железнодорожный транспорт

Модель не сразу склеилась

Различия в позициях участников рынка и регуляторов не позволили с первой попытки согласовать новую целевую модель рынка грузовых железнодорожных перевозок до 2020 года, которую вице-премьер Аркадий Дворкович поручил подготовить к 1 октября. С высокой долей вероятности ее подготовка растянется на первую половину 2016 года.

— госрегулирование —



АЛЕКСАНДР ЯЛОВОЙ

Чиновники никак не могут решить, должен ли перевозчик владеть локомотивами и вагонами, а государство — перевозчиком

Новый документ должен был учитывать итоги реформирования по прежней модели, которая была принята в 2010 году и предполагала, в частности, ликвидацию дефицита подвижного состава и создание локальных перевозчиков на экспериментальных маршрутах для того, чтобы определить, возможна ли конкуренция частных перевозочных компаний с ОАО РЖД. Но к концу очередного этапа структурных реформ — 2015 году — модель оказалась реализована лишь наполовину: дефицит вагонного парка превратился в профицит, но локальных перевозчиков так и не создали.

С учетом несостоявшихся экспериментов (на выделенных РЖД полигонах, где планировались пробные запуски «локальных перевозчиков», как и прежде, работают только локомотивы монополии), Минэкономики представило компромиссную модель, которая разрешает стоящий на повестке дня вопрос о разделении инфраструктуры и перевозок, но позволяет довольно легко при необходимости отыграть назад.

Согласно концепции этой модели, общесетевым железнодорожным перевозчиком планируется сохранить РЖД, но локомотивное хозяйство должно быть выделено в отдельное дочернее общество. При этом Минэкономики готово выделить из общего тарифа услуги локомотивной тяги, что «позволит обеспечить прозрачность и предсказуемость денежных потоков, генерируемых данным бизнесом». Предполагается, что в этом случае к инвестициям в сектор подключится и частный бизнес, который будет покупать локомотивы на свои деньги и сдавать их РЖД в аренду.

Чтобы привлечь на железную дорогу дорогие грузы (продукции высокого передела), предполагается изменить тарифную систему, которая давала бы возможность учитывать более длительный цикл производства высокотехнологичной продукции. Для сырьевых грузов тарифная система должна стимулировать использование нового инновационного подвижного состава, снижающего себестоимость перевозок. Длительные инвестиционные проекты предполагается реализовывать с помощью государственного финансирования на базе сетевого контракта.

Со своей стороны совет потребителей по вопросам деятельности ОАО РЖД, которому Аркадий Дворкович поручил также подготовить предложения до 1 октября, сформулировал более радикальный вариант целевой модели, предполагающий создание нескольких независимых перевозчиков с вагонами и локомотивами на праве собственности или аренды. (Подробнее см. интервью председателя совета потребителей по вопросам деятельности ОАО РЖД Сергея Мальцева на этой странице.) Согласно этому варианту, к 2018 году три-пять перевозчиков могли бы обеспечить около 20% российского рынка, одним из них предлагается стать дочернему предприятию ОАО РЖД, например Федеральной грузовой компании (ФГК), которая владеет большим собственным парком грузовых вагонов.

Существует и третья версия модели, которая будет представлена в правительство со стороны ОАО РЖД, однако на момент сдачи материала в печать официальных комментариев по ее содержанию в РЖД не предоставили. Из неофициальных источников известно, что в середине сентября в компании прошло совещание правления, по итогам которого была доработана позиция монополии по вопросам целевой модели рынка. Однако подтверждений тому, что итоговый документ был одобрен недавно назначенным президентом ОАО РЖД Олегом Белозеровым, получить не удалось.

По данным источника в РЖД, знакомого с ходом обсуждения целевой модели, концепция Минэкономики на совещании не была поддержана. «Сейчас у РЖД есть много „дочек“, в том числе ФГК, и они не демонстрируют особой эффективности»,— отмечает он. По его словам, если всерьез встанет вопрос о разделении инфраструктуры и перевозок, то было бы целесообразно создать единого публичного перевозчика на базе самой компании, который имел бы и вагоны, и локомотивы. То есть фактически речь идет о создании на базе ФГК, локомотивного хозяйства и ряда других структур РЖД отдельной компании, которая занялась бы перевозочным бизнесом.

Аргументация компании о негативном опыте разделения локомотивов и вагонов очень похожа на мнение совета потребителей, но предложения РЖД на данном этапе не предполагают наличия конкуренции перевозчиков. Также необходимо уменьшать количество операторов, поэтому нужно создать условия для появления трех-четырех действительно крупных операторских компании.

Тем не менее РЖД согласны с Минэкономики в том, что очень важно кардинально переделать тарифную систему, в частности унифицировать три тарифных класса, отказаться от ряда вагонов и создать условия, которые бы позволили вернуть на железную дорогу грузы, особенно на коротких расстояниях, где в последние годы наблюдается сильный спад.

Очевидно, что эти три концепции при имеющихся общих точках соприкосновения все-таки заметно различаются между собой. Именно поэтому совет потребителей обратился к Совету операторов железнодорожного транспорта, который, в свою очередь, написал письмо в адрес Аркадия Дворковича с просьбой перенести подготовку целевой модели на первый квартал 2016 года, чтобы выработать согласованную позицию. Один из аргументов операторов состоит еще и в том, что в конце текущего года по поручению президента Владимира Путина предстоит провести анализ последствий всей реформы железнодорожного транспорта с 2001 года, чего в полном объеме сделано не было.

«Как показала практика, создавать модель на разных площадках, потом выносить ее наверх в разрозненном виде и принуждать правительство принимать решение на базе скомканной информации под воздействием различных лоббистских групп в корне неправильно,— убежден Сергей Мальцев.— Поэтому мы предлагаем разработать совместную модель на базе РЖД и совета потребителей, включающего очень широкий круг участников рынка: от вагоностроителей и операторов до грузоотправителей».

Он напомнил про судьбу нынешней модели, которая фактически так и не была полностью реализована, поскольку у нее был очень серьезный противник — РЖД — и она принималась без учета позиции основного игрока. Не хотелось бы повторить пятилетний негативный опыт, заметил господин Мальцев.

«Создание института частных перевозчиков предусмотрено структурной реформой, однако именно государство должно принять решение, какой именно формат будет развиваться,— говорит председатель совета директоров группы „Трансойл“ Игорь Ромашов.— На наш взгляд, создание конкурентного рынка перевозчиков должно быть увязано с вопросом о разделении инфраструктурной и перевозочной деятельности. С точки зрения финансово-экономической модели технологическое разделение функций, выполняемых ОАО РЖД и как перевозчиком, и как владельцем инфраструктуры, позволит точнее настроить тарифную систему и процесс заключения договора на оказание услуг инфраструктуры».

Еще один источник на рынке критикует предложенный Минэкономики вариант с дочерней локомотивной компанией. «Формирование очередной „дочки“ ОАО РЖД, теперь уже в перевозочном сегменте, и ее работа наравне с другими частными перевозчиками номинально будет отвечать задаче реформы — создание конкурентного рынка тяги,— говорит топ-менеджер одного из крупных операторов.— Однако фактически в силу близости материнской компании такая „дочка“ будет иметь понятные преференции по сравнению с другими игроками, и, по сути, формат конкуренции так и останется воплощенным лишь на бумаге».

В Минэкономики не сообщили, готовы ли они поддержать обращение о переносе сроков подготовки документа. Как пояснил директор департамента государственного регулирования тарифов, инфраструктурных реформ и энергоэффективности Минэкономики Ярослав Мандрон, сейчас наибольшие споры вызывают вопросы о создании общесетевого частного перевозчика и необходимости наделять ОАО РЖД парком вагонов. «В настоящий момент эти вопросы обсуждаются, и мы действительно хотим сделать сбалансированную модель, с которой впоследствии выйдем в правительство»,— сказал он.

Сергей Плетнев

«Отрасли нужно вернуть технологичность»

— мнение —

В нынешнем году государство вновь вернулось к вопросам структурных реформ на железнодорожном транспорте. Наверное, это последний шанс операторов грузовых вагонов убедить правительство в том, что они готовы стать полноценными перевозчиками. Председатель совета потребителей по вопросам деятельности ОАО РЖД СЕРГЕЙ МАЛЬЦЕВ признает, что это сложный в технологическом плане вопрос, но это не значит, что он не имеет решения.


РИА НОВОСТИ

— Какую основную проблему, на ваш взгляд, предстоит решить в железнодорожной отрасли в ближайшие пять лет?

— Основная задача — превратить ОАО РЖД в эффективный в финансовом и технологическом плане бизнес-механизм, который будет обслуживать экономику страны. Постоянная нагрузка на экономику через индексацию тарифа и растущие запросы на субсидии из бюджета — это никому не нравится. Железная дорога должна обслуживать экономику, а не наоборот. Видимо, структура отрасли была построена с определенными погрешностями, их нужно выявить и устранить. Железнодорожный транспорт должен зарабатывать деньги для государства и быть эффективным для пользователей. А когда за счет Фонда национального благосостояния предлагается инвестировать в локомотивы — в высокодоходный бизнес — это уже, на мой взгляд, кардинально неверно выбранное направление. В частности, в этом вопросе совет потребителей выходил с предложением о принятии программы снижения дефицита локомотивной тяги за счет стимулирования частных инвестиций.

— Новая целевая модель рынка грузовых железнодорожных перевозок, которую предлагает совет потребителей, направлена именно на решение этих проблем?

— К нашим предложениям по целевой модели рынка я бы пока относился как к идее, которая поможет в достижении этого результата. По моим оценкам, она достаточно проработана, но в ней много нюансов и развилок, над которыми еще нужно подумать. На мой взгляд, сформированная на основании такой модели система приведет к тому, что перевозка будет очищена от инвестиционных и эксплуатационных затрат на инфраструктуру. Перевозка будет содержать в себе довольно устойчивый механизм рентабельности, позволяющий эффективно обслуживать пользователей, при этом обеспечивая снижение транспортных затрат и снижение тарифной нагрузки на грузоотправителей. А инфраструктура должна стать отдельным юридическим лицом. Будет проведена ее инвентаризация, и государство будет понимать, сколько оно будет доплачивать за свою собственность в плане ее содержания и, если это будет необходимо, за развитие. Для этого в рамках модели предусмотрен сетевой контракт.

— Государство всегда хочет минимизировать свои расходы, а вдруг в данном случае получится так, что необходимая плата превысит возможности бюджета?

— Это вопрос правильного тарифного регулирования. Тарифная система сейчас построена таким образом, что тех денег, которые в ней предусмотрены именно на инфраструктуру, должно хватать на текущее содержание. Те линии, которые окупаются в нормальные инвестиционные сроки, можно развивать за счет заемных средств. А вот в те проекты, сроки окупаемости которых составляют свыше 20 лет и в отношении которых государство уверено, что там будет обеспечен прогнозируемый грузопоток, инвестировать должно только оно, потому что никакому частнику это не под силу. Все же остальные процессы должны укладываться в рамки бизнес-модели. При этом мы опираемся на опыт Deutsche Bahn, где система железнодорожного транспорта схожа с российской. Естественно, нам говорят, что между ними есть различия. Они действительно есть, но не так много, а главное, что они не столь существенны. Никто и не утверждает, что нужно все делать быстро. Можно разбивать процесс реформирования на этапы и анализировать результаты каждого.

— Это для того, чтобы успокоить грузоотправителей, которые очень боятся повышения цен на перевозки при либерализации локомотивной тяги?

