

«О ТЕХНОЛОГИЧЕСКОЙ СТОРОНЕ ВОПРОСА ЗАДУМАЛИСЬ СЛИШКОМ ПОЗДНО»

ООО «ТРАНСОЙЛ» — ОДИН ИЗ ПЕРВЫХ В РОССИИ ОПЕРАТОРОВ СОБСТВЕННЫХ ЛОКОМОТИВОВ И ОДИН ИЗ ЛИДЕРОВ ПЕРЕВОЗОК НЕФТЯНЫХ ГРУЗОВ. ПРЕДСЕДАТЕЛЬ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ КОМПАНИИ ИГОРЬ РОМАШОВ В СВОЕ ВРЕМЯ БЫЛ РУКОВОДИТЕЛЕМ ФЕДЕРАЛЬНОГО АГЕНТСТВА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА И СТОЯЛ У ИСТОКОВ СТРУКТУРНЫХ РЕФОРМ. СВОИМ МНЕНИЕМ О ТЕКУЩЕМ СОСТОЯНИИ И БУДУЩЕМ РАЗВИТИИ РЫНКА ОН ПОДЕЛИЛСЯ С ЧИТАТЕЛЯМИ ВВ.

BUSINESS GUIDE: Каковы ваши прогнозы конъюнктуры рынка в сегменте перевозок нефтеналивных грузов?

ИГОРЬ РОМАШОВ: Два основных тренда — это изменение структуры грузов и обострение конкуренции. Очевидно, что развитие этого сегмента перевозок зависит от тенденций развития нефтегазовой отрасли, в частности от программы модернизации нефтеперерабатывающих заводов. В результате модернизации коренным образом изменится структура грузов, которые нам придется возить. Если сейчас железнодорожным транспортом перевозится в основном мазут, то при глубине переработки нефти до 95%, как это предполагает правительственная стратегия, доля этого продукта радикально уменьшится. Таким образом, в перспективе основными продуктами для железнодорожных перевозок станут бензины и нефтехимия, объем которых уже сейчас покрывается имеющимся парком. Следовательно, обострится борьба за грузовую базу.

ВВ: В ближайшее время порядка 6 тыс. цистерн высвободится из-под перевозок нефти, которая пойдет по второй части нефтепровода ВСТО. Окажет ли это влияние на рыночные ставки операторов нефтеналивных грузов?

И. Р.: Безусловно, эти цистерны добавят остроты к уже имеющемуся профициту. С точки зрения грузовладельца избыток парка — это хорошо: у него всегда есть вагоны для перевозки. Но с позиции операторского бизнеса, вагон — это актив, который должен эффективно работать, а стоящий вагон приносит убытки. Часть проблемы профицита будет, вероятно, решаться путем списания старого парка, но в основном операторы будут конкурировать путем предложения более качественной услуги. Речь идет о разработке новых технологических схем, повышающих скорость и ритмичность доставки, о качестве сервиса, о предложении комплексной услуги транспортировки, включая, например, морскую перевалку.

Мы надеемся, что все операторы будут конкурировать именно по этим направлениям и демпинга или недобросовестной конкуренции на рынке не будет. Если же говорить о ставках, то здесь надо иметь в виду, что цена на операторские услуги складывается из многих составляющих, включая стоимость обслуживания подвижного состава, цену денег на рынке, уровень лизинговых ставок, цены на энергоносители и так далее — все это не позволит операторским ставкам снизиться слишком сильно.

ВВ: Операторы полувагонов жалуются на снижение общесетевой скорости перемещения подвижного состава по сети. Почувствовали ли операторы цистерн проблему пробок на железной дороге?

И. Р.: Мы ездим по тем же рельсам, нас возят те же локомотивы, и все общесетевые проблемы касаются и нашей работы. Дефицит пропускной способности влияет на все экономические и физические показатели работы желез-



ной дороги. Но я думаю, что ограниченную пропускную способность инфраструктуры операторам следует воспринимать как новый вызов рынка. От них потребуются изменить подходы к технологии перевозок как в части улучшения маршрутизации, так и в части согласования этой технологии с ОАО РЖД с учетом всех технологических ограничений, которые есть на магистральной инфраструктуре и сортировочных мощностях.

ВВ: Такая ситуация возникла от просчетов в реформе?

И. Р.: Я бы не говорил так однозначно, это зависит от того, что считать результатом и что — просчетом. Следует напомнить, что реформа началась в сложное время после распада СССР, когда промышленность развалилась и экономика была в упадке. В начале 1990-х я работал на Октябрьской железной дороге и помню ситуацию гиперпрофицита вагонов, когда у нас все пути были забиты подвижным составом, поскольку нечего было возить. Затем промышленность стала восстанавливаться, потребность в вагонах выросла, а у вагонного парка подошел к концу срок службы, и возник острый дефицит подвижного состава. Бюджет также был не в состоянии решить эту проблему — мы все помним тогдашние финансовые проблемы государства. Для спасения ситуации и была выделена вагонная составляющая в тарифе, которая позволила привлечь частных инвесторов, и они стали вкладывать деньги в вагонный парк.

Таким образом, проблему инвестиций решили и вагонный парк спасли, именно поэтому мы сегодня говорим о профиците вагонов, а не о дефиците. Но в то же время о

технологической стороне вопроса, наверное, задумались слишком поздно. По факту сегодня существует только одна модель управления движением — общесетевая, так называемый инвентарный, парком. Но в условиях, когда парк перешел в разряд собственного, то есть принадлежит различным операторам, каждый из которых работает с этим парком по своему усмотрению, традиционная модель управления движением оказалась недостаточной. Поэтому и возникла парадоксальная ситуация, когда при профиците парка происходит невывоз грузов.

ВВ: Это означает, что нужно менять систему управления движением?

И. Р.: Сейчас ни у кого нет сомнений в том, что управлять инфраструктурой и движением в нынешней ситуации должен единый субъект — ОАО РЖД. Но это должно происходить по четким и понятным для рынка правилам. Сейчас уже идет процесс постепенного изменения некоторых нормативов и технологических процессов на станциях, но рынок ожидает, что появится новая общесетевая модель, адаптированная к новым условиям работы с парком.

ВВ: Вероятно, это объясняет также и тот факт, что ОАО РЖД сопротивляется появлению частных перевозчиков с собственной тягой. Тем не менее ваша компания является одним из крупнейших операторов локомотивов, что мешает развивать эту практику в России?

И. Р.: Если говорить о «Трансойле», то компания начинала этим заниматься еще в 2003 году для того, чтобы решить в первую очередь технологическую задачу: нам нужно было ускорить время доставки и повысить ритмичность перевозок, обеспечить надежность работы этой технологической схемы. Но мы, как и другие операторы локомотивов, сейчас работаем на отдельных локальных участках, где найдена своя конкретная технология и РЖД осознанно работают с частными локомотивами и локомотивными бригадами для обеспечения эффективности на этих маршрутах. Другой вопрос, возможно ли применить такие технологические схемы в масштабах всей сети. Я согласен с тем, что сегодня и в ближайшие годы о создании перевозчика, который был бы сопоставим по ресурсам и возможностям с ОАО РЖД, говорить, как минимум, рано.

ВВ: Но с чего-то нужно начинать?

И. Р.: Согласен, начинать нужно, хотя бы уже потому, что интеграционные процессы, такие, как создание Таможенного союза, где РФ уже подписала обязательства по допуску перевозчиков других стран к инфраструктуре, предъявляют новые вызовы. Согласитесь, будет странно, если перевозчики из Казахстана, например, поедут по нашей инфраструктуре, а наши перевозчики — нет. И было бы правильно, если бы к 2015 году нормативная база и практика были уже отработаны на российских компаниях. Поэтому нужно смотреть вперед и за-

ранее готовиться к новым реалиям рынка. Кроме того, вопрос привлечения инвестиций операторов для модернизации изношенного парка локомотивов остается крайне актуальным.

Начинать эту работу надо постепенно, чтобы операторы имели возможность хотя бы познакомиться с практикой перевозок собственными локомотивами и всем составляющим этой работы. Здесь важны регламенты обслуживания на маршрутах, от этого зависит и выбор типа локомотива, и многое другое, что влияет на затраты по перевозкам. Для этого нужно разработать целый ряд нормативных документов, закрепить статус локального перевозчика в законодательстве, четко определить его права и обязанности, провести расчеты тарифных условий, разработать технологические решения для того, чтобы не нарушить работу железной дороги. Здесь важно учесть опыт реформирования вагонного парка и не допустить, чтобы нормативная и технологическая базы отставали от реальных изменений.

При этом я не думаю, что за работу по созданию нормативной и технологической базы единственным ответственным должно быть ОАО РЖД. Если снова обратиться к истокам реформы, то мы увидим, что первоначально ответственность за ее реализацию была возложена на ИПС как орган государственной власти. Но с выделением единого хозяйствующего субъекта ответственность за проведение реформы перешла к ОАО РЖД «по наследству», хотя РЖД — это акционерное общество и, как любая компания, оно ориентировано на увеличение прибыли для акционера. Организация перевозок, включающая в себя в том числе и локомотивную тягу, является сегодня основным бизнесом РЖД, компания в нем, безусловно, компетентна, и это нормально, что она отстаивает свое монопольное право в этом сегменте. Заставлять компанию собственными руками избавляться от своих доходов — бесперспективное занятие.

Стратегическое решение о том, что перевозчикам в стране быть, было принято правительством, и ответственность за решение того, какие именно механизмы обеспечат сбалансированные для всей экономики результаты, должны взять на себя органы государственной власти. Но при этом и операторам нужно четко понимать все последствия такой реформы для инфраструктуры, грузоотправителей и экономики в целом. Формирование этого понимания, как и подготовка предложений по нормативному регулированию, станет главной задачей рабочей группы по подготовке концепции локальных перевозчиков, которая будет работать в рамках некоммерческого партнерства «Совет участников рынка операторов услуг железнодорожного подвижного состава».

Интервью взял АЛЕКСЕЙ ЕКИМОВСКИЙ

ВОПРОС ПРИВЛЕЧЕНИЯ ИНВЕСТИЦИЙ ОПЕРАТОРОВ ДЛЯ МОДЕРНИЗАЦИИ ИЗНОШЕННОГО ПАРКА ЛОКОМОТИВОВ ОСТАЕТСЯ КРАЙНЕ АКТУАЛЬНЫМ



ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА