

Проблемы развития компаний-операторов в условиях реформирования железнодорожного транспорта

О.Н. БОРОЗДИНА,

начальник отдела оперативного планирования ООО «Мечел-Транс», к.э.н.



Реформирование железнодорожного транспорта Российской Федерации невозможно без развития свободной конкуренции в монопольной сфере грузовых перевозок. Однако, рассматривая железнодорожный транспорт России как отрасль промышленного производства страны, следует учитывать характер деятельности всех предприятий и структурных подразделений железных дорог, которые условно можно разделить на функционирующие в сфере материального производства и в сфере услуг.

Сферой материального производства в железнодорожной отрасли правомочно считать предприятия, обеспечивающие перевозочный процесс, то есть создание основной продукции транспортной отрасли. Такие подразделения являются сферой естественной монополии.

К сфере услуг железнодорожного транспорта следует отнести структурные подразделения, деятельность которых направлена на удовлетворение потребностей клиентуры в перевозках. Развитие конкуренции в сфере транспортных услуг является основой повышения финансовой эффективности транспорта. Одним из инструментов развития свободной конкуренции в секторе грузовых перевозок являются компании-операторы, собственники и арендаторы подвижного состава — вагонов и локомотивов.

Возможность образования компаний-операторов была законодательно подтверждена в рамках Концепции структурной реформы железнодорожного транспорта, принятой в 1998 г. Согласно данной Концепции «вне рамок Министерства путей сообщения Российской Федерации... могут создаваться новые независимые грузовые и транспортно-экспедиционные компании, в том числе специализированные компании маршрутных перевозок, принадлежащие промышленным и иным предприятиям, имеющим равный доступ к инфраструктуре железных дорог, и располагающие собственным вагонным парком».

К концу 1999 г. Министерством путей сообщения было рассмотрено 15 заявок

транспортно-экспедиционных компаний, из которых 8 компаниям был присвоен статус оператора. При этом следует отметить, что законодательно правовое поле деятельности данных компаний проработано не было. По сути, первыми «операторами» стали компании, оказывающие транспортно-экспедиционные услуги и приобретающие в собственность (или в аренду) подвижной состав. Поэтому дополнение «оператор» в наименовании транспортной компании фактически оказалось калькой с западной терминологии. То есть «операторскими» компании можно назвать только де-факто, но не де-юре.

В настоящее время компания-оператор — это владелец подвижного состава (вагонов, а иногда локомотивов), заключающая договора с грузовладельцами и железными дорогами на перевозки грузов. Часто компания такого профиля оказывает транспортно-экспедиционные услуги: выступает грузоотправителем, плательщиком железнодорожного тарифа, согласовывает передачу грузов на другие виды транспорта и т.п. В принципе, расширение комплекса дополнительных услуг могло бы стать основой деятельности мультимодальных компаний, реализующих доставку груза (товара) «от двери до двери». На практике создание таких многопрофильных компаний во многом затруднено из-за действующей тарифной системы на железнодорожном транспорте, по-прежнему рассматриваемому как перевозчик-монополист.

Основная проблема недостаточности инвестиций в покупку компаниями-операторами нового подвижного состава, и

прежде всего полувагонов, применяемых в основном для перевозок сырьевых грузов, заключается в низкой вагонной составляющей — то есть тех затратах, которые несет компания-оператор на содержание вагонного парка. К ним относятся:

- расходы вагонного хозяйства в части капитального, деповского, текущего ремонта грузовых вагонов и их технического обслуживания, а также амортизации вагонного парка;
- расходы по начально-конечным операциям с вагонами, связанные с подготовкой вагонов к перевозкам и маневровой работой на грузовых станциях;
- расходы по содержанию станционных путей для отстоя вагонов оператора на путях магистрального транспорта,
- налог на имущество, начисляемый на приобретаемый в собственность оператора парк вагонов,
- инвестиционная составляющая расходов, учитывающая затраты на приобретение парка вагонов.

Общий уровень затрат собственника на содержание собственного подвижного состава может быть определен исходя из суточной ставки затрат с учетом времени оборота вагона.

Практически, в условиях централизованного регулирования грузовых тарифов на железных дорогах России предельный уровень вагонной составляющей рассматривается как разница между тарифами на перевозку грузов в собственных (арендованных) вагонах и вагонах общего парка ОАО «РЖД». В противном случае предложение компании-оператора о перевозке груза не найдет спроса у потенциальных грузоотправителей.

$$B = T_{\text{РЖД}} \cdot T_{\text{Собств}} + T_{\text{Пор.пр}}$$

где: B — вагонная составляющая,

$T_{\text{РЖД}}$ — тариф на перевозку грузов в вагоне общего парка ОАО «РЖД»,

$T_{\text{Собств}}$ — тариф на перевозку грузов в собственном (арендованном) вагоне,

$T_{\text{Пор.пр}}$ — тариф на возврат порожнего подвижного состава.

При эксплуатации универсального

подвижного состава на наиболее рентабельных направлениях окупаемость составляет от 8 до 12 лет, в среднем же окупаемость полувагонов при использовании их для перевозок таких грузов, как уголь, кокс, железная руда и руды цветных металлов, превышает 15 лет. При этом объемы перевозимого груза, его стоимость, а также финансовое положение компании не имеют значения: при нормативном сроке эксплуатации нового полувагона 10 лет инвестиционные вложения в универсальный подвижной состав полностью нерентабельны.

В связи с этим основным требованием компаний-операторов является необходимость увеличения вагонной составляющей.

В новом Прейскуранте №10-01, введенном в действие с 28 августа 2003 г., впервые вагонная составляющая для универсального и специализированного подвижного состава общего парка ОАО «РЖД» выделена особо — в виде тарифов группы «В». То есть предпринята практическая попытка структурировать железнодорожные тарифы между владельцем транспортной инфраструктуры и владельцем подвижного состава.

Таким образом, при разложении железнодорожного тарифа на составляющие, можно сделать вывод: *минимально допустимый уровень вагонной составляющей для компаний-операторов должен быть равен вагонной составляющей общего парка ОАО «РЖД», то есть соответствующему для конкретной перевозки тарифу группы «В».*

$$V = T_{\text{РЖД}} - (T_{\text{Собств}} + T_{\text{Пор.пр}}) = T_{\text{И}} + E_{\text{В}} - (T_{\text{Собств}} + T_{\text{Пор.пр}})$$

где: **TI** — инфраструктурная составляющая в тарифе на перевозку грузов в вагоне общего парка ОАО «РЖД» (тариф группы «И»),

ТВ — вагонная составляющая в тарифе на перевозку грузов в вагоне общего парка ОАО «РЖД» (тариф группы «В»).

Таким образом, если $V \geq T_{\text{В}}$, то $T_{\text{Собств}} + T_{\text{Пор.пр}} \geq T_{\text{И}}$.

Практически данное соотношение, являющееся главным условием экономической целесообразности инвестирования средств в приобретение нового подвижного состава компаниями-операторами, в Прейскуранте № 10-01 было реализовано только частично. А именно: в тарифные ставки на перевозки грузов был заложен некий усредненный коэффициент порожнего пробега в размере 60%, что сделало нерентабельной организацию перевозок грузов в собственных вагонах на маршрутах с отсутствием возможности обратной загрузки.

В связи с этим возникает проблема выравнивания вагонной составляющей в тарифах для собственных и арендованных вагонов по сравнению с тарифами для подвижного состава общего парка ОАО «РЖД». Теоретически это достижимо несколькими путями.

Первый. За счет приостановки индексации грузовых тарифов для собственного подвижного состава с отнесением всей величины индекса на тарифы для вагонов общего парка ОАО «РЖД».

Однако данный подход нецелесообразен, поскольку необоснованный рост грузовых железнодорожных тарифов приведет к росту транспортной составляющей в цене продукции и существенно понизит, учитывая исключительную роль железнодорожного транспорта в экономике страны, конкурентоспособность продукции подавляющего большинства отечественных товаропроизводителей.

Второй. За счет снижения доли платы за порожний пробег собственных вагонов в железнодорожном тарифе.

Загрузка порожнего рейса, полная или частичная, возможна не для всех направлений. При этом следует учитывать, что среднесетевой коэффициент доли порожнего пробега для вагонов общего парка ОАО «РЖД», как правило, ниже аналогичного коэффициента для вагонов отдельной компании-оператора в силу ограниченности спектра направлений перевозок и номенклатуры перевозимых грузов.

Попытка частичного решения проблемы снижения затрат компаний-операторов на возврат собственного подвижного состава была предпринята после введения в действие нового Прейскуранта № 10-01. Пунктом 1.14 Прейскуранта предусмотрена возможность установления исключительных тарифов для маршрутов с отсутствием возможности загрузки порожнего рейса.

Нормативными актами Министерства путей сообщения был согласован список направлений перевозок грузов, где полностью отсутствует возможность загрузки порожнего рейса.

С 11 января 2004 г. на данных направлениях, в строгом соответствии с обращениями компаний-операторов, были установлены исключительные тарифные условия — понижающие коэффициенты (К) на пробег порожних вагонов, рассчитанные исходя из принципа равенства вагонной составляющей собственника и вагонной составляющей ОАО «РЖД».

Таким образом, для направления *i*, где вагонная составляющая собственника подвижного состава ниже ОАО «РЖД», понижающий коэффициент определен исходя из соотношения:

$$T_{\text{Собств}} + T_{\text{Пор.пр}} \times K = T_{\text{И}}$$

$$\downarrow$$

$$K = T_{\text{И}} - T_{\text{Собств}}$$

Основным недостатком практического применения данного методологического подхода отнесения величины скидки на порожний пробег является ряд ограничений, предусмотренных тарифными регулирующими органами. В соответствии с ними скидки с тарифов могут устанавливаться только при соблюдении следующих условий:

1. Наличие 100%-го порожнего пробега на конкретном направлении. Перечень направлений при этом определяется по инициативе ОАО «РЖД». При этом установление скидки экономически оправдано для всех направлений, на которых размер коэффициента порожнего пробега выше среднесетевого, заложенного в тариф общего парка ОАО «РЖД».

2. Формирование прямых отправительских маршрутов установленного веса и длины по обязательному согласованию с ОАО «РЖД». При этом отправительская маршрутизация не оказывает влияния на соотношение уровня вагонной составляющей собственника и парка ОАО «РЖД».

3. Использование универсального подвижного состава — полувагонов, платформ, крытых вагонов. При этом спектр направлений, на которых отсутствует возможность обратной загрузки специализированного подвижного состава, гораздо шире, чем универсального.

То есть при функционировании федерального регулирующего тарифного органа — Федеральной службы по тарифам — оценка целесообразности применения скидок на тариф стала почему-то прерогативой исключительно ОАО «РЖД».

Естественно, постепенно практика установления данных скидок сошла на нет. В настоящий момент они не применяются, поскольку в ОАО «РЖД» не был подготовлен Перечень направлений со 100%-м порожним пробегом.

При этом в условиях переходного периода методика установления скидок с тарифов на пробег порожнего подвижного состава необходима. Но требует серьезной доработки.

Третий. За счет предоставления инвестиционных скидок на приобретение подвижного состава.

В 1999 г. ВНИИЖТ был разработан Временный порядок установления исключительных (понижающих) тарифов при перевозке грузов в собственных вагонах, принадлежащих предприятиям

и организациям, утвержденный Министерством по антимонопольной политике и поддержке предпринимательства.

Согласно Временному порядку, инвестиционная скидка с тарифа представляется как в случае приобретения компанией-оператором нового подвижного состава, так и осуществления капитального ремонта для продления срока полезного использования старогодных вагонов, приобретаемых у МПС России.

В соответствии с Временным порядком скидка определяется следующим образом:

$$S_i = 0,85 \times \frac{K}{D \times T_{ок}} \times (1+E)t^{i-1} \times 100\%$$

где: S_i — скидка с тарифа, в % к суммарному тарифу за грузный и порожний рейс;

K — стоимость приобретаемых компанией-оператором новых вагонов или затраты на осуществление капитального ремонта для продления срока полезного использования старогодных вагонов МПС, руб.;

$T_{ок}$ — срок возврата инвестиций, в течение которого действует скидка с тарифа, лет

(величина $T_{ок}$ всегда должна быть меньше нормативного срока службы вагона, то есть меньше 8–10 лет в зависимости от типа подвижного состава);

E — норма дисконта, устанавливается по согласованию между железнодорожным транспортом и компанией-оператором;

t_i — порядковый номер года возврата инвестиций или года применения тарифных льгот;

D — расчетная годовая провозная плата, оплачиваемая компанией железным дорогам за грузный и порожний пробег собственных вагонов, руб.;

0,85 — коэффициент, регламентирующий долю инвестиций, направленных на создание доходной базы железных дорог.

Недостатком Временного порядка является полная зависимость компании-оператора от ОАО «РЖД», которое в одностороннем порядке устанавливает срок окупаемости подвижного состава. Кроме того, максимальный размер инвестиционной скидки ограничен себестоимостью перевозок, которая при перевозках сырьевых грузов в условиях перекрестного субсидирования достигает 100%. В связи с этим инвестиционные скидки не получили широкого практического применения на железнодорожном транспорте.

Резюмируя все вышесказанное, можно сделать вывод о необходимости разработки принципиально нового подхода к формированию тарифов на пе-

ревозки грузов в условиях развития компаний-собственников подвижного состава и компаний-перевозчиков.

Завершение реформирования ОАО «РЖД» и окончательного отделения сферы перевозочной деятельности от сферы предоставления услуг по пользованию инфраструктурой должно во временном отрезке совпасть с принятием законов и нормативных актов в части:

1. Тарифообразования на железнодорожном транспорте. Необходима переработка Прейскуранта № 10-01 — разделение железнодорожного тарифа на инфраструктурную, вагонную, локомотивную составляющие на паритетных условиях для всех участников перевозочного процесса.

2. Определения регламента операторской и перевозочной деятельности в Российской Федерации.

3. Разработки новых правил перевозок грузов, доработки Закона о железнодорожном транспорте и Устава железнодорожного транспорта с учетом развития рыночных отношений в сфере грузовых перевозок.

4. Упорядочения функций и порядка взаимодействия федеральных органов власти, осуществляющих регулирование деятельности железнодорожного транспорта.

16-17 октября 2006 года ООО «Защита и поддержка» проводит конференцию по теме: «Совершенствование тарифной системы в свете структурной реформы на железнодорожном транспорте».

В рамках конференции будут освещены следующие вопросы:

1. Нормативно-правовая база существующей тарифной системы.
2. Общая характеристика Прейскуранта №10-01.
3. Принципы построения тарифов, плат и сборов.
4. Характеристика тарифов:
 - виды тарифов;
 - зависимость тарифной ставки от направления перевозки и характера груза;
 - понижающие и повышающие коэффициенты тарифов;
 - влияние изменений тарифа на интенсивность грузопотока;
 - тарифы как элемент рентабельности перевозок.
5. Совершенствование тарифов:
 - дерегулирование грузовых тарифов: разделение и выделение элементов тарифа на вагонную, инфраструктурную и локомотивную составляющие;
 - гражданско-правовые аспекты совершенствования тарифной системы на железнодорожном транспорте;
 - проект тарифного руководства №2.
 - проект закона о государственном регулировании цен.
6. Международные тарифы и перспективы их совершенствования:
 - транзитный тариф, тариф при ввозе/вывозе грузов с территории Российской Федерации;
 - проект единого железнодорожного тарифа в рамках Евразийского экономического сообщества.

Основные докладчики:

- Ахполов Игорь Константинович — Совладелец по экономике Ассоциации собственников подвижного состава.
- Синьков Александр Николаевич — Заместитель начальника управления регулирования транспорта Федеральной службы по тарифам Российской Федерации.
- Бороздина Ольга Николаевна — кандидат экономических наук, начальник отдела оперативного планирования перевозок ООО «Метал-Транс».
- и другие

В пакет документов конференции входят раздаточные материалы «Аналитическое исследование: совершенствование тарифной системы на железнодорожном транспорте в рамках проводимой структурной реформы».

Организатор:
т.ф: (495) 621-30-12
(501) 48-72-373
8-926-245-03-77



www.translaw.ru
e-mail: support_conf@mail.ru
translaw@translaw.ru