

# УПРАВЛЯЙ И ВЛАСТВУЙ

## НОВЫЙ ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЙ ПОРЯДОК РАБОТЫ В ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗКАХ, РАЗРАБОТАННЫЙ ОАО «РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ», ПРИЗВАН ОБЛЕГЧИТЬ УПРАВЛЕНИЕ ДВИЖЕНИЕМ В ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СЕТИ. ОДНАКО ОН СУЩЕСТВЕННО УЩЕМЛЯЕТ ПРАВА ЧАСТНЫХ ОПЕРАТОРОВ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА, А ТАКЖЕ НАЛАГАЕТ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА НА ГРУЗОТРАНСПОРТНИКОВ, К КОТОРЫМ ТЕ СОВЕРШЕННО НЕ ГОТОВЫ. ОПЕРАТОРСКОЕ СООБЩЕСТВО НАМЕРЕНО ДОНЕСТИ СВОЕ МНЕНИЕ ДО ПРАВИТЕЛЬСТВА, ПОКА МОНОПОЛИЯ НЕ УСПЕЛА ЗАКРЕПИТЬ НОВУЮ ТЕХНОЛОГИЮ В ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВЕ.

АЛЕКСЕЙ ЕКИМОВСКИЙ

С начала года в ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) принят новый «программный документ» — Единый сетевой технологический процесс (ЕСТП) грузовых железнодорожных перевозок. Это новые технологические принципы, с помощью которых монополия намерена существенно повысить эффективность перевозок и справиться с заторами в узких местах инфраструктуры. «В новых условиях работы российских железных дорог, связанных с появлением множества операторов грузовых вагонов, основой организации перевозок становится более жесткая технологическая дисциплина при соблюдении и обеспечении новой технологии перевозочного процесса», — гласят официальные разъяснения пресс-релиза ОАО РЖД.

В ОАО РЖД подчеркивают, что документ принят внутри монополии и обязателен к исполнению всеми ее сотрудниками в тех пределах, которые определены законодательством о железнодорожном транспорте. Над последним в ОАО РЖД также намерены работать и в ближайшее время предложить Минтранс и всем причастным ведомствам соответствующие поправки к уставу железнодорожного транспорта и другие законы. Впрочем, в монополии уточняют, что ЕСТП касается в основном только крупных грузоотправителей и операторов, тогда как для повагонных отправок технологическая дисциплина будет мягче.

Однако у операторов обнаружилось весьма серьезные претензии к новой технологии работы. В частности, она подразумевает введение жесткого календарного планирования грузовых и порожних вагонопотоков, к которому не готовы в первую очередь грузоотправители. По мнению председателя СПО НП «Совет операторов железнодорожного транспорта» (СОЖТ) и гендиректора Globaltrans Сергея Мальцева, ЕСТП вступает в противоречие с общим отраслевым трендом на клиентоориентированность. «Перевозчик декларирует возврат от непрерывного планирования перевозок к месячному планированию, при котором заявки на перевозки грузов и отправку порожних вагонов должны согласовываться на месяц вперед, что несет в себе определенные риски. Это может спровоцировать новый масштабный виток недовольства грузовладельцев и так неудовлетворенных снижением скорости перевозок грузов и другими сложностями. Мы поддерживаем создание дискретной системы планирования, но в более коротком периоде — недельном или декадном», — готов к компромиссам господин Мальцев.

В ОАО «Первая грузовая компания» (ПГК) поддерживают стремление ОАО РЖД ввести новую технологию эффективного использования подвижного состава с учетом ограничений инфраструктуры, но также считают, что предлагаемая редакция документа «имеет ряд серьезных технологических, юридических и организационных недоработок». «Основной целью реформы железнодорожного транспорта является создание равнозначного доступа всех участников рынка к инфраструктуре, однако проект ЕСТП не предусматривает этого важнейшего принципа», — отмечают в компании, указывая, что документ создавался без учета мнения

всех участников перевозочного процесса. Все рычаги управления находятся в руках ОАО РЖД, а участники рынка довольно часто сталкиваются с преференциями по отношению к привлеченному перевозчиком парку и вагонам ОАО «Федеральная грузовая компания», подчеркивают в ПГК.

Специалисты компании отмечают отсутствие в документе «системного подхода по приему к перевозке грузов в необходимом количестве, заадресовку частных вагонов под заявки грузоотправителей, а также технологии перемещения порожнего подвижного состава, что приводит к невыполнению оператором взятых на себя обязательств, к снижению пропускной способности инфраструктуры и в результате к простаиванию поездов». «Только в прошлом году наша компания потратила 40 млрд руб. на передислокацию порожних вагонов, а сегодня в брошенных поездах по-прежнему простаивает до четверти парка ПГК, который принят по заявкам от клиентов, согласован и оплачен. Налицо переизбыток парка вагонов в одних регионах погрузки и недостаток в других», — жалуются в ПГК.

В компании также считают, что месячное планирование перевозок будет невозможным для грузоотправителей в условиях ориентации экономики на экспорт сырья и нестабильности рынков сбыта продукции. «Это не соответствует технологии производства и сбыта клиентов ПГК, основная часть которых крупнейшие производственные предприятия страны. Необходимо рассмотреть возможность одновременного использования сроков планирования различной глубины: месячного, недельного и оперативного», — полагают в компании и надеются, что модель ЕСТП будет доработана с учетом пожеланий операторов, поскольку они являются полноправными участниками рынка грузовых перевозок.

Первый вице-президент FESCO и руководитель железнодорожного оператора «Трансгарант» Алексей Гром соглашается, что планирование — важная часть перевозочного процесса. «Когда-то мы уже так работали: был основной план, дополнительный план, а непрерывного планирования не было», — вспоминает топ-менеджер. Сейчас ситуация такова, что долгосрочные договоры заключаются все реже, получить договор даже на год совсем не просто, но, например, на квартал — задача выполнимая, считает он. «Это необходимо для планирования грузопотоков на железной дороге, от этого зависит работоспособность

всей системы», — говорит господин Гром, добавляя, что в нынешних условиях этот вопрос обойти не удастся.

По его мнению, создание грамотной логистики сегодня должно быть в руках грузоотправителей, хотя до сих пор даже в крупных компаниях продажами и логистикой занимаются зачастую совершенно разные подразделения, а продавцы вспоминают про необходимость перевозки в последнюю очередь. «Трейдер вряд ли заинтересован предоставлять план отгрузок на месяц вперед. Решить эту проблему можно только через сближение коммерческой и логистической служб в компаниях», — считает Алексей Гром.

Еще одним новшеством, которое серьезно обеспокоило операторов в предложениях ОАО РЖД, стало закрепление за монополией права без ведома оператора отправлять не задействованный в перевозках вагон на произвольную станцию для отстоя, причем оплачиваться эта «услуга» должна за счет оператора. В материалах СОЖТ, которые готовились в ответ на разработку проекта ЕСТП, этот пункт правил представлен нецелесообразным: «существует высокий риск злоупотребления правом», «провоцируются споры по вопросам причинения убытков», «нарушаются основы гражданского права и права собственности».

«В случае наделения перевозчика такими полномочиями именно он будет определять, с каких путей общего пользования и вагоны чьих владельцев будут перемещаться в первую очередь», — приводятся в материалах СОЖТ слова заместителя исполнительного директора партнерства Андрея Тонких. — Это может привести к нарушению системы планирования и логистики оператора и к росту финансовых затрат, в то время как правовых оснований у оператора для взыскания ущерба не будет».

Прежде чем внедрять систему повсеместно, ее нужно попробовать в виде эксперимента. «Схему наделения перевозчика правом на перемещение не принадлежащих ему вагонов, не участвующих в перевозочном процессе, без согласия владельцев, наверное, целесообразно опробовать на основе индивидуальных двусторонних договоров», — считает председатель президиума СОЖТ Сергей Мальцев. — А практика уже покажет эффективность или неэффективность этих мер. Только после этого и можно приступить к разработке соответствующих комплексных изменений в законодательство».

В группе Rail Garant также считают, что эта часть технологии должна быть более прозрачной и понятной. «Указанное

право перевозчика можно регламентировать в договоре с оператором, например, в ожидании заадресовки, во избежание отстоя вагона в брошенном поезде, накопление на станции концентрации и т. д. Но при этом в каждом договоре должны быть четко определены перечень станций, стоимость услуги, порядок и сроки отправления вагона», — говорит управляющий директор Трубой транспортной компании Евгений Прилепин. А дополнительно, по мнению заместителя гендиректора ЗАО ОТЭКО Андрея Волкова, чтобы не было заторов на магистральных путях, для всех собственников вагонов нужно более жестко соблюдать требование, при котором при регистрации нового вагона за ним закреплялось место, где он будет отстояться в случае отсутствия груза.

В целом, по мнению Сергея Мальцева, ЕСТП не должен позиционироваться как внутренний документ ОАО РЖД, а пройти обсуждение на федеральном уровне с участием операторов. Он отмечает, что уже предпринятые попытки реализовать заложенные в нем принципы управления объединенными парками вагонов натолкнулись на претензии со стороны Федеральной антимонопольной службы, которая занялась изучением новой технологической схемы обеспечения перевозок угля в Кузбассе.

Между тем, по мнению экспертов, только прозрачность технологий и публичность взаимодействия перевозчиков с операторами и грузоотправителями может пойти на пользу российским железным дорогам. «Сегодня у нас имеются случаи, когда порожний вагон с конкретным номером появился на одной станции и в тот же момент он уже встал под погрузку на другой — без пробега и уплаты тарифа», — рассказывает директор исследовательского агентства InfraNews Алексей Безбородов. Поэтому он рекомендует операторам сосредоточить свои усилия на том, чтобы заставить ОАО РЖД открыть полный и беспрепятственный доступ к системе ЭТРАН любому собственнику вагона. «Тогда абсолютно все будут видеть в реальном времени, что происходит в системе, понимать, куда и как отправляются вагоны, и не будет поводов для взаимных упреков и претензий», — убежден эксперт.

Так или иначе целесообразность законодательного закрепления заложенных в ЕСТП механизмов еще только предстоит рассмотреть правительственной комиссии по транспорту и связи под председательством вице-преьера Аркадия Дворковича, а готовить документы к заседанию будет Минтранс. В министерстве призывают не драматизировать ситуацию, решение будет приниматься исходя из баланса интересов перевозчика и операторов, уверяет один из профильных чиновников ведомства. Ряд предложений из ЕСТП уже реализованы путем точечных изменений в законодательство, но масштабные изменения в законодательство потребуют длительных согласований с другими министерствами и ведомствами. В этом сложном процессе молодой операторской организации, очевидно, предстоит пройти своеобразное боевое крещение и впервые померяться лоббистским ресурсом на федеральном уровне с всемогущей железнодорожной монополией. ■



ВАСИЛИЙ ШАПОШНИКОВ

ДЕФИЦИТ ИНФРАСТРУКТУРЫ ЗАСТАВЛЯЕТ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ ДУМАТЬ НАД НОВОЙ ТЕХНОЛОГИЕЙ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК



ТЕХНОЛОГИИ