

ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ ИДУТ НА ПЕРЕЗАГРУЗКУ

ПОСЛЕ НЕСКОЛЬКИХ ЛЕТ ЖЕСТКИХ СПОРОВ ОАО РЖД, МИНТРАНС И ЧАСТНЫЕ ОПЕРАТОРЫ НАКОНЕЦ СМОГЛИ СОГЛАСОВАТЬ СВОИ ВЗГЛЯДЫ НА ДАЛЬНЕЙШУЮ РЕФОРМУ РЫНКА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК. НОВАЯ МОДЕЛЬ ПРЕДПОЛАГАЕТ И РАСШИРЕНИЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ЧАСТНОЙ ТЯГИ, И ПОЯВЛЕНИЕ ЧАСТНЫХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ, И КОНКУРЕНЦИЮ В РАМКАХ ОДНОГО МАРШРУТА. НО ТЕПЕРЬ РЕФОРМА НЕ НРАВИТСЯ УЖЕ ОСНОВНЫМ КЛИЕНТАМ ОТРАСЛИ — ГРУЗООТПРАВИТЕЛЯМ.

АЛЕКСЕЙ ЕКИМОВСКИЙ

ВСЕ ПОЙДЕТ ПО ПЛАНУ Эта весна должна стать весьма важной вехой в истории российского железнодорожного транспорта. После почти трех лет непрерывных дискуссий и жарких споров, которые в последнее время стали проходить не только в кабинетах чиновников различного уровня, но и публично, представители государства и железнодорожники более или менее достигли согласия в вопросе дальнейшего хода структурной реформы.

В мае Минтранс внес в правительство согласованный со всеми ведомствами и участниками рынка план мероприятий на 2010–2011 годы, который определит судьбу разных направлений деятельности ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) — от пассажирских и грузовых перевозок до всех видов сервиса, а также элементов регулирования отрасли. На момент подписания номера ВГ в печать дата заседания правительства, на котором должен быть одобрен этот план, не была известна. Но опрос всех заинтересованных сторон показывает, что сюрпризов в ходе рассмотрения плана быть не должно.

В Минтрансе ВГ сообщили, что после одобрения правительством плана мероприятий на его основе будут внесены соответствующие изменения в постановление правительства № 384 от 18 мая 2001 года, которое является основным руководящим документом для продолжения реформы и выполнение которого в срок в нынешнем варианте оказалось невозможным по целому ряду причин. «Например, одной из главных задач реформы является создание института независимых грузовых перевозчиков, но на данном этапе окончательно разделить все технологические операции, связанные с железнодорожными перевозками грузов, мы не можем», — поясняет и. о. начальника департамента государственной политики в области железнодорожного транспорта Минтранса Сергей Тугаринов. — Мы даже не можем окончательно ответить на вопрос, возможно ли это».

Эти слова чиновника можно считать реверансом в сторону точки зрения ОАО РЖД: представители монополии еще полгода назад убеждали всех, что отделение перевозок от инфраструктуры железнодорожного транспорта невозможно в принципе. Но на самом деле согласованные к настоящему моменту решения выглядят во многом победой оппонировавших ОАО РЖД Минтранса и частных железнодорожных компаний. В случае одобрения плана правительством, реформа пойдет по пути превращения операторов подвижного состава в полноценных перевозчиков, а ОАО РЖД постепенно будет становиться лишь инфраструктурной монополией.

ТЯГА К ЛОКОМОТИВАМ Одной из ключевых предпосылок для появления частных железнодорожных перевозчиков станет выделение в существующем тарифе инфраструктурной составляющей. «Этот тариф определит, какую цену необходимо платить за пользование инфраструктурой, если у вас есть свои вагоны и локомотив», — поясняет Сергей Мальцев, гендиректор крупнейшего в Рос-

МИНТРАНС ВНЕС В ПРАВИТЕЛЬСТВО СОГЛАСОВАННЫЙ ПЛАН МЕРОПРИЯТИЙ НА 2010–2011 ГОДЫ, КОТОРЫЙ ОПРЕДЕЛИТ СУДЬБУ РАЗНЫХ НАПРАВЛЕНИЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОАО РЖД — ОТ ПАССАЖИРСКИХ И ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК ДО ВСЕХ ВИДОВ СЕРВИСА, А ТАКЖЕ ЭЛЕМЕНТОВ РЕГУЛИРОВАНИЯ ОТРАСЛИ



ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА

сии частного оператора подвижного состава Globaltrans и председатель президиума некоммерческого партнерства «Совет рынка операторов железнодорожного подвижного состава». — Оператор будет от своего лица заключать договор перевозки с грузовладельцем, выполняя для него те же функции, которые сейчас выполняет ОАО РЖД как перевозчик. Это прием груза, сама перевозка, ответственность за сохранность груза, сдача его грузополучателю». Самым важным Сергей Мальцев считает открытие возможности привлекать частные инвестиции в тяговый подвижной состав — локомотивы. По его оценкам, требуемый объем инвестиций в российский локомотивный парк в течение ближайших 15 лет составляет порядка \$70 млрд.

Уряд частных операторов и сейчас уже есть собственные локомотивы, а для работы «собственными поездными формированиями» были созданы соответствующие тарифные условия. Но ОАО РЖД не раз заявляло о несправедливом расчете этого тарифа. По словам начальника департамента экономической конъюнктуры и стратегического развития ОАО РЖД Валерия Веремея, по пункту 2.17 Прейскуранта 10–01, определяющего условия работы собственными поездными формированиями, ОАО РЖД несет 65% расходов, но при этом в ряде случаев получает только 35% доходов.

Многие годы, не отменяя уже выданные разрешения работающим по этим тарифам операторам, таким как, например, «Балттранссервис», монополия просто отказывала в согласовании подобных договоров другим операторам. А год назад ОАО РЖД вместе со своим традиционным консультантом McKinsey разработали свой проект целевой модели рынка грузовых перевозок, где работу собственных поездных формирований на сети предлагалось вообще упразднить.

Гендиректор Института проблем естественных монополий (ИПЕМ) Юрий Саакян поясняет, что пункт 2.17 был разработан еще до проведения структурной реформы железных дорог. «Технология перевозок грузов собственными

поездными формированиями использовалась для транспортировки сырья между близкорасположенными производственными площадками», — добавляет эксперт. — При этом прогон по магистральной инфраструктуре составлял до нескольких десятков километров, а планирование таких перевозок, диспетчеризация и работа технических средств инфраструктуры были задействованы минимально». В результате плата за инфраструктуру была минимизирована и не учитывала или учитывала не в полной мере необходимость перекрестного субсидирования между классами грузов, между повагонными, групповыми и маршрутными перевозками, уточняет господин Саакян.

По мнению главы ИПЕМА, потенциальные перевозчики готовы осуществлять лишь маршрутные перевозки на средние и небольшие расстояния до 500–1000 км, так как эти перевозки легко организовать, они имеют низкую себестоимость и высокую рентабельность. «Все прочие перевозки, включая повагонные и социально значимые, не вызовут интереса у частных перевозчиков, так как такие перевозки потенциально либо низкорентабельны, либо, что чаще, убыточны», — полагает Юрий Саакян. Он добавляет, что фактическая себестоимость перевозок на конкретных участках магистральной сети может отличаться в десятки раз и частные перевозчики будут работать там, где себестоимость невысокая, а доходы повышенные. «Новых рынков частные перевозчики создать не смогут и будут отбирать доходы у ОАО РЖД, снижая финансовые возможности монополии по текущему содержанию магистральной инфраструктуры», — считает Юрий Саакян.

Но Сергей Мальцев говорит, что в такой позиции есть доля лукавства, рассчитанная на не совсем знакомых с экономикой железнодорожных перевозок людей. Он приводит в пример ситуацию с эксплуатацией вагонов. «Вагонная составляющая, которую забирает частный оператор, составляет всего 15–20% от суммы тарифа на перевозку, все остальное получает ОАО РЖД, то есть компания имеет большую часть выручки от эксплуатации любого ва-

гона», — поясняет Сергей Мальцев. — При организации перевозки инвентарным парком затраты на его закупку и содержание также будут выбирать эту вагонную составляющую, оставляя в распоряжении компании ту же величину тарифа. Точно так же произойдет с локомотивами, вопрос остается лишь в величине платы за инфраструктуру».

По мнению Сергея Мальцева, локомотивная составляющая должна быть инвестиционно привлекательной, чтобы обеспечить окупаемость приобретения локомотивов. «Если опираться на „классиков“, начиная от специалистов ВНИИЖТа, заканчивая сотрудниками Федеральной службы по тарифам, инфраструктурная составляющая в среднем сетевом выражении колеблется в пределах от 51% до 54% — на локомотивы, соответственно, придется порядка 31–34% в тарифе», — отмечает господин Мальцев. В любом случае, добавляет он, это распределение должно быть утверждено в рамках согласительных процедур на площадке ФСТ, поскольку создание инфраструктурного тарифа, который не позволит инвестировать в локомотивный парк, будет бессмысленным.

В ОАО РЖД не готовы говорить о конкретных цифрах тарифа на инфраструктуру. «Цифра „в среднем по больнице“ не имеет смысла. Мы опять возвращаемся к тому, что в тарифы на инфраструктуру должны быть заложены все схемы перекрестного субсидирования, которые сейчас имеются в тарифной системе: по дальности, по направлениям перевозок, по классам грузов, по маршрутным и повагонным отправкам. Это очень нетривиальная задача для специалистов из ФСТ», — отмечает Валерий Веремея. — И нынешний прейскурант нельзя назвать простым, но теперь он еще больше усложнится, поскольку прежний тариф снова будет разбит на составляющие, которые будут регулироваться по отдельности».

В Минтрансе усложнения тарифного руководства не опасаются, однако ищут пути для сокращения перекрестного субсидирования — прежде всего между различными классами грузов. «Если мы сейчас введем полный эко-



В ОАО РЖД до сих пор скептически смотрят на возможность конкуренции с частными компаниями на одном маршруте