— В основном это вызывает беспокойство у угольщиков, поскольку для них в действующей системе существует дотирование груза в форме перекрестного субсидирования — для них действующая система наиболее удобна. Но остальные грузоотправители, которые в основном перевозят грузы второго и третьего классов, понимают, что нужно переходить на более технологичную систему. Мы понимаем, что при переходе к новой тарифной системе должны быть минимизированы риски резких скачков цен для угольщиков. Сейчас нет решения этого вопроса, поэтому я и предлагаю перенести эту дискуссию на площадку федеральных регуляторов, продолжить обсуждение деталей на площадке компании «Российские железные дороги» и пользователей услуг.

Кроме того, совет потребителей не говорит просто о либерализации локомотивной тяги. Ранее в процессе реформирования мы разорвали перевозочный процесс, отделив локомотив от вагона, в результате чего снизилась технологичность. Железнодорожный транспорт теряет часть грузов из-за срывов сроков доставки, но решить эту проблему эффективно в нынешней системе невозможно. Максимально эффективным может быть только перевозчик, который имеет оба ресурса. Поэтому мы предлагаем создать конкурентный рынок перевозчиков на базе объединения вагонов и локомотивов.

На первом этапе планируется создать механизм, который позволит РЖД привлечь вагонный парк на правах аренды. Инструментом мы считаем создание тарифного коридора в вагонной составляющей прейскуранта 10–01. Нужно объявить ставку в таком размере, чтобы можно было собрать 250–300 тыс. вагонов под управление РЖД. Сейчас среди операторов желающих отдать вагоны под приемлемую ставку будет много. Внешне это похоже на шаг назад, отход от реформы, и многие боятся, что парк под управлением перевозчика мы создадим, но на этом все и остановится. Однако одновременно мы предлагаем сделать полноценными перевозчиками те компании, которые фактически уже таковыми являются и имеют инвестиционные ресурсы для приобретения локомотивов. Им нужно дать возможность договариваться с клиентами и работать блок-поездами. Конечно, многие опасаются, что эти компании ринутся на маршрутные оптимумы (участки с высокой нормой прибыли и большой грузовой базой.— **„Ъ“**). Это не исключено. Но именно это станет и для РЖД мощным стимулом для формирования на втором этапе реформы собственного перевозчика, который будет работать при либеральном ценообразовании.

— А что будет в этом случае с нерентабельными групповыми и повагонными отправками?

— Этот вопрос также может быть решен с помощью тарифного регулирования. Можно, например, поднять инфраструктурную составляющую по блокпоездам, несколько снизив их рентабельность, но тем самым увеличив ее для мелких отправок и сделав их тоже рентабельными. И тогда этот рынок станет рентабельным для всех участников. Все будут публичными перевозчиками, но с определенными критериями отказа. Такие критерии ведь и сейчас есть у РЖД. Технических и организационных вопросов действительно очень много, это тяжелая работа. Но в этой модели мы возвращаем железнодорожному транспорту технологичность. А конкурентная среда будет стимулировать на повышение качества, снижение стоимости и сроков доставки грузов.

Беседовал Сергей Плетнев



НАШИ ИННОВАЦИОННЫЕ ВАГОНЫ ЗАПОЛНЕНЫ НА 110,8%

ПЕРЕВОЗКА ГРУЗОВ УГОЛЬНОЙ, ХИМИЧЕСКОЙ, МЕТАЛЛУРГИЧЕСКОЙ ОТРАСЛЕЙ, АГРОПРОМЫШЛЕННОГО КОМПЛЕКСА

ВОСТОК1520 ТЯЖЕЛОВЕСНОЕ ДВИЖЕНИЕ

+7 (495) 514 15 20
info@vostok1520.com
vostok1520.com

ОВК «Восток1520» входит в состав железнодорожного холдинга НПК «Объединенная Вагонная Компания»

Реклама