

# НАЗАД В СССР

УХОДЯЩИЙ ГОД БЫЛ ДЛЯ ГРУЗОВЛАДЕЛЬЦЕВ ВЕСЬМА НЕОДНОЗНАЧНЫМ. ПРОМЫШЛЕННЫЙ СЕКТОР СНАЧАЛА БОРОЛСЯ С ВЫСОКИМИ СТАВКАМИ ОПЕРАТОРОВ И ДЕФИЦИТОМ ВАГОНОВ, А СЕЙЧАС, ОТБИВАЯСЬ ОТ НАСТОЙЧИВЫХ ПРЕДЛОЖЕНИЙ ТЕХ ЖЕ ОПЕРАТОРОВ, КОТОРЫМ НЕКУДА ДЕВАТЬ ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ, ДУМАЕТ О ТОМ, КАК ЖЕ СПРАВИТЬСЯ С ПОСЛЕДНИМИ ИНИЦИАТИВАМИ ОАО РЖД В ЧАСТИ ПЛАНИРОВАНИЯ ПЕРЕВОЗОЧНОГО ПРОЦЕССА. И ОДНОВРЕМЕННО ИЗУЧАЕТ ВОЗМОЖНОСТИ ВОДНОГО И АВТОМОБИЛЬНОГО ВИДОВ ТРАНСПОРТА. АЛЕКСЕЙ СТРИГИН

**БУДНИ ГРУЗОВЛАДЕЛЬЦА** При современных железных дорогах их клиентам, промышленным компаниям, особенно легко никогда не жилось. Сначала, на старте нулевых, не хватало вагонов, затем частным компаниям не просто разрешили работать на рынке и покупать свой подвижной состав, но и простимулировали их, выделив в 2003 году в Прейскуранте 10–01 вагонную составляющую. Так в массовом порядке появились операторские компании. Вагонов стало вроде хватать, и даже тарифы были сносными. Основу ценовой политики операторов задавал регулируемый государством Прейскурант, который умело совмещал в себе противоречащие друг другу установки: дать ОАО РЖД возможность заработать на обновлении фондов, изрядно потрепанных из-за недоинвестирования в 1990-е, и не перегрузить промышленность транспортной составляющей.

Однако такое положение длилось недолго. Министерство транспорта и ОАО РЖД приняли решение вывести инвентарный парк, работающий на публичной основе по устанавливаемым государством тарифам, в две дочерние структуры монополии — Первую и Вторую грузовые компании. Процесс передачи парка в ПГК совпал в 2008 году с периодом интенсивного экономического роста, что почувствовали на себе производители, выпускающие низкодоходную с точки зрения экономики перевозок продукцию или же находящиеся в транспортных тупиках вдалеке от основных железнодорожных маршрутов. Им стало крайне сложно найти свободные вагоны, а если и удавалось это сделать, то попадались только очень дорогие: наценки операторов доходили до 50% к Прейскуранту, хотя несколькими месяцами ранее по отношению к 10–01 были не надбавки, а скидки. Все это продолжалось до осени 2008 года, когда наступил рынок грузопроизводителя, а операторы вследствие огромного избытка вагонов бегали по клиентам и предлагали им подвижной состав с небывалыми скидками. Реально в то время многие операторы трудились зачастую себе в минус, поскольку стоящий на отстое вагон приносил одни потери, а работающий, хоть и за небольшие деньги, тоже давал убыток, но уже не столь чувствительный. Правда, стоит отметить, что и для самих грузопроизводителей из-за глобального экономического кризиса ситуация была крайне сложной.

Тем не менее если в 2009 году все-таки был рынок клиента, то в 2010-м снова наступила эпоха оператора. На сей раз пришла пора передачи парка РЖД во Вторую грузовую компанию (ныне Федеральную грузовую компанию). Дефицит подвижного состава потащил вверх ставки операторов. В 2011-м, когда передача завершилась, а ВГК вышла на рынок, наступил и вовсе коллапс. С начала весны по осень грузопроизводители испытывали самый настоящий «вагонный голод». РЖД предложили клиентам схему агентских соглашений, которые должно было выполнять ЦФТО. Уровень удовлетворения заявок упал до очень низкого, представители промышленного сектора и ряд гу-

бернаторов писали гневные письма в правительство и президенту страны о том, что нехватка подвижного состава приводит к срыву производственных планов. Ряд предприятий был вынужден приостанавливать конвейер и отправлять работников в неоплачиваемые отпуска.

Железнодорожники, в свою очередь, обвиняли во всем операторов, которые, по их мнению, забивали своими вагонами сеть в хаотичных и бесконтрольных поисках груза. В качестве хрестоматийного примера приводился Кузбасс, куда, как заявляли представители РЖД, частные компании отправляли свой подвижной состав не под конкретную партию, а, так сказать, наудачу — в поисках возможных заказчиков. В результате вагоны, находящиеся без дела в течение нескольких дней, занимали пути и мешали нормальному течению перевозочного процесса.

Кроме того, получалось так, что каждый из собственников подвижного состава, имея свою клиентскую базу, руководствовался оптимизацией только своих ресурсов, то есть выстраивал логистику таким образом, чтобы у его вагонов был минимальный порожний пробег. А о минимизации порожняка в масштабе всей сети железных дорог

после ликвидации инвентарного парка думать было уже некому. В итоге часто случалось, что один пустой вагон ехал из точки «А» в точку «Б», например, за углем, а навстречу ему шел свободный вагон, скажем, за щебнем. При общем парке, понятное дело, оба этих вагона также ехали бы навстречу друг другу, но уже загруженные: один — щебнем, а другой — углем.

Все это продолжалось до осени, когда ОАО РЖД отозвало часть полувагонов из ВГК и ПГК (в ПГК они потом вернулись после продажи компании холдингу Владимира Лисина) и начало управлять ими самостоятельно по тем же принципам, по которым работал инвентарный парк. Фактически система, развиваясь по спирали, ушла из одного состояния, отрицая предыдущее, и затем, отрицая уже новое, вернулась в исходное положение, но в несколько ином виде. Вот такая вот получилась диалектика.

**ПАРК ВСП: РЖД И ОПЕРАТОРЫ В УБЫТКАХ** В этом году события начали развиваться практически непредсказуемо. Привлеченный монополией парк получил название ВСП, но, по сути, он стал пар-

ком перевозчика. В конце 2011 года Федеральная служба по тарифам (ФСТ) рассчитала с помощью специалистов ОАО РЖД тариф на его привлечение, который составил 1003 рубля в сутки. Это было значительно ниже, чем ставки операторских компаний, что уже тогда вызывало у последних опасение. Кроме того, за ВСП был еще и мощный административный ресурс в лице самой монополии, ее инфраструктуры и диспетчерского аппарата.

Надо отметить, что данное обстоятельство крайне важно. Бизнес операторов состоит в поддержании готовности подвижного состава к перевозке, поиске клиентов и подаче вагонов в нужном количестве на требуемую станцию в определенное время под загрузку, минимизации порожнего пробега. Однако весь этот процесс обеспечивает ОАО РЖД: от допуска техники на сеть до составления поездов, работы локомотива, сортировки состава в пути и выполнения других операций. Именно от РЖД по большому счету зависит, будут ли вовремя присланы вагоны и дойдет ли груз до точки назначения в нужное время.

Опасения частных подтвердились. Парк ВСП сделал то, ради чего его, собственно, вытаскивали из небытия отраслевой реформы: он не только закрыл потребности наиболее слабо защищенных и шумных грузопроизводителей в подвижном составе, но и в целом снизил требуемое на сети количество вагонов. Ведь чем меньше совокупный порожний пробег и чем выше оборот одного вагона, тем меньше техники требуется для перевозки того или иного объема. Поскольку ВСП был сродни инвентарному, то он и позволил серьезно сократить те самые холостые пробеги, которые стали бичом системы в прошлом году.

Свой вклад в сокращение порожняка внесло и Министерство транспорта, которое приняло вступивший в январе 2012 года приказ №258, регулировавший передвижение не занятых грузами вагонов. Его главная новация состояла в том, что операторы не получали согласование заявки на перемещение подвижного состава, если не указывали конкретного грузопроизводителя, под загрузку продукцией которого они направлялись. Таким образом отсекались те самые «поездки наудачу», которые приводили к затариванию путей большим количеством порожняка.

Но главный удар парком ВСП был нанесен по ставкам операторских компаний: если еще в самом конце 2011 года — начале 2012 года они стабильно росли, то уже весной замерли, а в последние месяцы и вовсе начали потихоньку падать. Правда, касается это не всех видов вагонов: до сих пор наблюдается нехватка специализированного подвижного состава. Но вот к универсальному, то есть полувагонам и крытым вагонам, а в них транспортируется более половины объема грузов, это имеет прямое отношение. По словам Глеба Киндера, члена президиума и руководителя комиссии по железнодорожному транспорту «Опоры России», уже летом процент удовлетворения заявок малых и средних предприятий в подвижном составе достиг уровня 94–96%.



БОЛЬШИНСТВО РОССИЙСКИХ ГРУЗОПРАВИТЕЛЕЙ НЕ МОГУТ ОБОЙТИСЬ БЕЗ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ, ХОТЯ ИХ УСТРАИВАЕТ ДАЛЕКО НЕ ВСЕ

**ОСЕНЬЮ 2012 ГОДА СНОВА РЕЗКО ОБОСТРИЛАСЬ ПРОБЛЕМА ДОСТАВКИ ГРУЗОВ ТОЧНО В СРОК. ВСЕ ЧАЩЕ ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ С ГРУЗОМ ЗАВИСАЕТ ГДЕ-ТО НА ПРОСТОРАХ СТРАНЫ, И НАЙТИ ЕГО НЕ ПРЕДСТАВЛЯЕТСЯ ВОЗМОЖНЫМ**

↑  
ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА