

# РЕФОРМУ ПЕРЕЧИТАЮТ ПО ВЕСНЕ

## ОАО РЖД НЕ УДАЛОСЬ ДОГОВОРИТЬСЯ С ЧИНОВНИКАМИ ПО ПОВОДУ ЦЕЛЕВОЙ МОДЕЛИ РЫНКА ГРУЗОПЕРЕВОЗОК И НАПРАВЛЕНИЯМ РЕФОРМЫ ОТРАСЛИ. ЗАТО МОНОПОЛИЯ ЧУТЬ ЛИ НЕ ВПЕРВЫЕ НАЧАЛА ОБСУЖДАТЬ СВОИ ПРЕДЛОЖЕНИЯ С УЧАСТНИКАМИ РЫНКА. УЧИТЫВАТЬ ИХ МНЕНИЕ ОАО РЖД НЕ ТОРОПИТСЯ. НО ОПЕРАТОРЫ, НЕСМОТРИ НА РЯД ПРИНЦИПИАЛЬНЫХ РАЗНОГЛАСИЙ, ГОТОВЫ К КОМПРОМИССАМ.

АЛЕКСЕЙ ЕКИМОВСКИЙ

**ПЕРЕД ДЕДЛАЙНОМ** Наступающий год для железных дорог может стать самым интересным и богатым на события с момента начала структурной реформы отрасли, начатой в 2001 году. Согласно постановлению правительства № 384, в 2010 году заканчивается третий этап преобразований — «формирование развитого конкурентного рынка железнодорожных перевозок». Проблема в том, что четвертого этапа программа не предусматривает.

По идее чиновников уже сейчас рынок должен был быть почти готов к самостоятельной работе на сети независимых железнодорожных перевозчиков со своими вагонами и локомотивами, а уровень конкуренции позволил бы отказаться от государственного регулирования тарифов. Правительственные реформаторы к концу этого этапа предполагали снова собраться и, внимательно посмотрев на то, что у них получилось, задаться вопросом: возможно ли теперь полностью организационно отделить перевозочную деятельность от услуг по предоставлению путевой инфраструктуры?

Не нужно быть большим железнодорожным экспертом, чтобы увидеть, сколько мероприятий в ходе первого и второго этапа реформы не были выполнены, а если и выполнены, то с большим опозданием и не совсем так, как планировалось изначально. Министр транспорта Игорь Левитин на одном из совещаний прямо признал, что наибольшее отставание в реформе допущено по грузовым перевозкам. В то же время целый ряд важнейших структурных преобразований на железной дороге все же прошел, причем, как кажется большинству участников рынка, они повлекли за собой необратимые последствия.

Предвидя, что решения по дальнейшей реформе в 2010 году неизбежно появятся в повестке дня правительства, ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) поспешило предложить свое видение итогов и дальнейшего хода структурных преобразований на железнодорожном транспорте. Так в октябре появился программный документ под названием «Целевая модель рынка грузовых железнодорожных перевозок до 2015 года», подготовленный специалистами монополии с помощью консалтинговой компании McKinsey. Большинство из его ключевых положений вызвали неоднозначную реакцию и у чиновников, ответственных за реформу, и у независимых участников рынка.

### НЕОТДЕЛИМАЯ ИНФРАСТРУКТУРА

Прежде всего авторы модели дают отрицательный ответ на вопрос о возможности отделения инфраструктуры от перевозок. В ОАО РЖД настаивают, что это существенно снизит технологическую эффективность работы железнодорожного транспорта, не создаст поля для конкуренции перевозчиков и увеличит риск прекращения обслуживания мелких и средних клиентов. В Минтрансе в ответ отмечают, что время для рассмотрения этого вопроса еще не пришло и даже по программе структурной реформы планируется лишь по завершении третьего этапа. «На сегодня у нас нет ни опыта работы перевозчиков на инфраструктуре ОАО РЖД, ни понимания того, как формировать нормативную

**В ОКТЯБРЕ ПОЯВИЛСЯ ПРОГРАММНЫЙ ДОКУМЕНТ ПОД НАЗВАНИЕМ «ЦЕЛЕВАЯ МОДЕЛЬ РЫНКА ГРУЗОВЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК ДО 2015 ГОДА», ПОДГОТОВЛЕННЫЙ СПЕЦИАЛИСТАМИ ОАО РЖД С ПОМОЩЬЮ КОНСАЛТИНГОВОЙ КОМПАНИИ MCKINSEY**



**ВМЕСТО КОНКУРЕНЦИИ НА МАРШРУТАХ ОАО РЖД ПРЕДЛАГАЕТ ЧАСТНИКАМ В АРЕНДУ «ТУПИКОВЫЕ» ВЕТКИ ДЛИНОЙ 200—700 КМ**

базу этого процесса, учитывая особую специфику нашей страны», — поясняет глава департамента по правовым вопросам Минтранса Алексей Дружинин. — Этот вопрос нельзя считать закрытым, как предлагается в модели, его решение следует отнести на тот момент, когда такие технологические возможности будут более очевидны».

Большинство опрошенных ВГ частных операторов также не считают вопрос актуальным. Но, например, председатель совета директоров Дальневосточной транспортной группы (ДВТГ; оперирует более 12 тыс. вагонов) Раиса Паршина выступает за то, чтобы реформа железнодорожного транспорта шла в соответствии с изначальными целевыми установками: операторы подвижного состава должны эволюционировать в железнодорожных перевозчиков. «В свое время мы даже получили лицензию перевозчика, но потом эти документы были почему-то отменены», — вспоминает она.

В модели ОАО РЖД и McKinsey прекращение действия лицензий объяснено тем, что существующие операторы не способны «выполнить все требования, предъявляемые к общесетевому перевозчику» и поэтому не могут выполнять перевозки. В итоге единственным железнодорожным перевозчиком в полном юридическом смысле остается ОАО РЖД.

Салман Бабаев, в недавнем прошлом вице-президент монополии, а ныне гендиректор крупнейшего дочернего оператора ОАО РЖД Первая грузовая компания (ПГК; оперирует 200 тыс. вагонов), защищает позицию своего акционера. «Мировой опыт подобных реформ свидетельствует,

что расходы грузоотправителей на железнодорожные перевозки вырастут на 30–40%», — отмечает он, ссылаясь на исследование Института проблем естественных монополий (ИПЕМ), в котором потери возможного отделения инфраструктуры от перевозок оценены в 223 млрд рублей.

Публикуя пресс-релизы об этом исследовании, ИПЕМ не указывает, что расчеты были проведены на основе финансовой информации ОАО РЖД за 2007 год, но руководитель отдела исследований железнодорожного транспорта института Владимир Савчук уверен в актуальности цифры и сегодня. Он заверил ВГ, что данные были «очищены от эффектов мероприятий, происшедших в последующие два года», хотя и не пояснил, как это было сделано.

### ТУПИКОВЫЕ ПЕРЕВОЗЧИКИ

Между тем этот на первый взгляд чисто философский постулат о неразделимости инфраструктуры и перевозок привел авторов модели к видению совершенно новой структуры рынка. Вместо предполагавшейся на начальном этапе реформы конкуренции перевозчиков на магистральных маршрутах ОАО РЖД предложило построить модель конкуренции так называемых локальных перевозчиков. Раз отделить инфраструктуру от перевозок нельзя, авторы концепции считают возможным передать желающим участникам рынка в аренду небольшие участки путей общего пользования, в основном «тупиковые» ветки длиной 200—700 км, в пределах которых они будут осуществлять все виды грузоперевозок собственными локомотивами и вагонами и платить ОАО РЖД арендную плату за инфраструктуру. В этом случае операторы будут конкурировать между собой на стадии проведения тендера, а работать — в качестве перевозчика-монополиста по регулируемым тарифам.

Частные операторы в целом считают идею «интересной», но отмечают, что каждый такой участок будет обладать своими уникальными особенностями и далеко не всегда будет привлекателен для их бизнеса. «Здесь решение должно быть тщательно продумано, чтобы не получить неконтролируемый рост транспортных издержек и образование новых, пусть и небольших, монополистов», — поясняет глава «Трансгаранта» (входит в транспортную группу FESCO, оперирует более 14 тыс. вагонов) Алексей Гром. В любом случае таких перевозчиков появится слишком мало (ОАО РЖД готово выделить им в аренду не более 3% путей), и это не является первоочередной задачей для рынка, считает большинство участников рынка.

### ТЯГА К ПЕРЕВОЗКАМ

Гораздо больше заинтересовал операторов вопрос о судьбе локомотивной тяги в России. В своей модели, основываясь на принципиальной невозможности отделения инфраструктуры от перевозок, авторы приходят к выводу о невозможности выделения в отдельную услугу локомотивной тяги, поскольку она неразрывно связана с деятельностью перевозчика. Из этого неизбежно следует вывод, что практику работы на путях ОАО РЖД собственными поездными формированиями, которую благодаря реформе научились реализовывать некоторые операторы с собственными вагонами и локомотивами, следует если не отменить, то уж точно не развивать как минимум до 2015 года.

Несмотря на то что в собственности операторов на 1 января находилось уже 536 локомотивов, в том числе 172 магистральных, разработчики документа считают, что это не привело «к сколь-нибудь значимому притоку в частный локомотивный парк» и при этом снизило рентабельность тягового парка ОАО РЖД. Кроме того, в монополии отмечают, что такие операторы никогда не смогут работать на участках, где происходит смена типа тяги, например, с тепловозной на электровозную (всего на сети порядка 500 таких переломных точек), а использование тепловозов на электрифицированных участках противоречит эффективности.

Между тем крупнейший частный оператор подвижного состава Globaltrans (оперирует парком более 26 тыс. вагонов) в декабре провел демонстративную сделку по поглощению контрольного пакета самого известного оператора собственных поездов монополии и так давно заблокировал. «Есть технология, есть тарифный инструмент, но получить согласование ОАО РЖД на осуществление такой перевозки мы не можем уже четыре года», — рассказывает госпожа Паршина (ДВТГ владеет тремя магистральными локомотивами — трехсекционными тепловозами ЗТЭ10МК — и намеревается использовать их на неэлектрифицированных участках Дальневосточной дороги).

При этом Раиса Паршина не видит ни технологических, ни юридических проблем для работы частных локомотивов на магистральных путях. «Даже в советское время по



**ДИНАМИКА ИЗМЕНЕНИЯ СТРУКТУРЫ РОССИЙСКОГО ВАГОННОГО ПАРКА (ТЫС. ШТ.)** ИСТОЧНИК: РЖД



ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА