

АЛЬТЕРНАТИВНЫЙ ПУТЬ

РАЗВИТИЕ КОНКУРЕНЦИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК НЕОБХОДИМО, НО ЭТОТ ПРОЦЕСС СДЕРЖИВАЕТСЯ РЯДОМ ПРИЧИН, ОДНА ИЗ КОТОРЫХ СВЯЗАНА С МОНОПОЛЬНЫМ ПОЛОЖЕНИЕМ ОАО РЖД. ЭКСПЕРТЫ СЧИТАЮТ, ЧТО РАЗВИТИЕ И ПОДДЕРЖКА ЧАСТНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОМПАНИЙ ДОЛЖНЫ СТИМУЛИРОВАТЬ СТРУКТУРНЫЕ И ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЕ ИЗМЕНЕНИЯ У ЕСТЕСТВЕННОГО МОНОПОЛИСТА.

СВЯТОСЛАВ ФЕДОРОВ

По мнению экспертов, железная дорога в первую очередь участвует преимущественно в межвидовой конкуренции с другими видами транспорта. Основными соперниками железнодорожных перевозок являются автотранспорт и морские грузоперевозки. Так, по итогам 2015 года на полигоне Октябрьской железной дороги (ОЖД) объем погрузки в целом составил 95,1 млн тонн, что на 4,7% ниже уровня аналогичного периода 2014 года. На 16% снизилась перевозка нефтепродуктов, в частности, из-за того, что Киришский НПЗ стал больше транспортировать дизельное топливо по трубопроводам завода в порт Приморск. На 3,4% упали строительные грузы, что вызвано ухудшением экономической ситуации в регионах, снижением покупательной способности.

По итогам четырех месяцев 2016 года железнодорожники улучшили показатели: на полигонах ОЖД было отгружено 32,1 млн тонн, что на 2,8 млн выше (на 9,6%) уровня аналогичного периода 2015 года. В ОЖД отметили, что положительная динамика достигнута в основном за счет роста перевозок минеральных и химических удобрений, лесных грузов, промсырья и цемента. Наибольший прирост обеспечен по строительным грузам: их погрузка увеличилась на 2,6 млн тонн, или на 40%.

КОНКУРЕНЦИЯ НА ПРАКТИКЕ Если говорить о развитии внутренней конкуренции при перевозках железнодорожным транспортом, то оно ограничено естественным монопольным положением железнодорожных путей. Именно поэтому внедрение конкуренции в этой сфере идет тяжело, отмечает Алексей Калачев, эксперт-аналитик АО «Финам».

«Фактически в отрасли остается один монополичный грузовой перевозчик, он же владелец всех магистральных железных дорог и всех депо — РЖД, один монополичный пассажирский дальне-магистральный перевозчик — ОАО «ФПК», а в сфере перевозок пассажиров в пригородном сообщении перевозчиками — региональными монополистами являются 26 пригородных пассажирских компаний. Единственное, что удалось реформировать в плане развития конкуренции (еще до распоряжения

№ 503-р от 01.04.2014), так это услуги по предоставлению железнодорожного подвижного состава для грузовых железнодорожных перевозок, которые оказываются операторами железнодорожного подвижного состава (насчитывается около 2 тыс. таких игроков рынка), приватизировать 17 вагоноремонтных компаний. Но операторы железнодорожного подвижного состава не являются перевозчиками, формально они лишь предоставляют подвижной состав для грузовых железнодорожных перевозок», — прокомментировал Алексей Калачев.

Юлия Панова, доцент департамента логистики и управления цепями поставок НИУ ВШЭ — Санкт-Петербург, рассказала, что стимулом для либерализации рынка железнодорожных перевозок в России послужило разделение в 2003 году единого грузового железнодорожного тарифа на две составляющие. Первая — за использование вагонов железных дорог с долей около 15% от стоимости перевозки, вторая — за использование инфраструктуры (55%) и локомотивной тяги (30%) железных дорог, с общей долей в 85%. После этого был введен прецедент № 10-01 «Тарифы за перевозку грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые Российскими железными дорогами» и стала возможной сдача вагонов в аренду частными компаниями на рыночных условиях, то есть собственники вагонов получили возможность предоставлять скидку с тарифа на величину «вагонной составляющей».

