

# «ПУТЕМ ПЕРЕГОВОРОВ МОЖНО НАЙТИ АЛГОРИТМ, КОТОРЫЙ УСТРОИТ ВСЕХ»

ОПЕРАТОРЫ ПОНИМАЮТ ИНТЕРЕСЫ ГРУЗОВЛАДЕЛЬЦЕВ И ХОТЯТ, ЧТОБЫ ОНИ ТОЖЕ УЧИТЫВАЛИ ИНТЕРЕСЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ. ОГРАНИЧЕННОСТЬ ПРОПУСКНОЙ СПОСОБНОСТИ ИНФРАСТРУКТУРЫ ДОЛЖНА ЗАСТАВИТЬ УЧАСТНИКОВ РЫНКА ПРИЙТИ К КОМПРОМИССУ, СЧИТАЕТ ПЕРВЫЙ ВИЦЕ-ПРЕЗИДЕНТ ТРАНСПОРТНОЙ ГРУППЫ FESCO, УПРАВЛЯЮЩИЙ ДИРЕКТОР ООО «ФИРМА „ТРАНСГАРАНТ“» АЛЕКСЕЙ ГРОМ.

**BUSINESS GUIDE:** В чем главные причины ситуации, сложившейся на рынке полувагонов?

**АЛЕКСЕЙ ГРОМ:** Сегодня у нас две главные проблемы: невозможно планировать перевозки и невозможно проехать. До сих пор планирование осуществлялось по системе, разработанной еще в МПС в условиях плановой экономики. Но рынки сбыта продукции промышленных предприятий в нынешней России начали меняться настолько быстро, что прежнее железнодорожное планирование перестало отвечать новым реалиям. Вполне понятны проблемы грузоотправителей: ты сегодня не знаешь, кто купит у тебя уголь — Китай или Германия? Сколько потребуются вагонов для перевозки? Но, с другой стороны, можно понять и ОАО РЖД, когда грузоотправитель внезапно меняет объем или направление. Железная дорога все-таки не такси, когда ты можешь поднять руку и уехать куда угодно, это сложная технология: сотни людей работают над тем, чтобы подать тебе порожний вагон.

**ВГ:** И как решить эту проблему?

**А. Г.:** Я считаю, что в условиях, когда хуже некуда, нужно сделать процесс согласования перевозки публичными и максимально прозрачными для участников. Неправильно, когда управленческие решения принимаются одной стороной без участия остальных. Нельзя запрещать проезд вагонов в виде отказа в заявке без объяснения причин. Нельзя искусственно устанавливать «логический контроль», который применяют РЖД только для части вагонного парка. Но каждый из участников должен внести свой вклад в разрешение ситуации, и грузоотправитель также должен понимать свою ответственность. Именно он является заказчиком транспортных услуг, и наша общая с монополией задача убедить его в необходимости качественного планирования перевозок по железной дороге.

**ВГ:** Готовы ли грузоотправители идти навстречу?

**А. Г.:** В некоммерческое партнерство «Совет участников рынка услуг операторов железнодорожного подвижного состава» вступило несколько крупных грузоотправителей, что говорит о том, что их живо интересует эффективная работа железной дороги. Я могу вам с ответственностью сказать, что сегодня эти клиенты настроены на долгосрочные и понятные отношения с ОАО РЖД и операторами, чтобы получить гарантию ритмичной подачи вагонов под погрузку. Но, надо отдать должное, иногда они просто вынуждены работать на «споте», пользуясь тем парком, который оказывается доступен. Грузоотправители понимают, что здесь нужны фундаментальные решения, которые позволят преодолеть объективный кризис. В конце концов, именно им придется платить за все эти проблемы, и они это осознают.

**ВГ:** Но, как я понимаю, какой-то согласованной концепции взаимодействия до сих пор нет?

**А. Г.:** Было разработано много концепций и стратегий развития на годы вперед, но, мне кажется, усилия нужно тра-

тить на что-то более земное. Нам нужен тактический план, который обеспечит эффективную работу в существующих реалиях. Нужна такая технология, которая не будет снижать общую рентабельность железнодорожного бизнеса, но при этом будет обеспечивать грузоотправителей качественной услугой. В моем понимании, если этим вопросом всерьез заниматься, то общими усилиями оптимальный результат обязательно будет достигнут.

**ВГ:** На чем основана такая уверенность?

**А. Г.:** Я могу привести в пример только то, что нам удалось сделать во Владивостокском порту (ВМТП, входит в группу FESCO.— **ВГ**) и на станции Владивосток совместно с региональной администрацией, ОАО РЖД, операторами и грузовладельцами. Поначалу из порта уходило всего 4 контейнерных поезда в неделю, а после технических и технологических изменений стало возможным отправлять от 12 до 15 составов. Мы инвестировали в портовую и железнодорожную инфраструктуру и сейчас продолжаем строить, чтобы иметь возможность в будущем увеличить пропускную способность порта, когда ситуация на железной дороге нормализуется. Мы оптимизировали маневровую работу на станции, поделив запасные пути на четные и нечетные для разделения вагонопотоков, договорились с находящимся рядом госпредприятием использовать примыкающий участок его путей для ускорения формирования составов. Мы определили с операторами правила работы на терминале, и теперь все участники процесса довольны. Таким же образом нужно поступить и в общесетевом масштабе, со стороны операторов может выступать наше некоммерческое партнерство.



**ВГ:** Пока мы имеем обратную ситуацию, и, вопреки первоначальному плану структурной реформы, на сеть вернулся инвентарный парк в виде вагонов ВСП. Как вы считаете, это надолго?

**А. Г.:** Я считаю, что системные проблемы, связанные с нехваткой инфраструктуры, заторами и организацией перевозок в целом в рыночных реалиях невозможно решить с помощью временных административных мер. Если мы говорим о настоящем рынке, то парка, который будет регулироваться владельцем инфраструктуры, остаться не должно. В конечном итоге парк ВСП вредит и самому перевозчику, поскольку нарушает работу всей системы и скорость передвижения вагонов падает у всех.

**ВГ:** В ОАО РЖД и Минтрансе считают, что всему причиной профицит вагонов, с которым инфраструктура не может справиться физически...

**А. Г.:** Это очевидно, но это не значит, что нельзя ничего сделать. Но на проблему нужно смотреть шире — например, необходимо задумываться и находить финансирование для развития не только главных, но и неосновных путей. Во всем мире работа в условиях профицита подвижного состава — это нормальное состояние, так как на многих станциях есть несколько дополнительных путей для маневровой работы — это залог эффективности транспортной системы, это защита от возможных колебаний объемов перевозок в кризисные моменты на товарных рынках. На мой взгляд, государство должно более полно представлять себе картину дальнейшего развития монополии и более избирательно согласовывать крупные инвестиционные проекты, поскольку сейчас средства нужно максимально вкладывать в развитие инфраструктуры.

Необходимо сначала решить насущные проблемы, а потом при наличии свободных средств финансировать более масштабные трансграничные проекты.

Нужно смелее открывать доступ частных инвестиций в путевую инфраструктуру, в том числе через механизмы ГЧП. Например, сегодня мы на собственные деньги строим контейнерный терминал в Московской области и параллельно будем вкладывать средства в модернизацию расположенной рядом станции, принадлежащей ОАО РЖД. Однако реалии таковы, что построенный нами путь и реконструированные железнодорожные объекты перейдут в собственность РЖД, а понятного механизма возврата инвестиций нет.

**ВГ:** Для вас это что, благотворительность?

**А. Г.:** Надеюсь, что нет. Проект задумывался все-таки как бизнес-модель для улучшения обслуживания грузоотправителей и грузополучателей. Для них это современный терминал и складские возможности недалеко от Москвы. РЖД получают модернизированную станцию и дополнительные объемы перевозок, местная администрация — налоги и новые рабочие места, мы — возможность предложить клиенту более совершенную и качественную услугу по доставке грузов.

**ВГ:** В любом случае в ближайшие несколько лет нужно количество путей не построить. Как операторы будут конкурировать между собой в условиях ограниченной пропускной способности сети?

**А. Г.:** Убежден, что путем переговоров можно найти алгоритм, который устроит всех. И нужно от слов переходить к делу. Я могу отвечать только за свою компанию: мы вкладываем деньги в инфраструктуру, внедряем на своих площадках технологию работы обезличенным парком, договорившись с другими операторами. В то же время можем передать вагоны в управление там, где другая компания выступает интегратором и способна более эффективно организовать процесс. Создать нормальную рабочую обстановку можно рыночными механизмами, не прибегая к административному давлению. Так что мы готовы работать в режиме конкуренции технологий, но мы против конкуренции административного ресурса. Всю эту ситуацию вполне можно было предвидеть, но и сегодня еще не поздно сформировать новые правила игры на рынке.

**ВГ:** Нужно ли в этой ситуации форсировать процесс создания альтернативных ОАО РЖД перевозчиков?

**А. Г.:** Я думаю, что торопиться в этом вопросе не стоит. Рискованно экспериментировать с таким сложным объектом, как локомотив, на магистральных путях, пока мы окончательно не разобрались с технологией управления вагонным парком. Здесь я поддерживаю ОАО РЖД, но считаю, что частную тягу можно разрешить более активно использовать на туликовских участках сети. Мы, например, уже используем собственный локомотив в Якутии, и там все работает как часы. Но на основных ходах, я уверен, для таких экспериментов время еще не пришло.

Интервью взял АЛЕКСЕЙ ЕКИМОВСКИЙ

**РЕАЛИИ ТАКОВЫ, ЧТО ПОСТРОЕННЫЙ НАМИ ПУТЬ И РЕКОНСТРУИРОВАННЫЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ОБЪЕКТЫ ПЕРЕЙДУТ В СОБСТВЕННОСТЬ РЖД, А ПОНЯТНОГО МЕХАНИЗМА ВОЗВРАТА ИНВЕСТИЦИЙ НЕТ**

