

разорвали единый производственный процесс, показатели нередко снижаются, даже несмотря на рост грузовой базы. То есть существующая организация управления вагонами частными компаниями препятствует реализации прогрессивных технологий, освоенных еще во времена МПС СССР, а после и в МПС России. Министерству путей сообщения, являющемуся единым собственником инфраструктуры, локомотивов и вагонов, крайне выгодно было внедрять такие инновации, которые давали бы общий синергетический эффект в масштабах всего железнодорожного транспорта.

**МАЛО ТОГО** При этом на фоне роста успешности отдельных операторских компаний отрасль в целом все больше проигрывает автомобильному транспорту.

С 1990-х годов грузы (особенно продукцию высокого передела) постепенно уходили на автотранспорт. Тарифы автотранспортчиков оказались куда более гибкими и рыночными по сравнению с железнодорожными. В 2011 году, когда стали исчезать последние инвентарные вагоны, процесс оттока грузов с железнодорожного транспорта ускорился.

До 1990-х годов железнодорожный транспорт реально был экономическим интегратором, объединяющим товарные рынки союзных республик. Доля же межреспубликанских перевозок автомобильным транспортом была чрезвычайно мала, так как тарифы на перевозку были в разы выше, даже несмотря на то что автотранспортчики не платили за инфраструктуру. А что сейчас происходит с перевозками между странами СНГ?

Часть стран уже провела свои реформы железнодорожной отрасли, но они мало повлияли на межгосудар-

ственные перевозки. После того как свою структурную реформу провела Россия, ее последствия ощутили железнодорожные администрации всех государств, ранее входивших в СССР. В большей степени она затронула мелкий и средний бизнес, а также отправителей промышленных товаров и товаров народного потребления в страны СНГ.

Поскольку при железнодорожных перевозках мелких партий грузов велик оборот вагона (а при отправлениях в страны СНГ существуют риски его нецелевого использования на сопредельной территории), операторы неохотно соглашались предоставлять свои вагоны под такие перевозки. А если и соглашались, то цена услуги значительно вырастает, что делает автотранспорт более конкурентоспособным в соотношении «цена-качество». Отправка небольшой партии вагонов с немассовыми грузами сейчас стала весьма дорогим удовольствием.

Это снижает конкурентоспособность российской продукции на стратегически важных для нас рынках СНГ, а основным транспортным средством при обеспечении взаимной торговли России со странами СНГ все больше становится автотранспорт. Теперь железнодорожный транспорт пространства колеи 1520 мм уже не является тем интегратором, которым он был когда-то, а переход части грузов с железнодорожного транспорта требует дополнительных инвестиций из федерального бюджета на развитие дорожной сети как в России, так и соседних странах.

Таким образом общество расплачивается за не имеющее объективных причин вытеснение регулятором железнодорожного транспорта из тех секторов и дальностей, где он способен обеспечивать минимальную себестоимость перевозки. Так, затраты на топливо при перевозке 1 ткм

продукции автотранспортом в пять раз выше, чем при перевозке железной дорогой. Затраты на оплату труда в два раза больше. Ежегодные расходы на содержание и ремонт существующих автомобильных дорог существенно увеличиваются из-за появления на них тяжеловесных грузовиков, которые интенсивно изнашивают полотно.

**ПО БОЛЬШОМУ СЧЕТУ** Если ситуация не изменится, мы рискуем превратить железнодорожный транспорт из мощного интеграционного инструмента в инфраструктурный ограничитель дальнейшего развития экономики России, нарушающий экономические связи внутри страны, осложняющий сложившиеся кооперационные связи российских предприятий с соседями и снижающий конкурентоспособность российской продукции на внешних рынках.

Необходимо отметить, что в Европе происходящие сейчас преобразования железнодорожного транспорта направлены в первую очередь на стимулирование перехода значительной части грузов с автомобильного транспорта на железнодорожный. Значимым фактором принятия такого решения является более высокая экологичность железнодорожного транспорта в сравнении с автомобильным. При этом власти находят эффективные способы финансовой поддержки развития железнодорожной инфраструктуры.

Возможно, стоит оценить результаты реформы и внести более существенные коррективы в программу дальнейшего преобразования железнодорожного транспорта. При этом не надо искать виноватых, выяснять, почему мы получили не тот результат, который хотели, а признать, что

ситуация в стране и мире изменилась и, наверное, пришло время скорректировать пути достижения целей реформы железнодорожного транспорта. Целесообразно при этом отталкиваться не от стремления к рынку или экономическим показателям — рынок далеко не так всемогущ, как считали либералы на заре реформ, а поставить во главу угла технологию работы железнодорожного транспорта и его эффективность.

Как же приблизиться к той технологии работы вагонного парка, все преимущество которой мы растеряли? Есть несколько путей. Можно улучшить управление вагонным парком за счет тарифных настроек, в первую очередь необходимо унифицировать тариф на порожний пробег. Необходимо также внести в действующую нормативно-правовую базу изменения, предусматривающие обязательность заключения договоров между всеми участниками перевозочного процесса, определяющих технологические принципы работы вагонного парка и взаимную ответственность сторон.

Можно создать экономические условия для передачи части универсального парка вагонов под единое управление или условия для укрупнения операторов универсального парка, чтобы проявился «эффект масштаба» и более крупные компании смогли управлять вагонами эффективнее, чем тысячи небольших. Число крупных компаний должно быть ограничено. Это существенно улучшит ситуацию с продвижением вагонопотоков. Все эти меры или их комбинация позволят улучшить нынешние показатели работы вагонов и приблизить их к тем, что были во времена МПС СССР. Думается, к этому необходимо стремиться. ■

## РЕФОРМА ПРОДОЛЖАЕТСЯ

**Сергей Мальцев, председатель президиума НП «СОВЕТ УЧАСТНИКОВ РЫНКА ОПЕРАТОРОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА»:**

— В последнее время нередко мифологизируется старая система управления вагонным парком и взаимоотношений между участниками рынка времен МПС: мол, не было никаких проблем и все было хорошо. Были, и большие. Иначе что заставило бы крупнейшие промышленные предприятия страны отвлечь от основного бизнеса серьезные средства для создания собственных транспортных предприятий? Ведь именно очевидные изъяны той системы, для которой, как и сейчас, были характерны проблемы нехватки вагонов, невыполнения заявок, стали первопричиной появления операторских компаний.

Реформирование железнодорожного транспорта направлено на трансформацию МПС в инвестиционно привлекательную отрасль. К настоящему моменту практически во всех сегментах железнодорожного транспорта уже выработаны или по крайней мере намечены эффективные механизмы привлечения частных инвестиций. Операторами подвижного состава было инвестировано в обновление вагонного парка в ценах текущего момента более 850 млрд рублей. Необходимо создать аналогичные условия для привлечения частных инвестиций в приобретение локомотивов, и такие условия создаются. Летом текущего года ФСТ РФ был принят инфраструктурный тариф и завершается подготовка нормативно-правовой базы для запуска пилотных проектов по созданию локальных перевозчиков. Привлечение частных инвестиций в развитие инфраструктуры непосредственно в материальные активы с учетом специфики железнодорожного транспорта, наверное, нельзя считать эффективным инструментом. Скорее для этих целей необходимо применять нетрадиционные финансовые инструменты. Например, преобразовывать пропускные способности транспортной инфраструктуры в товар, продажа которого на тендерной основе позволит привлекать финансовые средства от потребителей услуг.

Привлечение вагонного парка «дочек» РЖД под непосредственное управление перевозчика и приравнивание его к инвентарному на тактическом уровне для транспортного рынка уже в среднесрочной перспективе принесет положительный результат. Но оно должно преследовать одну цель — облегчить ситуацию переходного периода, не более. В противном случае мы вновь получим многоукладный рынок, стандартизация которого в принципе невозможна ввиду различий в юридической, финансовой и технологической плоскостях. Технологии функционирования инвентарного и приватного парков абсолютно разные, и обеспечить их эффективную работу в рамках единого экономического пространства, на мой взгляд, принципиально невозможно. Попытки возврата к системе управления парком времен МПС обернутся для железнодорожной отрасли консервацией устаревшей технологии на неразвивающейся и стареющей инфраструктуре и в конечном итоге исчезновением мотивации улучшать и развивать ее.

Настоящий этап реформы действительно выявил объективные проблемы отрасли — износ инфраструктуры, дефицит пропускных способностей, недостаточность и старение локомотивного парка. Способно ли ОАО РЖД не в рамках реализации целевой модели решить эти проблемы даже при полноценном финансировании? Частный бизнес готов осущест-

влять вложения в путевое развитие, модернизацию погрузочно-разгрузочных операций, приобретение локомотивов. Но нам нужна стабильная государственная политика. Мы предлагаем продолжить намеченный реформой курс и создать условия для реализации целевой модели рынка грузовых перевозок до 2015 года, доработать нормативную базу, принять новые техрегламенты, выработать внятную тарифную политику. Точно предлагаем синхронизировать перевозки порожних вагонов с заявками грузоотправителей, внести плату за нахождение вагонов на инфраструктуре сверх нормативного времени, унифицировать тарифы на перевозки порожних вагонов, создать коммуникационный ресурс между перевозчиком, операторами и грузоотправителями.

**Игорь Васильев, аналитик компании «ТРОЙКА ДИАЛОГ»:**

— Проблема невывоза груза на железной дороге комплексная и часто возникает не из-за дефицита вагонов, а из-за проблем инфраструктуры, нехватки пропускной способности и сбоя в системе управления перевозочным процессом. При этом решение возникающих проблем в ручном режиме зачастую приводит к появлению новых через какое-то время. Увеличение сроков оборота вагонов из-за простоев на станциях и сверхнормативных сроков погрузки и выгрузки приводит к естественному росту цен на вагонную составляющую перевозки, так как основным критерием для оператора является выручка на вагон в сутки, а не стоимость перевозки. В целом система управления движением оказалась не приспособлена для работы с большим числом операторов подвижного состава и нуждается в реформировании.

При этом восстановление системы МПС, когда практически весь подвижной состав управлялся централизованно и обезличенно, на мой взгляд, нецелесообразно, тем более в приказном порядке. Возможно оперирование некоторым количеством подвижного состава в обезличенной форме, но такое объединение должно происходить добровольно и на рыночных условиях. И процесс такого объединения уже идет: частные операторы уже заключают взаимные договоры на использование вагонов, что фактически делает такие вагоны обезличенным парком. При этом операторы четко понимают, какие грузы и в каких направлениях будут перевозиться в их вагонах и будут ли они иметь достаточную доходность от таких перевозок. Создание единой информационной торговой площадки также представляется достаточно эффективной мерой, способной сблизить грузоотправителей и операторов подвижного состава.

**Алексей Гром, управляющий директор «ТРАНСГАРАНТА»:**

— Думаю, что нужно говорить не о возврате к МПС, а о том, что предпринять в существующих рыночных условиях, чтобы наладить систему транспортировки. Это гораздо важнее.

Несомненно, лучший опыт МПС необходимо помнить и применять. Но сегодня промышленные предприятия практически полностью находятся в частных руках, стоимость сырья и товаров зависит от цен на мировом рынке, биржевых котировок, курсов валют, и поэтому постоянно изменяется. У грузоотправителей появляются новые незапланированные рынки сбыта, и они часто меняют направления перевозок.

Нельзя с полной уверенностью утверждать, что железнодорожная система могла бы работать как часы, останься она прежней.

В новых условиях железнодорожная отрасль не могла оставаться анахронизмом, поэтому и началось реформирование. Оно проходило в несколько этапов в установленные правительством сроки, чтобы избежать резких перемен. Сейчас нужно оценить результаты реформы не с точки зрения «как раньше было хорошо, а сейчас плохо», а с позиции «как сделать лучше, как стать эффективнее».

От МПС сейчас нужно взять систему планирования с закреплением в контрактах объемов, направлений и обязательной ответственности всех участников за нарушения процесса перевозок.

**Дмитрий Адамидов, аналитик «ИНВЕСТКАФЕ»:**

— Структурная реформа — это было бы прекрасно при условии, что государство до (!) проведения реформы вложило бы в железнодорожную инфраструктуру те самые 60 трлн рублей (в ценах 2007 года), которые зафиксированы в транспортной стратегии Минтранса до 2030 года. А потом уже можно было делать либерализацию доступа на инфраструктуру, наводить порядок в тарифах, делить подвижной состав и т. д. Тогда бы существовали материальные предпосылки для развития конкуренции, появления новых перевозчиков, и т. д.

В условиях, когда либерализация случилась, но материальная база отрасли осталась прежней, из структурной реформы получилось то же самое, что из почти всех экономических реформ 1990-х годов. Поставленные цели если и достигнуты, то несоразмерно дорогой ценой. И главное, сами по себе многие цели оказались сомнительны, потому что в итоге ни для отрасли, ни для большинства потребителей в лучшую сторону кардинально ничего не поменялось.

Иными словами, реформа должна была бы быть подкреплена материально. Более того, в отличие от авиации, железнодорожный транспорт просто не может эффективно работать по предлагаемой схеме. И вольно или невольно все возвращается на круги своя. СМИ, которые везде ищут интригу, пишут часто, что менеджмент РЖД противится реформе. Но тут дело не в злых кознях менеджмента РЖД, а в том, что по-другому в существующих обстоятельствах железнодорожный транспорт работать и не может. Так что нынешний возврат в той или иной форме к временам МПС (в смысле объединенного подвижного состава) кажется логичным. И, наверное, чем меньше будет в отрасли приходить внешних инвестиций (не важно — государственных ли, ГЧП или еще каких-то), тем больше будет тенденция «возврата к МПС».

В этой ситуации больше всего тревожит тот факт, что правительство, по-моему, слабо представляет, что же делать с железнодорожным транспортом. Как его развивать, какое место он должен занимать в транспортной системе страны. Минтранс, конечно же, написал уже упоминавшуюся стратегию развития транспорта до 2030 года, но это, по сути, объединенные «хотелки» всех транспортных компаний, которые потянули аж на 170 трлн рублей. Но имея в виду, что за 20 лет государство сможет собрать на инвестиции в транспортную систему едва ли 50–60 трлн рублей, было бы полезно иметь политическое решение, что мы финансируем в первую очередь, что — во вторую и т. д. Отсюда бы вытекали и многие оперативные решения.