железнодорожный транспорт

«Переносить решение вопроса локомотивов — это все равно что откладывать визит к зубному врачу»

— мнение —

с17

— Насколько удается найти взаимопонимание между членами совета, ведь они порой имеют разнонаправленные интересы?

— Действительно, состав совета сейчас достаточно пестрый, и, конечно же, он будет расширяться. Такие решения уже приняты: буквально недавно внесены изменения в распоряжение правительства: в совет будут добавляться новые члены.

Отвечая на этот, безусловно, важный вопрос, могу сказать так: все находятся на рынке, при этом, есть совет или нет совета, компаниям-участникам в любом случае приходится находить какие-то решения. Одни решения вырабатывает сам рынок, например это формирование рыночной цены на вагоны. Другие вопросы по закону решает соответствующий орган исполнительной власти — например, тарифы определяет Федеральная антимонопольная служба (ФАС). Какие-то другие вопросы остаются на усмотрение ОАО РЖД. Но в любом случае эта комбинация взаимных интересов всегда создает некую равнодействующую. Ровно так же и в совете потребителей. А по спорным моментам мы работаем, наверное, единственно возможным методом: принимаем решения демократической процедурой голосования.

Интересы, конечно же, различны у разных потребителей железнодорожного транспорта. Вы не хуже меня знаете, например, о проблеме перекрестного субсидирования перевозок одних грузов за счет других, когда государство фактически регулирует некоторые отрасли экономики через тарифы ОАО РЖД, а не через прямую адресную помощь конкретным отраслям промышленности.

Но компромиссы в любом случае приходится искать. Зачастую бывают очень бурные споры, потому что у некоторых сегментов рынка диаметрально противоположные интересы, например у вагоностроителей и операторов вагонов. Они объективно стоят по разные стороны прилавка: один продает, другой покупает. От этого никуда не деться, поэтому в некоторых случаях приходится голосовать. Иногда исход голосования очень близок к соотношению 50/50, но это единичные случаи, обычно решения принимаются при двух-трех голосах против, тогда как 10–12 членов совета за.

— А насколько прямые конкуренты готовы договариваться между собой в интересах рынка?

— Что такое «интересы рынка»? У рынка самого по себе нет никаких интересов. Рынок — это скорее такой термометр, который измеряет некую среднюю температуру по больнице. Есть участники со своими интересами, которые решают вопросы между собой, пользуясь рыночными — или нерыночными — инструментами. Совет может только рассматривать какие-то потенциальные конфликтные ситуации или даже реальные конфликты, а затем на основе своих выводов давать рекомендации правительственной комиссии по транспорту. К этим рекомендациям, безусловно, прислушиваются и в ОАО РЖД, и в федеральных органах власти. Они не являются для них обязательными, но они могут потом трансформироваться в конкретные поручения вице-премьера, решения правительства и стать нормативно-правовыми актами.

Если, например, существует какой-то конфликт между вагоностроителем и оператором, то наличие в совете грузовладельцев де-факто микширует эти противоречия и в процессе обсуждения выводит на удобоваримый результат. Этот вариант, как правило, не оптимален для участников спора, но он единственно возможный. Это и есть в общем-то некоторое «рыночное регулирование».

— На так давно ФАС и ОАО РЖД подписали соглашение о намерениях создать совет рынка грузовых железнодорожных перевозок. Каково ваше отношение к этой инициативе и насколько функции нового органа дублируют функционал совета потребителей?

— На идею создания такого «организма» — пока я его так назову, поскольку не ясны ни его полный функционал, ни организационно-правовая форма,— мы смотрим с профессиональным интересом. Если этот орган действительно будет, как там записано, «способствовать», «повышать», то мы это поддержим. Пока мы видим, что каких-то властных или распорядительных функций у этого «организма» нет. Ни тарифные вопросы, ни вопросы распределения вагонов туда передавать, насколько я знаю, никто не собирается — не думаю, что ФАС отдаст в этот орган регулирование тарифов, равно как и ОАО РЖД вряд ли передаст туда часть функций ЦФТО (Центр фирменного транспортного обслуживания, филиал ОАО РЖД.— **„Ъ“**).

Может быть, частично функции этого будущего органа в какой-то степени пересекаются с работой нашего совета, но, как я уже говорил, наша задача — анализировать не в целом общественное мнение, а в первую очередь мнение потребителей ОАО РЖД, как в грузовом, так и пассажирском сегменте, и доводить его до правительства.

У создаваемого нового совета рынка такой прямой обязанности нет. Он должен скорее выступать как площадка для обсуждения проблем во взаимоотношениях между субъектами внутри рынка. Совет потребителей, на мой взгляд, будет готов и может вступить в этот совет — либо через своих представителей, либо войти туда как организация при правительстве. Мы готовы принимать участие в его работе, оставаясь при этом со своим функционалом, который пока никто не отменял.

— В контексте создания этой структуры приводят в пример аналогичный инструмент в электроэнергетике. Насколько это, на ваш взгляд, оправданно на железной дороге?

— Я, честно говоря, не вижу для него того поля деятельности, которое было в отрасли электроэнергетики, где был сформирован похожий по названию орган. Там совершенно другой рынок, структурные преобразования происходили совершенно иным способом в другие временные промежутки: процесс реформирования отрасли шел много лет. Он требовал внесения существенных изменений в законодательство, и на очередном этапе потребовался специальный орган для организации оптовой торговли электроэнергией. Затем появился администратор торговой системы и так далее.

На железной дороге рынок совершенно другой: здесь нет биржевого товара. И нигде в мире, по сути, биржа вагонов или каких-то иных услуг железнодорожного транспорта до сих пор не состоялась. Железнодорожные перевозки — это, как правило, контрактные, договорные отношения со своей спецификой.

— Тем не менее в контексте создания совета рынка было заявлено о создании новой биржи вагонов, которая будет предлагать пользователям ближайшие свободные вагоны по рыночным ценам. На ваш взгляд, это возможно технологически?

— Вся информация о вагонах есть в ЦФТО ОАО РЖД, но мне кажется, что ОАО РЖД вряд ли пойдет на создание такой торговой системы на базе ЦФТО. Если мы говорим о создании некоей коммерческой площадки по предоставлению вагонов, то такие попытки уже были и есть.

Здесь нужно понимать разницу. Одно дело, если вы хотите отправить контейнер с личными вещами из Хабаровска в Ульяновск и вам нужен один-два вагона,— это так называемые спотовые сделки. Для этого вы заходите в интернет, и там сотни экспедиторских и операторских компаний предложат вам и вагон, и перевозку. Вы только заплатите деньги, и ваш контейнер доставят, никакой проблемы в этом нет. А если речь идет о «Северстали» или «Русале», то у них уже давно есть вагоны под перевозку своих грузов, а если собственных не хватает, то они заключают долгосрочные договоры с крупными операторами подвижного состава. То есть для них этот вопрос тоже на сегодня решен.

ИВАН ШАПОВАЛОВ

Илья Южанов знает, кто уже сейчас готов инвестировать в локомотивы

Мне кажется, что если рынку понадобится такая торговая площадка, она возникнет сама. В той же электроэнергетике возникла торговая система, которая занимается оптовой торговлей, есть Московская фондовая биржа, есть товарно-сырьевые биржи. Пока до сих пор на железнодорожном транспорте (как и на воздушном, например) ничего подобного не появилось. Перефразируя одного современного экономиста, я бы назвал это «легким экономическим романтизмом».

— Вы упомянули о спотовых отправках, которые совершенно не важны для представителей крупных промышленных холдингов, составляющих большинство в совете потребителей ОАО РЖД. А как будет учитываться правительством мнение небольших и мелких грузоотправителей на железной дороге?

— У нас в совете присутствует Глеб Киндер, который выдвинут «Опорой России», и он фактически олицетворяет собой интересы российского малого и среднего бизнеса. На рынке существует ассоциация небольших операторов подвижного состава из Старого Оскола (НП «Объединение операторов подвижного состава»), представители которой часто присутствуют на наших заседаниях, и мы их внимательно выслушиваем. Даже если отдельные компании к нам сами обращаются, мы никому не отказываем и рассматриваем какие-то их вопросы и конфликты.

Но по большей части мы вынуждены заниматься крупнейшими грузоотправителями, потому что именно они составляют основу погрузки на железнодорожный транспорт и обеспечивают финансовую сторону жизни отрасли.

— Как совет потребителей оценивает итоги структурных реформ в сфере грузового сообщения?

— Структурные реформы на железнодорожном транспорте предполагали значительно более глубокие преобразования, нежели только либерализация рынка грузовых вагонов. По сути, все только началось: был сделан только первый шаг, но не было проведено организационное отделение деятельности инфраструктуры железнодорожного транспорта от бизнеса грузовых перевозок, не был либерализован рынок локомотивной тяги, как это закладывалось еще в конце 1990-х годов. Поэтому сейчас отрасль стоит в некотором смысле в раскоряку и обсуждает различные точки зрения. Одни говорят, что нужно срочно либерализовать тягу, другие, наоборот, предлагают вернуть под управление монополии грузовые вагоны — «как было в МПС».

Позиция совета потребителей по этому поводу сформирована еще до моего назначения. Было принято решение о том, что совет в целом поддерживает переход к рынку частных железнодорожных перевозчиков с сохранением инфраструктуры у государства. Другой вопрос в том, как и с какой скоростью мы будем к этому двигаться, но если говорить концептуально, то должна существовать конкуренция перевозчиков.

— Конкуренция на рынке операторов вагонов быстро привела к состоянию профицита, который должен быть выгоден грузоотправителю, но грозит банкротством операторам подвижного состава…

— Ничего страшного в профиците, я считаю, нет, это абсолютно нормальное явление в экономике. Железнодорожный рынок просто немного перехлестнуло из-за непрофессиональных действий некоторых субъектов рынка, которые не вполне просчитали последствия перегрева рынка…

— Вы имеете в виду банки и лизинговые компании, которые накупили много вагонов по высоким ценам несколько лет назад?

— Да. В итоге вагоны стали жутко дорогими для владельцев, и не понятно, что с ними теперь делать. Сейчас уже есть попытки нерыночным способом эту ситуацию спасти, разрубить, но я считаю, что ни ОАО РЖД, ни потребители не должны расплачиваться за чью-то благоглупость.

— Главными проигравшими, как я понимаю, остались вагоностроительные заводы, которые на затоваренном рынке остались совсем без заказов..

— Не думаю, что это критично. Государство уже приняло все необходимые решения, они эффективно действуют, и мы видим их результаты. Достаточно большое количество вагонов уже было списано, много выйдет из эксплуатации в течение этого и следующего годов. Настанет момент, когда спрос и предложение в конце концов уравняются, суточная ставка аренды вагона поднимется до приемлемого уровня, что позволит снова запустить процесс воспроизводства вагонов.

Согласитесь, старые вагоны по большому счету и не должны эксплуатироваться, и, заметьте, так было решено во всех странах Таможенного союза, а не только в России. Путем устранения этих перекосов мы и придем к равновесному состоянию рынка, которое позволит его участникам уверенно смотреть в будущее.

— Кстати, о будущем. Один из аргументов противников ускоренной либерализации локомотивной тяги состоит в том, что, открыв доступ частным инвестициям в локомотивы, мы можем прийти к тем же проблемам, которые сейчас наблюдаем на рынке вагонов.

— Тут у нас скорее обратная ситуация, поскольку статистика старения локомотивного парка угрожающая. Причем нужда в локомотивах, которая возникнет через два-три года, даже не покроется сверхнапряженной работой всех наших локомотивостроительных заводов. Поэтому я думаю, что такой ситуации, как с вагонами, в этой сфере просто не может случиться.

— На заре реформ ОАО РЖД тоже крайне не хватало вагонов. В чем разница?

