

## ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА

тивнее будет определить отдельную станцию, где будут формироваться поезда из вагонов, следующих в одном направлении, отмечает гендиректор Globaltrans.

**ВПЕРЕД В ПРОШЛОЕ** Однако правительство, очевидно, с учетом предвыборного периода, решило действовать более оперативно и радикально. Уже в ноябре 2011 года Владимир Путин подписал постановление №1051, согласно которому Вторая грузовая компания была обязана вернуть под управление ОАО РЖД около 100 тыс. полувагонов, которые снова приобрели свойства инвентарного парка. «Учитывая фактор времени на пересмотр нормативно-правовой базы и тарифной системы в целях сохранения целостности и управляемости перевозочного процесса, перевозчиком предложена агентская схема взаимодействия с собственником подвижного состава», — поясняют в ОАО РЖД. Это позволило сократить встречные порожние пробеги, уменьшить среднее время оборота вагона на одни сутки, увеличить объем перевозок грузов более чем на 1 млн тонн в месяц и снизить нагрузку на инфраструктуру, добавляет представитель монополии.

Согласно постановлению, реинкарнация инвентарного парка (он получил наименование ВСП — вагоны собственные привлеченные) — явление временно: вернуть вагоны обратно в ВГК монополия должна до конца года, пока совместно с Минтрансом не будут отработаны новые технологии управления движением. Между тем работа парка ВСП создала дополнительные перекосы в железнодорожной системе.

Для того чтобы частные порожние вагоны не ходили по железным дорогам бесцельно и не нагружали сеть, Минтранс выпустил приказ №258, согласно которому порожний вагон должен начинать движение только в том случае, если на него есть заявка грузоотправителя под погрузку. «Приказ был принят с опозданием — 3 октября вместо второго квартала 2011 года, а его наиболее существенные положения вступили в силу лишь с 18 января 2012 года», — говорит представитель ОАО РЖД. Операторы отнеслись к этой мере с пониманием, но вдруг обнаружили, что на парк ВСП эти ограничения распространены не были. «Даже если у этих вагонов нет контракта с грузоотправителем, они быстро появляются в местах погрузки, а когда приходит наш законтрактованный вагон, мы грузиться не можем», — поясняет Сергей Мальцев. «Когда существуют вагоны с более низкой ценой, это вносит хаос на рынок и накладывает дополнительные нагрузки на инфраструктуру», — резюмирует гендиректор «Нефтетранссервиса» Александр Тертычный.

**КЛИЕНТ НЕ ВСЕГДА ПРАВ** Тем не менее в операторском сообществе уже утвердилась мысль о том, что технология управления частным парком должна быть согласована прежде всего с грузоотправителем и грузополучателем, а не с регулирующими органами. «Модель организации железнодорожного бизнеса устроена так, что во

## ОПЕРАТОРСКИЙ ЦЕНЗ

**Одна из главных претензий ОАО РЖД к реформе состоит в том, что на сети появилось слишком много операторов подвижного состава, причем подавляющее их большинство владеет очень маленьким парком — до десяти вагонов. Нужно ли законодательно ограничивать рынок и предоставлять доступ к операторской деятельности только крупным операторам вагонов? Мнения участников рынка разделились.**

**Сергей Мальцев, генеральный директор холдинга GLOBALTRANS:**

— Я лично отношусь к этому либерально и считаю, что не нужно никого ограничивать. Есть небольшие операторы, которые очень эффективно работают. Но такое устройство железнодорожного транспорта: чем крупнее операторы, тем проще договариваться и между собой, и с инфраструктурой. Поэтому рынок в любом случае будет консолидироваться. Но опять же это нельзя делать в один момент. Я бы на

главе угла стоят отнюдь не планы оператора по подаче вагонов на ту или иную станцию, а планы грузоотправителей, которые в конце концов и определяют, куда, когда и какое количество вагонов отправится», — считает Алексей Гром из «Трансгаранта». Он рассказывает, что грузоотправитель порой заключает контракт с оператором, но тот до последнего момента не знает, куда и когда груз поедет. «У грузоотправителей зачастую подход простой: мы заказали услугу, а вы выкручивайтесь, как хотите. И так было всегда: оператор шел в РЖД, уговаривал, согласовывал перевозочные документы от имени грузоотправителя. Что-то получалось, что-то — нет, но порой это шло вразрез с интересами отрасли и других участников рынка», — отмечает он, полагая, что большинство сегодняшних проблем являются рудиментами такой системы взаимоотношений.

Еще одна недобрая традиция последних 15 лет — заказ грузоотправителем избыточного количества вагонов у операторов. «Все говорят, что ОАО РЖД не справляется с управлением из-за загруженности инфраструктуры, но на самом деле некоторые грузоотправители в условиях сложившегося дефицита подвижного состава заказывали у нескольких компаний больше вагонов, чем им необходимо», — рассказывает Александр Тертычный. — В результате складывалась ситуация, когда лишние вагоны забивали инфраструктуру и создавали пробки на сети, а страдали при этом сами грузоотправители». Если себестоимость перевозки растет, пусть даже она оплачена, оператор снижает свою конкурентоспособность, считает он. «Наша задача не только предоставить вагоны, но и наладить эффективную систему перевозок. А для нерадивых грузоотправителей и операторов должны существовать экономические стимулы, чтобы они не подрывали эффективность работы всей системы», — предлагает гендиректор «Нефтетранссервиса».

Резкие колебания спроса на сбытовых рынках существенно осложняют работу операторов, продолжает Александр Тертычный. Например, в том же Кузбассе погрузка составляет около 8 тыс. вагонов в сутки, то есть в месяц это около 240 тыс. вагонов. «При этом нужно учитывать, что для экспортного груза плечо перевозки очень длинное — что на запад, что на восток, что на юг: оно превышает 4 тыс. км. Это означает, что потребность в свободном парке очень высока. Если спрос на экспортный уголь повышается, то у вас внезапно возникает большой дефицит, если падает, наоборот, появляется профицит парка. От этих колебаний, конечно, никуда не уйти, но на рынок перевозок в универсальном парке это сильно влияет», — отмечает гендиректор «Нефтетранссервиса».

**ПО ОБРАЗУ ТРУБЫ** Иными словами, операторы предлагают перевозчику ужесточить планирование движения на железных дорогах во внутреннем сообщении, как это уже сделано в международном. «Сегодня месячная система планирования у нас применяется только к экспортным грузам. Но по внутренним перевозкам система работает фактически по предьявлению, в режиме реального времени, —

месте регуляторов дал участникам операторского рынка некие ориентиры на будущее. Определили бы, например, к 2017 году минимальный порог для операторской компании в 5 тыс. вагонов, в 2020-м — в 10 тыс. вагонов. Чтобы те операторы, у кого сейчас парк в 1 тыс. единиц, могли лучше понять происходящее, оценить свои возможности и решить, что им делать, как и с кем им объединиться или проще продать бизнес. Это ведь рабочие места, кредиты в банках и все остальное.

**Александр Тертычный, генеральный директор ЗАО «НЕФТЕТРАНССЕРВИС»:**

— Компании с маленьким парком, например до 1 тыс. вагонов, могут вполне эффективно работать в отдельной нише рынка или в рамках полигона одной дороги. Если же такие компании пытаются работать по всей сети, это создает существенные трудности для управления движением. В этом смысле должны работать и тенденции рынка, и законы, которые будут стимулировать консолидацию парка. Например, наша

объясняет Сергей Мальцев. — Трудно работать, когда у тебя запланировано 400 тыс. тонн из Красноярска на Дальний Восток и исходя из этого проведено техническое нормирование, в том числе по локомотивным бригадам, а в течение двух недель этот объем перепланируется, например, на северо-запад. Ну нельзя же на вертолетах локомотивы перебросить с Красноярской дороги на Горьковскую!» — недоумевает Сергей Мальцев. Решением проблемы могут стать жесткие графики движения груженых и порожних рейсов. «Если что-то нужно изменить, то это можно вносить в план следующей недели, грузоотправителей такое недельное планирование устраивает», — утверждает Сергей Мальцев. Между тем увеличивать этот срок до десяти дней операторы опасаются: им будет сложнее планировать передвижение порожних вагонов и «система потеряет гибкость», добавляет он. По его мнению, железная дорога должна работать по аналогии с трубопроводным транспортом: выбился из запланированной отгрузки — становись «в конец очереди».

Договориться с грузовладельцами будет непросто. Как считает вице-президент по логистике Новолипецкого металлургического комбината Александр Сапронов, грузоотправителю нужна, наоборот, еще большая гибкость системы, нежели есть сейчас, чтобы иметь возможность реагировать на спонтанные и нелинейные изменения товарных рынков (см. интервью на 6-й странице). «Если вы спросите грузоотправителей, они вам назовут тысячу причин, почему они не могут планировать отгрузку на месяц вперед, почему не готовы подтвердить конкретный план по экспорту в конкретную страну, — подтверждает вице-президент Fesco Алексей Гром. — Но получается, что у грузовладельца есть возможность маневра: не продал груз в одну страну — продал в другую, а у железнодорожника такой возможности нет. Нужно понимать, что на железной дороге существуют технологические ограничения, и если их игнорировать, то коллапс в сфере перевозок становится неизбежен».

Тем не менее, несмотря на то что регулирующие решения не во всем удовлетворяют частных операторов, нынешним взаимодействием с ОАО РЖД они довольны. В особенности хвалят работу нового вице-президента монополии по организации перевозок: в декабре на эту должность был назначен Анатолий Краснощек. «Сегодня железная дорога все чаще режет нам планы погрузки из-за ограниченной инфраструктуры или из-за превышения возможности приема в порту, но мы относимся к этому с пониманием», — говорит Алексей Гром. — То есть мы в некотором смысле наступаем на горло собственной песне, но отказ от принципа «перевозка любой ценой» — очень важная тенденция последних месяцев, которая поможет разгрузить узкие места и повысить эффективность перевозочного процесса», — отмечает вице-президент Fesco. При этом он не исключает, что в объемах перевозки все чуть-чуть потеряют, но значительно меньше, чем из-за транспортных задержек и «брошенных» поездов. По мнению управляющего директора Трубно транспортной компании (входит в группу Rail Garant) Дмитрия Коровякова, даже учитывая лимиты

грузов. Кроме того, у такой компании должна быть развитая филиальная сеть, которая решает вопросы на местах. Я думаю, что в этом плане законодательная база вполне может стимулировать рынок к тому, чтобы повышать эффективность работы железнодорожной системы в целом.

**Алексей Гром, вице-президент FESCO, исполнительный директор ООО «ФИРМА „ТРАНСГАРАНТ“:**

— Сейчас на рынке ожидается целый ряд крупных сделок по консолидации, и заметьте, никто никого не вынуждает этого делать. Это происходит органично, поскольку управлять большим парком более эффективно. Но на мой взгляд, железнодорожный рынок связан с жесткими технологическими требованиями, от соблюдения которых зависит безопасность людей. Поэтому допуск к работе все-таки должен быть. Например, на Украине введена обязательная сертификация для железнодорожных операторов — у нашей украинской «дочки» есть такой сертификат. Возможно, и нам в России нужно об этом по-

тирующие участки инфраструктуры, которые загружены на 100%, за счет оптимизации управления вагонопотоками можно существенно повысить эффективность использования пропускной способности железной дороги, чем сейчас и начали заниматься «движенцы» из ОАО РЖД.

**ВАГОН ПРОБЛЕМ** Но нерешенных вопросов еще полно. Неизвестно пока, как повлияет на железнодорожную логистику отмена дифференцированных тарифов на порожний пробег универсальных полувагонов, которую Федеральная служба по тарифам собирается ввести с 1 ноября 2012 года (см. материал на 11-й странице). Кроме того, существующая нормативная база не позволяет операторам бороться с непроизводительным простоем вагонов на подъездных путях. Как рассказывает Дмитрий Коровяков, одна из предлагаемых операторами, но еще не реализованных мер оптимизации — введение ответственности грузовладельцев и собственников путей необщего пользования за задержку вагонов и контейнеров сверх технологических сроков оборота. «В текущей редакции Устава железнодорожного транспорта такая ответственность возложена только за вагоны и контейнеры, принадлежащие перевозчику», — поясняет он. — Не секрет, что ее отсутствие за задержку вагонов других собственников породило практику обработки приватного вагона «в последнюю очередь», а то и вообще использования его как склада на колесах. Операторы же отреагировали на это включением в расчет ставки за пользование вагоном все большего и большего времени простоя под погрузкой-выгрузкой», — отмечает он, добавляя, что этот снежный ком затрат на перевозку нужно остановить, распространив на частные вагоны ответственность за их задержку законом, а не в договорном порядке. «Взимать плату за пользование и штраф за задержку вполне может за комиссию от операторов система ФТО РЖД, делавшая это ранее в части инвентаря», — не возражает Дмитрий Коровяков.

Более того, операторы готовы поддержать ОАО РЖД в главном деле — добычании из бюджета средств на развитие инфраструктуры. Правда, пока только советом. «Избыточный вагонный парк — это нормальная ситуация для развитых стран мира. Там уже давно индустрия живет в условиях профицита парка. Но вместе с тем у них есть и развитая инфраструктура — пути, терминалы, сортировочные станции, там всегда есть запас по провозной мощности, чтобы в случае роста спроса на перевозки обеспечить бесперебойную работу железнодорожной системы», — говорит Алексей Гром. — В этой ситуации мы все заинтересованы стать надежными союзниками ОАО РЖД по развитию путевой инфраструктуры общего пользования, а грузоотправители и грузополучатели должны составить долгосрочные планы по развитию своих подъездных путей и инфраструктуры необщего пользования». Только тогда, по его мнению, грузоотправители получат больше прав и возможностей заказывать столько вагонов, сколько считают нужным, и не ограничивать свои потребности возможностями железной дороги. ■

думать. А вот уже для тех, кто допущен, нужно создавать равные условия для свободной конкуренции.

**Дмитрий Коровяков, управляющий директор ООО «ТРУБНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ КОМПАНИЯ» (ВОХДИТ В ГРУППУ RAIL GARANT):**

— В сегментах рынка, обслуживаемых специализированным подвижным составом, оптимальное количество игроков (а точнее, их рыночное поведение) должно мониториться государственными регулирующими органами. В сегменте универсальных вагонов в настоящее время, по нашим оценкам, 90–95% парка вагонов управляется примерно 30 операторами сетевого масштаба, включая ВГК и ПГК, которая недавно перестала быть стопроцентной «дочкой» РЖД. На мой взгляд, количество операторов — величина, производная от более фундаментальных факторов, и будет колебаться вокруг оптимума без принудительных мер. Консолидация операторов будет сама стимулироваться импульсами реформы.

## ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА