Журавлева Н.А.
директор Института прикладной экономики и бухгалтерского учета железнодорожного транспорта ПГУПС, г. Санкт-Петербург
Zhuravleva_NA@mail.ru

Ж*елезная дорога: тарифы, инфляция и безопасность*

Ф*инансово-экономическая безопасность транспортной инфраструктуры*

Аннотация

Статья посвящена новым подходам к обеспечению финансово-экономической безопасности транспортной инфраструктуры в условиях модернизации экономики. Рассматривается двуединая проблема снижения доли транспортных и жилищно-коммунальных услуг в цене продукции и семейных доходах при обеспечении рентабельности инфраструктурных компаний, достаточной для развития инфраструктуры.

Ключевые слова: финансово-экономическая безопасность, тарифное регулирование, инвестиции, инфляция, транспортная инфраструктура, затраты инфраструктурной составляющей

Финансово-экономическая безопасность инфраструктуры означает привлечение достаточных для ее устойчивого функционирования и развития инвестиций и их эффективное использование, а также стабильное финансирование текущих расходов при конкурентных ценах на инфраструктурный продукт.

Финансово-экономическая безопасность инфраструктуры представляет собой особую теоретическую и практическую проблему, поскольку инфраструктура отличается высокой капиталоемкостью, длительными сроками окупаемости вложений и высоким инвестиционным риском из-за неопределенности платежеспособного спроса на ее продукт. При этом многие отрасли инфраструктуры производят общественные нерыночные блага с ярко выраженным внешним эффектом, которые не приносят прибыли, а дают экологический, социальный или сопряженный (реализуемый в других видах деятельности) экономический эффект.

Финансово-экономическая безопасность инфраструктуры призвана решить двуединую проблему: снизить долю транспортных и жилищно-коммунальных услуг в цене продукции и семейных доходах и в то же время обеспечить рентабельность, достаточную для обеспечения безопасности инфраструктуры. До сих пор это реша-

ется в «коридоре» роста тарифов, уровня инфляции и инвестиционной составляющей в тарифе, что в целом не уменьшает стоимость инфраструктурной услуги в конечном продукте и не стимулирует ее инновационного обновления.

Влияние железнодорожного тарифа на инфляцию

Необходимо пересмотреть подход к регулированию тарифов. Задача делится на две части: влияние роста тарифа на инфляцию (формирование экономически обоснованных тарифов на перевозки с учетом потребностей в инвестиционных ресурсах) и определение экономически обоснованных затрат и нормативной прибыли инфраструктурных компаний, исходя из необходимого уровня доходности инвестированного капитала (ограничивается макроэкономическими условиями).

Если при расчете инфляции выделить тарифные факторы и экономические факторы, поскольку в тариф включены не все затраты, которые несет владелец груза, то есть инфляционная нагрузка не всегда формируется инфраструктурной компанией, то анализ обнаруживает, что наибольший рост тарифа приходится на стоимость угля (+3%), наименьший – на нефть и нефтепродукты (–13,8%). В целом, тарифная нагрузка на национальную экономику с 2003 г. по настоящее время с учетом инфляционной составляющей равна –1% (1).

Анализ зависимости роста тарифов на перевозку грузов и индекса инфляции показал, что инвестиции снижают инфляцию. Это обусловлено, в частности, увеличением средней скорости доставки всех грузов на 17 км в сутки, в том числе контейнерных перевозок на 23 км в сутки.

При оценке влияния железнодорожного тарифа на инфляцию следует учитывать два обстоятельства:

– насколько структура тарифа соответствует структуре видов деятельности,

– насколько уровень ставок соответствует реальным издержкам.

Изменение структуры тарифов

Доказательством несоответствия структуры тарифа видам деятельности является рентабельность 200–300% по одним видам (прямые отправительские маршруты при перевозке массовых грузов, перевозка нефтепродуктов, экспортных грузов через сухопутные погранпереходы, плата за пользование вагонами и пр.) и убыточность по другим (уголь). Поскольку ОАО «РЖД» находится в стадии активного реформирования, которое предполагает выделение отдельных видов деятельности в дочерние общества, вывод непрофильных активов и пр., данное несоответствие будет увеличиваться. Поэтому следует снять жесткое регулирование тарифов в конкурентных секторах рынка перевозок и регулировать тариф ОАО «РЖД» как перевозчика по тем видам деятельности, где оно является монополистом (учитывая этапы реформирования).

При этом развитие инфраструктуры должно быть заложено в грузовой железнодорожный тариф, то есть предлагается регулировать изменение инфраструктурной составляющей

…тарифная нагрузка на национальную экономику с 2003 г. по настоящее время с учетом инфляционной составляющей равна –1%

…следует снять жесткое регулирование тарифов в конкурентных секторах рынка перевозок и регулировать тариф ОАО «РЖД» как перевозчика по тем видам деятельности, где оно является монополистом

в тарифе в соответствии с потребностями экономики в целом и по транспортным коридорам, в частности. В инфраструктурных проектах, связанных с новым строительством, модернизацией и реконструкцией подъездных путей, должны предоставляться специальные тарифы, учитываемые в долгосрочных договорах с заинтересованными перевозчиками (или взаимных обязательств).

Либерализация тарифов, включая инфраструктурную часть, в конкурентных сегментах перевозочного рынка является центральным вопросом обеспечения ее развития, а, следовательно, безопасности. Тарифные ставки должны отражать долгосрочные тенденции развития инфраструктуры. Быть жестко регулируемыми в инфраструктурной составляющей социального значения и плавающими в конкурентных секторах деятельности. В этой связи на базе анализа максимально полного перечня услуг инфраструктуры с послеоперационным составом каждой из них следует определять стоимость операций и стоимость каждой услуги. Затраты инфраструктурной составляющей (укрупненная расчетная среднесетевая ставка) разделить на содержание путей стратегического и социального назначения, малодеятельных участков и т.д. и рыночные перевозки. Установить по ним регулируемые и плавающие ставки.

Финансирование развития железнодорожной инфраструктуры

Финансирование развития железнодорожной инфраструктуры и обеспечение ее безопасности определено в Федеральной целевой программе «Развитие транспортной системы России в 2010–2015 гг.»[1] (2). Согласно данному документу в 2010 году предусмотрено расходовать на эти цели 1746,1 млрд руб., в том числе: 69,4% средства Холдинга ОАО «РЖД», 6,8% из федерального бюджета, 4,0% из региональных бюджетов, 14,3% инвестиционная составляющая в тарифе и 5,5% – средства частных инвесторов. На март 2010 года подтверждены только средства ОАО «РЖД» и 2,8% из федерального бюджета. Это обеспечивает реализацию программы мене, чем на треть. С целью привлечения внешних инвестиций Минтрансом РФ разработан законопроект об инфраструктурных облигациях. Предполагается, что этот инструмент будет использоваться для привлечения финансирования крупных проектов. При гарантиях со стороны государства появится возможность сделать ставку привлечения довольно низкой – по сравнению с корпоративными заемщиками, в тоже

[1] Документ утвержден постановлением Правительства РФ от 05.12.2001 № 848 (действует с изменениями от 22.04.2010) – *прим. ред.*

время, обеспечив инвесторам приемлемую и, что самое важное, долгосрочную доходность.

В тоже время следует активнее рассматривать привлечение нового акционерного капитала и сделки по объединению железнодорожных операторов. Как отмечают финансовые аналитики, в конце 2009 года зафиксирован подъем на мировом и российском фондовом рынках стоимости транспортных и инфраструктурных компаний, что дает возможность для них привлечения нового капитала (3). Однако инвесторы предъявляют все более высокие требования к компаниям-заемщикам, в частности, к устойчивой структуре капитала и качества баланса, высокому потенциалу роста и стабильности денежных потоков, эффективной корпоративной структуре, понятной и прозрачной дивидендной политике. При этом важнейшую роль играет четко определенная роль государства и прозрачные правила определения тарифов. Однако привлекательной инвестиционной истории может быть не достаточно для успешного IPO, если при этом не обеспечивается необходимый размер сделки и ликвидность акций. На выходе из кризиса возможны серьезные сделки по слиянию и поглощению транспортных компаний, поскольку в условиях падения перевозок и резкого удешевления вагонов это может быть единственным способом повышения конкурентоспособности и эффективности бизнеса. Сделки по укрупнению компаний положительно скажутся на процессах привлечения капитала с финансовых рынков и, соответственно, на обеспечении безопасности и развитии инфраструктуры.

Литература

1. Стратегический анализ влияния экономической конъюнктуры на работу ОАО «РЖД» ???.

2. Федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы России (2010 – 2015). Министерство транспорта Российской Федерации. – М., 2008.

3. Материалы конференции: Morgan Stanley. Transport conference. – Moscow, 2010.

рп

Zhuravleva N.A.
Director, Institute of Applied Economics and Accounting of Railway Transport, Saint Petersburg State University of Communications, Saint Petersburg

Financial and Economic Security of Transport Infrastructure

Abstract

The article is devoted to new approaches to ensuring the financial and economic security of transport infrastructure in conditions of modernization of the economy. The author examines the dual problem of reducing the share of transport and public utilities in the price of the production and family incomes, while ensuring profitability of the infrastructure companies, sufficient for the development of the infrastructure.

Keywords: financial and economic security, tariff regulation, investments, inflation, transport infrastructure, costs of infrastructure component