

Железнодорожный транспорт



Модельный ряд

Этот мероприятие намечено уже на четвертый квартал текущего года. Тогда же планируется сформировать нормативное требование о членстве всех операторов в единой СРО: ее предлагается создать на основе Союза операторов железнодорожного транспорта. Из последней версии были убраны слишком подробные описания функционала СРО, но сохранено разрешение обмениваться парком по установленным СРО правилам.

Однако не все считают единую СРО безусловным благом. Так, ИПК «оптимальным представляется множественность СРО с обязательным участием оператора в одной из них». «С учетом специфики российского рынка оперирования, в том числе достаточно высокого уровня его концентрации (доля четырех крупнейших операторов полувагонов — более 50%) и большого числа небольших компаний, обязательное участие всех операторов в единственной

СРО создаст предпосылки для формирования стоимости оказываемых услуг без учета фактического спроса, что подрывает основы конкуренции и свободного ценообразования», — говорят в ИПК. Источники среди участников Совета операторов, напротив, считают создание единой СРО необходимым. «Когда на рынке есть монополист — перевозчик, он же собственник инфраструктуры, другие участники не в силах отстаивать свои интересы».

Работать дальше

«Документ стал сложным и многослойным», — замечает Валерий Веремеев. — Изначально формат ЦМР задумывался как специальное, отдельное от стратегии отрасли и РЖД описание целевой структуры рынка грузовых перевозок. Помимо описания и обоснования целевой структуры рынка постепенно добавили обширный блок методов привлечения инвестиций в инфраструктуру, затем механизмы обеспечения гарантий финансовой устойчивости ОАО РЖД, а в последней редакции — еще и технологические требования, такие как необходимость расширения

тяжеловесного движения, применение «нейронных сетей» блокчейн».

О необходимости разделить ЦМР и другие уставные документы отрасли говорит и Сергей Мальцев. «Прежде всего ЦМР не должна дублировать долгосрочную программу развития ОАО РЖД, описывая хозяйственную деятельность одного субъекта или локальное технологическое взаимодействие двух-трех других, как это по факту происходит сейчас», — замечает он. — Кроме того, она должна исключить избыточное административное вмешательство исходя из принципа разделения хозяйственной и деятельности по государственному управлению. ЦМР должна определять и описывать основы будущего взаимодействия участников рынка, обозначить развилки развития отрасли со сроками проработки и апробации для анализа целесообразности развития в направлении на экспериментальном уровне».

«Многие формулировки по значимым вопросам расплывчатые или многозначные, есть прямые противоречия между отдельными идеями», — замечает Валерий Веремеев. — Например, соседствуют предложения

о введении принципа take-or-pay или индивидуальных долгосрочных контрактов на перевозки и об обеспечении публичности и недискриминационного доступа к перевозкам. Или одновременно предлагается стимулировать частные инвестиции в монопольную инфраструктуру, но очень сложно и долго выяснять возможность и эффекты частных инвестиций в сегмент перевозок, который по тексту часто называется «частной тягой»».

По мнению господина Веремеева, одной из первоочередных задач ЦМР должно быть определение того, какие виды деятельности в целевой структуре до 2025 года будут оставаться естественной монополией, а какие должны быть отнесены к конкурентному сектору. «На мой взгляд, оперирование подвижным составом, предоставление терминальных и складских услуг, ремонт подвижного состава, электронные сервисы (в том числе ЭТП) должны быть рыночными сегментами», — говорит он, добавляя, что ОАО РЖД нужно снизить свою долю в конкурентных секторах, включая оперирование. Также, замечает он, одновременно с обсуждени-

ем ЦМР по грузовым перевозкам готовится ЦМР по пассажирским перевозкам, которая может оказаться гораздо либеральнее грузовой модели. «Например, из сферы государственного регулирования выводятся высокоскоростные, скоростные, туристические, нерегулярные перевозки, которыми частные перевозчики могут заниматься вообще без ограничений», — говорит он. — В пассажирских перевозках, где технологических рисков и ответственности за безопасность гораздо больше, ставится конкретная десятипроцентная цель по доле рынка частных перевозчиков, а в грузовых перевозках развитие конкуренции остается большим вопросом? Он отмечает улучшения в текущей редакции грузовой ЦМР, но полагает, что две модели рынка должны быть синхронизированы по методам развития конкуренции и возможностям для частного бизнеса. «В обоих ЦМР, и пассажирских, и грузовых перевозок, предполагается постепенный переход к либерализации рынка. Без анализа рисков принятие решение просто невозможно, так как невозможно спрогнозировать результаты такой либерализа-

Изменение модели рынка грузовых железнодорожных перевозок оживленно обсуждается

ции. При этом транспортная отрасль влияет на всю экономику в целом. Непродуманные и невыевренные решения могут привести не просто к ухудшению состояния транспортного рынка, но и к падению уровня жизни населения в целом», — отмечает представитель Минтранса.

