

# «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 ВВГ ОН РАССКАЗАЛ ОБ ОСНОВНЫХ ПОДХОДАХ ГОСУДАРСТВА К ДАЛЬНЕЙШЕМУ РЕФОРМИРОВАНИЮ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ И О ТОМ, КАКИХ ШАГОВ ОНО ЖДЕТ ОТ ОПЕРАТОРСКОГО СООБЩЕСТВА.

**BUSINESS 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.

**ВВГ:** 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.

**ВВГ:** 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, проигрывают те, кто покупал вагоны на максимум 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.

**ВВГ:** 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.

**ВВГ:** 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.

**ВВГ:** 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.

**ВВГ:** Еще одна головная боль частных операторов — так называемый парк ВСП. Они считают, что привлеченные монополиями 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.

**ВВГ:** 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 ценнообразования. 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 пониженные 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.

**ВВГ:** 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?

**ВВГ:** 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.

**ВВГ:** 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