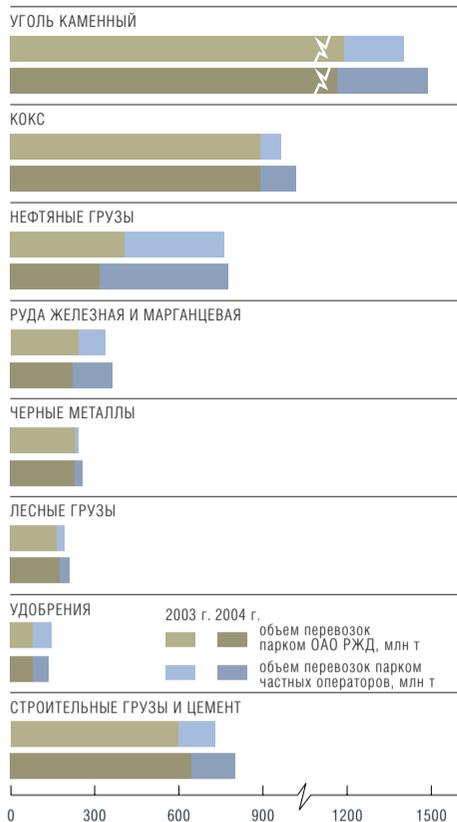


ПЕРЕДОВИКИ ПРОИЗВОДСТВА



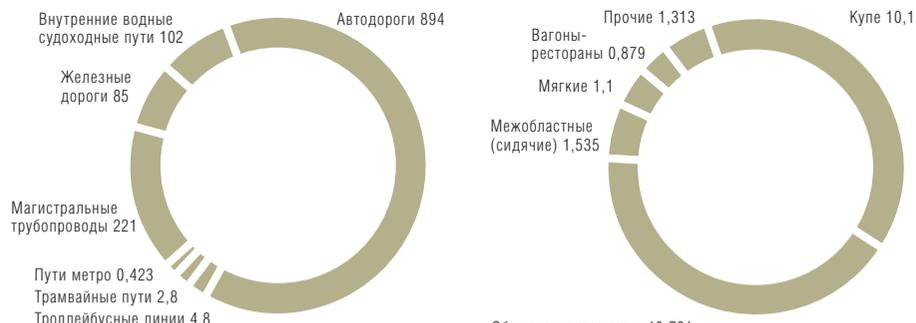
ДОЛЯ ЧАСТНЫХ ОПЕРАТОРОВ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА В ОБЩЕМ ОБЪЕМЕ ПЕРЕВОЗОК ПО СЕТИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ
ИСТОЧНИК: ОАО РЖД.

лее того, «Трансгруп» планирует к 2008 году стать полноценным железнодорожным перевозчиком.

«Сегодня создалась объективная необходимость в сокращении числа частных компаний за счет их укрупнения, — объясняют в Новой перевозочной компании. — Этого ждут клиенты, это необходимо для формирования здорового, прогнозируемого и качественного рынка железнодорожных перевозок. До сих пор действует много мелких операторских компаний с незначительным вагонным парком, который используется малоэффективно, у них отсутствует четкая диспетчеризация и логистика. В итоге вагоны простаивают неделями на путях грузовладельцев, поскольку часто дальнейший маршрут частных порожних вагонов неизвестен, а должного контроля за ними нет». В «ЮКОС-Транссервисе» жалуются на несогласованность действий участников транспортного рынка, слабое взаимодействие частных операторов между собой по вопросам текущей деятельности и стратегического планирования.

КОНКУРЕНТНАЯ БОРЬБА МОНОПОЛИИ

Тем временем усиливающиеся операторы продолжают отнимать рынки у ОАО РЖД. «Введение в действие преysкуранта № 10–01 (документ, устанавливающий уровень и порядок применения грузовых тарифов. — Business Guide) предполагало, что при одинаковых среднесетевых условиях эксплуатации подвижного состава разной принадлежности эффективность его работы у различных собственников будет соответствовать эффективной конкуренции ОАО РЖД на рынке транспортных услуг на отдельных направлениях и перевозках, — поясняют в госмонополии. — Но, к сожалению, этого не произошло. Собственник имеет право выбора тех перевозок, где его конкурентоспособность и эффективность работы максимальные. У него также есть возможность привлекать груз путем предоставления преysкурентам грузовладельцам за счет величины вагонной составляющей в тарифах и сокращения затрат по возврату порожних вагонов. В то же время ОАО РЖД не может проводить гибкую тарифную политику».



ПУТИ СООБЩЕНИЯ РОССИИ В 2004 ГОДУ (ТЫС. КМ)
ИСТОЧНИК: РОССТАТ РФ.

Специалисты компании объясняют, что собственник вагонов может увеличить свой доход за счет «очистки» тарифа на возврат порожнего вагона из-под выгрузки дорогих грузов второго и третьего тарифных классов путем загрузки вагона в направлении, попутном порожнему, дешевым грузом первого класса. «Органам госрегулирования необходимо продумать вопрос по отказу от дифференциации стоимости порожнего пробега вагонов, зависящей от рода груза, перевезенного ранее, — утверждают в ОАО РЖД. — Назрела необходимость и в пересмотре существующей системы распределения грузов по тарифным классам. За последние годы значительно выросли цены на кокс и руду, но эти грузы по-прежнему перевозятся по тарифам первого класса с применением скидок от 25 до 45%».

Но пока госчиновники к дерегулированию тарифов и вообще к внесению изменений в преysкурент № 10–01 относятся весьма сдержанно. Поэтому ОАО РЖД начинает потихоньку выводить свою работу из-под антимонопольного регулирования через создание дочерних компаний-операторов. В прошлом году компания в партнерстве с ОАО «Дальневосточное морское пароходство» учредило ЗАО «Русская тройка» для перевозки контейнеров по Транссибу. С Deutsche Bahn AG создается СП «Рейлион Русия», которое займется организацией перевозок между Россией и Германией. В ближайшее время может быть принято решение о выделении филиалов ОАО РЖД «Трансконтейнер» и «Рефсервис» в самостоятельные юридические лица со статусом оператора. «На различных стадиях проработки находятся несколько проектов по организации совместных компаний на паях с крупными операторами и грузоотправителями, специализирующимися на отдельных видах грузов или ориентированными на определенные маршруты, — поясняют в ОАО РЖД. — Речь идет о перевозках нефтепродуктов, угля, металла и руды, минеральных удобрений. Изучается также создание специализированных грузовых перевозочных компаний с преимущественным участием ОАО РЖД». В компании рассчитывают, что уже в этом году будут созданы дочерние общества в отдельных сегментах рынка (контейнерные перевозки, транспортировка скоропортящейся продукции), выполняющие около 5% сетевого грузооборота.

Согласно планам реформирования, к 2010 году примерно половина российских грузовых вагонов будет находиться в собственности независимых операторов. По

прогнозам ОАО РЖД, по крытым вагонам доля компании в общем парке к этому моменту составит 67,9–73,5%, полувагонам — 57,5–62,2%, цистернам — 35–40%. Однако в реальности железнодорожники этот факт не слишком беспокоит. «ОАО РЖД реализует стратегию, направленную на сохранение не более 50% парка грузовых вагонов во всех сегментах рынка, — говорится в отчете компании за второй квартал этого года. — С учетом незначительной доли вагонной составляющей в доходах от грузовых перевозок указанный риск является диверсифицируемым и несущественным для компании».

Сегодня вагонная составляющая в тарифе достигает 15,6%. Это несколько ниже, чем в мировой практике. В Европе использование собственных вагонов позволяет сэкономить в среднем 20% от величины тарифа. Зато собственники локомотивов получают скидку уже в 40%. В нынешнем варианте преysкурента № 10–01 локомотивная составляющая не оговорена. Но даже если в итоге она составит только 30% (как и в случае вагонной, на четверть меньше европейской практики), развитие частными операторами собственного парка локомотивов может существенно сказаться на доходах ОАО РЖД.

ТЯГА С РИСКОМ ДЛЯ БЮДЖЕТА Сейчас по железнодорожным путям общего пользования ОАО РЖД кроме 20 тыс. локомотивов самой компании ездят уже более сотни локомотивов независимых операторов. Организации, имеющие право выезда на пути ОАО РЖД (но не магистрального проезда), эксплуатируют 1163 локомотива.

Более трех десятков тепловозов БТС серии 2ТЭ116 работают на маршрутах из Ново-Ярославской (Северная железная дорога) в Печоры Псковские (Октябрьская железная дорога) и Тихорецкая-Гетмановская (Северо-Кавказская железная дорога). В компании обещают, что до конца 2005 года для обслуживания нового маршрута из Стенькино (Московская железная дорога) в Печоры Псковские в эксплуатацию будут введены еще 15 локомотивов. Примерно половина локомотивов БТС — новые, выпущенные украинским «Лугансктепловозом», остальные — бывшие в употреблении машины, прошедшие капитально-восстановительный ремонт. «Трансойл» располагает 34 локомотивами, в основном используя их на коротких плечах: руководство компании уверено, что собственную технику вы-

«ДАЙТЕ НАМ ВОЗМОЖНОСТЬ КУПИТЬ ОБЪЕКТЫ ИНФРАСТРУКТУРЫ»

Доля перевозок частных операторов в общем грузопотоке растет, но они по-прежнему во многом недовольны системой взаимоотношений с ОАО «Российские железные дороги» (РЖД). Об основных претензиях независимых участников рынка Business Guide рассказал генеральный директор ЗАО «Транспортная корпорация» группы компаний «Дело» ВЛАДИМИР ВИНУКОВ.



ВЛАДИМИР ВИНУКОВ

считает, что операторам

необходимо придать

официальный статус

на государственном уровне

равного доступа к железнодорожной инфраструктуре, вагонным депо, находящимся в собственности

ОАО РЖД. Оно фактически

выступает конкурентом частных компаний. И у тех и

у других есть вагоны, но обслуживание парка остается

полностью в ведении ОАО РЖД. Приходят, к приме-

ру, одновременно два вагона в депо, но приорите-

тет отдается вагонам ОАО РЖД. Дайте нам возмож-

ность приобрести объекты инфраструктуры, можно

на условиях СП, аренды, тем более что практически

все они требуют капложений, говорят частники. Но

согласно федеральному законодательству, все это

— объекты, ограниченные в обороте, и изменение их

формы собственности невозможно. Наконец, само

понятие компании-оператора не прописано ни в уста-

ве железнодорожного транспорта, ни в других нор-

мативных документах. Необходимо на государствен-

ном уровне придание операторам официального ста-

туса. А так ты ни грузоотправитель, ни грузополуча-

тель, ни перевозчик.

ВГ: Что нужно сделать для появления на рынке неза-

висимых от ОАО РЖД настоящих перевозчиков, в том

числе с собственной тягой?

В. В.: Требуется, например, внесение изменений в су-

ществующую технологию работы локомотивного хо-

зяйства с учетом появления на рынке компаний с соб-

ственным тяговым подвижным составом и четкое вы-

деление локомотивной составляющей в тарифе. Сей-

час локомотивная и инфраструктурная части в тари-

фе не разделены и очень непрозрачны. Плата за ло-

комотив — наследство еще советских преysкурентов.

Не зная точно локомотивную составляющую тари-

фа, невозможно объективно спрогнозировать срок

окупаемости самого локомотива, поэтому сейчас час-

тникам вкладываться в их приобретение очень риско-

ванно. И все это в условиях дефицита тягового под-

вижного состава. Не отработана и технология рабо-

ты с локомотивами. Если на одном локомотивном

плече работают частные локомотивы и локомотивы

ОАО РЖД, для их рационального использования сто-

ронам нужна технология взаимодействия. Однако

сейчас у РЖД нет никакой нормативно-правовой ба-

зы, предусматривающей использование частных ло-

комотивов в своей работе. Необходимо усовершен-

ствование законодательной базы.

Интервью взял СЕРГЕЙ РЫЖКИН



ЧТО ТАКОЕ ПЕРЕВОЗЧИКИ И ОПЕРАТОРЫ

В ходе подготовки к реорганизации МПС в отрасли наконец-то появились понятия железнодорожного перевозчика и оператора подвижного состава. В соответствии со ст. 2 закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (вступил в силу с 19 мая 2003 года) перевозчик — «юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, принявшие на себя по договору перевозки железнодорожным транспортом общего пользования обязанность доставить пассажира, вверенный им отправителем груз или багаж из пункта отправления в пункт назначения, а также выдать груз или багаж уполномоченному на его получение лицу (получателю)». Оператор же — «юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, имеющие вагоны, контейнеры на праве собственности или ином праве, участвующие на основе договора с перевозчиком в осуществлении перевозочного процесса с использованием указанных вагонов, контейнеров». Разница очевидна: оператор, в отличие от перевозчика, не берет на себя ответственность за доставку пассажира или груза.

До апреля 2003 года железнодорожных перевозчиков в России не существовало в принципе. После принятия нового устава железнодорожного транспорта перевозочные лицензии получили 17 региональных железных дорог, РЖД и ряд частных компаний. Параллельно еще несколько десятков фирм получили лицензии операторов подвижного состава. Еще более тысячи структур владеют вагонами и используют их безо всяких специальных лицензий. На самом же деле сейчас все они находятся примерно в равных условиях и работают по одним и тем же схемам, потому что, по сути, единственным железнодорожным перевозчиком в России остается РЖД. Именно РЖД подписывает все договоры на перевозку и отвечает за все грузы, следующие по железной дороге. А компании, которые сегодня принято называть «независимыми перевозчиками», работают с РЖД по той же системе, что и любой рядовой отправитель груза.