

ЧАСТНЫМ ЛОКОМОТИВАМ БЫТЬ?

УЧАСТНИКИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО РЫНКА ЖДУТ ОПРЕДЕЛЕННОСТИ ОТ ПРАВИТЕЛЬСТВА ПО ПОВОДУ ТОГО, КАК ОНО СОБИРАЕТСЯ ОБНОВЛЯТЬ ЛОКОМОТИВНЫЙ ПАРК В СТРАНЕ. УЖЕ СЕЙЧАС НА СЕТИ РАБОТАЮТ ПО РАЗРЕШИТЕЛЬНЫМ СХЕМАМ СОТНИ ЧАСТНЫХ ЛОКОМОТИВОВ, НО БЕЗ СИСТЕМНОЙ ЛИБЕРАЛИЗАЦИИ ЛОКОМОТИВНОЙ ТЯГИ ЧАСТНЫЕ ИНВЕСТИЦИИ В ЭТУ СФЕРУ НЕ ПРИДУТ В ДОЛЖНОМ ОБЪЕМЕ. ВПРОЧЕМ, РАНО ИЛИ ПОЗДНО РЕФОРМУ ПРИДЕТСЯ ПРОДОЛЖАТЬ, СЧИТАЮТ ОПЕРАТОРЫ. АЛЕКСЕЙ ЕКИМОВСКИЙ

Вопрос о создании независимых железнодорожных перевозчиков обсуждается с самого начала реформ. В 2001 году предполагалось, что к завершению этапа вывода на рынок грузовых вагонов в стране сложатся условия для появления рынка частных операторов локомотивов, на равных конкурирующих с общесетевым перевозчиком ОАО РЖД. Для того чтобы не нарушить целостности и работоспособности столь сложного технологического комплекса, как железная дорога, либералы-реформаторы той поры отложили окончательное решение этого вопроса примерно на десять лет, чтобы уже на основе результатов прошедших этапов реформы подтвердить правильность выбранного курса на разгосударствление локомотивной тяги.

С 2003 года в тарифном руководстве появилась так называемая вагонная составляющая, которая была освобождена от государственного регулирования. Цену на вагон частный бизнес стал определять самостоятельно, рассчитывая доходность от инвестиций в новый подвижной состав и зарабатывая на услугах его предоставления под перевозку грузоотправителей. При этом перевозчик остался один — ОАО РЖД. Сохраняя внутри этого хозяйствующего субъекта монополию на предоставление услуг железнодорожной инфраструктуры, правительство взяло на себя обязательство жестко регулировать любую его деятельность через новую тарифную систему и законодательство.

В отличие от большинства реформ в других отраслях промышленности, структурные преобразования на железнодорожном транспорте дали удивительный по эффективности и долгосрочности результат: частные деньги хлынули в вагонный парк, который к началу реформ находился в состоянии критического износа. Статистика свидетельствует, что частный бизнес вложил в приобретение вагонов несколько десятков миллиардов долларов, которые, в свою очередь, оживили машиностроительную отрасль. К сегодняшнему дню промышленные предприятия окончательно «поверили» в то, что бизнес частных операторов — это всерьез и надолго: об этом неопровержимо свидетельствует целый ряд последних сделок по продаже крупными промышленными группами своих вагонных активов профессиональным участникам рынка.

Между тем в процессе реформы были допущены весьма серьезные отступления от первоначального плана, которые подпортили идеальную картину рынка. Прежде всего не вполне рыночным способом были выделены из состава ОАО РЖД крупные вагонные «дочки» — Первая и Вторая грузовые компании. Появление на рынке двух гигантских квазичастных операторов, которые в той или иной степени получали преференции от инфраструктурной монополии, не могло не сказаться на конкуренции. Рынок оказался в известной степени перекошенным, операторы были вынуждены включиться в неравную борьбу с нарождающимся мегахолдингом, принадлежащим государству. И даже продажу ПГК структурам Владимира Лисина вряд ли можно назвать наилучшим вариантом: раз-

меры парка ПГК и ВГК (ныне Федеральная грузовая компания) все равно в три раза больше, чем любого другого оператора на рынке.

Несмотря на это, правительство не отступило от проведения реформ, хотя руководство ОАО РЖД давно и упорно просит чиновников прекратить эксперименты с железной дорогой. Президент монополии Владимир Якунин в одном из своих публичных выступлений в августе и вообще заявил, что структурные реформы в железнодорожном транспорте уже завершены и от дальнейших преобразований следует отказаться. Тем не менее последнее заседание правительственной комиссии по транспорту и связи, состоявшееся, правда, почти два года назад, по-

становило начать подготовку к либерализации локомотивной тяги. Государственным органам совместно с ОАО РЖД и операторами поручено разработать нормативную базу и в экспериментальном режиме запустить независимых перевозчиков на отдельных направлениях. Эта работа, по словам операторов, была начата в 2011 году, но в 2012-м фактически остановилась.

Впрочем, трудно обвинять правительство в затягивании реформ и неисполнении собственных обещаний. В конце прошлого года выяснилось, что и с вагонами на самом деле далеко не все прошло гладко. Слишком бурное развитие рынка частной собственности на вагоны привело к парадоксальной ситуации: при профиците парка часть

грузов оказывалась все равно невывезенной, а порожние вагоны забили все подъездные пути, почти парализовав сортировочные мощности ОАО РЖД. Да и само правительство поменялось: рулить структурной реформой теперь предстоит новому министру транспорта Максиму Соколову и вице-премьеру Аркадию Дворковичу. В их биографиях нет железнодорожного прошлого, а разобраться в хитросплетениях российских железных дорог без этого крайне сложно, к тому же за столь короткое время.

МАГИЯ ЦИФР Пока операторы пытались понять, в какую сторону пойдут реформы, ОАО РЖД не теряло времени и готовилось к обороне от частной тяги. Публичных заявлений о том, что организация конкуренции на магистральных путях приведет к коллапсу крупнейшей в стране транспортной системы, и в прежние годы оказывалось недостаточно, так что возникла необходимость подкрепления аргументов расчетами именитых консультантов. Еще в 2010 году монополия представила заинтересованной общественности исследование McKinsey, в котором доказывалась невозможность организации конкуренции нескольких перевозчиков на маршруте в отсутствие параллельных ходов на инфраструктуре. В документе признавалась возможность создания лишь локальных перевозчиков, которые могли бы на конкурсной основе получать в управление целые участки путей общего пользования, но при этом становились бы монополиями публичными перевозчиками в рамках этого полигона.

Операторы, особенно те из них, которые уже имели опыт управления собственными локомотивами по индивидуальным соглашениям с ОАО РЖД, сомневались в обоснованности выводов консультантов относительно невозможности конкуренции на маршруте, но к компромиссу оказались готовы. Они согласились попробовать свои силы в качестве локальных монополистов, чтобы и самим проверить на практике, смогут ли они стать лучше, чем общесетевой перевозчик. Главный вопрос — быть или не быть частной локомотивной тяге в России — казался для них уже решенным. Тем более что и правительству оказалось недостаточно расчетов McKinsey, и оно поручило продумать все возможные формы конкуренции на железнодорожном транспорте.

Однако в этом году ОАО РЖД заказало новое исследование у не менее знаменитой консалтинговой компании. Эксперты А.Т. Kearney на специальном заседании РСПП в конце октября представили результаты анализа концепции локальных перевозчиков и пришли к выводу, что подобные эксперименты не приведут к желаемым результатам реформы — снижению тарифной нагрузки на грузоотправителя, ОАО РЖД и экономику в целом. Аналитики выбрали 17 реальных маршрутов, на которых сравнивали доходность и затраты перевозчиков при разных видах конкуренции, как на маршруте, так и за маршрут, и пришли к неутешительным выводам по обоим вариантам.



ИНТЕРЕСНО TOPRESS

В РОССИИ УЖЕ БОЛЕЕ 70 МАРШРУТОВ ОБСЛУЖИВАЕТСЯ ЛОКОМОТИВАМИ, ПРИОБРЕТЕННЫМИ НА ЧАСТНЫЕ ДЕНЬГИ, НО ДО СИХ ПОР СИСТЕМА ДОПУСКА ИХ НА ЖЕЛЕЗНУЮ ДОРОГУ ОСТАЕТСЯ РАЗРЕШИТЕЛЬНОЙ

ОПЕРАТОРЫ УБЕЖДЕНЫ, ЧТО НЕХВАТКА ЛОКОМОТИВНОГО ПАРКА СЕГОДНЯ ЯВЛЯЕТСЯ ОДНИМ ИЗ ГЛАВНЫХ ОГРАНИЧЕНИЙ ПРОПУСКНОЙ СПОСОБНОСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ



СТРАТЕГИЯ