

«КАЧЕСТВО ПЛАНИРОВАНИЯ НУЖДАЕТСЯ В УЛУЧШЕНИИ» ДО СЕГОДНЯШНЕГО МОМЕНТА ЛЮБОЙ ПЕРЕКОС В ФОРМИРУЮЩЕЙСЯ НОВОЙ СИСТЕМЕ ОТНОШЕНИЙ НА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ ВЫЗЫВАЛ БУРНУЮ РЕАКЦИЮ ГРУЗОВЛАДЕЛЬЦЕВ ТОЛЬКО ПОСЛЕ ТОГО, КАК НАЧИНАЛИСЬ РЕАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ. О ПОТРЕБНОСТЯХ КЛИЕНТОВ В КАЧЕСТВЕННЫХ ПЕРЕВОЗКАХ И БАЛАНСЕ ИНТЕРЕСОВ С ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКАМИ В ИНТЕРВЬЮ ВГ РАССКАЗАЛ ВИЦЕ-ПРЕЗИДЕНТ ПО ЛОГИСТИКЕ ОАО «НОВОЛИПЕЦКИЙ МЕТАЛЛУРГИЧЕСКИЙ КОМБИНАТ» АЛЕКСАНДР САПРОНОВ, ДО НЕДАВНЕГО ВРЕМЕНИ ВОЗГЛАВЛЯВШИЙ НЕЗАВИСИМУЮ ТРАНСПОРТНУЮ КОМПАНИЮ.

BUSINESS GUIDE: Насколько последние изменения в регулировании работы железнодорожного транспорта учитывают интересы клиентов?

АЛЕКСАНДР САПРОНОВ: Для грузовладельца важны три основных фактора, с точки зрения которых он рассматривает любые изменения в нормативной базе на железной дороге.

Во-первых, это стабильность перевозок по обеспечению предприятий сырьем и вывозу готовой продукции.

Во-вторых, это величина транспортной составляющей в цене произведенных товаров. Сегодня сложился определенный баланс интересов участников перевозочного процесса, связанный с определением транспортной составляющей, и любое изменение нормативной базы рассматривается грузовладельцами с точки зрения роста этой нагрузки.

Третий фактор — доступность сервисных услуг перевозчиков и операторских компаний. Здесь важно, не увеличится ли в результате изменений в нормативной базе объем согласований и документооборота, связанный с железнодорожной перевозкой, потребуется ли дополнительный штат сотрудников для выполнения каких-либо новых функций, которые эта нормативная база предполагает.

На мой взгляд, последние изменения позитивны: они призваны заполнить пробелы и снять противоречия, которые возникли в связи с изменившейся структурой собственности на подвижной состав, ставший приватным, и нормативной базой, сформированной, по существу, в годы плановой экономики.

Конечно, не все идет гладко, но здесь самое главное то, что мы движемся вперед. В частности, приказ Минтранса №258 упорядочивает передвижение по сети порожних вагонов. Раньше грузоотправители испытывали немало проблем, связанных с тем, что нередко вагоны появлялись там, где были не нужны, а там, где грузов было в избытке, вагонов не хватало.

ВГ: Операторы отмечают, что действие этого приказа не распространяется на так называемый парк ВСП, привлеченный ОАО РЖД к Второй грузовой компании и работающий фактически на условиях инвентарного парка. Получается, что вагоны операторов становятся менее конкурентоспособными.

А. С.: Допускаю, что при исполнении этого приказа возникают попытки создания определенных административных преимуществ у названного вами парка, но это временные издержки и в конечном счете все будет работать в равных условиях. Ведь реформа РЖД направлена именно на создание равных условий для конкуренции на рынке операторов грузового подвижного состава. Если у кого-то будет преимущество, то система будет неполноценна и неэффективна.

НЕ БЫВАЕТ ТАК, ЧТО СЕГОДНЯ ИЗДАЕТСЯ НОРМАТИВНЫЙ ДОКУМЕНТ И УЖЕ ЗАВТРА ВСЕ СТАЛИ ЖИТЬ ПО-НОВОМУ



СЕРГЕЙ НИКОЛАЕВ / ФОТОИМЭДЖ / ИТАР-ТАСС

ВГ: Складывается впечатление, что система просто не может никак научиться работать без инвентарного парка. Это так?

А. С.: Не бывает так, что сегодня издается нормативный документ и уже завтра все стали жить по-новому. Это процесс, в ходе которого неизбежно возникают конфликты и издержки, но, повторюсь, сегодня мы видим положительные движения в сторону снятия противоречий между устаревшей технологией и изменившейся структурой собственности подвижного состава.

ВГ: Еще одно, безусловно, положительное нововведение с точки зрения операторов — это унификация тарифов на порожний пробег универсальных вагонов и платформ. Насколько эта часть реформы перестала?

А. С.: Тарифная политика — это чрезвычайно важный вопрос, к которому очень чувствительны все участники рынка, все субъекты перевозочного процесса. Это как сообщающиеся сосуды: если вы что-то изменили в одном месте и думаете, что сделали хорошо, то в другом месте совершенно неожиданно у вас могут появиться проблемы. Мое отношение к этому вопросу очень осторожное. Ключевое направление по внедрению унифицированного тарифа на порожний пробег связано прежде всего с потребностью ускорения оборота подвижного состава. Сегодня вагоны часто задерживаются потому, что у них нет обратной загрузки, а по тарифу, который зависит от класса ранее перевезенного груза,

САПРОНОВ АЛЕКСАНДР АЛЕКСЕЕВИЧ

Родился в 1953 году. Стаж работы в железнодорожной отрасли — 16 лет: работал президентом ЗАО «Компания „Русский мир“», вице-президентом, первым вице-президентом ЗАО ЮКОС РМ, вице-президентом ОАО «НК „Роснефть“», заместителем генерального директора ОАО «Первая грузовая компания» по стратегии и корпоративному

развитию. С февраля 2009 года по февраль 2012 года — генеральный директор ООО «Независимая транспортная компания». С февраля 2012 года — вице-президент по логистике ОАО «Новолипецкий металлургический комбинат». Является членом экспертного совета Федеральной антимонопольной службы Российской Федерации по железнодорожному транспорту, членом президиума некоммерческого

перевозить его становится невыгодно. Это плохо влияет на оборот вагона и приводит к неэффективному использованию вагонных ресурсов. Введение унифицированного тарифа позволит снять это противоречие.

Конечно, нужно будет обязательно вести мониторинг влияния этой меры, потребуется анализ того, какие еще факторы оказывают влияние на оборот вагона.

Если оборот будет сокращаться, то для вывоза одних и тех же объемов груза потребуются привлекать меньше подвижного состава. Тогда нагрузка на инфраструктуру и транспортная составляющая в цене перевозимых грузов будут снижаться.

Кстати, сегодняшняя практика тарифного регулирования имеет свои положительные аспекты. Пониженный тариф на порожний пробег вагонов из-под грузов первого класса заставляет операторов вагонов искать эту грузовую базу. Таким образом, они сами стремятся выполнить ту полезную работу, в которой нуждаются грузовладельцы.

В этой связи возникает следующий вопрос: а не останутся ли такие грузовладельцы без вагонов из-за унификации тарифа? Это еще один важный фактор, который заставляет более внимательно подходить к реформе тарифной системы.

Кроме этого полагаю, что в результате унификации тарифа произойдут изменения в логистике перемещения порожних вагонов.

На мой взгляд, по всем перечисленным критериям необходимо будет вести мониторинг, который поможет выяснить влияние унификации тарифа на показатели эффективности использования подвижного состава и величину транспортной составляющей для грузовладельцев.

ВГ: Операторы все чаще говорят о необходимости изменения технологии управления вагонным парком со стороны перевозчика — ОАО РЖД. Есть мнение, что ужесточение планирования должно снять массу проблем с пропускной способностью железной дороги. Операторы готовы идти на некоторые ограничения ради всеобщего блага. Насколько грузоотправители способны ужесточить планирование сроков и направлений отгрузок своей продукции?

А. С.: Безусловно, качество планирования нуждается в улучшении. Это в равной степени относится ко всем субъектам перевозочного процесса: грузовладельцам, операторам и ОАО РЖД.

Здесь много различных факторов, которые не всегда зависят от участников рынка, в том числе грузовладельцев.

Во-первых, это процессы производства готовой продукции, которые имеют свои составляющие, временные циклы, особенности производства и т. д.

Во-вторых, состояние рынков. Они сегодня нестабильны. Подать плановую заявку за месяц до начала пе-

ревозки, предусмотреть в ней все эти факторы — задача достаточно сложная. Полагаю, что сроки планирования и фактической перевозки, в частности, по экспорту, по нашему мнению, должны сближаться.

Другая часть вопроса — система внесения изменений в установленный план. Сегодня эта система работает исправно, но, на мой взгляд, там тоже есть резерв для оптимизации.

ВГ: Но операторы говорят, что сегодняшняя система, наоборот, слишком гибкая. Они жалуются на то, что грузоотправитель меняет планы и направления перевозок без учета технологических возможностей железной дороги.

А. С.: Безусловно, выше головы не прыгнешь, и если изменения плана выходят за рамки технической возможности, то с этим нужно считаться. Но я бы хотел снова обратить внимание на ключевой показатель — оборачиваемость вагона, скорость его передвижения. На этих показателях, определяющих производительность использования подвижного состава, необходимо акцентировать внимание.

ВГ: Насколько в целом в сегодняшней системе железнодорожных перевозок сбалансированы интересы операторов и грузовладельцев?

А. С.: На мой взгляд, для грузовладельцев важны стоимость услуг, надежность обеспечения подвижным составом и обеспечение интересов грузовладельцев в отношениях с железными дорогами. В свою очередь, операторские компании, для которых предоставление вагонного парка является основным бизнесом, заинтересованы в стабильности грузовой базы и обеспечении доходности работы своих вагонов. В этом необходимо искать баланс интересов грузовладельцев и операторов. Последние уделяют серьезное внимание технологии работы подвижного состава, маршрутизации порожнего и груженого рейса, внедрению кольцевых маршрутов, добиваются необходимых экономических результатов. Отмечу, что не за счет повышения стоимости своих услуг, а за счет роста эффективности использования вагонного парка.

Убежден, что за такими операторскими компаниями будущее — именно они имеют все основания рассчитывать на долговременные отношения с грузовладельцами.

ВГ: Насколько сложны будут дальнейшие этапы реформы для ОАО РЖД?

А. С.: Темпы реформ, которые сегодня проходят в ОАО РЖД, достаточно высоки. Нередко какие-то составляющие этого процесса забегают вперед, какие-то отстают. Так, например, динамика процессов выведения подвижного состава из инвентарного в приватный парк опередила процессы внесения изменений в нормативную базу, о чем мы уже говорили.

В целом практика реформирования складывается, нарабатан определенный опыт и понимание существа

