

«ЧАСТНЫЙ ЛОКОМОТИВ ПОВЫШАЕТ ТЕХНОЛОГИЧЕСКУЮ ДИСЦИПЛИНУ ГРУЗОТПРАВИТЕЛЕЙ»

КРУПНЫЕ ЧАСТНЫЕ ОПЕРАТОРЫ ГОТОВЫ К ТРУДНОСТЯМ В НОВЫХ УСЛОВИЯХ ИЗБЫТКА ВАГОНОВ, ГОТОВЫ «КУЛЬТУРНО» КОНКУРИРОВАТЬ МЕЖДУ СОБОЙ И ИНВЕСТИРОВАТЬ В ЛОКОМОТИВНЫЙ ПАРК, РАССКАЗАЛ В ИНТЕРВЬЮ ВВГ ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ГРУППЫ КОМПАНИЙ RAIL GARANT ИЛЬЯ ДУДИНСКИЙ.

BUSINESS GUIDE: На рынке полувагонов наблюдается настоящий кризис: переизбыток парка, снижение операторских ставок и цен на новый подвижной состав в купе с замедлением скорости передвижения поездов по сети. Каковы способы и сроки преодоления этой тенденции?

ИЛЬЯ ДУДИНСКИЙ: Когда на рынке есть «лишние» вагоны, это в общем неплохо: это значит, что отрасль защищена и в случае роста грузовой базы перевозки будут обеспечены необходимым количеством вагонов. Так было в советское время, тогда же было и такое понятие, как «резерв вагонов». Сложившаяся ситуация выгодна грузоотправителям прежде всего потому, что у них есть возможность выбирать и при этом получить действительно качественную услугу по цене, которая сегодня считается рыночной. Другое дело, как быть операторам, которые имеют лизинговые обязательства, существенные затраты на ремонт и прочие расходы. Избыток подвижного состава увеличивает его оборачиваемость и снижает эффективность работы, так как те же объемы грузов мы перевозим большим количеством вагонов. Для операторов сейчас, конечно, непростое время. Но это еще раз подтверждает существование рынка и рыночных отношений. Спрос и предложение диктуют цену.

Один из возможных путей выхода из сложившейся ситуации — поддержка баланса старого и нового подвижного состава, оптимизация вопроса продления срока его службы, запрет на использование старых вагонов. На сети есть парк, который существенно изношен. В свое время было принято решение о продлении срока службы таких вагонов, но оно было связано с нехваткой парка из-за отсутствия необходимых производственных мощностей. Сейчас мощностей вагоностроительных предприятий достаточно, и настало время пересмотреть временно принятые решения, создать экономические стимулы для эксплуатации новых современных вагонов. Уже сейчас мы видим такие примеры: появляются ограничения на продление срока службы вагонов. Но пока это касается только сильно изношенного парка. Возможно, стоит пересмотреть и ужесточить подобные меры.

Механизмы регулирования технологии перевозок, призванные улучшить ситуацию на сети, сегодня реализуются. Например, работа в рамках 258-го приказа Минтранса, регулирующего правила перевозок порожних вагонов, по которому порожний вагон можно отправлять только на станцию погрузки, где он востребован и есть подтверждение погрузки по накладной. Конечно, здесь есть много нюансов, но в целом для отрасли это положительный момент. Операторы научились с этим работать, порядка стало больше, и конкуренция переросла, если можно так сказать, в культурную, то есть конкуренцию по определенным правилам.

Как человек, который наблюдал с 2001 года процесс уменьшения доли вагонов, работающих на правилах инвентарного парка и увеличения приватного, я считаю, что



необходимо также пересмотреть отношение к остановке вагонов, в том числе полувагонов. Раньше невостребованный подвижной состав отставляли в резерв, где он стоял бесплатно. Я не призываю к созданию условий, при которых можно будет ставить бесплатно где угодно невостребованные вагоны, но считаю, что в рамках операторского сообщества нужно научиться договариваться о таких вещах, как отставление «лишних» вагонов во время сезонного спада, вместо того чтобы забивать ими станции, мешая эффективной работе вагонов, задействованных в перевозках. Об этом нам еще только предстоит договориться, например, в рамках некоммерческого партнерства, а еще лучше зафиксировать в нормативных документах.

ВГ: Операторы очень сильно критикуют «реинкарнацию» инвентарного парка в виде вагонов ВСП, утверждая, что они не вписываются в сложившуюся рыночную модель. Какова ваша позиция по этому поводу? Нужно ли сохранить эту меру еще на какое-то время или уже можно от нее отказаться?

И. Д.: Для того чтобы нормально воспринимать отставление вагонов в технологический запас, нужно, чтобы все вагоны работали в одинаковых условиях, в одном нормативно-правовом поле, подчинялись единым правилам. Мы же сейчас получили парк ВСП, который ездит по старой технологии, но при этом имеет возможность работать по рыночным ценам. Получается где-то даже не совсем честная конкуренция.

Изначально обозначалось, что создание парка ВСП — это некий промежуточный этап, пока не договорятся о правилах работы в новых условиях, когда вагоны станут на сто

процентов приватными. Все необходимые мероприятия уже реализованы. Это и 258-й приказ, и унификация порожнего пробега, и вопрос с перевозкой так называемых социальных грузов. Поэтому сейчас есть все предпосылки для того, чтобы серьезно сокращать парк ВСП. Сегодня привлеченный парк насчитывает порядка 105 тыс. вагонов. Их можно выводить поквартально в четыре этапа и завершить процесс к концу 2013 года.

ВГ: На рынке операторов идет консолидация вагонного парка, Ваша компания — один из ее центров. До какого предела дойдет этот процесс? Сколько на рынке должно быть «супероператоров», сколько средних и мелких?

И. Д.: Я считаю, что сложится такая же ситуация, как и на многих других рынках: останется не более десяти доминирующих игроков. При этом в каждом виде подвижного состава будут свои доминирующие игроки, в универсальном подвижном составе — от пяти до десяти компаний, в специализированных вагонах, скорее всего, сохранятся кэптивные компании, привязанные к грузовой базе. Судьба небольших операторов будет зависеть от их умения выживать в условиях жесткой конкуренции с лидерами отрасли.

ВГ: С ноября на рынке введен унифицированный тариф на порожний пробег универсального подвижного состава. Можно ли подвести какие-то предварительные результаты этой меры?

И. Д.: Пока рано делать какие-либо выводы. Для начала порожние вагоны раньше и как стали ездить в новых условиях. В ближайшие три месяца операторы внесут коррективы в логику своих перевозок, что может от-

разиться на ценах. Первую оценку эффективности можно будет дать через три-четыре месяца.

ВГ: Какова ситуация на рынке в сегменте специализированного подвижного состава? Влияют ли факторы ограниченной пропускной способности инфраструктуры на эти виды перевозок или трудности только у полувагонов?

И. Д.: В сегменте полувагонов нет кризиса с объемами, есть избыток подвижного состава и технологические ограничения эксплуатации приватного парка. Эти факторы способствуют тому, что замедляется продвижение вагонов, нерационально используется инфраструктура. Это, конечно, влияет на скорость передвижения прочих типов вагонов, потому что инфраструктура у нас одна, тяга для всех тоже одна. В результате все виды вагонов испытывают проблемы.

В перевозках труб большого диаметра мы не видим того роста объема перевозок, который прогнозировался. Сейчас откладываются стройки некоторых трубопроводов, поэтому ожидаемого роста нет. Что касается танк-контейнеров, ситуация на рынке стабильная, спрос существенный.

В части перевозок нефтеналивных грузов следующий год будет непростым. Но мы с оптимизмом смотрим на этот сегмент рынка, потому что нефть перевозилась, перевозится и будет перевозиться. Конечно, часть объемов ушла «в трубу», но вместе с этим мы ожидаем, что ситуация будет равной, и не прогнозируем такого дисбаланса, как в полувагонах.

ВГ: В очередной раз сегодня поднимается вопрос о запуске экспериментов с «локальными перевозчиками», хотя в ОАО РЖД настаивают на том, что это не будет эффективным инструментом привлечения частных денег в локомотивы. Каково ваше мнение по этому поводу?

И. Д.: Уже сегодня на сети работают собственные поездные формирования. Мы также прорабатываем варианты постановки своих вагонов вместе с локомотивами на коротких плечах. Как показывает практика, клиенты довольны таким сервисом. Приход частных инвесторов в локомотивную тему способствует более тщательному планированию перевозок. Когда появился частный локомотив, повысилась технологическая дисциплина самих грузоотправителей. Так как частные операторы объясняют клиенту, что если он будет соблюдать определенные технологические моменты, это будет мотивом для серьезного снижения себестоимости в перевозочном процессе, потому что локомотив не будет простаивать лишнее время и т. д. Технология выстраивается таким образом, что клиент остается доволен этим сервисом и начинает сам работать более ритмично. Это особенно важно в тех сегментах, где нужна стабильность и гарантированность при отсутствии складов и все должно работать как часы. Поэтому положительный эффект от привлечения частных денег в локомотивы не заставит себя долго ждать.

Интервью взяла ЕЛЕНА КАМЕНЕВА

СУДЬБА НЕБОЛЬШИХ ОПЕРАТОРОВ БУДЕТ ЗАВИСЕТЬ ОТ ИХ УМЕНИЯ ВЫЖИВАТЬ В УСЛОВИЯХ ЖЕСТКОЙ КОНКУРЕНЦИИ С ЛИДЕРАМИ ОТРАСЛИ



ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА