

# Железнодорожный транспорт

## Отнять номера

Операторы предложили неожиданный способ борьбы с избытком подвижного состава: некоммерческое партнерство «Совет операторов железнодорожного транспорта» (НП СОЖТ) предложило установить «технический мораторий» на выдачу новых номеров для грузовых вагонов. Таким образом операторы надеются справиться с профицитом подвижного состава на инфраструктуре ОАО РЖД.

— прецедент —

### Статистика излишков

«Спрос грузоотправителей на подвижной состав полностью удовлетворен, при этом количество подвижного состава продолжает увеличиваться. Ежемесячное производство грузовых вагонов превышает 5,5 тыс. единиц, основная часть поступает на инфраструктуру ОАО РЖД, при этом большинство производимых вагонов не относится к инновационному подвижному составу», — отмечается в сообщении НП СОЖТ.

По данным Центральной дирекции управления движением ОАО РЖД, избыточный парк, находящийся на инфраструктуре с января по апрель, составил в среднем 253,1 тыс. единиц.

У Института проблем естественных монополий (ИПЕМ) несколько иные цифры. По состоянию на апрель парк грузовых вагонов в России составляет 1222,7 тыс. единиц, из них предел срока службы превышен у 268,8 тыс. вагонов. Парк полувагонов насчитывает 557,4 тыс. вагонов, из них 27,9% превысили предел срока службы. Профицит грузовых вагонов составляет 290 тыс. единиц.

«На протяжении последних нескольких лет парк грузовых вагонов стабильно растет, хотя реальная технологическая и экономическая потребность в росте объема парка отсутствует», — замечает руководитель отдела исследований грузовых перевозок ИПЕМА Александр Поликарпов.

По его мнению, для борьбы с профицитом потребуется ввести ряд непопулярных мер: квотирование парка вагонов, плату за отстой вагонов (аналог платной парковки автомобилей), стимулировать списание вагонов, находящихся за пределом срока службы, в том числе отказаться от практики продления срока службы вагонов.

### Неопределенные критерии

Предложение операторов вызвало неоднозначную реакцию вагоностроителей. Внедрение «технического моратория» может лишит заводы многих потенциальных заказов.

«Мы поддерживаем инициативу СОЖТ по сокращению профицита грузовых вагонов на сети, но по-настоящему оздоровительной эта мера будет только при условии списания старого парка. Пока проект в том виде, в котором он сейчас существует, направлен на ограничение производства нового подвижного состава и противоречит интересам вагоностроителей», — говорит директор по сбыту компании «РМ Рейл» Александр Куликов.

Руководитель информационно-аналитической службы НП «Объединение вагоностроителей» Станислав Золотарев замечает, что с профицитом вагонов нужно бороться, предоставляя субсидии при сдаче старого вагона в утилизацию.

«Предлагаемые советом операторов меры некорректны, поскольку не определены четкие критерии инновационного подвижного состава. Инновационные критерии обсуждаются только для полувагонов с 27 тележками. А есть другой вид подвижного состава — крытые вагоны, платформы, цистерны для химических продуктов, цистерны для сжиженных газов. Там критерии абсолютно другие, и отказывать им в предоставлении сетевых номеров глупо. Также многие операторы лишатся возможности обновлять свой парк. Им придется ждать, пока другие компании спишут свой подвижной состав, а потом выкупать их номера. Это явно нерыночно и неконкурентно», — замечает он.

Член совета директоров операторской компании «Нефтегазсервис» Алексей Лихтенфельд, наоборот, полагает, что с введением подобной меры рынок будет укрупняться за счет слияний и поглощений. Если какая-то операторская компания захочет развиваться, то у нее будет два пути: покупать новые вагоны или консолидироваться, приобретая вагоны с рынка — у конкурентов. «Введение квотирования может быть тем необходимым стимулом для собственников к списанию старых и приобретению взамен новых, более современных вагонов, при этом установленная квота не будет превышена. При такой системе интересы этих компаний не будут ущемлены. У нас тоже



Запрет как мера борьбы с проблемой становится популярным не только у депутатов, но и на транспорте

есть старые вагоны, которые можно будет постепенно заменить на новые», — добавил господин Лихтенфельд.

Но остается нерешенным другой вопрос. На сегодня понятие «инновационный вагон» официально зафиксировано только в постановлении правительства РФ от 20 января 2014 года. Оно утверждает правила предоставления субсидий лизинговым компаниям при приобретении инновационных вагонов. Документ определяет инновационный вагон как способный воспринимать осевую нагрузку от 25 тс и более, при этом пробег вагона от постройки до первого депоовского ремонта должен быть не менее 500 тыс. км (либо не менее четырех лет), а межремонтный пробег между плановыми видами ремонта — не менее 250 тыс. км (либо не менее двух лет). Однако разнообразие подвижного состава в постановлении не учитывается.

«Предложенное советом операторов — это полумера, предложение нуждается в дальнейшей доработке. До сих пор до конца не определено, что такое инновационный вагон и как его будут помогать продвигать. Сейчас «инновационным» в массовом представлении считается вагон с нагрузкой 25 тонн на ось, а завтра скажут, что это 27 тонн на ось. Что же тогда будут делать те, кто купил уже вагон с нагрузкой 25 тонн на ось?» — замечает заместитель генерального директора Уралвагонзавода Алексей Жарич.

Исполнительный директор НП СОЖТ Дмитрий Королев предлагает операторам, вагоностроителям и ОАО РЖД совместно выработать определение инновационности: «Для цистерн показатель нагрузки на ось может и не являться критерием инновационности. Мы предлагаем участникам рынка совместно с производителями подвижного состава, совместно с НП «Объединение производителей железнодорожной техники» начать работу по формированию критериев инновационности современных грузовых вагонов как с точки зрения конструкции, так и с точки зрения используемых при изготовлении материалов».

### Надо подготовиться

Алексей Жарич уверен, что бороться с профицитом подвижного состава надо совсем другими способами, а именно созданием грамотной технической политики государства. «Мы предлагали государству сформулировать свою техническую политику, специальную программу, в которой бы говорилось, что через 20 лет на путях не должно быть ни одной технической разработки XX века. Это было бы понятным сигналом рынку, как собственникам подвижного состава, так и производителям», — говорит он.

Однако директор департамента государственной политики в области железнодорожного транспорта Министерства транспорта Российской Федерации Вячеслав Петренко возражает, говоря, что законодательно покупку нового парка никто не запрещает. «Предлагаемая мера абсолютно неправовая и зако-

нодательно является ограничением предпринимательской деятельности. Я согласен, что нужно ограничивать попадание нового парка на инфраструктуру, но как это сделать, еще никто не придумал. Законодательно по покупке нового парка никто не запрещает, если запретить — значит ограничить конституционные права человека», — подчеркивает Вячеслав Петренко. По его мнению, самой эффективной мерой будет внесение в Гражданский кодекс поправок, ограничивающих количество подвижного состава на инфраструктуре.

Первый заместитель генерального директора «СПСР-Экспресс» Сергей Лапин замечает, что, прежде чем вводить «технический мораторий», целесообразно провести подготовительные мероприятия, а для этого нужно разработать соответствующую федеральную программу: «Нужно рассчитать предельные квоты на количество подвижного состава различного назначения на сети железных дорог, провести инвентаризацию имеющегося подвижного состава, а также составить план проведения утилизации с последующей заменой».

В Центральной дирекции управления движением ОАО РЖД поддерживают позицию НП СОЖТ, но замечают, что предложение об ограничении выдачи новых номеров не в полной мере соответствует действующему законодательству и проводимой правительством экономической политике. В РЖД напоминают о том, что статья 15 Федерального закона от 26 июля 2006 года №135-ФЗ «О защите конкуренции» содержит «запрет на ограничивающие конкуренцию акты и действия (бездействие) федеральных органов исполнительной власти» на установление ограничений прав на «продажу, покупку или иное приобретение, обмен товаров».

ОАО РЖД уже направило в правительство России предложение о внесении изменений в утвержденное положение об основах правового регулирования деятельности операторов железнодорожного подвижного состава и их взаимодействия с перевозчиками. «Сохраняющийся во многом правовой вакуум в отношении статуса оператора подвижного состава, отсутствие формализованной ответственности данного субъекта рынка за обеспечение перевозок грузов подвижным составом не позволяет создать сбалансированные условия для повышения эффективности грузовых перевозок. Кроме того, в настоящее время перевозчик и владелец инфраструктуры законодательно не наделены правом перемещения не востребованного в перевозках подвижного состава, мешающего нормальной организации движения остальных поездов», — добавляют в дирекции движения РЖД.

Светлана Кускова

## Снять с колеса

— конкуренция —

Процесс перехода грузовладельцев с железнодорожного на автомобильный транспорт не удается остановить уже в течение нескольких лет. В отличие от крупных компаний, которые зачастую крепко привязаны к РЖД своими объемами и характером грузов, особенно активен в поиске альтернативной транспортировки малый и средний бизнес. Его продукция имеет большую добавленную стоимость и позволяет загружать небольшие станции.

### Вагон как такси?

Чтобы переломить ситуацию с уходом грузов на автотранспорт, некоммерческое партнерство (НП) «Совет операторов железнодорожного транспорта» предлагает изменить режим небольших станций, чтобы радикальным образом улучшить сервис по предоставлению услуг перевозки малому и среднему бизнесу.

«Мы провели анализ работы полувагонов на погрузочно-разгрузочных станциях с осени 2012 года и по конец 2013 года», — говорит испол-

нительный директор НП Дмитрий Королев. — Примерно 85% грузовой работы на сети РЖД осуществляется на 1040 станциях. Там существующая схема обеспечения вагонами в целом представляется оптимальной. Однако на 2,3 тыс. станций спрос на полувагоны остается низким и зачастую носит сезонный характер. И там, чтобы сохранить грузовую базу, нельзя применять те бизнес-решения, которые успешно работают на «золотой тысяче». Там необходимо обеспечить быстрый, практически мгновенный доступ к порожнему вагону».

Сейчас же для небольших грузоотправителей возникают все новые и новые барьеры. Одним из таковых стал приказ Минтранса №258, который устанавливает обязательное наименование в заявке ГУ-12 определенного оператора на грузовой рейс и определенную дату погрузки. Однако небольшие компании не всегда точно знают, когда получат предоплату от своих партнеров, и поэтому рискуют не выполнить заявку. На автотранспорте таких проблем нет, поэтому ему и отдается предпочтение.

Сейчас на сети явный избыток полувагонов, и это можно было бы использовать для быстрого удовлетворения спроса, разместив свободный подвижной состав на всех 2,3 тыс. станций, говорит Дмитрий Королев.

Нормы минимального и максимального запаса порожних полувагонов должны определяться индивидуально для каждой станции погрузки, учитывать сезонный фактор и возможность осуществления двояких операций. Когда количество вагонов на станции снижается до определенного минимального уровня, то идет подсыл дополнительных порожних вагонов до установленного для данной станции максимального уровня, после чего подсыл прекращается.

На тендерной основе с участием грузоотправителей и операторов должны быть определены один или два оператора, которые будут обслуживать в течение года одну или группу станций. Победившие в тендере операторы обезличат парк полувагонов, и грузоотправители смогут отправлять грузы во всех направлениях с применением тарифной сетки, согласованной для данной станции погрузки.

В отношении запаса порожних вагонов в пределах максимальной нормы, установленной для каждой станции, плата за пользование инфраструктурой взиматься не должна, полагает Дмитрий Королев. Не должна взиматься плата за передислокацию в пути следования порожних полувагонов на такую станцию. Также должны перестать действовать и нормы приказа №258 в части указания наименования оператора в заявке формы ГУ-12 на грузовой рейс. Операторы, обслуживающие данную станцию, будут определены на основании тендерной процедуры. Они начнут развигивать на этой территории необходимые сервисы для грузовладельцев.

«Предложенная схема — это, с одной стороны, возможное решение, позволяющее использовать принцип баланса метода с оформлением железнодорожных перевозочных документов для адресной отправки порожних полувагонов в условиях глубокого профицита», — подчеркивает исполнительный директор СОЖТ. — А с другой стороны — повышение доступности полувагонов на станциях с низким и слабопредсказуемым уровнем погрузки».

Тем не менее в ОАО РЖД к этой идее отнеслись довольно прохладно. Первый заместитель генерального директора ЦФТО ОАО РЖД Сергей Колесников замечает, что собственнику вагонов выгодно находиться на путях в ожидании подходящего груза без оплаты. Поэтому нельзя согласиться с бесплатным отстоем на этих станциях, который вдобавок еще и осложняет пропуск грузовой подвижной состав. «У нас четко регламентирована возможность задресовки вагонов на станции в зависимости от перерабатывающей возможности подъездных путей», — замечает Сергей Колесников. — Если же за сутки подается пятисуточная норма, то мы обрекаем на простой порожние вагоны на прилегающих станциях и в районах погрузки. Сегодня только четкая задресовка с конкретными сроками позволяет уйти от «брошенных» поездов».

Представитель Минтранса подтверждает, что такое предложение сразу вызовет интерес у ФАС: «Они обязательно спросят: почему на одной станции один режим, а на соседней — другой, более благоприятный?».

С тем, что из-за ограничения конкуренции предложение не соответствует интересам грузовладельцев, согласен и руководитель комиссии по железнодорожному транспорту «Опоры России» Леб Киридер. «В данный момент технологические ограничения, которые есть в приказе №258, отрегулированы и сложностей с обеспечением подвижным составом нет», — говорит он. — Тем бо-

лее что сейчас появился консолидированный парк и сроки его подачи значительно меньше, чем у других операторов». Кроме того, в новом Уставе железнодорожного транспорта предусмотрена платность занятия инфраструктуры. Если же операторы хотят направлять на станции подвижной состав в большом количестве, чем это предусмотрено 258-м приказом, то дополнительная финансовая нагрузка ляжет именно на грузовладельцев, замечает представитель бизнеса. Если же отстой будет бесплатным — то на владельца инфраструктуры. Кроме того, если у предприятия достаточно свободных подъездных путей, ничто не мешает оператору заключить договор, отправлять туда дополнительное количество своего подвижного состава.

По мнению Ольги Лукьяновой, вагоны сейчас выделяются действительно быстро, прежде всего за счет наличия на рынке небольших операторов, изначально ориентированных на небольших грузоотправителей. Есть сложности со своевременной подачей вагонов на подъездные пути клиента, но тут претензии должны быть адресованы перевозчику с его изношенным парком маневровых тепловозов. Однако и переход малых и средних грузовладельцев на автомобильный транспорт вызван отнюдь не сложностями их вагонами. Специализированный автотранспорт тоже мгновенно грузовладельцам не предоставляется. Основные причины — высокая стоимость, слабая прогнозируемость сроков доставки и сложности оформления процедур — от операторов не зависят.

Как подтверждает Сергей Колесников, железнодорожный транспорт проигрывает конкуренцию автомобильному во вполне понятных причинах. В тарифе на перевозку 60% — это услуги инфраструктуры, которую вынужден оплачивать грузоотправитель. А на автомобильном транспорте таких платежей нет.

В целом, по подсчетам эксперта, все налоги и платежи с автотранспорта покрывают лишь 20% расходов государства на строительство и содержание дорог. К тому же до 60% внутренних перевозок осуществляется по «серым» схемам, что минимизирует платежи в социальные фонды. Это ставит автотранспорт в привилегированное положение по сравнению с железной дорогой.

Сергей Плетнев

TRANSGARANT  
www.transgarant.com

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ И ТРАНСПОРТНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