Притти к консенсусу участникам рынка мешает не только то, что они придают важность совершенно разным элементам модели — они совершенно по-разному подходят к ее обсуждению. Крайности варьируются от стремления тщательно вымарать из проекта все лишнее, чтобы потом тезисами, закрепленными в ЦМР, не сумел воспользоваться к своей выгоде хороший аппаратный игрок, до полного безразличия к формулировкам. Собеседники „Ъ“ в отрасли напоминают, что из богатой программы весьма объемных предыдущих ЦМР выполнено только создание операторского рынка, а остальные пункты благополучно стерлись из народной памяти.

Наталья Скорлыгина

«ВОЗНИКНОВЕНИЕ КОНКУРЕНЦИИ ПРИВЕЛО К СНИЖЕНИЮ ОПЕРАЦИОННЫХ ЗАТРАТ ЭКС-МОНОПОЛИСТОВ»

В консалтинговой компании Roland Berger, сопровождавшей реформу железнодорожной отрасли в Германии, считают, что либерализация перевозочной деятельности в России существенно повысит эффективность работы железнодорожного транспорта. Об этом в интервью „Ъ“ рассказал директор центра компетенций компании «Железнодорожный транспорт и инфраструктура» АЛЕКСЕЙ ЛАПИКОВ.

— Одно из главных опасений правительства, не позволяющих принять решение о либерализации железнодорожных перевозок, связано с возможным увеличением и без того значительных государственных субсидий в адрес железной дороги после реформ. Насколько высоки эти риски?

— Тезис о росте государственных субсидий в отрасль после проведения либерализации перевозочной деятельности не подтверждается многолетним опытом зарубежных стран. Наоборот, мы констатируем, что государственное финансирование железной дороги сократилось как раз в тех странах, где была проведена либерализация перевозочной деятельности.

Наиболее наглядно это демонстрирует Германия, где субсидии государства в адрес Deutsche Bahn росли из года в год, что, кстати, и послужило толчком к проведению реформ. После либерализации объем государственного финансирования в отрасль начал ежегодно сокращаться. Более того, создание конкуренции значительно повысило привлекательность железнодорожных перевозок как в пассажирском, так и грузовом сегменте. Рост грузооборота в период с 1994 по 2015 год составил 67%, пассажирооборот вырос на 40%. Производительность грузовых вагонов увеличилась на 44%, оборачиваемость вагона — на 234%. Средний возраст парка подвижного состава к 2016 году сократился с 25 до 19 лет.

— Есть мнение, что частные перевозчики заберут у ОАО РЖД значительную

часть доходов, а монополия останется с одними расходами. Так ли это?

— Этот тезис некорректен. Затраты ОАО РЖД на содержание локомотивного парка должны сократиться на тех направлениях, на которых появятся частные перевозчики — это расходы, связанные с техническим обслуживанием и ремонтом, экипировкой локомотивов, содержанием локомотивных бригад, затратами на топливо и амортизационными отчислениями.

Не стоит забывать и о высвобождающихся инвестициях в обновление тягового подвижного состава, которые монополист может перенаправить на поддержание инфраструктуры в нормативном состоянии и на расширение узких мест. Кстати, от инвестиций в развитие железнодорожной инфраструктуры мультипликативный эффект для экономики страны выше, чем от инвестиций в тяговый подвижной состав.

— О каких объемах инвестиций идет речь?

— По нашим оценкам, в течение первых 15 лет с момента принятия решения о либерализации перевозочной деятельности отечественный частный бизнес может инвестировать порядка 300–350 млрд руб. — это порядка 2,5 тыс. локомотивов. За этот период, по нашим оценкам, доля частных перевозчиков в общероссийском грузообороте может достичь около 30%.

— Один из аргументов против реформ выглядит так: частный сектор будет заинтересован в обслуживании только массовых и доходных грузов, а менее доходные и труднодоступные придется вывозить ОАО РЖД. Кто будет заниматься, например, мелкими повагонными отправлениями?

— Анализ зарубежного опыта говорит об обратном: частные перевозчики с успехом занимают как маршрутными, так и повагонными отправлениями, и к этому есть объективные экономические предпосылки. Любая коммерческая компания ориентирована на рост

бизнеса и стремится наращивать долю рынка. А в железнодорожной отрасли, где, как мы знаем, доля маршрутных отправок незначительна, повагонные отправки фактически единственный способ частного перевозчика увеличить свою рыночную долю.

В международной практике мы видим множество примеров, когда перевозчики кооперируются друг с другом, консолидируя мелкие партии грузов в маршрутные отправки, и тем самым создают новые «струи» — регулярные направления. Это, в свою очередь, позволяет владельцу инфраструктуры дополнительно снижать свои затраты.

К слову, в России похожие процессы тоже идут, когда операторы подвижного состава действуют сообща, например в сегменте перевозок в крытых вагонах, где доля повагонных отправок максимальна.

— А что будет с ценами для грузоотправителей, ведь, приобретая столь дорогостоящий актив, как тепловоз

или электровоз, оператор будет стремиться быстрее отбить свои инвестиции за счет повышения цены на свои услуги?

— Сама по себе стоимость локомотива является далеко не основным фактором, влияющим на себестоимость услуги. Не менее важные статьи затрат — это стоимость ремонта и содержания локомотивов, расходы на непроизводительные пробеги, цены на топливо, его расход и многие другие. По опыту операторов подвижного состава мы знаем, что частный владелец очень внимательно относится к затратам. Любая отценка в ремонт, любой необоснованный скачок цены, любой пробег в порожнем состоянии предметно рассматриваются на уровне высшего руководства и владельцев компаний.

Более того, возникшая конкуренция со стороны частников заставит и базового перевозчика следовать по тому же пути и снижать свои затраты. Ведь в конечном итоге ОАО РЖД тоже получит дерегулирование перевозочного тарифа, а когда стоимость услуг инфраструктуры будет для всех одинакова, конкуренция сосредоточится в плоскости снижения себестоимости услуг.

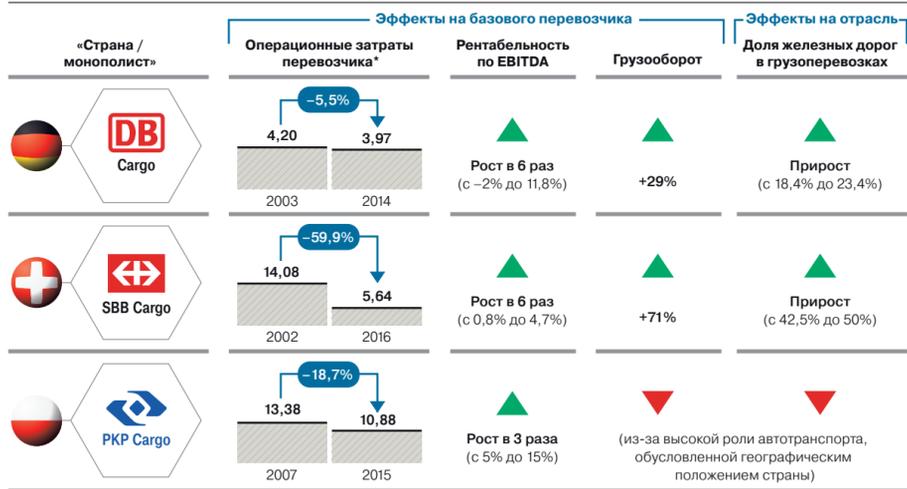
К тому же появление рыночного спроса на локомотивы вынудит производителей больше прислушиваться к реальным потребностям покупателей (по аналогии с вагоностроительной отраслью). Заводы станут выпускать более технологичную и производительную технику, что, в свою очередь, будет способствовать снижению транспортных затрат для клиентов.

— То есть ОАО РЖД останется одним из перевозчиков и не превратится в чисто инфраструктурную компанию? Не возникнет ли риск злоупотребления?

— Мировая практика знает разные примеры, но, на наш взгляд, для России будет наиболее эффективна модель, когда владелец инфраструктуры и базовый перевозчик будут находиться внутри одного холдинга. Это позволит владельцу инфраструктуры лучше чувствовать конъюнктуру рынка и направлять инвестиционные ресурсы в развитие тех узких мест, которые наиболее востребованы грузоотправителями.

ВОЗДЕЙСТВИЕ ЛИБЕРАЛИЗАЦИИ ПЕРЕВОЗОК НА БАЗОВОГО ПЕРЕВОЗЧИКА И ОТРАСЛЬ В РАЗНЫХ СТРАНАХ

ИСТОЧНИК: ROLAND BERGER.



*Единица местной валюты на тонно-километр.

Интервью взял Алексей Екимовский