



# ФОРМИРОВАНИЕ ЭФФЕКТИВНОГО РЫНКА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК

В этом году у всех, работающих в железнодорожной отрасли, – небольшой юбилей. В мае исполняется 10 лет постановлению Правительства № 384, которым была утверждена Программа структурной реформы на железнодорожном транспорте. За эти 10 лет пройден большой путь. Советское министерство МПС постепенно преобразовалось в рыночную, клиентоориентированную компанию. И, прежде всего, кардинально изменилась ситуация на рынке грузовых перевозок.

**Хусаинов ФАРИД,**

к. э. н., доцент кафедры «Экономика и логистика на транспорте»  
СамГУПС, ведущий технолог ОАО «ПГК»

Реализация Программы структурной реформы и последовательная политика, направленная на развитие конкуренции в сфере оперирования вагонами привели к бурному росту вагонного парка. В итоге за 10 лет парк вагонов российской принадлежности вырос на 25%. Вспомните: в начале 2000-х годов перед предприятиями стояла проблема вывоза продукции вследствие дефицита подвижного состава. Общий парк российских вагонов (и инвентарных, и частных) тогда насчитывал 800 тыс. единиц. По состоянию на ноябрь 2010 г. парк составил более 1 млн вагонов. С одной стороны, налицо прогресс. С другой – обострение проблем недостаточности инфраструктуры.

Погрузка в 2007 г., перед кризисом, на 27% превышала уровень погрузки 2001 г. Даже с учетом снижения, вследствие кризиса в 2008 и 2009 гг., погрузка российских железных дорог в 2010 г. на 14% превысила уровень 2001 г.

Важнейшим фактором, позволившим обеспечить вывоз продукции растущей промышленности, стало развитие операторского бизнеса, нормальное развитие конкуренции, что в свою очередь потребовало но-

Наряду с увеличением грузовой базы и ростом вагонного парка, железнодорожный транспорт все последние годы развивался с колоссальным недофинансированием, прежде всего в сфере развития инфраструктуры.

вых управленческих и организационных решений. Прежде всего, в области логистики и информационного обеспечения.

Еще раз подчеркну, что наряду с увеличением грузовой базы и ростом вагонного парка, железнодорожный транспорт все последние годы развивался с колоссальным недофинансированием, прежде всего в сфере развития инфраструктуры.

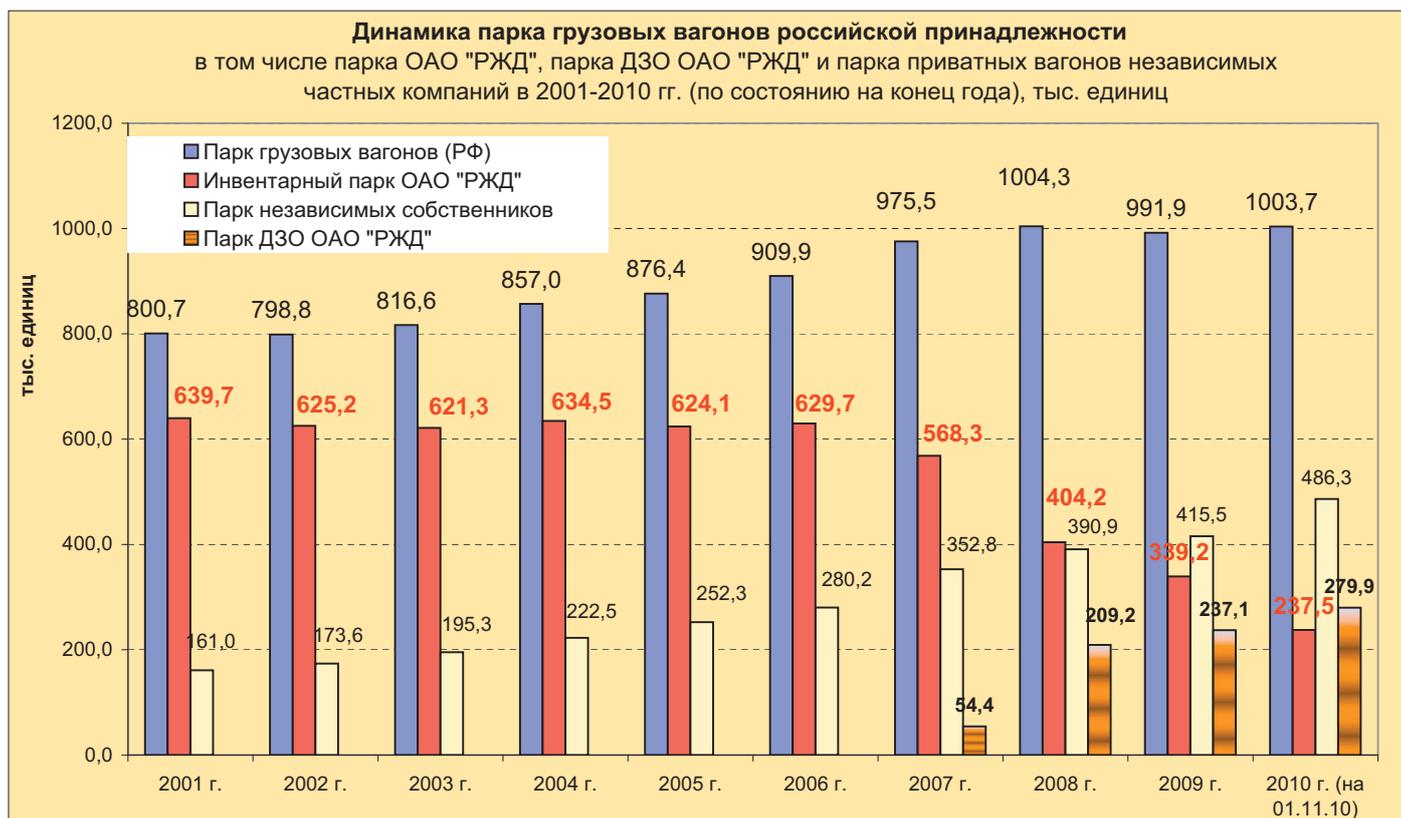
Пропускная и провозная способность инфраструктуры неуклонно сокращалась. Так, например, по данным исследований, проведенных аналитиками Института проблем естественных монополий (ИПЕМ), к 2008-2009 году произошло снижение (по сравнению с 1993 годом):

- на 18% – общего количества железнодорожных станций;
- на 9% – развернутой длины станционных путей;

- на 20% – длины приемо-отправочных путей;
- на 20% – длины сортировочных путей.

Общее количество сортировочных станций уменьшилось с более 200 в 1999 г. до 61 в 2009 г. Ряд из них закрывался из-за недостаточной рентабельности, еще в начале процесса реформ. Ряд – по техническим и технологическим причинам.

На недавнем прошедшем заседании научно-технического совета ОАО «РЖД» констатировано: на восточном полигоне российских железных дорог коэффициент использования пропускной способности составляет от 0,8 до 0,9%, иногда достигая единицы. Безопасное пороговое значение коэффициента – 0,75. Это означает, что перегон загружен на 100%, и ни одного дополнительного поезда по нему пропустить невозможно.



Источник: Годовые отчеты ОАО «РЖД» ([www.rzd.ru](http://www.rzd.ru))



Протяженность «узких мест», ограничивающих пропускную способность железных дорог, в настоящее время превышает 8,3 тыс. км, что составляет около 10% всей эксплуатационной длины путей (30%

влияло увеличение «квази-встречных» перевозок грузов, вызванных большей дифференциацией спроса на промышленную продукцию. Например, из Японии на Московскую и Октябрьскую железные дороги

это один и тот же род груза, это, тем не менее, продукция, удовлетворяющая разный спрос. Кроме того, рост груженого и порожнего рейсов имеет и объективные причины. Увеличение экспортной ориентации сырьевых отраслей российской экономики плюс отсутствие современных логистических технологий приводит к увеличению средней дальности перевозок.

Сложность проблемы еще и в том, что имеется очень ограниченный перечень инструментов, которые можно использовать для изменения ситуации в лучшую сторону. Формирование грузопотока (направления, дальность, объемы и т. д.) зависит от четырех ключевых факторов: структуры спроса на продукцию, географии спроса, размещения производства и тарифных условий перевозок.

Имеется очень ограниченный перечень инструментов, которые можно использовать для изменения ситуации в лучшую сторону. Формирование грузопотока (направления, дальность, объемы и т. д.) зависит от четырех ключевых факторов: структуры спроса на продукцию, географии спроса, размещения производства и тарифных условий перевозок.

основных направлений сети), обеспечивающих свыше 80% всей грузовой работы. Предельно возросла нагрузка на сортировочные станции, обострилась проблема нехватки локомотивов. Кроме того, на увеличение загрузки инфраструктуры по-

везут рельсы для путевого полотна под «Сапсан», а из европейской части России в восточную везут рельсы для ремонта пути на Транссибе, и там и там – рельсы, но эти перевозки не могут быть взаимозаменяемыми, т. к., несмотря на то, что формально



вия перевозок.

И если грузовладельцы, операторы, перевозчик не хотят, чтобы железнодорожная отрасль стала «узким звеном», лимитирующим элементом, сдерживающим экономическое развитие страны, то все вместе должны понять – есть две главные задачи, требующие неотложного решения.

Первая задача – на долгосрочную перспективу – создание механизмов финансирования развития инфраструктуры, не зависящих от государственных субсидий.

Вторая задача, которую необходимо решать, – повышение экономической эффективности управления парком грузовых вагонов.

Если по объективным (как финансовым, так и многим другим) причинам невозможно в краткосрочной перспективе существенно увеличить пропускную способность инфраструктуры, хотя бы в той же степени, в какой увеличился вагонный парк, остается один выход – вы-

работать новые принципы управления системой железнодорожных перевозок, учитывающие сложившуюся ситуацию. И не только выработать, но и утвердить нормативно. То есть создать «среду обитания», в которой будет равно комфортно существовать грузовладельцу, оператору и перевозчику.

В первую очередь требуется устранить тарифные диспропорции. Приняв груз к отправке, оператор решает, прежде всего, экономическую задачу: выстроить логистические схемы перевозки таким образом, чтобы обеспечить максимальный доход при минимальных издержках. Существующие тарифные диспропорции не позволяют при оптимизации экономических показателей обеспечивать максимально эффективное использование парка с эксплуатационной точки зрения.

Сегодня много говорится об унификации тарифа на порожний пробег. Но это – хотя и важный – только

первый шаг к решению проблемы.

Тарифы за порожний пробег должны компенсировать операторам потери, связанные с замедлением скорости продвижения при работе на коротких плечах, возможно, за счет увеличения тарифной нагрузки на дальних расстояниях.

Второе: необходимы инновационные технологии управления парками. Почему у перевозчика возникает больше хлопот с частными вагонами, чем с вагонами инвентарного парка? Приватный вагон следует адресно, по перевозочному документу, на указанную станцию назначения, до конкретного грузополучателя. Работа с такими вагонами требует большего объема сортировочной работы, увеличивает время формирования/расформирования состава (в ожидании «попутчиков», либо в связи с необходимостью отцепки вагона), лишает возможности оперативного перераспределения вагонопотоков.

Выход из сложившейся ситуа-

ции – разработка и внедрение балансовых методов управления вагонными парками. То есть создание комфортной среды, в которой оператор дает задание перевозчику: сколько вагонов требуется забрать в определенной зоне не просто в определенные сутки, но и в определенный временной отрезок; в какую

дировать и актуализировать усилия по переходу к зональному тарифообразованию, созданию тарифных и технологических условий организации слаженной работы через центры накопления и «распыления» вагонов, что позволит оперативно перераспределять подвижной состав в зонах погрузки.

перевозки с использованием станций накопления и станций выгрузки. Что имеется в виду и какая от этого польза? Перевозка оформляется и тарифицируется в соответствии с накладной. Вагоны из-под выгрузки, не имеющие заявки на обратную загрузку, подаются на ближайшую станцию, где есть в них потребность – за фиксированную плату (аналогично вагоны подаются на станцию накопления).

В чем преимущества подобной модели?

Зачастую операторы знают, в каком узле будет погрузка, но до определенного срока не могут подтвердить, на какой именно станции. Предлагаемая схема позволит, как операторам, так и перевозчику, сосредоточить вагоны в узле в ожидании предстоящей погрузки и при появлении заявки на одной из близлежащей станции оперативно за минимальное время обеспечить подачу подвижного состава. При этом не произойдет удорожание перевозки, возникающее при «тарифном переломе», не придется использовать громоздкий механизм переадресовки. Неравномерность предъявления заявок в целом по узлу ниже, чем по каждой станции в отдельности, соответственно, данная схема позволит существенно уменьшить неравномерность, повысить качество и скорость обеспечения заявок по сравнению с вариантом, когда вагон подсылается под заявку на конкретную станцию отправления. Снижение неравномерности – залог более эффективно использования ресурсов и экономии резервных мощностей.

Еще одно стратегическое направление – формирование на базе ресурсов ОАО «РЖД» «институтов» инфраструктуры рынка железнодорожных грузовых перевозок.

Для уменьшения нагрузки на инфраструктуру и стимулирования повышения экономической эффективности управления парком вагонов за счет большей «предсказуемости» вагонопотоков, снижения транзакционных издержек и повышения оперативности взаимодействия целесообразно учитывать инфраструктурные ограничения путем согласования операторами планируемых порожних отправок с соб-

---

## Вопрос о целесообразности территориальной дифференциации тарифов неоднократно ставился отечественными учеными-транспортниками (Крейниным А. В., Абрамовым А. П., Мазо Л. А.).

### Что дает территориальная дифференциация тарифов?

---

зону и в каком количестве требуется их подать.

При этом у перевозчика остается право определять, какой конкретно вагон в каком направлении будет передислоцирован, исходя из эксплуатационной обстановки. Система сложная. Для ее реализации требуется разработка четких механизмов взаимной финансовой и административной ответственности сторон. При данной технологии работы и оператору, и перевозчику не обойтись, прежде всего, без разработки сложных математических моделей, а также без отладки систем, позволяющих реализовать вычислительные алгоритмы и регламенты взаимодействия между всеми сторонами перевозочного процесса. Следовательно, требуется существенное изменение принципов формирования тарифной политики.

Начинать работу над этим перспективным направлением нужно было вчера. Но и сегодня еще не поздно, если все «заинтересованные» стороны придут не просто к пониманию этой потребности, но поймут: дальнейшее бездействие в этом вопросе, а также уверенность, что все пойдет по-прежнему, стоит лишь дозвониться по «нужному» телефону, либо найти хорошего «лоббиста» – путь не «в никуда», а прямая тупиковая дорога, ведущая страну к коллапсу в области железнодорожных перевозок, а значит и к коллапсу экономики в целом.

На первом этапе можно консоли-

Де-факто это означает переход от ныне действующего километрового тарифа за перевозку (его инфраструктурной составляющей) к принципиально иной системе тарификации. Возможен следующий ход: сеть российских железных дорог делится на зоны, внутри которых устанавливаются фиксированные величины тарифов. От любой станции в одной зоне до любой станции в другой тариф будет одинаковым. Географически зоны возможно привязать к крупным железнодорожным узлам. Количество зон существенно меньше, чем количество станций, что позволит быстро реализовать идею территориально-дифференцированных тарифов. Вопрос о целесообразности территориальной дифференциации тарифов неоднократно ставился отечественными учеными-транспортниками (Крейниным А.В., Абрамовым А.П., Мазо Л.А.). Что дает территориальная дифференциация тарифов? Более тонкий и предметный учет местных условий – себестоимости перевозок, возможности обратной загрузки в «порожном» направлении, оптимизации использования вагонного парка и т. д. Эта мера также улучшит возможности по автоматизации всего транспортного процесса.

Еще одна идея, являющаяся развитием предыдущей, заключается в том, что вместо принятой сегодня тарификации от станции отправления до станции назначения, мы получаем возможность организовать



ственным инфраструктурой (перевозчиком). При условии, что алгоритмы информационной системы перевозчика, реализующие указанную модель, будут публичны и утверждены регулирующими органами, на автоматизированную систему возлагаются функции по автоматическому согласованию и отклонению «заявок-шахматок» операторов.

В рамках автоматизированных систем, отработанных ОАО «РЖД» при существующем оформлении перевозочных документов, легко реализовать контроль наличия согласованной заявки на передислокацию парка, на соответствие данных накладной параметрам заявки, и – при наличии нарушений – не принять вагон к перевозке.

Кроме того, необходимо формировать и развивать рыночную инфраструктуру железнодорожного рынка в широком смысле этого слова, т. е. отлаживать и внедрять системы взаимодействия между

всеми участниками рынка.

В настоящее время ОАО «ПГК» участвует в рабочей группе, созданной в рамках холдинга «РЖД», сформированной в целях отработки механизмов реализации проекта «вагонная биржа». Цель создания «биржи» – обеспечение бесперебойного, оперативного и взаимовыгодного взаимодействия участников перевозочного процесса, начиная от заключения контракта до закрытия сделки.

О необходимости создания инфраструктуры, обеспечивающей требуемый уровень сервиса для мелких и средних грузоотправителей, говорится давно и много. Не менее важно не просто взаимодействие между операторами, но и взаимопонимание, взаимное доверие и готовность соблюдать интересы сторон. Только сумма этих факторов позволит оперативно, без ущерба для производителя, оператора, перевозчика удовлетворять потребности в транспортировке груза, вместе с

тем снижая тарифную нагрузку на грузоотправителей.

Только комплексная реализация проекта позволит решить накопившиеся за годы структурной реформы организационные, нормативно-правовые, информационно-технологические вопросы, а следовательно, даст возможность российским железным дорогам оставаться – как исторически сложилось – главным локомотивом экономики России.