

АКТУАЛИЗАЦИЯ ПРОБЛЕМЫ ВЛИЯНИЯ ИНФРАСТРУКТУРНОЙ СОСТАВЛЯЮЩЕЙ НА ФИНАНСОВЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ ОАО РЖД

*Лазарева О.Б., кандидат экономических наук, доцент,
Михеева Л.А., доцент,
Дальневосточный государственный университет путей сообщения*

Аннотация: настоящая статья посвящена проблеме влияния затрат, связанных с инфраструктурной составляющей, на себестоимость, тарифы, финансовые результаты ОАО РЖД. Для иллюстрации существующей ситуации в настоящей статье рассматриваются два вида транспорта: железнодорожный и автомобильный. В единой транспортной системе страны у каждого из них свое функциональное назначение, определяемое объективными особенностями, возможностями исполнения транспортных задач.

Одним из вопросов, предлагаемых для обсуждения в настоящей статье, является оценка выполненных объемов перевозок рассматриваемыми видами транспорта в сопоставлении с объективными техническими и технологическими особенностями, а также с существующими протоколами финансирования деятельности транспорта в части инфраструктурной составляющей. Для этих целей в экономической практике широко применяются стоимостные показатели фондоотдачи и фондоемкости перевозок, характеризующие соотношение объема перевозок в натуральном или стоимостном выражении и стоимости основных фондов сети дорог, а также показатель амортизационности перевозок, который позволяет учесть инфраструктурную составляющую в текущих расходах по содержанию сети дорог. Однако, в условиях действующей статистической отчетности и структуры отчетов о деятельности ОАО «РЖД», Росавтодор и прочих организационных структур необходимая информация для проведения сравнительного анализа отсутствует.

Особое внимание обращает на себя сложившаяся структура источников финансирования затрат на автомобильном и железнодорожном транспорте и механизм их включения в себестоимость перевозок. В данной статье оценивается степень дискриминации железнодорожного перевозчика по сравнению с автомобильным транспортом и влияние данного обстоятельства на техническое состояние инфраструктурной составляющей железнодорожного транспорта.

Ключевые слова: инфраструктурная составляющая, стоимость имущества, источники финансирования, себестоимость, цена, тарифы, затраты на содержание, строительство, реконструкцию, внебюджетные источники финансирования, расходы федерального бюджета, инвестиции, стратегия ОАО РЖД, инфляция

Транспортная инфраструктура составляет основу транспортного комплекса и представляет собой реальную транспортную сеть, исполняющую перевозки грузов и пассажиров, а также организационную структуру, обеспечивающую эффективное использование транспортных средств и устройств.

Эксплуатационная длина железных дорог – 85,3 тыс. км.

По данным Росавтодора общая протяженность федеральных трасс в Российской Федерации на начало 2018 г. составляет более 54,3 тыс. км. На начало 2018 года протяженность федеральных дорог составила 43,792 тыс. км, в том числе дороги первой категории 106,66 км, второй – 21 192,485 км, третьей – 16 994,538 км, четвертой – 4 629,768 км, пятой – 868,95 км. Протяженность сети автомобильных дорог регионального значения составляет 510,4 тыс. км. Протяженность автодорог, попадающих в сферу ответственности муниципальных органов управления по оперативным данным Росстата, оценивается в 944,6 км. Общая протя-

женность сети автомобильных дорог общего пользования федерального, регионального и местного значения Российской Федерации (то есть дорог, находящихся в государственной собственности) в новой классификации оценивается в 1529,4 км [1].

Грузооборот на железнодорожном транспорте в 2018 г. составил 2597,3 млрд. т-км, объем перевозок – 1 266,5 млн. тонн. при средней дальности перевозок – 1800 км.

Перевозки грузов и грузооборот автомобильного транспорта по итогам 2017 года составили 5 447 млн. т и 253,1 млрд. т-км, коммерческие перевозки грузов и коммерческий грузооборот – 1 604,8 млн. т и 133 млрд. т-км. На автомобильные дороги федерального значения приходится около 40% (106,3 млрд. т-км) [1].

Существенно различается по видам транспорта количество перевезенных тонн груза (интенсивность перевозок). На 1 км автомобильных дорог общего пользования приходится 3,56 млн. тонн грузов. Интенсивность грузовых перевозок на 1 км длины железнодорожных путей общего пользова-

ния – 28,8 млн. тонн, что превышает аналогичный показатель на автомобильном транспорте в 8,1 раза.

Несколько иное соотношение характерно для интенсивности перевозок по сравниваемым видам транспорта, рассчитанной по величине грузооборота в т-км. Так, на железнодорожном транспорте этот показатель составляет 30,44 млн., на автомобильном транспорте – 1,957 млн.. Объем перевозок на 1 км пути на железнодорожном транспорте превышает аналогичный показатель на автомобильном транспорте в 15,6 раз, что обусловлено различиями в дальности перевозок. При средней дальности грузовых перевозок железнодорожным транспортом – 1800 км. средняя дальность перевозки одной тонны груза автомобильным транспортом – всего, 47,1 км., в том числе, на коммерческой основе – 82,9 км.: предпринимателями (физическими лицами) – 332,8 км., организациями всех видов экономической деятельности (без субъектов малого предпринимательства) – 153,6 км [2].

Хотя показатели интенсивности перевозок, характеризующие отдачу сравниваемых видов транспорта в расчете на 1 км. пути, и имеют определенный интерес, в то же время, они недостаточны для оценки влияния инфраструктуры на стоимостные показатели деятельности автомобильного и железнодорожного транспорта. Для этих целей в экономической практике широко применяются стоимостные показатели фондоотдачи и фондоемкости перевозок, характеризующие соотношение объема перевозок в натуральном или стоимостном выражении и стоимости сети дорог, а также показатель амортизационности перевозок, который позволяет учесть инфраструктурную составляющую в текущих расходах по содержанию сети дорог. Однако, в условиях действующей статистической отчетности и структуры отчетов о деятельности ОАО «РЖД», Росавтодор и прочих организационных структур необходимая информация для проведения сравнительного анализа отсутствует.

Проблемам влияния инфраструктурной составляющей на себестоимость, тарифы, финансовые результаты транспорта исторически уделялось большое внимание ученых и практиков. В период преобладания государственной формы собственности над частной формой этим вопросом занимались не только отдельные ученые, но и целые коллективы научно исследовательских и проектных организаций Министерства путей сообщения и Министерства транспортного строительства, Института комплексных транспортных проблем (ИКТП), Гипротранстэи и др.

Материалы выполненных исследований, полученные выводы в современной экономической си-

туации следует рассматривать с учетом изменения организационно-правовой формы предприятий, особенностей межотраслевых взаимоотношений.

В рамках настоящей статьи рассматриваются проблемы, связанные с инфраструктурной составляющей в расходах на железнодорожные и автомобильные перевозки. Актуальность настоящего исследования подтверждается тем, что значительную часть порядка 45% [3] логистических затрат участников транспортного рынка составляют транспортные расходы.

Анализ структуры логистических затрат в развитых странах показывает, что наибольшую долю в них занимают затраты на управление запасами (20-40%), транспортные расходы (15-35%), расходы на административно- управленческие функции (9-14%) [3].

Доля транспортных расходов в структуре затрат грузоотправителей и в цене товара для грузополучателей являются пожалуй одним из основных факторов, наряду с качеством перевозки и скоростью доставки при выборе вида транспорта при перевозке массовых грузов. Рост доли транспортных расходов оказывает влияние на стоимость потребляемых материальных ресурсов, а также участвует в создании стоимости любых продуктов конечного потребления, влияя тем самым на конкурентоспособность продукции и зону ее сбыта. Кроме того, возрастают требования к экологичности транспорта. Отсюда стремление участников рынка транспортных услуг поддерживать приемлемую долю транспортной составляющей в цене конечной продукции при соблюдении жестких норм по экологии и безопасности.

С народнохозяйственной точки зрения транспортная емкость продукции конечного потребления является одним из важнейших факторов, влияющих на эффективность функционирования транспортного комплекса страны и должна учитываться при прогнозировании его развития.

В 2018 г. на федеральные автомобильные дороги было потрачено 382,1 млрд. рублей, в том числе на строительство и реконструкцию – 124,6 млрд. руб., на капитальный ремонт, текущий ремонт и содержание – 257,5 млрд. руб. [4].

В соответствии с докладом Минтранса РФ на основе данных, представленных Федеральным дорожным агентством (Росавтодор), Государственной компанией «Российские автомобильные дороги», и органами исполнительной власти 85 субъектов России средняя стоимость строительства автомобильных дорог общего пользования Российской Федерации 1 км 1 полосы движения составляет 18,8 млн. рублей, реконструкции – 29,6 млн. рублей, капитального

ремонта – 15,9 млн. рублей, ремонта – 7,5 млн. рублей [5].

В соответствии с Нормативами денежных затрат на содержание и ремонт автомобильных дорог федерального значения [6] соотношение в средней стоимости отдельных видов работ автомобильных дорог федерального значения составляет: затраты на содержание – 1, затраты на текущий ремонт – 3,91, затраты на капитальный ремонт – 12,35. На автомобильные дороги федерального назначения в расчет на 1 км пути расходы на реконструкцию составили 11,84 млн. руб., на капитальный ремонт – 6,36 млн. руб.

В 2017 г. на железнодорожном транспорте затраты на капитальный ремонт и реконструкцию составили 84,3 млрд. руб., в том числе на объекты путевого хозяйства – 42,8 млрд. руб. (50,8%). При общем объеме работ по реконструкции верхнего строения пути по инвестиционной программе ОАО «РЖД» 2553,5 км., капитальному ремонту 3181,8 км. за счет операционных затрат суммарные затраты на реконструкцию и капитальные виды ремонта верхнего строения пути на 1 км составили – 7,46 млн. руб. [7]. В расчете на 1 км. эксплуатационной длины сети дорог стоимость данных видов работ составляет более 500 тыс. рублей (42,8/85,3)

По данным внутриотраслевой отчетности ОАО «РЖД» прямые расходы по текущему содержанию верхнего строения пути составляют более 53,1 млрд. рублей, с учетом общехозяйственных расходов суммарные затраты отрасли на текущее содержание и текущий ремонт составляют более 68,2 млрд. рублей (800 тыс. рублей на 1 км. эксплуатационной длины сети).

По данным отчета ОАО «РЖД» инфраструктурная составляющая в расходах железнодорожного транспорта составляет порядка 65%, в том числе на долю путевого хозяйства приходится около 32%. В отличие от этого, структура себестоимости автомобильных перевозок не содержит подобных затрат. Данное обстоятельство находит свое отражение в тарифах на автомобильные и железнодорожные перевозки и работает, как фактор, формирующий конкурентные преимущества одного вида транспорта перед другим. В качестве отрицательного результата для железнодорожного транспорта можно отметить снижение объема перевозок темпами, превышающими показатели предшествующего периода и запланированные на перспективу. Объективным основанием для грузоотправителей при выборе вида транспорта являются действующие тарифы.

Рассматривая сложившуюся ситуацию, необходимо отметить, что строительство, реконструкция и модернизация основных средств на железно-

рожном транспорте осуществляется в основном за счет собственных средств (92,9%), в том числе на долю амортизационных отчислений приходится около 85%. Наиболее часто применяемыми на практике методами привлечения заемных средств являются кредитование, лизинг и выпуск облигаций. Расходы на капитальный и текущий ремонт, содержание инфраструктуры включаются в текущие расходы отрасли и находят отражение в себестоимости перевозок. Амортизация также учитывается в составе расходов железнодорожного транспорта, составляя 28 % общей их величины. Анализ структуры амортизационных отчислений по хозяйствам железнодорожного транспорта показывает, что основная доля амортизационных отчислений по перевозкам начисляется в путевом (34,9%),

На автомобильном транспорте затраты по содержанию дорожной инфраструктуры не имеют отношения к перевозчику. По расчетам Газпромбанка в структуре расходов по развитию автомобильной дорожной инфраструктуры расходы Федерального бюджета составляют 60%, 22% составляют субсидии государственной компании Росавтодор, 12% – прочие субсидии, а также средства ФНБ и внебюджетных источников.

Оценка состояния и перспектив развития инфраструктурного комплекса на сети железных дорог показала, что уровень износа железнодорожной инфраструктуры на начало 2020 года составляет порядка 84%, в части автоблокировки – 65%, уровень износа систем электроснабжения приблизился к 80%. Протяженность «узких» мест по сети железных дорог оценивается на уровне 19,2 тыс. км. Стратегия развития железнодорожного транспорта до 2030 года предусматривает в качестве основного источника финансирования собственные средства, которые составляют порядка 67%.

Существующая проблема поддержания устойчивого развития инфраструктуры железнодорожного транспорта имеет определенные области решения, включающие тарифную политику, государственную поддержку, оптимизацию операционных затрат, а также оптимальную структуру инвестиций.

Тарифная политика в рамках рассматриваемой проблемы предполагает формирование механизма тарифного регулирования, обеспечивающего гарантированную доходность на капитал, инвестируемый в инфраструктурные проекты.

Рассматривая в качестве области решения государственную поддержку, следует первоначально учитывать возможность поддержки компании через формирование обоснованных тарифов, а не через ежегодное субсидирование последствий регулирования. Кроме этого необходимо развивать

государственно-частное партнерство, сетевой контракт на эксплуатацию и развитие инфраструктуры ОАО РЖД. Цикл сетевого контракта инфраструктурного комплекса железнодорожного транспорта предусматривает, что на первом этапе Государство формирует требования к состоянию инфраструктурного комплекса. Далее следует этап, на котором владелец инфраструктуры оптимизирует технологию инфраструктурного комплекса, а затем обосновывает затраты на инфраструктурный комплекс. После этого Государство устанавливает уровень тарифов и размер сетевого контракта. На заключительном этапе владелец инфраструктуры обеспечивает выполнение сетевого контракта в соответствии с требованиями государства.

Включаемая в область решения проблемы оптимизация операционных затрат предполагает сокращение затрат, которое позволит высвободить свободные денежные потоки с направлением их на развитие инвестиционной деятельности компании. Завершает перечень инструментов решения проблемы формирование оптимальной структуры инвестиций. Данное направление решения проблемы предполагает классификацию инвестиционных проектов по источникам финансирования, а также ранжирование инвестиционных проектов.

Продолжая оценивать конкурентные преимущества одного вида транспорта перед другим по ценовому фактору, следует рассмотреть влияние на величину тарифа отмеченной выше особенности структуры себестоимости железнодорожных перевозок, включающей затраты на содержание

инфраструктуры, в отличие от автомобильных перевозок. Это обстоятельство проявляется в том, что на железнодорожном транспорте покрытие затрат инфраструктуры действующими тарифами составляет 100%, а на автомобильном, порядка 26% всех затрат.

Анализ темпов прироста тарифов железнодорожного и автомобильного транспорта подтверждает наличие дискриминационного влияния инфраструктурной составляющей на тарифы железнодорожных перевозок. В общем приросте тарифов значительную долю составляет прирост, обусловленный необходимостью покрытия расходов на выполнение капитального ремонта инфраструктуры (в 2017 году индексация составила 4% и дополнительная надбавка 2%).

Опираясь на результаты анализа, можно увидеть явные преимущества в финансировании развития инфраструктуры одного вида транспорта перед другим. Это приводит к тому, что автомобильные перевозки обеспечивают более высокую рентабельность, не связанную напрямую с эффективностью самих перевозок, усилиями перевозчика. В условиях преобладания государственной формы собственности данное обстоятельство можно было проигнорировать тем, что оценка проводилась по получаемому народнохозяйственному эффекту. В современных же условиях это существенно влияет на финансовые показатели ОАО РЖД, на структуру тарифа на перевозки, на эффективность реализации программ по поддержанию устойчивого развития инфраструктуры железнодорожного транспорта.

Литература

1. В 2018 году в России выросла протяженность... // РБК [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://www.gks.ru › free_doc › new_site › business › trans-sv (дата обращения: 01.03.2020)
2. Транспорт в России. 2018 // РБК [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://www.gks.ru › free_doc › doc_2018 › transp18 (дата обращения: 06.03.2020)
3. Логистические издержки, Классификация и анализ // РБК [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://studme.org/1061120714275/logistika/logisticheskie_izderzhki (дата обращения: 06.03.2020)
4. Росавтодор отчитался о своей работе в 2018 году // РБК [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://news.drom.ru/66212.html> (дата обращения: 09.03.2020)
5. Минтранс России посчитал стоимость строительства и ... // РБК [Электронный ресурс]. Режим доступа: investinfra.ru › novosti › mintrans-rossii-poschital-stoimost-stroitelstv (дата обращения: 09.03.2020)
6. Постановление Правительства РФ от 23.08.2007 N 539 (ред. от 14.07.2015) "О нормативах денежных затрат на содержание и ремонт автомобильных дорог федерального значения и правилах их расчета [Электронный ресурс] // Справочно-правовая система «Консультант Плюс» / Компания «Консультант Плюс». Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW70691
7. Отчетность компании – Инвесторам – РЖД // РБК [Электронный ресурс]. Режим доступа: ir.rzd.ru › static › public (дата обращения: 09.03.2020)

References

1. *V 2018 godu v Rossii vyrosla protjazhennost'...* RBK [Jelektronnyj resurs]. Rezhim dostupa: https://www.gks.ru › free_doc › new_site › business › trans-sv (data obrashhenija: 01.03.2020)
2. *Transport v Rossii. 2018.* RBK [Jelektronnyj resurs]. Rezhim dostupa: https://www.gks.ru › free_doc › doc_2018 › transp18 (data obrashhenija: 06.03.2020)
3. *Logisticheskie izderzhki, Klassifikacija i analiz.* RBK [Jelektronnyj resurs]. Rezhim dostupa: https://studme.org/1061120714275 /logistika /logisticheskie_izderzhki (data obrashhenija: 06.03.2020)
4. *Rosavtodor otchitalsja o svoej rabote v 2018 godu.* RBK [Jelektronnyj resurs]. Rezhim dostupa: <http://news.drom.ru/66212.html> (data obrashhenija: 09.03.2020)
5. *Mintrans Rossii poschital stoimost' stroitel'stva i ...* RBK [Jelektronnyj resurs]. Rezhim dostupa: investinfra.ru › novosti › mintrans-rossii-poschital-stoimost-stroitelstv (data obrashhenija: 09.03.2020)
6. *Postanovlenie Pravitel'stva RF ot 23.08.2007 N 539 (red. ot 14.07.2015) "O normativah denezhnyh zatrat na sodержanie i remont avtomobil'nyh dorog federal'nogo znachenija i pravilah ih rascheta* [Jelektronnyj resurs]. *Spravochno-pravovaja sistema «Konsul'tant Pljus». Kompanija «Konsul'tant Pljus». Rezhim dostupa: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW70691*
7. *Otchetnost' kompanii – Investoram – RZhD.* RBK [Jelektronnyj resurs]. Rezhim dostupa: ir.rzd.ru › static › public (data obrashhenija: 09.03.2020)

UPDATING THE PROBLEM OF THE IMPACT OF THE INFRASTRUCTURE COMPONENT ON THE FINANCIAL RESULTS OF RUSSIAN RAILWAYS

*Lazareva O.B., Candidate of Economic Sciences (Ph.D.), Associate Professor,
Mikheeva L.A., Associate Professor,
Far Eastern State University of Railway Engineering*

Abstract: this article investigates the impact of infrastructure-related costs on the cost price, tariffs, and financial bottom line of the JSC “Russian Railways”. To illustrate the current situation, this article considers two types of transport: railway and road. In a unified transportation system of any given country, each of the two has its own function, which is determined by their objective peculiarities and the ability to perform transportation tasks.

One of the issues put forward for discussion in this article is the analysis of the volumes of transportation delivered by the two modes of transport in comparison with their objective technical and technological features, as well as with the existing protocols for financing transportation activities in terms of the infrastructural component of transportation costs. For these purposes, it is common practice in economic analysis to use such cost indicators as return on assets and capital intensity of transportation, which demonstrate the ratio between the volume of transportation in both physical or monetary terms and the transportation network maintenance costs. The index of depreciation intensity of transportation is also used; it allows factoring the infrastructural component into the transportation network maintenance costs. However, in the currently used statistical reporting and the structure of reports on economic activities of JSC “Russian Railways”, Rosavtodor and other organizations, the necessary information to enable such a comparative analysis is not available.

What draws particular attention is the existing structure of sources of financing the costs incurred by the road and railway transport and the mechanism used to include these costs into the cost price of transportation. This article analyzes the degree to which the railway carrier is discriminated as compared with the road transport and the impact it produces on the technical conditions of the infrastructure of the railway transport.

Keywords: infrastructure component, property value, sources of financing, cost, price, tariffs, maintenance costs, construction, reconstruction, extra-budgetary sources of financing, federal budget expenditures, investments, strategy of Russian Railways, inflation