



СОСТОЯНИЕ ПАРКА МАГИСТРАЛЬНЫХ ЛОКОМОТИВОВ ОАО «РЖД» ИСТОЧНИК: ОАО «РЖД».

А.Т. Kearney считает, что частный бизнес заберет в первую очередь наиболее выгодные и легкие с точки зрения маршрутизации перевозок направления, будет ориентироваться на потребности крупных клиентов, переложив ответственность за низкодоходные перевозки в труднодоступных районах на ОАО РЖД. В результате выручка монополии начнет снижаться быстрее, чем будут снижаться затраты на перевозки в общесетевом масштабе, что приведет к сокращению прибыли и инвестиций в поддержание инфраструктуры. Аналитики рассчитали и примерную цену вопроса: при организации только на этих 17 маршрутах экспериментов с локальными перевозчиками государство должно изыскать 20 млрд руб. Эти деньги могут быть компенсированы либо через увеличение тарифа для грузоотправителей на 2,1%, либо прямыми субсидиями из бюджета на счета ОАО РЖД.

«Чудес на свете не бывает, за реформу должен кто-то заплатить», — вторит зарубежным аналитикам директор департамента госполитики в области железнодорожного транспорта Минтранса Вячеслав Петренко. Но он также добавляет, что значительно более опасный вариант развития событий возможен в том случае, если за реформу «заплатит» инфраструктура: недофинансирование содержания железнодорожных путей — прямой путь к реальным катастрофам, не дай бог, с человеческими жертвами. Понимание этого есть и у частных операторов, практически все их топ-менеджеры — профессионалы железнодорожники, которые не понаслышке знают о возможных последствиях нарушения управляемости поездной работой.

**ВСЕ БУДЕТ ХОРОШО** Между тем операторы рынка не склонны излишне доверять расчетам консультантов ОАО РЖД. «Было бы странно, если бы за деньги монополии они предложили какие-то другие выводы», — саркастически замечает один из них. Впрочем, у операторов есть и более конкретные аргументы в защиту своего потенциального статуса локальных перевозчиков. Ссылаясь на уже принятые правительственной комиссией решения, они призывают не тратить время на подготовку все новых и новых концепций, а вернуться к выполнению уже разработанного и утвержденного Минтрансом в апреле 2011 года плана действий. Кроме того, в материалах некоммерческого партнерства «Совет рынка операторов железнодорожного подвижного состава», явившихся реакцией на презентацию исследования, целый ряд выводов А.Т. Kearney подвергается сомнению.

В первую очередь операторы не соглашаются с оценками результатов реформ в сфере вагонного парка. Они не отрицают того, что расходы грузоотправителя на перевозку несколько выросли, но зато промышленность получила в свое распоряжение новый подвижной состав и качественную услугу предоставления вагона. Благодаря этому комплексная эффективность системы выросла, а не

снизилась, считают операторы. «Снижение эффективности системы произошло только с момента вывода всего инвентарного парка в дочерние общества ОАО РЖД, так как старая технология управления вагонопотоками была не готова к новым условиям функционирования полностью приватного парка на сети. На такую опасность на момент создания ОАО ВГК неоднократно обращали внимание как эксперты бизнес-сообщества, так и представители органов исполнительной власти, в том числе на площадке РСПП», — говорится в материалах партнерства.

Большинство опрошенных ВГ операторов склонны согласиться с мнением чиновников относительно того, что к вопросу о локальных перевозчиках следует вернуться только после нормализации ситуации на рынке вагонов. Тем более что операторское сообщество уже предложило правительству и ОАО РЖД приемлемые технологические схемы, которые позволяют безболезненно исправить ситуацию. Но трудно не согласиться и с теми, кто призывает не откладывать решение этого вопроса, поскольку затягивание грозит обесценением предыдущих результатов реформ. «До сих пор статус оператора не закреплен в законодательстве, и сколько ни пытались, ничего не вышло», — отмечает один из участников рынка. — Но и в плане реформы этот институт был отмечен как промежуточный этап: операторы должны становиться перевозчиками, иначе все теряет смысл», — полагает собеседник ВГ.

И, наконец, операторы требуют внятного ответа на вопрос: а где монополия найдет столько средств на обновление локомотивов? В последние два года ОАО РЖД перестало публиковать сведения о количестве и состоянии локомотивного парка. Из данных, имеющихся в открытом доступе, следует, что в последние несколько лет износ локомотивного хозяйства неумолимо приближался к критическим отметкам. В начале 2011 года на сети железных дорог находилось свыше 11 тыс. магистральных локомотивов, при этом средний возраст магистральных тепловозов составлял 25,7 года, магистральных электровозов — 29,1 года. В материалах ОАО РЖД также указывается, что в 2011 году по причине износа тягового подвижного состава средняя участковая скорость движения поездов снизилась на 1,6 км/ч, а операторы считают, что проблема нехватки локомотивов является сегодня одной из главных причин ограниченной пропускной способности железнодорожной сети.

Поэтому участники рынка считают, что монополия лукавит, когда беспокоится по поводу снижения доходов. «Да, действительно, мы заберем часть доходов за использование тяги, но мы заберем и часть расходов на содержание и обслуживание локомотива, а также заплатим за проезд по инфраструктуре», — поясняет свою позицию Сергей Мальцев, гендиректор холдинга Globaltrans. — При этом мы будем гарантировать заполнение нитки графика, которая сегодня не заполняется из-за того, что поезд стоит в ожидании локомотива. И это будут дополни-

тельные доходы инфраструктурной компании, которых сегодня она не получает». Можно по-разному рассчитывать оптимально, и операторы готовы рассмотреть любые варианты, которые устроят монополию, но решение о запуске локальных перевозчиков принимать все равно придется, считает топ-менеджер.

По его мнению, начать можно с тех 70 маршрутов, где уже работают собственные локомотивы операторов. В управлении Globaltrans 63 магистральных локомотива, у пионера в перевозках собственными поездными формированиями компании «Трансойл» на сети работает 36 единиц. В ЗАО «Нефтьтранссервис» (оператор свыше 60 тыс. полувагонов и цистерн) предпочитают не рассуждать о своем опыте оперирования собственными поездными формированиями. Гендиректор компании Александр Тертычный лишь подтвердил, что компания действительно имеет парк локомотивов и ей «удалось найти определенный баланс интересов с инфраструктурой». Между тем, по неофициальным данным, у этого оператора уже более 30 собственных тепловозов, которые курсируют между основными пунктами погрузки и выгрузки вагонов компании, что ставит «Нефтьтранссервис» в ряд наиболее крупных частных собственников тягового подвижного состава в России.

«Нынешняя система допуска сегодня остается разрешительной, поэтому существенного притока инвестиций в эту сферу пока нет», — рассказывает Сергей Мальцев. — Но мы не видим никаких препятствий к тому, чтобы достичь того целевого состояния рынка железнодорожных перевозок, которое предусматривалось структурной реформой. Если будет завершена полная либерализация рынка вагонов и приняты решения по либерализации тяги, на рынке появятся четыре-пять крупных перевозочных компаний на базе существующих операторских. Конечно, таких монстров будут регулировать антимонопольные органы, но при этом они должны в равных условиях конкурировать с «большим» перевозчиком — ОАО РЖД. Даже если общесетевой перевозчик будет занимать, допустим, 65% рынка, у маленьких перевозчиков все равно останется возможность встраиваться в график своими поездами. Пусть частные поезда будут поначалу возить грузы в локальном или региональном масштабе, но это будет достаточно большие объемы перевозок», — считает гендиректор Globaltrans.

**КАЗАХСТАН НАМ ПОМОЖЕТ** Неожиданную поддержку стремлению российских частных операторов стать перевозчиками может оказать соглашение о создании Единого экономического пространства России, Казахстана и Белоруссии. Согласно принятым участниками Таможенного союза решениям, к 2013 году стороны должны согласовать правила недискриминационного допуска железнодорожных перевозчиков к инфраструктуре друг друга, а с 2015 года — запустить такие перевозки. Дело в

том, что в Казахстане либеральные реформы продвинулись значительно дальше, нежели в России. Местным реформаторам, пусть и с грехом пополам, как считают многие их российские коллеги, все же удалось отделить перевозки от инфраструктуры.

По мнению гендиректора «Трансойла» Игоря Ромашова, подписание Россией данных обязательств подтверждает стратегический курс правительства на отделение инфраструктуры от перевозок. «Согласитесь, будет странно, если перевозчики из Казахстана поедут по нашей инфраструктуре, а наши перевозчики — нет», — отмечает он, добавляя, что нашим операторам хорошо бы быть готовыми к такой ситуации. Руководитель другого крупного оператора собственных локомотивов и вовсе угрожает «бегством перевозчиков» из России. «Если условия для казахстанских перевозчиков будут лучше, чем для российских, ничто не помешает нашим операторам зарегистрировать юридическое лицо на территории Казахстана и осуществлять работу по тем правилам, которые будут доступны для перевозчиков этой страны», — полагает собеседник ВГ.

Впрочем, ожидать скорого решения вопроса вряд ли стоит, учитывая слишком высокий уровень переговоров и технологическую сложность сопряжения в едином пространстве кардинально различающихся регуляторных систем. И хотя на приведение в соответствие законодательства трех стран отводится целых два года, даже беглое ознакомление с перечнем вопросов, которые необходимо решить, не оставляет сомнений в том, что чиновникам предстоит проделать титаническую работу.

Все идет к тому, что не будет «сидеть сложа руки» и российская монополия: появление на отечественной инфраструктуре перевозчиков из Казахстана и Белоруссии для ОАО РЖД также нежелательно. По словам источника ВГ в ОАО РЖД, правительству будет предложен вариант, предполагающий доступ перевозчиков из стран-партнеров по ЕЭП только на небольшие участки сети, примыкающие к границе. «У нас и так существуют участки, где технологический процесс предполагает заход локомотива на сопредельную территорию, просто с вступлением в ЕЭП эти вопросы будут по-другому тарифифицироваться», — отмечает он. В целом же ситуация на рынках не должна радикально измениться.

В том же исследовании А.Т. Kearney поясняется, что ОАО РЖД заведомо менее конкурентоспособно по сравнению с перевозчиками из стран ЕЭП, в частности, из-за расходов на топливо и оплату труда. «В связи с различным уровнем налогов и акцизов в России и Казахстане дизель обходится ОАО РЖД на 40% дороже, а уровень оплаты труда в России в два раза выше, чем в Казахстане», — указывают аналитики. Рост потребности в локомотивах и необходимость обновления существующего парка приведут к повышению цен на новый подвижной состав и его ремонт, который сегодня в России дешевле, чем в Казахстане. «Однако допуск на инфраструктуру ОАО РЖД перевозчиков из стран ЕЭП не несет в себе такой угрозы, как создание локальных перевозчиков в РФ, при условии, что перевозчики из стран ЕЭП будут допущены только на маршруты, зарождающиеся на их территории», — подчеркивают аналитики А.Т. Kearney.

«Монополию можно понять: у нее отбирают бизнес, — рассуждает один из участников рынка. — Но я уже перестал переживать по этому поводу. Пройдет еще два-три года, и мы неизбежно придем к нужному решению». Сергей Мальцев также считает, что дефицит локомотивов будет ощущаться в ближайшие годы. «Расчеты ОАО РЖД, которые обосновывают норму закупок в объеме 700 локомотивов в год, построены на базе технологии перевозок инвентарным парком. Но я уверен, что в нынешних условиях нужно закупать на 20% больше. Поэтому ситуация будет только усугубляться, дефицит тяги будет продолжать расти», — убежден директор Globaltrans. ■

**СОЗДАНИЕ ЕДИНОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО ПРОСТРАНСТВА МОЖЕТ ПОДСТЕГНУТЬ ПРОВЕДЕНИЕ ЛИБЕРАЛЬНЫХ РЕФОРМ В РОССИИ, ПОСКОЛЬКУ, НАПРИМЕР, В КАЗАХСТАНЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ИНФРАСТРУКТУРЫ СТРУКТУРНО ОТДЕЛЕНА ОТ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПЕРЕВОЗЧИКОВ**

