

«РАЗВЕ ЗАПРЕЩЕНО ПЕРЕВОЗЧИКУ АРЕНДОВАТЬ ВАГОНЫ?»

ТОП-МЕНЕДЖЕРЫ ОАО «РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ» НЕ ПРИНИМАЮТ НА СВОЙ СЧЕТ БОЛЬШИНСТВА ПРЕТЕНЗИЙ ЧАСТНЫХ ОПЕРАТОРОВ. СВОИМИ ПРЕДСТАВЛЕНИЯМИ ОБ ИТОГАХ СТРУКТУРНЫХ РЕФОРМ И ПЕРСПЕКТИВАХ ЭКСПЕРИМЕНТОВ С ЧАСТНОЙ ЛОКОМОТИВНОЙ ТЯГОЙ СОГЛАСИЛИСЬ ПОДЕЛИТЬСЯ СТАРШИЙ ВИЦЕ-ПРЕЗИДЕНТ ПО КОРПОРАТИВНОМУ УПРАВЛЕНИЮ И СТРАТЕГИЧЕСКОМУ РАЗВИТИЮ ВАЛЕРИЙ РЕШЕТНИКОВ И ВИЦЕ-ПРЕЗИДЕНТ ПО КОММЕРЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ САЛМАН БАБАЕВ.

BUSINESS GUIDE: Операторы утверждают, что работа привлеченного ОАО РЖД парка полувагонов (парка ВСП) не вписывается в существующие рыночные условия, вагоны ВСП не подпадают под регулирующие документы на передвижение в порожнем состоянии и пользуются преференциями при погрузке. В результате частные вагоны оказываются менее конкурентоспособными, что отражается на их окупаемости, снижает ставки на услуги операторов на фоне общего снижения цен от профицита парка, и вообще все это противоречит принципам структурной реформы. Готова монополия отказаться от этой практики?

САЛМАН БАБАЕВ: Сегодня с помощью парка ВСП мы обеспечиваем 97% всех заявок на перевозку грузов, тогда как еще год назад грузовладельцы сталкивались с большими трудностями. Сейчас все подтверждают, в том числе и объединение предпринимателей «Опора России», что вагон перевозчика более удобен: грузоотправителю не нужно искать вагоны где-то на рынке и заключать дополнительный договор, благодаря эффекту масштаба мы можем быстрее подать вагон под погрузку. Но мы действуем абсолютно в тех рамках, которые определены сложившимся рынком. Другой вопрос, что мы создали такой рынок, с которым еще не все грузоотправители научились работать. Операторам следует понимать, что их бизнес существует не сам по себе, они предоставляют услугу грузоотправителю. И если бы грузоотправители не подняли в прошлом году такой шум, завалив своими жалобами правительство, то мы бы не стали прибегать к этой мере.

Кстати сказать, в Америке, которую многие любят ставить в пример, вагоны предоставляются в аренду именно перевозчику, а грузоотправителю вагон не нужен. Или другой, более понятный пример — газовые баллоны. Покупатель приобретает газ в баллоне и сдает его обратно в обмен на очередной баллон с газом. Баллон — это оборотная тара, покупателю газа абсолютно все равно, чей это баллон. Так вот я как специалист-железнодорожник могу однозначно сказать: если мы будем управлять тарой как грузным потоком, нужно увеличить протяженность российских железных дорог в три раза. Для этого нужно в два раза больше маневровых локомотивов, сортировочных мощностей и всего остального. А нужно это все сейчас экономике и ради чего?

BG: То есть вы предлагаете свернуть реформу и вернуть все вагоны перевозчику?

С.Б.: Ничего такого мы не предлагаем. Скажите, разве запрещено перевозчику арендовать вагоны? Таких запретов нет ни в одном нормативном документе. Мы арендовали вагоны у нашей дочерней компании по вполне рыночной ставке — 1003 рубля в сутки. Уверю вас, большинство операторов сегодня вполне были бы довольны такой доходностью вагона. Причем мы действуем по постановлению правительства, которое утверждает нам цены и налагает на нас обязательства по вывозу груза. При этом у нас есть ограничения по оплате полной стоимости порожнего пробега: мы можем предъявить грузоотправителю только 60% порожнего пробега, а не 100%, как это могут сделать операторы. И если мы не уложились в этот норматив, мы записываем себе убыток. За девять месяцев мы подсчитали убытков от работы парка ВСП на 3 млрд. рублей. То есть мы поначалу платили за вагон даже больше, чем на нем зарабатывали, если не учитывать остальной доход от перевозки.

BG: Зачем в таком случае вообще такая система была создана?

ВАЛЕРИЙ РЕШЕТНИКОВ: Первоначальная модель рынка предполагала концентрацию парка у трех-четырёх



СТАРШИЙ ВИЦЕ-ПРЕЗИДЕНТ ПО КОРПОРАТИВНОМУ УПРАВЛЕНИЮ И СТРАТЕГИЧЕСКОМУ РАЗВИТИЮ ОАО «РЖД» ВАЛЕРИЙ РЕШЕТНИКОВ

крупных операторов, которые были бы в состоянии обеспечивать вагонными ресурсами множество повагонных отправок. Они должны были распределиться по сети, чтобы эти отправки было экономически выгодно забирать. Но этой концентрации, к сожалению, так и не произошло. Хотя у ОАО РЖД вагонов практически уже не осталось. При этом по публичному договору мы остаемся обязаны принять весь предъявленный груз к перевозке. И когда десятки и сотни грузоотправителей стали жаловаться на результаты реформы и требовать у нас принять груз, у нас не было другого выхода, нежели предложить правительству данную меру. Мы привлекли у своей дочерней компании вагоны и взяли на себя обязательство перевозить недорогой и тяжелый с точки зрения доставки груз. И эта задача сегодня полностью выполнена парком ВСП.

Да, мы слышим, что операторское сообщество возмущается, дескать, мы понижаем рыночные ставки. Но зато сейчас они готовят свои предложения по поводу того, как они будут самостоятельно решать вопрос повагонных отправок, фактически заменив эту нашу деятельность. В ближайшие месяцы они обещают представить эти инициативы — посмотрим.

BG: Между тем скорость передвижения вагонов по сети продолжает снижаться, несмотря на работу парка ВСП. Почему не помогла эта мера?

В.Р.: А эта цель перед парком ВСП и не ставилась. Я хочу обратить внимание: сейчас больше миллиона вагонов на сети, и это слишком много. Дополнительно мотивировать движение должна унификация порожнего пробега полувагонов, которая вступила в действие с 1 ноября. Штраф за производительный простой на магистральных путях, предложения о введении которого мы сейчас внесли, также должен ускорить оборот частных вагонов. Постепенно эти меры упорядочат движение на железной дороге. Но главное, без чего ситуацию не разрешить радикально, — это без принятия на законодательном уровне перечня прав и обязанностей операторов как участников перевозочного процесса. Пока мы об этом не можем договориться с операторами.

BG: Почему?

С.Б.: Если мы говорим, что оператор — это участник перевозочного процесса, то он должен соблюдать технологию этого процесса. Но если он хочет ехать поперек движения, этого допускать нельзя.

BG: Простите, но операторы не меньше монополии заинтересованы в том, чтобы движение по сети ускорялось, все они профессионалы-железнодорожники и вряд ли будут ехать «поперек»...



ВИЦЕ-ПРЕЗИДЕНТ ПО КОММЕРЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОАО «РЖД» САЛМАН БАБАЕВ

С.Б.: Дело в том, что у операторов всегда на первом месте свой интерес: каждый из них заботится об оборачиваемости своего вагона, старается перевезти больше груза. А у нас есть технология перевозки, «правила дорожного движения», если хотите. Например, оператор меня просит прогнать порожний вагон с Кузбасса в Красноярск, там он, видите ли, договорился о погрузке. Но я-то знаю, что и на Востоке для этого вагонов достаточно, которые могут туда спокойно доехать, тогда как у меня из Кузбасса груженный поток не проходит! Такого быть не должно, из-за этого и происходит снижение скорости доставки груза по всей сети.

В.Р.: Если бы у нас инфраструктура была избыточной, то даже с нынешним количеством вагонов мы бы справились. Больше того, если бы весь парк вагонов был в управлении у ОАО РЖД, то все имеющиеся в стране грузы мы смогли бы легко перевезти парком в 800 тыс. вагонов. Но государством было принято решение возложить затраты на обновление вагонного парка на частный бизнес, и поэтому мы имеем сегодня такой специфический рынок.

BG: Реформа же не прошла до конца, операторы должны были превратиться в перевозчиков с собственными локомотивами...

В.Р.: Мы убеждены, что дальнейшее дробление железнодорожного транспорта крайне опасно для экономики России. Мы уже отдали все, что могли, последними мы вывелим в рынок ремонтные мощности. И на этом, по нашему мнению, стоит уже остановиться, чтобы не допустить катастрофических последствий для грузоотправителей.

BG: То есть вы отказываетесь даже от экспериментов с «локальными перевозчиками»?

В.Р.: Нет, не отказываемся и готовы попробовать, но заранее убеждены в результатах таких экспериментов. Консультанты из AT Kearney нам рассчитали, что частные перевозчики заберут на себя самые доходные перевозки на отдельных маршрутах, которые для этого наиболее удобны, оставив нам все остальное. Таким образом, из наших доходов будет изъята существенная сумма, компенсировать которую сможет только государство за счет субсидий и дотаций. Но при этом важно понимать, что эта государственная субсидия де-факто просто переключает в прибыль на капитал частных операторов.

И второй вопрос: в чем здесь интерес для грузоотправителя? Операторы будут заинтересованы ускорить окупаемость локомотива, что возможно сделать за счет повышения тарифа. Для грузоотправителя цена на перевозку точно не снизится, а скорее всего, наоборот, возрастет. Поэтому мы готовы провести эксперименты и по-

смотреть, как будет работать конкуренция «за маршрут»: частный бизнес сможет получить в управление некоторый участок сети и будет обязан обеспечить на нем перевозочную работу полностью, без изъятий по принципу доходности перевозки.

BG: Но ведь это будут локальные монополии, устроенные по аналогу с ОАО РЖД, тогда как реформа ставила своей целью создание свободного рынка перевозчиков.

В.Р.: Рынок не самоцель. Реформа была призвана увеличить эффективность транспортной системы. Но если вы сравните мировые аналоги, где объемы перевозок и грузонапряженность сопоставимы с нашими, вы увидите, что мы как монополия гораздо более эффективны, нежели другие квазирыночные системы. Более того, например, во Франции сегодня приняли решение о слиянии владельца инфраструктуры и перевозчика, поскольку работа вертикально интегрированной компании значительно эффективнее. Это, как вы понимаете, несколько не сходится с антимонопольными требованиями Евросоюза, которые де-факто игнорируются и в Германии, и в некоторых других странах. Там же, где эти директивы действуют, мы наблюдаем большие взаимные долги участников перевозочного процесса и банкротства участников рынка. При этом важно понимать, что западноевропейские страны устроили у себя конкуренцию за счет госбюджета: объемы субсидий на инфраструктуру в десятки раз превышают ценовой эффект от конкуренции на рынке. Наш бюджет этого себе позволить не может, поэтому с большой уверенностью можно сказать, что за такую реформу будет платить грузоотправитель, в интересах которого это, мягко говоря, не вписывается.

BG: Тем не менее практика оперирования собственными поездными формированиями уже давно существует на российской железной дороге, и сегодня даже появляются новые игроки на этом рынке. Почему бы не развивать эту практику системно?

В.Р.: Да, иногда мы берем локомотивы у операторов в операционную аренду, когда в пиковые моменты перевозок на каких-то участках их не хватает. Но мы соглашаемся на это только в том случае, когда нас устраивает цена. Понятно, что далеко не все операторы имеют возможность привлекать долгосрочные и дешевые кредиты под закупку локомотивов, чтобы обеспечивать такие условия. Но и в этом случае операторы готовы ставить свои тепловозы только на наиболее доходные маршруты, прежде всего для перевозки нефтеналивных грузов. В общесетевом масштабе эта система работать не сможет.

С.Б.: На мой взгляд, конкуренция между перевозчиками на одной инфраструктуре возможна только на параллельных ходах, когда в одно и то же место можно проехать разными путями, но пока этого нет. Кроме того, формированием поездов занимается оператор инфраструктуры, который и будет в конечном итоге определять порядок пропуска поездов разных перевозчиков. Все равно кто-то поедет раньше, кто-то позже, а кто-то вообще не сможет проехать из-за ограниченной пропускной способности. И что изменится? Как они будут конкурировать между собой?

BG: А где монополия возьмет средства на обновление стареющего локомотивного парка? Операторы утверждают, что сегодня это одна из ключевых проблем организации движения на железной дороге.

В.Р.: Сейчас мы договорились с правительством о финансировании закупок на уровне 700 локомотивов в год. Реальная потребность выше: где-то около 1000, но выбранный темп закупок уже позволит переломить текущую тенденцию.

Беседовал АЛЕКСЕЙ ЕКИМОВСКИЙ