

полнительный маневровый локомотив для каждой сортировочной станции будет не вполне эффективно».

Было бы более логично, если эту операцию будет делать оператор инфраструктуры, отмечает господин Елисеев. Но ФСТ, добавляет он, пошла по правильному пути: если эту услугу теоретически может делать и перевозчик, купив или арендовав локомотив, то эту услугу мы выносим за рамки инфраструктурного тарифа, а оплачивается она будет на договорной основе. «Если эта цена будет слишком высокой, то мы наверняка подумаем о покупке дополнительного маневрового локомотива, — говорит господин Елисеев. — Но если цена будет адекватной, то это будет дополнительным заработком владельца инфраструктуры».

Однако выделение инфраструктурной составляющей в тарифе еще не позволяет рынку частной тяги реально заработать. Необходимо также наделить Минтранс и Росжелдор полномочиями по определению полигонов для экспериментов с частными локомотивами по двум моделям конкуренции — «за маршрут» и «на маршруте», разработать и утвердить в правительстве правила недискриминационного доступа к инфраструктуре, определить порядок проведения конкурса по выбору перевозчика по модели конкуренции «за маршрут», подготовить типового договора перевозчика с инфраструктурной компанией, внести соответствующие изменения в федеральные законы и ведомственные акты.

НА ПОРОГЕ ЭКСПЕРИМЕНТА Александр Елисеев вспоминает, какую бурю негодования операторов вызвали выводы аналитиков McKinsey, которые по заказу ОАО РЖД подготовили в 2009 году свой вариант целевой модели рынка перевозок. Основным тезисом стал отказ от идеи отделения инфраструктуры от перевозок, что ставило крест на частной локомотивной тяге в виде независимых перевозчиков, конкурирующих с ОАО РЖД на магистральных путях общего пользования (конкуренция «на маршруте»). Взамен была предложена модель «локальных» перевозчиков, которые на конкурсной основе можно было бы передавать в аренду небольшие участки инфраструктуры, в пределах которых им и позволялось монополично оперировать собственным подвижным составом, в том числе локомотивами. Конкуренция между операторами в этом случае реализуется «за маршрут» через механизм открытого конкурса.

Но в защиту конкуренции «на маршруте» выступил Минтранс, а правительство отложило окончательное принятие документа до того момента, как стороны найдут компромисс. В итоге разработана новая модель поручили Минэкономики, и после долгих дискуссий ОАО РЖД, Федеральной антимонопольной службы, Минтранса, ФСТ и операторов документ был утвержден в феврале 2011 года. «В нем мало что осталось от концепции McKinsey, но все причастные к разработке документа согласились, что перевозчик федерального масштаба в одночасье не появится, и было решено развивать конкуренцию как «за маршрут», так и «на маршруте», — рассказывает Александр Елисеев.

Однако в ОАО РЖД с этим не совсем согласны. «Нельзя сказать, что принятая целевая модель противоречит той, которая была разработана McKinsey. Просто модель McKinsey была более детализирована», — отмечает Рамиль Талипов, добавляя, что в первом документе было 130 страниц, тогда как в последнем — всего 29. По словам топ-менеджера, в обоих документах обоснована нецелесообразность разделения инфраструктуры и перевозок. «В «большой» модели были приведены детальные обоснования: проведен анализ международной практики, разработок ФСТ, оценка влияния на экономику и прочее. В нынешнем документе этого всего нет, но тем не менее там четко сформулирован тезис о том, что в рамках реформы должна обеспечиваться интеграция инфраструктуры и перевозочной деятельности в рамках ОАО РЖД как минимум до 2015 года», — поясняет Рамиль Талипов.



СЕЙЧАС ЧАСТНЫЕ ОПЕРАТОРЫ ИСПОЛЬЗУЮТ СОБСТВЕННЫЕ ЛОКОМОТИВЫ В ОСНОВНОМ ПРИ ПЕРЕВОЗКАХ НЕФТЯНЫХ ГРУЗОВ

Это не означает, что ОАО РЖД выступает против появления локальных перевозчиков, подчеркивает топ-менеджер, но монополия настаивает, что грузовые перевозки с использованием частной локомотивной тяги пока могут появляться только в качестве эксперимента на ограниченных, пилотных участках сети. «В модели записано, что доля таких перевозчиков в общем грузообороте не должна превышать 5–10%», — добавляет он.

Тем не менее частные операторы верят в успех экспериментов именно с конкуренцией «на маршруте». «Мне, как и другим представителям компаний, которые имеют в своем парке магистральные локомотивы и работают собственными поездными формированиями, кажется, что наиболее интересным вариантом будет конкуренция именно «на маршруте», когда из операторов поездных формирований будут постепенно вырастать перевозчики», — считает Александр Елисеев.

Возможность перевозить грузы на магистральных путях позволит операторам конкурировать с ОАО РЖД путем увеличения плеча перевозок, количества клиентов, формирования новых маршрутов, на которых эффективность перевозок будет расти в том числе и из-за того, что гонять локомотивы без вагонов будет невыгодно. «Если нам удалось успешно конкурировать с ОАО РЖД на рынке вагонов, то мы найдем возможность конкурировать и локомотивами», — поясняет господин Елисеев. — Наверняка это будет происходить не только при помощи цены, но и путем обеспечения регулярности подачи локомотивов, будем минимизировать потери при формировании составов».

Вариант получения в аренду участков инфраструктуры кажется операторам нежизнеспособным. «Такой перевозчик становится монополистом, для которого будет применяться госрегулирование тарифов внутри этого участка», — поясняет Александр Елисеев. — Кроме того, не очень понятно, какова будет процедура взаимодействия ОАО РЖД и этого перевозчика, если ему потребуется выйти на участок магистральных путей. В этом случае прежде всего снова возникает проблема тарификации: вагоны уже загружены, поезд сформирован — по какому тарифу ему платить за инфраструктуру?»

НИЗКИЙ СТАРТ «Понятно, что операторы хотят забрать самые лакомые куски, где перевозки выгодны априори», — утверждает Рамиль Талипов. — Но эксперимент

можно будет признать успешным только тогда, когда он будет проводиться на репрезентативных участках и маршрутах и будет достигаться положительный эффект как для грузоотправителей, так и для транспортной системы. Если в результате ситуация улучшится, то мы будем обеими руками за расширение и тиражирование этого эксперимента». Но если этого не произойдет, а развитие конкуренции сведется только к перераспределению перевозок от ОАО РЖД к частным перевозчикам, добавляет топ-менеджер, то монополии невыгодно отдавать эти перевозки, ведь остальные станут убыточными.

Задача выбора участков, где смогут попробовать свои силы локальные перевозчики, отнюдь не тривиальна, особенно для реализации механизма конкуренции «на маршруте». «По идее можно разработать критерии, по которым оценить, будет ли привлекательным для перевозки тот или иной участок», — предполагает Рамиль Талипов. — Эти критерии уже есть, они предложены и нами, и операторами, но показатели из них не получаются. Дело в том, что нынешняя статистическая база и методы учета существенно ограничены и формируются по общесетевой методологии и Росстат не владеет всем объемом необходимых данных. В том числе потому, что мы сейчас переходим к совершенно новым видам статистики, потребности в которых раньше просто не было. Получается, что такой показатель нужно будет рассчитывать фактически вручную, и на это уйдет слишком много сил и времени». Топ-менеджер считает, что в конечном итоге будет тяжело выбрать единый, абсолютно прозрачный и объективный показатель, с которым все согласятся.

«И мы, и операторы предлагаем различные участки сети для проведения этого эксперимента», — добавляет Рамиль Талипов. — Сейчас это пока обсуждается, но я думаю, что целесообразно выбрать часть из наших предложений, а часть — из тех, что предлагают операторы». По мнению топ-менеджера, тогда эксперимент будет показателен и станет понятным, возможно ли эту систему тиражировать на всю сеть, насколько готова отрасль к появлению конкуренции и, самое главное, чего опасается ОАО РЖД, не будут ли нарушены технологические процессы на сети.

«Обычно перевозчик стремится использовать локомотив исходя из собственной локальной логистической схемы, а не критериев оптимизации единого технологического процесса функционирования сети, поэтому требует предоставить ему конкретные нитки графика в ущерб всем остальным, то есть совершенно не печется об интересах других участников рынка», — поясняет опасения монополии Рамиль Талипов. Он добавляет, что если ОАО РЖД, бу-

дучи «интегратором инфраструктуры», пропускные способности которой ограничены, хоть частично потеряет возможность управлять движением, это может привести к разрушению всей системы организации перевозок.

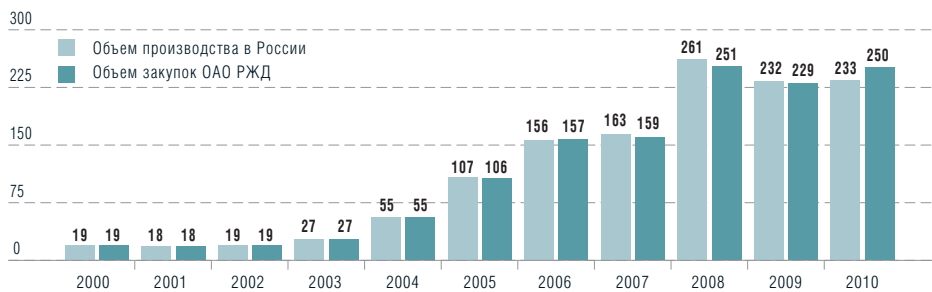
Тем временем операторы уже углубились в подсчеты своей будущей прибыли. По словам Александра Елисеева, специалисты Globaltrans анализируют около 40 конкретных маршрутов и в первом приближении уже ясно, что на большинстве из них компания сможет работать эффективно. Упреки в том, что выход на магистральные пути частных локомотивов разрушит систему управления перевозками, господин Елисеев считает необоснованным: «Отработанная технология существует, все операции очень четко систематизированы, и аппарат ОАО РЖД прекрасно знает, как управлять движением поездов. Мы не видим никаких технологических проблем для работы в этом же режиме частных локомотивов, в том числе с использованием собственных локомотивных бригад». Сейчас у Globaltrans нет в штате машинистов, но руководство компании считает, что ничто не мешает частным операторам иметь собственные локомотивные бригады, которые будут подготовлены в соответствии со всеми принятыми в ОАО РЖД стандартами.

«Для работы собственными локомотивами с полувагонами мы пока рассматриваем небольшие участки, прекрасно понимая, что выходить на общесетевые участки нужно очень осторожно: слишком велик риск нарушения общей схемы движения», — уточняет глава Globaltrans Сергей Мальцев. — Например, доставка руды с ГОКа на Магнитогорский меткомбинат. Там расстояние в 280 км, нужно 800 вагонов и 5 локомотивов — 4 рабочих и один в резерве». По мнению топ-менеджера, уже в первые несколько лет после внедрения новой схемы работы частных локомотивов их на сети могут появиться «тысячи». Кто из производителей локомотивов готов обеспечить такой спрос, господин Мальцев подробно пояснить не смог, отметив лишь возможность покупки поддержанных машин в странах СНГ и новые мощности машиностроителей на Урале и в Казахстане. «Будет спрос — будет предложение», — уверен Сергей Мальцев.

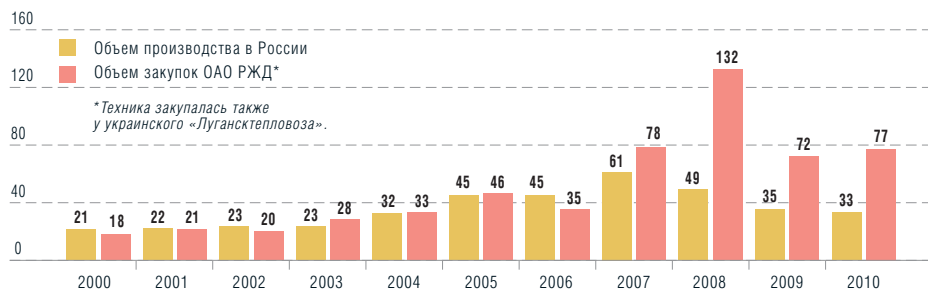
По словам топ-менеджера, план мероприятий предполагает, что все необходимые правила для работы на сети частных локомотивов должны быть приняты уже в четвертом квартале, но реально, скорее всего, на обсуждение и утверждение потребуется больше времени. Опрошенные ВГ участники отрасли считают наиболее реалистичным сроком завершения подготовки третий квартал 2012 года.

При этом не все частные операторы считают, что новую схему работы нужно вводить в отрасли как можно скорее. Например, член совета директоров «Нефтьтранссервиса» Алексей Лихтенфельд называет возможным старт частного рынка тяги в 2012 году преждевременным. «Надо сначала разобраться с вагонами», — поясняет господин Лихтенфельд. — Не стоит отпущать в конкурентный рынок еще один сегмент, в то время как в уже дерегулированном вагонном сегменте возникают явные системные сложности». Если на них наложить еще и локомотивную составляющую, поясняет он, можно вообще не разобраться, в чем проблема, особенно с учетом того, что «нормативная база отстает от реальной ситуации в отрасли года на два».

В то же время, уточняет Сергей Мальцев, есть существенный внешний фактор, который будет подстегивать процесс разработки новых правил, — это введение единого экономического пространства (ЕЭП) России, Белоруссии и Казахстана. По соглашениям трех стран с 1 января 2013 года должен быть обеспечен взаимный допуск перевозчиков на инфраструктуру стран-участниц ЕЭП. И нам необходимо защитить свой внутренний рынок, поясняет глава Globaltrans. Кроме того, добавляет он, придется проводить большую работу по внесению корректив во все международные соглашения, которые сейчас предусматривают работу в России только одного перевозчика — ОАО РЖД. ■



КАК ОАО РЖД ОБНОВЛЯЕТ ПАРК МАГИСТРАЛЬНЫХ ЭЛЕКТРОВЗОВОВ (ШТ.) ИСТОЧНИК: ОАО РЖД.



КАК ОАО РЖД ОБНОВЛЯЕТ ПАРК МАГИСТРАЛЬНЫХ ТЕПЛОВЗОВОВ (ШТ.) ИСТОЧНИК: ОАО РЖД.