

# транспорт

## Экспедиторы попросили справедливости

### государственное регулирование

(Окончание. Начало на стр. 17)

#### Прейскурант под микроскопом

Последний сюрприз начальнику ЦФТО МПС приготовили на конференции менеджер консалтинговой компании КРМГ Олег Соколов и исполнительный директор Ассоциации собственников подвижного состава (АСПС) Софья Каткова. Господин Соколов представил «независимое экономическое исследование нового Прейскуранта 10-01». АСПС имеет к не-



Глава комитета по промышленной политике Совета Федерации Валентин Завадников считает, что справедливой цены на перевозки вообще не существует в природе  
ФОТО АЛЕКСАНДРА МИРИДОНОВА

му самое прямое отношение — именно она сделала заказ на исследование, с которым в полном объеме можно ознакомиться на сайте ассоциации. Под шутки зала в адрес госпожи Катковой («заказала МПС») менеджер КРМГ заговорил о скидках с тарифов владельцам собственных вагонов.

По словам господина Соколова, его компания взялась выяснить, какие выгоды получат покупатели вагонов для обеспечения собственных перевозок. Было смоделировано 32 сценария для собственников полувагонов, цистерн и универсальных вагонов, которые должны были ответить на один вопрос: сколько лет потребуется на то, чтобы окупилась покупка вагонов при заложенных в новом Прейскуранте 10-01, и банковской кредитной ставке в 20% годовых. Оказалось, что в 20% случаев инвестиции окупятся через 40 лет. Когда вагон не то что ездить — стоять на рельсах не сможет. Абсолютное большинство сценариев привело к такому итогу: компании возместят свои затраты через 15–20 лет. И



Первый заместитель главы МПС Валентин Морозов — один из немногих чиновников, который знает, что содержится в проекте постановления «О ценообразовании на железнодорожном транспорте»  
ФОТО АЛЕКСАНДРА МИРИДОНОВА

только в одном случае вагон начнет зарабатывать деньги для владельца через пять лет. Однако об этом сценарии Олег Соколов и Софья Каткова на конференции, где сидели экспедиторы, не рассказали. Самим пригодится.

Так частный бизнес одержал хотя бы моральную победу над авторами преysкуранта. Поскольку исследование КРМГ доказывает правоту экспедиторов в споре с МПС и ФЭК о том, что вагонная составляющая в цене тарифа выше, чем это пытаются представить правительству.

Но исследование Олега Соколова восстановлением справедливости при оценке скидок за собственные вагоны не ограничилось. КРМГ попыталась рассчитать истинную цену за различные «движущиеся» операции на железных дорогах (например, сортировку составов или погрузочные работы на станциях). Но тут пришел черед торжествовать авторам преysкуранта. Олег Соколов сообщил, что сделать точные расчеты тарифов на сервисные операции невозможно. В преysкуранте нет точных данных об издержках МПС. По-



Глава департамента реформирования МПС Павел Чичагов уверен в том, что без введения в действие нового Прейскуранта 10-01 реформа МПС невозможна  
ФОТО АЛЕКСАНДРА МИРИДОНОВА

этому можно предположить, сказал господин Соколов, что за эти услуги берут несправедливую цену.

На что из первых рядов конференции зала менеджеру КРМГ заметили, что «предложение — мать всех ошибок. Просто исследование надо делать, имея на руках формулы расчетов железнодорожных перевозок».

Выступавшая последней гостя Каткова постаралась,

чтобы последнее слово осталось за ее ассоциацией. Она рассказала о несправедливости, которая хоть и не прямо, но косвенно влияет на железнодорожные тарифы. Обижает владельцев частных вагонов опять-таки МПС. Оно не может обеспечить компаниям с частным парком подвижного состава качественного ремонта. В результате простой одной цистерны час в сутки влетает за собой потерю для нефтяников перевозки объемом 2,7 млн т в год.

Больше о справедливости никто не говорил. Во время, отведенное для свободной дискуссии, участники конференции общались между собой без ведущего, как старые добрые знакомые. Вспомнили давно уехавшего члена СФ Завадникова — то, как он сказал, что «справедливой цены на перевозки нет». Заместитель генерального директора Всероссийского научно-исследовательского института железнодорожного транспорта Леонид Мазо попытался встать на защиту доходов МПС. Но слушали его лишь самые стойкие оппоненты.

СЕРГЕЙ ЧЕРЕШНЕВ

## «Тарифную политику можно начинать переписывать еще раз»

### интервью

Сергей Лопарев, вице-президент Ассоциации экспедиторов РФ

— Ваша организация, объединяющая непосредственно перевозчиков, довольно часто выступает оппонентом МПС при обсуждении новой тарифной системы на железных дорогах. В частности, вы предлагаете не вводить в действие новый Прейскурант 10-01 до создания ОАО «Российские железные дороги». В чем смысл такой задержки?

— На мой взгляд, в 2003 году не создано условий для введения новой тарифной системы. Прежде всего потому, что Прейскурант 10-01, который всем представляют как новый документ, не вносит важных изменений в принципы формирования цен на перевозки. По существу, клиентам дорог



предлагают чуть-чуть модернизированный вариант документа 1989 года. Приведет это к следующему: МПС или ОАО РЖД сохранит принцип перекрестного субсидирования, когда убытки от пассажирских перевозок покрываются за счет грузовых. А грузовладельцы не должны платить за пассажиров.

Вагонная составляющая в тарифах железных дорог нас-

только мала, что не позволит собственникам вагонов покрывать издержки и окупать вложения в подвижной состав. Значит, дороги лишаются дополнительных инвестиций, а за счет собственной инвестиционной программы ОАО РЖД вряд ли покроет расходы на обновление парка вагонов.

Еще одна важная деталь: «новый преysкурнт» совершенно не дает возможности определить, какие, собственно, услуги ОАО РЖД оплачивают в предложенных тарифах перевозчики? Нет элементарной прозрачности в вопросе, из чего складывается цена, предложенная авторами документа. В правилах, нам предлагаемых, есть понятие «оказание услуг инфраструктуре». А в нем есть, например, такое положение: «дополнительные услуги, которые сейчас оплачиваются тарифами» (к ним относятся маневровые и сортиро-

вочные работы). Получается — платите новый тариф за старый тариф.

— А разве можно поменять основные положения нового преysкуранта до создания ОАО РЖД?

— Если тарифный документ не соответствует целям реформирования МПС, обозначенным в программе правительства, — сокращение транспортных расходов компаний и повышение качества обслуживания на железных дорогах, — нет никакого смысла спешить с его пересмотром. Поэтому я вношу предложение: не терять времени на обсуждение нынешнего варианта, приступить к разработке принципиально новой системы тарифов. А сейчас можно, не трогая схему и уровень тарифных ставок, внести в действующий Прейскурант 10-01 изменения.

— Но ведь это такая же перекройка старого документа?

— Скорее решение первоочередных задач, для чего не требуется менять вывеску на документах. Изменения в тарифной системе нужны следующие. Проведение второго этапа так называемой унификации тарифов, при которой будут отменены международные цены (примерно в три раза выше цен на перевозки внутри РФ. — «Б») на перевозки экспортных грузов по российской территории до сухопутных пограничных переходов. Нужно завершить распределение грузов по трем тарифным классам в соответствии с себестоимостью перевозок. (Цена на перевозки определяется в зависимости от класса груза, третий класс — самый дорогой. — «Б».)

— Тем не менее сейчас подписи премьер-министра Михаила Касьянова дожидается совсем другой вариант тарифного документа. И раз уж он дошел через ФЭК, Минэко-

номразвития и комиссию вице-премьера Виктора Христенко до главы правительства, есть все основания полагать, что его утвердят. Что в этой ситуации можно исправить?

— В ФЭК уже поступают предложения по совершенствованию нового Прейскуранта 10-01. Недочеты документа придется исправлять при создании ОАО РЖД крайне оперативно. Основные уже перечислил, изменения базовых принципов потребуют долгого согласования. Но уже сейчас нужно упо-

рядочивать тарифы на все виды перевозок с использованием вагонов, не принадлежащих федеральному железнодорожному транспорту. Пока же нередко стоимостями перевозки в частных вагонах необоснованно завышена — сверх тарифов за аналогичные операции в вагонах МПС России. Кроме того, свободному рынку срочно нужны специальные «континентальные маршруты», на которых действуют скидки перевозчикам.

В целом же принятие проекта нового Прейскуранта 10-01

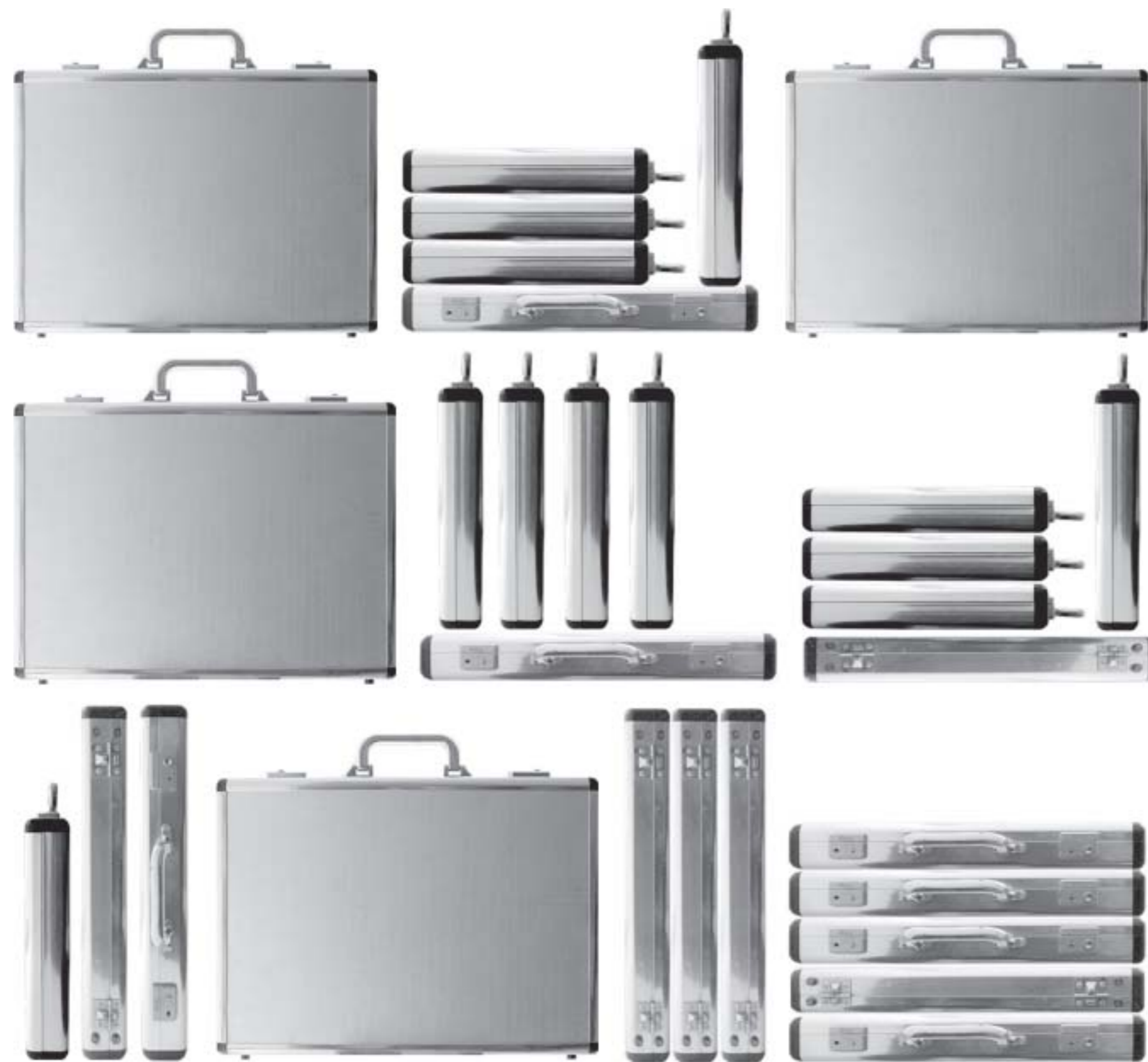
приведет к нескольким негативным последствиям. Обострится дефицит подвижного состава, монополия на железной дороге станет еще более сильной — в лице частной компании ОАО «Российские железные дороги». Правда, я надеюсь, что введение нового преysкуранта состоится не ранее сентября 2003 года. Тогда удастся обсудить с ФЭК, которая должна контролировать монополию, хотя бы часть наших предложений.

Интервью взял СЕРГЕЙ ЧЕРЕШНЕВ

### Что такое Ассоциация экспедиторов РФ

Ассоциация экспедиторов Российской Федерации, как следует из информации, размещенной на ее интернет-сайте, является правопреемником Российской ассоциации международных экспедиторов. По состоянию на сентябрь, в ассоциацию входит 180 организаций. Уставные задачи ассоциации — защита интересов российских экспедиторов на внутреннем рынке и представление их интересов перед властными структурами. Ассоциация входит в ряд общественных и правительственных организаций: консультативный совет по таможенной политике при ГТК РФ, экспертный совет по вопросам транспорта при МАП РФ, ассоциацию «Деловой совет ЕвразЭС», Союз российских судовладельцев и др.

# 30 «КЕЙСОВ» ИЗ РОССИЙСКОЙ PR ПРАКТИКИ



В любом бизнесе возникают задачи, связанные с проблемой коммуникации. Как и что рассказать о себе обществу, власти, клиентам и партнерам? Как обеспечить лояльность делового сообщества, акционеров и потенциальных инвесторов? Как сформировать мнение в пользу собственных деловых инициатив? Разумеется, каждая из этих задач уникальна. Но всегда условиями их решения будут профессиональный опыт, владение современными технологиями и успешная команда. В каждом из этих «кейсов» пример решения конкретной задачи из области бизнес-коммуникаций. А где Ваш «кейс»?

[www.rim-pn.ru](http://www.rim-pn.ru)

обращайтесь по адресу

Р.И.М. PORTER NOVELLI  
Р.И.М. Портер Новелли