

Глава 4. РАЗВИТИЕ СИСТЕМЫ ОПЕРАТОРСКИХ КОМПАНИЙ НА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ РОССИИ

4.1. Становление и развитие системы операторских компаний

Процесс создания конкурентной рыночной среды, предусмотренный Программой структурной реформы на железнодорожном транспорте, заключается в демополизации отдельных сфер его деятельности и создании условий доступности инфраструктуры железных дорог для пользователей различных форм собственности.

Важнейшим фактором развития конкурентной среды на железнодорожном транспорте является становление и развитие системы компаний-операторов подвижного состава.

В соответствии с Федеральным законом «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» под *оператором железнодорожного подвижного состава* понимается юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, имеющие вагоны, контейнеры на праве собственности или ином праве, участвующие на основе договора с перевозчиком в осуществлении перевозочного процесса с использованием указанных вагонов, контейнеров [138]. Для получения официального статуса оператора компании, специализирующиеся на грузовых перевозках, представляют в рабочую группу Федерального агентства железнодорожного транспорта Министерства транспорта и связи России бизнес-план, согласованный с грузообразующими предприятиями и железными дорогами, который должен содержать: краткую характеристику грузообразующего предприятия (существующие и планируемые объемы работ, схемы перевозок сырья и готовой продукции, количество, тип и условия приобретения подвижного состава, необходимого для перевозок планируемого объема грузов, а также сроки, условия и порядок расчетов за приобретенный подвижной состав). Компании, претендующей на

получение статуса оператора, необходимо отразить в бизнес-плане условия содержания и эксплуатации собственного подвижного состава, размещения заказов на проведение плановых видов ремонта и перечень предприятий, где предполагается это размещение.

Кроме того, бизнес-планом должны быть предусмотрены условия содержания и эксплуатации собственного подвижного состава, размещения заказов на проведение плановых видов ремонта и перечень предприятий, где предполагается это размещение, а также способы улучшения эксплуатационных показателей за счет совершенствования технологии перевозок (сокращения порожних пробегов, простоев под грузовыми и технологическими операциями и т.д) и перспективы увеличения объемов перевозок.

Можно выделить два типа компаний-операторов, различающихся характером перевозок - компании, осуществляющие общесетевые перевозки, и компании, осуществляющие технологические перевозки от производителя сырья к переработчику или от производителя готовой продукции к потребителю. Один из вариантов классификации операторских компаний приведён на рис.10. Иная классификация с большим количеством признаков приводится в [25].

Первой чётко выраженной операторской компанией было ООО «Линк Ойл Спб», начавшее свою работу в декабре 1997 г. В книге А.И. Гурьева «Из тупика»[51] история создания первого оператора описана следующим образом. Ко второй половине 90-х годов завершились процессы, связанные с приватизацией ряда причастных компаний, и выстроилась цепочка от производства нефти «Сургутнефтегазом» через поставки её на завод «Киришинефтеоргсинтез» к потребителю нефтепродуктов на западном рынке. Возник вопрос их бесперебойной доставки из Киришей в порт. Поскольку в ближайшем порту Санкт-Петербург была неразбериха с организацией работы, дорогие судозаходы и обстановка «вплоть до бандитизма», то стали искать альтернативу и нашли её в Эстонии.

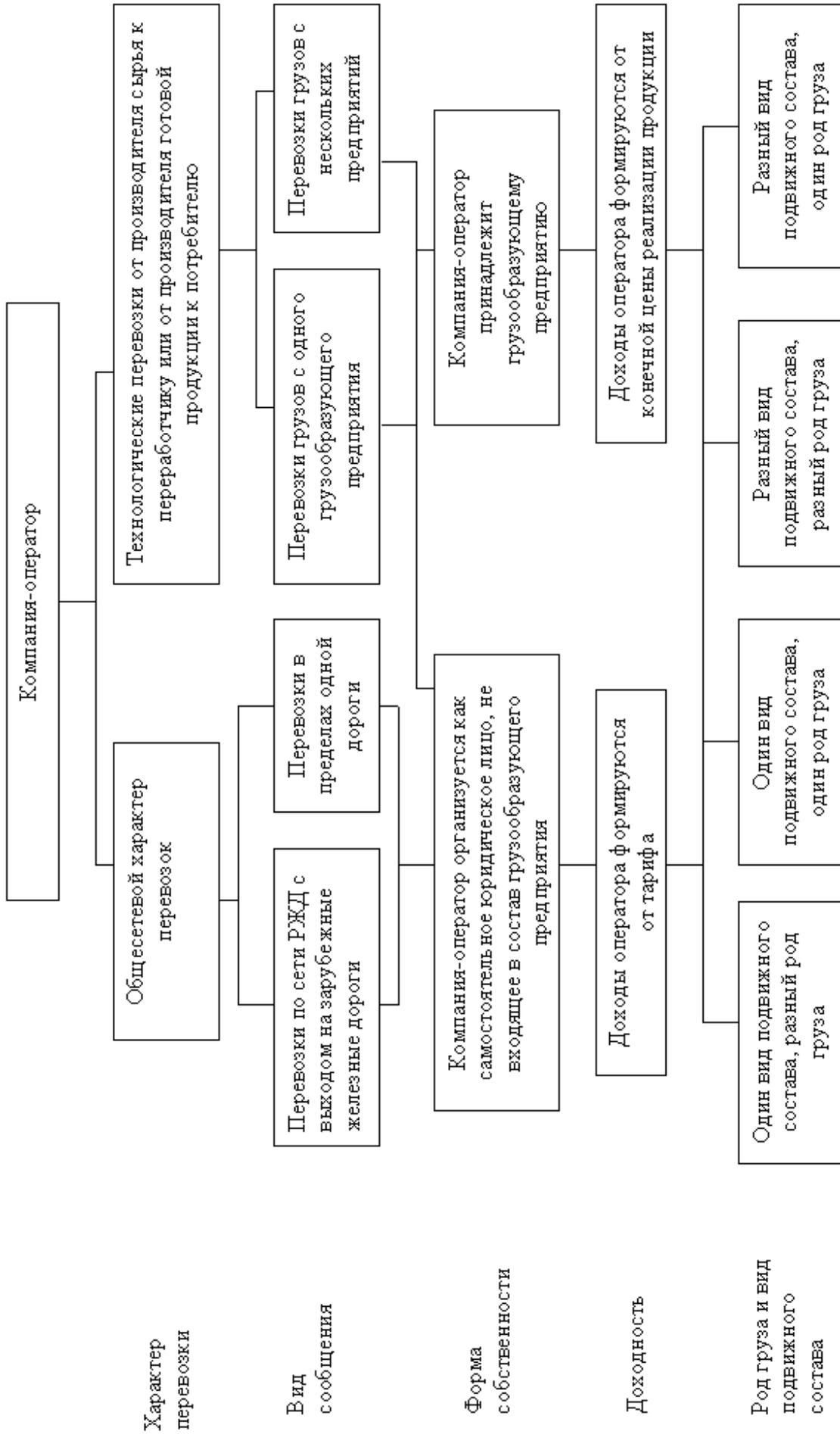


Рис. 10. Классификация операторских компаний

Начались планомерные инвестиции в Муугу, с тем чтобы усилить там инфраструктуру и обеспечить перевалку. Завод был готов предлагать всё большие объёмы, но возникла проблема с цистернами. Ранее со всего полигона Октябрьской дороги сюда сгоняли цистерны, стараясь отобрать годные под погрузку. Цистерн хронически не хватало. Другая проблема была в необходимости смены тяги. Схема, по словам заместителя генерального директора «Линк Ойл СПб» Ю. Суродин была такова: «В Киришах тепловоз переставлял состав из одного парка в другой, затем ждали, пока прицепится электровоз и доведёт поезд до Новолисино, где кончается контактный провод, далее тепловоз довозил груз до станции Сала, после чего начиналось передаточное движение с новым тепловозом через Ивангород до Нарвы со всеми пограничными операциями, и затем эстонским локомотивом поезд уже довозился до порта». В результате 500 км. от Киришей до Мууги состав шёл трое суток, и ещё трое суток возвращались порожние вагоны. Таким образом, оборот вагона составлял 6 суток. Н.Е. Аксёненко¹ предложил отобрать необходимое количество пригодных цистерн и закольцевать их между Киришами и Муугой. Кроме того, он предложил работать одним тепловозом на всём протяжении маршрута: от Киришей до самого порта. Эстония была крайне заинтересована в этом транзите, поэтому пошла навстречу. Стало очевидно, что за всем этим нужен постоянный контроль, и тогда Н.Е. Аксёненко предложил создать коммерческую структуру, которая и займётся организацией этих перевозок. Результаты превзошли все ожидания. С одним локомотивом можно было доставлять груз в течение 20 часов. При этом важным было и то, что мазут не успевал остыть и его можно было сливать не разогревая, экономя время и ресурсы.

¹ Н.Е. Аксёненко – зам. министра путей сообщения РФ в 1994-1996 гг., первый зам. министра в 1996-1997 гг., министр путей сообщения РФ в 1997-2002 гг. (с 12.05.1999 г. по 16.09.1999 г. – первый заместитель председателя Правительства РФ, с 16.09.1999 г. по 10.01.2000 г. совмещал должности первого заместителя председателя Правительства РФ и Министра путей сообщения РФ). Скончался 20.07.2005 г. в Мюнхене (Германия) в возрасте 57 лет после продолжительной болезни (лейкоз крови).

Если по старой схеме, возможно, было перевозить в Муугу не более 350-400 тыс. тонн груза в месяц, то к 2000 г. вышли уже на 1 млн. тонн, а потребное количество вагонов при этом уменьшилось в три раза. Забегая вперёд, отметим, что в 2000 г. аналогичным образом возникла вторая операторская компания – ООО «БалтТрансСервис» (одним из учредителей которой был Н.Е. Аксёненко).

27 мая 1998 г. прошёл Всероссийский тарифный съезд-конференция потребителей услуг и работников железных дорог, на котором Н.Е. Аксёненко впервые объявил о создании частных операторских компаний – владельцев подвижного состава. В начале 2001 г. в МПС разработали и приняли проект Положения о порядке создания компаний-операторов на федеральном железнодорожном транспорте. В марте 2001 г. первый заместитель министра путей сообщения А.В. Целько выдал свидетельства первым 15 компаниям-операторам. Вот эти пионеры: «БалтТрансСервис», «Дальневосточная лестранссервисная компания», «Дальнефеттранс», «ЗапСиб-Транссервис», «Линк Ойл СПб», «Межтранс-1», «ММК-Транс», «МТК Юнитранс», «ТК Новотранс», «Транс-Арсенал», «Фирма Трансгарант», «Русский мир», «КрасОперГруз», «Северстальтранс», «Магистральнефтеоргсинтез». Через месяц статус оператора был присвоен ещё восьми компаниям: «Евросиб СПб», «ЮКОС-Транссервис», «Алькон», «Экибастуз-Транс-Сервис», «РВД-Сервис», «Финтранслес», «СибНМЦ» и «Акрон». Процедура предусматривала подписание договора и получение диплома. По данным МПС, в этот период у 70 % компаний срок окупаемости инвестиций в вагоны не превышал 6-7 лет[51].

Развитию операторских компаний способствовало увеличение дефицита подвижного состава парка МПС. В декабре 2000 г. губернатор Краснодарского края А.И. Лебедь, выступая на итоговой коллегии МПС заявлял: «В течение уже нескольких лет деньги, заработанные МПС, преимущественно направляются не на обновление вагонного парка, а на

развитие телекоммуникаций. Вещь тоже хорошая, но в отсутствие вагонов теряющая смысл».

Так, дефицит полувагонов, в которых перевозится более половины всех грузов, составил в 2001 г. 1,5 тыс. единиц в сутки[39]. Если в 1980-м году МПС было приобретено 17 тыс. вагонов (а в год выбывает примерно 13 тыс.), то в конце девяностых МПС приобретало: в 1999 г. – 1557 вагонов, в 2000 г. – 1000 вагонов, в 2001 г. – 104 вагона и в 2002 г. – 1450 вагонов)[243].

Динамика закупки грузовых вагонов Министерством путей сообщения в 1994-2003 гг. приведена в табл. 11.

Таблица 11

Закупка новых грузовых вагонов МПС (ОАО «РЖД»)
в 1994–2003 гг., ед.

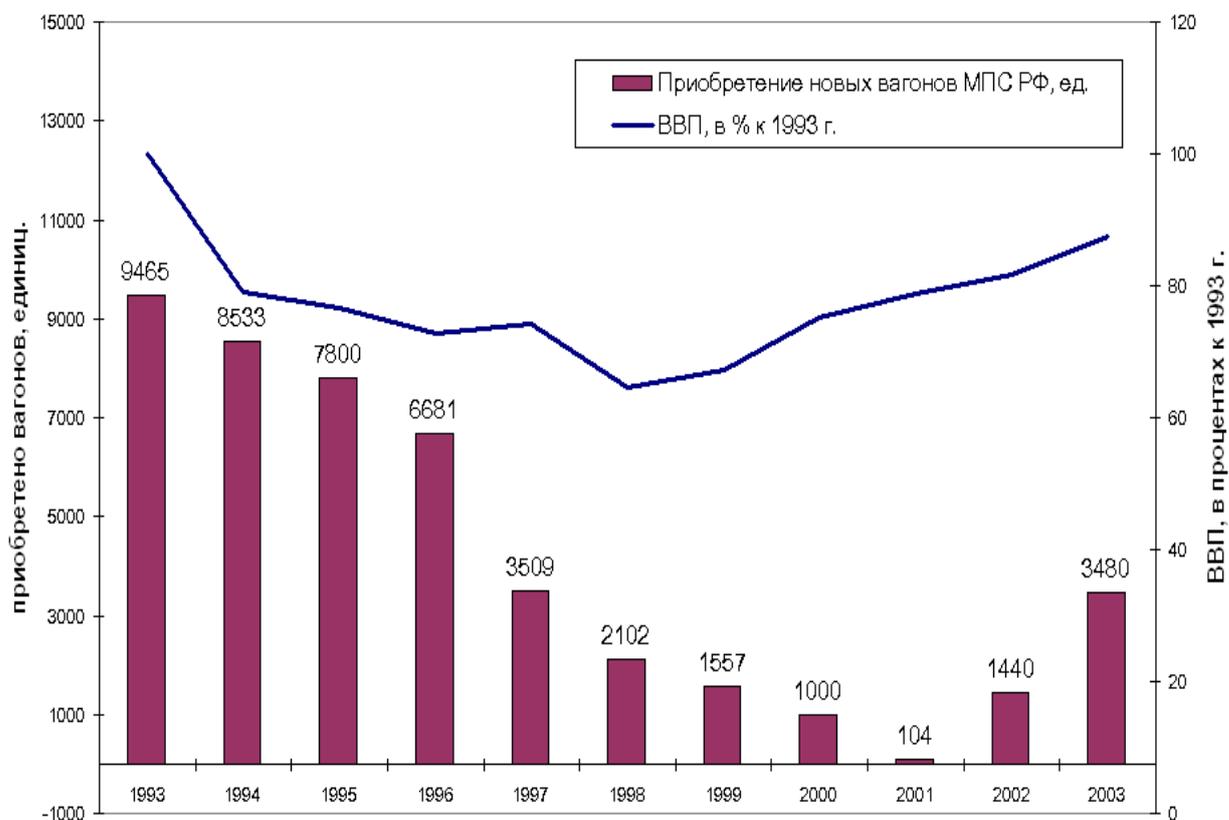
	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Всего	8533	7800	6681	3509	2102	1557	1000	104	1440	3480
в том числе:										
крытые	2151	500	300	-	-	-	-	-	-	-
полувагоны	3736	2128	2015	974	1063	1107	1000	104	1440	3480
платформы	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
цистерны	1535	4187	3813	2327	1025	450	-	-	-	-

Источник: [243]

Вследствие дефицита подвижного состава предприятия-грузоотправители несли убытки и выплачивали неустойки за невыполнение контрактов. Этот дефицит ещё более обострился на фоне начавшегося в 1999 г. роста промышленного производства и увеличения объёмов продукции, предъявляемой к перевозке железнодорожным транспортом (рис. 10).

Проблемы, вызванные нехваткой подвижного состава, были смягчены благодаря приобретению вагонов компаниями-операторами. В 2002 г. компании-операторы приобрели в 10 раз больше вагонов, чем МПС,

разрешив тем самым спор о том, будут ли частные компании осуществлять инвестиции в приобретение подвижного состава.



Источник: [243]

Рис. 10. Динамика ВВП и приобретения новых вагонов МПС России в 1993-2003 гг.

К середине 2002 г. на сети работали 54 операторские компании, парк которых составлял (на 01.05.02 г.) 34,7 тыс. единиц (не считая арендованных), в т.ч. 26,1 тыс. цистерн, 4,2 тыс. полувагонов, 1,3 тыс. платформ, 2,1 тыс. минераловозов, зерновозов и думпкаров и др. вагонов.

При этом согласно опросу, проведенному журналом «РЖД-Партнер» среди представителей крупнейших нефтяных компаний, «качество работы операторских компаний выше, чем непосредственно железной дороги»[173]. В 2002 г. операторские компании перевезли 152,9 млн.т. грузов, что составило 14,1% от общей погрузки по сети железных дорог, а

инвестиции в приобретение подвижного состава компаний-операторов составили 9,1 млрд. руб., что позволило приобрести 14692 грузовых вагонов, в т.ч. 9523 новых [74, 167, 195].

В октябре 2002 г. общее количество операторских компаний достигло 70-ти. Собственный парк операторских компаний без учета арендованных вагонов к 2002 г. достиг 42,7 тыс ед. В приватном подвижном составе к концу 2002 г. перевозилось:

- 35,9 % нефтеналивных грузов;
- 20,7 % автомобилей;
- 20,6 % минеральных удобрений;
- 16 % железнорудного сырья;
- 10,7 % чёрных металлов;
- 4,6 % лесных грузов;
- 3 % цветной руды;
- 2,8 % каменного угля;
- 0,6 % строительных грузов.

К середине 2003 г. статус оператора имели уже 83 компании (при этом общее количество собственников составляло 1879), а парк достиг 56 тыс. единиц.

По данным ЦФТО[51], к ноябрю 2003 г. статус оператора имели 85 компаний, их парк составлял 61,5 тыс. единиц, а общее количество частных вагонов стало приближаться к 200 тыс. единиц. Ряд из них ограничивается обеспечением потребностей в грузовых перевозках создавших их компаний. Например, ОАО «ПК Балтика» перевозит исключительно пиво одноимённой компании, «Лукойл-Транс» - соответственно нефть и нефтепродукты «Лукойла». Для других перевозки стали самостоятельным бизнесом.

На 01.01.2004 г. на рынке транспортных услуг действовало 85 операторских компаний.

Данные об объёмах перевозок и родах перевозимых грузов крупнейшими компаниями-операторами в 2003 г. приведены в табл. 12.

Таблица 12

Объёмы перевозимых грузов крупнейшими компаниями-операторами
в 2003 г.

№ п/п	Наименование компании	Объём перевезённых грузов, млн. тонн	В т.ч.		Наименования перевозимых грузов
			Во внутри-государственном сообщении	На экспорт	
1	ОТЭКО	18,000	3,060	14,940	Наливные
2	БалтТранс-Сервис	9,545	4,052	5,493	Наливные
3	Уралкалий	7,088	4,520	2,566	Удобрения
4	Лукойл-Транс	6,683	3,560	3,123	Наливные
5	ЛинкОйл СПб	6,378	0,135	6,243	Наливные
6	Трансгрупп АС	6,072	1,822	4,250	Уголь, металлы, наливные, удобрения
7	ЮКОС-Транссервис	5,859	1,885	3,974	Наливные
8	Евросиб	3,091	0,564	2,462	Удобрения, уголь, железо, лес
9	Центр рудных перевозок	2,501	2,501	0	Уголь, железорудное сырьё
10	Трансгарант	2,438	1,793	0,645	Наливные, железорудное сырьё, уголь, щебень, сера
11	Спеццистерны	2,224	1,948	0,276	Наливные, щебень
12	Новая Перевозочная компания	1,700	0,300	1,400	Наливные, уголь, железорудное сырьё, металлы
13	Магистраль-нефтеоргсинтез	1,423	0,346	1,075	Наливные
14	Финтранс	1,375	1,368	0,007	Лес, целлюлоза, картон
15	Транспортная корпорация	1,299	0,001	1,298	Наливные
16	Рынок и связь	1,201	0,009	1,192	Наливные
17	ПК Балтика	1,197	1,147	0,050	Пиво
18	Архбум	0,805	0,805	0	Лес
19	Северстальтранс	0,802	0,517	0,278	Прокат, уголь, железорудное сырьё
20	Дальнефеттранс	0,78	0,429	0,351	Наливные

Источник: [43]

В табл. 13. приведены величины парка подвижного состава, которым владели 20 крупнейших операторских компаний [43].

Таблица 13

Парк подвижного состава, находящийся в собственности крупнейших компаний-операторов на 01.01.2004 г.

№ п/п	Наименование компании	Парк собственного подвижного состава, ед.	Из них	
			цистерн	полувагонов
1	ОТЭКО	15 000	15 000	0
2	БалтТрансСервис	4 170	3 575	591
3	Уралкалий	3 561	0	640
4	Лукойл-Транс	5 255	5 247	0
5	ЛинкОйл СПб	1 823	1 823	0
6	Трансгрупп АС	5 059	2 000	1 000
7	ЮКОС-Транссервис	4 096	4 096	0
8	Евросиб	2 700	0	635
9	Центр рудных перевозок	1 284	0	1 024
10	Трансгарант	2 040	280	262
11	Спеццистерны	1 326	872	408
12	Новая Перевозочная компания	5 300	4 300	900
13	Магистральнефтеоргсинтез	1 121	1 121	0
14	Финтранс	1 074	121	20
15	Транспортная корпорация	1 020	1 020	0
16	Рынок и связь	1 072	1 072	0
17	ПК Балтика	1 135	0	7
18	Архбум	461	5	15
19	Северстальтранс	443	0	443
20	Дальнефеттранс	835	835	0

Источник: [43]

Уже в 2004 г. большинство экспертов рынка операторских услуг прогнозировали, что в ближайшем будущем в сфере железнодорожных

перевозок неизбежно укрупнение компаний и, соответственно, сокращение их числа. Сколько их будет – может ответить только рынок, но вероятнее всего, что их число сократится. Процесс этот начался в 2002 г.: компании «Русский мир» и «СФАТ» объединились в компанию «ОТЭКО». «Северстальтранс», основной задачей которой изначально являлось обеспечение потребностей «Северстали», осваивала рынок несколько иным путём: она владеет одним из ведущих операторов по перевозке нефтеналивных грузов – «БалтТрансСервисом». Кроме того, структурам, близким к «Северстальтрансу», принадлежит 50% «Новой перевозочной компании» (данные 2004 г.). Ещё один вариант объединения на рынке – создание альянсов компаниями, занимающимися перевозками преимущественно однотипных грузов. То есть без юридического объединения компании получают возможность координировать свою деятельность на рынке. По подобной схеме уже работают «Новая перевозочная компания» и «Евротранс». В ближайшее время неизбежна борьба частных компаний за менее рентабельные и пока слабо освоенные сегменты рынка: перевозка угля, руды, контейнеров, перевозки в изотермическом подвижном составе и т.д. Причём перспективы некоторых видов перевозок (например, транзитных) будут улучшаться. Как следствие, именно эти перевозки станут приоритетом для многих ведущих операторов, что также потребует от компаний дополнительных затрат на приобретение подвижного состава. Следующим этапом, вслед за количественным ростом компаний-операторов будет внутреннее развитие компаний и стабилизация их положений на тех или иных сегментах транспортного рынка.

Основная миссия таких компаний состоит в насыщении рынка вагонами, в обеспечении требуемого количества услуг и организации слаженной работы со всеми участниками железнодорожных перевозок.

В течение 2000-2005 гг. происходило постоянное сокращение численности парка грузовых вагонов ОАО «РЖД». Если на начало 2000 г.

инвентарный парк состоял из 671,2 тыс. грузовых вагонов, то к 1 ноября 2005 г. его численность сократилась на 42,8 тыс. ед. или 6,3% и составила 628,4 тыс. вагонов. По состоянию на ноябрь 2005 г. на российских железных дорогах зарегистрировано около 902,8 тыс. грузовых вагонов, принадлежащих ОАО «РЖД» и другим собственникам.

Основу инвентарного парка грузовых вагонов ОАО «РЖД» составляют вагоны четырех родов, и прежде всего - полувагоны. Количество и удельный вес вагонов по родам в общем инвентарном наличии на 01.10.2005 г. следующие:

- полувагоны – 255,4 тыс. ед. или 40,6%,
- цистерны – 79,6 тыс. ед. или 12,6%,
- крытые вагоны – 78,6 тыс. ед. или 12,5%,
- платформы – 62,5 тыс. ед. или 9,9%.
- прочие вагоны – 142,6 тыс. ед. или 22,7%.

в том числе:

- минераловозы – 20,3 тыс. ед. или 3,2%
- цементовозы – 19,5 тыс. ед. или 3,1%,
- окатышевозы – 2,5 тыс. ед. или 0,4%,
- зерновозы – 33,2 тыс. ед. или 5,3%,
- фитинговые платформы – 22,3 тыс. ед. или 3,5%,
- автомобилевозы – 4,6 тыс. ед. или 0,7%,
- рефрижераторный подвижной состав – 8,2 тыс. ед. или 1,3%,
- остальные прочие вагоны – 32 тыс. ед. или 5,2%.

В структуре парка ОАО «РЖД» средний возраст вагонов превышает 20 лет, а по отдельным родам и 24 года, в то время как в приватном парке преобладают вагоны со средним возрастом менее 14 лет. В парке ОАО «РЖД» менее 30 тысяч вагонов с возрастом менее 9 лет (меньше 5 % парка компании), а в приватном парке относительно новых вагонов в три с лишним раза больше (около 95 тысяч). Истекший срок эксплуатации имеют 117,8 тыс. вагонов или 18,7 % от всего парка ОАО «РЖД».

Динамика изменения численности инвентарного парка ОАО «РЖД» в 2004-2005 гг. по отдельным родам подвижного состава неоднородна. Так при общем снижении числа вагонов инвентарного парка следует отметить незначительное увеличение после 2003 г. числа полувагонов и прочих вагонов.

В последние годы динамичный рост перевозок в целом по сети обеспечивался в основном за счёт увеличения объёмов перевозок в частных вагонах, не принадлежащих ОАО «РЖД».

В итоге доля перевозок частным подвижным составом в общем объёме грузовой работы за период с 2000 по 2005 год возросла более чем в два раза. При этом парк собственного подвижного состава увеличился за рассматриваемый период более чем в 1,5 раза и качество его использования значительно лучше, чем вагонов ОАО «РЖД».

За 9 месяцев 2005 года для частных вагонов соотношение грузооборота порожнего рейса к суммарному грузообороту составило 25,6%, в ОАО «РЖД» соотношение грузооборота порожнего рейса к грузообороту груженого рейса - 34,5%. По данным ЦКИ среднесетевые показатели составили 39,6% и 65,0% соответственно.

При общей среднесетевой производительности вагона 9754 т-км.нетто/ваг у собственных и арендованных производительность вагона составила 11746 т-км.нетто/ваг, для инвентарного парка ОАО «РЖД» 9330 т-км.нетто/ваг.

Отдельно необходимо сказать о техническом состоянии инвентарного подвижного состава. По состоянию на 1 октября 2005 г. инвентарный парк грузовых вагонов ОАО «РЖД» составлял 628421 вагон, из них 18,7% эксплуатируются с просроченным сроком службы. Средний возраст грузовых вагонов составляет 20,9 лет при среднем по парку нормативном сроке службы 28 лет.

Одновременно следует отметить, что частный подвижной состав имеет значительно лучшие показатели возрастной структуры. Средний

возраст грузового вагона парка собственности сторонних организаций составляет 14 лет, что, в свою очередь, благотворно сказывается на эксплуатационных расходах собственников подвижного состава.

В вагонах иных собственников значительно увеличены перевозки нефти и нефтепродуктов, черных металлов, металлолома, химикатов, руды, цемента, гранулированных шлаков, продукции машиностроения и металлообработки (металлических конструкций, сельскохозяйственных машин, автомобилей, метизов, машин и оборудования).

В структуре перевозок грузов по видам собственников подвижного состава доля вагонов иных собственников составляет около 30%, в т.ч. во внутригосударственных перевозках - 26%, в международных - 38%. При перевозках нефтяных грузов доля собственников составляет 64 %, чёрных металлов - 22%, руды железной - 46%, минеральных удобрений - 47%.

При этом объём транспортировки грузов в вагонах инвентарного парка ОАО «РЖД» в 2003-2005 гг. снижается. Так, в 2005 году снижение объёмов перевозок к уровню 2003 года составило 11,3%, во внутригосударственном сообщении - 10,5%, в международном - 13,1%.

За период 2003-2005 гг. сложилась следующая структура перевозок грузов в инвентарном парке. Доля угольных перевозок составляет 25,8–28,0% от общего объёма грузовой работы, минерально-строительных грузов – 19,6-26,3%, нефтяных грузов – 8,4-13,3% , рудных грузов – 7,8-10,9%, чёрных металлов – 6,9-6,7%. При этом доходы от перевозок грузов в инвентарном парке ОАО «РЖД» в разрезе номенклатуры грузов распределяются следующим образом. Доля доходов от перевозок угля составляет – 19,5-12,0%, минерально-строительных – 5,2-11,1%, рудных грузов – 4,6-7,2%, нефтяных грузов – 14,1-21,8%, чёрных металлов – 12,2-18,1%.

В разрезе видов сообщения при перевозках грузов в вагонах инвентарного парка ОАО «РЖД» на долю внутрироссийских перевозок

приходится 66,7-75,0 % в общем объеме грузовой работы, на долю экспорта 18,5-22,9 %, на долю импорта - 5,2-7,2%, транзита – 1,3-1,6%. При этом сумма провозных платежей за внутригосударственные перевозки составляет 39,1-56,0%, за экспорт – 32,8-46,0%, импорт – 6,8-9,2%, транзит – 4,3-5,9%.

Уровень доходности при перевозках 1 тонны груза в инвентарном парке ОАО «РЖД» также имеет существенные отличия по видам сообщения. Наиболее доходными являются транзитные перевозки (в 2005 году доходная ставка на 1 тонну составила 1131,5 руб.), а внутригосударственные – наименее доходными (в 2005 году доходная ставка на 1 тонну составила 472,6 руб.)

Данное положение обусловлено как подходами к их тарификации, так и различной средней дальностью перевозок по видам сообщения. Средняя дальность транзитных перевозок в инвентарном парке ОАО «РЖД» составляет 2531 км, экспортных – 2562 км, импортных – 1017 км, внутригосударственных – 1017 км. При этом аналогичное соотношение сохранялось в течение всего рассматриваемого периода.

По состоянию на 01.11.2005 г. парк компаний – собственников грузовых вагонов составлял 274412 единиц, и практически весь он полностью востребован в перевозках. За период 2002-2005 гг. его рост составил 55,9 тыс. ед. (30,5%).

Парк грузовых вагонов транспортных компаний формировался в соответствии с приоритетами их рыночной стратегии, которая предусматривает, прежде всего, работу в высокодоходных сегментах рынка железнодорожных перевозок.

Как следствие, удельный вес этих компаний в общем вагонном парке России отличается значительной дифференциацией. Так, в структуре парков грузовых компаний – собственников наибольший удельный вес (52,5%) занимают универсальные цистерны, обслуживающие высокодоходный сегмент внутренних и экспортных перевозок сырой

нефти, светлых и вязких нефтепродуктов, в то время как доля вагонов других родов значительно ниже.

В 2005 г. парк частных вагонов распределялся следующим образом:

- крытые вагоны – 7973 ед. или 2,9% в структуре парка собственников,
- универсальные платформы – 9258 ед. или 3,4%,
- полувагоны – 51011 ед. или 18,6%,
- цистерны – 144202 ед. или 52,5%,
- изотермические – 2576 ед. или 0,9%,
- минераловозы – 12368 ед. или 4,5%,
- цементовозы – 4049 ед. или 1,5%,
- окатышевозы – 4656 ед. или 1,7%,
- зерновозы – 378 ед. или 0,1%,
- фитинговые платформы – 1861 ед. или 0,7%,
- автомобилевозы – 1734 ед. или 0,6%.

Как и предсказывали большинство экспертов, одной из главных тенденций в операторском бизнесе в это время стала диверсификация деятельности. Так, «ММК-Транс», парк которой насчитывал более 4 тыс. грузовых вагонов, в 2004-2005 годах приобрела 50 вагонов-хопперов, а также две партии по 15 платформ для перевозки слитков и квадратной сортовой заготовки. ООО «Фирма Трансгарант», располагавшая парком из 10,5 тыс. грузовых вагонов (треть из которых были окатышевозами), стала активно выходить на рынок перевозок сжиженного газа и химикатов. Здесь было включено в работу свыше 200 газовых цистерн и закуплено 100 новых для транспортировки аммиака. Кроме того, было приобретено 100 минераловозов и 27 зерновозов. С декабря 2005 г. ООО «Фирма Трансгарант» начала приобретать рефрижераторный подвижной состав, увеличив его численность с 50 до 175 единиц[51].

Важнейшим аргументом противников развития системы операторских компаний было утверждение о том, что операторы не будут инвестировать в приобретение собственного подвижного состава. Практика показала, что

инвестиции операторских компаний в приобретение вагонов стабильно превышают подобные инвестиции со стороны сначала МПС РФ, а затем и ОАО «РЖД».

Если в 2003 году производительность частного вагона отставала от производительности вагона инвентарного парка на 25 %, то в 2005 году она уже сравнялась. При общем росте этого показателя по совокупному вагону на 3 %, у ОАО «РЖД» он упал на 3 %, а у собственников вырос почти на 30%.

Для полувагонов коэффициент порожнего пробега к груженому по частным вагонам составил 41 %, а по парку ОАО «РЖД» - 74 %[50]

Становилось очевидно, что груз уверенно стремится в частный сектор. Это было обусловлено несколькими факторами. Во-первых, многие частные компании отличались более высоким качеством транспортного обслуживания [51]. Во-вторых, заключение договоров с собственниками вагонов давало возможность учитывать индивидуальные особенности грузоотправителей и с учётом этого формировать механизмы взаимной ответственности собственника вагона и грузоотправителя. Очевидно, что о подобной гибкости в договорных отношениях грузоотправителя с ОАО «РЖД» не могло быть и речи. И, в-третьих, как пишет А.И. Гурьев, «ОАО «РЖД» работало ещё при социализме, то есть по Прейскуранту 10-01, который регулировало государство, а собственники уже жили при капитализме, используя свободные тарифы в части вагонной составляющей»[51].

С увеличением количества частных вагонов на рынке операторы начали создавать собственные ремонтные предприятия для того, чтобы обеспечить ремонт своих вагонов качественно и в сжатые сроки и не зависеть от ограниченных мощностей ремонтных предприятий ОАО «РЖД». В статье [119] В. Меркушева приводит слова начальника транспортного отдела ОАО «Сильвинит» В. Маслакова: «Сегодня наша компания имеет своё транспортное подразделение, вагонный парк и

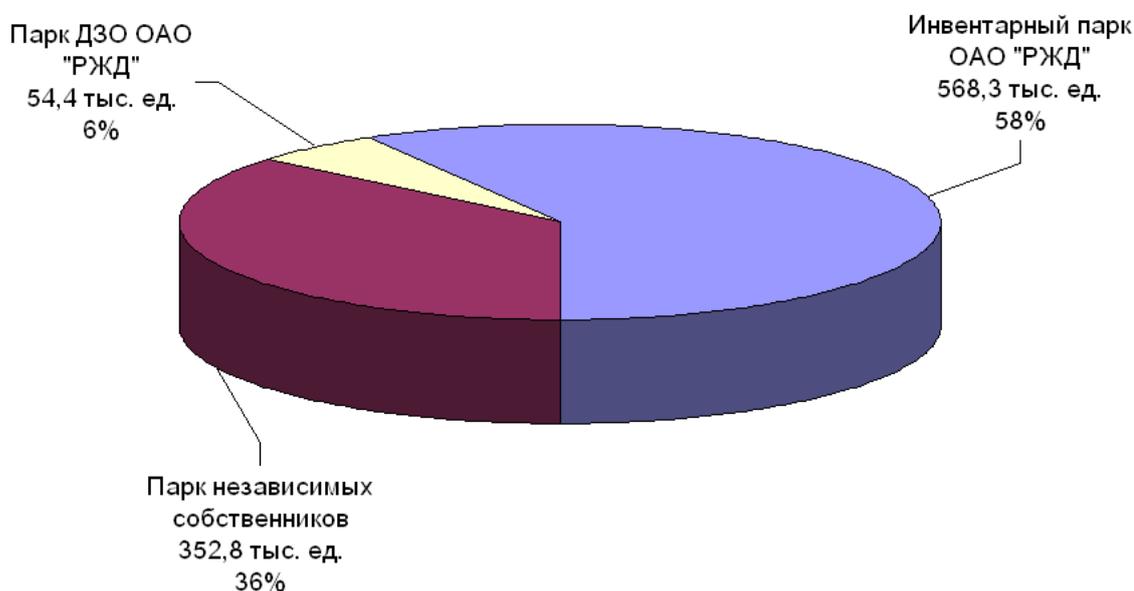
программу по сокращению транспортных издержек. Заниматься этой работой мы начали не из-за желания диверсифицировать бизнес, а по объективной необходимости: железная дорога долгое время была просто не в состоянии обеспечить нас подвижным составом в связи с темпами роста нашего производства и, соответственно, увеличения объёмов вывоза продукции. В 2001-м было принято решение о создании собственной ремонтной базы, поскольку вагоноремонтные структуры тогда ещё МПС не могли обеспечить потребности по текущему отцепочному ремонту для растущего вагонного парка предприятия. В 2002 году «Сильвинит» получил лицензию на данный вид ремонтных работ со своим кодовым знаком эксплуатационного депо. В 2005-м был осуществлён пуск в эксплуатацию участка по ремонту механизмов разгрузочных устройств в объёме деповского ремонта, а также участок по ремонту колёсных пар»[119].

По этому пути пошли многие собственники вагонов. Причём, как отмечают операторы, собственная ремонтная база сегодня даёт ощутимый экономический эффект. На частных вагоноремонтных предприятиях удалось добиться снижения затрат на обслуживание одного вагона, улучшить качество и сократить сроки ремонтных работ. «В результате мы смогли снизить количество отцепок вагонов в пути следования из-за некачественного ремонта, а так же уменьшить затраты на содержание подвижного состава» - говорит вышеупомянутый В. Маслаков[119]. При этом цены на ремонт в частных депо вполне конкурентоспособны в сравнении с ценами ОАО «РЖД», что позволяет операторам не только производить обслуживание и ремонт собственных вагонов, но и оказывать необходимые услуги другим участникам рынка.

4.2. Современное состояние системы операторских компаний

По состоянию на 31.12.2007 г. в инвентарном парке ОАО «РЖД» числилось 568,3 тыс. грузовых вагонов. Однако следует иметь в виду, что в это число входят 416,5 тыс. вагонов, принадлежащих ОАО «РЖД» и 151,8 тыс. вагонов, переданных на баланс ОАО «Первая грузовая компания», но находившихся в 2007 г. в пользовании ОАО «РЖД» и учитываемые как парк РЖД, а также 23,2 тыс. вагонов, подлежащих передаче в уставный капитал ОАО «ПГК», но не переданных на 31.12.2007 г.[48]

Общий парк холдинга (суммарный парк ОАО «РЖД» и ДЗО ОАО «РЖД») составил на конец 2007 г. 622,7 тыс. ед.



Источник: [48]

Рис.11. Структура парка вагонов российской принадлежности на 31.12.2007 г.

Инвентарный парк ОАО «РЖД» (без учёта вагонов ОАО «ПГК», находящихся в пользовании ОАО «РЖД») составлял на конец 2007 г. 416,5 тыс. ед. и распределялся следующим образом:

- крытые вагоны - 59,1 тыс. ед.;
- платформы – 48,5 тыс. ед.;
- полувагоны – 217,8 тыс. ед.;
- цистерны – 7,0 тыс. ед.;
- рефрижераторы – 2,7 тыс. ед.;
- транспортёры – 1,4 тыс. ед.;
- прочие 79,9 тыс. ед.

Из 79,9 тыс. ед. прочих вагонов 3,7 тыс. ед. составляли цементовозы, 24,6 тыс. ед. – зерновозы, 5,2 тыс. ед. – минераловозы.

Парк независимых собственников (т.е. не являющихся дочерними и зависимыми обществами ОАО «РЖД») составил 352,8 тыс. единиц и распределялся по родам вагонов следующим образом:

- крытые вагоны – 14,4 тыс. ед.;
- платформы – 11,7 тыс. ед.;
- полувагоны – 79,5 тыс. ед.;
- цистерны – 158,7 тыс. ед.;
- рефрижераторы – 3,6 тыс. ед.;
- прочие 85,0 тыс. ед.

Из 85,0 тыс. ед. прочих вагонов 9,8 тыс. ед. составляли цементовозы, 4,6 тыс. ед. – окатышевозы, 20,9 тыс. ед. – минераловозы.

Вагонный парк ДЗО ОАО «РЖД» на конец 2007 г., помимо вагонов ОАО «ПГК», включал в себя 21435 вагонов, принадлежащих ОАО «Трансконтейнер», 6840 тыс. вагонов ОАО «Рефсервис», 980 вагонов ОАО «РейлТрансАвто».

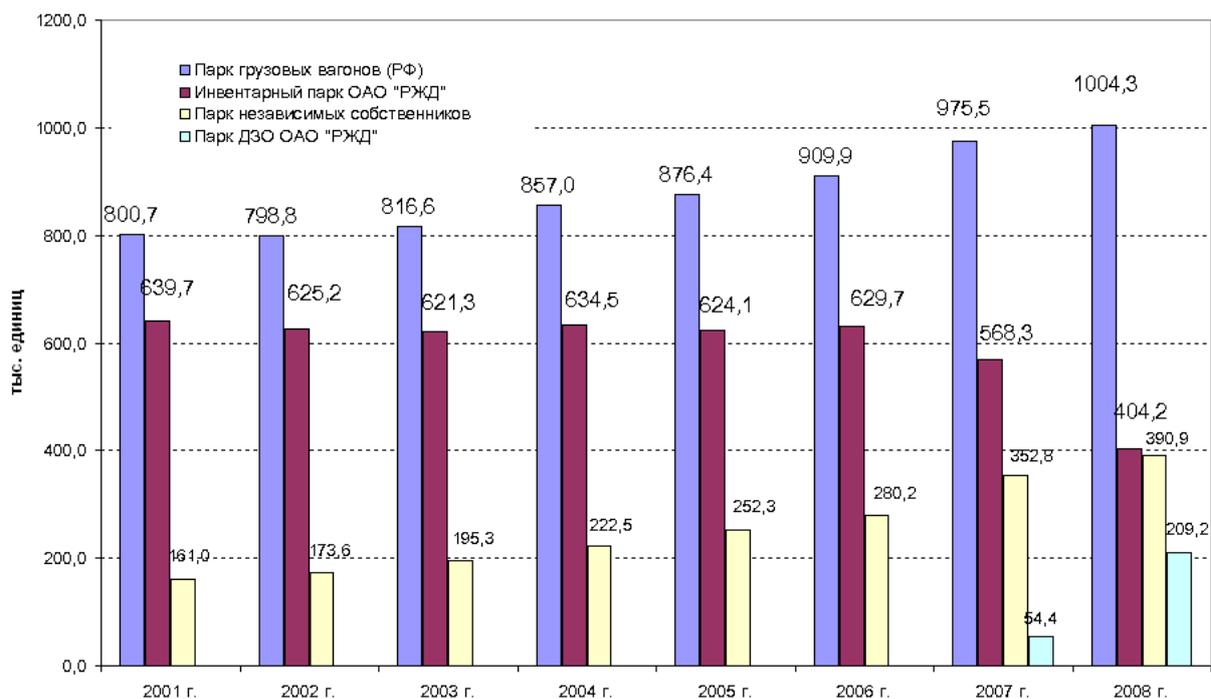


Рис. 12. Динамика парка грузовых вагонов российской принадлежности в 2001-2008 гг. (по состоянию на конец года), тыс. единиц

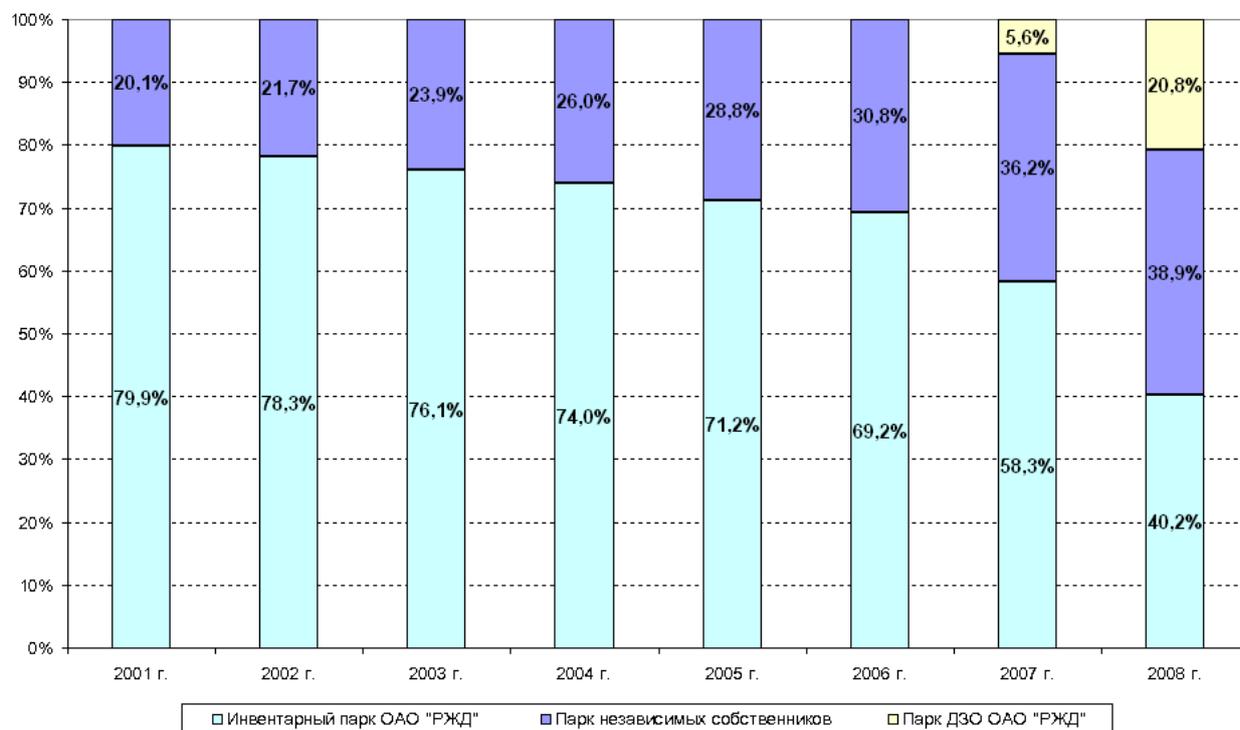


Рис.13. Динамика долей вагонных парков ОАО "РЖД", ДЗО и независимых собственников в 2001-2008 гг.

В 2006-2008 гг. операторский бизнес в стране стал важнейшим элементом транспортного рынка. К 2008 г. парк частных грузовых вагонов (без учёта вагонов «ПГК») достиг 38,9 %, а доля перевозимых в этих вагонах грузов – 35,1 %.

В 2008 г., на конференции «Рынок транспортных услуг: взаимодействие и партнёрство», подводя итоги 10-летия реформы железных дорог, вице-президент ОАО «РЖД» В.Н. Морозов отметил: «За последние пять лет в результате реформирования отрасли доля частных вагонов в общем парке увеличилась и продолжает расти. Это системный результат реформы, который дал отрасли целый ряд позитивных эффектов. В условиях динамичного роста объёмов перевозок за этот период закупка операторами грузовых вагонов стала важным фактором их устойчивого обеспечения. Развитие частной собственности на грузовые вагоны позволило стимулировать создание новых комплексных транспортных услуг. В итоге, сегодня предоставление вагона для перевозки, как правило, является одним из элементов транспортного обслуживания грузовладельца наряду с оказанием экспедиторских и логистических услуг. Это, с одной стороны, дало возможность повысить конкурентоспособность железнодорожных перевозок, а с другой – сформировать стимулы для повышения эффективности работы ОАО РЖД». (...) Формирование конкурентной среды собственников подвижного состава создало стимулы для развития смежных сегментов бизнеса, связанных с лизингом, производством, техническим обслуживанием и ремонтом грузовых вагонов.»[130].

Инвестиционная активность компаний-операторов обеспечила устойчивое развитие российского вагоностроения, способствовала развитию конкуренции в сфере ремонта грузовых вагонов. Это хорошо заметно на примере появления частных вагоноремонтных производств и того интереса, который проявил рынок к имуществу 22 вагоноремонтных депо, которые были выставлены ОАО «РЖД» в 2008 г. на аукцион.

Мониторинг состояния рынка железнодорожных грузовых перевозок позволяет заметить, что доля ОАО «РЖД» на рынке услуг по предоставлению вагонов устойчиво сокращается.

В 2003-2008 гг. развитие системы операторских компаний соответствовало темпам роста объёмов предъявляемого к перевозке груза и обеспечивало прирост грузовой базы необходимым количеством вагонов. Можно сказать, что фактически весь прирост объёмов погрузки за эти годы был возможен благодаря появлению частной собственности на грузовые вагоны. В сентябре 2008 г. парк грузовых вагонов российской принадлежности впервые за много лет превысил 1 млн. единиц (см. Рис.12). Сегодня очевидно, что подобный уровень инвестиций в приобретение подвижного состава стал возможен благодаря появлению частной собственности на вагоны и созданию условий по их недискриминационному доступу к сети РЖД.

К аналогичному выводу пришли специалисты Федеральной антимонопольной службы. В своём докладе «Анализ рынка услуг в сфере перевозок грузов» они отмечают: «Развитие конкуренции на рассматриваемом рынке услуг по перевозке грузов на железнодорожном транспорте осуществляется, главным образом, за счёт инвестиций в вагонный парк компаний операторов, не относящихся к железнодорожному транспорту общего пользования»[6].

При этом доля частных вагонов в погрузке грузов в 2008 г. продолжала увеличиваться, в т.ч. по важнейшим грузам:

по нефти и нефтепродуктам: с 78% в 2007 г. до 99 % в 2008 г. (на 21 п.п.);

по чёрным металлам с 35 % до 46 % (на 11 п.п.);

по удобрениям с 65 % до 86 % (на 21 п.п.);

по химикатам и соде с 83 % до 89 % (на 6 п.п.);

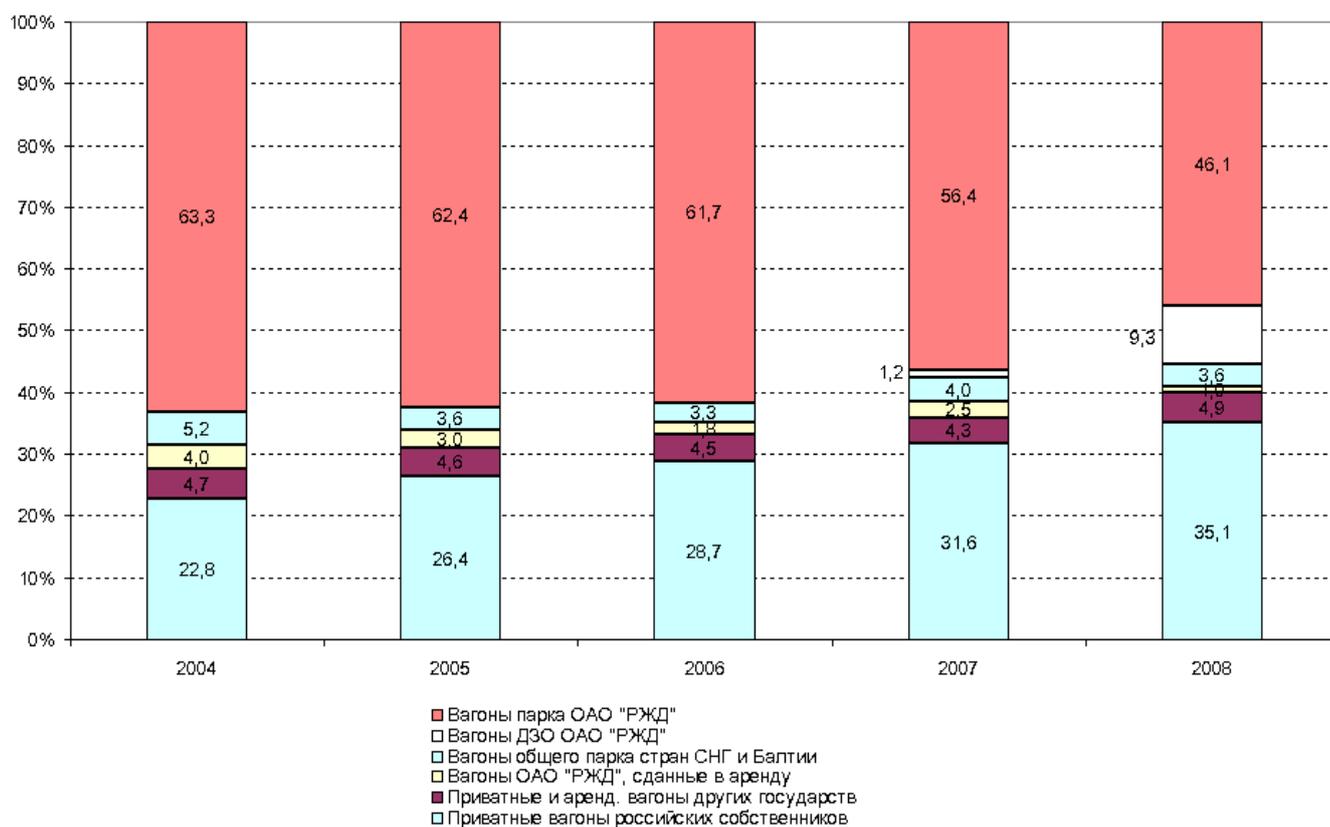
по строительным грузам с 27 % до 33 % (на 6 п.п.);

по промсырью с 49 % до 56 % (на 7 п.п.);

по цементу с 32 % до 83 % (на 51 п.п.);

по зерну с 10 % до 25 % (на 15 п.п.).

В целом доля перевозок в частных вагонах (с учётом ДЗО), которая в 2007 г. составляла 32,8 % (1,2 % в вагонах ДЗО и 31,6 % в вагонах независимых собственников) к 2008 г. возросла до 44,4 % (9,3 % в вагонах ДЗО и 35,1 % в вагонах независимых собственников). Соответственно, доля перевозок в вагонах парка ОАО «РЖД» уменьшилась на 10,3 п.п.: с 56,4 % до 46,1 % (см. Рис.14).



Источник: [48, 185]

Рис.14. Изменение структуры перевозок грузов по принадлежности вагонов в 2004 - 2008 гг., в процентах

По официальным данным ОАО «РЖД», на 01.01.2009 г. российский инвентарный парк грузовых вагонов составил 1 004 370 единиц (см. табл. 14). Инвентарный парк ОАО «РЖД» насчитывает более 404,2 тыс. вагонов или 40,2% от общего количества (против 58,3% на 01.01.2008). По всем

типам вагонов парк ОАО «РЖД» сократился к прошлогоднему уровню.

Таблица 14

Парк грузовых вагонов принадлежности РФ по состоянию
на 01.01.2009 г.

Род вагона	Всего	Холдинг «РЖД»	в том числе:		Приватный (незави- симых частных компаний)
			ОАО «РЖД»	ДЗО ОАО «РЖД»	
Полувагоны	371 694	272 904	221 848	51 056	98 790
Цистерны	237 257	77 075	8 051	69 024	160 182
Платформы	68 112	52 508	39 441	13 067	15 604
Крытые	78 303	61 219	55 491	5 728	17 084
Прочие	249 004	149 756	79 415	70 341	99 248
Всего	1 004 370	613 462	404 246	209 216	390 908

Источник: [161]

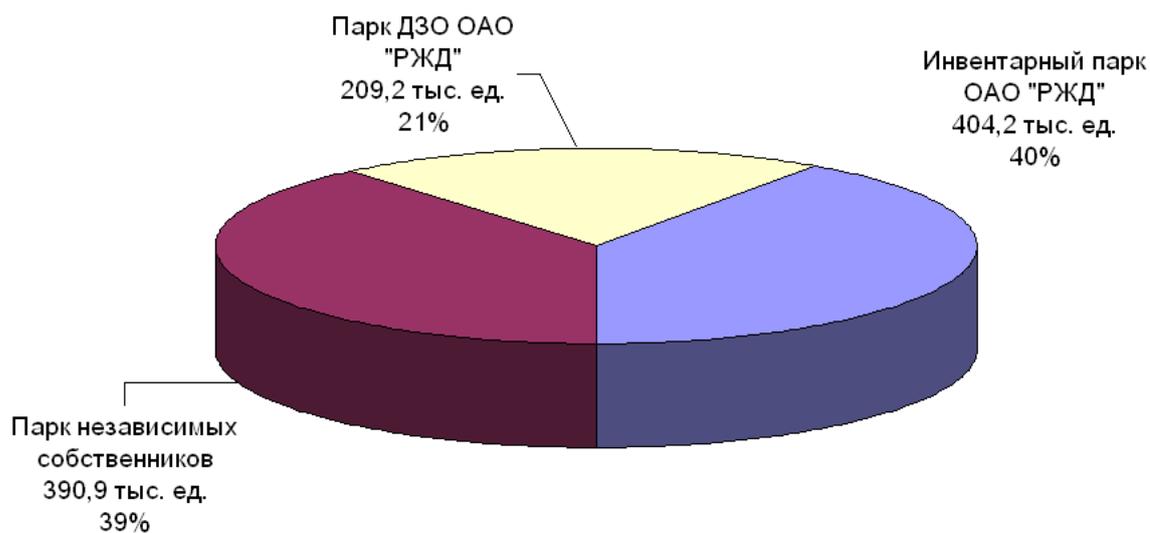


Рис. 15. Структура парка вагонов российской принадлежности
на 01.01.2009 г.

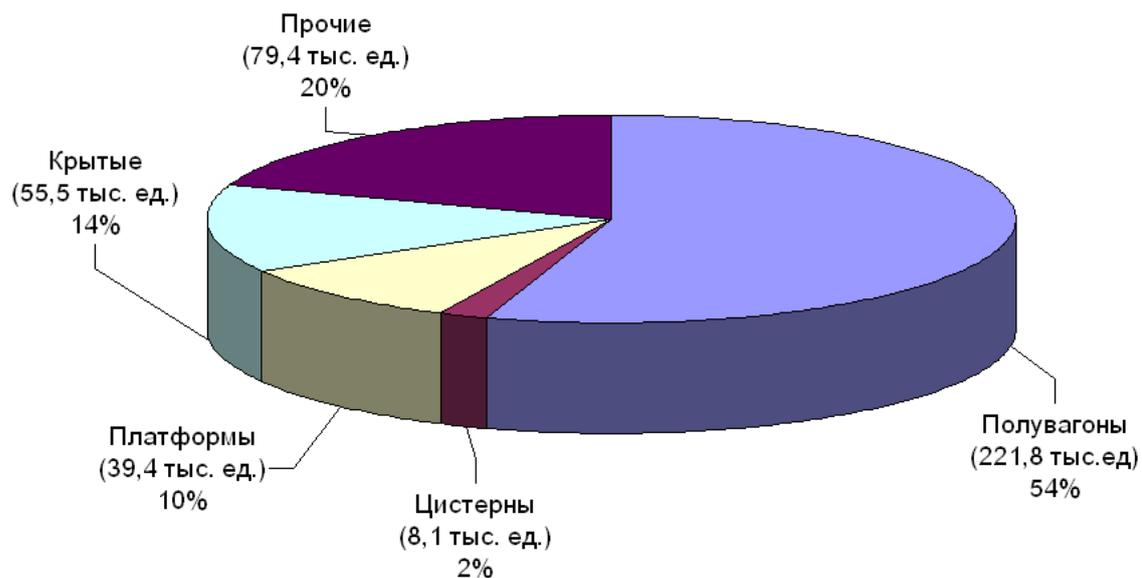


Рис.16. Структура парка ОАО «РЖД» по родам подвижного состава на 01.01.2009 г.

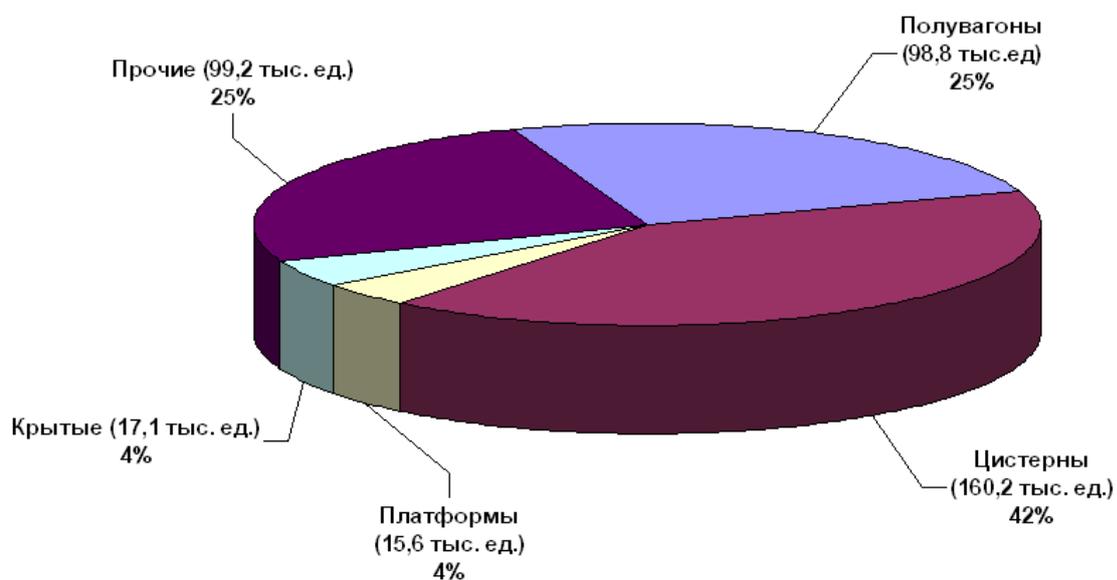
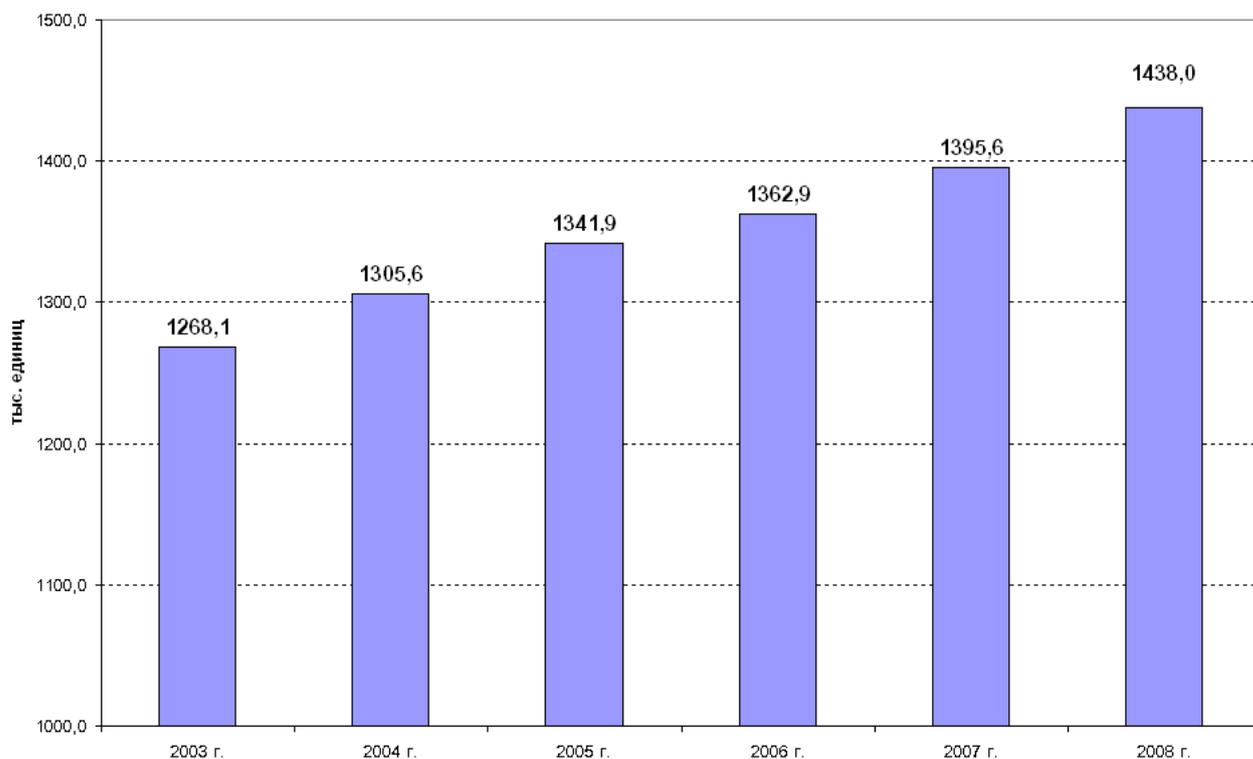


Рис. 17 Структура парка независимых собственников по родам подвижного состава на 01.01.2009 г.

Парк ДЗО ОАО «РЖД» составил свыше 209,2 тыс. вагонов, а парк независимых частных компаний достиг почти 391 тыс. ед., что составляет 20,8% и 39% в общей структуре парка соответственно (против 5,8% и 35,9% на 01.01.2008 г). Из 209,2 тыс. ед. вагонов парка ДЗО ОАО «РЖД» примерно 200,0 тыс. ед. – вагоны, принадлежащие ОАО «ПГК». Все вагоны-зерновозы, находящиеся в собственности ОАО «РЖД» (а так же в собственности ОАО «ПГК») в течение 2008-2009 г. должны быть переданы дочернему обществу ОАО «ПГК» – компании ЗАО «Русагротранс», которая станет монополистом в сегменте перевозок зерновых грузов.

Парк грузовых вагонов в целом по СНГ также стабильно растёт.



Источник: [130]

Рис. 18. Динамика парка грузовых вагонов стран СНГ (с учётом частных вагонов), тыс. единиц

Как видно из рис.18 совокупный парк вагонов стран СНГ увеличился с 2003 по 2008 год на 13 %. За тот же период парк вагонов российской принадлежности вырос на 23 %.

Ещё одной важнейшей тенденцией последнего времени является увеличение инвестиций независимых операторов в приобретение подвижного состава. На этапе зарождения операторских компаний многими учёными-транспортниками высказывалось мнение (см. раздел 1.2 настоящей монографии), что частные компании не будут инвестировать в приобретение подвижного состава. Данные, приведённые в табл. 15, однозначно свидетельствуют об обратном: именно операторские компании стали теми субъектами экономики, которые спасли промышленность от экономического коллапса.

Таблица 15

Приобретение вагонов ОАО «РЖД» и операторскими компаниями
в 2001-2008 гг., ед.

	год							
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
«РЖД» /МПС	104	1440	3480	6000	8000	8569	15400	22000*
Операторы	9824	14692	23000	25000	н.д.	13300	40930	45000

* в 2008 г. с учётом ДЗО

В условиях катастрофического дефицита подвижного состава после начала промышленного роста в 2000-х годах, к которому МПС оказалось не готово, именно операторские компании обеспечили бесперебойный вывоз промышленной продукции предприятий.

В табл. 16 приведены данные о парке вагонов у крупнейших собственников, имеющих во владении более 1000 единиц подвижного состава без учёта парков вагонов ОАО «ПГК» и других дочерних обществ.

Учитывая, что общее количество частных вагонов независимых собственников составляет 390,9 тыс. ед., из табл. 16 можно увидеть, что 69 крупнейших собственников из более 2000 владельцев подвижного состава владеют парками, превышающими 1000 ед. и на них приходится 291,0 тыс. ед. вагонов или 74 %.

Сведения о парке вагонов у крупнейших собственников по состоянию
на февраль 2009 г.

№ п/п	Наименование компании	КР	ПЛ	ПВ	ЦС	ПР	Всего
1	"Новая перевозочная компания"	0	0	15 262	5 791	50	21 103
2	"Газпромтранс"	45	5	1 763	18 695	51	20 559
3	"СГ-Транс"	0	9	0	13 866	0	13 875
4	ДВТГ	0	100	5 337	3 928	4 918	14 283
5	ОТЭКО	0	30	6	14 172	2	14 210
6	"Новотранс"	2 263	557	7 434	38	796	11 088
7	"Фирма Трансгарант"	1 373	682	3 367	642	4 874	10 938
8	"Евросиб СПб - транспортные системы"	1 115	1 950	3 719	80	4 252	11 116
9	"Трансойл"	0	0	0	9 006	0	9 006
10	"Металлоинвесттранс"	0	0	7 712	61	365	8 138
11	"ЛУКОЙЛ-Транс"	25	12	49	7 749	0	7 835
12	"Юкос-Транссервис"	0	0	24	7 580	0	7 604
13	"БалтТрансСервис"	0	0	0	7 572	0	7 572
14	"Уралкалий"	1	0	24	0	4 711	4 736
15	(СИБУР-Транс)	0	2	29	4 643	10	4 684
16	"ЗР"	1 021	0	481	1 244	1 751	4 497
17	"ЕвразТранс"	0	0	3 312	0	937	4 249
18	"Независимая транспортная компания "	0	0	2 760	17	1 434	4 211
19	"СУЭК"	0	0	3 923	0	0	3 923
20	"Мечел-Транс"	0	0	3 580	0	251	3 831
21	"ЕТК"	0	0	2 097	0	1 649	3 746
22	"ТрансЛес"	0	3 447	0	0	34	3 481
23	"Универсал ТрансГрупп"	290	0	457	0	2 614	3 361
24	"ТЭК Евротранс"	0	0	0	3 314	0	3 314
25	"ЗапСибТранссервис"	46	0	3 240	0	0	3 286
26	"Башкирнефтепродукт"	0	0	190	3 088	0	3 278

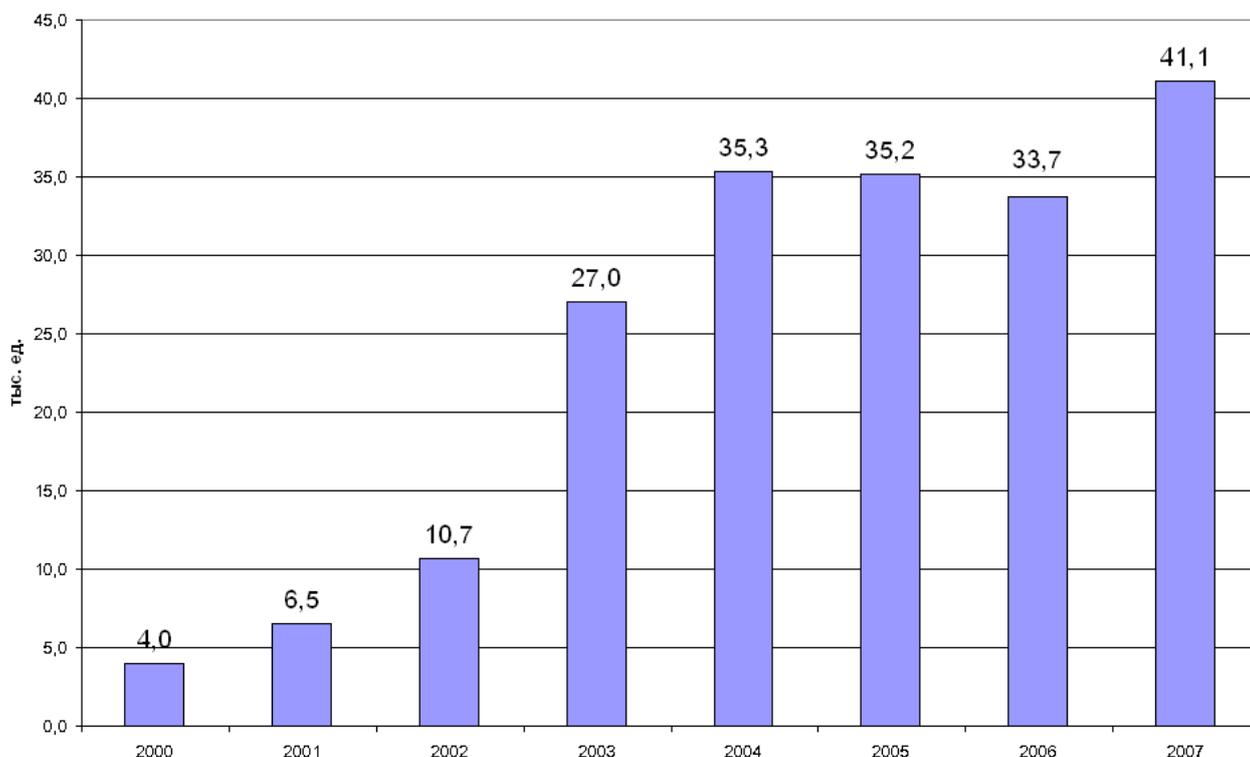
№ п/п	Наименование компании	КР	ПЛ	ПВ	ЦС	ПР	Всего
27	"Сильвинит"	42	4	20	0	3 179	3 245
28	"Нефтетранспорт"	40	45	6	2 693	333	3 117
29	"УРАЛХИМТРАНС"	1	0	464	397	2 179	3 041
30	"Северсталь"	0	1 119	1 793	54	0	2 966
31	"ТрансКонтейнер"	0	0	0	0	2 962	2 962
32	Новомосковская АК "Азот"	21	0	176	1 949	560	2 706
33	ФосАгро-Транс	100	0	271	44	2 251	2 666
34	"СибУглеМетТранс"	0	350	2 249	0	0	2 599
35	"Невинномысский Азот"	2	0	0	1 522	1 074	2 598
36	"РейлТрансАвто"	0	0	0	0	2 407	2 407
37	"НефтеТрансСервис"	0	0	0	2 699	0	2 699
38	"Акрон"	0	0	0	773	1 371	2 144
39	"Магистральнефтеоргсинтез"	0	0	0	2 113	0	2 113
40	"Транспортно-логистическая компания"	0	0	0	2 025	0	2 025
41	"Тольяттиазот"	0	1	40	1 324	587	1 952
42	Транс Групп АС	150	32	585	0	1 150	1 917
43	"ВКМ-Транс"	0	0	1 060	0	825	1 885
44	"Локотранс"	355	506	515	0	150	1 865
45	"Финтранс"	103	559	162	283	747	1 854
46	"Кузбасстрансцемент"	0	0	428	0	1 328	1 756
47	"Анкор"	20	0	70	1 290	365	1 745
48	"Профтранс"	0	0	1 699	0	0	1 699
49	"Нижнекамскнефтехим"	93	0	5	1 576	0	1 674
50	"Трансгарант-Восток"	0	0	1 382	0	241	1 667
51	"Петролсиб"	0	0	0	1 664	0	1 664
52	"Балтика" пивоваренная компания	533	0	7	0	1 124	1 664
53	"КуйбышевАзот"	0	0	100	1 000	387	1 487
54	"Азот" Кемеровское	100	0	30	628	728	1 486

№ п/п	Наименование компании	КР	ПЛ	ПВ	ЦС	ПР	Всего
55	"Метафракс"	3	0	10	1 417	46	1 476
56	"Русская Тройка"	0	0	0	0	1 451	1 451
57	"Альянспромсервис"	0	0	0	1 433	0	1 433
58	"ТрансРейл Кар"	0	0	0	1 426	0	1 426
59	"Каустик"	46	0	10	1 223	137	1 416
60	"Сталкон"	76	0	934	180	202	1 392
61	Ф.Е.Транс	87	0	0	0	1 300	1 388
62	"ММК-ТРАНС"	0	744	467	0	132	1 343
63	"Карго Транс"	359	0	0	2 707	21	3 117
64	"Минудобрения"	33	0	150	583	538	1 304
65	"ТГИ-Транс"	0	0	650	0	550	1 200
66	"Аппарель-2000"	0	0	0	0	1 191	1 191
67	"Севтехнотранс"	0	0	180	0	1 001	1 181
68	"Нефтегазовая компания "Славнефть"	0	0	0	1 116	0	1 116
69	"Ковдорский горно- обоганительный комбинат"	0	0	0	0	1 100	1 100

Кроме того, благодаря частным инвестициям вагоностроительная отрасль, которая к концу 90-х простаивала практически без заказов (загрузка некоторых заводов упала пятикратно), начиная с 2003 г. показывает устойчивые темпы роста производства. Развитие системы операторских компаний стало катализатором бурного роста вагоностроительной отрасли в России и странах СНГ (об этом см. п. 4.3).

4.3. Вагоностроение и развитие рынка грузовых вагонов

Бурное развитие операторского бизнеса привело к тому, что вагоностроение, переживавшее с конца 1980-х годов до конца 1990-х годов период спада, начиная с 2000 г. стабильно растёт, а начиная с 2003 г., когда операторские компании начали активно инвестировать в приобретение нового подвижного состава, вагоностроение вышло на новый уровень производства, втрое превышающий показатели начала 2000-х годов (см. Рис. 19).



Источник: Росстат

Рис. 19. Производство грузовых вагонов в России в 2000-2007 гг., тыс. единиц

Особенностью российского рынка железнодорожного машиностроения является его некоторая обособленность от мирового рынка из-за различия в ширине железнодорожной колеи в странах СНГ и

ряде прилегающих стран¹ (1520 мм.) и большинстве европейских стран (1435 мм).

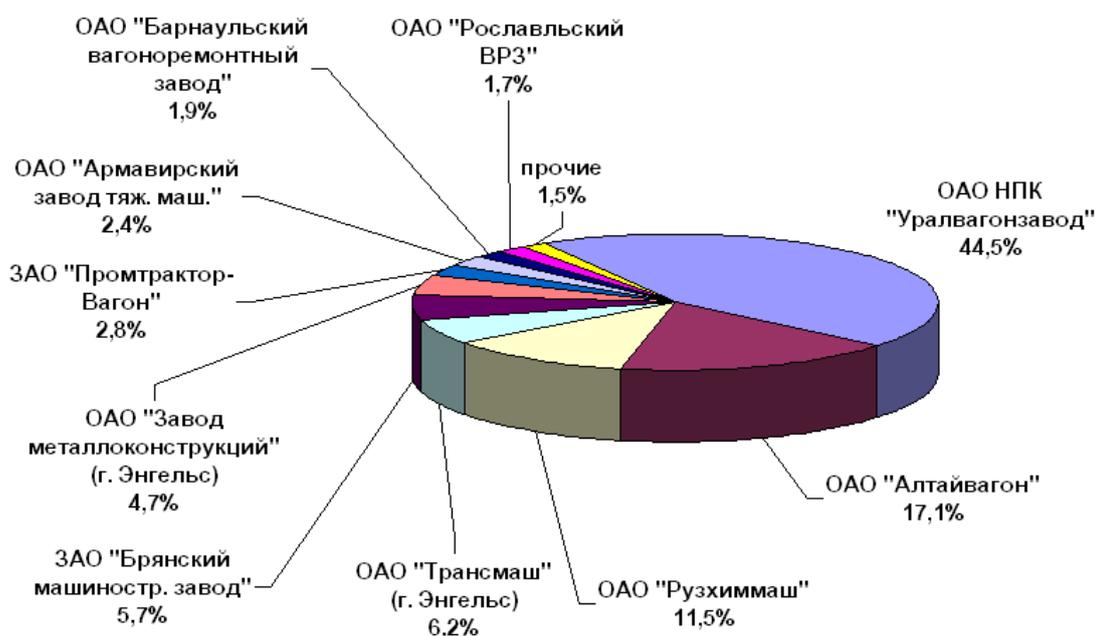
Как отмечает к.э.н. Е.И. Плисова, «разница в ширине колеи, наличие развитой обслуживающей инфраструктуры (вагоноремонтные депо), ориентированной на подвижной и тяговый состав, производившийся на заводах стран бывшего СССР, а также сложная система сертификации, находящаяся под полным контролем РЖД и Правительства РФ делают практически невозможным выход на рынок зарубежных производителей (без согласования с ОАО «РЖД»). Таким образом, иностранные инвестиции в российское железнодорожное машиностроение и выход на российский рынок продукции из стран дальнего зарубежья в настоящее время находятся под контролем ОАО «РЖД» и локализованы в сегментах поставки некоторых видов комплектующих, по которым российские производители и предприятия Украины не могут удовлетворить спрос, таких, как определённые виды продукции, производимые в Китае а так же подвижной состав и локомотивная тяга для высокоскоростного движения, где российские технологии отстают от существующих в мире на десятилетия»[158].

В начале 1980-х годов в СССР выпуск вагонов достиг своего максимума – около 75 тыс. единиц в год, затем их производство снизилось почти до нуля. Начавшийся в 2001-2002 гг. рост производства грузовых вагонов привёл к тому, что к 2007 г. их выпуск (по всем странам СНГ) достиг 70 тыс. единиц, из которых более 41 тыс. единиц произведено в России.

Отрасль вагоностроения в России и странах СНГ объединяет около 30 вагоностроительных и вагоноремонтных предприятий. В настоящее время производственные мощности по выпуску грузовых вагонов в СНГ оцениваются на уровне 84,5 тыс. вагонов в год, в т.ч. в России – 52,8 тыс. ед., на Украине – 31,0 тыс. ед., в Беларуси – 700 вагонов [176].

¹ Помимо стран бывшего СССР, колею шириной 1520 мм. имеют, например, железные дороги Монголии и часть железных дорог Китая. Финляндия имеет колею 1524 мм., как в СССР до 1972 г.

В настоящее время производство новых грузовых вагонов в России осуществляют 16 вагоностроительных и вагоноремонтных заводов. Основной объём выпуска приходится на ОАО НПК «Уралвагонзавод» (40-45 %), ОАО «Алтайвагон» (17-20%), ОАО «Ружхиммаш» (11-17%). По итогам 2007 г. эти три завода произвели 77 % всех грузовых вагонов в России. По итогам 8 месяцев 2008 г. их доля несколько уменьшилась – до 73,1 % [158]. Структура производства вагонов по заводам приведена на Рис.20.



Источник: [158]

Рис. 20. Структура производства грузовых вагонов в России (по заводам) в январе-августе 2008 г.

По данным рейтинга [79] «Транспортное машиностроение», подготовленного журналом «РЖД-Партнёр» совместно с ИА «INFOLine» и охватывающего основных производителей подвижного состава в СНГ (кроме почему-то забытого ОАО «Завод металлоконструкций» из г.Энгельса), крупнейшими производителями вагонов в странах СНГ

являются также следующие предприятия, расположенные на Украине: ОАО «Азовмаш», ОАО «Крюковский вагоностроительный завод», ОАО «Стахановский вагоностроительный завод», ОАО «Днепровагонмаш».

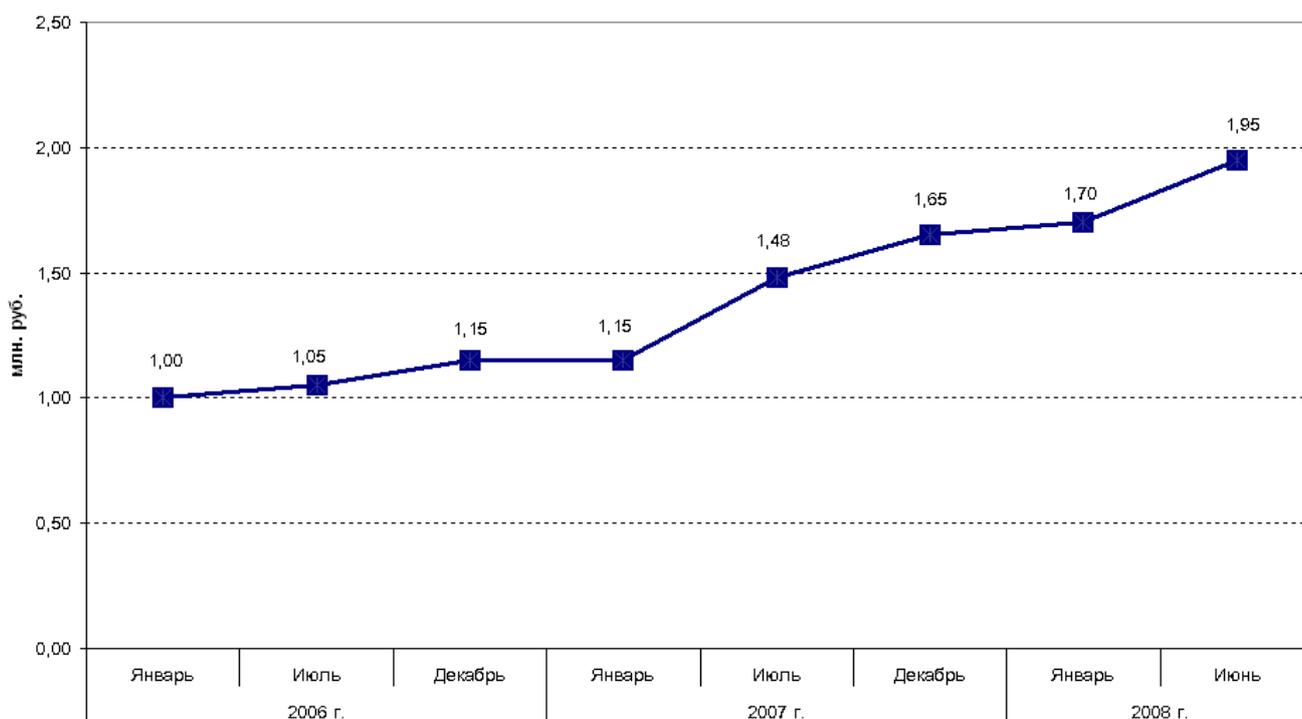
Развитие операторского бизнеса, которое привело к увеличению спроса на новый подвижной состав (сначала в 2002-2004 гг., главным образом, на цистерны), вызвало увеличение цен на новые вагоны.

Увеличение цен на вагоны, в свою очередь, позволило заводам-производителям осуществлять инвестиции в развитие производства и перепрофилирование части мощностей на выпуск более популярных родов вагонов. Например, Калининградский вагоностроительный завод, который ранее специализировался на производстве вагонов-самосвалов, с 2003 г. освоил выпуск цистерн. Спрос на железнодорожные цистерны привёл к тому, что их производством стали заниматься даже предприятия, которые раньше не входили в число вагоностроителей. Например, ЗАО «Русхиммаш», до начала 1990-х годов специализировалось на производстве агрегатов для нефтехимической отрасли. Постепенно, начав с кооперации с «Уралвагонзаводом» (для которого «Русхиммаш» делал котлы для цистерн), предприятие выросло до одного из крупнейших производителей подвижного состава.

В 2007 г. цены на вагоны вновь резко увеличились. Динамика цен за этот год по разным оценкам и по разным родам и типам подвижного состава составила от 40 до 70 %. Если на начало 2007 г. стоимость полувагона составляла 1,15 млн. руб., то уже в 2008 г. – 1,7 млн. руб.[118].

Несмотря на то, что данные по уровню увеличения цен несколько разнятся, практически все участники рынка сходятся в одном – продажная цена вагона достигла мирового уровня, притом что технико-экономические показатели остались прежними. В статье В. Меркушевой [118] приводятся данные опросов участников рынка: «по подсчётам директора по экономике и развитию ЗАО «ВКМ-Лизинг» О. Марасанова, отпускные цены на грузовые магистральные вагоны только за январь-февраль 2008 г.

увеличились на 6,9 %. Если в 2003 г. цена цистерны без НДС составляла 780 тыс. руб., то сейчас она возросла в два и более раза – до 1,5 – 1,8 млн. руб. в зависимости от модели. В целом за 2007 г. цены на продукцию вагоностроительных заводов выросли почти на 40 %.

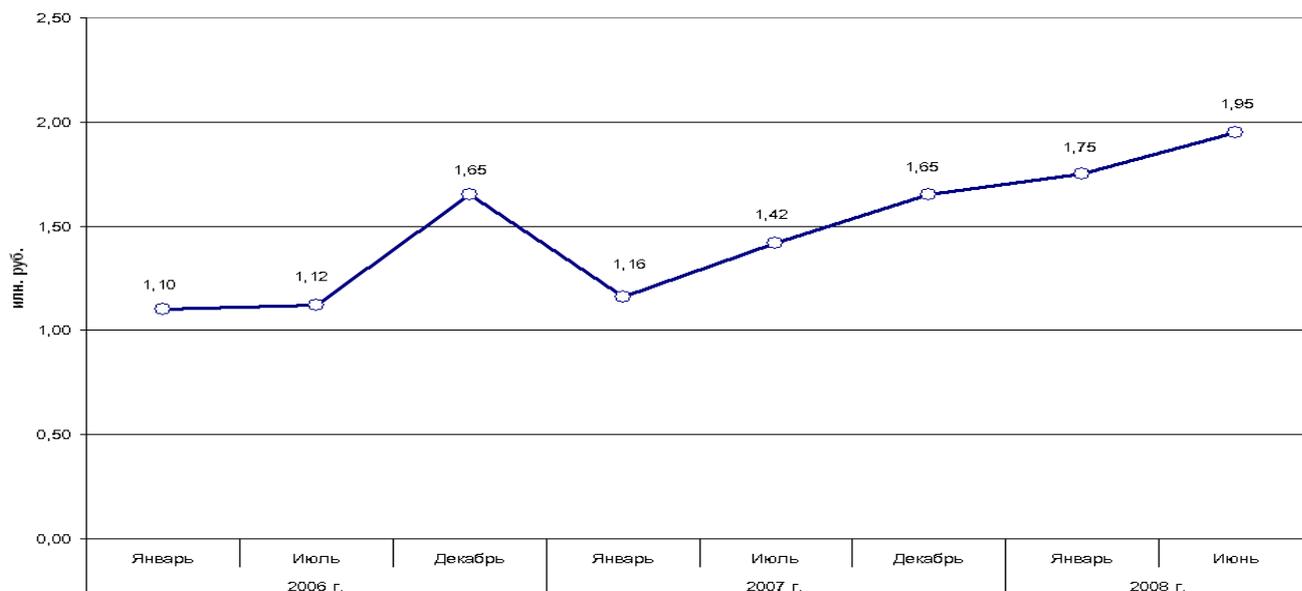


Источник: [118]

Рис.21. Динамика среднего уровня цен на полувагоны в 2006-2008 гг., млн. руб.

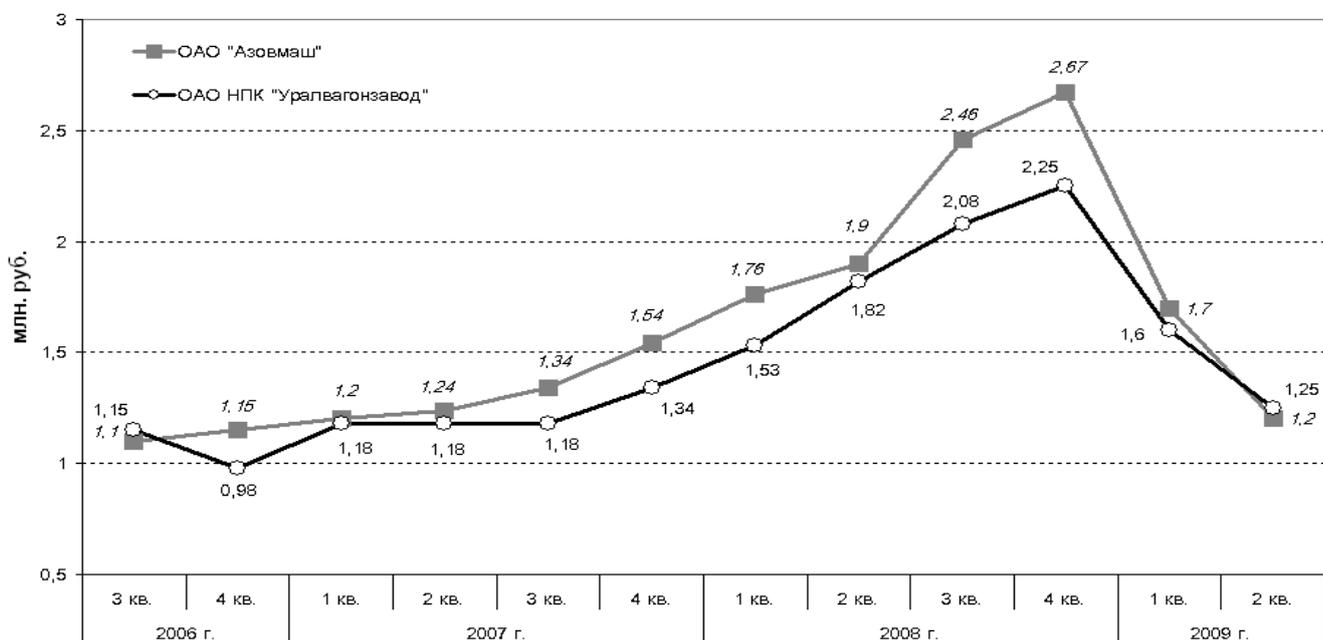
Если в 2005 г. полувагон можно было приобрести за 1,2 млн. руб., то к концу 2007-го – уже за 1,7 млн. руб. По данным ОАО «ДВТГ», стоимость полувагона с 1 января 2007 г. по 1 января 2008 г. выросла на 60 %, при этом фитинговые платформы за аналогичный период подорожали на 80 %. По данным ОАО «Северсталь», если в начале февраля 2007 г. средние цены по СНГ на полувагоны составляли порядка 960 тыс. руб., то уже в сентябре того же года – 1,44 млн. руб, т.е. рост цен составил 50 %.

Аналогична ситуация с цементовозами. На начало 2006 г. они стоили 1,1 млн. руб., к началу 2008 г. их цена достигла 1,75 млн. руб.[118].



Источник: [118]

Рис.22. Динамика среднего уровня цен на цементовозы в 2006-2008 гг., млн. руб



Источник: [122]

Рис. 23. Динамика средних цен производителей на цистерны для перевозки светлых нефтепродуктов в 2006-2009 гг., млн. руб

Вместе с тем во второй половине 2008 г. многие предприятия стали говорить о перенасыщении рынка цистерн, а часть из них даже покинула данный сегмент вагоностроения.

Так, если в 2004 г., на волне резкого увеличения спроса, производство цистерн велось на всех ведущих заводах отрасли – «Уралвагонзаводе», «Рузхиммаше», «Алтайвагоне», «Азовмаше», Крюковском и Стахановском вагоноремонтных заводах, то к концу 2008 г. на рынке цистерн для перевозки нефтепродуктов осталось два предприятия – ОАО «Азовмаш», которое практически все произведённые цистерны экспортировало в Россию, и ОАО НПК «Уралвагонзавод». Впрочем, в начале 2009 г. некоторые, например ОАО «Рузхиммаш», вновь вернулись на этот рынок[122]

Как видно из Рис. 23, финансовый кризис привёл к тому, что «пузырь», надувшийся на перегретом рынке цистерн лопнул и цены вернулись на уровень 2007 г.

4.4. Тарифная реформа 2003 г. как фактор развития системы операторских компаний

С 28 августа 2003 г. вступил в силу новый Прейскурант 10-01 «Тарифы на перевозку грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами». Принципиальное отличие нового прейскуранта от предыдущих заключается в том, что с целью создания конкурентных условий в сфере железнодорожных перевозок впервые тариф за перевозки в вагонах парка железных дорог разделен на следующие составляющие:

- за использование инфраструктуры и локомотивов железных дорог (ОАО «РЖД»);
- за использование вагонного парка железных дорог (ОАО «РЖД»)[163].

Тариф за инфраструктуру и локомотивы включает затраты на их содержание и возмещает расходы станций отправления и назначения грузов (начально-конечные операции) а также расходы по перемещению вагонов в поездах и обработке их в пути следования (движенческие операции). К тарифным ставкам за движенческие операции применён поправочный коэффициент, корректирующий их значения в зависимости от расстояния перевозки и учитывающий изменение себестоимости перевозок с учётом доли пробега груза в составе сборных и передаточно-вывозных поездов, а также количество переработок вагонов на технических станциях в расчёте на один километр пробега.

Вагонная составляющая включает затраты по техническому обслуживанию, ремонтам и амортизации с рентабельностью, обеспечивающей заинтересованность инвесторов в приобретении и обновлении вагонного парка.

При этом, вагонная составляющая выделена в виде твёрдых ставок без дифференциации по классам грузов и на неё не распространяется действие исключительных тарифов. Это создает равновыгодные экономические условия для использования собственного вагонного парка независимо от рода перевозимого груза. Подобное построение тарифа создает экономические условия для возможности выбора доставки грузов между вагонным парком ОАО «РЖД» и вагонами других собственников. Инфраструктурная составляющая дифференцируется в зависимости от тарифного класса груза.

Методика разработки грузовых тарифов обсуждена и одобрена на Тарифной конференции в 2000 г. с участием пользователей услугами железнодорожного транспорта. Основные подходы к построению нового Прейскуранта обсуждены также 17 апреля 2002 г. на Комиссии Правительства Российской Федерации по вопросам тарифного регулирования на федеральном железнодорожном транспорте.

Одной из главных целей разработанной МПС России и поддержанной МАП России Методологии формирования Прейскуранта тарифов на перевозки грузов и услуги инфраструктуры стало создание условий для развития конкуренции в сфере услуг железнодорожного транспорта и демонополизация рынка аренды подвижного состава, привлекающая инвестиции операторов и перевозчиков в создание собственного вагонного парка.

Для развития конкуренции принципиальным вопросом является определение соотношения вагонной и инфраструктурной составляющих в тарифе. При низком уровне вагонной составляющей можно прогнозировать повышенный износ вагонного парка и отсутствие экономических стимулов к его оздоровлению, что и происходило с вагонным парком МПС во 2-ой половине 90-х годов [27]. Ключом к созданию конкурентного рынка подвижного состава стало выделение в тарифе вагонной составляющей, а фактически - арендной платы за пользование вагонным

парком МПС. В Прейскуранте 2003 г. она была принята примерно на уровне 15 %. Стоит отметить, что вагонная составляющая в европейских странах составляет от 20 до 30%, что делает перевозки в собственном подвижном составе более конкурентоспособными.

Классик отечественного тарифного дела д.э.н. А.В. Крейнин так сформулировал цель этого новшества: «Введение этих двух составляющих должно создать условия для того, чтобы возникли конкурентные отношения между железными дорогами (точнее ОАО «РЖД») и другими перевозчиками грузов, а именно – грузовладельческими, операторскими и транспортно-экспедиционными компаниями. Привлечение этих компаний к перевозкам грузов в их собственных (приватных) или арендованных вагонах связано с ограниченными возможностями государства (точнее государственного бюджета) по инвестированию в производство вагонов в стране» [92].

Прейскурант содержит также отдельный раздел, предусматривающий тарификацию перевозки грузов при использовании собственных (арендованных) локомотивов. Для перевозок грузов первого тарифного класса особый акцент сделан на стимулирование приобретения собственного вагонного парка.

При этом, необходимо заметить, что тариф «за инфраструктурную составляющую» для универсального собственного подвижного состава (без учёта порожнего пробега) на 15-30 % ниже, чем аналогичная ставка при перевозке в вагонах парка ОАО «РЖД». Это связано с тем, что затраты на капитальный, деповской и текущий ремонты вагонов несут сами собственники вагонов. Для специализированного подвижного состава это различие составляет от 25-40 %, что обусловлено значительно большими затратами собственника на указанные затраты (ремонты, амортизацию, реновацию)[92]. В табл. 17 приведено соотношение между тарифом на перевозку в собственном подвижном составе и тарифом на перевозку в

инвентарном парке МПС (с 1 октября 2003 г. – общем парке ОАО «РЖД»)[245].

Таблица 17

Провозные платы за перевозку грузов в собственном подвижном составе
и в вагонах общего парка ОАО «РЖД» в 2003 г.

Маршрут следования	Расстояние перевозки по РЖД, км	Род груза	Род П.С.	Сред. стат. нагрузка	Провозная плата, руб./т			Тариф в собств. ПС к тарифу в парке МПС, %	
					Вагоны парка МПС (РЖД)	Собственные вагоны			
						Груженый рейс	Порожний рейс		Всего
Магнитогорск - Калининград	2500	кокс	пв	60	332,48	187,87	97,95	285,82	86,0 %
Аксарайская-II - Вентспилс	2193	бензин	цс.	55	2493,55	1746,51	259,02	2005,53	80,4 %
Татьянка - Туапсе	881	топливо дизельное	цс.	55	490,4	280,7	111,9	392,65	80,1 %
Медведица - Грушевая	1101	нефть сырая	цс.	55	681,4	407,0	154,0	560,96	82,3 %
Юльевка - Мурманск	3001	аммофос	мнрв.	66	743,18	377,39	234,95	612,35	82,4 %
В. Баскунчак - Чугун	824	камень гипсовый	пв.	67	146,40	85,40	39,39	124,79	85,2 %
Кушумская - Игумново	1091	щебень	пв.	64	181,77	105,16	51,67	156,83	86,3 %
Кушумская - Игумново	1091	щебень	пл.	46	214,70	136,65	71,89	208,54	97,1 %
Иргиз-Покровск	288	щебень	пл	46	101,87	67,91	25,46	93,37	91,7 %

Как видно из табл. 17, перевозка 1 тонны груза в собственном подвижном составе в 2003 г. была на 2,9-19,9 % дешевле, чем в общем парке ОАО «РЖД».

Перевозка таких грузов, как кокс, бензин, дизельное топливо в собственном подвижном составе обходится компании-оператору на 14,0-

19,9 % дешевле, чем в вагонах ОАО «РЖД». Тогда как перевозка, например, щебня, на собственных платформах даёт не столь значительную выгоду – от 2,9 до 8,3 % в зависимости от расстояния перевозки.

Данные табл. 17 объясняют, почему такое большое количество операторских компаний на первом этапе монополизации отрасли занимались перевозками нефтепродуктов, но лишь единицы перевозили строительные грузы (щебень), да и у тех тарифные условия не являются ключевым фактором, обусловившим выбор именно этого рода груза. Кроме того, из табл. 17 видно, что даже при перевозках нефтеналивных грузов отношение тарифа в собственном подвижном составе к тарифу в общем парке ОАО «РЖД» колеблется в зависимости от того, через российский или зарубежный порт осуществляется перевозка.

Некоторые положения нового Прейскуранта 10-01 на первом этапе вызвали негативную реакцию грузоотправителей и операторов. Так, почти в три раза выросла стоимость услуг по сопровождению грузов. Увеличен (с 0,65 до 0,70) понижающий коэффициент к тарифу на перевозки нефтепродуктов в собственных цистернах назначением на экспорт; на 12 % увеличился тариф на экспортные перевозки нефтепродуктов в собственных цистернах, что, по мнению операторов, нарушает принцип создания равных условий для всех участников транспортного рынка. Кроме того, в прейскуранте предусмотрена обязательная плата в размере 669,0 руб. за каждый груженный вагон, следующий на экспорт через пограничные переходы, не зависящая от того, выполнялись с этим вагоном какие-либо операции или нет. Эта норма обусловлена затратами на таможенный досмотр вагонов, часто требующий их перегрузки, затраты на который фактически ложатся на ОАО «РЖД».

Данные, аналогичные приведённым в табл. 17, но для 2009 г. приведены в табл. 18. Они показывают, что соотношение между тарифами за перевозку в инвентарном парке РЖД и за перевозку в частных вагонах принципиально не изменилось.

Таблица 18

Провозные платы за перевозку грузов в собственном подвижном составе
и в вагонах общего парка ОАО «РЖД» в 2009 г.¹

Маршрут следования	Расстояние перевозки по РЖД, км	Род груза	Род П.С.	Сред. стат. нагрузка	Провозная плата, руб./т			Тариф в собств. ПС к тарифу в парке РЖД, %	
					Вагоны парка ОАО РЖД	Собственные вагоны			
						Груженный рейс	Порож-ный рейс		Всего
Аксарайская-II - Вентспилс	2193	бензин	цс.	55	2617,33	1833,84	271,96	2105,8	80,4 %
Татьянка - Туапсе	881	Диз.топливо	цс.	55	992,00	569,69	227,20	769,89	80,3 %
Юльевка - Мурманск	3001	аммофос	мнрв.	66	1480,48	751,41	467,80	1219,21	82,4 %
В. Баскунчак - Чугун	824	камень гипсовый	пв.	67	292,12	158,99	73,31	232,30	79,5 %
Кушумская - Игумново	1091	щебень	пв.	64	362,59	195,75	96,19	291,94	80,5 %
Кушумская - Игумново	1091	щебень	пл.	46	485,28	254,39	133,83	388,22	80,0 %
Иргиз-Покровск	288	щебень	пл.	46	199,07	130,5	58,4	188,90	94,9 %
Иргиз-Покровск	288	щебень	пв.	64	170,30	91,80	58,4	150,2	88,2 %
Себряково-Парнас	1926	цемент	цмв.	67	879,90	382,04	228,12	610,20	69,3 %
Себряково-Парнас	1926	цемент	кр.	64	633,80	394,14	200,10	594,23	93,8 %
Клёны-Домодедово	1016	цемент	цмв.	66	580,32	257,74	139,23	396,97	68,4 %
Клёны-Домодедово	1016	цемент	кр.	64	417,31	262,30	128,41	390,70	93,6 %

¹ Автор выражает благодарность инженеру отдела ценовой и ассортиментной политики ДЦФТО Приволжской ж.д. С.С. Калугиной за расчёт в АС ЭТРАН провозных платежей для табл. 18.



Рис. 24. Структура железнодорожных грузовых тарифов в России, США и странах Европы и Балтии

Анализ Прейскуранта №10-01 в части тарифов на перевозки в собственном подвижном составе позволил выявить неравновыгодность перевозок различных грузов и наличие высокодоходных и низкодоходных сегментов рынка.

Вместе с тем, как справедливо писал к.э.н. И.Чепланов «компания оператор предоставляет вагоны в первую очередь под те грузы, где наибольшая вагонная составляющая, так как именно этот показатель, а не полный тариф, который платит грузоотправитель за перевозку, является для неё доходом[257]. Поэтому, если на первом этапе развития системы операторских компаний основными направлениями их экспансии на рынке были перевозки нефтеналивных грузов, металлов, удобрений, то постепенно, по мере насыщения этих рынков приватными вагонами операторы стали осваивать и перевозки таких грузов как уголь, строительные, цемент.

Таким образом, несмотря на отдельные спорные моменты, Прейскурант 2003 г. в целом позитивно повлиял на создание условий для развития конкуренции на железнодорожном транспорте и становление системы операторских компаний.