— Локомотив — вещь дорогая, его цена несоизмерима с вагоном. В те времена любой вновь открывшийся банчок мог накупить себе вагонов, сдать в аренду и получать барыш с этого актива. С локомотивами все куда сложнее: огромные затраты на более долгий срок окупаемости. А вот нынешнюю нехватку тяги я бы назвал катастрофической для отрасли. На мой взгляд, при отсутствии денег в бюджете и собственных ресурсов у ОАО РЖД приватизация тяги — это реальная возможность привлечь капитал. Другого пути я просто не вижу.

— Мы же понимаем, что в таком случае потратиться на эти локомотивы придется самим потребителям услуг железнодорожного транспорта — грузовладельцам. По вашей оценке, они на это готовы?

— Насколько я знаю — готовы. Многие из них. Деньги есть — их, может быть, не так много, как десять лет назад, но участники рынка готовы приобретать локомотивы под собственные перевозки. Я знаю несколько операторов, которым если завтра разрешить, они начнут покупать локомотивы и возить ими грузовые составы. Вопрос лишь в соответствующей модели рынка, но ее разработка до сих пор не завершена.

— Сколько времени рынок может просуществовать в нынешнем «недореформированном» состоянии?

— Рынок и так уже несколько лет существует в нынешнем виде. Решения по вагонам мы считаем правильными, нужно делать следующие шаги. А постоянно переносить решение вопроса локомотивов — это все равно что откладывать визит к зубному врачу.

Беседовал Алексей Екимовский

ЮЖАНОВ ИЛЬЯ АРТУРОВИЧ

Родился 7 февраля 1960 года, окончил экономический факультет Ленинградского государственного университета, кандидат экономических наук. В 1990 году пришел на работу в комитет по экономической реформе в исполкоме Ленсовета, председателем которого был Анатолий Чубайс. В 1994 году стал председателем комитета по земельным ресурсам и землеустройству в мэрии Санкт-Петербурга, в 1997 году назначен председателем Госкомитета по земельным ресурсам РФ, в 1998 году занял пост министра по земельной политике, строительству и жилищно-коммунальной реформе. С 1999 по 2004 год — министр по антимонопольной политике и поддержке предпринимательства РФ. С января 2016 года — председатель совета потребителей по вопросам деятельности ОАО РЖД при Экспертном совете правительства РФ.

СОВЕТ ПОТРЕБИТЕЛЕЙ ПО ВОПРОСАМ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОАО РЖД И ЕЕ ДОЧЕРНИХ ОБЩЕСТВ

Создан в мае 2014 года в соответствии с Концепцией создания и развития механизмов общественного контроля за деятельностью субъектов естественных монополий, утвержденной распоряжением правительства Российской Федерации от 19 сентября 2013 года. Целью деятельности совета потребителей является доведение до сведения правительственной комиссии по транспорту, Минтранса России, ФАС России и ОАО РЖД позиции потребителей по инвестиционным программам и тарифам на услуги ОАО РЖД для достижения баланса интересов различных групп потребителей и ОАО РЖД. В состав совета потребителей по вопросам деятельности ОАО РЖД вошли 16 человек. Участие в работе совета потребителей принимают практически все категории потребителей услуг ОАО РЖД, представленные объединениями грузовладельцев и пассажиров.

ЛокоТех
промсервис

- Крупнейший сервисный оператор страны по техническому обслуживанию и ремонту локомотивов частных собственников
- Реализует свою деятельность на базе производственных мощностей ООО «ТМХ-Сервис» и АО «Желдорреммаш»
- Для работы в труднодоступных регионах применяет практику мобильных бригад
- Деятельность сертифицирована ФБУ «РС ФЖТ» на соответствие требованиям по техническому обслуживанию ТО-2, ТО-3 и текущему ремонту ТР-1, ТР-2, ТР-3 тепловозов и их составных частей

Общество с ограниченной ответственностью «ЛокоТех-Промсервис» (ООО ЛТПС)
109074, г. Москва, Славянская площадь, д. 2/5/4, стр. 3
БЦ «Дом Металлургов»
тел. +7 (499) 638 2298
e-mail: promservice@locotech.ru

Реклама