

# ПОРОЖНЯК ПО ОДНОЙ ЦЕНЕ

С 1 НОЯБРЯ 2012 ГОДА НА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ НАЧНЕТСЯ НОВАЯ ЖИЗНЬ: ТАРИФ НА ПРОБЕГ ПОРОЖНЕГО ВАГОНА БОЛЬШЕ НЕ БУДЕТ ЗАВИСЕТЬ ОТ КЛАССА РАНЕЕ ПЕРЕВЕЗЕННОГО В НЕМ ГРУЗА. ФЕДЕРАЛЬНАЯ СЛУЖБА ПО ТАРИФАМ В НАЧАЛЕ МАЯ СОГЛАСОВАЛА УСЛОВИЯ И ПОРЯДОК УНИФИКАЦИИ ТАРИФОВ НА ПРОБЕГ ПОРОЖНИХ ВАГОНОВ С УЧЕТОМ ПОЧТИ ВСЕХ ПРЕДЛОЖЕНИЙ ОПЕРАТОРОВ. АЛЕКСЕЙ ЕКИМОВСКИЙ

Универсальный подвижной состав — полувагоны и платформы — потому так и называется, что предназначен для перевозки самых разных грузов. В одних и тех же вагонах можно перевозить и дорогие металлы, и дешевый щебень, стоимость которого порой ниже цены железнодорожной перевозки. Именно для поддержки производителей дешевых грузов первого класса и были введены дифференцированные тарифы на порожний пробег, а дорогие грузы третьего класса несли повышенную транспортную нагрузку. Логика была проста: если ты возишь дорогой груз, то и за порожний пробег вагона можешь заплатить больше.

Такой подход оказался вполне применим для специализированного парка вагонов — цистерн, зерновозов, автомобильных, у которых порожний пробег почти всегда составляет 100%. Ценообразование в этих узких сегментах учитывало эти расходы и в конце концов окончательно сформировалось на рыночном уровне. Но полувагоны стали не такими уж и универсальными, особенно при российском дисбалансе в экспортно-импортных потоках грузов. В районах морских портов стали применять такие, например, логистические схемы: после выгрузки металла на экспорт вагоны уходили на близлежащий карьер за песком, бессмысленно перевозили его на небольшое расстояние и только затем двигались в направлении очередной погрузки. Проходя такую «тарифную очистку», вагон мог уже свободно перемещаться на самые дальние расстояния по дешевому тарифу. Отмывочная схема позволила операторам законно недоплачивать тариф за проезд, а с ростом объема таких непроизводительных перевозок порожняка нагрузка на инфраструктуру повысилась.

Объемы встречных порожних пробегов вагонов на магистральных путях стали удивлять даже сотрудников ОАО «Российские железные дороги» (РЖД), а реформирование порожних составов с неочевидной экономической целью и явно неэффективной логистикой лишь ухудшило пропускную способность железнодорожной сети. «Отсутствии унифицированного тарифа приводит к тому, что собственник парка формирует искусственные логистические схемы, направленные не на сокращение порожнего пробега, а на снижение тарифа на него», — комментирует ситуацию представитель ОАО РЖД, добавляя, что решение об унификации тарифа на порожний пробег «нужно принимать как можно скорее».

О необходимости унификации тарифов на «перевозку воздуха» начали говорить с 2005 года, но к практической работе в этом направлении чиновники Федеральной службы по тарифам (ФСТ) приступили никак не решались. Только в конце 2011 года, после летних событий в Кузбассе (см. материал на с. 4), ставших неопровержимым доказательством нарушения слаженности системы управления полувагонами, ФСТ взялась разработать долгожданный проект унификации тарифов на порожний пробег универсального парка.

**НАПАДЕНИЕ — ЛУЧШАЯ ЗАЩИТА** Первые согласованные с ОАО РЖД предложения ФСТ появились уже в апреле 2012 года, но сообщество операторов отнеслось к ним критически. «При предложенном уровне порожнего тарифа получалось, что зона, куда можно пере-



БИТВА ОПЕРАТОРОВ С ФСТ ЗА ТАРИФЫ НА ПОРОЖНИЙ ПРОБЕГ ДАЛЕКО НЕ ОКОНЧЕНА

дислоцировать вагон для очередной загрузки, сильно сжималась», — рассказывает исполнительный директор НП «Совет рынка услуг операторов железнодорожного подвижного состава» Дмитрий Королев. — Унифицированный тариф по отношению к порожнему тарифу из-под первого тарифного класса вырос значительно — на десятки процентов. При этом вся дополнительная тарифная нагрузка, возникающая вследствие унификации, практически полностью ложилась на операторов», — отмечает он.

Схему, согласно которой новые расходы были бы автоматически зашиты в ставку грузоотправителя и за реформу платили бы в конце концов угольные компании, операторы считают неправильной. По словам Дмитрия Королева, сегодня уже сложилась устойчивая система ценообразования на транспортные услуги и переговоры оператора с грузоладельцем по поводу повышения стоимости услуг носили бы непростой и затяжной характер. «Если стоимость грузовой рейсы абсолютно прозрачна для грузоотправителя, поскольку он оплачивает ее напрямую, то тариф на порожний пробег является затратами на предоставление вагона под погрузку и включается в ставку за предоставление операторами вагонов», — разъясняет господин Королев.

Тем не менее 2 апреля на заседании экспертного совета ФСТ согласилась со всеми претензиями операторов по поводу уровня тарифов. Им удалось доказать чиновникам, что в борьбе за лучшую доходность станет выгодно перемещать порожний вагон только на малые расстояния и ожидать груза на подъездных путях, что представляет собой «своеобразную реинкарнацию отмывочной схемы», говорит Дмитрий Королев. «Согласованный с операторами тариф расширяет возможности передислокации порожнего вагона по сети и одновременно стимулирует его к скорейшей загрузке новым грузом», — поясняет он. В итоге, по прогнозам операторов, отмывочные схемы уйдут в прошлое, а на заводах, прежде всего металлургических, будут больше использоваться так называемые двоящие операции. «Вагон из-под угля или кокса будет предпочтительнее загружать металлом, а не отправлять порожняком за очередным грузом сырьем», — отмечает Дмитрий Королев.

## ТИШЕ ЕДЕШЬ — ДАЛЬШЕ БУДЕШЬ

Стоит отметить, что на этот раз операторы действительно, а не только в официальных комментариях довольны взаимодействием с ФСТ и ОАО РЖД. И больше всего их поразила

скорость работы чиновников. Представленные в апреле расчеты грузовой базы основывались на статистической базе 2010 года, что и стало одной из главных претензий частных операторов к проектам ФСТ. «Во-первых, ситуация на рынке в этот период можно назвать посткризисной, когда новые экспортные потоки только начали формироваться», — поясняет Дмитрий Королев. — А во-вторых, в 2010 году на сети было значительное количество универсального инвентарного парка, плата за порожний пробег которого учитывалась в грузовой рейсе», — отмечает он. В итоге получалось, что в результате унификации доходы ОАО РЖД существенно возрастут, тогда как задачей ФСТ являлось лишь «не ухудшить финансовый результат» монополии.

Меньше чем за месяц ФСТ пересчитала все тарифы в соответствии со статистикой с апреля 2011 года по март 2012 года. «Видно, что и над первым документом хорошо поработали, первоначальный посыл был связан с желанием увеличить доходы инфраструктуры», — уверен руководитель одной из операторских компаний. — Я могу только предположить, что у ОАО РЖД есть какие-то финансовые дыры, которые нужно закрыть в этом году», — добавляет собеседник ВГ. Тем не менее операторы оказались полностью удовлетворены тем, что ФСТ столь оперативно учла их замечания.

Вопрос о сроке введения унификации также оказался отнюдь непростым. Дело в том, что в соответствии с декабрьским постановлением правительства №1051 на рынке появилась альтернатива частному парку — так называемый парк ВСП (около 100 тыс. вагонов Второй грузовой компании, привлеченных ОАО РЖД в аренду), который работает фактически по тарифам инвентарного парка. «Согласно первоначальному предложению ФСТ по унификации, тарифы порожнего пробега парка ВСП по низкодоходным грузам оказались выше, чем предлагают сегодня операторы, а высокодоходные грузы третьего тарифного класса получали серьезную скидку к рыночным ценам», — поясняет Дмитрий Королев, добавляя, что это противоречило самому духу правительственного постановления, целью которого было облегчить перевозки социально значимых грузов, таких как уголь или щебень.

Предложение операторов состояло в том, что нужно либо вводить унифицированный тариф с 1 января 2013 года, когда парк ВСП перестанет существовать, либо привести тарифы на порожний пробег к общерыночным уровням, не создавая, таким образом, конкурентных преимуществ парку ВСП. «Коллеги из ФСТ приняли решение перенести начало действия унифицированного тарифа на 1 ноября 2012 го-

да», — рассказывает о результатах компромисса Дмитрий Королев. — В этом случае период ценовой конкуренции частного парка и парка ВСП будет достаточно компактным — всего два месяца, а с учетом утвержденного уровня унифицированного тарифа различия в ставках будут составлять не более 10%», — резюмирует он.

**ДЕЛО — ТРУБА** Впрочем, битва операторов с ФСТ за тарифы на порожний пробег далеко не окончена. «При унификации необходимо сверять вновь получаемые тарифные условия для перевозки некоторых видов груза в универсальном парке с условиями перевозки парком, специализированным только для этого вида груза», — отмечает управляющий директор Трубной транспортной компании (входит в группу Rail Garant) Дмитрий Коровяков, имея в виду перевозку труб большого диаметра, которой занимается его компания. — Надеемся, нам удалось донести до ФСТ размеры этой дискриминации, способной в новых тарифных условиях полностью лишит работы специализированные платформы, которые, собственно, и создавались для оптимальной технологии перевозки таких грузов», — добавляет он.

Его коллега Сергей Беляев поясняет, что производство труб большого диаметра является высокотехнологичным процессом, что повышает требования к условиям перевозки. «Современные трубы имеют антикоррозийное покрытие, которое очень важно не повредить в процессе погрузки, перевозки и выгрузки», — рассказывает он. — Современный трубопровод — это уникальный вагон, у которого все поверхности соприкосновения с трубой прорезинены, в том числе и торцевые стенки, которые призваны сохранить в целостности торцевую фаску трубы, предназначенную для стыковки труб автоматической сваркой».

Сергей Беляев утверждает, что данная ситуация сложилась исторически, поскольку во времена МПС СССР еще не было технологий антикоррозийного покрытия труб, а значит, и потребности в соответствующем подвижном составе. Тарификация порожнего возврата изначально приводила к невыгодности расчета стоимости перевозок таких труб по «Преискуранту 10–01», поэтому расчет стоимости производился на рыночных условиях, то есть в сравнении со стоимостью перевозок труб в полувагоне. Однако из-за ограниченного количества точек погрузки (четыре-пять на всю сеть) и удаленности от них точек выгрузки стоимость порожнего возврата к погрузке все равно оставалась основной проблемой. В последнее время развитие технологий привело к увеличению толщины стенок труб, укладываемых в трубопроводы, вследствие чего было утрачено преимущество при их перевозке трубопроводами (исходно из расчета на тонну). «Таким образом, экономика перевозок в этом востребованном клиентами подвижном составе становится попросту убыточной», — недоумевает он.

По словам Дмитрия Королева, ФСТ приняла к сведению сообщение Трубной транспортной компании и «ждет предложений со стороны операторов по этому поводу». Основное требование партнерства заключается в том, чтобы решение по перевозке порожних трубопроводов было принято не позднее 1 ноября 2012 года, когда планируется введение новых тарифных правил для универсального парка. ■

## СЕГОДНЯ УЖЕ СЛОЖИЛАСЬ УСТОЙЧИВАЯ СИСТЕМА ЦЕНООБРАЗОВАНИЯ НА ТРАНСПОРТНЫЕ УСЛУГИ

