



ВЯЧЕСЛАВ ЗАКАТАЕВ,

РЕДАКТОР BUSINESS GUIDE

«ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА»,

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР АНАЛИТИЧЕСКОГО

ЖУРНАЛА «ТРАНСПОРТ»

ПОЛЬЗУЯСЬ СЛУЧАЕМ

Однажды в беседе с источником на рынке перевозок «скоропорта» в Восточной Европе я почерпнул новое слово. Русский язык источника был комплиментарен, но не идеален, и, характеризуя состояние парка изотермического состава в России, он скомкал «катастрофическое» до «катастрофальное». Ни один корректор на полосу бы это не пропустил даже в кавычках, заметку нужно было быстро сдать и забыть, как большинство строчных текстов в ежедневке...

Но с тех пор этот лингвистический заусенец, накрепко засевший в языке, трансформировался в некий неологизм, словно соединяющий в себе «катастрофу» и «фатализм». И потому, как мне кажется, потрясающе подходящей для описания того, с какой фатальной неизбежностью надвигается катастрофа.

К чему я, собственно, припомнил это емкое словечко. В современных условиях, когда на здравые доводы «нелюбимого ребенка» в немногочисленной семье госмонополий (ведь «экспорт транспортных услуг» — это, согласитесь, по большому счету никакой не экспорт) о необходимости опережающего развития инфраструктуры акционер регулярно отвечает в духе гребенщиковского «я не хочу говорить вам „Нет“, но поймете ли вы мое „Да“», реально ощущаешь, с какой катастрофальной неизбежностью надвигается транспортная катастрофа. Ее же буквально видно из окон пригородной электрички: количество станций, способных принимать 71 условный вагон, растет в сотни раз медленнее, чем 71 реальный вагон выходит на сеть из ворот пользующихся случаем вагонзаводов.

Тематическое приложение к газете «Коммерсантъ»

(Business Guide-Транспортная инфраструктура)

Демьян Кудрявцев — генеральный директор

Азер Мурсалиев — шеф-редактор

Анатолий Гусев — арт-директор

Эдвард Опп — директор фотослужбы

Валерия Любимова — директор по рекламе.

Рекламная служба:

Тел. (499) 943-9108/10/12, (495) 101-2353

Алексей Харнас — руководитель службы

«Издательский синдикат»

Вячеслав Закатаев — выпускающий редактор

Наталья Дашковская — редактор

Сергей Цомык — главный художник

Виктор Куликов — фоторедактор

Екатерина Бородулина — корректор

Адрес редакции: 125080, г. Москва, ул. Врубеля, д. 4.

Тел. (499) 943-9724/9774/9198

Учредитель: ЗАО «Коммерсантъ. Издательский дом».

Адрес: 127055, г. Москва, Тихвинский пер., д. 11, стр. 2.

Журнал зарегистрирован Федеральной службой

по надзору в сфере связи, информационных технологий

и массовых коммуникаций (Роскомнадзор).

Свидетельство о регистрации СМИ —

ПИ № ФС77-38790 от 29.01.2010

Типография: «Сканвэб Аб».

Адрес: Корьяланкату 27, Коувала, Финляндия

Тираж: 75000. Цена свободная

Рисунок на обложке: Мария Заикина

АНАЛИЗ ЭФФЕКТИВНОСТИ

ПО ЗАВЕРШЕНИИ ТРЕТЬЕГО ЭТАПА СТРУКТУРНОЙ РЕФОРМЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА ОАО «РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ» СТАЛО ПЕРЕВОЗЧИКОМ ГРУЗОВ БЕЗ ВАГОНОВ. СИТУАЦИЯ УНИКАЛЬНАЯ. НИГДЕ В МИРЕ ПОДОБНАЯ СТРУКТУРНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ОТРАСЛИ НЕ ВСТРЕЧАЕТСЯ.

ЮРИЙ СААКЯН, ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ИНСТИТУТА ПРОБЛЕМ ЕСТЕСТВЕННЫХ МОНОПОЛИЙ

Казалось бы, одна из ключевых задач реформы — создание конкуренции на рынке предоставления грузовых вагонов под перевозку — достигнута. Однако обратной стороной медали стало существенное сокращение эффективности работы самих вагонов.

Если несколько лет назад пробки на определенных направлениях, в основном на подходах к портам, возникали к концу года, когда грузоотправители спешили вывезти груз по «старому» тарифу, то теперь речь идет о перманентном заторе в местах массовой погрузки/выгрузки на протяжении многих месяцев.

Участники перевозочного процесса вынуждены констатировать: на сети железных дорог вновь, как и в суровых 1990-х годах, возник дефицит вагонов под погрузку. Вот только теперь его причина иная, нежели в постперестроечные годы. Реализация структурной реформы, призванной повысить качество перевозок и снизить транспортную нагрузку на грузоотправителя, наряду с формированием (за счет частной собственности на погрузочные ресурсы) конкуренции на рынке услуг железнодорожного транспорта обнажила и ряд проблем, эту конкуренцию сопровождающих. Вырос порожний пробег, увеличился оборот вагонов, растут простои на станциях, увеличивается совокупная транспортная нагрузка для грузоотправителей.

Нынешней ситуацией недовольны абсолютно все участники перевозочного процесса. Недовольно ОАО «Российские железные дороги» как владелец инфра-

структуры: компания не имеет возможности упорядочить движение порожних вагонов операторов и хоть как-то ограничить простои частных вагонов на своих путях. Помимо этого ОАО РЖД не может освоить перевозки дополнительных объемов грузов и выполнить заявленные планы по погрузке.

Недовольны грузоотправители, так как для них не только растет стоимость перевозки, но и увеличиваются риски невывоза грузов. Опять, как и прежде, до реформы, ощущается дефицит подвижного состава. Наиболее тяжелая ситуация у небольших предприятий, к которым подавать вагоны по устраивающим их ценам операторам просто невыгодно.

Недовольны операторы, так как замедляется оборот вагонов, снижается производительность парка, растут цены на новые вагоны. Все эти факторы увеличивают сроки окупаемости инвестиций в вагонный парк и снижают рентабельность операторского бизнеса.

Все эти проблемы — результат отставания нормативно-правового и тарифного регулирования от современных потребностей рынка. Если движение частных вагонов стало подчиняться целям максимизации дохода оператора в ущерб сетевой технологии, по которой раньше работал инвентарный парк, то нужно наводить порядок в государственном регулировании: убирать перекосы в тарифной системе и заполнять пробелы в нормативно-правовой базе. Необходимо приблизить нынешний принцип управления вагонами со стороны операторов к тому

принципу управления, который был когда-то у инвентарных вагонов. Иного не дано, так как инфраструктура исторически создавалась под работу единым парком с учетом максимальной эффективности управления им.

КАК ОНИ, ТАК И Я Железнодорожный транспорт чутко реагирует на процессы, происходящие в экономике. Поэтому если плохо экономике, то плохо и стальным магистралям. Как правило, результаты структурной реформы оценивают, сравнивая нынешние показатели работы железнодорожного транспорта с показателями начала 2000-х годов, когда экономика только выходила из предыдущего кризиса. При росте грузовой базы по многим показателям МПС России и ОАО РЖД действительно стали работать лучше в сравнении с дореформенным периодом. Однако к показателям лучших годов времен МПС СССР, когда весь парк был инвентарным, а экономика была плановой, железнодорожники не приблизились.

Попробуем сравнить работу отрасли сегодняшней и времен МПС СССР в границах тех железных дорог, которые затем вошли в состав МПС России. Причем выберем такие показатели работы, которые не только позволят нам сравнить эффективность работы железнодорожного транспорта сегодня и в советское время, но и в меньшей степени будут зависеть от структуры экономики.

Во времена МПС СССР большую часть парка составляли инвентарные вагоны, за исключением небольшой доли принадлежавших промышленным предприятиям →



ВАГОННЫЕ ПРОБКИ — ОБЫЧНОЕ ДЕЛО

ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА