

*Ильин И.П.
директор Центра финансово-экономического моделирования
Институт развития транспортных систем
Россия, г. Москва
e-mail: iliin@irts.su*

КОСВЕННАЯ ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ ГРУЗОВЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК

***Аннотация:** В статье анализируются методы оценок эффективности грузовых железнодорожных перевозок. Автором рассматриваются вопросы определения эффекта, управленческого учета, формирования стоимости услуг ОАО «РЖД», эффективности грузовых железнодорожных перевозок, деятельности транспортных организации.*

***Ключевые слова:** эффективность, себестоимость, операторские компании, тарифы, реформа, эффект масштаба, грузовые вагоны.*

*Ilyin I.P.
Director of the Center for Financial and Economic Modeling
Institute for the Development of Transport Systems
Russia, Moscow*

INDIRECT EVALUATION OF THE EFFICIENCY OF FREIGHT BY RAILWAY TRANSPORTATION

***Abstract:** The article analyzes methods for assessing the efficiency of freight rail transportation. The author examines the issues of determining the effect, management accounting, the formation of the cost of services of JSC "Russian Railways", the efficiency of freight rail transportation, the activities of transport organizations.*

***Key words:** efficiency, cost, operator companies, tariffs, reform, economies of scale, freight cars.*

Косвенные методы оценок эффективности грузовых железнодорожных перевозок позволяют проводить достаточно объективный анализ результативности монопольного и конкурентного сектора железнодорожного транспорта. Себестоимость вагонной составляющей снижается в меньшей степени по сравнению с интегрированной (инфраструктурной и локомотивной) компонентой совокупной стоимости перевозок. Доля вагонной составляющей в условиях конкуренции превышает дореформенный уровень в среднем на 3-5%.

Определение эффекта

В общем виде под эффектом понимается достигаемый результат в его материальном, денежном, социальном (социальный эффект) выражении.

Экономическая эффективность является показателем, который определяется отношением экономического эффекта к затратам на данный эффект. Формула экономической эффективности выглядит следующим образом:

$$EE = \frac{\text{Экономический эффект (Результат)}}{\text{Затраты}} \times 100\%$$

Таким образом, эффективность определяет степень выгоды.

В части, касающейся расходной компоненты эффекта, непосредственными показателями операционной эффективности являются, прежде всего, следующие показатели в динамике:

- себестоимость (интегральный показатель);
- производительность труда (эффекты по элементу затрат на оплату труда и отчислениям на социальные нужды);
- энергоэффективность (эффекты по элементам затрат на электроэнергию и топливо);
- экономия материалов и прочих материальных затрат, определяемых эффективностью работы сторонних организаций, в том числе работ по аутсорсингу;
- интенсивность использования основных фондов (эффекты по элементам затрат «амортизация» и «прочие затраты» в части арендных и лизинговых платежей, которые выражаются в виде таких индикаторов, как производительность подвижного состава и интенсивность использования железнодорожной сети);
- изменения налоговой нагрузки и др.

Операционная эффективность управления доходностью напрямую зависит от системы государственного регулирования тарифов, маркетинга и тарифной политики хозяйствующего субъекта.

Сравнительный ретроспективный анализ финансово-хозяйственной деятельности различных компаний, структуры доходов, доходной ставки, расходов и себестоимости позволяет определить косвенные показатели эффективности работы конкретного предприятия.

Управленческий учет

Управленческий учет – объективная основа ценообразования и результат компромисса по вопросам распределения доходов и расходов между видами деятельности, продукции (услуг).

Экономическая теория и практика решения вопроса распределения затрат выработала несколько принципиально отличных друг от друга методов управленческого учета.

Следует отметить, что применение того или иного метода не изменяет общую величину затрат хозяйствующего субъекта, но существенно влияет на размер расходов по каждому конкретному виду деятельности (услуге, продукции). Соответственно выбранному методу формируется расходная база для процесса ценообразования, а в итоге – определения операционной эффективности исходя из соотношения расходов и доходов.

Управленческий учет ОАО «РЖД» определяется и устанавливается государством на основе метода функционально-стоимостного анализа.

Организация и порядок ведения управленческого учета доходов и расходов субъектами естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок постоянно совершенствуется. Достаточно отметить следующие приказы Минтранса России по данному вопросу: от 17 августа 2007 г. № 124; от 31 декабря 2010 г. № 311; от 26 декабря 2011 г. № 330; от 12 августа 2014 г. № 225; от 23 октября 2018 г. № 373.

Порядок раздельного учета:

- полностью автоматизирован (минимальное влияние человеческого фактора);
- прозрачен и максимально детализирован (позволяет проследить путь возникновения затрат до уровня первичных документов);

- достоверен (основан на данных бухгалтерского учета, полное совпадение с данными бухгалтерского учета);

- проверяем (данные раздельного учета ежегодно анализируются крупнейшими международными аудиторскими компаниями).

Ведение раздельного учета осуществляется на основании данных бухгалтерского, оперативно-технического и статистического учета.

Раздельный учет ведется по следующим видам деятельности:

- 1) грузовые перевозки;
- 2) предоставление услуг инфраструктуры;
- 3) предоставление услуг локомотивной тяги;
- 4) пассажирские перевозки в дальнем следовании;
- 5) пассажирские перевозки в пригородном сообщении;
- 6) ремонт железнодорожного подвижного состава;
- 7) строительство объектов инфраструктуры;
- 8) научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы;
- 9) предоставление услуг социальной сферы;
- 10) прочие виды деятельности.

Система распределения расходов между видами деятельности является одним из самых сложных элементов управленческого учета и основана на комплексе критериев, правил и алгоритмов распределения с использованием широкого спектра измерителей и большого объема данных статистической отчетности. Так, например, большая часть расходов хозяйства пути распределяется между видами перевозок в соответствии с измерителем «тонно-км брутто», автоматики и телемеханики – «вагоно-км» и «поездо-км».

Таблица 1

Структура расходов на грузовые перевозки ОАО «РЖД» в 2016 г. в разрезе отраслевых хозяйств

Наименование	Доля в %
--------------	----------

Пассажирское хозяйство	0,0
Хозяйство грузовой и коммерческой работы	2,9
Хозяйство перевозок	6,5
Локомотивное хозяйство	37,6
Вагонное хозяйство	3,6
Хозяйство пути	28,7
Хозяйство гражданских сооружений, водоснабжения и водоотведения	2,2
Хозяйство автоматики и телемеханики	5,0
Хозяйство связи	3,0
Хозяйство корпоративной информатизации	0,9
Хозяйство электрификации и электроснабжения	6,2
Работы и услуги иностранных железных дорог	0,3
Отделения железных дорог	0,0
Управления железных дорог	0,0
Промышленные предприятия	0,0
Хозяйство инфраструктуры прочих владельцев	0,0
Прочие подразделения	1,7
Без детализации по хозяйствам	1,3

Как видно из табл. 1, помимо локомотивного хозяйства наиболее крупными расходами отличаются хозяйства пути, перевозок, электрификации и электроснабжения, автоматики и телемеханики, на долю которых приходится половина совокупных расходов на грузовые перевозки, а вместе с локомотивной тягой – 87,6%.

Принципиальные вопросы формирования стоимости услуг ОАО «РЖД»

Убыточность и банкротство ОАО «РЖД», учитывая его стратегическую значимость для страны, собственник крупнейших железнодорожных активов не

допустит. Исходя из этого императива возникает дилемма: либо нужно исключать из провозных платежей определенную часть расходов с дальнейшим их оформлением в виде сборов и плат, либо включить в тариф максимум затрат на перевозку. В общем виде это называется «финансовой сходимостью» тарифов при проектировании тарифных руководств.

Бесплодность регулярных дискуссий по поводу непрозрачности тарифов, выделения локомотивной составляющей и т.п. обусловлена глубинными различиями между ключевыми принципами тарификации (в том числе выбором единицы измерения – тонна груза или вагон в зависимости от дальности и других условий перевозок) и сложными закономерностями формирования себестоимости конкретных транспортных услуг.

Мечтой отдельных регулирующих органов, экспертов и потребителей является выделение локомотивной составляющей в тарифе. Принципиальная невозможность такого выделения в едином тарифе обусловлена разными долями расходов на начально-конечные и движущие операции в сфере тяги и остальных хозяйств, а также особенностями формирования стоимости интегральной услуги по перевозке и конкретных услуг тяги, предоставления услуг инфраструктуры, маневровых локомотивов, приема-сдачи груза и др.

В частности, затраты на содержание локомотивных бригад следует распределять между грузами в соответствии с измерителем «тонно-км нетто», расходы на электроэнергию и топливо – пропорционально измерителю «тонно-км брутто», поскольку расход топливно-энергетических затрат зависит от массы поезда, включая вес тары вагонов (в этом случае, при прочих равных условиях, в четырехкратном выигрыше станут угольщики и другие отправители грузов первого тарифного класса), расходы на техобслуживание и ремонт – согласно приведенному «вагоно-км» с учетом наличия разных грузов в одном вагоне (при прочих равных условиях – семикратный выигрыш грузов первого класса). Следовательно, для выделения локомотивной составляющей в едином тарифе потребуется искусная формула, содержащая в каждой из ставок по начально-конечным и движущим операциям как минимум два измерителя. При этом

все это необходимо будет формализовать в расчете на тонну нетто как единицу тарификации в прейскуранте.

Прямое отнесение затрат тяги на перевозку конкретного груза возможно лишь в случае формирования поезда, предназначенного для перевозки одного вида груза и для единственного отправителя. Но и в этом случае для расчета платежей потребуются несколько тарифных ставок (по аналогии с пригородным подвижным составом), причем ряд из них должен быть дифференцированным по типам локомотивов в соответствии с измерителями «бригадо-час», «1 секция в сутки», «км пробега», «тонно-км брутто». Каждая из этих ставок отражает расходы на содержание локомотивных бригад, техническое обслуживание и ремонт подвижного состава, амортизационные отчисления, расходы на топливо.

При этом затраты на электроэнергию на тягу поездов придется вычестить из инфраструктурного тарифа и рассчитывать соответствующую ставку с учетом потерь в электрических сетях хозяйства электрификации и электроснабжения. Это, в свою очередь, приведет к необходимости к введению инфраструктурных тарифов на электрифицированных и не электрифицированных участках, поскольку экономически необоснованно и несправедливо на участках с тепловозной тягой взимать и плату за услуги хозяйства электрификации и электроснабжения, и топливный сбор.

Неизбежная дифференциация тарифов на услуги тяги по конкретным типам локомотивов (в том числе для целей прозрачности расходов и ценообразования) приведет к выигрышу одних грузоотправителей и потерям других. Больше всего повезет тем отправителям, чей груз будет перевозиться самым энергоэффективным локомотивом с наиболее длительными межремонтными пробегами.

Не менее важными факторами являются конкретные условия эксплуатации конкретных локомотивов (вес поезда, участковая скорость, профиль пути и др.). Как и на автомобильном транспорте (например, КАМАЗ и Газель эффективны при определенном виде груза и объеме партии) тяговый железнодорожный подвижной состав отличается широким спектром технических параметров, что

обуславливает определенный диапазон конечной стоимости услуг локомотивной тяги.

По мере осознания несправедливости локомотивных тарифов (прежде всего в силу фактора случайности назначения тех или иных локомотивов с различным уровнем экономичности для конкретных отправок грузов) будут нарастать и подозрения по поводу предвзятости владельца тяги при распределении локомотивных мощностей. Повысив уровень прозрачности расходов и тарифов, регулятор будет вынужден рассмотреть вопрос об усреднении ставок локомотивных тарифов. В результате благие намерения по вопросам транспарентности и потраченные усилия станут никому не нужными.

В целях повышения прозрачности тарифов ОАО «РЖД» в отдельные ставки можно вывести расходы вагонного хозяйства, хозяйства грузовой и коммерческой работы, хозяйства перевозок и др.

В части, касающейся осмотрщиков вагонов, приемосдатчиков и услуг маневровой тяги в семикратном выигрыше окажутся грузы первого тарифного класса, поскольку значительный объем перевозок формируется грузовладельцами самостоятельно, осуществляется прямыми отправительскими маршрутами и при перевозке 70 т угля в одном вагоне обходчик осмотрит один вагон, а при перевозке 70 т грузов третьего тарифного класса в 7 вагонах трудозатраты вагонников возрастут в 7 раз.

Следуя лозунгам пролетарских вождей «если революция – то мировая, если коллективизация – то сплошная, если бороться с врагами народа – то под корень», можно пойти и дальше, декомпозировав, например, расходы путевого хозяйства и ввести отдельные тарифы на текущие и капитальные виды ремонта пути, содержание искусственных сооружений и защитных лесонасаждений и др.

Но нужно ли все это клиентам ОАО «РЖД» с точки зрения прогнозируемости транспортных расходов и среднесрочного планирования своей финансово-хозяйственной деятельности?

Удовлетворить любопытство отдельных интересантов в ущерб многочисленной армии потребителей транспортных услуг можно, однако с

практической точки зрения действующий прейскурант более предпочтителен. Расширение перечня тарифных ставок по отдельным видам работ/услуг, повышающих прозрачность тарифов, не упрощает прейскурант на услуги остальных инфраструктурных хозяйств ОАО «РЖД» с присущей ему проблемой дифференциации тарифов.

Квалифицированный специалист в области ценообразования по опыту знает, что чем больше изменяющихся параметров в его арсенале (ставок, показателей, измерителей и др.), тем легче обосновать любое тарифное решение. Множественность тарифов на основе декомпозиции расходов задачу повышения экономической обоснованности тарифов, как одну из главных задач государственного регулирования, не решит.

Главный вывод заключается в том, что никакой многотомный прейскурант, даже аналогичный полному собранию сочинений Карла Маркса, не способен в полной мере тарифицировать всевозможные хозяйственные операции и технологические процессы с учетом номенклатуры перевозимых грузов. Учитывая неизбежную дифференциацию тарифов со скидками до 50% подобное тарифное руководство теряет свою актуальность. В условиях острой конкуренции с автомобильным транспортом для 90% товарных позиций номенклатуры грузов данное тарифное руководство является еще и бесполезным, и в повестке регулятора давно уже должен стоять вопрос о дерегулировании тарифов на перевозку грузов 3 и отчасти 2 класса.

Алгоритм косвенной оценки эффективности грузовых железнодорожных перевозок

Один из косвенных методов оценки эффективности грузовых железнодорожных перевозок основан на сравнительном анализе динамики расходов и выручки железнодорожных компаний и заключается в мониторинге доли вагонной составляющей в доходной ставке и себестоимости грузовых перевозок, осуществляемых с использованием услуг инфраструктуры, тяги и вагонного парка.

Согласно отчетности ф. 6-жел за 2004 г. расходы вагонного хозяйства ОАО «РЖД» (включая общепроизводственные и общехозяйственные расходы) составили 58,7 млрд руб., совокупные расходы на грузовые перевозки – 426,4 млрд руб., доля вагонной составляющей в расходах – 13,8%.

При этом инфраструктурная составляющая затрат вагонного хозяйства в размере 5,1 млрд руб. представлена статьей 2015 «Техническое обслуживание грузовых вагонов на станциях» Номенклатуры расходов основных видов хозяйственной деятельности железнодорожного транспорта, утвержденной приказом МПС России № 68 от 29.09.2003. Следует отметить, что инфраструктурная составляющая затрат присутствует и в расходах локомотивного хозяйства (работа на маневрах и в хозяйственном движении, техническое обслуживание и ремонт маневровых локомотивов, содержание зданий и др.).

Незначительная часть расходов вагонной составляющей (в основном это амортизация и ремонт контейнеров) отражалась в составе расходов хозяйства грузовой и коммерческой работы, их доля в совокупных расходах на грузовые перевозки не превышала 0,2%. В результате корректировки путем вычитания расходов инфраструктурного характера доля вагонной составляющей в себестоимости грузовых перевозок снизится до 12,6%.

Расходы отделений и управлений железных дорог, а также центрального аппарата ОАО «РЖД» и его прочих функциональных филиалов в ф.6-жел были выделены в виде отдельных хозяйств. При расчетном коэффициенте начислений соответствующих расходов на вагонное хозяйство в размере 1,073 скорректированная доля вагонной составляющей в себестоимости грузовых перевозок составит 13,5%.

Рентабельность продаж в сфере грузовых перевозок ОАО «РЖД» в 2004 г. составила 19,5%. Совокупная доходная ставка по грузовым перевозкам в таком случае будет превышать себестоимость на те же 19,5%. В случае равномерного распределения прибыли (как источника инвестиций) между инфраструктурной, локомотивной и вагонной составляющей тарифа доля последней в совокупной

доходной ставке должна остаться на уровне 13,5%. Следует отметить, что высоким износом основных фондов отличалось не только вагонное, но и другие хозяйства ОАО «РЖД». Дефицит инвестиций во все сферы деятельности МПС России стал одной из главных предпосылок структурной реформы отрасли. Кроме того, существовала проблема перекрестного субсидирования пассажирских перевозок за счет прибыли от грузовых.

Поэтому устоявшееся в обществе мнение о доле вагонной составляющей в тарифе в размере 15% может быть принято с учетом значительного дефицита вагонного парка и потребностей в субсидировании пассажирских перевозок за счет прибыли от грузовых.

Поскольку вопрос о доле вагонной составляющей в нашем случае имеет весьма важное значение, желательно получить иные косвенные подтверждения ее обоснованной величины. Достаточно большой интерес представляют собой укрупненные экспертные оценки вагонной составляющей расходов АО «ФПК». На вагонную составляющую в совокупных расходах на пассажирские перевозки (включая перевозку багажа) в среднем за последние пять лет пришлось 42,3% затрат (без учета платежей за инфраструктуру и тягу).

В структуре собственных расходов пассажирской компании доминируют расходы на оплату труда и отчисления на социальные нужды (более 50%). В сфере обслуживания пассажиров в поездах и продажи билетов в 2019 г. было занято более 40 тыс. чел., или 68,2% персонала компании. Без учета затрат на содержание данных категорий работников, не требующихся при грузовых перевозках, доля вагонной составляющей снижается до уровня 27,6%.

По оценкам Института проблем естественных монополий, фактическая средневзвешенная цена грузового вагона за 9 месяцев 2018 года превысила 2,7 млн рублей без НДС. Цена инновационной фитинговой платформы в 2019 г. приблизилась к уровню 4 млн руб. Согласно средствам массовой информации (РБК и др.) в марте 2019 г. АО «ФПК» планировала приобрести 30 тыс. полувагонов в 2019–2021 годах на сумму 84 млрд руб., т.е. по средней цене 2,8 млн руб./ваг.

В соответствии с требованиями антимонопольного органа информация о закупках АО «ФПК» является публичной. Согласно данным этой информации компания в 2019 г. закупила в феврале плацкартные вагоны по цене 46,1 млн руб., в декабре – 50,2, купейные вагоны – от 53,9 до 56,4 млн руб.

Доля амортизации в структуре расходов АО «ФПК» составляет 18%, большая часть которой приходится на пассажирские вагоны. Исходя из минимальной цены плацкартного вагона и достаточно высокой цены грузового вагона в размере 5 млн руб. корректировка амортизационных отчислений снижает долю вагонной составляющей в расходах как минимум до 20,8%.

Учитывая более высокую трудоемкость ремонта и техобслуживания пассажирских вагонов по сравнению с грузовыми, а также данные вагоноремонтных компаний и АО «ФПК» о персонале в сфере технического обслуживания и ремонта подвижного состава скорректированная величина вагонной составляющей снижается до уровня 17,4%.

Вычет расходов на осуществление прочих видов деятельности, экипировку пассажирских вагонов и сервисное обслуживание пассажиров снижает долю вагонной составляющей затрат до уровня 14-15%, что примерно соответствует аналогичному показателю в грузовых перевозках.

Косвенная оценка эффективности грузовых железнодорожных перевозок проводится исходя из следующих гипотез:

а) в случае, если в течение 3-х и более лет доля вагонной составляющей затрат в себестоимости грузовых перевозок превышает 14-15%, следует ставить вопрос об экономической неэффективности операторской деятельности. В случае подтверждения эффективного давления конкуренции на издержки операторского бизнеса указанное превышение доли вагонной составляющей в себестоимости следует рассматривать как потерю эффекта масштаба и синергии в результате реструктуризации вагонного комплекса МПС России (в качестве цены структурной реформы для конечных потребителей транспортных услуг). В противном случае необходимо проводить анализ издержек операторских компаний, в том числе по элементам затрат;

б) в случае, если в течение 3-х и более лет доля вагонной составляющей затрат в себестоимости грузовых перевозок менее 12-13%, следует ставить вопрос об экономической неэффективности ОАО «РЖД».

Сравнительный анализ деятельности транспортных организаций

Анализ бухгалтерской отчетности и годовых отчетов АО «ПГК», АО «ФГК», АО «НПК» и Globaltrans Investment PLC показывает, что на долю оперирования вагонным парком приходится 40-50% совокупных расходов и общей суммы выручки. Остальные расходы и доходы обусловлены платежами за грузенный и порожний пробеги (провозными платежами), оплатой услуг сторонних организаций (в том числе связанных с транспортно-экспедиционной деятельностью) и прочими видами деятельности, включая аренду подвижного состава.

Наиболее низкой долей затрат на персонал, включающих оплату труда и отчисления на социальные нужды, в размере 8-10% отличаются АО «ФГК» и АО «НПК». В течение последних трех лет доля трудозатрат АО «ПГК» и Globaltrans колебалась в пределах 15-20%.

В структуре вагонного парка преобладает универсальный подвижной состав, на долю которого в 2012-2019 гг. приходилось 68-78% вагонов АО «ПГК», 88-97% вагонного парка АО «ФГК», 87-94% вагонов АО «НПК» и 62-67% вагонного парка Globaltrans.

Численность вагонного парка АО «ПГК» снизилась к уровню 2012 г. на 46,7%, АО «ФГК» - на 20%. В условиях роста объемов перевозок наследство ОАО «РЖД» было не преумножено, а сокращено более чем на 30%. Отчасти это объясняется маниакальным стремлением регулятора повысить уровень конкуренции в целях дерегулирования вагонной составляющей тарифа. Вагонный парк Globaltrans увеличился на 14,2%.

Средняя дальность перевозок грузов в вагонах АО «ПГК» в 2019 г. составила 1656 км и снизилась к уровню 2012 г. на 15,9%, АО «ФГК» - 2158 км (+11,3%); Globaltrans – 1626 км (-1,1%).

Производительность грузового вагона характеризовалась достаточно высокой степенью волатильности и составляла 7-8 тыс. ткм/ваг./сут.

Таблица 2

Себестоимость грузовых перевозок, коп./10 т-км

Компания	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
	г.	г.	г.	г.	г.	г.	г.	г.
АО "ПГК"	0,7	01,2	02,6	0,2	05,6	20,1	44,0	51,6
АО "ФГК"	5,2	01,5	6,7	7,0	7,3	8,6	05,0	13,3
АО "ПГК" + АО "ФГК"	8,1	01,3	0,7	8,7	6,2	08,1	22,7	30,7
Globaltrans	6,0	04,6	35,6	07,4	6,8	6,5	19,2	21,6
Всего по трем компаниям	9,2	01,9	8,8	2,4	6,3	05,8	22,0	28,8
АО «НПК»	03,7	8,5	6,1	7,2	3,9	05,0	37,1	72,2
ОАО «РЖД»	57,8	67,9	56,0	93,5	95,5	00,1	13,0	19,0
Доля вагонной составляющей, %	4,7	7,9	7,8	5,8	6,3	7,5	9,2	9,9

При росте потребительских цен в 1,588 раза к уровню 2012 г. себестоимость АО «ПГК» увеличилась в 1,878 раза (табл. 2), АО «ФГК» – в 1,507, Globaltrans – в 1,415, ОАО «РЖД» – в 1,134 раза.

Среднегодовой темп роста себестоимости АО «ПГК» опережал инфляцию на 2,4% (формула себестоимости: «инфляция + 2,4%»). Себестоимость АО «ФГК» отставала от инфляции в среднем в год на 0,7% (формула себестоимости: «инфляция – 0,7%»). Себестоимость Globaltrans относительно инфляции

снижалась в среднем в год на 1,6% (формула себестоимости: «инфляция – 1,6%»), ОАО «РЖД» - на 4,7% (формула себестоимости: «инфляция – 4,7%»).

Результаты сравнительного анализа наглядно показывают более высокую эффективность деятельности государственной, вертикально-интегрированной в части инфраструктуры и тяги, компании.

Сложившиеся темпы изменения себестоимости операторских компаний и ОАО «РЖД» обусловили рост доли вагонной составляющей с 14,7% в 2012 г. до 19,9% в 2019 г. Следует отметить, что во исполнение постановления Правительства Российской Федерации от 20.12.2011 № 1051 в 2012 г. часть парка полувагонов ОАО «ФГК» была передана по договору привлечения в ОАО «РЖД», что во многом и обусловило самый низкий уровень вагонной составляющей за последние 8 лет.

Поскольку ОАО «РЖД» и операторские компании в одинаковой мере испытывали проблемы с завышением цен на потребляемые материальные ресурсы, включая топливно-энергетические, целесообразно провести сравнительный анализ динамики стоимости трудовых ресурсов и ее влияние на долю вагонной составляющей.

Численность персонала рассматриваемых операторских компаний за период с 2012 по 2019 гг. в целом снизилась на 12%. При инфляции 58,8% среднемесячная начисленная зарплата АО «ПГК» и АО «ФГК» возросла с 88,3 тыс. руб. в 2012 г. до 139,8 в 2019 г. (+58,3%), Globaltrans – со 155,4 до 194,1 тыс. руб. (+24,8%), ОАО «РЖД» (на перевозках) – с 36,1 до 59,5 тыс. руб. (+64,8%). Следует отметить определенную обоснованность более высокого уровня зарплат в операторских компаниях, кадровый состав которых включает преимущественно категорию управленцев и специалистов высокой квалификации. Большинство работников по техническому обслуживанию и ремонту подвижного состава, например, сосредоточено в специализированных вагоноремонтных компаниях Холдинга РЖД.

При инфраструктурной и локомотивной составляющей себестоимости в 2019 г. в размере 519,0 коп./10 т-км и 128,8 в части вагонной составляющей (табл.

2) полная себестоимость грузовых перевозок составит 647,8 коп./10 т-км. Учитывая долю затрат на персонал (оплату труда и отчисления на социальные нужды) в вагонной составляющей на уровне 15,5%, себестоимость операторских компаний в части трудовых ресурсов составляет 20,0 коп./10 т-км. В 2019 г. среднемесячная зарплата на перевозках ОАО «РЖД» в размере 59,5 тыс. руб. составляла 39% от уровня среднемесячной зарплаты указанных трех операторских компаний 152,6 тыс. руб.

В результате приведения стоимости рабочей силы операторских компаний к уровню ОАО «РЖД» себестоимость операторских компаний в части трудовых ресурсов снизится до уровня 7,7 коп./10 т-км (-61,4%), вагонная составляющая себестоимости – до 116,5 коп./10 т-км (-9,5%), полная себестоимость по всем составляющим – до 635,5 коп./10 т-км (-1,9%), доля вагонной составляющей – с 19,9% до 18,3%.

Согласно проведенным расчетам диспропорции в оплате труда транспортных организаций оказывают незначительное влияние на долю вагонной составляющей себестоимости грузовых перевозок, цена вопроса – 1,5%. Поэтому снижающийся эффект масштаба (как по численности вагонного парка, так и по осваиваемому грузообороту) в результате перехода от модели вертикально-интегрированной компании к модели специализации по видам бизнеса представляет собой главный фактор роста доли вагонной составляющей себестоимости.

Влияние возможных структурных сдвигов в значительной мере нивелируется тем, что одни и те же грузы, перевозимые в вагонах операторских компаний, зеркально отражают перемещение этих же грузов по инфраструктуре ОАО «РЖД». При этом структура вагонного парка исследуемых операторов существенных изменений не претерпела.

Поскольку производительность грузового вагона всех операторских компаний отличалась взлетами и падениями, фактор эффективности использования основных фондов мало повлиял на изменение стоимости услуг вагонного бизнеса.

Особый интерес представляет исследование корреляции между динамикой себестоимости и средней дальности перевозок. АО «ПГК» отличается и высоким темпом снижения дальности (минус 15,9%) и значительным ростом относительного показателя себестоимости (+2,4% к уровню инфляции). При росте дальности перевозок грузов в вагонах АО «ФГК» на 11,3% к уровню 2012 г. темп роста себестоимости отставал от инфляции на 0,7%. Средняя дальность перевозок Globaltrans снизилась на 1,1%, однако темп себестоимости отставал от инфляции на 1,6%.

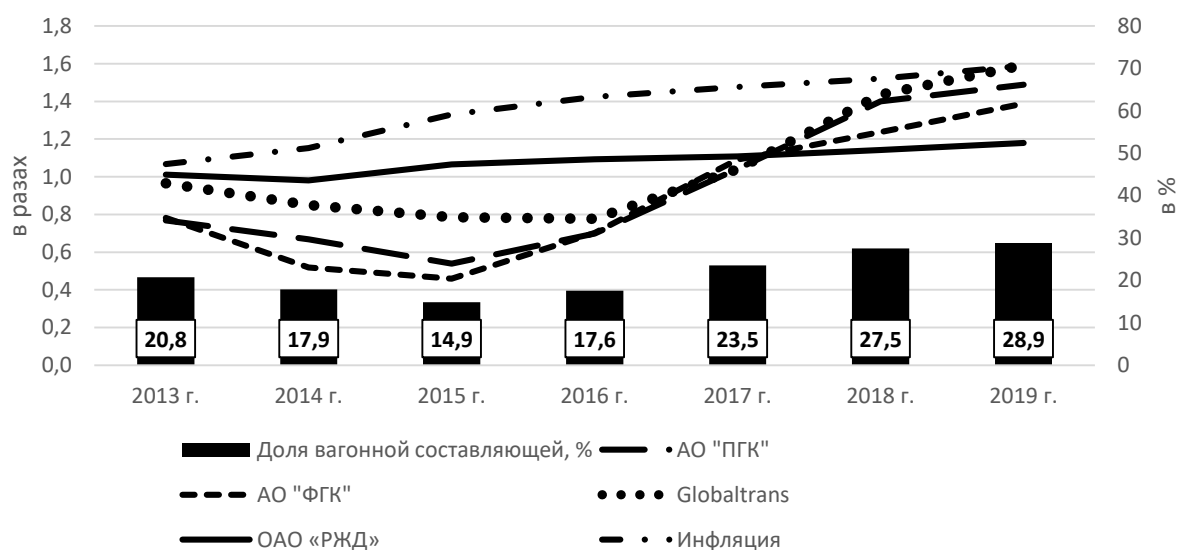


Рис. 1. Динамика доходной ставки и доли вагонной составляющей в тарифе

Не менее важным элементом сравнительного анализа является исследование выручки операторских компаний. При индексе инфляции 1,588 доходная ставка АО «ПГК» возросла к уровню 2012 г. в 1,488 раза, АО «ФГК» – в 1,388 раза, Globaltrans – в 1,592 раза, ОАО «РЖД» – в 1,179 раза, доля вагонной составляющей в тарифе – с 24,2% в 2012 г. до 28,9% в 2019 г. Как видно из рис. 1, темпы роста доходных ставок операторов за последние 3 года значительно сблизились друг с другом.

Среднегодовой темп роста доходной ставки АО «ПГК» отставал от темпа инфляции на 0,9%, АО «ФГК» – на 1,9%, ОАО «РЖД» – на 4,2%. Рост доходной ставки Globaltrans немного опережал темп роста потребительских цен. И в этом

случае государственная монополия, с точки зрения тарифного давления на потребителя, эффективнее частного бизнеса.

Значительный интерес представляет собой и динамика доходной ставки в 2014-2017 гг. (в связи со значительным снижением, доходившим до 50% к уровню 2012 г.) и динамика фактической платы за пользование подвижным составом операторских компаний (рис. 2). Ради справедливости следует отметить, что высокая средняя стоимость подвижного состава Globaltrans обусловлена значительной долей специализированного подвижного состава в вагонном парке компании, превышающей 30%.

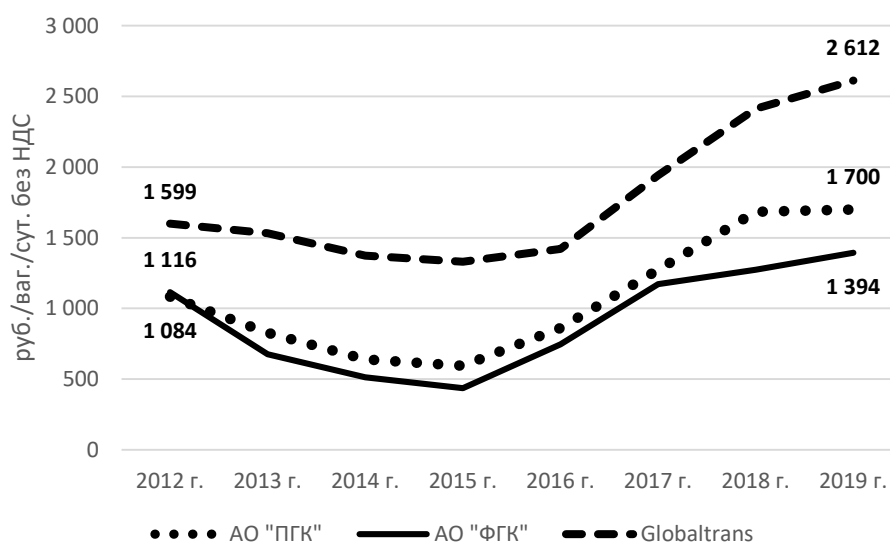


Рис. 2. Средняя стоимость вагона, предоставляемого клиентам, руб./ваг./сут. без НДС

Согласно учебникам и научным исследованиям, доля переменных затрат услуг инфраструктуры в грузовых перевозках составляет 27-29%, в целом по всем тарифным составляющим – более 45%, в части вагонной составляющей – свыше 50%. Не имея обязательств по содержанию и готовности инфраструктуры, в том числе для осуществления перевозок для государственных нужд (Минобороны, МВД, Росатом и др.) и социально-значимых пассажирских перевозок (включая пригородное сообщение), операторские компании имеют гораздо большие возможности маневрирования при управлении себестоимостью и доходностью вагонного бизнеса.

Рентабельность продаж в сфере грузовых перевозок ОАО «РЖД» в 2012 г. составила 6,6%, операторских компаний (с учетом очистки выручки и затрат от провозных платежей, расходов на транспортно-экспедиционные услуги и прочие виды деятельности) – от 45,2 до 56,7%. Высокий уровень операционной прибыли в базовом году обеспечил достаточно большую мощность инструментов маневрирования платой за пользование вагонами в среднесрочной перспективе, в том числе в период экономического спада вследствие санкций и прочих внешних факторов снижения деловой активности в стране.

Главный вывод заключается в том, что в условиях конкуренции в вагонном сегменте рынка транспортных услуг тарифная нагрузка на потребителя увеличилась на десятки миллиардов рублей. При этом собственник железнодорожной инфраструктуры ежегодно вносит в уставный капитал компании десятки миллиардов бюджетных средств. Такова цена структурной реформы железнодорожного транспорта для общества в целом. Поэтому не следует излишне возвеличивать, а тем более еще и обожествлять проведенную реформу вагонного хозяйства МПС России. За пользование вагонным парком заплатил потребитель, которому в принципе неважно, отдал он деньги ОАО «РЖД», операторам или в виде налогов государству, которое выделило субсидии ОАО «РЖД». Непреложным является факт значительных финансовых потерь конечного потребителя транспортных услуг в результате структурной реформы железнодорожного транспорта.