

транспорт

www.kommersant.ru

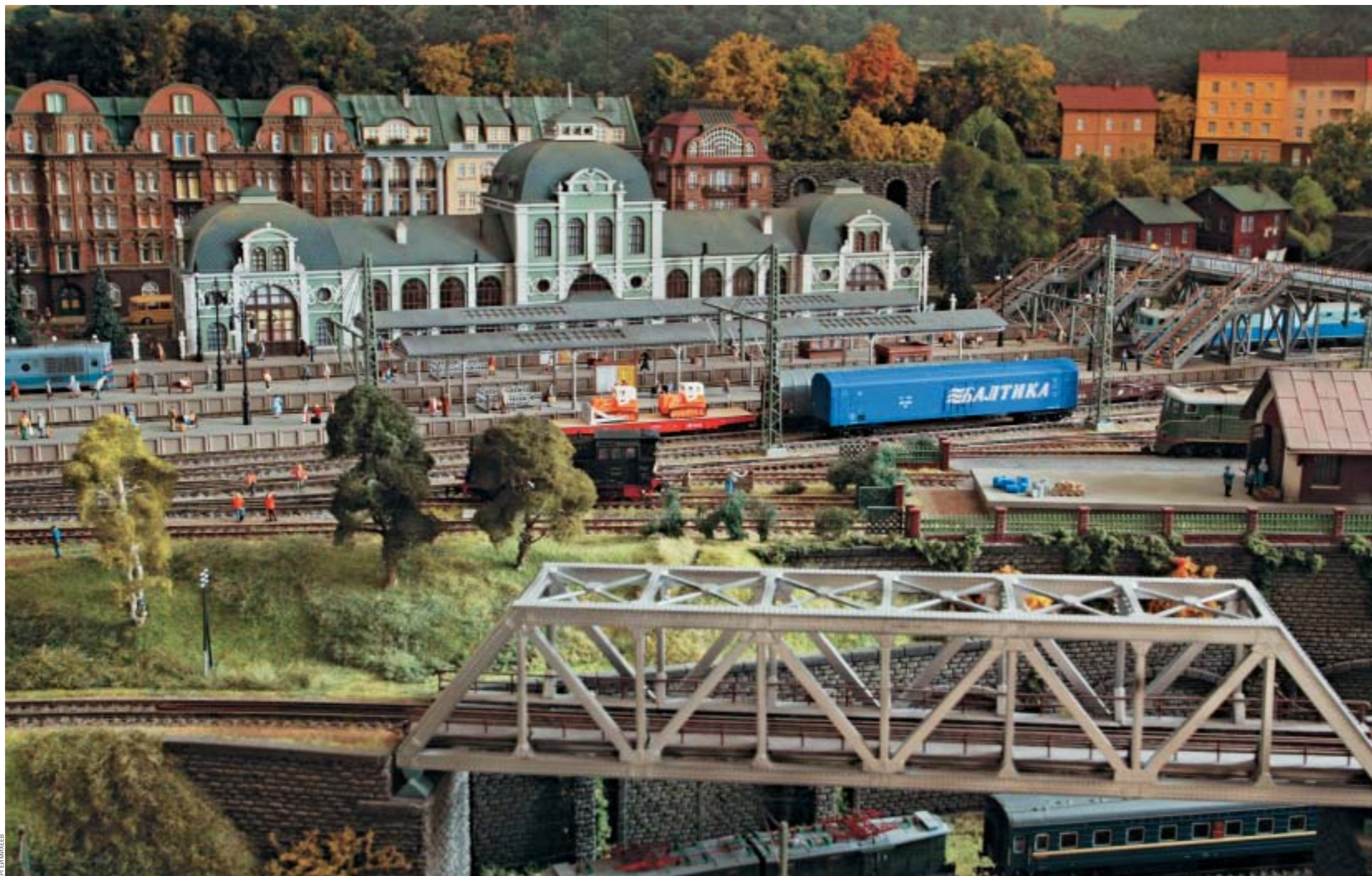
Среда 25 июня 2003 №108 (№2711 с момента возобновления издания)

На прошлой неделе в Москве прошла конференция «Справедливая цена на перевозки», организованная издательским домом «Коммерсант» и агентством R.I.M. Porter Novelli. На ней авторы нового сборника тарифов для железных дорог — Прейскуранта 10-01 — представители МПС и ФЭК выясняли отношения с частными перевозчиками и грузовладельцами, для которых этот документ написан. Стороны обвинили друг друга в несправедливости, но победителями с конференции ушли железнодорожники — они установят свои цены на перевозки.

