонстрируя свои убытки, как нищие после войны демонстрировали оторванную конечность или гноящиеся раны, РЖД смогли переубедить чиновников экономического блока Правительства.

Правительство дрогнуло и отступило, не удержалось на завоеванных рубежах: монополисту не только разрешили повысить тарифы на нефтеналивные грузы в рамках так называемого ценового коридора (о ценовом коридоре речь пойдет в следующем очерке), но и появилось поручение президента РФ – проработать вопрос повышения или индексации

тарифов в 2015 году не по уровню инфляции, а на 10% (или, точнее, «до 10%»).

В итоге РЖД отпраздновали победу над правительством России, все дискуссии об этом как-то заглохли, и все смирились с тем, что «ну, раз убытки, то нужно им разрешить повесить тарифы».

И тарифы «РЖД» в 2015 были повышены на 10 % (это без учёта экспортного повышения в рамках тарифного коридора»).

Причем никто даже не задал вопрос - почему причиной убытков стало замораживание шести процентов (тарифы не были индексированы на эту запланированную изначально величину), а не рост «прочих расходов» – на 64% ?

За счёт чего убытки?

По итогам 2014 г. РЖД получила 44 млрд руб. убытка по РСБУ. Убыток монополия объяснила курсовыми разницеми: курс доллара к концу 2014 г. вырос на 71% до 56,2 руб., евро – на 52% до 68,3 руб. «Потери от колебаний курса рубля составили 162,7 млрд руб.» - написала газета «Ведомости» со ссылкой на «РЖД».

Получается, что если б не "крымнаш" с последующей девальвацией рубля, то не было бы потерь «РЖД» в 163 млрд, а по итогам года РЖД сработало бы с прибылью в 119 млрд руб.? (+163 - 44 = 119) В объяснениях «РЖД» были и другие виды недополученных доходов - от снижения грузооборота, от "неиндексации" тарифа (по данным «РЖД» - недополученные доходы из-за неиндексации тарифов - 67 млрд. руб), но все они сильно меньше этой главной цифры - потерь от колебаний курса.

Следовательно, если б не колебания курса, то даже с учётом заморозки тарифов в 2014 г. «РЖД» по итогам года сработало бы с прибылью.

Подводя итог, отметим, что, какие бы предложения о долгосрочном тарифном регулировании ни высказывались, в итоге все сводится к повышению тарифов РЖД. Возможна ли такая система регулирования, при которой тарифы и издержки железных дорог не росли бы, а, наоборот, снижались? Да, возможна, и такой опыт есть. Но это тема отдельной статьи, выходящая за пределы цикла по истории отечественных тарифов.

Опубликовано:

Хусаинов Ф.И. Очерки истории железнодорожных тарифов. Очерк 18. Какие тарифы растут быстрее - регулируемые или нерегулируемые? // РСП-Эксперт. - 2015. - № 5. - С.37-39.