

НЕФТЕПЕРЕВОЗКИ В «КОРИДОРЕ»: УРАВНЕНИЕ СО МНОГИМИ НЕИЗВЕСТНЫМИ



18 ДЕКАБРЯ 2012 ГОДА ВЫШЕЛ ПРИКАЗ ФСТ РОССИИ N398-Т/3 «ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ПРАВИЛ И УСЛОВИЙ ПРИМЕНЕНИЯ (УСТАНОВЛЕНИЯ, ИЗМЕНЕНИЯ) УРОВНЯ ТАРИФОВ НА УСЛУГИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА ПО ПЕРЕВОЗКЕ ГРУЗОВ В РАМКАХ ЦЕНОВЫХ ПРЕДЕЛОВ (МАКСИМАЛЬНОГО И МИНИМАЛЬНОГО УРОВНЕЙ)». ПРИКАЗ ВВОДИТ ДОПОЛНИТЕЛЬНУЮ ДИФФЕРЕНЦИАЦИЮ ЦЕН ПЕРЕВОЗОК В ЗАВИСИМОСТИ ОТ СТОИМОСТИ ГРУЗОВ, И ДЕЛАЕТ ВЕСЬ РЫНОК ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК НЕФТЕПРОДУКТОВ ВОЛАТИЛЬНЫМ И ТРУДНОПРЕДСКАЗУЕМЫМ.

В СВЯЗИ С ЭТИМ НА ДАННОМ РЫНКЕ ОЖИДАЮТСЯ СЕРЬЕЗНЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ, ВЕДЬ ВОЛАТИЛЬНОСТЬ ЦЕН АВТОМАТИЧЕСКИ СДЕЛАЕТ ИЗМЕНЧИВЫМИ ЦЕНЫ НА ПЕРЕВОЗКУ НЕФТЕПРОДУКТОВ. ПОМЕНЯЕТСЯ И ХАРАКТЕР ГРУЗОПЕРЕВОЗОК В ЭКСПОРТНЫХ НАПРАВЛЕНИЯХ, ПРЕЖДЕ ВСЕГО В МОРСКИЕ ПОРТЫ.

РЕШИТЬ ЭТО «УРАВНЕНИЕ СО МНОГИМИ НЕИЗВЕСТНЫМИ» МОЖНО БУДЕТ ЛИШЬ ПОСРЕДСТВОМ УСИЛЕНИЯ МОНИТОРИНГА И МОДЕЛИРОВАНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК, А ТАКЖЕ ТЩАТЕЛЬНОГО ПРОГНОЗА КОНКРЕТНЫХ ГРУЗОПОТОКОВ.

СОФЬЯ КАТКОВА, РУКОВОДИТЕЛЬ ПРОЕКТОВ ООО «МОРСКОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО И ТЕХНОЛОГИИ»

Идеи формирования железнодорожных тарифов уходят корнями в 1950 годы. Несмотря на то, что система социалистических отношений давно «канула в Лету», уступив место капитализму с рыночной экономикой, мы перешли в XXI век, однако по-прежнему продолжаем пользоваться тарифной системой, созданной в советский период. Ни одна другая система в постсоветской России не оказалась столь живучей. Но все же нужно признать, что и она постепенно трансформируется.

Изменения, которые вводит Приказ ФСТ России от 18.12.2012 г. N398-т/3 «Об утверждении правил и условий применения (установления, изменения) уровня тарифов на услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов в рамках ценовых пределов (максимального и минимального уровней)» (далее – Приказ), готовились в РЖД в течение нескольких лет. К примеру, многие идеи (условно их можно обозначить как идеи дерегулирования

тарифов или регулирования тарифов под возможности и эффективность самого железнодорожного производства как хозяйствующего субъекта) были озвучены еще в 2008 году тогда старшим вице-президентом, а ныне старшим советником президента ОАО «РЖД», доктором экономических наук Борисом Лапидусом¹.

Сегодня произошло то, что давно назревало в системе железнодорожных тарифов и в целом в РЖД как в системе хозяйствования. Государственные дотации в эту отрасль сократились настолько, что РЖД не в состоянии развивать инфраструктуру для обеспечения прирастающих объемов перевозок. Настал критический момент, когда нужно было решить вопрос адресных инвестиций в отрасль.

Изменения, вводимые приказом, поменяют многие сложившиеся на сегодняшний день пропорции и диспро-

порции между отраслями, которые активно используют железнодорожную инфраструктуру.

ОСНОВНЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ ТАРИФНОЙ СИСТЕМЫ

«Расслоение» тарифов было заложено в тарифной системе изначально при ее формировании, и на данный момент остаётся её стержнем. Например, перевозка тонны сжиженного углеводородного газа (СУГ) всегда была дороже перевозки тонны угля. Этот принцип сохранится, но с введением нового приказа ценовой разброс будет ещё шире, поскольку документ подразумевает дополнительную дифференциацию стоимости перевозки грузов в зависимости от их текущей цены на рынке.

Приказ подразумевает привязку стоимости перевозки к стоимости перевозимого груза, но ограниченную рамками ценового коридора от +13% до -13%. На наш взгляд, это полностью противоречит главному принципу здоровой транспортной

¹ Борис Лапидус: «Транспортный тариф – это санитар экономики», интервью в журнале «РЖД-Партнер» №10, май 2008 г.



системы – тарифы должны строиться на издержках с добавленной стоимостью за качество услуг.

Так или иначе, такая привязка дает «зеленый свет» дорогим и желанным грузам, к которым относятся продукты нефтепереработки и нефтехимии, контейнерные и автомобильные грузы. Учитывая рыночные механизмы формирования цен на нефтепродукты и их постоянные колебания, тарифы на их железнодорожные перевозки тоже станут очень нестабильными.

Почему нефтяные и нефтехимические грузы будут закрывать проблемные финансовые зоны РЖД? Это объясняется ролью нефтяных грузов в общем объеме выручки от перевозок РЖД (см. рис. 1. Финансовые показатели ОАО «РЖД» по операционной деятельности).

Нефтепродукты и нефтехимия в настоящее время являются основным источником доходов, при том что на них приходится лишь четверть объема в суммарном объеме погрузки РЖД.

Дополнительно приказ разрешает вводить повышение (опять же в рамках установленного коридора) при повышении цены топливной составляющей для железнодорожных локо-

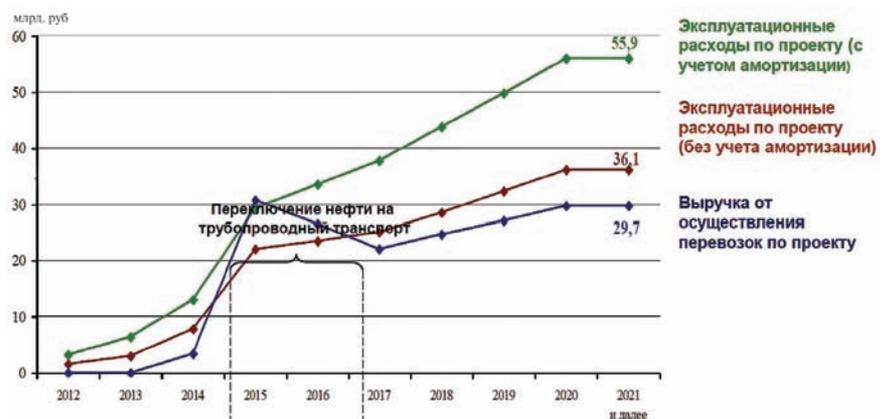
мотивов. Следует ожидать, из-за почти формульной топливной составляющей в цене железнодорожного тарифа на перевозку с большой вероятностью поднимутся цены на нефтепродукты на внутреннем российском рынке. Получается «замкнутый круг».

А МОЖЕТ, ЭТО ХОРОШО?

У приказа есть и прогрессивная сторона. В нем определяются и регламентируются отношения с будущими инвесторами, желающими участвовать

в процессе развития инфраструктуры железных дорог. По принципу работы других естественных монополий на ограничивающих участках, которые предполагается развивать за счет привлеченных источников или гарантий объемов, будут вводиться повышенные временные инвестиционные тарифы. Предположительно это будут следующие «географические» или «точечные» надбавки:

– надбавка за популярное направление; >>



ФИНАНСОВЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ ОАО «РЖД» ПО ОПЕРАЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ
ИСТОЧНИК: ИЭРТ



— надбавка за возможность вывоза с дороги отправления.

На практике это означает, что в случае старта таких процессов (момент их еще не определен) при формировании стоимости перевозки будет учитываться то, в какой именно части страны перевозится груз.

Например, на Свердловской или Кемеровской железной дороге тарифы могут стать выше за счет инвестиционной надбавки за вывоз с грузообразующих дорог. С большой вероятностью подорожают популярные направления в морские порты,

которыми пользуются экспортеры (впрочем, если дороги в результате увеличат пропускную способность, то результат этих изменений можно будет считать суперпозитивным). Даже если эти инвестиционные повышения носят временный характер, то для «грузоотправителей - неинвесторов» они могут оказаться критичными. Однако в случае с инвестиционными тарифами с высокой долей вероятности можно прогнозировать последствия на конкретных срезах грузопотока.

Давайте посмотрим, кто выигрывает от инвестиционных решений и

расширки ограничений на железнодорожной инфраструктуре. Еще раз хочу заметить, что инвестиционные повышения тарифов на направлениях являются временным повышением, период которого, видимо, будет определяться экономикой каждого отдельного проекта.

Для начала рассмотрим подходы к портам. Если грузоотправитель имеет собственный терминал на «ограниченном» направлении и пул инвесторов (в числе которых он может так же быть участником) привлеченным финансированием «расширяет» проблемные участки РЖД, то, конечно, он выигрывает и в перспективе получает стабильный и регулярный проезд к собственному терминалу. Своим участием или опосредованно он гарантирует долгосрочную загрузку этого железнодорожного участка.

В целом это положительные результаты. Но вот остальные пользователи этого направления, проанализировав временное повышение тарифа к данному порту, могут сделать выбор в пользу порта-конкурента. Таким образом, морской порт может и выиграть, и проиграть одновременно — получить гарантированный объем и лишиться части грузопотока.

Что касается РЖД, то они добьются перераспределения транспортных потоков. В частности, начнутся адресные инвестиции на трудных участках, и заторы постепенно исчезнут, популярные же направления с инвестиционной добавкой станут не такими популярными. Прибалтика с Украиной подрастут в объемах, а это означает, что объемы с российских портов перераспределятся на сухопутные границы, что для РЖД вполне благоприятно в силу развитости этих направлений. При этом надо отметить, что в финансовом плане РЖД не несут убытков от такого распределения.

Важно учитывать в этом случае и коммерческую политику терминалов в российских портах. Они должны выстраивать свои цены, ориентируясь на эту ситуацию. В конце концов, они также могут выступать инвесторами развития этого направления, если у них есть гарантия в объемах.

Теперь рассмотрим влияние на погрузочные дороги. При появлении инвестиционной составляющей в тарифе на дороге погрузки меньше места для маневра. Перспективные приращения в объемах производства ложатся «краеугольным камнем» в экономику инвестиционных решений по развитию инфраструктуры погрузочных дорог. Примером может служить соглашение РЖД и компании «Новатэк» по вы-

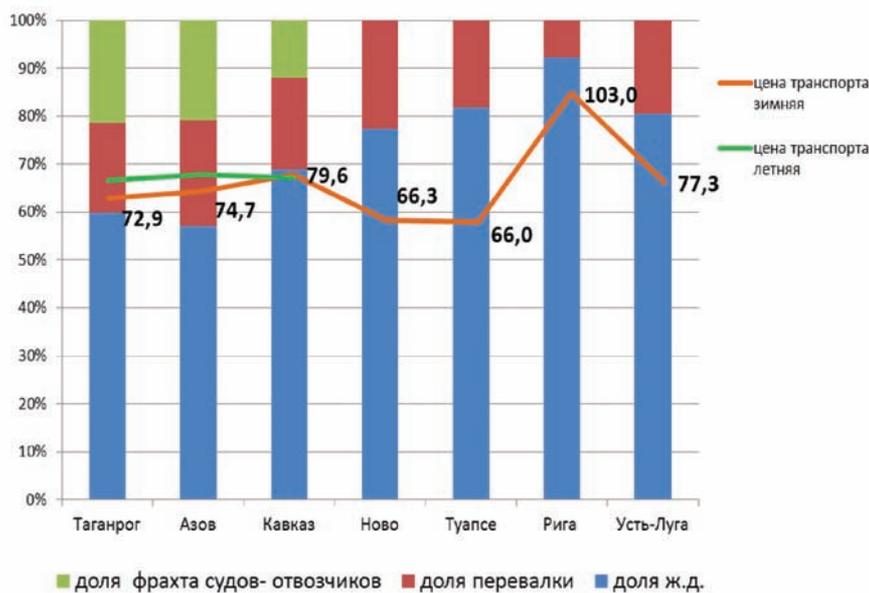


РИС. 2. РАСПРЕДЕЛЕНИЕ ДОЛИ КАЖДОГО ВИДА ТРАНСПОРТА ПРИ ПЕРЕВОЗКЕ НЕФТЕПРОДУКТОВ НА ЭКСПОРТ

возу приращенного объема газового конденсата со станции Лимбей Свердловской железной дороги, только перешедшее в типовую форму в рамках приказа.

Конечно, альтернативы РЖД в виде частной железной дороги всё равно нет, но есть альтернатива в виде реки и автодороги. Неоднократно анализируя формирование системы транспортных отношений, мы каждый раз неизбежно приходили к выводу, что базой для формирования тарифов при речных и автомобильных перевозках являлся «незыблемый» железнодорожный тариф. Он был стабильной «внутригодовой» точкой отсчёта для всех: от него формировали цены на свои перевозки речные и автомобильные перевозчики, а также морские терминалы – все они подтягивали свои цены до конкурентного железнодорожно-морского маршрута.

За последнее время конкуренция морских портов уже перешла из разряда «конкуренция с Прибалтикой» в конкуренцию «между российскими экспортными портами», однако ориентиром данной конкуренции служил всё тот же стабильный железнодорожный тариф. Его повышение долгие годы было прогнозируемым, предсказуемым и главное – равномерным для всех внутрироссийских направлений перевозок. На что будут теперь ориентироваться морские терминалы? Видимо, на себестоимость перевалки. И этот бизнес не будет уже таким маржинальным, как ранее.

УНИФИКАЦИЯ ТАРИФОВ ПЕРЕД ВТО

Как известно, процесс вступления в ВТО потребовал выравнивания железнодорожных тарифов по всем направлениям. До недавнего времени этот вопрос оставался нерешённым только с нефтяными грузами. Собственно, чтобы не потерять финансового равновесия перед этим шагом, и было решено поднять общий уровень тарифа путем привязки к ценам перевозимых грузов.

Но с введением приказа этот процесс не закончен, а, по сути, только начат. Сейчас произошло дерегулирование, одновременно произошла унификация тарифов в рамках Единого Экономического Пространства, а впереди – унификация тарифов перед ВТО. В частности, в отношении нефтяных грузов предстоит процесс болезненного и сложного выравнивания тарифов при доставке в российские и иностранные порты.

Механизмов этого процесса не так много, один из наиболее вероятных

выглядит следующим образом: поднять все внутренние «наливные» тарифы и тарифы в российские порты до уровня экспортных тарифов через сухопутные переходы.

В целом со вступлением России в ВТО для железных дорог грядет новая эра – произойдет переход от монопольного состояния к рыночному. В новом периоде рынок нагрет очень бурно, и все последствия этого пока довольно трудно представить. Но уже сегодня понятно, что появится много открытых ниш для входа европейских компаний на российский рынок железнодорожных услуг.

НЕОБХОДИМОСТЬ МОНИТОРИНГА И МОДЕЛИРОВАНИЯ

Решая проблемы финансовой состоятельности железнодорожной отрасли и ведя поиск решений по финансированию развития инфраструктуры железных дорог, выходят новые документы, регламентирующие отношения рынка перевозок и монопольного сектора. То, что эти документы и, в частности, рассматриваемый приказ, появляются – это, безусловно, плюс.

Следует также иметь в виду, что после вступления приказа в течение первых нескольких лет неизбежно возникнут и другие изменения, которые прописаны в нем как возможные отклонения в рамках ценовых коридоров. Может быть несколько разных изменений тарифов: например, в некоторые российские порты, на ограничивающих участках, в силу увеличения цены топлива и так далее. Это дополнительно усиливает изменчивость железнодорожных тарифов, которые корректнее называть уже просто ценами на железнодорожные перевозки.

Однако процедуры мониторинга результатов по отраслевым признакам, а не по показателям работы железных дорог, привязка конкретного результата изменений в тарифной системе к общим отраслевым или рыночным изменениям и вычленение реакции данного решения на конкретный груз остается для нас открытым вопросом. Как будут обрабатываться результаты таких вводных?

Пока на эти вопросы мы не получили ответов. Размеры ценовых коридоров, регламент принятия решений практически объяснены и определены рамками приказа. А как будут отслеживаться результаты этих введений – остается неясно. Неужели по факту? Или действительно РЖД будут «санитаром экономики» и постепенно изживут все ненужные и неэффектив-

ные грузопотоки, распределив их по принципу поиска точки баланса между ценовой состоятельностью груза и возможностями инфраструктуры? А социально значимые, но неэффективные грузы будут перевозиться за счет государства?

Видимо, лишь практика применения приказа покажет его реальное влияние на транспортную и другие отрасли, в текущих же условиях неопределенность очень высока. В том числе и потому, что ФСТ и ОАО «РЖД» продолжают работу над совершенствованием системы регулирования. В ближайшее время ОАО «РЖД» намерено опубликовать регламент, определяющий порядок и сроки пересмотра тарифных коэффициентов. Возможно, это сможет прояснить ситуацию для пользователей – тех, кто не задействован непосредственно в разработке новых законодательных инициатив, но ощутит на себе их влияние.

Одной из важных целей тарифной системы РЖД должно бы стать увеличение прозрачности и понятности тарифов для клиентов за счет снижения числа коэффициентов и поправок, упрощения тарифных калькуляторов. Но в настоящий момент мы столкнулись с новым витком усложнения этих расчетов. Теперь к ним необходимо добавлять еще процесс мониторинга всех введений согласно положениям приказа и их своевременности. А самое главное – необходимо делать прогноз с глубиной хотя бы один месяц.

Принципиально, чтобы прогноз был достоверным. Здесь проблема заключается в том, что каждый отраслевик видит только свой «шесток», а общей картины и проецирование вводимых изменений на все железнодорожные перевозки ни у кого нет, кроме собственно РЖД (да и то не факт).

Постоянно анализируя экспортные грузопотоки и проецируя их на морские порты, отслеживая загрузку портов и их технологическое наполнение, мы обеспокоены вариативностью (волатильностью), которая неизбежно возникнет в будущем распределении. Мы готовы вместе с грузовладельцами постигать эту картину путем моделирования и прогноза конкретных грузопотоков и их распределения на базе «нетбэков»². Результатами моделирования могут стать различные прогнозы и выработка рекомендаций для компаний по защите бизнеса от «тарифной атаки». ■

² Нетбэк (от англ. netback) – экспортная цена нефтепродукта за вычетом экспортной пошлины и стоимости транспортировки.