

КЛАССНАЯ РАБОТА

ХОТЯ УЖЕ ЗАВЕРШАЕТСЯ ТРЕТИЙ ЭТАП РЕФОРМЫ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ, ОАО РЖД ОСТАЕТСЯ ОДИМ ИЗ ИНСТРУМЕНТОВ ГОСУДАРСТВА ПО ПОДДЕРЖКЕ ПРОМЫШЛЕННОСТИ — ЗА СЧЕТ ПОЛНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ТАРИФОВ. В МОНОПОЛИИ УВЕРЕНЫ, ЧТО МНОГИЕ ИЗ НИХ УЖЕ УСТАРЕЛИ И НЕ СООТВЕТСТВУЮТ РЕАЛИЯМ РЫНКА. ПОЭТОМУ ОАО РЖД ПРЕДЛАГАЕТ ИЗМЕНИТЬ ПОДХОДЫ К КЛАССИФИКАЦИИ ГРУЗОВ С УВЕЛИЧЕНИЕМ ТАРИФОВ, А НА ПЕРСПЕКТИВУ — ЗАДУМАТЬСЯ ОБ ИХ ДЕРЕГУЛИРОВАНИИ. АЛЕКСЕЙ ЕКИМОВСКИЙ

ТАРИФ ПО ОСЕНИ СЧИТАЮТ Начальник департамента маркетинга и тарифов ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) Вячеслав Петренко (см. интервью) очень любит цитировать слова одного из самых известных реформаторов конца XIX века Сергея Витте, который так говорил о железнодорожных тарифах: «Всякий товар должен платить за перевозку то, что он может заплатить». Иными словами, железнодорожный тариф должен быть максимально приближен к цене, формируемой на основе баланса спроса и предложения. Однако и сам Витте, и руководители российских железных дорог после него, да и во всем мире так или иначе регулировали тарифы на услуги железных дорог, чтобы получить или максимальную выгоду, или поддержать развитие промышленности в стране. В сегодняшней России прецедент 10–01 — главный документ железнодорожника — жестко определяет цены на услуги ОАО РЖД и является важным инструментом регулирования в руках государства.

ОАО РЖД, как коммерческая компания, должно прилагать усилия в первую очередь к увеличению прибыли. Но государство продолжает субсидировать другие отрасли промышленности за счет железнодорожного транспорта. Масштабы этих субсидий впечатляющие: по подсчетам РЖД, за последние пять лет железная дорога фактически подарила промышленным предприятиям порядка 180 млрд руб. (около \$7,2 млрд). Это произошло за счет того, что рост цен в промышленности устойчиво опережает динамику грузовых тарифов. С 1991 года цены в топливной промышленности выросли в 451 раз, в черной металлургии — в 219 раз, в угольной промышленности — в 191 раз, в электроэнергетике — в 131 раз, а тарифы на железнодорожные перевозки — в 80 раз.

Дело в том, что индексация железнодорожных тарифов на каждый очередной год обсуждается и утверждается осенью, когда рынки демонстрируют некоторый спад. Прогнозы Минэкономразвития, на которые ориентируются чиновники при определении повышающих индексов к грузовым тарифам, оказываются более оптимистичными, чем реалии. Именно поэтому руководству ОАО РЖД вынуждено каждой весной доказывать, что проведенной индексации опять оказалось недостаточно, и применять все свои лоббистские усилия для доведения тарифов до необходимого уровня в связи с возросшими расходами.

Решить эту проблему отчасти поможет предложение ОАО РЖД по выделению в общем тарифе инвестиционной составляющей. По словам вице-президента РЖД Валерия Решетникова, эта мера должна привлечь в развитие инфраструктуры железных дорог до 1 трлн руб. до 2015 года, но

только с учетом увеличения грузовых тарифов в целом. Кроме того, в ОАО РЖД подготовили предложения по принципиальным изменениям в системе классификации грузов.

ВРЕМЯ ПРИШЛО Главной особенностью нынешнего варианта преysкуранта 10–01 является разделение всех грузов на три класса. Эта дифференциация была установлена 1 августа 1995 года как антикризисная мера. Принципы распределения грузов по классам основывались на величине транспортной составляющей в конечной цене перевозимой продукции: если она составляет более 15%, груз попадает в первый класс (это преимущественно массовые сырьевые грузы), менее 10% — в третий (в основном это готовая продукция), во втором классе — грузы, затраты на перевозку которых балансируют в коридоре от 10% до 15%. Именно второй класс грузов тарифицируется на уровне, соответствующем справедливой стоимости железнодорожной перевозки, тогда как более дорогие грузы третьего класса дотируют перевозки грузов «дешевого» первого класса.

Проанализировав конъюнктуру цен на внутренних и внешних рынках, специалисты ОАО РЖД обнаружили, что за 13 лет транспортная составляющая в ряду грузов существенно изменилась. Так, например, в цене каменного угля она снизилась с 32% до 23%, кокса — с 16% до 9%, железной руды — с 18% до 12%, цемента — с 22% до 7%, зерна — с 14% до 8,6%, дизтоплива — с 12,6% до 6,8%. В связи с этим компания решила, что сегодня настал час для пересмотра этих позиций. Конечно, в ОАО РЖД признают, что одномоментный перевод грузов из одного класса в другой приведет к повышению общего уровня тарифов примерно на 50%. Поэтому предлагается проводить эту работу постепенно, сближая разрыв в тарифах по первому и второму классам.

Так, ОАО РЖД предлагает повысить тарифы на перевозку угля и железной руды на 5–7%, кокса — на 7–10%, бензина и дизельного топлива — на 10–13%, цемента — на 15% и более. При этом, по подсчетам специалистов компании, транспортная составляющая в цене грузов вырастет незначительно. В частности, в цене угля она повысится с 22,8% до 24%, руды — с 8,7% до 9,5%, кокса — с 11,6% до 12,3%, цемента — с 6,9% до 7,8%, бензина — с 5,4% до 6%, дизтоплива — с 6,8% до 7,6%.

Предложения уже направлены в Федеральную службу по тарифам (ФСТ), Минтранс и Минэкономразвития. Кроме того, ряд позиций из этих предложений обсуждается в рамках отраслевых совещаний на уровне вице-премьера Игоря Сечина. Решающая схватка за сближение тарифных классов намечена на ноябрь, когда все заинтересованные ведомства сформируют свою позицию. Пока же чиновники го-

ворят только о необходимости скрупулезного экономического просчета всех последствий этих решений для экономики России. Кроме чиновников ОАО РЖД необходимо убедить и самих грузовладельцев, что повышение тарифа не скажется на их финансовом результате. Однако вряд ли они отдадут свои деньги госмонополии без боя. Тем более что мировой финансовый кризис уже внес существенные коррективы в конъюнктуру целого ряда рынков и не все расчеты ОАО РЖД могут оказаться адекватными.

СТРАСТИ ПО ЗЕРНУ Наиболее ожесточенные споры вызывают тарифы на перевозку зерна и продукции сельского хозяйства. В ОАО РЖД отмечают, что понижающие коэффициенты к базовому тарифу на перевозку зерна и продукции зернопереработки на расстоянии более 1100 км действуют с июля 2007 года: коэффициент 0,5 к базовому тарифу распространяется на перевозки этого вида грузов во внутрироссийском сообщении со станций Сибирского и Дальневосточного ФО. Все это должно было стимулировать производителей и трейдеров продавать свою продукцию внутри России, но, по мнению специалистов ОАО РЖД, в результате тарифная нагрузка на зерно снизилась на 25%, что равносильно его переводу из второго в первый (дотируемый) класс.

Одновременно, утверждают в ОАО РЖД, зерно подорожало на внутреннем рынке более чем на 90%, а мукомольно-крупяная продукция — на 80%. В результате транспортная составляющая снизилась на 5,4 процентного пункта со времени определения классности грузов в 1995 году: по России она сегодня составляет 8,7%, в перевозках на экспорт — 8,2–9,3%. Таким образом, по логике определения тарифных классов зерно и мука вполне могут быть отнесены к третьему, «дорогому» тарифному классу. Сопоставляя эти факты, специалисты ОАО РЖД делают вывод, что железнодорожный тариф не является причиной ускоренного роста цен на эту продукцию. Не настаивая на переводе зерна в третий класс, монополия предлагает отменить действие исключительных тарифов по нему и повысить тариф на 7–10%.

Зерновиков же, наоборот, регулярно просят правительство снизить тарифы на перевозку зерна. В частности, Российский зерновой союз обращался с предложением перевести зерновую и мукомольную продукцию в первый тарифный класс из второго. По расчетам ОАО РЖД «выпадающие доходы» монополии от такого решения могут составить около 3 млрд руб. в год. Но претензии зернотрейдеров обоснованы также тем, что все специализированные вагоны для перевозки зерна были переданы от РЖД Первой грузовой компании (ПГК), которая получила возможность самостоятельно регулировать тариф за пользование своими вагонами.

ми. В свою очередь, ПГК передала все зерновозы своей дочерней компании, получившей название ЗАО «Русагротранс» и образованной в партнерстве с двумя основными экспедиторами зерна — «ЛП-Транс» и «Технотранс».

Участники зернового рынка не раз обвиняли ОАО РЖД в том, что монополия дает значительные и необоснованные преференции именно этим компаниям и не дает согласования в перевозке, если трейдер воспользовался услугами другого экспедитора. В итоге вагонная составляющая в общем тарифе на перевозку выросла, а экспедиторские услуги вновь созданной компании возросли до 60% от стоимости железнодорожного тарифа при обычной стоимости экспедиторских услуг 0,5–1%. В компании «Технотранс» отвергают обвинения зерновиков, утверждая, что устанавливают рыночные ставки. «При желании грузовладельцы могут использовать собственный подвижной состав, что снизит их издержки», — говорит глава «Технотранса» Виктор Чуйкин. Эксперты предполагают, что вскоре зерно просто «пересядет» на автомобильный транспорт.

Отдельной позицией в предложениях ОАО РЖД по дифференцированному увеличению тарифов значится перевозка сырья для минеральных удобрений. Эти грузы находятся во втором тарифном классе, то есть перевозятся примерно по себестоимости. В то же время в их отношении с 2001 года действует ряд исключительных понижающих тарифов. Потери ОАО РЖД в доходах от этих тарифных преференций были компенсированы за счет увеличения коэффициентов к базовым тарифам на экспортную перевозку нефти и черных металлов. Но сегодня в компании утверждают, что эти меры покрывают лишь половину недополученной прибыли.

Монополия настаивает на поэтапной отмене исключительных тарифов для производителей минудобрений. В то же время исключительные понижающие тарифы на транспортировку удобрений в направлении Дальнего Востока РЖД отменять пока не предлагает: они обеспечивают загрузку Транссибирской магистрали.

ДОРОГА К РЫНКУ Параллельно в ОАО РЖД задумываются о разработке нового преysкуранта, который бы в большей степени соответствовал реалиям рынка. Главная задача — прекратить перекрестное субсидирование между отраслями экономики, упростить процедуры расчета тарифов, минимизировать исключения из общих правил. Это должно произойти после того, как реформа достигнет определенной точки либерализации рынка. Предполагается полная отмена госрегулирования вагонной и, возможно, локомотивной составляющей в тарифе, выведение вагонного парка из состава ОАО РЖД с общим приближением тарифа к справедливой цене перевозки товаров по железной дороге.

Разработка нового преysкуранта уже ведется, но последствия для ОАО РЖД и экономики в целом предсказать не берется никто. Поэтому процедура его введения будет долгой. Минимум год ОАО РЖД будет работать по старому преysкурantu, параллельно пересчитывая все перевозки по-новому. И только если подсчеты окажутся удовлетворительными, можно будет говорить о введении нового преysкуранта. ■

УРОВЕНЬ ТРАНСПОРТНОЙ СОСТАВЛЯЮЩЕЙ В СЕБЕСТОИМОСТИ РАЗЛИЧНЫХ ТОВАРОВ СНИЖАЕТСЯ, В ЦЕЛОМ РЯДЕ СЛУЧАЕВ ЛИШАЯ СМЫСЛА ИХ ОТНЕСЕНИЕ К ДЕШЕВОМУ ТАРИФНОМУ КЛАССУ

«ЭКСПОРТЕРЫ УГЛЯ МОГУТ ПЛАТИТЬ БОЛЬШЕ»

Глава департамента по маркетингу грузовых перевозок и тарифной политике ОАО РЖД ВЯЧЕСЛАВ ПЕТРЕНКО рассказал, каковы предложения компании по изменению тарифов на уголь, нефть и нефтепродукты.

BUSINESS GUIDE: Что происходит с тарифами на перевозку угля?

ВЯЧЕСЛАВ ПЕТРЕНКО: Та работа, которая была сделана в 2006 году по дифференциации тарифов на перевозки угля, исходя из сфер их применения, должна быть продолжена, потому что разрыв в конечных ценах коксующихся и энергетических углей существенно увеличился. То же должно быть сделано по отношению к тарифам на экспортные и внутренние перевозки — внутренние цены значительно отличаются от цен угля на внешнем рынке. Это можно решить за счет пересмотра системы понижающих коэффициентов в зависимости от дальности перевозки. Перевозка экспортного угля осуществляется на расстояние более 4000 км, а на расстояние перевозки свыше 3500 км существуют понижающие коэффициенты к базовому и действующему уровню тарифов. В то же время перевозка угля для внутренних нужд осуществляется в среднем на расстоянии 1100 км. Данная мера позволила бы стимулировать грузоотправителей к реализации угля на внутреннем рынке.

ВГ: Угольщики выдержат рост тарифов?

В. П.: Возможность увеличения транспортной нагрузки на экспортные поставки угля подтверждается тем, что сейчас при перевозке в частном подвижном составе угольные компании оплачивают собственникам вагонов тариф, до 30% превышающий действующий уровень тарифов на перевозку в инвентарном парке.

ВГ: Как изменятся тарифы на нефть и нефтепродукты?

В. П.: С 1 января 2007 года по предложению ОАО РЖД осуществлено сближение тарифов на перевозки нефти и нефтепродуктов: к базовым тарифам за использование инфраструктуры на перевозку нефти был установлен коэффициент 1,22 вместо ранее действовавшего 1,27. Таким образом, средний уровень тарифа на использование инфраструктуры для перевозки нефти снизился на 3,9%. Однако уровень тарифов на перевозку нефтепродуктов остался существенно ниже тарифов на перевозку сырой нефти: для бензина применяется коэффициент 1,05, для дизельного топлива — 1,12, для керосина — 1,08, для мазута — 1,04, для битума — 1,12. С целью повышения конкурентоспособности перевозок нам кажется целесообразным продолжать сближение тарифов путем корректировки повышающих коэффициентов к тарифам на перевозки отдельных групп нефтепродуктов.

Интервью взял АЛЕКСЕЙ ЕКИМОВСКИЙ

