



# «МЫ НАМЕРЕНЫ СДЕЛАТЬ КАЧЕСТВЕННЫЙ ПРОРЫВ В ТАРИФНОЙ ПОЛИТИКЕ»

## ЦЕНОВАЯ ПОЛИТИКА КОМПАНИЙ, РАБОТАЮЩИХ НА РЫНКЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК, ЖЕСТКО ЗАРЕГУЛИРОВАНА. ФАКТИЧЕСКИ, СВОБОДА ДЕЙСТВИЙ ОАО РЖД ОГРАНИЧЕНА ДОПОЛНИТЕЛЬНЫМИ УСЛУГАМИ. У ЧАСТНЫХ ОПЕРАТОРОВ ВОЗМОЖНОСТЕЙ БОЛЬШЕ. КАК СИСТЕМА БУДЕТ РАЗВИВАТЬСЯ ДАЛЬШЕ, ВГ РАССКАЗАЛ ЗАМГЛАВЫ ФЕДЕРАЛЬНОЙ СЛУЖБЫ ПО ТАРИФАМ ВИТАЛИЙ ЕВДОКИМЕНКО.



**ВИТАЛИЙ ЕВДОКИМЕНКО.**  
ЗАМЕСТИТЕЛЬ  
РУКОВОДИТЕЛЯ  
ФЕДЕРАЛЬНОЙ СЛУЖБЫ  
ПО ТАРИФАМ

**BUSINESS GUIDE:** Насколько эффективно нынешняя тарифная система позволяет формироваться рынку железнодорожных перевозок? Адекватна ли вагонная составляющая в тарифе?

**ВИТАЛИЙ ЕВДОКИМЕНКО:** Сейчас вагонная составляющая в тарифе на перевозку грузов в среднем находится на уровне 15,4%. При этом она была выделена в виде фиксированного абсолютного значения, которое не зависит от класса и рода перевозимого груза. Это и создает равно выгодные условия для работы подвижного состава ОАО РЖД и частных операторов.

Но система и дальше адаптируется к рынку. Так, уровень износа полувагонов в среднем по эксплуатации составляет 22 года, по ОАО РЖД — 18,7 лет. При этом почти 30% полувагонов находятся за пределами срока эксплуатации. В этой связи с 1 января 2007 года совместно с Минтрансом и ОАО РЖД мы пошли на увеличение вагонной составляющей для бизнеса.

**ВГ:** Каким образом?

**В.Е.:** Через механизм дифференцированной индексации тарифов при перевозке грузов в полувагонах общего парка ОАО РЖД и собственных полувагонов. Тарифы на перевозку в полувагонах ОАО РЖД были проиндексированы на 10,9%, а тарифы на перевозку грузов в собственных полувагонах были проиндексированы в зависимости от класса перевозимого груза: для грузов первого класса на 3,7%, для второго — на 6,4%, для третьего — на 8,4%. За счет этого уровень вагонной составляющей для частного собственника был увеличен на 30%, и срок окупаемости инвестиций в полувагоны сократился с 12 до 8 лет. Это уже повлияло на инвестиционную активность в этом сегменте рынка. Сегодня бизнесом совместно с ОАО РЖД приобретаются все полувагоны, которые производятся в России, а также полувагоны с заводов Казахстана, Украины.

**ВГ:** Есть ли другие подобные примеры?

**В.Е.:** С 1 января 2005 года мы проводим дифференцированную индексацию тарифов на перевозку грузов по видам сообщения. В результате на сегодняшний день уровень изменения вагонной составляющей тарифов при перевозках через порты составляет более 60%. Индексация тарифов при перевозках через погранпереходы за этот же период — менее 40%. Таким образом, решая задачу выравнивая тарифов на перевозку между российскими портами и сухопутными пограничными переходами, мы одновременно увеличили уровень вагонной составляющей до 20%. И сегодня вагонная составляющая при перевозках в собственном подвижном составе определяется на основе рыночных принципов, на основе спроса и предложений рынка на этом сегменте.

**ФСТ РЕГУЛИРУЕТ ТАРИФЫ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ВО МНОГОМ С УЧЕТОМ ЭКОНОМИЧЕСКИХ ИНТЕРЕСОВ ОАО РЖД КАК ГОСМОНОПОЛИИ. ОДНАКО ВАГОННАЯ СОСТАВЛЯЮЩАЯ В ТАРИФЕ, ПРИНЦИПИАЛЬНО ВАЖНАЯ ДЛЯ ЧАСТНЫХ ИГРОКОВ РЫНКА, ТАКЖЕ ПОСТЕПЕННО УВЕЛИЧИВАЕТСЯ**



## АДМИНИСТРАТИВНЫЙ РЕСУРС

Этот подход обеспечил создание экономических условий для появления на рынке независимых собственников подвижного состава и, как следствие, повышения инвестиционной привлекательности этого сегмента деятельности. За данный период ежегодно привлекается до 15 млрд руб. частных инвестиций в производство нового подвижного состава. По закупке полувагонов в 2007 году бизнес впервые обогнал ОАО РЖД. Всего в прошлом году частным бизнесом было закуплено более 40 тыс. единиц подвижного состава. Это рекордная цифра.

**ВГ:** Независимые операторы полагают, что нужно увеличить тариф на перевозку грузов в специализированных вагонах, это будет стимулировать их приобретение частными компаниями. Согласны ли вы с этим?

**В.Е.:** Конечно, каждый субъект рынка заинтересован в повышении эффективности использования своего подвижного состава. Но чудес не бывает. Оно может быть осуществлено либо за счет увеличения совокупных транспортных затрат экономики, когда это повышение эффективности будет оплачивать грузоотправитель, либо должна пострадать инфраструктура железнодорожного транспорта общего пользования, недополучив средства на свое развитие и содержание. Альтернативы еще никто не придумал. С учетом специфики экономических связей внутри страны рост совокупных транспортных затрат повлияет на макроэкономические процессы, темпы инфляции и так далее, поэтому повышение эффективности работы частных операторов за счет уровня тарифов на перевозку вагонов общего парка неприемлемо с точки зрения макроэкономики.

С другой стороны, мы с вами не имеем права поставить инфраструктуру в такую ситуацию, при которой будет нарушено ее устойчивое функционирование и не будут созданы условия для развития. Нужно искать другие пути. При этом механизмы государственной поддержки частного бизнеса должны быть увязаны с механизмами, стимулирующими предприятия транспортного машиностроения, ведь когда мы увеличили вагонную составляющую в тарифе, допустим, на 30%, в течение месяца на 15% увеличатся закупочные цены на вагоны.

**ВГ:** Когда произойдет полное выравнивание экспортных тарифов между портами и погранпереходами? Ведь это одно из требований ВТО к России...

**В.Е.:** Неправильно связывать процесс унификации тарифов на перевозку грузов с проблемой вступления России в ВТО, это параллельные процессы. При рассмотрении данного вопроса в правительстве мы не ставили себе конкретные сроки. Дело в том, что наличие существующей дифференцированной системы тарифов по видам сообщения обуславливает снижение доходности компании ОАО РЖД и требует компенсации этих потерь. Эта негативная тенденция складывается из-за ежегодного изменения структуры грузопотока, инфляции и других процессов. Так, в 2005 году мы проиндексировали тарифы в среднем на 12,8%. Для того чтобы компенсировать негативное влияние на доходы РЖД, о котором я говорил, нужно было принять ре-

шение о дополнительной индексации тарифов в среднем в размере 4%. Действительно, наши партнеры по переговорному процессу о вступлении России в ВТО требуют решить проблему унификации тарифов. Но при этом Россия достаточно конструктивно и эффективно ведет переговоры со своими партнерами, и в итоге был согласован переходный период до 2010 года. Если же выровнять тарифы в следующем году, то нужно будет увеличить общесетевой тариф в среднем примерно еще на 2%. Поэтому нам важно оценить последствия перехода на единый порядок расчета тарифов: на темпы экономического развития в стране и конкурентоспособность отдельных отраслей на внутреннем и внешнем торговых рынках.

Но в отдельных сегментах это уже оказалось возможным. С 1 января 2006 года мы приняли решение об унификации тарифов на перевозки угля: тарифы определяются в соответствии со ставками и правилами второго раздела прейскуранта 10-01. Чтобы было понятно, это 28% в объемах перевозок в целом по РЖД и примерно 32% в общем грузообороте страны. В 2007 году мы пошли на унификацию тарифов на перевозку кокса, сланцев, руд и концентратов цветных металлов и изделий из них, автомобилей и запасных частей. В этом году приняли решение об унификации тарифов на перевозку контейнеров. Таким образом, к моменту принятия окончательного решения у нас должно остаться всего около 40% всех видов тарифных преференций в отношении перевозок через российские морские порты.

**ВГ:** Как принимаются решения по исключительным тарифам?

**В.Е.:** Исключительные тарифные условия предусмотрены действующим законодательством, и определяются в соответствии с постановлением правительства № 787 от 15 декабря 2004 года. Инициатором этого процесса может быть любой субъект рынка — организации железнодорожного транспорта, федеральные и местные органы власти, общественные организации, сама ФСТ. В целях обоснованности необходимости установления исключительных тарифов требуется предоставление ТЭО, включающего предложения по компенсации потерь доходов, связанных с их предоставлением. Они устанавливаются в целях обеспечения конкурентоспособности поставок товаров на внутренние и внешние рынки, а также с учетом необходимости обеспечения конкурентоспособности самой российской транспортной системы. Объем перевозок грузов по исключительным тарифам составляет примерно 18% от общего объема перевозок, вопреки расхожему мнению о том, что их более половины. Из этих 18% примерно 10% занимает уголь, который, несмотря на унификацию тарифов, перевозится по исключительным тарифным условиям. Но объем преференций за последние пять лет снизился с 55 млрд руб. до 11 млрд руб.

**ВГ:** Но эта практика сохранится?

**В.Е.:** В дальнейшем мы намерены сделать качественный прорыв в тарифной политике, применив принцип локализации тарифов. Сегодня тарифы у нас строятся на базе среднесетевой себестоимости перевозок, но мы думаем, что в

отдельных сегментах придется отходить от этого принципа. Тариф будет учитывать специфику и себестоимость перевозки грузов в определенных сегментах рынка. Это позволит решить задачи развития отдельных территорий и крупных инвестпроектов, связанных с развитием, модернизацией и строительством новых объектов железнодорожной инфраструктуры. При этом действующая единая сетевая система тарифов продолжит свое существование.

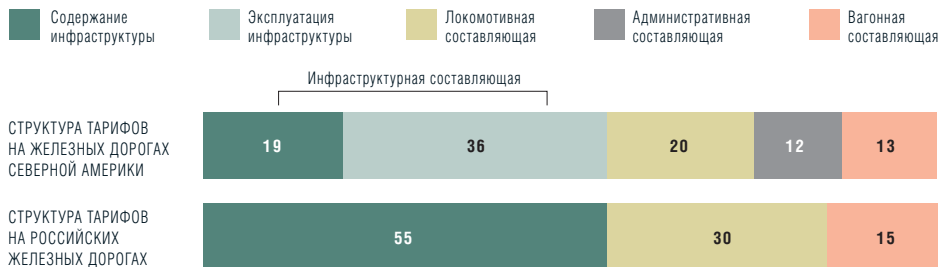
**ВГ:** Структурная реформа предусматривает выход локомотивной тяги в дерегулируемый сектор. Недавно Минтранс принял ряд документов, определяющих доступ частных локомотивов на инфраструктуру ОАО РЖД. Какие изменения должны произойти в тарифной политике?

**В.Е.:** Система тарифного регулирования еще далека от совершенства и ее часто критикуют, но по многим вопросам она опережает правовую основу для реализации программы структурной реформы на железнодорожном транспорте. Минтранс завершил на данном этапе формирование правовой основы для работы собственных поездных формирований на железных дорогах. А в системе тарифов, уже начиная с 2003 года, существует порядок тарификации перевозок грузов собственными поездными формированиями, который предусматривает использование грузоотправителями собственных вагонов и локомотивов. Сегодня для собственников локомотивов выделена тяговая составляющая в тарифе в среднем на уровне 30%. По электровазам она несколько меньше, по тепловозам несколько больше. В августе прошлого года приказом № 124 Минтрансом по согласованию с ФСТ утвержден и введен в действие с 1 января 2008 года порядок ведения раздельного учета доходов ОАО РЖД по видам деятельности и тарифным составляющим. Я думаю, что отработав первый год, можно будет говорить о донстройке этой системы на основе полученных данных, чтобы использовать собственные локомотивы было эффективно.

**ВГ:** Третий этап структурной реформы железных дорог должен завершиться к 2010 году. Что должно измениться в тарифной политике к этому моменту?

**В.Е.:** Для нас главное, чтобы соотношение различных составляющих в тарифе было обоснованным. К примеру, если сравнивать с действующей структурой тарифа в США, вагонная и локомотивная составляющая в России выше, а так называемая инфраструктурная составляющая одинакова — 55%. Но у них есть еще административная составляющая — 12%, она относится к расходам перевозчиков. У нас же независимых перевозчиков нет, ОАО РЖД является монополистом на рынке. Поэтому в отношении этой компании осуществляется госрегулирование и контроль. К 2010 году нам предстоит решить, будем мы разделять инфраструктуру и перевозочную деятельность, и если да, то какой комплекс работ и услуг будет отнесен к инфраструктуре, а что останется у перевозчика. И только после построения этой технологической модели рынка железнодорожных перевозок можно говорить об адекватном ее отражении в тарифах. ■

Интервью взял АЛЕКСЕЙ ЕКИМОВСКИЙ



СРАВНЕНИЕ СТРУКТУРЫ ТАРИФОВ РОССИЙСКИХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ И ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ США (%) ИСТОЧНИК: ФСТ.