

РЕФОРМА НА ХОДУ

РАЗВИТИЕ РЫНКА НЕЗАВИСИМЫХ ОПЕРАТОРОВ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА ОКАЗАЛОСЬ СЛИШКОМ БУРНЫМ ДЛЯ ЗАСТРЯВШЕЙ МЕЖДУ ПРОШЛЫМ И БУДУЩИМ ИНФРАСТРУКТУРНОЙ МОНОПОЛИИ. ПРОБЛЕМЫ, СВЯЗАННЫЕ С РОСТОМ, ЗАСТАВИЛИ УЧАСТНИКОВ РЫНКА ЗАГОВОРИТЬ О НЕОБХОДИМОСТИ КОРЕННОЙ РЕФОРМЫ В СВЯТАЯ СВЯТЫХ — УПРАВЛЕНИИ ДВИЖЕНИЕМ НА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ. К СВОЕМУ УДИВЛЕНИЮ, НА ЭТОТ РАЗ ОНИ БЫЛИ УСЛЫШАНЫ.

АЛЕКСЕЙ ЕКИМОВСКИЙ

РОКОВОЙ МИЛЛИОН Согласно первоначальному плану структурной реформы на железнодорожном транспорте, еще к 2010 году должен был восторжествовать конкурентный рынок грузовых и пассажирских перевозчиков с собственными вагонами и локомотивами. ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) должно было избавиться от убыточных видов деятельности и стать чисто инфраструктурной монополией, доходы от которой могли бы использоваться для развития путей. К настоящему времени, как это и предполагал план реформы, ОАО РЖД передало убыточные пассажирские перевозки дочерним пригородным компаниям, согласившись работать в этом сегменте с нулевой рентабельностью и получать ренту за инфраструктуру, машинистов и подвижной состав. В грузовых же перевозках преобразования сильно затянулись: риск нарушить стабильную работу железнодорожного транспорта и фактически блокировать работу всех промышленных и социальных объектов в стране был слишком высок, и Минтранс благоразумно старался не торопиться с принятием радикальных решений. Полностью реализованными оказались лишь первые три этапа реформы, а завершать ее будут после 2015 года.

Тем не менее, наверное, ни одну структурную реформу в России нельзя назвать столь же удачной, как вывоз в рыночный оборот грузового вагонного парка. Благодаря появлению института оператора подвижного состава в стремительно стареющий и сокращающийся парк МПС рекой потекли частные деньги. По данным «INFOLine-Аналитики», за последние 11 лет было приобретено почти 500 тыс. новых вагонов. «С учетом лизинга, но без учета НДС общий объем инвестиций в грузовую подвижную состав за этот период оценивается на уровне \$35 млрд (1,1 трлн руб.)», — подсчитывает гендиректор агентства Михаил Бурмистров. В результате расцвела вагоностроительная промышленность не только России, но и Украины, а грузовладельцы были избавлены от необходимости самим беспокоиться о наличии вагонов и их подаче. В списке Forbes появились владельцы частных железнодорожных компаний.

Однако инфраструктура и локомотивы в рыночный оборот выведены не были: резкое снижение доходной базы ОАО РЖД и отсутствие понимания механизма конкуренции между перевозчиками на одних и тех же магистральных путях не позволили даже начать эти системные преобразования. В результате в пути и тягу инвестиции не пошли, новых дорог строили мало, износ тепловозов и электровозов достиг критических 80%. Еще несколько лет назад внимательные железнодорожники, преимущественно неофициально, подмечали, что если рабочий вагонный парк в России превысит 1 млн единиц, то железнодорожная сеть встанет. Роковой цифры отрасль достигла весной 2011 года, и уже летом случилась беда. Губернатор Кемеровской области Аман Тулеев позвонил премьеру РФ Владимиру Путину, а затем и публично заявил о проблемах шахтеров. «Уголь начинает гореть, обстановка тревожная. Вагоны есть, вывезти не можем!» — до-

ОПЕРАТОРЫ ЕДИНЫ ВО МНЕНИИ О ТОМ, ЧТО СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ ДВИЖЕНИЕМ НА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ НУЖДАЕТСЯ В РЕФОРМЕ

**ОПЕРАТОРЫ СЧИТАЮТ,
ЧТО ЗА СЧЕТ ОПТИМИЗАЦИИ
УПРАВЛЕНИЯ ДВИЖЕНИЕМ
МОЖНО ПОВЫСИТЬ
ПРОПУСКНУЮ СПОСОБНОСТЬ
ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ**



ВАСИЛИЙ ШИЛОВ

кладывал он, делая предположение, что «реформирование российских железных дорог идет не в ту сторону».

Следует отметить, что скорость доставки груза, один из ключевых показателей эффективности работы железнодорожного транспорта, стала снижаться задолго до событий в Кузбассе: уже в первом квартале прошлого года средняя скорость доставки груженого вагона составила 297 км в сутки против 324 км в сутки в аналогичный период 2010 года. Сейчас, по данным первого квартала 2012 года, средняя скорость доставки груза упала уже до 269 км в сутки, то есть за два полных года — на 17%. От этого показателя пропорционально зависят и доходы операторов, которые снижаются вместе с увеличением периода оборачиваемости вагона, что не может их не огорчать. Иногда эти дополнительные расходы удавалось зашить в ставку за пользование вагоном грузоотправителю, что, конечно, не может понравиться тем, кто пользуется услугами железнодорожного транспорта.

**КУЗБАСС
КАК ЗЕРКАЛО РЕФОРМЫ** Ситуация в Кемерово стала лишь первым громким сигналом о том, что железнодорожная сеть перестала справляться с возросшей на нее нагрузкой. Однако, как выяснилось, проблема не в дефиците локомотивов и путей, а в том, что из-за вывода последних грузовых вагонов из состава ОАО РЖД во Вторую грузовую компанию так называемый инвентарный парк перестал существовать. В результате монополия перестала должным образом контролировать передвижение вагонов. Причем главными виновниками невывоза груза были объявлены частные вагоны. «Основным принципом работы полувагонов инвентарного парка является возможность быть погруженными в любом месте сети и любым пригодным грузом, который для приватного полувагона не соблюдается», — поясняет ситуацию представитель ОАО РЖД. С ликвидацией инвентарного парка возникли «длинные простои порожнего приватного подвижного состава в ожидании наиболее выгодных перевозок» и «массовое встречное перемещение однотипных порожних ваго-

нов, принадлежащих разным собственникам». Среднее время простоя вагона на подъездных путях в 2011 году составило 39,9 часа, что более чем на 2 часа выше уровня 2010 года. «Среднее время ожидания подачи на подъездной путь каждого вагона по вине грузополучателя или владельца подъездного пути составляет 1,6 часа, а в отдельных случаях вагоны принимаются на подъездной путь и по несколько суток», — добавляют в ОАО РЖД.

Однако операторы готовы согласиться далеко не со всеми претензиями монополии. Они едины только во мнении о том, что система управления движением на железной дороге нуждается в реформе. «Даже когда был один собственник вагонов, одновременно использовались две различные технологии управления движением: план по формированию груженого вагонопотока и система балансовой регулировки порожнего подвижного состава», — рассказывает председатель президиума НП «Совет участников рынка услуг операторов подвижного состава», гендиректор группы Globaltrans Сергей Мальцев. Он считает, что одной из главных причин дефицита пропускной способности инфраструктуры, наиболее отчетливо проявившегося летом прошлого года, стало именно то, что порожний вагон частного оператора был признан «грузом на своих осях» и, таким образом, по сути, автоматически был включен в технологию работы с гружеными вагонами. «Если раньше порожние вагоны направлялись в обход сортировочных станций, то сегодня регулировочные документы предписывают работать с ними как с гружеными. В результате сортировочных мощностей стало не хватать», — констатирует Сергей Мальцев.

«Когда идет реформа, кто-то всегда недоволен», — говорит вице-президент Fesco, исполнительный директор «Трансгаранта» Алексей Гром. — Но при этом можно писать жалобы Путину, а можно собрать на месте крупнейших грузоотправителей, грузополучателей, операторов и договориться о необходимости пересмотреть технологию взаимодействия и условия кооперации участников перевозки. Кстати сказать, в Кузбассе в конце концов так и поступили, и проблема вывоза продукции из этого региона начала ре-

шаться», — напоминает он. Тогда, правда, как раз после грозного премьерского поручения Владимиру Якунину «лично расширить ситуацию», ОАО РЖД отобрало 11 крупных операторов полувагонов — и буквально в считанные дни весь скопившийся на шахтах уголь был вывезен. «Если решением проблемы начинают предметно заниматься непосредственно участники рынка на условиях взаимной договоренности, это срабатывает гораздо быстрее и эффективнее, чем использование телефонного права и административного давления», — полагает Алексей Гром.

Предложения у операторов вполне логичные. «Если настроить работу по формированию порожнего вагонопотока хотя бы только в адрес крупных холдингов, обеспечивающих значительную долю грузооборота, половина вопросов уже будет решена», — считает Сергей Мальцев. По его мнению, на железной дороге нужны отдельные планы формирования порожних и груженых поездов. «Порожний вагонопоток должен формироваться на специально отведенных сортировочных станциях, куда должны сходиться вагоны операторов, имеющих контракты с тем или иным грузовладельцем. Это позволит формировать порожние поезда, к примеру, для Кузбасса не в самом Кузбассе, а в любом месте сети. Ведь сейчас порожние вагоны, даже следующие в составе одного поезда, имеют совершенно разные точки назначения, а потому приходится несколько раз переформировывать поезда, пока они доедут до места погрузки», — поясняет он. Гораздо эффек-

