

# 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 некоммерческого 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 «подмять 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.

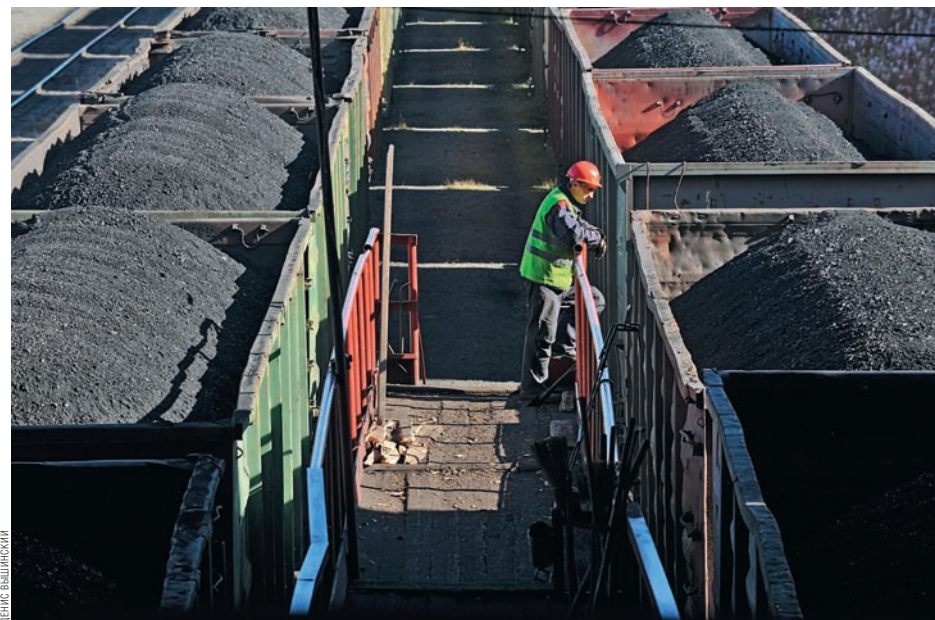
Все эти вопросы обсуждались на правительственном совещании у вице-преьера Аркадия Дворковича в середине ноября, в котором принимали участие и операторы подвижного состава. Они предложили собственную концепцию того, как обеспечить всех грузоотправителей подвижным составом без участия монополии и ее дочерних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



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

**ЧТОБЫ НА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ БОЛЬШЕ НИКОГДА НЕ БЫЛО ИНВЕНТАРНОГО ПАРКА, ОПЕРАТОРЫ БУДУТ СОЗДАВАТЬ СОБСТВЕННУЮ ЭЛЕКТРОННУЮ ПЛОЩАДКУ ПО ПРИЕМУ ЗАЯВОК У ГРУЗОТРАНСПОРТОВ**



АДМИНИСТРАТИВНЫЙ РЕСУРС