



Влияние тарифной политики железных дорог на конкурентоспособность угольной отрасли



Фарид ХУСАИНОВ
Farid I. KHUSAINOV

Марианна ОЖЕРЕЛЬЕВА
Marianna V. OZHERELIEVA



Хусаинов Фарид Исифович – кандидат экономических наук, доцент кафедры «Экономика, финансы и управление на транспорте» Российской открытой академии транспорта Московского государственного университета путей сообщения (РОАТ МИИТ), Москва, Россия.
Ожерельева Марианна Вячеславовна – соискатель РОАТ МИИТ, Москва, Россия.

Influence of Tariff Policy of Railways on Competitiveness of Coal Industry
(текст статьи на англ. яз. – English text of the article – p. 91)

В статье рассматриваются роль каменного угля и его вклад в доходность и объёмы перевозок ОАО «РЖД», проанализированы тарифы на транспортировку угля по железным дорогам и транспортная (железнодорожная) составляющая в конечной цене этого вида топлива. Показано, какое влияние оказывают железнодорожные тарифы и дальность перевозки на конкурентоспособность угольной отрасли.

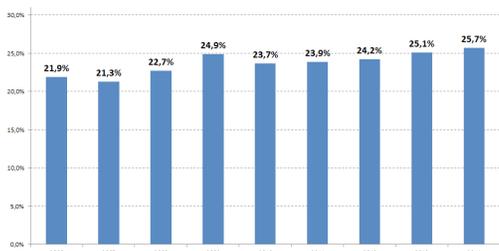
Ключевые слова: железная дорога, перевозки, тарифы, каменный уголь, цена, транспортная составляющая, ставки операторов подвижного состава, конкурентоспособность.

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%. (см. рис. 1 и 2).

Вместе с тем «особенность» этого груза, которая делает дискуссии вокруг тарифов на перевозки угля всё более острыми, заключается в том, что уголь принадлежит к числу наименее доходных грузов, перевозимых по российским железным дорогам.

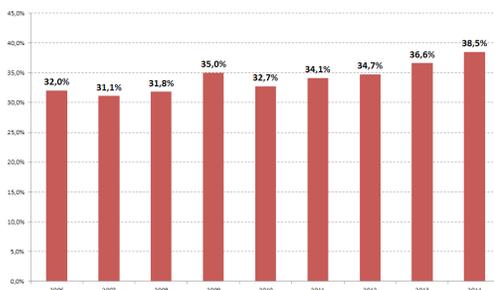
Доход от осуществления 1 т • км перевозок угля, равно как и средний доход, получаемый с одной погруженной тонны, существенно меньше, чем средняя доходная ставка РЖД за 1 т • км (по всем грузам) и чем средний (по всей номенклатуре грузов) доход от одной погруженной тонны.

Из рис. 3 следует, что доля угля в погрузке в 1,6 раза выше, чем его доля в доходах (выручке) от грузовых перевозок. Это означает, что от перевозки одной тонны угля РЖД получает примерно в 1,6 раза меньше доходов, чем от перевозки одной тонны груза в среднем (по всем родам грузов). Ещё



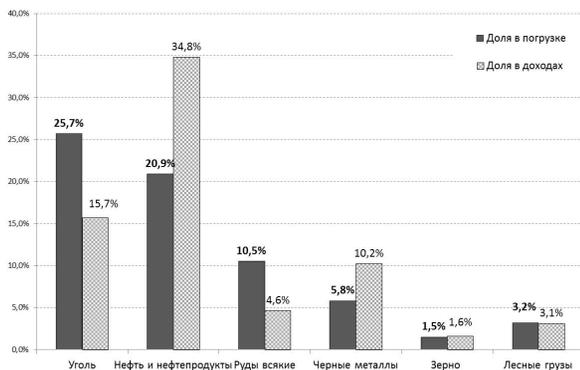
Источник: РЖД.

Рис. 1. Динамика доли угля в погрузке грузов РЖД в 2006–2014 годы, в %.



Источник: РЖД.

Рис. 2. Динамика доли угля в грузообороте РЖД в 2006–2014 годы, в %.



Источник: РЖД.

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

более наглядно это можно проиллюстрировать данными, приведёнными на рис. 4.

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 центов за тонно-милю [1].

Различная доходность разных грузов не является особенностью современной та-

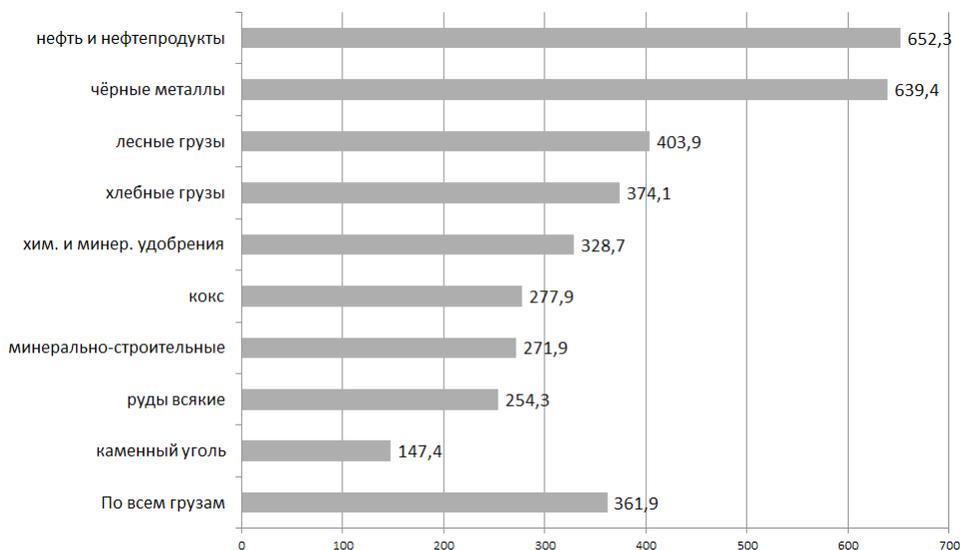


Рис. 4. Доходная ставка РЖД от перевозки некоторых грузов в 2014 году, коп./10 т-км [РЖД, <http://f-husainov.livejournal.com/390342.html>].



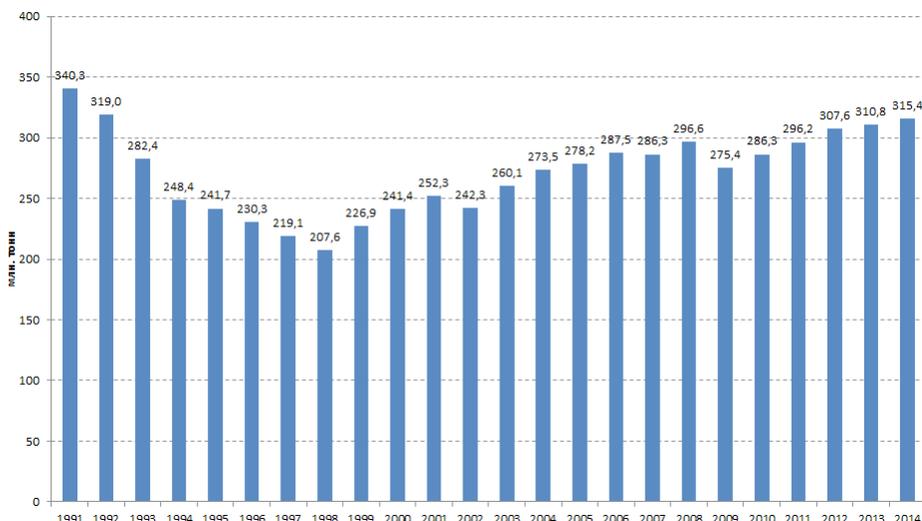


Рис. 5. Динамика перевозок угля железнодорожным транспортом в РФ в 1992–2014 годы, млн тонн [3].

рифной системы, аналогично строились и тарифы в дореволюционной России (подробнее об этом см. в [2]).

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

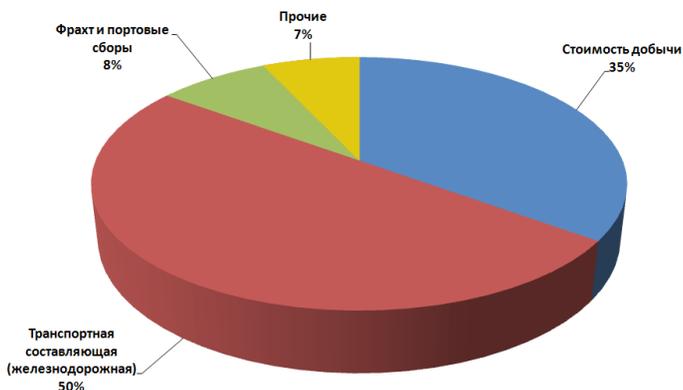
Наибольший вклад в прирост погрузки в 2000–2014 гг. вносили перевозки на экспорт. Так, в 2000 году из 242,6 млн тонн отгруженного угля на экспорт было поставлено 44,1 млн тонн или 18,2%. В 2013 году из 310,8 млн тонн отгруженного угля на экспорт поставлено 126,9 млн тонн или 40,8%. А в 2014 году доля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

Таким образом, доля экспорта в 2014 году относительно 2000-го 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 таких примесей, 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 он

Рис. 6. Составляющие цены каменного угля [6].



преодолевают по железной дороге, одни из самых протяженных в мире, а если говорить об экспорте — самые протяженные.

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

Например, расстояние от станций массовой погрузки угля Междуреченск и Ерунаково до порта Находка-Восточный составляет около 6 тыс. км. В целом средняя дальность перевозки всех грузов, перевозимых железнодорожным транспортом в последние два десятилетия, увеличилась с примерно 1 тыс. км в начале 1990-х до 1,6–1,7 тыс. км в 2013–2014 годы. Но дальность перевозки угля росла существенно более высокими темпами, чем дальность перевозки всех грузов в совокупности: с 1,2 тыс. км в начале 1990-х до 2,5 тыс. км в 2014 году. Причём, если рассмотреть распределение перевозок угля железнодорожным транспортом по поясам дальности, то можно заметить, что от четверти до трети всех объёмов традиционно перевозится на расстояния от 4 до 6 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].

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%.

В таблице 1 приведены данные о величине провозных плат (тарифов) в 2011–2014 годы. В таблице 2 — данные о транспортной (железнодорожной) составляющей в конечной цене угля. В качестве транспортных расходов учтены инфраструктурная составляющая железнодорожного тарифа и операторская (вагонная) составляющая. Расходы грузоотправителя

в этом случае складываются из двух составляющих, одна из которых является регулируемой (инфраструктурная), а другая — не регулируемой (вагонная или операторская составляющая). Для расчётов взяты самые протяжённые маршруты с максимально высокими тарифами. Из расчётов видно, что при самых максимальных расстояниях перевозки транспортная составляющая, которая для грузоотправителя будет складываться из суммы тарифа (провозных платежей), уплачиваемых РЖД, и суммы, уплачиваемой оператору или собственнику вагона, составляет 49% от конечной цены товара в порту назначения.

При расчёте для гружёного рейса расходы грузоотправителя равны сумме тарифа по преysкуранту № 10–01 (инфраструктурная составляющая) и ставки оператора (вагонная или операторская составляющая). При расчёте для кольцевого рейса («гружёный+порожний») расходы грузоотправителя равны сумме тарифа за гружёный рейс и ставки оператора, но без добавления тарифа по преysкуранту 10–01 за порожний рейс, т.к. последний оплачивается собственнику инфраструктуры (ОАО «РЖД») оператором из полученного дохода.

В таблице 3 приведены доли доходов ОАО «РЖД» от перевозок угля на экспорт в конечной цене угля в 2014 году для двух направлений перевозки. Доходы ОАО «РЖД» в этом случае складываются из двух составляющих: из провозных плат за гружёный пробег, который оплачивает, как правило, грузоотправитель, и провозных плат за порожний пробег, который оплачивает обычно оператор или собственник вагона (обе эти составляющие регулировались государством до июля 2015 года Федеральной службой по тарифам, теперь — Федеральной антимонопольной службой). Из таблицы видно, что доходы, получаемые ОАО «РЖД» от перевозок угля, составляют 43–46% от цены угля в пункте назначения.

В случае дальнейшего снижения мировых цен на уголь и роста железнодорожных тарифов рентабельность экспорта угля будет уменьшаться, а при определённых условиях может стать отрицательной.

Впрочем, помимо расходов на железнодорожные перевозки есть расходы на пере-





Таблица 1

Тарифы на перевозку угля железнодорожным транспортом (инфраструктурная составляющая) в 2011–2014 гг.

Маршрут	Расстояние перевозки, км	Вид сообщения	Род груза	Род ПС	Масса груза в вагоне, т	Тариф по Прейскуранту № 10–01 (инфраструктурная составляющая) без НДС		руб./ваг	руб./т	руб./ваг	руб./т	руб./ваг	руб./т
						01.06.2011	01.06.2012						
Станция отправления	Станция назначения												
Междуреченск	Находка-Вост.	Экспорт	Уголь кам. не поимен.	ПВ	69	руб./ваг	руб./т	руб./ваг	руб./т	руб./ваг	руб./т	руб./ваг	руб./т
						38 954,00	564,55	41 287,00	598,36	43 394,00	628,90	43 638,00	632,43
Ерунаково	Находка-Вост.	Экспорт	Уголь кам. не поимен.	ПВ	69	руб./ваг	руб./т	руб./ваг	руб./т	руб./ваг	руб./т	руб./ваг	руб./т
						57 995,00	839,93	61 426,00	890,23	70 945,00	1 028,19	71 189,00	1 031,72
Ерунаково	Рязань-2	РФ	Уголь кам. не поимен.	ПВ	69	руб./ваг	руб./т	руб./ваг	руб./т	руб./ваг	руб./т	руб./ваг	руб./т
						39 513,00	572,65	41 880,00	606,96	44 017,00	637,93	44 265,00	641,52
						59 064,00	856,00	62 602,00	907,28	72 276,00	1 047,48	72 524,00	641,52
						37 128,00	538,09	39 352,00	570,32	41 361,00	599,43	41 593,00	602,80
						51 874,00	751,80	54 982,00	796,84	61 306,00	888,49	61 538,00	891,86

Таблица 2

Расчёт транспортной составляющей при перевозках угля на экспорт в 2014 г. (расходы грузовладельца/грузоотправителя)

Маршрут	Расстояние перевозки, км	Вид сообщения	Род груза	Род ПС	Масса груза в вагоне, т	Регулируется государством	Не регулируется государством		Полный тариф с учётом вагонной (операторской) составляющей (расходы грузоотправителя)**	Средняя цена угля в порту назначения (июнь 2014 г.)	Доля транзитных расходов грузоотправителя в конечной цене угля	
							Вагонная (операторская) составляющая*	руб./ваг				руб./т
Станция отправления	Станция назначения											
Междуреченск	Находка-Вост.	5897	Уголь кам. не поимен.	ПВ	69	руб./ваг	руб./т	руб./ваг	руб./т	руб./т	%	
						43 638,00	632,4	41 000,0	594,2	84 638,0	2500,0	49,1%
Ерунаково	Находка-Вост.	5965	Уголь кам. не поимен.	ПВ	69	руб./ваг	руб./т	руб./ваг	руб./т	руб./т	%	
						44 265,00	641,5	41 000,0	594,2	85 265,0	2500,0	49,4%

* Операторская составляющая для указанных маршрутов в 2014 г. находилась в диапазоне от 37 тыс. руб. за вагон до 45 тыс. руб. В расчётах использована средняя величина 41 тыс. руб.

** При расчёте для грузёного рейса расходы грузоотправителя равны сумме тарифа по прейскуранту (инфраструктурная составляющая) и ставки оператора (вагонная или операторская составляющая) за вагон за всё расстояние перевозки. При расчёте для кольцевого рейса («груз. плюс порожний») расходы грузоотправителя равны сумме тарифа за грузёный рейс и ставки оператора за предоставление вагона, но без добавления тарифа за порожний рейс, т.к. последний оплачивается оператором из полученного дохода.

Доли доходов РЖД в конечной цене угля при его перевозках на экспорт в 2014 г. для отдельных направлений

Маршрут	Расстояние перевозки, км	Вид сообщения	Род груза	Род ПС	Масса груза в вагоне, т	Регулируется государством		Регулируется государством		Доходы РЖД от перевозки (грузный + порожний рейсы)	Средняя цена угля в порту назначения (июнь 2014 г.)	Доля доходов РЖД от перевозки тонны угля в конечной цене 1 тонны
						Регулируется государством	Регулируется государством	Регулируется государством	Регулируется государством			
Станция отправления	Станция назначения					Руб./ваг	Руб./т	Руб./ваг	Руб./т	Руб./т	Руб./т	%
Междуреченск	Находка-Вост.	Экспорт	Уголь кам. не поимен.	ПВ	69	43 638,0	632,4	32 012,2	463,9	75 650,2	2500,0	43,9%
Ерунаково	Находка-Вост.	Экспорт	Уголь кам. не поимен.	ПВ	69	51 420,8	745,2	28 259,0	409,6	79 679,8	2500,0	46,2%

*Все тарифы в таблице рассчитаны по состоянию на 01.06.2014 г.

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

валку в порту и различные другие расходы (см. рис. 6).

Как уже отмечено, 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.

Таким образом, перед регуляторами, устанавливающими тарифы, стоит сложная задача: повышать тариф опасно, т.к. это создаёт 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 её 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 пяти тысяч 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 инве-



стиций, хороший бизнес-климат и стабильность правовой системы.

Каким может быть решение проблемы конкурентоспособности российского угля в тарифной сфере?

Есть две альтернативы.

Можно продолжать сохранять перекрёстное 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 таких отраслей, как угольная, более предсказуемой. Но у этой модели есть и минус: высокодоходные грузы будут «вытесняться» с железнодорожного транспорта, что приведёт 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 г.) составили 538 млрд долларов или около 12 млрд долларов ежегодно. В последние годы эти субсидии существенно снижены [7], и всё же в подобном варианте грузоотправитель сам распоряжается полученной субсидией, что создает отсутствующие сегодня стимулы к модернизации угольной отрасли и повышению её экономической эффективности.

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

Ещё одна причина, почему открытое субсидирование грузоотправителя лучше, чем неявное (скрытое) субсидирование его расходов на перевозку через тарифную систему, заключается в том, что когда субсидирование происходит в явной форме, общественность, правительство и эксперты могут видеть его величину. А следовательно —

возможна корректная дискуссия об эффективности угольной отрасли и о том, что нужно делать для её повышения, а также о том, с каким уровнем субсидирования общество готово мириться, а какой уровень представляется неприемлемым и требуются отраслевые реформы. Без перевода существующего субсидирования из скрытой формы в открытую, явную подобная дискуссия лишена смысла хотя бы потому, что ни общество, ни эксперты, ни регуляторы не видят «цены вопроса», не видят того, во сколько обходится существующая неэффективность [8].

После того как скрытое перераспределение примет открытую форму, можно будет поставить следующий вопрос: а является ли вообще правильным подобное субсидирование, если расходы по поддержанию угольного экспорта несут все налогоплательщики, а прибыль от этого экспорта получает лишь одна отрасль. И стоит, может быть, рассматривать угольную отрасль (для начала хотя бы её «экспортную часть») как обычный бизнес, не требующий государственной поддержки и страхующий себя от перепадов мировых цен стандартными рыночными способами, без обращения к федеральному бюджету.

ЛИТЕРАТУРА

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 незавершённой либерализации. Монография. — М.: 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. Даёшь стране угля! // Эксперт. — 2013. — 14 октября.
6. Маркова В., Чурашев В. Путь угля // Эксперт-Сибирь. — 2013. — 03 июня.
7. Empty promises G20 subsidies to oil, gas and coal production. — London, 2015. 103 p.
8. Хусаинов Ф. И. Навстречу новому преysкуранту: как быть с углём? // «РЖД-Партнёр», 13.07.2016. [Электронный ресурс]: http://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/navstrechu-novomu-preyskurantu-kak-byt-s-ugliom/?sphrase_id=632. Доступ 14.09.2016. ●

Координаты авторов: **Хусаинов Ф. И.** — f-husainov@yandex.ru, **Ожерельева М. В.** — ozherelieva.m@gmail.com.

Статья поступила в редакцию 08.06.2016, актуализирована 14.09.2016, принята к публикации 19.09.2016.