

ГРУЗОВОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

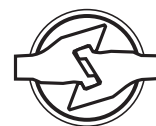
В РЕЗУЛЬТАТЕ РЕФОРМ
ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА
ОКАЗАЛАСЬ ПЕРЕГРУЖЕНА
ВАГОНАМИ /3
ОПЕРАТОРЫ ГОТОВЫ
УЧАСТВОВАТЬ В ОБНОВЛЕНИИ
ЛОКОМОТИВНОГО ПАРКА /6
ГРУЗООТПРАВИТЕЛИ
НЕ ВПОЛНЕ УДОВЛЕТВОРЕННЫ
РАБОТОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ /8



Среда, 5 декабря 2012
Тематическое приложение
к газете «Коммерсантъ» №51

Коммерсантъ

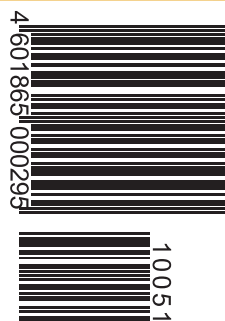
BUSINESS GUIDE



СОЖТ

Совет Операторов
Железнодорожного
Транспорта

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР
ВЫПУСКА



РЕКЛАМА

KOMMERSANT.RU

BUSINESS GUIDE ТЕМАТИЧЕСКИЕ ПРИЛОЖЕНИЯ К ГАЗЕТЕ **КОММЕРСАНТЪ**





АЛЕКСЕЙ ЕКИМОВСКИЙ,
РЕДАКТОР BUSINESS GUIDE «ГРУЗОВОЙ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ»

НЕ БЫЛО БЫ СЧАСТЬЯ, ДА НЕСЧАСТЬЕ ПОМОГЛО

Когда всем становится очень плохо, мелкие ссоры и междоусобицы рас­сасываются сами собой. Разговаривая с участниками железнодорожно­го рынка, невольно замечаешь, что сегодня практически все частные операторы перестали видеть в лице ОАО РЖД кровного врага. И даже когда они продолжают обвинять мо­нополию в оказании на них давле­ния, то замечают при этом, что пове­дение ее руководителей совершенно естественно. С точки зрения логики бизнеса каждый из них, располагая инфраструктурой и перевозочными мощностями одновременно, посту­пал бы примерно так же. Более того, сегодня операторы на собственном бизнесе почувствовали ограничен­ность пропускной способности ин­фраструктуры, о чем раньше даже не думали.

Теперь же, когда возникла угроза остановки движения на всей сети, к ним пришло осознание и своей ответ­ственности. Конкуренты, несмотря на все бизнес-противоречия и сложные личные отношения, несмотря на не­приятие методов инфраструктурного монополиста, сами пришли к понима­нию того, что в новых условиях нуж­но идти на компромиссы и договариваться друг с другом. Вот уже и пра­вительство услышало их аргументы, стало приглашать на свои заседания и даже поручать подготовку норма­тивных документов по реформе, что раньше казалось совершенно неве­роятным. Это говорит о том, что срав­нительно молодой российский железнородорожный рынок вошел в стадию «зрелости».

Тематическое приложение
к газете «Коммерсантъ»
(Business Guide-Грузовой
железнодорожный транспорт)

Павел Филенков —
генеральный директор ИД «Коммерсантъ»
Азер Мурсалиев — шеф-редактор ИД «Коммерсантъ»
Дмитрий Сергеев — президент ИД «Коммерсантъ»
Михаил Михайлин —
редакционный директор ИД «Коммерсантъ»
Анатолий Гусев — автор дизайн-макета
Эдвард Опп — директор фотослужбы
Валерия Любимова — директор по рекламе.
Рекламная служба:
Тел. (499) 943-9108/10/12, (495) 101-2353
Алексей Харнас — руководитель службы
«Издательский синдикат»
Алексей Екимовский — выпускающий редактор
Ольга Боровягина — редактор
Сергей Цомык — главный художник
Виктор Куликов — фоторедактор
Екатерина Бородулина — корректор
Адрес редакции: 125080, г. Москва, ул. Врубеля, д. 4.
Тел. (499) 943-9724/9774/9198

Учредитель: ЗАО «Коммерсантъ. Издательский дом».
Адрес: 127055, г. Москва, Тихвинский пер., д. 11, стр. 2.
Журнал зарегистрирован Федеральной службой
по надзору в сфере связи, информационных технологий
и массовых коммуникаций (Роскомнадзор).
Свидетельство о регистрации СМИ —
ПИ № ФС77-38790 от 29.01.2010

Типография: «Сканвёб Аб».
Адрес: Корьяланкату 27, Коувола, Финляндия
Тираж: 75000. Цена свободная

Рисунок на обложке: Соня Румянцева

БИЗНЕС НА ОГРАНИЧЕНИЯХ

ИЗ-ЗА БУРНОГО РАЗВИТИЯ ЧАСТНЫХ ИНВЕСТИЦИЙ В ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ НА СЕТИ ОКАЗАЛОСЬ СТОЛЬКО ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ, ЧТО ПО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ СТАЛО ТРУДНО ПРОЕХАТЬ. ОПЕРАТОРЫ, РУКОВОДСТВО ОАО РЖД И ЧИНОВНИКИ ИЗ МИНТРАНСА ПО-РАЗНОМУ ВИДЯТ ОСНОВНЫЕ ПРИЧИНЫ КРИЗИСА, НО ВЫХОД ИЗ НЕГО ОДИН: ОПЕРАТОРАМ ПРИДЕТСЯ ДОГОВАРИВАТЬСЯ МЕЖДУ СОБОЙ О ТОМ, КАК ОГРАНИЧИВАТЬ СОБСТВЕННЫЙ БИЗНЕС В УСЛОВИЯХ НЕРАЗВИТОСТИ ПУТЕВОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ.

АЛЕКСЕЙ ЕКИМОВСКИЙ

Рынок операторов подвижного состава, появившийся в России всего каких-то десять лет назад, вошел в совершенно новую для себя стадию. Впервые в стране наблюдается не дефицит, а профицит парка: по данным ОАО РЖД, к октябрю на железнодорожной сети работало свыше 1,135 млн грузовых вагонов (рост составил 7,1% в годовом исчислении). Количество полувагонов выросло на 14,4%, цистерн — на 5%. При этом темпы роста грузооборота оказались значительно ниже: общий грузооборот вырос всего на 5,4%, грузооборот в полувагонах — на 6,6%.

О том, что предложение вагонов на рынке стало превышать спрос, свидетельствует и резкое снижение операторских ставок. Если еще год назад они росли значительными темпами (например, рост средней ставки аренды полувагонов доходил до 45% за год), то за девять месяцев с начала 2012 года арендные ставки на полувагоны снизились на 4,7%, на цистерны — на 7,3%, на крытые вагоны — на 2,1%, указывается в аналитических материалах ОАО РЖД. По данным участников рынка, в октябре ставки продолжили падать: по данным аналитического центра НП «Совет рынка услуг операторов железнодорожного подвижного состава», они снизились в среднем еще на 4,5%.

Между тем этот вполне рыночный процесс, который неопровержимо свидетельствует об успехе проведения структурных реформ на железнодорожном транспорте, натолкнулся на непреодолимое препятствие. Ограниченная пропускная способность инфраструктуры стала отрицательно влиять на эксплуатационные характеристики вагона, средняя скорость передвижения грузов по сети стала неумолимо падать. По данным на первое полугодие она составляла всего 228 км в сутки, что на 13,6% меньше, чем годом ранее. Выросло время простоя вагонов на промежуточных и технических станциях на 8,7% и 10% соответственно, находясь в одном рейсе в среднем 365 часов, грузовой вагон проводит в движении лишь 60 часов. Автоматически вырос и оборот вагона — глав-

ный показатель экономической эффективности работы операторов: к 1 октября он вырос до 15,2 суток, хотя еще год назад вагон оборачивался на сутки быстрее.

По мнению гендиректора ЗАО «Нефтетранссервис» Александра Тертычного, рынок не виноват в том, что сеть не справляется с нагрузкой. «По нашим оценкам, сегодня на рынке вагонного парка столько, сколько нужно для вывоза всех существующих объемов грузов. Но есть сложности, связанные с ограничениями инфраструктуры, у которой не хватает путей для того, чтобы разместить весь существующий парк. В результате создается технический профицит в системе и снижается скорость передвижения вагонов. Это, в свою очередь, приводит к тому, что клиентам требуется больше вагонов для вывоза груза», — отмечает топ-менеджер.

«Когда на рынке есть «лишние» вагоны, это, в общем, неплохо, это значит, что отрасль защищена от кризисов и в случае роста грузовой базы перевозки будут обеспечены необходимым количеством вагонов», — отмечает гендиректор группы компаний Rail Garant Илья Дудинский, напоминая, что даже в советское время на железной дороге всегда существовало понятие «резерв вагонов», где невостребованный подвижной состав отставивался бесплатно. «Я не призываю к созданию условий, при которых можно будет ставить бесплатно где угодно невостребованные вагоны, но 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», — полагает господин Дудинский. По его мнению, это можно сделать в рамках работы саморегулируемой организации, «но еще лучше зафиксировать это в нормативных документах».

Однако Минтранс разрабатывает собственные меры по разрешению проблем с ограниченной пропускной способностью железной дороги. По словам директора департамента госполитики в области железнодорожного транспорта министерства Вячеслава Петренко, единственный

путь нормализовать ситуацию — ограничить присутствие вагонов на сети в определенном количестве. Чиновник обещает, что регуляторы не будут никого выдавливать с рынка, просто операторам придется договариваться между собой о новых технологиях работы в сложившихся условиях, а те, кто не будет способен ее обеспечить, должны уйти с рынка.

Крупнейшие частные операторы подвижного состава, получившие немалые доходы от прибыльной деятельности на дефицитном рынке в прошлые годы, чувствуют себя в новой ситуации достаточно спокойно: удешевление стоимости вагонов для них лишь дополнительная возможность расширить свой парк за счет мелких и средних конкурентов, которые не смогут адаптироваться к режиму низких цен. «Сегодня цены на услуги операторов пошли вниз и достигли баланса, устраивающего все стороны», — считает Александр Тертычный из «Нефтетранссервиса». Поскольку ухудшился оборот вагона, компаниям стало труднее зарабатывать деньги, срок окупаемости вагонов вырос, и, я думаю, тем компаниям, которые приобретали полувагоны по цене 2 млн руб. и выше, будет очень трудно конкурировать с остальными», — считает он.

«Для операторов сейчас, конечно, непростое время. Но это еще раз подтверждает существование рынка и рыночных отношений: спрос и предложение диктуют цену», — констатирует Илья Дудинский из Rail Garant. Глава совета директоров «Трансойла» Игорь Ромашов рекомендует всем участникам рынка воспринимать ограниченную пропускную способность инфраструктуры как новый вызов рынка. «Речь идет о разработке новых технологических схем, повышающих скорость и ритмичность доставки, о качестве сервиса, о предложении комплексной услуги транспортировки, включая, например, морскую перевалку», — говорит он, добавляя, что в этой ситуации выиграет тот, кто сможет предложить лучшую услугу для грузоотправителя.

Между тем с большой уверенностью можно сказать, что от перенасыщения рынка проиграет вагоностроительная отрасль. В последние месяцы цены на вагоны стремительно пошли вниз, причем не только на полувагоны, но и на цистерны. «Вагоностроители будут наказаны за свою недальновидную политику: они слишком увлеклись зарабатыванием денег вместо того, чтобы всерьез подумать о будущем», — выносит приговор гендиректор исследовательского агентства Infranews Алексей Безбородов. Претензии к промышленности есть и у Минтранса. Баланс парка на сети должен был быть компенсирован переходом операторов на «инновационные» вагоны с улучшенными эксплуатационными характеристиками, но заводы слишком затянули свои новые разработки, что и привело к такому значительному переизбытку вагонов старого поколения. ■

ЗАМЕДЛЕНИЕ СКОРОСТИ ДВИЖЕНИЯ ГРУЗОВ ПО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ ЗАСТАВЛЯЕТ ГРУЗООТПРАВИТЕЛЕЙ ПРИВЛЕКАТЬ ПОД ПЕРЕВОЗКУ ВСЕ БОЛЬШЕ ВАГОНОВ, ЧТО ТОЛЬКО УСУГУБЛЯЕТ СИТУАЦИЮ ПЕРЕИЗБЫТКА ПАРКА НА СЕТИ



ВАГОНЫ СКАПЛИВАЮТСЯ В МЕСТАХ МАССОВОЙ ПОГРУЗКИ, В РЕЗУЛЬТАТЕ ЧЕГО ПАДАЕТ ОБЩАЯ ПРОПУСКНАЯ СПОСОБНОСТЬ СЕТИ

ТЕНДЕНЦИИ



МОНОПОЛИЯ МЕШАЕТ САМОЙ СЕБЕ

ДЛЯ ТОГО ЧТОБЫ НИ ОДИН ГРУЗОТРАНСПОРТ НЕ ИСПЫТЫВАЛ ТРУДНОСТЕЙ С ПОИСКОМ ВАГОНОВ НА РЫНКЕ, ПРАВИТЕЛЬСТВО ПРИНЯЛО РЕШЕНИЕ ВЕРНУТЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ МОНОПОЛИИ СВЫШЕ 100 ТЫС. ВАГОНОВ. НО ТОЛЬКО ЧЕРЕЗ ПОЛГОДА ПОСЛЕ ПРИНЯТИЯ ЭТОЙ РЕГУЛЯТОРНОЙ МЕРЫ ОПЕРАТОРЫ ПОЧУВСТВОВАЛИ, ЧТО ТЕРЯЮТ ДЕНЬГИ, И РЕШИЛИ СООБЩА РЕШАТЬ ПРОБЛЕМУ ПЕРЕВОЗКИ ДАЖЕ ТЕХ ГРУЗОВ, КОТОРЫЕ РАНЬШЕ ИМ КАЗАЛИСЬ НЕВЫГОДНЫМИ.

АЛЕКСЕЙ ЕКИМОВСКИЙ

Несмотря на в целом успешный ход структурных реформ, на железной дороге происходят порой парадоксальные вещи. Год назад обнаружилось, что вагонов на рынке вроде бы стало достаточно и даже с некоторым избытком, но грузоотправители начали массово жаловаться на дефицит погрузочных мощностей. Эти жалобы дошли до правительства, и оно в спешном порядке вынуждено было искать решение. Как показал анализ ситуации, грузы не вывозились из-за того, что ОАО РЖД вывело все оставшиеся у нее вагоны во Вторую грузовую компанию (ныне — Федеральная грузовая компания, ФГК) и на рынке не осталось «инвентарного» парка, который предоставлялся грузоотправителям по регулируемым государством ценам. В связи с тем что ОАО РЖД по закону является единственным и при этом публичным перевозчиком, грузоотправители в ультимативном порядке требовали от монополии принимать их груз к перевозке, не желая привлекать более дорогие вагоны у частных операторов.

В итоге правительство не придумало ничего лучшего, чем вернуть на сеть «дешевые» вагоны. Постановлением оно обязало ОАО РЖД привлечь свыше 100 тыс. вагонов у своей дочерней компании по фиксированной арендной ставке (на начало года она составляла 1003 руб. в сутки, сегодня — 900 руб. в сутки) и предоставлять грузоотправителям по цене, ограниченной определенным коридором. В остальном же этот привлеченный парк, получивший наименование парк ВСП, по технологии перемещения и нормативному регулированию ничем не отличается от старого доброго инвентарного парка, от которого страна старательно избавлялась в течение последних десяти лет реформ. Правительство, правда, согласилось с тем, что эта мера будет применяться лишь до тех пор, пока операторы, ОАО РЖД и Минтранс не разработают схему взаимодействия, которая удовлетворит всех грузоотправителей независимо от их местонахождения и объема погрузки. Поначалу операторы не придали слишком большого значения «реинкарнации» инвентарного парка на сети. Остается только догадываться о том, что об этом думают в ФГК, у которой материнская компания забрала большую часть вагонов: вопросы работы парка ВСП в компании не комментируют. Однако в ОАО РЖД уверяют, что компания только выиграла: арендная ставка, установленная правительством, вполне рыночная. Самое главное, чего удалось добиться, грузоотправители перестали жаловаться на отсутствие вагонов, считают в ОАО РЖД.

Однако частным операторам уже через несколько месяцев стало понятно, что их доходы начали снижаться. «Для всех операторских компаний на сети повсеместно действуют ограничения в части подсыла порожних вагонов под погрузку. В то же время на порожние вагоны парка ВСП перевозочные документы, в отличие от вагонов других операторов, не оформляются. В результате парк ВСП имеет существенный приоритет», — говорит директор по коммерции ОАО «Первая грузовая компания» Владимир Сосипаторов.

С ним согласен гендиректор ЗАО «Нефтетранссервис» Александр Тертычный. «Есть общая технологическая про-

блема, и для рынка было бы правильным, чтобы все работало по одним нормативам. Сейчас парк ВСП работает вне рыночных условий, и это способствует снижению доходности частных игроков», — отмечает он. — Нужно, чтобы информация о планах заадресации парка на сети была доступна всем игрокам, ее нужно сделать более прозрачной, и для этого как единый центр можно использовать возможности нашего не-коммерческого партнерства».

Председатель президиума НП «Совет рынка операторов подвижного состава», гендиректор Globaltrans Сергей Мальцев считает, что парк ВСП мешает не только операторам, но и самой железной дороге. «Взять, к примеру, внедрение новой технологии на основе нормирования парков порожних вагонов, регламентирующего то количество подвижного состава, которое каждый оператор имеет право в соответствии с согласованными перевозчиком заявками грузоотправителей подсылать к основным местам погрузки, чтобы перевозчик имел возможность эффективно использовать имеющиеся пропускные способности и не забивать подъездные пути. Но эта система не может начать работать в полной мере, поскольку парк ВСП не подпадает под этот так называемый логистический контроль, тем самым замещая собой чью-то квоту. В результате система нормирования перестает выполнять свои функции, что в конечном итоге приводит к ограничению пропускных способностей инфраструктуры в местах массовой погрузки».

В ОАО РЖД, в свою очередь, отмечают, что парк ВСП появился потому, что на рынке не было общесетевых операторов, которые были бы способны взять на себя обеспечение повагонных отправок мелких и средних грузоотправителей. Но операторы утверждают, что они уже сегодня забирают повагонные отправки не меньше, чем ОАО РЖД. «С введением унификации тарифов с 1 ноября ситуация должна еще улучшиться», — полагает Александр Тертычный. — Теперь мы можем направлять вагоны по кратчайшему расстоянию без учета тарифного класса груза, который в нем перевозился, забирая те отправки, которые раньше были невыгодны», — отмечает он.

Но для того чтобы системно наращивать перевозку повагонных отправок, операторы должны существенно увеличить парк вагонов в управлении. «Это полностью соответствует той модели рынка, которую утвердило правительство, и я не исключаю, что через два-три года на рынке как раз и

появятся три-четыре крупных общесетевых оператора, как это и прогнозировалось. Ведь сегодня всем очевидно, что крупным парком технологически легче работать, удельные затраты на вагон значительно ниже», — констатирует гендиректор «Нефтетранссервиса». И этому процессу нужно позволить идти рыночным путем, считает он. «Например, рынок нефтеналивных перевозок, который начал развиваться раньше, уже пришел в сбалансированное состояние. Заметьте, сегодня ни у ОАО РЖД, ни у грузоотправителей не возникает никаких претензий по поводу вывоза этого груза», — отмечает господин Тертычный.

В то же время операторы в очередной раз обвиняют монополию в недобросовестной конкуренции. «По данным ОАО РЖД, убытки перевозчика, связанные с работой парка ВСП, с начала года и до октября составили около 4 млрд руб. Таким образом, перевозчик вынужден наращивать скорость оборота вагонов привлеченного парка с целью сокращения его убыточности. Это затрудняет частным операторам управление своими вагонами», — рассказывает Сергей Мальцев. По его мнению, это недобросовестная конкуренция, но она имеет специфический технологический характер, и только из-за сложности документального подтверждения этого факта операторы еще не обратились в ФАС по этому поводу.

По мнению других участников рынка, дело не в желании монополии «поднять под себя рынок», а в самом принципе работы системы. «Когда перевозчиком привлекался указанный парк, было очевидно, что он будет работать в нерыночных условиях. Это была сознательная, вынужденная мера, принятая государством временно в условиях недостаточной доступности подвижного состава для грузоотправителей с целью обеспечения перевозок определенной части грузов, имеющих особое значение для экономики. Но в целом данное решение концептуально не соответствует Программе структурной реформы. Парк ВСП работает на иных технологических принципах, чем вагоны частных операторов, и управляется непосредственно перевозчиком», — констатирует Владимир Сосипаторов из ПГК.

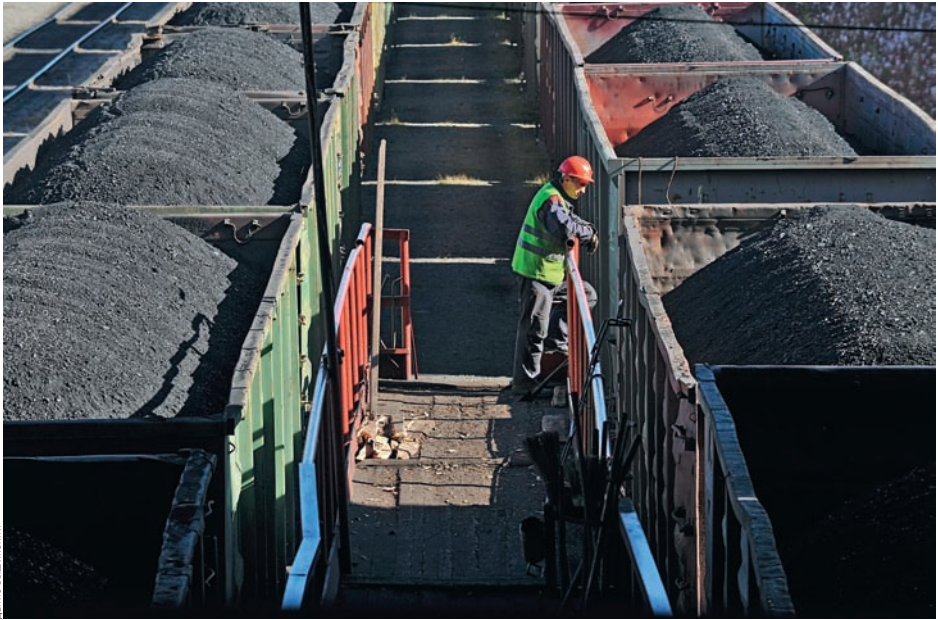
Все эти вопросы обсуждались на правительственном совещании у вице-премьера Аркадия Дворковича в середине ноября, в котором принимали участие и операторы подвижного состава. Они предложили собственную концепцию того, как обеспечить всех грузоотправителей подвижным составом без участия монополии и ее дочерних компаний. Для

этого операторы будут создавать собственного «системного интегратора» — электронную площадку по приему заявок у грузоотправителей. Система в автоматическом режиме будет формировать заявки клиентов, распределяя их в рамках квот зарегистрированных в системе операторов, администрировать торги и контролировать исполнение заявок. Операторы утверждают, что в условиях профицита вагонного парка, который сохранится на долгие годы, цена на эти перевозки не сможет подняться выше среднерыночных значений, а электронная торговая площадка позволит грузоотправителям приобретать услуги операторов по минимальной цене. Ответственностью саморегулируемой организации станет контроль исполнения операторами всех необходимых отраслевых стандартов.

ОАО ПГК имеет пятилетний опыт организации перевозок социально значимых грузов и организации повагонных отправок для мелких клиентов, рассказывает Владимир Сосипаторов. «Уровень конкуренции между операторами сегодня настолько высок, что любые перевозки для них ценны и ими востребованы. Использование электронной торговой площадки для обеспечения нераспределенных заявок грузоотправителей является, по нашему мнению, наиболее действенным механизмом для установления справедливых рыночных цен на услуги по предоставлению вагонов под перевозки», — отмечает он.

«Но в этом вопросе должна быть справедливость: если мы начнем возить низкодоходные грузы, то и парк ВСП должен одновременно сокращаться», — говорит Сергей Мальцев из Globaltrans. — Если по истечении нескольких месяцев у федеральных властей останутся какие-то опасения по поводу обеспеченности грузоотправителей вагонами, то мы не будем против того, чтобы сохранить парк ВСП еще на какое-то время, но к концу 2013 года он должен полностью уйти с железной дороги». Кроме того, операторы предлагают переадресовать претензионную работу с грузоотправителями в саморегулируемую организацию. «Мы просим ОАО РЖД хотя бы сообщать нам о поступающих жалобах. Если клиент чем-то недоволен, то он может обращаться в наше партнерство, мы будем готовы разобраться в каждом случае и решить проблему», — обещает председатель президиума НП «Совет рынка операторов».

Правительство согласилось с этим доводом. В протоколе по итогам совещания у вице-премьера отмечено, что оно признает целесообразным сокращение парка ВСП не менее чем на 10% до 1 марта 2013 года и поручило Минтрансу подготовить соответствующие изменения постановления правительства о создании парка ВСП. Кроме того, оно признало нецелесообразным дальнейшее расширение парка, который находится сегодня в управлении ОАО РЖД и его дочерней ОАО ФГК, подтвердив следование основным положениям целевой модели рынка, ранее утвержденной правительством. Все это несколько успокоило операторов, которые уже начали сомневаться, не повернет ли реформа вспять. ■



ДЕНИС ВАШИНСКИЙ

ПЕРЕВОЗКИ УГЛЯ, КАК СОЦИАЛЬНО ЗНАЧИМОГО ГРУЗА, СТАЛИ ОСНОВНОЙ ДОБЫЧЕЙ ПРИВЛЕЧЕННОГО МОНОПОЛИЕЙ ПАРКА



«ЧТО ОСТАНЕТСЯ НА ИНФРАСТРУКТУРУ?»

ПОСЛЕ СМЕНЫ ПРАВИТЕЛЬСТВА И МИНИСТРА ТРАНСПОРТА ДЕПАРТАМЕНТ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОЛИТИКИ В ОБЛАСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА МИНИСТЕРСТВА ВОЗГЛАВИЛ РАНЕЕ РАБОТАВШИЙ В ОАО «РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ» ВЯЧЕСЛАВ ПЕТРЕНКО. В ИНТЕРВЬЮ ВG ОН РАССКАЗАЛ ОБ ОСНОВНЫХ ПОДХОДАХ ГОСУДАРСТВА К ДАЛЬНЕЙШЕМУ РЕФОРМИРОВАНИЮ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ И О ТОМ, КАКИХ ШАГОВ ОНО ЖДЕТ ОТ ОПЕРАТОРСКОГО СООБЩЕСТВА.

BUSINES GUIDE: Благодаря открытию доступа частных инвестиций в вагонный парк их стало слишком много для железной дороги. Прогнозировалось ли это заранее?

ВЯЧЕСЛАВ ПЕТРЕНКО: Когда принимались решения об установлении рыночных отношений в сфере услуг предоставления подвижного состава, предполагалось, что насыщение сети произойдет плавно и будет компенсироваться выбытием старого подвижного состава. Кроме того, предполагалось, что на рынок будут предложены вагоны нового поколения с улучшенными показателями по грузоподъемности и динамической нагрузке на инфраструктуру. Учитывая естественный рост объемов перевозок, рынок должен был сам сбалансировать систему на необходимом уровне, постепенно избавляясь от вагонов старого поколения.

Но получилось так, что на рынке стали появляться все новые и новые игроки, которые не имели полной информации о грузовой базе, провозных способностях сети и не учитывали особенности перевозок по существующей инфраструктуре. В частности, в этот сегмент активно включились лизинговые компании и другие финансовые организации, которые наращивали свои инвестиции в вагоны из-за высокой доходности вложений. Одновременно раскрутился маховик машиностроительной отрасли: заводы тоже почувствовали выгоду от производства вагонов, вкладывая полученную прибыль в рост мощностей по их выпуску, но при этом, к сожалению, не все стремились к новым разработкам.

В итоге мы получили перенасыщение сети. Переход от состояния острого дефицита вагонов к профициту оказался слишком резким. В этих условиях даже новая технология не позволяет справиться с управлением вагонопотоками в условиях избытка парка.

BG: И что теперь делать?

В. П.: Сегодня перед нами стоит задача найти новую схему взаимодействия между операторами и перевозчиком, чтобы сбалансировать количество работающих на сети вагонов на оптимальном уровне. Хочу особо отметить, что мы не можем и не собираемся ограничивать ту сферу, которая уже вышла из-под госрегулирования, и нарушать рыночные отношения по предоставлению вагонов. Но есть необходимость наложить внешние общесетевые ограничения, которые операторское сообщество обязано учитывать при организации перевозок. В этой связи нам нужно окончательно понять сферу ответственности саморегулируемой организации, которая должна взять на себя решение целого ряда проблем, а также разработать новые критерии и нормативные документы, которые будут регулировать количество вагонов на инфраструктуре.

BG: То есть кому-то в этих условиях придется «подвинуться». Готовы ли к этому операторы?

В. П.: Сейчас у всех есть понимание того, что рынок перенасыщен, и, как мне показалось, в том числе из наших неофициальных бесед, у операторов нет никаких иллюзий в этом отношении. Выиграют те, кто имеет долгосрочные контракты с грузоотправителями и выстроил эффективную логистику, проиграют те, кто покупал вагоны на максимуме цен, но это обыкновенная рыночная ситуация.

Кстати сказать, проблема ограниченности транспортной инфраструктуры не является уникальной для нашей транспортной системы, и во многих странах есть вполне цивилизованные регуляторные решения. Например, в Японии нельзя купить новый автомобиль без справки о наличии парковки, в Сингапуре вы вообще не сможете купить автомобиль до тех пор, пока чей-то другой не будет утилизирован — все стоит в очереди.

BG: Операторы жалуются на то, что «ручное управление» движением усилилось, монополия ограничивает

перемещение частных вагонов, используя административные запреты. Согласны ли вы с ними?

В. П.: Сегодня есть точечные решения для оптимизации вагонопотоков в местах массовой погрузки, где ситуация особенно тяжелая, где скапливается большое количество подвижного состава. Это делается для того, чтобы не допустить пробок в буквальном смысле, когда ни груженный, ни порожний вагон не смогут ни заехать к местам погрузки, ни выехать оттуда.

BG: Операторы считают, что в целом ОАО РЖД неэффективно управляет движением, тогда как именно здесь содержится значительный резерв пропускной способности. Может быть, в этой сфере тоже нужно что-то менять?

В. П.: Но мы все равно не сможем справиться с избыточным парком. Да, можно оптимизировать движение на каких-то отдельных участках железной дороги, пропустить на них больше поездов, но на других участках все равно будут появляться узкие места, которые не позволяют увеличить эффективность перевозок в целом. Это как раз и будет «ручным управлением», а мы должны выработать для решения этих проблем системный подход. И здесь нужно исходить из двух исходных условий: либо иметь значительный резерв инфраструктуры, чего у нас нет, либо ограничивать число вагонов на сети.

BG: В ОАО РЖД предлагают вводить штрафы и платы для операторов за простой вагонов на магистральной инфраструктуре, считая, что так можно увеличить скорость движения. Но операторы утверждают, что все их вагоны приняты к перевозке железной дорогой и брошенные поезда занимают пути не по их вине. Так ли это?

В. П.: Не совсем. Сегодня большое количество вагонов формально находится в перевозке, но это, образно говоря, «ползучий простой». Дело в том, что грузоотправители, стараясь организовать бесперебойную работу своих предприятий, все чаще формируют избыточные заявки, в результате которых выстраивается почти бесконечная очередь из составов с порожними вагонами, распределяясь на значительные участки сети. С одной стороны, операторам это выгодно, поскольку грузоотправитель «перезаказывает» парк, но с точки зрения общей эффективности перевозок такая практика становится губительной для движения.

BG: Еще одна головная боль частных операторов — так называемый парк ВСП. Они считают, что привлеченные монополий вагоны работают вне рыночных условий, а частные вагоны оказываются в заведомо невыгодном положении. Почему на сети снова появился инвентарный парк вагонов?



В. П.: В момент принятия постановления правительства это решение было единственно правильным. Тогда мы имели определенный пик предъявления груза к перевозке, в то время как цена частного вагона для большинства мелких и средних грузоотправителей была неоправданно высокой. Часть таких грузоотправителей просто не успела подготовиться к тому, что дешевого инвентарного парка на сети больше не будет, и одна из целей введения парка ВСП состояла в том, чтобы сгладить негативный эффект от этого перехода. Еще одной задачей, которая также была выполнена, стало снижение цен на предоставление вагонов и обеспечение всех заявок мелких и средних грузоотправителей.

BG: Этого тоже не смогли предвидеть заранее?

В. П.: Решения о переходе от инвентарного парка к частному принимались еще до того, как окончательно сформировалась схема выделения из ОАО РЖД дочерних компаний. Согласно первоначальному плану реформы, конкурентные условия для частного и инвентарного парка должны были быть выровнены, в первую очередь в области ценообразования. Если бы и частные, и инвентарные вагоны находились в пределах одной экономической формации, этот переход был бы незаметен для грузоотправителей.

Сегодня для операторов парк ВСП является определенным раздражителем потому, что он не позволяет им ставить свои условия грузоотправителям. Кроме того, подходы к организации движения и расчета тарифа для вагонов ВСП и частных операторов сильно различаются. Сейчас операторы предложили собственную концепцию того, как они сообщают будут закрывать потребности грузовладельцев, у которых погрузка находится на сложных с точки зрения логистики направлениях, в так называемых дальних углах. Если эта технология окажется оправданной, то можно будет, соответственно, оптимизировать количество вагонов парка ВСП.

При этом мы считаем, что перевозчику должно быть дано право привлекать вагоны на рыночных условиях. Мы не видим никакой катастрофы в том, если ОАО РЖД на основе конкурса или аукциона будет привлекать вагоны с рынка и если этот аукцион будет ориентирован на понижение цены. Это нужно, во-первых, для специальных и воинских перевозок, организация которых обеспечивается государством. Но кроме этого вагоны будут привлекаться у тех операторов, которые по тем или иным причинам решили выйти из операторского бизнеса, оставаясь при этом собственниками вагонов. Кризис может положить начало этому процессу. Ценообразование на эту услугу перевозчика также должно быть дерегулировано, чтобы весь парк вагонов независимо от собственника работал в одинако-

вых экономических условиях. В этом случае мы значительно продвинемся к завершению комплекса структурных реформ в сегменте оперирования грузовыми вагонами.

BG: Будут ли при этом операторы становиться перевозчиками?

В. П.: В последнем решении правительственной комиссии по транспорту и связи четко указано, что к вопросу о либерализации локомотивной тяги можно будет вернуться после того, как будет окончательно отрегулирован рынок оперирования вагонами. При этом мы должны ответить на главный вопрос: для чего мы это делаем?

BG: Например, для привлечения частных инвестиций в локомотивы, как это было сделано с вагонами. Будет ли в конечном итоге инфраструктура отделена от перевозок?

В. П.: Это достаточно слабый аргумент, поскольку главная цель реформ — улучшить условия для грузоотправителей. Не следует забывать, что поток инвестиций в вагонный парк произошел в конечном итоге за счет увеличения тарифной нагрузки на грузовладельцев. В случае с локомотивами может произойти то же самое: за обновление тягового подвижного состава кто-то должен заплатить: либо инфраструктура, либо грузоотправитель, чудес на свете не бывает. Кроме того, у нас появится новый участник процесса перевозки: грузоотправитель должен будет заключать отдельный договор с оператором вагона, оператором локомотива (перевозчиком), а они, в свою очередь, — с инфраструктурой. При этом инфраструктура остается вне рыночного поля, регулируемой государством.

В результате произойдет то же самое, что произошло с вагонами: частные операторы локомотивов будут оперировать на наиболее привлекательных по логистике и доходам маршрутах, а самые трудные и дорогие по себестоимости направления останутся у ОАО РЖД. Поток доходов будет уходить из инфраструктурной компании, а расходы будут только расти. Что останется на инфраструктуру? Применительно к железной дороге цена вопроса слишком высока — нельзя довести инфраструктуру до такого состояния, когда она будет неспособна обеспечивать перевозку грузов и пассажиров. Не должно быть инфраструктурных ограничений в части перевозочного процесса, а также требуются отдельные решения в вопросе исключения перераспределения доходов между инфраструктурным и перевозочным комплексом. Так что сейчас вопрос об отделении инфраструктуры от перевозок далеко не первый в повестке дня.

BG: Тем не менее в рамках Единого экономического пространства планируется открыть доступ перевозчикам России, Казахстана и Белоруссии к инфраструктуре друг друга. Когда это должно состояться?

В. П.: Правила доступа сейчас разрабатываются и должны быть утверждены ЕЭК к 2013 году. Еще два года должно уйти на приведение в соответствие законодательств трех стран, и с 2015 года по отдельным направлениям может быть обеспечен допуск перевозчиков по инфраструктуре участников договора. Все это необходимо увязать с теми изменениями — и технологическими, и тарифными, которые сейчас происходят внутри каждой страны в рамках формирования ЕЭП. Главные принципы, которые должны соблюдаться всеми участниками ЕЭП, — недискриминационный доступ к инфраструктуре и равная конкуренция между национальными перевозчиками и перевозчиками стран — партнеров по ЕЭП. В этом случае мы главным образом должны следить за тем, чтобы эта конкуренция не оказывала негативного влияния на работоспособность наших инфраструктур.

Интервью взял АЛЕКСЕЙ ЕКИМОВСКИЙ

ЧАСТНЫМ ЛОКОМОТИВАМ БЫТЬ?

УЧАСТНИКИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО РЫНКА ЖДУТ ОПРЕДЕЛЕННОСТИ ОТ ПРАВИТЕЛЬСТВА ПО ПОВОДУ ТОГО, КАК ОНО СОБИРАЕТСЯ ОБНОВЛЯТЬ ЛОКОМОТИВНЫЙ ПАРК В СТРАНЕ. УЖЕ СЕЙЧАС НА СЕТИ РАБОТАЮТ ПО РАЗРЕШИТЕЛЬНЫМ СХЕМАМ СОТНИ ЧАСТНЫХ ЛОКОМОТИВОВ, НО БЕЗ СИСТЕМНОЙ ЛИБЕРАЛИЗАЦИИ ЛОКОМОТИВНОЙ ТЯГИ ЧАСТНЫЕ ИНВЕСТИЦИИ В ЭТУ СФЕРУ НЕ ПРИДУТ В ДОЛЖНОМ ОБЪЕМЕ. ВПРОЧЕМ, РАНО ИЛИ ПОЗДНО РЕФОРМУ ПРИДЕТСЯ ПРОДОЛЖАТЬ, СЧИТАЮТ ОПЕРАТОРЫ.

АЛЕКСЕЙ ЕКИМОВСКИЙ

Вопрос о создании независимых железнодорожных перевозчиков обсуждается с самого начала реформ. В 2001 году предполагалось, что к завершению этапа вывода на рынок грузовых вагонов в стране сложатся условия для появления рынка частных операторов локомотивов, на равных конкурирующих с общесетевым перевозчиком ОАО РЖД. Для того чтобы не нарушить целостности и работоспособности столь сложного технологического комплекса, как железная дорога, либералы-реформаторы той поры отложили окончательное решение этого вопроса примерно на десять лет, чтобы уже на основе результатов прошедших этапов реформы подтвердить правильность выбранного курса на разгосударствление локомотивной тяги.

С 2003 года в тарифном руководстве появилась так называемая вагонная составляющая, которая была освобождена от государственного регулирования. Цену на вагон частный бизнес стал определять самостоятельно, рассчитывая доходность от инвестиций в новый подвижной состав и зарабатывая на услугах его предоставления под перевозку грузоотправителей. При этом перевозчик остался один — ОАО РЖД. Сохраняя внутри этого хозяйствующего субъекта монополию на предоставление услуг железнодорожной инфраструктуры, правительство взяло на себя обязательство жестко регулировать любую его деятельность через новую тарифную систему и законодательство.

В отличие от большинства реформ в других отраслях промышленности, структурные преобразования на железнодорожном транспорте дали удивительный по эффективности и долгосрочности результат: частные деньги хлынули в вагонный парк, который к началу реформ находился в состоянии критического износа. Статистика свидетельствует, что частный бизнес вложил в приобретение вагонов несколько десятков миллиардов долларов, которые, в свою очередь, оживили машиностроительную отрасль. К сегодняшнему дню промышленные предприятия окончательно «поверили» в то, что бизнес частных операторов — это всерьез и надолго: об этом неопровержимо свидетельствует целый ряд последних сделок по продаже крупными промышленными группами своих вагонных активов профессиональным участникам рынка.

Между тем в процессе реформы были допущены весьма серьезные отступления от первоначального плана, которые подпортили идеальную картину рынка. Прежде всего не вполне рыночным способом были выделены из состава ОАО РЖД крупные вагонные «дочки» — Первая и Вторая грузовые компании. Появление на рынке двух гигантских квазичастных операторов, которые в той или иной степени получали преференции от инфраструктурной монополии, не могло не сказаться на конкуренции. Рынок оказался в известной степени перекошенным, операторы были вынуждены включиться в неравную борьбу с нарождающимся мегахолдингом, принадлежащим государству. И даже продажу ПГК структурам Владимира Лисина вряд ли можно назвать наилучшим вариантом: раз-

меры парка ПГК и ВГК (ныне Федеральная грузовая компания) все равно в три раза больше, чем любого другого оператора на рынке.

Несмотря на это, правительство не отступилось от проведения реформ, хотя руководство ОАО РЖД давно и упорно просит чиновников прекратить эксперименты с железной дорогой. Президент монополии Владимир Якунин в одном из своих публичных выступлений в августе и вообще заявил, что структурные реформы в железнодорожном транспорте уже завершены и от дальнейших преобразований следует отказаться. Тем не менее последнее заседание правительственной комиссии по транспорту и связи, состоявшееся, правда, почти два года назад, по-

становило начать подготовку к либерализации локомотивной тяги. Государственным органам совместно с ОАО РЖД и операторами поручено разработать нормативную базу и в экспериментальном режиме запустить независимых перевозчиков на отдельных направлениях. Эта работа, по словам операторов, была начата в 2011 году, но в 2012-м фактически остановилась.

Впрочем, трудно обвинять правительство в затягивании реформ и неисполнении собственных обещаний. В конце прошлого года выяснилось, что и с вагонами на самом деле далеко не все прошло гладко. Слишком бурное развитие рынка частной собственности на вагоны привело к парадоксальной ситуации: при профиците парка часть

грузов оказывалась все равно невывезенной, а порожние вагоны забили все подъездные пути, почти парализовав сортировочные мощности ОАО РЖД. Да и само правительство поменялось: рулить структурной реформой теперь предстоит новому министру транспорта Максиму Соколову и вице-премьеру Аркадию Дворковичу. В их биографиях нет железнодорожного прошлого, а разобраться в хитросплетениях российских железных дорог без этого крайне сложно, к тому же за столь короткое время.

МАГИЯ ЦИФР Пока операторы пытались понять, в какую сторону пойдут реформы, ОАО РЖД не теряло времени и готовилось к обороне от частной тяги. Публичных заявлений о том, что организация конкуренции на магистральных путях приведет к коллапсу крупнейшей в стране транспортной системы, и в прежние годы оказывалось недостаточно, так что возникла необходимость подкрепления аргументов расчетами именитых консультантов. Еще в 2010 году монополия представила заинтересованной общественности исследование McKinsey, в котором доказывалась невозможность организации конкуренции нескольких перевозчиков на маршруте в отсутствие параллельных ходов на инфраструктуре. В документе признавалась возможность создания лишь локальных перевозчиков, которые могли бы на конкурсной основе получать в управление целые участки путей общего пользования, но при этом становились бы монопольными публичными перевозчиками в рамках этого полигона.

Операторы, особенно те из них, которые уже имели опыт управления собственными локомотивами по индивидуальным соглашениям с ОАО РЖД, сомневались в обоснованности выводов консультантов относительно невозможности конкуренции на маршруте, но к компромиссу оказались готовы. Они согласились попробовать свои силы в качестве локальных монополистов, чтобы и самим проверить на практике, смогут ли они стать лучше, чем общесетевой перевозчик. Главный вопрос — быть или не быть частной локомотивной тяге в России — казался для них уже решенным. Тем более что и правительству оказалось недостаточно расчетов McKinsey, и оно поручило продумать все возможные формы конкуренции на железнодорожном транспорте.

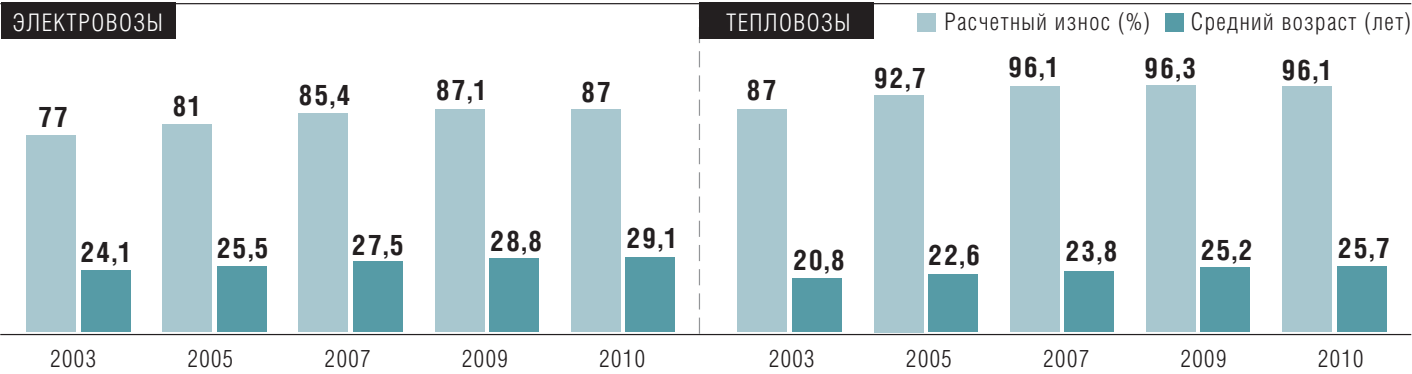
Однако в этом году ОАО РЖД заказало новое исследование у не менее знаменитой консалтинговой компании. Эксперты А.Т. Kearney на специальном заседании РСПП в конце октября представили результаты анализа концепции локальных перевозчиков и пришли к выводу, что подобные эксперименты не приведут к желаемым результатам реформы — снижению тарифной нагрузки на грузоотправителя, ОАО РЖД и экономику в целом. Аналитики выбрали 17 реальных маршрутов, на которых сравнили доходность и затраты перевозчиков при разных видах конкуренции, как на маршруте, так и за маршрут, и пришли к неутешительным выводам по обоим вариантам.



ИНТЕРПРЕС/НО TOP/EPRESS

В РОССИИ УЖЕ БОЛЕЕ 70 МАРШРУТОВ ОБСЛУЖИВАЕТСЯ ЛОКОМОТИВАМИ, ПРИОБРЕТЕННЫМИ НА ЧАСТНЫЕ ДЕНЬГИ, НО ДО СИХ ПОР СИСТЕМА ДОПУСКА ИХ НА ЖЕЛЕЗНУЮ ДОРОГУ ОСТАЕТСЯ РАЗРЕШИТЕЛЬНОЙ

ОПЕРАТОРЫ УБЕЖДЕНЫ, ЧТО НЕХВАТКА ЛОКОМОТИВНОГО ПАРКА СЕГОДНЯ ЯВЛЯЕТСЯ ОДНИМ ИЗ ГЛАВНЫХ ОГРАНИЧЕНИЙ ПРОПУСКНОЙ СПОСОБНОСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ



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 подвижной 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 соглашались 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 закреплён 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 оптимумы, 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 «Нефтетранссервис» (оператор свыше 60 тыс. полувагонов и цистерн) предпочитают не рассказывать 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 «Нефтетранссервис» 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 будут 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 тарифицироваться», — 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



«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 BG.

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. **BG:** 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.

BG: 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.

BG: 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 — с общесетевым, так называемым инвентарным, 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.

BG: 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.

BG: 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.

BG: 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 странным, 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 МПС 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

«РАЗВЕ ЗАПРЕЩЕНО ПЕРЕВОЗЧИКУ АРЕНДОВАТЬ ВАГОНЫ?»

ТОП-МЕНЕДЖЕРЫ ОАО «РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ» НЕ ПРИНИМАЮТ НА СВОЙ СЧЕТ БОЛЬШИНСТВА ПРЕТЕНЗИЙ ЧАСТНЫХ ОПЕРАТОРОВ. СВОИМИ ПРЕДСТАВЛЕНИЯМИ ОБ ИТОГАХ СТРУКТУРНЫХ РЕФОРМ И ПЕРСПЕКТИВАХ ЭКСПЕРИМЕНТОВ С ЧАСТНОЙ ЛОКОМОТИВНОЙ ТЯГОЙ СОГЛАСИЛИСЬ ПОДЕЛИТЬСЯ СТАРШИЙ ВИЦЕ-ПРЕЗИДЕНТ ПО КОРПОРАТИВНОМУ УПРАВЛЕНИЮ И СТРАТЕГИЧЕСКОМУ РАЗВИТИЮ ВАЛЕРИЙ РЕШЕТНИКОВ И ВИЦЕ-ПРЕЗИДЕНТ ПО КОММЕРЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ САЛМАН БАБАЕВ.

BUSINESS GUIDE: Операторы утверждают, что работа привлеченного ОАО РЖД парка полувагонов (парка ВСП) не вписывается в существующие рыночные условия, вагоны ВСП не подпадают под регулирующие документы на передвижение в порожнем состоянии и пользуются преференциями при погрузке. В результате частные вагоны оказываются менее конкурентоспособными, что отражается на их окупаемости, снижает ставки на услуги операторов на фоне общего снижения цен от профицита парка, и вообще все это противоречит принципам структурной реформы. Готова монополия отказаться от этой практики?

САЛМАН БАБАЕВ: Сегодня с помощью парка ВСП мы обеспечиваем 97% всех заявок на перевозку грузов, тогда как еще год назад грузовладельцы сталкивались с большими трудностями. Сейчас все подтверждают, в том числе и объединение предпринимателей «Опора России», что вагон перевозчика более удобен: грузоотправителю не нужно искать вагоны где-то на рынке и заключать дополнительный договор, благодаря эффекту масштаба мы можем быстрее подать вагон под погрузку. Но мы действуем абсолютно в тех рамках, которые определены сложившимся рынком. Другой вопрос, что мы создали такой рынок, с которым еще не все грузоотправители научились работать. Операторам следует понимать, что их бизнес существует не сам по себе, они предоставляют услугу грузоотправителю. И если бы грузоотправители не подняли в прошлом году такой шум, завалив своими жалобами правительство, то мы бы не стали прибегать к этой мере.

Кстати сказать, в Америке, которую многие любят ставить в пример, вагоны предоставляются в аренду именно перевозчику, а грузоотправителю вагон не нужен. Или другой, более понятный пример — газовые баллоны. Покупатель приобретает газ в баллоне и сдает его обратно в обмен на очередной баллон с газом. Баллон — это оборотная тара, покупателю газа абсолютно все равно, чей это баллон. Так вот я как специалист-железнодорожник могу однозначно сказать: если мы будем управлять тарой как грузным потоком, нужно увеличить протяженность российских железных дорог в три раза. Для этого нужно в два раза больше маневровых локомотивов, сортировочных мощностей и всего остального. А нужно это все сейчас экономиче и ради чего?

BG: То есть вы предлагаете свернуть реформу и вернуть все вагоны перевозчику?

С.Б.: Ничего такого мы не предлагаем. Скажите, разве запрещено перевозчику арендовать вагоны? Таких запретов нет ни в одном нормативном документе. Мы арендовали вагоны у нашей дочерней компании по вполне рыночной ставке — 1003 рубля в сутки. Уверю вас, большинство операторов сегодня вполне были бы довольны такой доходностью вагона. Причем мы действуем по постановлению правительства, которое утверждает нам цены и налагает на нас обязательства по вывозу груза. При этом у нас есть ограничения по оплате полной стоимости порожнего пробега: мы можем предъявить грузоотправителю только 60% порожнего пробега, а не 100%, как это могут сделать операторы. И если мы не уложились в этот норматив, мы записываем себе убыток. За девять месяцев мы подсчитали убытков от работы парка ВСП на 3 млрд. рублей. То есть мы поначалу платили за вагон даже больше, чем на нем зарабатывали, если не учитывать остальной доход от перевозки.

BG: Зачем в таком случае вообще такая система была создана?

ВАЛЕРИЙ РЕШЕТНИКОВ: Первоначальная модель рынка предполагала концентрацию парка у трех-четырех



**СТАРШИЙ ВИЦЕ-ПРЕЗИДЕНТ
ПО КОРПОРАТИВНОМУ УПРАВЛЕНИЮ И СТРАТЕГИЧЕСКОМУ
РАЗВИТИЮ ОАО «РЖД» ВАЛЕРИЙ РЕШЕТНИКОВ**

крупных операторов, которые были бы в состоянии обеспечивать вагонными ресурсами множество повагонных отправок. Они должны были распределяться по сети, чтобы эти отправки было экономически выгодно забирать. Но этой концентрации, к сожалению, так и не произошло, хотя у ОАО РЖД вагонов практически уже не осталось. При этом по публичному договору мы остаемся обязаны принять весь предъявленный груз к перевозке. И когда десятки и сотни грузоотправителей стали жаловаться на результаты реформы и требовать у нас принять груз, у нас не было другого выхода, нежели предложить правительству данную меру. Мы привлекли у своей дочерней компании вагоны и взяли на себя обязательство перевозить недорогой и тяжелый с точки зрения доставки груз. И эта задача сегодня полностью выполнена парком ВСП.

Да, мы слышим, что операторское сообщество возмущается, дескать, мы понижаем рыночные ставки. Но зато сейчас они готовы свои предложения по поводу того, как они будут самостоятельно решать вопрос повагонных отправок, фактически заменив эту нашу деятельность. В ближайшие месяцы они обещают представить эти инициативы — посмотрим.

BG: Между тем скорость передвижения вагонов по сети продолжает снижаться, несмотря на работу парка ВСП. Почему не помогла эта мера?

В.Р.: А эта цель перед парком ВСП и не ставилась. Я хочу обратить внимание: сейчас больше миллиона вагонов на сети, и это слишком много. Дополнительно мотивировать движение должна унификация порожнего пробега полувагонов, которая вступила в действие с 1 ноября. Штраф за непроизводительный простой на магистральных путях, предложения о введении которого мы сейчас внесли, также должен ускорить оборот частных вагонов. Постепенно эти меры упорядочат движение на железной дороге. Но главное, без чего ситуацию не разрешить радикально, — это без принятия на законодательном уровне перечня прав и обязанностей операторов как участников перевозочного процесса. Пока мы об этом не можем договориться с операторами.

BG: Почему?

С.Б.: Если мы говорим, что оператор — это участник перевозочного процесса, то он должен соблюдать технологию этого процесса. Но если он хочет ехать поперек движения, этого допускать нельзя.

BG: Простите, но операторы не меньше монополии заинтересованы в том, чтобы движение по сети ускорялось, все они профессионалы-железнодорожники и вряд ли будут ехать «поперек»...



**ВИЦЕ-ПРЕЗИДЕНТ
ПО КОММЕРЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ
ОАО «РЖД» САЛМАН БАБАЕВ**

С.Б.: Дело в том, что у операторов всегда на первом месте свой интерес: каждый из них заботится об окупаемости своего вагона, старается перевезти больше груза. А у нас есть технология перевозки, «правила дорожного движения», если хотите. Например, оператор меня просит прогнать порожний вагон с Кузбасса в Красноярск, там он, видите ли, договорился о погрузке. Но я-то знаю, что и на Востоке для этого вагонов достаточно, которые могут туда спокойно доехать, тогда как у меня из Кузбасса груженный поток не проходит! Такого быть не должно, из-за этого и происходит снижение скорости доставки груза по всей сети.

В.Р.: Если бы у нас инфраструктура была избыточной, то даже с нынешним количеством вагонов мы бы справились. Больше того, если бы весь парк вагонов был в управлении у ОАО РЖД, то все имеющиеся в стране грузы мы смогли бы легко перевезти парком в 800 тыс. вагонов. Но государством было принято решение возложить затраты на обновление вагонного парка на частный бизнес, и поэтому мы имеем сегодня такой специфический рынок.

BG: Реформа же не прошла до конца, операторы должны были превратиться в перевозчиков с собственными локомотивами...

В.Р.: Мы убеждены, что дальнейшее дробление железнодорожного транспорта крайне опасно для экономики России. Мы уже отдали все, что могли, последними мы вывели в рынок ремонтные мощности. И на этом, по нашему мнению, стоит уже остановиться, чтобы не допустить катастрофических последствий для грузоотправителей.

BG: То есть вы отказываетесь даже от экспериментов с «локальными перевозчиками»?

В.Р.: Нет, не отказываемся и готовы попробовать, но заранее убеждены в результатах таких экспериментов. Консультанты из AT Kearney нам рассчитали, что частные перевозчики заберут на себя самые доходные перевозки на отдельных маршрутах, которые для этого наиболее удобны, оставив нам все остальное. Таким образом, из наших доходов будет изъята существенная сумма, компенсировать которую сможет только государство за счет субсидий и дотаций. Но при этом важно понимать, что эта государственная субсидия де-факто просто переключает в прибыль на капитал частных операторов.

И второй вопрос: в чем здесь интерес для грузоотправителя? Операторы будут заинтересованы ускорить окупаемость локомотива, что возможно сделать за счет повышения тарифа. Для грузоотправителя цена на перевозку точно не снизится, а скорее всего, наоборот, возрастет. Поэтому мы готовы провести эксперименты и по-

смотреть, как будет работать конкуренция «за маршрут»: частный бизнес сможет получить в управление некоторый участок сети и будет обязан обеспечить на нем перевозочную работу полностью, без изъятий по принципу доходности перевозки.

BG: Но ведь это будут локальные монополии, устроенные по аналогу с ОАО РЖД, тогда как реформа ставила своей целью создание свободного рынка перевозчиков.

В.Р.: Рынок не самоцель. Реформа была призвана увеличить эффективность транспортной системы. Но если вы сравните мировые аналоги, где объемы перевозок и грузонапряженность сопоставимы с нашими, вы увидите, что мы как монополия гораздо более эффективны, нежели другие квазирынковые системы. Более того, например, во Франции сегодня приняли решение о слиянии владельца инфраструктуры и перевозчика, поскольку работа вертикально интегрированной компании значительно эффективнее. Это, как вы понимаете, несколько не сходится с антимонопольными требованиями Евросоюза, которые де-факто игнорируются и в Германии, и в некоторых других странах. Там же, где эти директивы действуют, мы наблюдаем большие взаимные долги участников перевозочного процесса и банкротства участников рынка. При этом важно понимать, что западноевропейские страны устроили у себя конкуренцию за счет госбюджета: объемы субсидий на инфраструктуру в десятки раз превышают ценовой эффект от конкуренции на рынке. Наш бюджет этого себе позволить не может, поэтому с большой уверенностью можно сказать, что за такую реформу будет платить грузоотправитель, в интересах которого это, мягко говоря, не вписывается.

BG: Тем не менее практика оперирования собственными поездными формированиями уже давно существует на российской железной дороге, и сегодня даже появляются новые игроки на этом рынке. Почему бы не развивать эту практику системно?

В.Р.: Да, иногда мы берем локомотивы у операторов в операционную аренду, когда в пиковые моменты перевозок на каких-то участках их не хватает. Но мы соглашаемся на это только в том случае, когда нас устраивает цена. Понятно, что далеко не все операторы имеют возможность привлекать долгосрочные и дешевые кредиты под закупку локомотивов, чтобы обеспечивать такие условия. Но и в этом случае операторы готовы ставить свои тепловозы только на наиболее доходные маршруты, прежде всего для перевозки нефтеналивных грузов. В общесетевом масштабе эта система работать не сможет.

С.Б.: На мой взгляд, конкуренция между перевозчиками на одной инфраструктуре возможна только на параллельных ходах, когда в одно и то же место можно проехать разными путями, но пока этого нет. Кроме того, формированием поездов занимается оператор инфраструктуры, который и будет в конечном итоге определять порядок пропуска поездов разных перевозчиков. Все равно кто-то поедет раньше, кто-то позже, а кто-то вообще не сможет проехать из-за ограниченной пропускной способности. И что изменится? Как они будут конкурировать между собой?

BG: А где монополия возьмет средства на обновление стареющего локомотивного парка? Операторы утверждают, что сегодня это одна из ключевых проблем организации движения на железной дороге.

В.Р.: Сейчас мы договорились с правительством о финансировании закупок на уровне 700 локомотивов в год. Реальная потребность выше: где-то около 1000, но выбранный темп закупок уже позволит переломить текущую тенденцию.

Беседовал АЛЕКСЕЙ ЕКИМОВСКИЙ

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 политике операторов задавал регулируемый государством Прейскурант, который умело совмещал в себе противоречащие друг другу установки: дать ОАО РЖД возможность заработать на обновление 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 грузовладельца, 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 грузовладельцев 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 грузовладельцы 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, забывали 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, вытащили из небытия отраслевой реформы: он не только закрыл потребности наиболее слабо защищенных и шумных грузовладельцев 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 перебежки, 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 грузовладельца, 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 ГРУЗООТПРАВИТЕЛЕЙ НЕ МОГУТ ОБОЙТИСЬ БЕЗ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ, ХОТЯ ИХ УСТРАИВАЕТ ДАЛЕКО НЕ ВСЕ



РОМАН КРОВИШИН



На ставки по большому счету повлияло два фактора. Первый заключается в том, что парк ВСП стал для грузовладельцев и операторов своего рода ценовым индикатором, как был в свое время инвентарный. Сам по себе ВСП составлял четверть от имеющихся на сети полувагонов, но и такого объема хватало для того, чтобы оказать влияние на частников. Это влияние было усилено вторым интересным моментом — профицитом вагонов. В настоящее время общее количество единиц подвижного состава уже достигает 1,1 млн, что, по мнению ряда экспертов, является пределом возможного: больше уже просто не проедет, и сеть может превратиться в одну глобальную пробку.

Когда был дефицит, операторы активно заключали сделки на приобретение вагонов даже по высоким ценам. От них не отставали и предприятия, для многих из которых это вообще был единственный способ обеспечить гарантированный вывод продукции и не сорвать контрактные обязательства. И вот теперь, когда благодаря ВСП потребность в подвижном составе уменьшилась, а он, наоборот, достиг рекордных в истории железных дорог показателей, и получился профицит, который потянул ставки вниз. «Наша компания получает груз в парке ВСП. Далее часть привлеченных вагонов используется под погрузку готовой продукции в основном для перевозки сыпучих грузов, поскольку в этом сегменте парк ВСП может составить конкуренцию парку операторов. ОАО РЖД заинтересовано в использовании вагонов ВСП грузоотправителями и предлагает использовать такой парк достаточно настойчиво», — рассказывает начальник управления транспорта ОАО «Магнитогорский металлургический комбинат» Михаил Щербинин.

По подсчетам РЖД, с 2007 года динамика роста парка превышает темпы роста грузооборота в три с половиной раза. Если же взять отдельно парк полувагонов, то превышение будет уже в шесть раз. Каждый месяц компании приобретают свыше 7 тыс. новых вагонов, а списывается около 200. Таким образом, к концу 2012 года парк достигнет 1 млн 150 тыс. единиц, а в 2013-м будет зафиксирован на уровне 1 млн 220 тыс. При этом оптимально для обеспечения всего перевозочного процесса надо только 900 тыс. вагонов, то есть профицит сейчас превышает 240 тыс. единиц.

Однако не лучше оказалось положение и у ОАО РЖД. Несмотря на то что размер арендной платы, по которой привлекался ВСП, был рассчитан с участием специалистов самой монополии, компания по итогам года зафиксировала благодаря грузовым перевозкам убыток в несколько миллиардов рублей. Все дело в том, что гладко было на бумаге, да забыли про то, что дешевый парк, работающий на публичной основе, будет востребован, разумеется, в первую очередь теми грузовладельцами, которые мало интересны частникам. А это, как правило, такие производители, которые либо производят малодоходную продукцию, например круглый лес, либо находятся в местах, куда оператору с точки зрения минимизации порожнего пробега ехать невыгодно. Они-то и воспользовались доступным

подвижным составом: ОАО РЖД не имело права отказать им в перевозке, ссылаясь только на отсутствие для себя коммерческой выгоды.

В результате вышло так, что порожний пробег по парку ВСП оказался больше запланированного, а доходы, соответственно, меньше. Источники рассказывают, что на совещаниях в ОАО РЖД президент компании Владимир Якунин неоднократно требовал от подчиненных усилить работу с ВСП и добиться такого объема суточной погрузки, который сделал бы его функционирование безубыточным. Однако пока достичь этого не удалось: по итогам первого полугодия потери составили 3,6 млрд рублей. Осенью ФСТ приняла решение о том, что ОАО РЖД может в рамках определенного коридора менять тарифы ежемесячно, то есть более гибко реагировать на рыночную конъюнктуру, поэтому, скорее всего, общая сумма убытка будет несколько ниже.

Интересно отметить, что летом наблюдались случаи, скажем так, излишне ретивого исполнения поручения президента РЖД активизировать работу по загрузке ВСП низшим руководящим звеном компании. Грузовладельцы в неофициальных беседах рассказывали, что отдельные начальники станции, уже согласовав погрузку в вагоны того или иного оператора, присылали парк ВСП. Беседы и разбирательства ни к чему не приводили, и предприятие, не желая ссориться с представителями монополии, соглашалось работать с вагонами перевозчика.

Господин Киндер отмечает, что процент вагонов, не пригодных для коммерческого использования, в парке ВСП выше, чем у частных, что объясняет его относительно слабую востребованность, несмотря на явное ценовое преимущество. Кроме того, как приводят грузовладельцы, по вагонам ВСП в системе ЭТРАН почему-то нет информации об их дислокации. Между тем осенью 2012 года снова резко обострилась проблема доставки грузов точно в срок, все чаще речь идет о случаях, когда подвижной состав с грузом буквально зависает где-то на просторах страны и найти его не представляется возможным. В таких ситуациях информация о местонахождении груза крайне важна, а ее просто нет. В то же время она имеется у частных операторов, аренда вагонов которых, конечно, несколько дороже, но зато сам подвижной состав качественнее. А наличие сведений о локации позволяет существенно облегчить жизнь транспортного отдела предприятия и оптимально выстроить логистику вместо того, чтобы гадать, понадобится ли арендовать дополнительное судно для вывоза продукции из порта или вагоны ВСП все же успеют к тому, которое было зафрахтовано изначально.

В ЛУЧШИХ ТРАДИЦИЯХ ГОСПЛАНА

Другое важное событие года для грузовладельцев — введение ОАО РЖД Единого сетевого технологического процесса (ЕСТП) и его главного «хита» в виде календарного планирования. ЕСТП, окончательная редакция которого должна быть утверждена в декабре, представляет собой

как бы подробную инструкцию, прописывающую порядок взаимодействия грузовладельцев, операторов и ОАО РЖД. У него четыре главных принципа: четкая регламентация технологических функций участников рынка грузовых перевозок, месячное планирование погрузки и перевозки порожних вагонов, организация порожних вагонопотоков на основе корреспонденций операторов и технологически рациональное размещение порожних вагонов на инфраструктуре общего пользования.

Цель ЕСТП заключается в том, чтобы максимально точно и максимально заранее спланировать объемы погрузки и направления перевозок, от несколько хаотичного процесса перейти к работе буквально по часам и тоннам. Одним из ключевых элементов нового механизма является календарное планирование, введенное в практику уже в июне. Модель взаимодействия грузовладельца и ОАО РЖД очень проста. Вместо ежедневного приема заявок на перевозку компания настаивает на том, чтобы в начале месяца грузоотправители четко расписывали свои планы по погрузке, включая даты, объемы и направления перевозок. При этом говорится о том, что подаваемые заявки должны совпадать с фактическими не менее чем на 90%, отклонения от плана по дорогам назначения не должны превышать 5%. Сегодня реальная погрузка только наполовину соответствует той, которую клиенты заявляют в начале месяца.

Достижение указанных параметров позволит РЖД до 70% трафика отправлять по твердому расписанию. Грузовладельцы, в свою очередь, высказывают, мягко говоря, скепсис в отношении жизнеспособности данной схемы, которая, по их словам, идет вразрез с современными методами хозяйствования. «Я понятия не имею, какой заказ поступит мне через два-три дня, не говоря уже о месяце! — говорит представитель одного предприятия. — Планировать на несколько-то дней вперед сегодня невозможно, а на более длительные периоды и подавно».

Вице-президент по логистике ОАО «Новолипецкий металлургический комбинат» Александр Сапронов на одном из совещаний, посвященных календарному планированию, пояснил подробно следующую ситуацию. Комбинат изготавливает продукцию разного сорта, сроки производства того или иного вида варьируются, равно как и направления отгрузки: одному клиенту нужен один тип проката, второму — другой и так далее. В связи с этим отправлять равномерные партии груза ежедневно в принципе не представляется возможным. Кроме того, сегодняшняя экономика весьма подвижна, спрос и направления перевозок нестабильны, постоянно находятся в динамике. Календарное планирование должно учитывать специфику работы промышленности, уверен господин Сапронов. Такого же мнения, разве что с небольшими вариациями, придерживаются все опрошенные грузовладельцы.

Подводя общий итог событиям уходящего года, а именно возрождению инвентарного парка в виде ВСП и введению календарного планирования, их можно охарак-

теризовать лозунгом «обратно в СССР», во времена которого государство в лице МПС заботилось обо всех грузоотправителях, но зато определяло, кому что производить и перевозить, сколько и когда.

Пользователи железнодорожного транспорта, в том числе крупные, радуясь работе ВСП, все же стараются искать альтернативные способы доставки. «К нам постоянно обращаются разные предприятия с просьбой оценить варианты перевозки с использованием автомобильного или речного видов транспорта, — говорит руководитель проекта Answer-Logistic Андрей Ковалев. — Автомобильный привлекает гибкостью планирования, понятными сроками доставки и иногда тарифами. К слову, хочу развеять миф, что автодоставка намного дешевле железных дорог. Все зависит от груза и направления, и сегодня это благодаря парку ВСП не всегда так. Но вот что касается клиентоориентированности и сервиса, то здесь автомобиль, конечно, выигрывает. У речников преимущества заключаются в низких по сравнению с железнодорожниками тарифах и ясных сроках. Однако навигация длится обычно шесть-семь месяцев, да и речной порт есть поблизости не у каждого крупного предприятия».

В целом тенденция очевидна, говорит господин Ковалев: если грузовладелец может не использовать железные дороги, он старается их не использовать. Многие работают с ними разве что по сложившейся привычке или потому, что технология производственного процесса так сформирована. Например, как говорит генеральный директор ЗАО «Вятка Торф» Сергей Береснев, у автоперевозчиков для перевозки продукции его компании нет инфраструктуры в виде площадок, зато имеются ограничения по весу автопоезда на дорогах общего пользования, так что стальные магистрали — единственный вариант.

В то же время, по словам господина Щербинина, значительным событием для ОАО ММК можно считать закрепление результатов работы по переводу части объемов на схемы доставки грузов с использованием речных перевозок, начатой в 2011 году. «Надеюсь, что такие перевозки будут постоянными. Кроме этого мы освоили технологию автоперевозок. Знаю, что наши конкуренты давно работают с использованием автотранспорта, для нас этот вопрос был неактуален. Однако в начале 2012 года рост железнодорожных тарифов заставил нас искать альтернативные пути доставки товара», — сообщил он.

В будущем году отрасль снова переживет ряд кульбитов, в этом можно не сомневаться. Парк ВСП останется, правда, скорее всего, в несколько усеченном виде, унификация тарифа на порожний пробег даст первые результаты. А Министерство транспорта наверняка доработает приказ №258, который явно нуждается в обновлении с учетом практики его применения. Главный вопрос остается открытым: продолжит ли отрасль движение по направлению к советским методам хозяйствования или же вернется на рельсы рыночной экономики? ■

СТАВКИ СЛЕДУЮТ ЗА РЫНКОМ

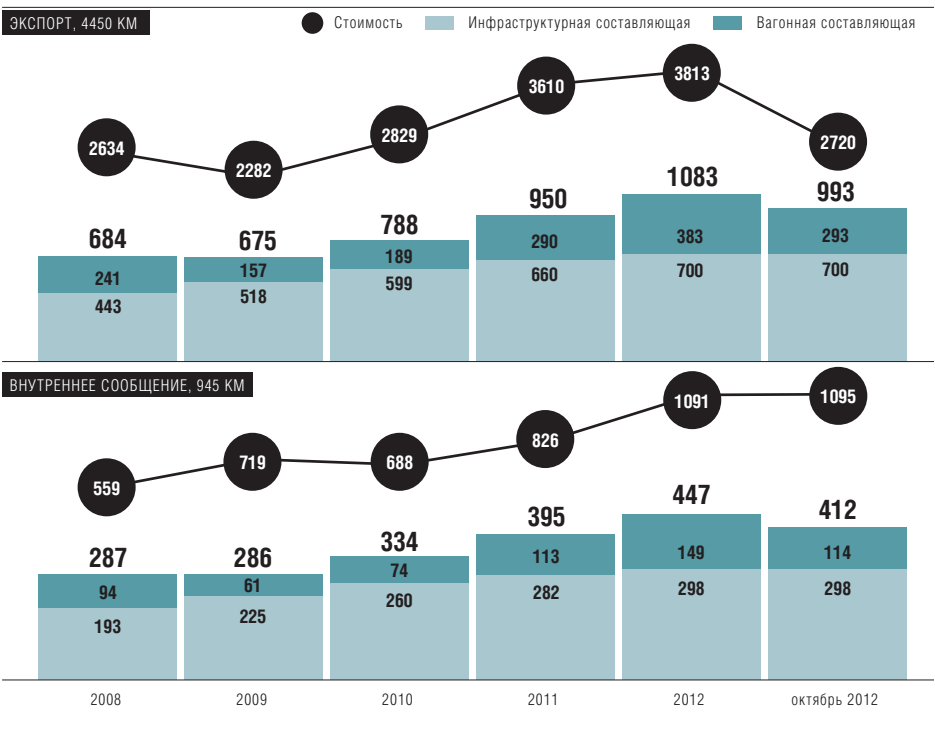
Находясь в тесной связке с грузоотправителем, операторы вынуждены внимательно следить за конъюнктурой на товарных рынках, что им помогает ориентироваться не только при установлении цены на свои услуги, но и для понимания своей роли в процессе железнодорожных перевозок. Информационно-аналитический центр НП «Совет участников рынка услуг операторов железнодорожного подвижного состава» ежемесячно готовит целый набор индексов, которые показывают уровень транспортной составляющей в цене перевозимых грузов, учитывая действующие железнодорожные тарифы и операторские ставки.

На графике видно, что мировые цены, например, на энергетический уголь в течение последних лет значительно колеблются, причем эта динамика определяется глобальными экономическими факторами, а не российской спецификой. «При перевозках угля на экспорт средний уровень транспортной составляющей невысок, сейчас, даже когда мировые цены на уголь упали, она составляет всего 36%, что говорит о приемлемом уровне рентабельности грузовладельцев, которые экспортируют уголь на внешние рынки», — отмечает один из авторов «Транспортного индикатора», эксперт информационно-аналитического центра НП Александр Метелкин. В перевозках угля во внутрироссийском сообщении наблюдается аналогичная картина с той только разницей, что цены на уголь изменяются иначе. И несмотря на то что цены на уголь внутри России не снижаются, операторская ставка за предоставление вагона упала из-за переизбытка парка на сети.

В перевозках других грузов также заметно, что вагонная составляющая в тарифе подчиняется законам рынка. «Операторы устанавливают свои цены исходя из запланированной окупаемости вагона, стоимости денег на рынке и уровня лизинговых ставок, цен на новые вагоны и многих других факторов», — отмечает другой эксперт информационно-аналитического центра НП, Сергей Авсейков. Он также обращает внимание на то, что при перевозках того же угля на экспорт плата за предоставление полувагона с 2008 года к сегодняшнему дню выросла лишь на 20%, тогда как инфраструктурная — на 60%. «Сегодня в условиях профицита вагонов операторы снижают свои ставки, то есть они готовы недополучить часть доходов сегодня, чтобы иметь возможность нарастить их в будущем, когда грузов станет больше и цена на их услуги вырастет», — добавляет он. В этой связи становится очевидным, что для эффективной работы рынка инфраструктурная составляющая также должна подчиняться общим законам рынка. Но сегодняшняя тарифная система пока к этому не способна, поскольку в этой сфере до сих пор сохраняется перекрестное субсидирование перевозок одних грузов за счет других.

УРОВЕНЬ ТРАНСПОРТНОЙ СОСТАВЛЯЮЩЕЙ В СТОИМОСТИ УГЛЯ (РУБ.)

ИСТОЧНИК: АНАЛИТИЧЕСКИЙ ЦЕНТР НП «СОВЕТ УЧАСТНИКОВ РЫНКА УСЛУГ ОПЕРАТОРОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА».



«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 ВГ 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.

BG: 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.

BG: 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.

BG: 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 необходимо получить статистику и сравнить, как ездили порожние вагоны раньше и как стали ездить в новых условиях. В ближайшие три месяца операторы внесут коррективы в логистику своих перевозок, что может от-

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

BG: 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 ровной, и не прогнозируем такого дисбаланса, как в полувагонах.

BG: 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 короткие плечи. 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



«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.

BG: 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.

BG: 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.

BG: 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.

BG: 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.— **BG**) 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.



BG: 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.

BG: 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.

BG: 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.

BG: 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.

BG: 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 туликовых 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 ПОЯТНОГО МЕХАНИЗМА ВОЗВРАТА ИНВЕСТИЦИЙ НЕТ



ШЕСТНАДЦАТИЛЕТНИЙ МАШИНИСТ

ДЕТСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ ВПЕРВЫЕ ПОЯВИЛИСЬ В НАШЕЙ СТРАНЕ, НО ПОСЛЕ ПЕРЕСТРОЙКИ КОЛИЧЕСТВО ИХ СИЛЬНО СОКРАТИЛОСЬ. СЕГОДНЯ ЖЕ МОЖНО ГОВОРИТЬ ОБ ИХ ВОЗРОЖДЕНИИ.

АНТОН ХЛЫНИН

«В 1958 году в возрасте 17 лет я стал первым машинистом тепловоза ТУ2–167», — с гордостью рассказывает заместитель начальника Западно-Сибирской железной дороги Александр Фомичев о своем детстве, большая часть которого прошла под Ленинградом, на станции Озерная, на Малой Октябрьской детской железной дороге. — Строго говоря, официальным первым машинистом на ТУ2–167 был Слава Гузик, мой одноклассник и наш начальник службы тяги, а потом уже я. Но как мы боролись за эту честь! Ведь это была самая передовая техника: в то время даже на большой Октябрьской дороге было всего несколько пассажирских тепловозов ТЭ7, пришедших на смену паровозам».

Воспоминания людей, которые работали на детских железных дорогах, всегда полны гордости. «Денег на ДЖД за работу не платили, да и дело это было абсолютно добровольное. Подобно друзьям Тома Сойера, ребята готовы были и приплатить за право «покрасить этот забор», — объясняет Александр Гурбич, «выпускник» Ужгородской ЖД. Но трудились там между тем не по-детски. Обучение длилось четыре года — начиная с шестого-седьмого класса и до конца школы. На первый год дети становились стрелочниками, проводниками, ревизорами, экскурсоводами (экскурсии устраивались в поездке во время движения), путевыми обходчиками, дикторами, дежурными по переезду, дежурными по перрону. На второй год школьник уже мог стать начальником поезда, начальником станции, ПВМ (поездным механиком), ДСД (главным кондуктором), бригадиром путевых обходчиков. На третий год — ДНЦ (диспетчером), помощником машиниста, ДСП (дежурным по станции). И только на четвертый год — машинистом. «Заветной мечтой мальчишек было стать машинистом, — вспоминает Игорь Копайсов из Санкт-Петербурга. — Паровозная бригада первой смены приходила задолго до отправления первого поезда. Пока кочегар с помощником машиниста надраивали каждый свою сторону паровоза, машинист, вооруженный гаечными ключами и масленкой, смазывал подвижные соединения шатунов и буксы. Как правило, все это происходило на глазах стайки пацанов помладше, с восхищением глядящих на процесс...»

Обширная сеть детских железных дорог, существовавшая со времен Советского Союза, сегодня несколько поредела, но тем не менее существует. Таких дорог в нашей стране сейчас 25. Этим летом в Кратово отмечала свой юбилей — 75 лет — Московская детская железная дорога.

С БЛАГОСЛОВЕНИЯ КАГАНОВИЧА Детские железные дороги (ДЖД) — отечественное изобретение. В годы первых пятилеток, когда промышленность бурно развивалась и объемы железнодорожных перевозок росли, железной дороге понадобилось много квалифицированных кадров. Появилась мысль: а что, если начинать массовое воспитание таких кадров прямо с детского возраста? Нигде

в мире подобного еще не было. Летом 1935 года в столице советской Грузии тогдашнем Тифлисе открылась первая в мире дорога, обслуживаемая юными железнодорожниками. Идея создания дороги принадлежала студентам местного железнодорожного вуза. Строительство велось комсомольско-молодежными бригадами на совершенно бесплатной основе по выходным дням. Но очень скоро к работам подключились и дети. Кроме того, задолго до открытия дороги начались занятия по теоретической подготовке будущих железнодорожников. Именно дети и открыли движение 24 июня 1935 года: первый поезд по новой дороге повел десятилетний машинист Виктор Сокольский.

Это начинание активно поддержал «железный сталинский нарком» Лазарь Каганович. По его личному указанию строительство детских железных дорог в стране приобрело массовый характер. Во второй половине 1930-х годов по всей стране открылось уже более десятка ДЖД: в Красноярске, Гомеле, Днепрпетровске, Ереване и других городах. Каждая из них имела какую-нибудь специфику — например, дорога в Красноярске всегда эксплуатировала только самодельный подвижной состав и имела самую узкую колею из всех детских железных дорог. Тогда же начала свое существование уже упомянутая нами ДЖД в Кратово, впоследствии получившая название Малой Московской.

Детские железные дороги строились узкоколейными, как правило, с колеи 750 мм. Это стандартная колея отечественных промышленных узкоколейных дорог. Выбор, сделанный еще при строительстве Тбилисской ДЖД, очевиден: узкоколейная дорога проще и дешевле и в постройке, и в обслуживании. Грузопотоков на ДЖД не планировалось, а вот с локомотивами и вагонами на такую колею проблем не было. Впрочем, на ряде ДЖД практиковалась постройка самодельных локомотивов — тогда, в 1930-е годы, это были паровозы. Воспитанники дорог принимали в проектировании и постройке этих локомотивов живейшее участие. Таким образом, подготовка кадров на ДЖД шла не только в эксплуатационном, но и в инженерно-конструкторском плане.

Детские железные дороги открывались как подразделения в составе вышестоящих организаций — настоящих, взрослых железных дорог, поэтому и получали наименование в соответствии с дорогой подчинения, но с добавлением слова «малая»: Малая Закавказская, Малая Северная дорога и т. д.

До войны в стране появилось уже 14 ДЖД. Среди прочего был разработан грандиозный проект строительства детской железной дороги в Москве — она должна была стать «столичной» по всем параметрам. Дорогу планировалось проложить в Измайловском парке, а ее протяженность должна была составить почти 20 км. Чтобы обучать юных воспитанников работе на всех видах тяги, на дороге планировалось построить два участка: один — на электротяге, а другой — на распространенной в те годы паровозной тяге.

Для обучения будущих работников службы сигнализации планировались и две системы безопасности, которые должны были работать через день: желловая блокировка и новейшая на тот момент автоблокировка. Проектирование паровозов для дороги было поручено Коломенскому заводу, электровозов — заводу «Динамо». Проекты станционных зданий не уступали по красоте станциям Московского метрополитена, для пассажиров были предусмотрены буфеты и радиовещательные узлы с патефонами. Строительство дороги еще не началось, а учебные классы и мастерские уже были организованы — на базе существующих предприятий железных дорог в Москве. Например, подготовка юных машинистов велась на настоящих поездах, ходивших с Савеловского вокзала. Окончательный проект Московской детской дороги был утвержден 20 июня 1941 года... и, к сожалению, не был реализован: началась война. Детская железная дорога в Москве так и не появилась — «столичной» стала ближайшая к Москве дорога в Кратово.

После войны потребность в кадрах для железных дорог выросла многократно: сказывались военные потери. Настал настоящий звездный час детских железных дорог. За послевоенное десятилетие число их выросло на два десятка. Усложнялась техническое оснащение ДЖД, увеличивалась их протяженность — так, открывшаяся Малая Октябрьская дорога в Ленинграде имела длину свыше 8 км, тогда как прочие ДЖД, как правило, не превышали 2 км. Открылись ДЖД в Киеве, Вильнюсе, Баку... Каждая из них ежегодно готовила к поступлению в железнодорожные вузы и ССУЗы десятки будущих специалистов, так необходимых железным дорогам. Существовало мнение, что из бывших воспитанников ДЖД вырастают особенно опытные и высококлассные специалисты.

Все передовые технические новшества, внедряемые на взрослой железной дороге, затрагивали и ДЖД. В 1950-е годы на железных дорогах страны началась массовая реконструкция тяги. И здесь детские железные дороги не отстали: в добавление к имевшимся паровозам на многих из них появились новейшие по тому времени тепловозы ТУ2. А Малая Октябрьская дорога первой получила чешский ТУ3. Обновлялся и парк вагонов, совершенствовались устройства сигнализации, связи. На некоторых дорогах удалось увеличить протяженность путей, парк подвижного состава. На Малой Московской дороге в 1958 году движение стало круглогодичным. Успехи советских ДЖД вдохновляли наших партнеров по социалистическому лагерю. Более 30 таких дорог было создано в Венгрии, Восточной Германии, Чехословакии и Болгарии. Первой из них была детская железная дорога в Будапеште, открывшаяся в 1948 году. Надо отметить, что трасса этой дороги проектировалась с тем расчетом, чтобы жители города могли пользоваться ею как транспортом. То есть создатели дороги изначально ориентировались на ее самокупаемость. Это предопределило успех данной доро-

ги, которая за всю свою историю ни разу не укорачивалась, а только удлинялась и функционирует по сей день. На отечественных ДЖД, финансировавшихся полностью из бюджета, такого, к сожалению, не было. Только некоторые ДЖД, например в Оренбурге, Чите, Ярославле, помимо своих учебных и развлекательных функций выполняли транспортную функцию, перевоза пассажиров в загородную зону. Однако такое явление было редким. Малая Октябрьская железная дорога, которую считают «самой невезучей», за годы существования укорачивалась дважды.

СНОВА В ДЕТСТВО Это обстоятельство не могло не сказаться печально на судьбе ДЖД в постперестроечный период, когда финансирование из бюджета сократилось. Многие дороги сокращали тогда время работы, уменьшали число воспитанников. Начались проблемы с ремонтом и содержанием подвижного состава, пути, сооружений и так далее. Многие ДЖД в России, а особенно в других бывших республиках Союза, не пережили кризиса, были закрыты и разобраны, техника продана или сдана в металлолом. В особенности это касается ДЖД в Средней Азии. Закрыта и разграблена Малая Азербайджанская железная дорога. Едва «осталась в живых» самая первая в бывшем Союзе Тбилисская ДЖД, но сейчас она обслуживается взрослыми.

С образованием ОАО РЖД из бывшего МПС и началом реформ во всей структуре железных дорог изменения затронули и детские железные дороги. В их восстановление и развитие стали вкладываться средства.

В 2005 году полностью реконструирована и модернизирована Московская ДЖД, а в 2007 году — Ярославская. Тогда же, в 2007 году, открылись две новые ДЖД — в Казани и Кемерово. В Казани открытие железной дороги прошло «по-взрослому» — в присутствии первых лиц государства. Сама дорога тоже довольно серьезная: больше 4 км пути, здания двух станций выполнены в современном духе, с использованием дорогих материалов.

В 2011 году открылась новая, Малая Царскосельская дорога на окраине северной столицы. Подобно европейским детским дорогам, эта дорога стала выполнять реальные транспортные задачи: жители города Пушкина могут добраться по ней к станции метро «Купчино».

Каждая ДЖД имеет одну или несколько станций, оснащенных всем необходимым: средствами сигнализации, связи, билетными кассами, залами ожидания. Для обслуживания и ремонта локомотивов и вагонов строятся настоящие депо, только небольших размеров. Для занятий оборудуются кабинеты, классы, мастерские. Помимо чисто профессиональных навыков воспитанники ДЖД изучают и историю железных дорог, привыкают работать в коллективе. ■

В подготовке материала использовались данные с сайта www.dzd-ussr.ru



проводник вагона — лицо детской железной дороги. юных железнодорожников одевают с иголки



капитально отремонтированный и модернизированный тепловоз ту2-078 на малой московской железной дороге

BUSINESS GUIDE

Тематические приложения к газете
Коммерсантъ

ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА
ПЕРЕДОВИКИ ПРОИЗВОДСТВА
СМЕЖНИКИ
ИНВЕСТОРЫ
КОНКУРЕНТЫ
АДМИНИСТРАТИВНЫЙ РЕСУРС



СОЖТ

*Совет Операторов
Железнодорожного
Транспорта*

от интеграции к развитию