Экспедиторы попросили справедливости

государственное регулирование

Реформе МПС нашли опору
Напомним, что непримиримые разногласия между чиновниками МПС, с одной стороны, и представителями металлургических, угольных или нефтяных компаний, экспедиторов — с другой, в вопросах ценообразования на транспорте обостряются минимум два раза в год. Начиная с 2000 года МПС регулярно перед наступлением лета и новогодними праздниками вносит в правительство предложения по повышению железнодорожных тарифов. И ни разу не было случая, чтобы частные компании признали повышение справедливым. Вероятно, премьеру Михаилу Касьянову эти споры в Белом доме надоели, и летом прошлого года он потребовал создать представительную рабочую группу по пересмотру всего Прейскуранта 10-01. В группу направили своих представителей все министерства экономического блока, ФЭК, депутаты и члены Совета Федерации. Интересы бизнеса доверили защищать РСПП, Торгово-промышленной палате, Ассоциациям экспедиторов РФ и собственников подвижного состава. Последние, правда, были несколько поражены в правах, поскольку авторы прейскуранта не всегда приглашали их на свои внутренние совещания в МПС и ФЭК. В июне новый тарифный документ лег на подпись к премьеру (о ходе его обсуждения см. материалы на 18-й стр.). Но как показала встреча старых оппонентов в тарифном вопросе на конференции, «Б», до их примирения по-прежнему далеко.



К встрече на нейтральной территории (конференция «Справедливая цена...») проводилась вне стен учреждений власти и офисов компаний и МПС, и представители бизнеса пригласили тщательно. Первый заместитель главы МПС Валентин Морозов привез с собой в отель «Марриотт-Гверская» сразу четырех руководителей департаментов, видимо, предполагая, что от частных компаний придет много народу. Он сам во вступительном слове (его отдал авторам тарифного документа) о тарифах и прейскурантах говорил очень мало. Напомним о важности для железнодорожной реформы нового Прейскуранта 10-01, который не перематывался с 1989 года, господин Морозов дипломатично анонсировал новый документ: до сентября МПС должно представить в правительство проект постановления «О ценообразовании на железнодорожном транспорте». В чем состоит его

отличие от нового прейскуранта замминистра не рассказал даже во время перерыва на кофе. Затем глава департамента реформирования МПС Павел Чичагов, почему-то очень волнуясь, напомнил всем основные положения программы реформирования МПС, утвержденной еще в 2001 году. Зачем господин Чичагов это сделал, пояснил заместитель председателя ФЭК Иван Беседин, заявивший, что опорой реформы МПС является новый Прейскурант 10-01. Господин Беседин дал и несколько прогнозов относительно будущего документа: «Года через три или пять нужно вернуться к его обсуждению и рассмотреть, как он повлияет на затраты компаний, выделяемых из ОАО РЖД». Но до этого напущив и новый прейскурант для пассажиров, для чего создается новая рабочая группа.

Первым к вопросу о справедливой цене на перевозки обратился глава комитета по промышленной политике Совета Федерации Валентин Завадников. Он начал сразу с выводов: «Справедливой цены не существует вообще». Причина, по его словам, в том, что частный бизнес никогда не установит честной цены на перевозки. Он установит, в отличие от чиновников, несправедливую, зато рентабельную цену. А чиновники, сказал господин Завадников, не обязаны, как принято считать в России, заботиться об обеспечении всех перевозок. Особенно если они нерентабельны. Таких положений в Конституции нет. Но при этом министерства не имеют права не пускать частных на рынок перевозок.

Никто из присутствующих спорить с членом СФ не стал. На этом, по всем канонам официальных церемоний, первая часть конференции могла бы закончиться. Но заведенный порядок нарушил своим вопросом к господину Морозову представитель экспедиторской фирмы «Сток Транс Сервис» Владимир Дорохов. Он спросил, нельзя ли отложить введение нового Прейскуранта 10-01 (про который знают все в зале, но не говорят), чтобы дать перевозчикам возможность получить некоторые

разъяснения от МПС по поводу некоторых его положений. Они нужны, поскольку иногда более простые документы от ЦФТО МПС содержат многочисленные примечания. За представителя МПС ответил почему-то господин Беседин, предложивший получить разъяснения в Московском институте железнодорожного транспорта. А ФЭК и МПС не обязаны доводить важные документы до каждого экспедитора. После этого критиковать прейскурант уже не боялся никто.

Альянс нефтяников и металлургов
Глава делегации МПС Вадим Морозов оставил вместо себя — отбивать наступление на авторитет документа со стороны частных компаний — начальником ЦФТО МПС Виктора Иванова (см. его реакцию на итогах конференции на этой же странице). Первым слово дали заместителю генерального директора холдинга «Русский алюминий» по транспорту Вадиму Гераскину. Хотя он признал, что частный бизнес все же приглашали к обсуждению тарифной политики, его выступление получилось довольно жестким. Начал он с общей оценки прейскуранта: «Предлагаемая тарифная система пытается решить только один вопрос: как покрыть совокупные затраты железных дорог?» По словам господина Гераскина, вместо справедливой платы за перевозки пользователям дорог предлагается по сути новый транспортный налог. Грузовладельцам, в частности металлургам, нужно другое — «прозрачная система формирования цен», чтобы они могли при необоснованном повышении тарифа, минуя промежуточные инстанции, идти сразу в суд.

В заключение господин Гераскин адресовал собравшимся чиновникам и предпринимателям несколько вопросов: «Хорошо ли ежегодно индексировать тарифы МПС в пределах инфляции? Можно ли их индексировать реже и на меньше? Есть ли методика расчета истинных затрат на грузовые перевозки?»

Отвечать на эти вопросы должен был следующий выступающий — вице-президент нефтяной компании ЮКОС Александр Сапронов. Но он сам задал вопрос: что такое справедливая цена на перевозки для его компании? И тут же ответил на него: для ЮКОСа тарифная справедливость состоит в «ежегодном росте грузооборота при снижении транспортных издержек». После этого господин Сапронов показал на подготовленных слайдах, почему у нефтяников это не получается. Например, у ЮКОСа грузооборот с 2000 года вырос на 200%, а транспортные издержки — на 700%. Правда, эти расчеты касались не только железных дорог. Но следующий слайд адресовался уже только МПС. Господин Сапронов рассказал, что ЮКОС инвестировал уже в собственный подвижной состав больше \$150 млн, еще в \$25 млн обобщлись инвестиции в станцию для мытья вагонов в Самаре. Потому что железные дороги сами эту услугу осилить не могут, хотя обязаны.

Оказалось, что МПС не стало платить нефтяной компании взаимностью. Все знает, говорит вице-президент ЮКОСа, что у компании есть перерабатывающий завод в Ачинске. Компания хотела бы отплатить его продукцию на экспорт. Но по существующим тарифам это крайне неудобно (до портов Дальнего Востока ехать более 5 тыс. км, до Туапсе — более 4 тыс. км). От нового прейскуранта ждали гибкой системы скидок за дальность перевозок. Вроде бы эту систему в Прейскуранте 10-01 вписали. Но возить нефтепродукты из Ачинска все еще невыгодно.

«За всеми расходами МПС внимательно следят»

интервью

Виктор Иванов, начальник Центра фирменного транспортного обслуживания (ЦФТО) МПС
— Виктор Павлович, новая тарифная политика впервые гарантирует грузовладельцам дифференцированные скидки с единого тарифа за пользование собственными вагонами. Однако руководители как металлургических, так и нефтяных компаний недовольны размерами вагонной составляющей в тарифах. Они считают, что скидки, предложенные МПС, не покрывают их расходов. Из чего исходят авторы Прейскуранта 10-01 при определении скидок для владельцев полувагонов или цистерн? — Вагонная составляющая в тарифах разного типа вагонов определяется не отношением МПС или будущего ОАО РЖД к той или иной отрасли. Она



рассчитывается по нескольким параметрам: расходы собственника на подвижной состав, средние сроки его окупаемости, расходы на амортизацию подвижного состава. Естественно, цена нового специального вагона — например, рефрижераторной секции, зерновоза или цементовоза — выше, чем у простого полувагона. Значит,

и покупателям техники мы должны предоставить скидку выше (о размерах скидок см. материал на 18-й стр. — «Б»). Повышается размер скидки и на тех маршрутах, где существует стопроцентный порожний пробег вагонов на обратном пути перевозки. И как правило, именно специальные вагоны имеют высокий уровень

порожного пробега. Для универсального подвижного состава (и цистерны, и полувагона) легче найти потребителя на обратный рейс. Более высокие скидки для владельцев цистерн объясняют высокими расходами на их обслуживание. Нужны специальные станции для их промывки, а они обходятся владельцам собственного парка очень дорого. Такая станция стоит более \$100 млн. Поэтому мы предлагали большие скидки собственникам цистерн — 24%. Правительственная комиссия Виктора Христинова утвердила ставку в 20%, с учетом требований других отраслей. — В правительственной комиссии шла также острая дискуссия из-за предложения не включать в тарифный документ положение о «замкнутых маршрутах», на которых перевозчики получают скидки за порожний пробег вагонов. Эти льготы перевозчикам оставили или нет?

— Да, когда речь заходила об этих маршрутах и скидках, в кабинетах ФЭК не хватало стульев желающих поучаствовать в их защите. За сохранение «замкнутых маршрутов» выступали прежде всего металлурги. Мы обсуждали эти положения вместе с ними. Все тарифы в новом прейскуранте рассчитывались с учетом возможного порожнего пробега. Независимо от того, у каких перевозчиков нет обратной загрузки. Если порожний пробег подвижного состава на тех или иных маршрутах не превышал 60%, мы предлагали не включать их в число «замкнутых». Но в ходе обсуждения мы нашли компромисс. В тех случаях, когда коэффициент порожнего пробега превышал 60%, мы будем рассчитывать тариф на маршруте отдельно. Для этого в прейскуранте есть положение об «исключительных тарифах», которые регулируются ФЭК, в правительственных комиссиях. — И как долго тот или иной «замкнутый маршрут бу-

дет обсуждаться в ФЭК, пока грузоотправители дождутся скидки? — Нельзя сказать, что такие вопросы решаются быстро. Но и изменять порядок предоставления «исключительных тарифов» не стоит. Чтобы процесс был открытым, список «замкнутых тарифов» будет публиковаться в СМИ. Поверьте, ни у МПС, ни у ОАО РЖД нет необходимости затягивать решение этих вопросов. — Среди тех положений нового Прейскуранта 10-01, которые уже обсуждаются перевозчиками, есть и пункт о повышении цен на перевозки универсальных контейнеров. Но данные МПС и перевозчиков в масштабах повышения этих тарифов расходятся (от 10 до 87%). Каким будет подорожание перевозки в действительности? — Цены на перевозки контейнеров у нас не индексировались три года. Да, были радикальные предложения —

увеличить этот тариф сразу на 60%. Против выступило именно МПС, поскольку универсальными контейнерами пользуется все население. Наше предложение проиндексировать цены всего на 20% было одобрено в правительстве. — Главная претензия к Прейскуранту 10-01 — неответственность всех тарифов реальным затратам МПС на перевозки: из-за того, что за счет грузовых перевозок содержится и пассажирские перевозки, и непрофильные активы МПС. Насколько верна такая оценка? — Разумеется, мы с ней не согласны. В июне в правительстве обсуждался вопрос об индексации железнодорожных тарифов на 2004 год. К этому обсуждению МПС представило в Минэкономразвития и ФЭК все данные по обоснованию индексации. Мы четко расписываем и доходную, и расходную части. Расходы состоят из инвестиций в отрасль. К сожалению, сейчас инвестиции в

отрасль идут прежде всего от амортизационных отчислений. В наших тарифах не заложено никаких отчислений на инвестиции, а у ОАО ЭЭС есть. Пристально рассматривают все наши остальные расходы — на электроэнергию, заработную плату, строительные материалы. Если энергетикам индексируют тариф выше прогнозируемого уровня инфляции в следующем году на 2,7%, то мы при поддержке МЭРТ попросили правительство поднять планку индексации. Иначе наша доходная часть не покрывает расходов на электроэнергию. Любые изменения в тарифах мы предлагаем после соответствующего инфляционного процесса в других отраслях. Непрофильные активы должны обсуждаться с теми, кто их приобрел. Сейчас МПС официально занимает позицию по реализации всех непрофильных активов. Интервью взял СЕРГЕЙ ЧЕРШЕНОВ