

Нужна ли консолидация частного парка?

Сегодняшние проблемы железных дорог России вызваны отнюдь не большим количеством собственников и не значительным порожним пробегом частных вагонов.

На наш взгляд, в настоящее время требуется в принципе менять критерии оценки работы ОАО «РЖД» и железнодорожного транспорта в целом.



МИХАИЛ НОВИКОВ, председатель Некоммерческого партнерства операторов железнодорожного подвижного состава (НП ОЖДПС)

ДАВАЙТЕ БУДЕМ ПРАГМАТИЧНЕЕ

Мы, транспортные компании, существуем только ради грузоотправителя. А его интересуют прежде всего стоимость перевозки, скорость доставки и сохранность груза. И, на наш взгляд, тарифное регулирование должно строиться исходя из возможности сохранения и привлечения грузовой базы на железнодорожный транспорт, а не из ситуационных конъюнктурных соображений. С точки зрения ряда грузоотправителей, совершенно непонятна логика ОАО «РЖД», когда оно постоянно требует повышения стоимости перевозки. Это касается компаний, работающих с тарноштучными грузами, которые перевозятся в крытых вагонах и контейнерах и параллельно могут без проблем перевозиться автомобильным транспортом.

Конечно, в России существует ряд грузовладельцев, которые не имеют альтернативы доставки грузов иначе как по железной дороге. Не повезешь же уголь с Кузбасса в дальневосточные порты самосвалами! Грузоотправители руды, угля, металлов, наливных грузов, обеспечивая львиную долю погрузки на РЖД и не имея иных тех-

нических вариантов доставки, находятся в полнейшей и прямой зависимости от тарифов на перевозку по железной дороге. Зная это, железнодорожники постоянно говорят о необходимости повышения ставок (порой несколько раз в год). Такой расчет оказывается совершенно верным: при вышеописанной ситуации, поднимая тарифы, можно с математической точностью спрогнозировать рост доходов, получаемых от зависимых клиентов.

Однако здесь топ-менеджеры РЖД не учитывают одну тонкость: другая часть грузоотправителей вполне может обойтись без железнодорожного транспорта и сотрудничает с ним исключительно из экономических, а не из технических соображений. Поэтому в связи с очередным подъемом тарифов производители продуктов питания, одежды, обуви, легковых автомобилей, бытовой техники уходят на автомобильный транспорт, и ОАО «РЖД» теряет какую-то никем пока не подсчитанную часть доходов.

Давайте будем более прагматичными при повышении тарифов. Это следует делать лишь для тех, кто технически зависит от железнодорожного транспорта (угольщики, металлурги, строи-

тели, горняки). На грузы же, имеющие ближайшую альтернативу перевозки (автомобильный, речной, морской транспорт), тарифы должны расти реже.

ЛИБЕРАЛИЗАЦИЯ – НЕ ЛИШНЕЕ

Для повышения скорости доставки грузов недостаточно постоянно обновлять парк локомотивов и увеличивать пропускные возможности станций. Необходимо также и упрощение порядка приема груза к перевозке за счет:

- прекращения требования перевозки определенного груза в определенном типе подвижного состава, когда это не угрожает безопасности движения и не способствует хищению груза. Речь идет о разрешении перевозок продуктов питания в универсальных вагонах, промышленных товаров в открытом подвижном составе. При этом необходимо снять ответственность перевозчика за порчу груза в пути следования (ухудшение его качественных свойств). Перевозчик должен лишь рекомендовать тот или иной тип вагона для конкретного груза, и при несоблюдении этих рекомендаций грузовладелец ли-

шается права на предъявление претензий за ухудшение качества груза;

- создания компьютерной базы типовых эскизов погрузки для всех грузоотправителей, когда последние не будут тратить время и силы на разработку и согласование схемы погрузки груза, многократно разработанной и согласованной до него;

- прекращения взысканий с клиентов всевозможных штрафов за неверное указание груза, приведшее к удешевлению перевозки, за перегруз вагона.

С грузоотправителя достаточно будет довыскачивать провозные платежи, а не наказывать пятикратными (!) штрафами, приводящими к банкротству клиента;

- отмены сборов за предъявление груза к перевозке ранее срока, в случае если на момент подачи заявки ГУ-12 подвижной состав имеется в наличии у грузоотправителей на подъездных путях;

- замены доверенностей и разрешающих телеграмм на разрешения на погрузку, выдаваемые собственниками грузоотправителям по системе ЭТРАН.

Список таких мер можно продолжить. За счет либерализации железнодорожного законодательства

и повышения внимания к клиенту можно добиться существенного роста погрузки, что будет особенно важно в циклические моменты снижения грузовой базы.

НЕ ТАК МНОГО СОБСТВЕННИКОВ, КАК КАЖЕТСЯ

Любой, кто хоть раз видел базу собственников вагонов, зарегистрированных в России, мог обнаружить, что многие из них имеют по одному, два, три вагона. Конечно же, таких собственников (а их более 300!) неразумно учитывать при определении общего числа игроков на рынке. Нельзя относить к собственникам, управляющим своим парком, и лизинговые структуры, а также компании, специализирующиеся на сдаче вагонов в аренду операторам. Кроме того, существует множество владельцев вагонов, приобретающих подвижной состав (думпкары, платформы, специализированные цистерны, хоппер-дозаторы) для перевозки исключительно своих грузов. Вагоны таких собственников перемещаются, как правило, по определенным маршрутам, с одной разновидностью груза и порой по несколько месяцев (например, в связи с окончанием сезона) не выходят на пути общего пользования. Итак, если мы не будем учитывать три названные категории собственников, то на открытом рынке перевозок останется не более 500 компаний. Именно такое количество собственников предлагает подвижной состав под перевозки неопределенному кругу лиц.

Что же касается наведения порядка в плане управления парком грузовых вагонов для повышения эффективности его работы, то тут надо признать, что не только большое количество собственников (как мы уже сказали, их не так много, как может показаться на первый взгляд) и встречные потоки порожних вагонов стали причинами, усложнившими перевозочный процесс. К тому же порожний пробег просто обязан быть больше, а встречные потоки порожних вагонов – чаще, чем в советское время, хотя бы потому, что сейчас гораздо больше специализированного подвижного состава: фитинговых платформ, минераловозов, цистерн для СПГ, лесовозов и т. д., а также других вагонов, которые в силу своей специфики могут ехать загруженными только в одну сторону.

Заявления специалистов РЖД о возросшем порожнем пробеге ва-

гонов особенно удивительно звучат при сопоставлении с другими высказываниями тех же специалистов о постоянном бросании вагонов операторов на путях в ожидании грузов. Так что же хуже – уезжать сразу пустыми после выгрузки или все-таки ждать груз? Если учитывать, что и за порожний пробег, и за нахождение вагонов на путях РЖД платятся немалые деньги, то РЖД, критикуя собственников за указанные действия, посягает на собственные доходы.

Плохая управляемость вагонного парка вызвана во многом внутренними проблемами РЖД: за последние 20 лет огромное количество великолепных специалистов покинуло эту организацию, перейдя на работу в операторские и экспедиторские компании, что не могло не сказаться на качестве работы холдинга. На современном этапе в РЖД необходимо привлечь профессиональных менеджеров из иных сфер, не имеющих сложившихся профессиональных стереотипов и способных настроить работу прежде всего с учетом интересов клиента, а не для внутренних показателей, слабо понятных потребителям услуг железнодорожного транспорта.

МОСТИК ДЛЯ ИНВЕСТИЦИЙ

Говоря об основных задачах нашего партнерства, нам бы хотелось объяснить рынку, что предложенная сейчас Целевая модель, предполагающая наличие всего 3–4 собственников вагонов, недопустима. Монополизация рынка несколькими крупными операторами служит исключительно интересам этих компаний. Сейчас даже сложно себе представить, какой пласт различных пользователей услуг железнодорожного транспорта и поставщиков (помимо грузоотправителей) пострадает, если на рынке останутся 3–4 оператора: это и вагоностроительные заводы, и ремонтные предприятия, и производители запасных частей к вагонам. Они все попадут в тяжелейшую зависимость от нескольких потребителей своих услуг. Существование того или иного депо или вагоностроительного завода или даже грузоотправителя будет поставлено в зависимость от воли немногочисленных потребителей (поставщиков) его услуг, а не от объективной ситуации на рынке. Часть вагоностроительных заводов будет вынуждена продать-

НАША СПРАВКА

Некоммерческое партнерство операторов железнодорожного подвижного состава (НП ОЖДПС) было создано в середине 2010 г. небольшими и средними собственниками вагонов. Цель организации – не только защищать и представлять интересы ее членом – владельцев грузовых вагонов, но и вносить предложения в компетентные государственные органы и в РЖД по вопросу привлечения на железную дорогу дополнительной грузовой базы.

ся потребителям-монополистам, а часть просто закроется. То же будет и с остальными.

Крупные операторские компании очень часто обходят своим вниманием небольших грузоотправителей. Это и понятно: их менеджерам проще выстроить отношения с предприятием, дающим большие объемы грузов, с которым можно наладить работу в режиме конвейера, затрачивая в процессе работы минимум времени и сил, чем осваивать десяток небольших клиентов. Поэтому таким грузоотправителям проще работать с операторами своей «весовой категории», а не с крупными компаниями, где подчас сложно наладить адресную работу. В случае же ухода с рынка небольших и средних собственников вагонов часть грузов уйдет на иные виды транспорта.

Те, кто имеют опыт обращения к крупным собственникам, знают, что часто даже крупные заявки на перевозки остаются без всякого внимания. Порой дельные предложения от грузоотправителей просто теряются в бумагах разросшегося штата менеджеров крупного оператора. К сожалению, далеко не все значительные игроки, став таковыми, приобрели осознание своей ответственности за рынок перевозок, понимание, что нужно стремиться к удовлетворению потребностей каждого клиента. Более того, сейчас нет ни одного крупного собственника (как не было их и до кризиса), который бы осуществлял закупку всех необходимых рынку типов подвижного состава. Такие компании вкладываются в два, редко в три типа вагонов, встраиваемых на рынке. А это означает, что вагоностроители замораживают производство малоинтересного рынку подвижного состава. И когда в какой-то сфере произойдет увеличение грузовой базы, как, например, резкое увеличение погрузки цемента навалом в 2003–2006 гг., операторы будут просто не готовы обеспечить грузоотправителей требуемым типом вагонов. Небольшие же собственники, вытесненные крупным

бизнесом с массовых видов перевозок, вынуждены развиваться в незанятых малоинтересных нишах, порой за счет этого сохраняя уникальный подвижной состав.

Пытаясь «зацементировать» рынок перевозок грузов собственными вагонами, его участники отсекают всякую возможность проникновения на рынок новых компаний, стремящихся оптимизировать доставку грузов и сократить расходы на эту доставку. Новые компании в какой-то момент не смогут выйти на рынок даже с большими деньгами просто потому, что все вагоностроительные заводы будут жестко законтрактованы существующими владельцами подвижного состава. А запрет на существование небольших операторских компаний исключит возможность для потенциальных операторов попробовать свои силы в роли собственника вагонов, чтобы в дальнейшем расширить свой парк. Таким образом, существование малых операторских компаний является необходимым мостиком для прихода на рынок новых игроков, новых инвесторов, способных улучшить ситуацию на рынке перевозок.

На данном этапе малые и средние собственники сталкиваются с теми же проблемами, что и крупные владельцы вагонов. Эти проблемы можно эффективно решать сообща. Вместо того чтобы вытеснять друг друга с рынка и перекладывать ответственность за срывы в подаче вагонов, нужно создавать комфортные условия для грузовладельцев, которые, в свою очередь, будут давать нам всем работу. Нашу сферу действительно нужно упорядочить, но не посредством искусственных запретительных мер, а с помощью определенного набора требований ко всем собственникам вагонов. Создаваемая крупными собственниками вагонов саморегулируемая организация не должна быть единственной. Необходимо, чтобы появлялись и альтернативные ей СРО, совместно вырабатывающие единообразные правила поведения на рынке. 🚚