

Шаг вперед, два – назад



Фарид ХУСАИНОВ,
член экспертного
совета журнала
«РСП-Эксперт», к.э.н.,
преподаватель
Российской открытой
академии транспорта
(Москва)

Мы продолжаем следить за ситуацией, которая складывается вокруг документа «Единый сетевой технологический процесс железнодорожных перевозок» (ЕСТП), который разработали специалисты ОАО «РЖД» (№06/2012 и №12/2012). Фарид Хусаинов на основе аналитических материалов формулирует свое отношение к данной проблеме.

Основной проблемой железных дорог сегодня является отставание развития инфраструктуры от темпов роста парка вагонов и объемов грузовых перевозок. Неразвивающаяся инфраструктура осложняет эксплуатационную работу железных дорог.

Одной из попыток решить эти проблемы стала разработка специалистами «РЖД» документа под названием «Единый сетевой технологический процесс железнодорожных грузовых перевозок» (ЕСТП). Необходимо положительно оценить факт, что специалисты РЖД видят эту проблему и пытаются в тех рамках, в которых им позволено, улучшить ситуацию.

Увы, усилия эти могут быть так же эффективны, как попытки «починить социализм» с помощью повышения качества планирования, которые были популярны в советской экономической науке в середине 1980-х годов и которые – а это сегодня очевидно – вели в тупик.

Справедливости ради необходимо отметить, что ряд положений ЕСТП представляется нам прогрессивными. Например, пункт, которым предусматривается, что до операторов доводится список станций (формируемый исходя из загрузки ёмкостей станций), на которых возможен отстой вагонов с указанием ставок платы за его продолжительность. Можно только приветствовать, если «РЖД» пойдёт дальше в этом направлении и сделает прозрачными, публичными и своевре-



менно актуализируемыми данные о ёмкостях инфраструктуры. Кстати, в конце ноября Европейский суд вынес решение для собственников железнодорожной инфраструктуры в Европе: теперь европейские дороги обязаны обеспечивать операторов всей информацией о движении на сети, о занятости перегонов и станций в режиме реального времени.

Вместе с тем у нас есть ряд замечаний по критериям согласования заявки, а также ряду других аспектов.

Самым главным отрицательным моментом ЕСТП является возврат к «месячному планированию», при котором заявка подаётся не в любой день месяца за оговоренное количество дней до перевозки (как сейчас), а единовременно на весь месяц (с разложением по датам) до 20 числа предшествующего месяца.

Кто же король?

Напомню, что подобный порядок существовал на железных дорогах во времена СССР и был предусмотрен Уставом железных дорог 1964 года и действовал вплоть до 1998 г. Непрерывное планирование, появившееся после знаменитой коллегии МПС, на которой было провозглашено: «Клиент-король!», что было зафиксировано в «Транспортном уставе железных дорог РФ» 1998 г. и было подтверждено в ныне действующем Уставе 2003 г. Эта норма 1998 г. являлось основным элементом перехода от советской модели, которая уже не устраивала никого, к рыночной.

Но авторы ЕСТП пошли дальше – они предлагают такой порядок распространить не только на гружёные, но и на порожние вагоны.

Мало того, что это предложение противоречит действующему Уставу железнодорожного транспорта и самому духу рыночных реформ на транспорте; это предложение означает отказ от главного завоевания грузоотправителей в 90-е годы, позволившего промышленности работать более гибко и являющегося основой комфортной работы промышленности, пользующейся услугами железнодорожников.

Создатели и разработчики ЕСТП исходили из предположения, что возврат к нормам Устава 1964 г., повышение «управляемости», уменьшение числа «мешающих под ногами» операторов, расширение горизонта и жёсткости планирования положительно скажутся на эксплуатационных показателях. Так ли это?

Если мы хотим объективно оценить последствия возврата к месячному планированию, то можем это сделать, взяв статистику работы МПС в те времена, когда подобная система действовала. Так вот: уровень нарушения сроков доставки был в 1980-90 годах от 33 до 41 процента; а в настоящее время (в 2010-11 годы) 13-18 процентов; средняя скорость доставки одной отправки с 1980 по 1997 г. составляла примерно 203-212 км/сут, а сегодня с учётом снижения в 2010-11 годов она составляет 247 км/сут; даже такие эксплуатационные показатели, как участковая и техническая скорость были в 1980-е годы ниже, чем сегодня. Напомню, что в те далёкие времена весь парк был в руках МПС и не было никаких операторов (в собственности предприятий находилось около 8 процентов вагонного парка, а остальное – инвентарный парк МПС).

Таким образом, если подобная модель даже в несравненно более «зарегулированных» условиях не была успешной, то нет никаких оснований предполагать, что она будет таковой сегодня.

Разработчиками ЕСТП также предлагается внести изменения в Федеральный закон о железнодорожном транспорте, в соответствии с которыми должны быть предусмотрены следующие положения: «*Обязатель-*

ность предоставления оператором принадлежащих ему вагонов, контейнеров под железнодорожные перевозки грузов любому обратившемуся к нему лицу, будь то перевозчик или грузоотправитель (публичность услуг операторов)» а также «Обязанность передавать перевозчику по его обращению на определенный срок на возмездной основе часть принадлежащих операторам вагонов в соответствии с условиями и порядком, установленным государством».

Оба этих предложения, если рассмотреть их более внимательно, вытекают из посылаки: помимо интересов собственников, эксплуатирующих своё имущество, есть какие-то «более высокие» интересы, ради которых можно пожертвовать интересами отдельных собственников.

Залезть в чужой карман

Совершенно непонятно, на основании чего операторам вменяется в обязанность предоставление вагонов. Само понятие публичности предоставляемой услуги связано с работой отраслей естественных монополий (услуги инфраструктуры) или с предоставлением так называемых общественных благ (строго говоря, многие экономисты даже в этих случаях не видят необходимости в «публичности» услуг, но не будем вдаваться в этот спор). Предоставление подвижного состава не является естественно-монопольной услугой и не относится к общественным благам, т.к. услуга оператора оплачивается не обезличенно из бюджета, а непосредственно покупателем данной услуги.

Таким образом, требование публичности услуги предоставления вагонов является грубейшим нарушением фундаментального принципа свободы контракта и принципа «права собственности» на принадлежащее лицу имущество.

Обязанность же передавать перевозчику (т.е. «РЖД») по его обращению на определенный срок (безотносительно к срокам выполнения конкретных перевозок грузов по заявкам грузо-

отправителей) на возмездной основе принадлежащие операторам вагоны с установлением квоты такого предоставления – вообще является грубейшим нарушением фундаментального принципа неприкосновенности частной собственности. Даже оговорка «на возмездной основе» не меняет оценки этого конфискационного тезиса. Потому что, если бы «возмездность» была соблюдена, т.е. за предоставление такого вагона в собственность перевозчику (РЖД) оператор или собственник вагона получал бы справедливое вознаграждение, то никакой обязанности в законе предусматривать было бы не нужно. Это было бы просто выгодно собственнику. Когда это выгодно, операторы (собственники) и сегодня предоставляют свои вагоны в аренду и друг другу и перевозчику («РЖД»).

Сам факт, что эта обязанность вменяется административным методом, означает, что собственник не хочет отдавать свой вагон в заботливые руки перевозчика по цене, очевидно, ниже рыночной.

Фундаментальные права: свободы контракта и неприкосновенности частной собственности – в этом документе отменены «легко и непринужденно».

Подводя итог, необходимо сказать следующее.

Предложенный ЕСТП создаст для грузоотправителей и для операторов массу трудностей, он затруднит работу коммерческих подразделений промышленных предприятий. Но при этом все эти жертвы окажутся напрасными, т.к. те цели, для достижения которых ЕСТП разрабатывался, достигнуты не будут.

Нельзя идти вперед, повернув голову назад.

Нужно искать другие методы решения проблемы. Не навязывать жёсткое планирование административными методами, а создавать систему экономических стимулов, при которой тот грузоотправитель, который точнее прогнозирует свою работу, получает «премию»; в этом случае каждый грузоотправитель, сопоставив свои издержки и выгоды, риски и приобретения сам будет принимать решения о выборе периода подачи заявки в зависимости от отрасли, наличия контрактов и работы своих маркетинговых подразделений.

Предложенный ЕСТП создаст для грузоотправителей и для операторов массу трудностей