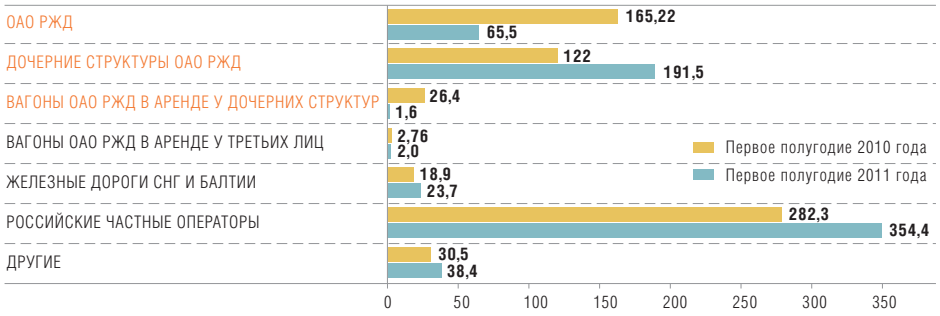
В итоге ЦФТО начал управлять всеми полувагонами ПГК, а также большей частью полувагонов ВГК — в целом 144,58 тыс. В августе на них пришлось 14% всей погрузки на сети железных дорог и треть перевозок в приватных полувагонах. Именно ЦФТО, а не ПГК, ВГК или кто-то из частных операторов к концу лета был крупнейшим игроком российского рынка железнодорожных перевозок. Причем еще весной началось обсуждение возможности распространения агентской схемы на частных операторов. Но у большинства оно вызвало стойкую идиосинкразию, как и сама агентская схема. Более того, они сочли эту схему одной из причин возникновения проблем на железных дорогах.

«Когда ПГК работала самостоятельно, она была таким же оператором, как мы, с адекватной рыночной доходностью и аналогичными приоритетами,— поясняет Сергей Мальцев.— ПГК была конкурентом, и мы следили за каждым ее шагом. Но как только включилась агентская схема, они как будто размылись, ПГК не стало. Агентская схема как таковая нам не мешает, но она ведет железные дороги в никуда». Получается, что управляет вагоном ЦФТО, которому, в отличие от владельца вагона, совершенно безразлично, что с ним будет, отмечает топ-менеджер. «Например, в начале сентября на Магнитогорский комбинат (ММК) пришли вагоны ЦФТО с углем,— рассказывает Сергей Мальцев.— ММК хотел их сразу развернуть обратно на Кузбасс, но в ЦФТО сказали: нет, загрузите металлом. Но у комбината уже есть другие контракты на перевозку металла, в результате вагоны зависли на подъездных путях в ожидании загрузки в следующем месяце. Оператор бы моментально убрал вагон — зачем ему простаивать? При таком подходе этот парк может просто заткнуть всю сеть».

«„Нефтетранссервис“ отказался присоединиться к агентской схеме,— говорит Алексей Лихтенфельд.— Крупный оператор должен сам управлять своей эффективностью, выстраивать коммерческие отношения с клиентами. Кроме того, мы не считаем эксперимент удачным. ЦФТО, управляя вагонами, использует некую компьютерную программу, не знаю, готова ли она окончательно, которая учитывает стоимость порожнего пробега. То есть это новая история. Система не отработана, не учитывает массу факторов. Программа не может просчитать все до конца, не может оперативно реагировать на изменения».

Желание ЦФТО взять в управление парки частных операторов трудновыполнимо, потому что чисто технологического управления не бывает, добавляет Алексей Гром. «Каждый вагон имеет свой срок окупаемости,— поясняет топ-менеджер.— Он куплен в соответствии с бизнес-планом, утвержденным советом директоров или акционерами. Как можно отдать дорогостоящий актив третьей стороне, которая не несет за него финансовой ответственности? Конечно, такого не будет». Для Globaltrans как публичной компании очень важно показать своим инвесторам, что она сама управляет собственной эффективностью, «не доверяя какой-то тете или дядям», подтверждает Сергей Мальцев. «Тем более что мы не считаем, что они управляют парком эффективно и профессионально»,— добавляет он.

Однако авторы агентской схемы считают мнение операторов необъективным. «Операторов агентская схема беспокоит потому, что на рынке появляется новый мощный игрок,— поясняет источник BG в ЦФТО (официально в центре от комментариев отказались).— Они понимают, что если дать нам спокойно поработать, пройдет месяц, два, три, схема станет еще эффективнее, и мы сможем реально конкурировать с частниками. Наша технологичность уже оттягивает у них какие-то возможности. Когда появляется тот, кто ориентирован на технологию, на вывоз груза, а не на максимальный коммерческий результат, другим участникам рынка это невыгодно. Это непонятный конкурент, который играет по каким-то другим, нежели все, правилам и при этом реально влияет на ценообразование, то есть у операторов могут снизиться ставки». По данным источника BG в ОАО РЖД, ставки на полувагоны под управлением ЦФТО действительно существенно ниже, чем у операторов: в августе они были в среднем чуть ниже 1 тыс. руб. за вагон в сутки, тогда как на рынке — около 1,3 тыс. руб.



КАК ИЗМЕНИЛАСЬ СТРУКТУРА РЫНКА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК (МЛН Т) ИСТОЧНИК: ОАО РЖД.

Возможные проблемы с вагонами ЦФТО (а операторы рассказывают не только о брошенных надолго, но и о не поданных по контрактам партиях вагонов) собеседник „Ъ“ объясняет тем, что параллельно центру приходилось решать социальные задачи, встающие перед ОАО РЖД как публичным перевозчиком, обязанным принимать все предъявляемые к перевозке грузы. «Если начинались скандалы с щебеночниками, лесниками или кем-то еще, мы в первую очередь отдавали парки туда,— говорит источник „Ъ“.— Снижали эффективность, но гасили социальную напряженность». Под агентскую схему, добавляет собеседник „Ъ“, сейчас пошли перевозки не только силовых ведомств, не только щебеночников, не только спецперевозки, но и перевозки между структурными подразделениями ОАО РЖД: «Не сделай мы этого, проблемы на сети были бы гораздо масштабнее и операторов наверняка бы заставили перевозить социальные грузы».

СОЦИАЛЬНЫЙ В СТРОЙ

Проблема перевозки социальных грузов — одна из главных тем, которая постоянно всплывала в ходе обсуждения выведения парка из ОАО РЖД, но в итоге была просто спущена на тормозах. В монополии традиционно считают себя крайними в этом вопросе, и не без оснований. В конце концов, в приемной руководителя ЦФТО Елены Кунаевой у заместителя мэра Урюпинска гораздо больше шансов добиться аномально дешевых вагонов для подвоза угля к местным котельным, чем, например, в офисе Globaltrans. Очевидно, что государство не позволит собственной монополии провоцировать социальные взрывы, особенно в предвыборный год.

Но частные операторы прекрасно понимают, что достаточно разозленный премьер может и к ним прислать «доктора», как к «Мечелу» в середине 2008 года. Поэтому все как один рапортуют, об участии в «социальных перевозках». «Мы перевозим много массовых грузов (уголь, руду, щебень) — их доля составляет 85%,— уверяет Алексей Гром.— И доля перевозок для нужд ЖКХ в нашей компании достаточно большая — это 38% всей погрузки». У «Нефтетранссервиса», утверждает Алексей Лихтенфельд, на перевозки «социальных грузов» в полувагонах приходится 7–10% объемов. Правда, выполняет их компания по рыночным ценам, так что «спасибо за это не говорят».

В целом же частные операторы считают, что проблема «социальных грузов» несколько преувеличена. «В начале сентября было совещание по зимнему завозу для ЖКХ,— рассказывает Сергей Мальцев.— Во-первых, выяснилось, что ситуация не такая уж и острая — всего три-четыре реально проблемные точки. Во-вторых, к частным операторам у грузоотправителей претензий не было — были к обеспечению вагонами ПГК и ВГК. Тогда я попросил руководство ОАО РЖД подкрепить обвинения в адрес частников хоть какой-то реальной фактической информацией. Кто, кому, когда и в чем отказал. Но в целом грузы ЖКХ, вероятно, должны субсидироваться — либо в адрес перевозчика, для снижения тарифов на инфраструктуру, либо в адрес оператора. Иначе это не рынок. А если ограничивать тарифы операторов, то у нас через десять лет опять не будет вагонов».

Алексей Гром согласен, что перевозки «социальных грузов» нужно приводить в соответствие с рынком, причем в ряде случаев это даже не обернется реальным ущербом для клиентов. «Я не понимаю, почему один производитель щебня может платить рыночную ставку за перевозку, а второй говорит, что это очень дорого,— поясняет топ-менеджер.— По нашему опыту за „очень дорого“ стоит пять-шесть посреднических компаний в цепочке. И если менеджеры транспортных подразделений этих компаний ведут себя так, как будто ничего не происходит, и не выстраивают отношения с операторами напрямую, это потенциальные банкроты. Сегодня грузоотправителям требовать уровень тарифов по прейскуранту 10–01 так же утопично, как, например, операторам требовать продажи полувагона за $30 тыс.».

В результате на прозвучавшее в середине сентября предложение ОАО РЖД зарезервировать часть парка операторов, например около 5%, для обеспечения зимнего завоза частники отреагировали нервно, но без громкого возмущения. Однако здесь дело еще и в том, что руководство монополии на фоне хорошо разогретой всеми участниками событий риторики о скором коллапсе железных дорог почти сразу же шагнуло в своих требованиях резко дальше.

КРИЗИС С ВЫХОДОМ НА ПУБЛИКУ

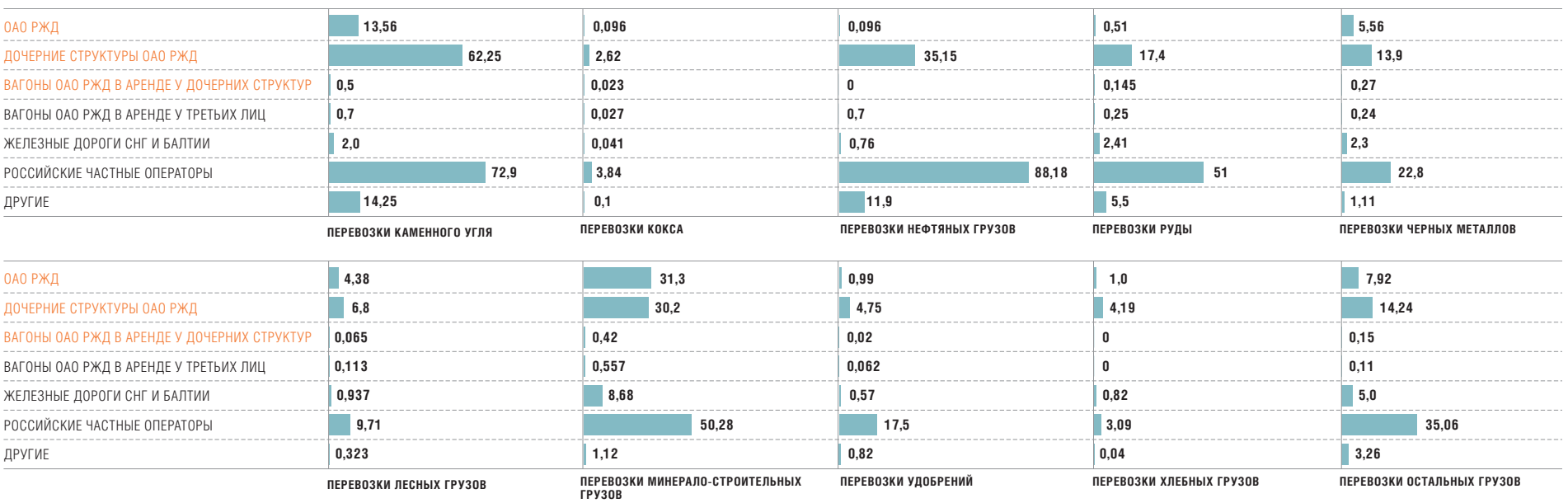
Как рассказывают источник BG, в ОАО РЖД от традиционного субботнего сетевого селектора 24 сентября никто сенсаций не ждал. Проводить его должен был первый вице-президент монополии Вадим Морозов. Однако мероприятие вдруг превратилось в «программное»: президент ОАО РЖД Владимир Якунин решил обсудить на нем кризис в отрасли. Результатом, по официальной версии, стала телеграмма главы ОАО РЖД премьеру Владимиру Путину (по неофициальной версии, телеграмма была подготовлена и чуть ли не отослана еще накануне). Владимир Якунин развернуто обосновал всю тяжесть ситуации на железных дорогах и обозначил ряд ключевых предложений ОАО РЖД, которые привели в некоторую растерянность не только частных операторов, но и, например, Минтранс.

В частности, Владимир Якунин заявил о необходимости полного дерегулирования вагонной составляющей в тарифе с наделением ОАО РЖД правом оперировать вагонами по рыночным ставкам. Одновременно, по мнению президента монополии, необходимо обязать всех частных операторов принимать к перевозке любые грузы любых грузоотправителей, то есть заключать публичные договоры, как сейчас должен делать перевозчик в лице ОАО РЖД. Параллельно господин Якунин констатировал проблемы с нормативно-правовым обеспечением отрасли, в том числе задержку принятия уже в целом согласованных участниками рынка и регуляторами документов.

Конечно, телеграмму можно трактовать как чисто политический шаг, например, против министра транспорта Игоря Левитина. Он когда-то был менеджером группы «Н-Транс» (в то время «Северстальтранс»), владельца Globaltrans, и считается проводником интересов частных операторов. Если же Владимир Якунин собирается всерьез защищать свои тезисы (а по крайней мере вопрос о дерегулировании тарифов в ЦФТО еще за неделю до телеграммы считали более чем реальным вариантом, рассматривая его как замену агентской схемы), отрасль ждет очередной виток борьбы и, возможно, серьезные перемены.

Полное дерегулирование вагонной составляющей теоретически возможно, и даже не факт, что приведет к существенным проблемам для грузоотправителей (см. стр. 7). Однако выход на этот рынок напрямую ОАО РЖД чреват всем стандартным набором проблем совмещения функций монопольного поставщика услуги на рынке — в данном случае перевозчика и владельца инфраструктуры — и одного из потребителей этой услуги — в данном случае оператора вагонов. Из-за подобного конфликта интересов во всем мире стараются разделять авиакомпании и аэропорты. Из-за него же возникают проблемы у российских независимых производителей газа. По сути, ОАО РЖД хочет стать тем, кем и было до недавнего времени,— железнодорожным «Газпромом».

«Когда владелец инфраструктуры одновременно является оператором, приоритет по перевозкам рано или поздно будет смещаться в сторону именно такого опера-



КАК ПОДЕЛЕНЫ РЫНКИ ПЕРЕВОЗОК РАЗЛИЧНЫХ ГРУЗОВ (МЛН Т) ИСТОЧНИК: ОАО РЖД.