

номически обоснованный тариф на все грузы без разделения на классы, то перевозки, например, угля на 6 тыс. км станут просто невозможны», — поясняет Сергей Тугаринов. По его словам, чтобы эти перевозки оплачивались по полному тарифу, нужно субсидировать либо перевозчиков, либо инфраструктурную компанию, либо самих производителей угля. «Такие решения находятся в компетенции Минэкономки, а сама методика расчета тарифов должна быть разработана ФСТ», — отмечает чиновник.

ПРЕДЛОГ ДЛЯ КОНКУРЕНЦИИ Само по себе появление частных железнодорожных перевозчиков ОАО РЖД допускает, но конкуренцию между ними на магистральных путях считает почти нереализуемой и просто вредной. Проект целевой модели, подготовленный монополией, предполагал создание «локальных перевозчиков», которые получали бы на конкурсной основе в управление отдельные участки инфраструктуры (преимущественно тупиковые ветки), обеспечивая на них весь объем перевозок по установленным тарифам. Таким образом, реализовывалась модель конкуренции перевозчиков «за маршрут», тогда как частные операторы настаивали на модели конкуренции «на маршруте», при которой на любом участке путей общего пользования перевозчики могли бы конкурировать между собой.

В итоге после жарких дискуссий победила точка зрения Минтранса: конкуренция перевозчиков возможна как «за маршрут», так и «на маршруте». «Операторы, имеющие долгосрочные контракты с грузоотправителями, уже работают на определенных маршрутах, на них они и смогут работать в качестве перевозчиков, конкурируя „на маршруте“,» — говорит Сергей Тугаринов. — Сложности возникают при организации повагонных отправок, когда необходимо сформировать поезд. В этом случае мы не исключаем возникновения на некоторых участках конкуренции „за маршрут“, когда операторы будут монопольно осуществлять на этих маршрутах перевозку грузов, сохраняя при этом публичный характер договора с грузовладельцами».

В то же время частные операторы готовы не торопиться. «Мы предлагаем отобрать 35–40 маршрутов, где возможно отработать технологию и принципы взаимодействия с владельцем инфраструктуры, и если это не нарушит работу сети в целом, то в дальнейшем это может стать базой для конкуренции независимых перевозчиков», — говорит Сергей Мальцев, подчеркивая, что такая позиция согласована с ОАО РЖД. По его словам, на участках с «переломом» тяги (смена электровоза на тепловоз и наоборот) не должно возникнуть проблем. «Если маршрут проходит через электрифицированный участок, то перевозчик должен иметь электровоз или передать груз другому перевозчику, у которого он есть. Точно так же, когда поезд пересекает границу, он передается другому перевозчику, и никакие организационных проблем при этом не возникает», — поясняет он.

В ОАО РЖД и сейчас скептически смотрят на возможность такой конкуренции. Валерий Веремеев полагает, что участники рынка «пока не представляют до конца ее перспективы». «На рынке могут появиться сильные и крупные игроки, которые будут конкурировать с нынешними операторами и ОАО РЖД на одних и тех же маршрутах, например иностранные железные дороги. Грузовладельцы от этого выиграют, но для операторов условия работы усложнятся», — полагает он, добавляя, что в связи с низким уровнем конкуренции нынешний уровень доходов операторов «не всегда экономически обоснован». Кроме того, он указывает, что на участках с ограниченной пропускной способностью работать будет сложнее. «Я надеюсь, что для экспериментов с работой частных перевозчиков будут выбраны маршруты с неисчерпанной пропускной способностью. Общее понимание в дискуссиях было, как будет на практике — посмотрим», — говорит господин Веремеев.

Именно трудности с управлением движением на сети в условиях конкуренции множества перевозчиков были одним из главных аргументов в пользу того, чтобы отказаться от конкуренции «на маршруте». Ряд операторов даже высказывал предложения вывести систему управления инфраструктурой из-под контроля ОАО РЖД, но в этом принципиальном вопросе Минтранс оказался на стороне монополии. «Во всем мире только в Швеции система управления была отделена от эксплуатации состава», — считали другие страны эти попытки оказались неудачными», — отмечает Сергей Тугаринов.

Проблемы роста коэффициента порожнего пробега при ограниченных возможностях инфраструктуры, по мнению чиновника, можно решить путем организационных мер. «В решении этой задачи должно участвовать не только ОАО РЖД, но и частные операторы подвижного состава», — считает Сергей Тугаринов. — Участники рынка вполне могут создать информационную площадку, в рамках которой можно было бы минимизировать порожний пробег и находить обратную загрузку для своих вагонов. Кроме этого могут быть разработаны правила по взаимному использованию парка с последующими взаиморасчетами. Не бывает неразрешимых проблем, в конечном итоге сама жизнь заставит нас найти приемлемое решение».

ВАГОНЫ УХОДЯТ В РЫНОК Кроме вопроса о локомотивах и перевозчиках чиновники и железнодорожники согласовали окончательную схему завершения либерализации рынка вагонов. В ближайшее время будет создано дочернее ОАО РЖД ОАО «Вторая грузовая компания» (ВГК), в которое будет передано порядка 170 тыс. универсальных полувагонов — весь исправный инвентарный парк, оставшийся в собственности монополии. По настоянию Минтранса ОАО РЖД будет вносить в уставный капитал вагоны не одномоментно, как это было при создании ОАО «Первая грузовая компания», а постепенно в течение года.

Это делается, чтобы избежать непрозрачного механизма «обратной аренды», при котором переданные вагоны возвращались в управление материнской компании, которая уплачивала дочернему обществу арендную плату. По словам Валерия Веремеева, наиболее желательный срок создания ВГК — июль–август: тогда начать передавать вагоны в ее уставный капитал можно уже в октябре. В соответствии с законодательством завершить формирование уставного капитала ВГК необходимо в течение календарного года, то есть располагать полным парком она сможет лишь во второй половине 2011 года.

Но самым неожиданным для ОАО РЖД стало требование Минтранса продать контрольный пакет ПГК. «У государства и у ряда грузоотправителей, которые были участниками дискуссий, есть опасения, что если у нас даже ненадолго окажется в руках контроль и в ПГК, и в ВГК, то мы обрушим рынок, выставим всем клиентам необоснованно высокие цены или каким-нибудь образом „задавим“ всех частных операторов, спекулируя своим монопольным положением», — рассказывает Валерий Веремеев. — Несмотря на то что за этой ситуацией следит ФАС, Минтранс и Минэкономки решили исключить эту вероятность угрозы монополизации и настояли на том, что ОАО РЖД должно продать контрольный пакет в ПГК до окончания формирования уставного капитала ВГК.

«Это нужно, чтобы обеспечить не формальную, а реальную конкуренцию на рынке грузовых перевозок», — поясняет позицию министерства Сергей Тугаринов. «Существование двух компаний у одного хозяйствующего субъекта рано или поздно приведет к центростремительному движению и монополизации рынка, это объективный риск», — соглашается Сергей Мальцев. Однако по его мнению, продажа контрольного пакета акций ПГК будет скорее «чисто финансовой операцией», не имеющей

главной цели сменить управление в компании. «В целом появление у ПГК независимого квалифицированного инвестора не так востребовано, как у ВГК», — полагает господин Мальцев. — У ПГК уже выстроена модель бизнеса, и она успешно работает, а бизнес ВГК еще только предстоит ставить на ноги».

Зато при продаже контрольного пакета ПГК в установленные Минтрансом сроки возникает риск продешевить. Учитывая текущую неблагоприятную конъюнктуру на финансовых рынках, ОАО РЖД уже отложило ряд планировавшихся сделок, но в этом случае отказаться от продажи компании, притом самой крупной на своем рынке, будет нельзя. «Принимая решение о сроках и способах продажи пакета акций ПГК, государство должно решить, что ему важнее — формирование конкуренции или выгодная продажа актива», — подчеркивает Валерий Веремеев.

Меньше всего споров вызывало решение о продаже на открытом рынке вагонов инвентарного парка, требующего восстановительного ремонта. ОАО РЖД первоначально планировало внести их в уставный капитал ВГК для увеличения потенциальной стоимости компании. Однако согласно предложениям Минтранса, ОАО РЖД должно продать порядка 50 тыс. полувагонов. По словам Сергея Тугаринова, они будут выставлены на аукционы крупными лотами.

Валерий Веремеев поддерживает это решение, объясняя его необходимостью не допустить дефицита полувагонов, продлив на пять лет срок службы крупного парка, сопоставимого по объему с парком крупнейших операторов. «Мне кажется, это здравое решение, которое позволит и операторам проявить себя — купить их и увеличить свою долю рынка», — поясняет топ-менеджер. — А у ОАО РЖД в инвестпрограмме на эти цели денег нет». При этом господин Веремеев называет эти вагоны «нормальными». «Просто им по 22 года, и в соответствии с существующими нормативами они должны пройти капитальный ремонт, освидетельствование на годность к перевозкам, хотя, по сути, еще вчера вполне эффективно эксплуатировались», — отмечает он.

Однако Сергей Мальцев уточняет, что это «самый старый парк» ОАО РЖД, и пока говорить об интересе Globaltrans к выставляемым на продажу вагонам не готов. «Мы еще не знаем, как будут сформированы лоты», — поясняет топ-менеджер. По его словам, все будет зависеть от качества лотов и цены. «Если покупка и продление срока службы вагонов будет окупаться хотя бы за три года, это имеет смысл», — отмечает господин Мальцев. По его мнению, лоты не должны превышать 10 тыс. вагонов, а аукционы должны проходить с перерывом в один-два месяца. «Ведь если продать, например, сразу 20 тыс. вагонов, то они с большой вероятностью будут стоять, поскольку вагоноремонтных мощностей не хватит на одновременный ремонт такого количества подвижного состава», — полагает господин Мальцев.

ТАРИФНОЕ ОБОБЩЕНИЕ Не менее значимым для рынка железнодорожных грузоперевозок является вопрос об унификации тарифов. Прежде всего речь идет о выравнивании стоимости порожнего пробега вагонов вне зависимости от вида груза, который в нем находился до последней выгрузки. Такая тарификация была заложена в методологию построения действующего прейскуранта, которая учитывает уже упоминавшееся перекрестное субсидирование между грузами различных классов.

Участники рынка неоднократно называли существующую систему «абсурдной», а в итоге она породила уродливые логистические схемы, при которых вагон проходил своеобразную «очистку» от увеличенного тарифа. Для того чтобы отправить на дальнее расстояние вагон из-под «дорогого» груза третьего класса, оператор находил возможность погрузить в него, например, песок или щебень, перевезти на несколько километров

и только потом отправить вагон по назначению, заплатив существенно меньшую сумму за его транспортировку.

По мнению Валерия Веремеева, проблема унификации тарифов на порожний пробег вагонов связана с необходимостью увеличения грузевого тарифа для низкодоходных грузов. «При унификации может получиться, что грузы первого класса будут перевозиться по тарифу ниже, чем перевозка порожнего вагона. То есть грузевого тарифа для первого класса нужно будет также поднимать», — объясняет он, добавляя, что это и сдерживает сейчас принятие решения. — Конечно, никому не хочется платить больше, чем это было раньше, но, на мой взгляд, это не подорвет экономику, например, угольщиков настолько, чтобы закрывались шахты и разрезы. Решение будет сбалансированным».

Кроме того, в ближайшее время планируется унификация тарифов в межгосударственном сообщении со странами СНГ. «Сейчас в тарифе на перевозки через погранпереходы отсутствует вагонная составляющая: он построен на базе международного транзитного тарифа, где на грузе рейсе частный вагон имеет скидку в размере 15%, а на порожнем — тариф 0,6 швейцарских франка на осе-километр, — объясняет Сергей Мальцев. — Эта стоимость порожняка „съедает“ скидку в грузежном тарифе. Таким образом, если частный вагон едет на СНГ, то грузоотправитель вынужден платить нам премию в размере 15%, обеспечивая наш интерес участвовать в этой перевозке». Топ-менеджер добавляет, что именно поэтому 90% всех грузоперевозок назначением на страны СНГ сейчас везется инвентарным парком.

ТРЕТЬЯ КОЛОННА В то время как частным операторам и Минтрансу наконец удалось в основном согласовать с ОАО РЖД взгляды на дальнейший ход реформы грузоперевозок, у нее появились новые противники. Это крупнейшие грузоотправители, которые опасаются резкого повышения цен за предоставление вагонов в связи с ликвидацией инвентарного парка.

Предприятия горно-металлургического комплекса даже направили письмо первому вице-премьеру Игорю Шувалову, подписанное председателем совета директоров «Северстали» Алексеем Мордашовым, в котором выступили резко против создания ВГК. По их мнению, это «приведет к монополизации рынка дочерними обществами ОАО РЖД при одновременном выводе их из сферы государственного ценового регулирования». В пример авторы письма приводили опыт создания ПГК в 2008 году, когда «по различным видам груза тарифы были увеличены на 30–45% по сравнению с тарифами на услуги, ранее выполнявшиеся парком ОАО РЖД».

Однако и сама ПГК, и частные операторы считают, что рост тарифа на ее услуги был органичным. «Создание ПГК проходило на фоне бурного роста цен на мировых товарных рынках, и рыночная стоимость перевозки росла объективно», — защищает конкурента Сергей Мальцев. — ПГК согласовала с угледобывающими компаниями Кузбасса технологию замкнутых кольцевых маршрутов для перевозки углей, это и стало основным драйвером 20–30-процентного роста стоимости тарифа на их перевозку из-за 100-процентной доли порожнего пробега».

Между тем он признает, что увеличение тарифной нагрузки на некоторых пользователей все-таки возможно. «Из-за того что экономическая география в России не всегда подразумевает эффективную логистику, грузоотправителям неизбежно приходится платить дополнительную надбавку за предоставление подвижного состава», — поясняет глава Globaltrans. — Для крупных и средних грузоотправителей ничего не изменится». Кроме того, по мнению Сергея Мальцева, эти проблемы можно учесть, например, в величине тарифа на инфраструктуру: в рамках наиболее выгодных логистических схем он может быть выше, в затратных — ниже. ■

ПО МНЕНИЮ МЕТАЛЛУРГОВ, СОЗДАНИЕ ВТОРОЙ ГРУЗОВОЙ КОМПАНИИ «ПРИВЕДЕТ К МОНОПОЛИЗАЦИИ РЫНКА ДОЧЕРНИМИ ОБЩЕСТВАМИ ОАО РЖД ПРИ ОДНОВРЕМЕННОМ ВЫВОДЕ ИХ ИЗ СФЕРЫ ГОСУДАРСТВЕННОГО ЦЕНОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ»