Во главе всех участников рынка железнодорожных перевозок стоит публичный перевозчик и владелец магистральных путей — ОАО РЖД, которое является владельцем магистральной инфраструктуры, подавляющего большинства магистральных локомотивов и более половины маневровых тепловозов. Согласно открытым данным, РЖД принадлежит 99% железнодорожных магистралей в России общей протяженностью 85 тыс. км. Исключение составляют ряд железных дорог, управляемых частными компаниями, например, ОАО «Норильская горная компания» владеет Норильской железной дорогой. Дорогами также владеют компании ООО «Газпромтранс», ОАО «Ямальская железная компания», ОАО «Зо-



ЕДИНСТВЕННОЙ СОСТАВЛЯЮЩЕЙ, КОТОРУЮ ЧАСТНЫЙ ПЕРЕВОЗЧИК НА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ МОЖЕТ ИСПОЛЬЗОВАТЬ ДЛЯ ПРИВЛЕЧЕНИЯ СПРОСА И КОТОРАЯ НАПРЯМУЮ ВЛИЯЕТ НА СООТНОШЕНИЕ ЦЕНЫ И КАЧЕСТВА, ЯВЛЯЕТСЯ ЛОГИСТИКА

лотое звено», ОАО «АК „Железные дороги Якутии“» (владеет 360 км магистральных путей, 50% акций принадлежат ОАО РЖД и 50% Республике Якутия).

Количество компаний-операторов, осуществляющих перевозки в принадлежащем им подвижном составе, по экспертным данным, сегодня превышает 1850. По свидетельству Евгения Богданова, руководителя департамента консалтинга Института проблем предпринимательства, крупнейшими операторами, работающими как на территории СЗФО, так и на федеральном уровне, являются АО «Первая грузовая компания», ООО «Балттранс-сервис» (входит в ГК «Н-Транс»), ЗАО «Евросиб СПб — транспортные системы», ООО «Евразтранс», ООО «Трансойл», АО «СГ-транс». Есть и ряд крупных собственников локомотивов, среди которых Globaltrans, «Нефтьтранссервис», «Рейл-трансхолдинг». Неконтейнерные перевозки осуществляет 100% дочерняя компания группы FESCO — «Трансгарант».

НУЖНЫ ЛИ ПРЕОБРАЗОВАНИЯ? Евгений Богданов полагает, что практически единственной составляющей, которую частный перевозчик может использовать для привлечения спроса и которая напрямую влияет на соотношение цены и качества, является логистика. Востребованы скорость обслуживания, удобство (любые современные средства для создания максимального комфорта потребителю) и комплексность предоставляемой услуги (доставка груза от двери до двери).

Однако эксперт заметил, что на практике основная цель частных перевозчиков — получение дохода. Поэтому низкодходные и тем более убыточные направления, конечно же, не будут в должной мере обрабатываться. «Без централизованного регулирования рынка железнодорожных грузоперевозок не обойтись. В регулируемом сегменте перевозок, характеризующем социальной значимостью и низкой платежеспособностью спроса, необходимо создание законодательной базы, которая определит порядок организации железнодорожного сообщения, маршруты и объемы перевозок, размеры выплат перевозчикам. Одно важно точно: развитие и поддержка частных транспортных компаний должны стимулировать структурные и технологические изменения у естественного монополиста — владельца инфраструктуры и оператора — РЖД», — прокомментировал Евгений Богданов.

Алексей Калачев затрудняется сказать, возможна ли полноценная конкуренция на железной дороге, учитывая естественную «монополию рельсового полотна». «Максимум, что тут можно сделать, — это отделить дорогу от перевозки по аналогии с реформой РАО ЕЭС. Тогда единый оператор (или группа региональных операторов) дороги отвечал бы за состояние и развитие путей и осуществлял бы эксплуатацию и диспетчерское регулирование перевозок, а несколько независимых пассажирских и грузовых перевозчиков, действуя как авиакомпании, боролись бы за клиента. А расписание перевозок строили бы на основе договоров с одним или несколькими операторами железной дороги. Но это был бы совсем иной уровень конкурентной среды с высокоразвитой логистикой. Пока слабо верится, что в России такое возможно без ущерба для потребителей. Возможно, пока достаточно и межвидовой транспортной конкуренции, когда потребитель выбирает, что ему удобнее и выгоднее: железнодорожный, автомобильный, водный или авиатранспорт», — заключил Алексей Калачев.

ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫЙ ЛОКОМОТИВ

Между тем на государственном уровне расширение сферы конкуренции перевозчиков в экспериментальном режиме было названо одной из основных задач четвертого этапа реформирования (2010–2015 годы). По этой причине еще в 2009 году была создана СПО НП «Совет участников рынка услуг операторов железнодорожного подвижного состава» (СОЖТ). Сейчас саморегулируемая организация объединяет 32 операторских компании. В их собственности и управлении находится более 70% железнодорожного подвижного состава, зарегистрированного на территории РФ.

2 апреля 2014 года распоряжением правительства РФ № 503-р от 01.04.2014 был утвержден план мероприятий по развитию конкуренции на железнодорожном транспорте. По мнению ряда экспертов, за два года есть определенные подвижки в его реализации. Благодаря лоббированию СОЖТ был принят Федеральный закон от 31.12.2014 № 503-ФЗ «О внесении изменений в ФЗ „Устав железнодорожного транспорта РФ“ и статью 2 ФЗ „О железнодорожном транспорте в РФ“». Также ведутся дальнейшие работы совместно с правительством РФ в этом направлении. ■