

магистральным путям ходили локомотивы, принадлежавшие крупным предприятиям, и перевозили различные строительные грузы. Нам нужно фактически то же самое», — говорит она. Обслуживание и снабжение локомотивов обеспечивается подписанием соответствующих договоров со всеми ремонтными делом на пути следования, ровно такие же договоры есть сейчас у каждого частного оператора по вагонам. Госпожа Паршина не видит проблем также и с арендой у ОАО РЖД локомотивных бригад или с допуском к работе на путях общего пользования машинистов частных операторов, если они обучены и имеют квалификацию по принятым в железнодорожном транспорте стандартам. «Разумеется, имея в парке всего три тепловоза, я не пойду с ними на сложные участки, в том числе с переломом тяги, но если позволить таким перевозкам развиваться, то мой парк локомотивов будет расти и в конце концов в нем могут появиться и электровозы, почему нет?» — считает глава ДВТГ.

Раиса Паршина также готова поспорить с ОАО РЖД и об эффективности инвентарных локомотивов, приводя в пример Дальневосточную дорогу. «Здесь всегда была нехватка тепловозов, зачастую их перегоняют на сотни километров с соседних отделений ОАО РЖД. Но этих затрат не видно: локомотивы ОАО РЖД используют инфраструктуру, а тариф не платят», — указывает госпожа Паршина. В то же время, добавляет она, в тарифе для частного локомотива все пройденные расстояния строго оплачиваются, что приносит доход инфраструктуре и одновременно заставляет частника думать о повышении эффективности работы собственного локомотива.

Алексей Гром из «Трансгаранта» готов согласиться с тем, чтобы локомотивная тяга осталась внутри инфраструктурной монополии, но при одном условии: в этом случае ОАО РЖД должно предоставить операторам четкую программу по инвестициям в тяговый подвижной состав. «Нам нужны гарантии того, чтобы, допустим, в 2020 году наши вагоны не остались вообще без локомотивов», — говорит он. Сегодня же, по данным господина Грома, перспективы очень тревожные, поскольку темпы износа локомотивного парка превышают возможности его строительства на российских заводах.

Гендиректор ПГК Салман Бабаев также считает, что не стоит спешить с выделением локомотивной тяги в отдельную услугу, но совсем по другой причине: локомотив является основой деятельности перевозчика, и его нельзя у него отнимать. «При таком подходе можно и перевод стрелок тоже назвать отдельной услугой, и составление поездов, и работу оператора на горке» — все это часть деятельности перевозчика, которую можно делить на составляющие бесконечно, считает господин Бабаев.

«НАМ НУЖНО БОЛЬШЕ ВОЗМОЖНОСТЕЙ»

Операторы вагонов только в этом году объединились в НП «Совет рынка операторов железнодорожного подвижного состава». Об их консолидированной позиции по главным вопросам структурной реформы ВГ рассказали исполнительный директор партнерства, советник старшего исполнительного вице-президента ОАО «СИБУР Холдинг» ДМИТРИЙ КОРОЛЕВ.



BUSINESS GUIDE: Какова позиция «Совета рынка» по вопросу об отделении железнодорожной инфраструктуры от перевозок и выведения локомотивной тяги в самостоятельный вид деятельности?

ДМИТРИЙ КОРОЛЕВ: Наше партнерство видит рассмотрение этих вопросов не раньше 2013 года. Но нужно четко отметить, что практика управления собственными магистральными локомотивами показала себя успешной, это хорошо видно на примере «Балттранссервиса», акции которого недавно высоко оценены фондовым рынком. Стоимость транспортно-логистических издержек грузовладельцев при перевозках собственными поездными формированиями ниже, чем при перевозках ОАО РЖД, а ритмичность и скорость доставки груза у частных

В Минтрансе по этому вопросу занимают осторожную позицию. По словам Алексея Дружинина, еще на стадии подготовки Устава железнодорожного транспорта правовой статус локомотивной тяги не был определен, и теперь не ясно, относить ли ее к перевозочной или к инфраструктурной деятельности. Однако сейчас Минтранс полон решимости исправить эту ошибку — «определить правовой статус локомотивной тяги» с той целью, чтобы все-таки попытаться найти способы направить частные инвестиции в локомотивный парк.

БЕСЦЕННЫЙ ПОРОЖНЯК Самые жаркие споры после опубликования целевой модели вызвало предложение монополии обязать операторов заключить типового договор с ОАО РЖД, куда войдет право перевозчика самостоятельно перемещать частные вагоны в целях более эффективного управления движением. Особенно это станет актуально, когда с планируемым выведением инвентарного парка во Вторую грузовую компанию перевозчик останется без вагонов. По словам представителей ОАО РЖД, уже сейчас компания не может правильно распределять ресурсы по сети из-за невозможности прогнозировать перемещение вагонов операторов, что создает существенные сложности в организации движения, особенно на участках с низкой пропускной способностью.

Раиса Паршина полагает, что реформой правил диспетчеризации и регулирования деятельности операторов подвижного состава должно заниматься государство в лице ФАС и ФСТ. «РЖД — это коммерческая организация, участник рынка. Почему она считает себя вправе кому-то диктовать условия, например, в отношении движения наших вагонов, при том что за их передвижение или простой мы платим полный тариф», — говорит госпожа Паршина. Глава «Трансгаранта» согласен, что операторы не должны мешать ритмичной работе инфраструктуры, для чего нужно разработать четкие правила. Он предлагает ОАО РЖД для начала отработать эту систему на своих дочерних компаниях ПГК и «Трансконтейнер» и затем предлагать схему частным операторам. «Если это окажется выгодно, то операторы сами встанут в очередь на заключение договора с перевозчиком», — полагает господин Гром.

Он отмечает, что операторы в не меньшей степени, чем перевозчик, заинтересованы в росте общей эффективности эксплуатационной работы отрасли, а договор с перевозчиком — благо для оператора, если кроме дополнительных обязанностей он получит больше прав требовать от железной дороги четкого выполнения ею своих обязательств. «Сейчас, поскольку договор перевозки заключается между перевозчиком и грузовладельцем, в случае срывов сроков доставки груза, например, из-за некачест-

венной работы морского порта, грузополучателя или самой железной дороги они могут правильно разделить между собой ответственность. Но оператору спросить не с кого, хотя он тоже понес потери из-за простоя своих вагонов», — отмечает глава «Трансгаранта». Салман Бабаев приводит обратный пример: в случае происшествий по вине оператора или его вагона отвечать перед ОАО РЖД все равно будет грузоотправитель, заключивший от своего имени договор перевозки.

ВГ: Интересно ли операторам идея ОАО РЖД о создании «локальных перевозчиков»?

Д. К.: По-сути, на рынке уже есть аналоги — предприятия промышленного железнодорожного транспорта (ППЖТ). Там объединены инфраструктура и локомотивная тяга, они обеспечивают доставку вагонов от станции до фронтов погрузки и выгрузки на предприятиях. Они выполняют функции по перемещению вагонов, но, конечно, не являются перевозчиками — это либо самостоятельные юридические лица, либо дочерние зависимые общества в структуре грузовладельцев, или железнодорожные цеха крупных предприятий. Многие из них, хорошо понимая важность вопросов промышленной безопасности, готовы инвестировать в необходимую им инфраструктуру. Более того, сейчас крупные операторы подвижного состава, прежде всего входящие в структуру крупных производственных

холдингов, входят в управление крупными ППЖТ, и это является уже частью их бизнеса, например Независимая перевозочная компания, «СИБУР-Транс». Если ОАО РЖД предложит им формировать состав собственным локомотивом до ближайшей сортировочной станции, эти формы работы будут только приветствоваться. Нам нужно, чтобы было больше различных возможностей для развития бизнеса операторских компаний. Необходимо развивать и институт локальных перевозчиков, и перевозки собственными поездными формированиями, вопрос лишь в достижении консенсуса по тарифному регулированию.

ВГ: Каковы предложения операторов?

Д. К.: Мы полагаем, что нужно унифицировать ставки на пробег порожних вагонов. Это не значит, что мы предлагаем отказаться от системы тарифных классов на груженные вагоны, поскольку это существует во всем мире. Но в связи с ликвидацией инвентарного парка, чего давно ждут частные операторы, тарифную систему все равно придется кардинально реформировать, поскольку услуга предоставления вагонов будет фактически дерегулирована. Мы полагаем, что в результате создания Второй грузовой компании тарифная нагрузка на грузоотправителя вырастет, причем в большей степени на владельцев грузов

первого класса и мелкого, среднего отправителя. Как мы помним, выйдя на рынок перевозок угля, Первая грузовая компания сформировала 20-процентную надбавку к инвентарному тарифу за свои вагоны, и грузоотправители вынуждены были согласиться, поскольку из-за больших объемов перевозок не смогли без нее обойтись. Государство должно учитывать это при принятии решения о дальнейшей реформе.

ВГ: Но ведь создание ВГК обусловлено стремлением создать конкурента ПГК?

Д. К.: Существующие в любом едином холдинге механизмы внутрикорпоративного управления препятствуют созданию конкуренции между дочерними компаниями. Конкуренция между ВГК и ПГК возможна, когда состоится продажа контрольного пакета акций сторонним инвесторам. Но мы считаем, что продажа существенной части инвентарного парка операторам, которые не имеют общих акционеров, позволит усилить конкуренцию между операторами за увеличение своей доли рынка. Расширяя парк подвижного состава, операторы будут заинтересованы найти ему работу, что расширит выбор для грузовладельцев и грузоотправителей. Чтобы повысить удовлетворенность клиентов и выиграть за него конкурентную борьбу, операторы будут стремиться подготовить для них лучшие маркетинговые и ло-

ВТОРАЯ ОТСТАЮЩАЯ Еще одним ключевым моментом реформы, по которому у частных операторов, чиновников и ОАО РЖД радикально разошлись позиции, стал проект монополии по созданию ВГК. ОАО РЖД топчется не только потому, что ликвидация понятия «инвентарный парк» была запланирована еще на втором этапе реформы. По словам вице-президента ОАО РЖД Валерия Решетникова, уже через год порядка 60–70 тыс. вагонов выйдет из эксплуатации по сроку службы и страна на выходе из спада перевозок окажется в ситуации дефицита вагонов. Но Минтранс использует этот аргумент против ВГК. «Если за два года из работы выйдет около половины парка, то зачем его вносить в уставный капитал компании?» — говорит источник. «Ъ» в министерстве.

Подавляющее большинство опрошенных ВГ частных операторов предлагают провести приватизацию инвентарного парка путем продажи вагонов. По мнению Алексея Грома, создание еще одной дочерней структуры приведет к росту накладных расходов ОАО РЖД и, соответственно, себестоимости перевозок. «Мы, например, в том числе и из-за кризиса, реорганизовали дочернюю компанию „Трансгарант-Восток“, переведя их перевозки в материнскую компанию. Сократили издержки на избыточный персонал и два офиса», — рассказывает он.

Одной из мотиваций Минтранса в дроблении инвентарного парка на две равновеликие компании было стремление не допустить монополизма на рынке. Но, например, Раиса Паршина в конкуренцию между двумя дочерними компаниями одного холдинга не верит. Глава ДВТГ подозревает, что, создавая ВГК ОАО РЖД, наоборот, стремится «снова подобрать под себя» перевозчик, проигравшие частникам. Салман Бабаев по-своему интерпретирует смысл создания ВГК, призывая не забывать об интересах ОАО РЖД. «Ведь очевидно, что от продажи готового и успешного бизнеса можно выручить гораздо больше средств, чем от продажи вагонов, а следовательно, больше средств можно направить на развитие инфраструктуры», — отмечает он. В конечном итоге, добавляет глава ПГК, все эти вагоны выйдут из-под контроля ОАО РЖД, когда акции дочерних компаний будут проданы. Конкуренции со стороны ВГК Салман Бабаев не боится, хотя и признает, что сейчас борьба за грузоотправителя серьезно ужесточилась.

Сегодня уже ясно, что до конца года правительство не рассмотрит ход структурной реформы — слишком расходятся мнения, велики сталкивающиеся в спорах силы, а также риски нарушить работу железных дорог. В середине декабря на совещании у вице-премьера Игоря Шувалова Минэкономики и Минтрансу, другим ведомствам, ОАО РЖД и частным операторам была дана отсрочка до марта 2010 года — чтобы выработать консолидированную позицию. ■

гистические предложения, что только положительно скажется на развитии отрасли.

ВГ: Как вы видите регулирование перемещения порожних вагонов частных операторов на сети?

Д. К.: Обезличивание и массовая передача частных вагонов в управление ОАО РЖД приводит к возникновению, по сути, арендных отношений, которые в конечном счете будут рассчитываться исходя из доходности в рублях за вагоно-сутки. Но инвестиционная нагрузка на вагон у каждого оператора разная, сейчас этот разрыв еще сильнее ввиду недавнего обвала цен на вагоны почти втрое. Принимая во внимание, что ОАО РЖД является объектом госрегулирования и должно предоставлять всем равные условия на рынке, невозможность установить единую справедливую для всех операторов расчетную ставку доходности. В то же время у ОАО РЖД есть уникальное конкурентное преимущество: оно обладает всей картиной и полнотой информации о грузопотоках. Это может стать основой для формирования со стороны ОАО РЖД выгодно для части операторов предложения по управлению частным подвижным составом, и, соответственно, часть операторов будет заинтересована в заключении такого рода договора на добровольной основе.

Интервью взял АЛЕКСЕЙ ЕКИМОВСКИЙ