

Реформе дадут овертайм. Ждать ли пенальти?

Как мы уже сообщали, на утверждении в правительстве находится проект Плана мероприятий структурной реформы на железнодорожном транспорте в период 2010–2011 гг., одобренный МВК при Минтрансе в марте с. г. и согласованный в том числе с ОАО «РЖД» (текст см. на сайте журнала www.rzd-partner.ru). Какие шаги планируется предпринять на этапе завершения основного, а также дополнительного времени, отпущенного реформе?



АНДРЕЙ ГУРЬЕВ

К ЭКОНОМИКЕ СТИМУЛОВ

Как указывается в сопроводительных материалах к Плану мероприятий, при его подготовке основной разработчик, то есть Минтранс России, исходил из тех целей и задач реформирования, которые были закреплены в ранее принятых и реализуемых документах – Программе структурной реформы (2001 г.), Целевой модели рынка железнодорожных транспортных услуг (2007 г.), Программе развития конкуренции в РФ (2009 г.) и др. Центральное направление преобразований – формирование рыночных отношений в сфере железнодорожного транспорта – в Плате мероприятий не подвергается никакой ревизии, а, напротив, детализируется в самых существенных своих частях: демонополизация и создание конкурентной среды в сфере перевозок и ремонта, либерализация тарифов, вывод в коммерческий оборот некоторых ранее обремененных активов, продажа ДЗО и т. д.

Цель при принятии Программы реформы ставилась ясная – создание развитого конкурентного рынка железнодорожных перевозок, напоминает Минтранс и уточняет: «Программа предусматривает формирование к концу третьего этапа реформы института независимых перевозчиков, в то время как сегодня перевозочная деятельность по-прежнему находится в монопольном состоянии». При этом Программа реформы предписывает дать оценку целесообразности и способов полного организационного отделения инфраструктуры от перевозочной деятельности, а также возможности создания нескольких конкурирующих между собой вертикально интегрированных компаний. Ни то ни другое пока не реализовано. «К началу 2010 года из шести стратегических мероприятий, направленных на развитие конкуренции в сфере грузовых и пассажирских перевозок, выполнено только два – переход большей части грузовых вагонов в частную собственность и

организационное разделение деятельности в сфере пассажирских и грузовых перевозок», – констатируют эксперты Минтранса.

При этом они подчеркивают, что до сих пор не созданы стимулы для развития частной собственности на магистральные локомотивы. Основная причина этому – отсутствие законодательного закрепления сферы услуг локомотивной тяги и локомотивной составляющей в тарифе, что предусмотрено и в Программе реформы, и в Программе развития конкуренции. В Минтрансе отмечают, что наличие таких пробелов не позволяет бизнесу рассчитывать окупаемость своих инвестиций, а следовательно, данная деятельность не представляет интереса для частного инвестора. При этом средний возраст локомотивов ОАО «РЖД» сегодня составляет 25 лет, в то время как в 2003 году он достигал лишь 22-х.

В целом же, формируя План мероприятий по выполнению задач третьего этапа реформы (а также и тех, которые остались невыпол-

ненными еще с предыдущих этапов), Минтранс определил, что основное внимание должно быть уделено мерам, выполнение которых «направлено на создание базовых условий демонополизации перевозочного сегмента рынка железнодорожных транспортных услуг». В результате должны быть созданы:

- организационные и правовые условия для начала работы частных перевозчиков грузов;
- стимулы для приобретения компаниями-операторами активов, необходимых для деятельности в качестве перевозчиков;
- условия для развития конкуренции в сфере пассажирских перевозок в дальнем следовании;
- условия для снижения издержек операторов подвижного состава и перевозчиков по ремонту подвижного состава за счет развития конкуренции в сфере ремонта;
- механизмы саморегулирования на железнодорожном транспорте в различных сегментах рынка железнодорожных транс-

портных услуг и смежных с ними услуг;

– инструменты обеспечения выполнения воинских и специальных перевозок в условиях демополилизации отдельных сегментов рынка железнодорожных транспортных услуг.

Масштабность данных задач не оставляет сомнений, что до конца 2010 года, то есть в срок, отведенный Программой реформы, они не могут быть реально выполнены. Поэтому Минтранс предлагает продлить сроки проводимой в рамках постановления правительства № 384 от 18 мая 2001 года реформы до конца 2011-го, то есть на один год. В протоколе заседания МВК от 18 марта с. г. по этому поводу записано: Минтрансу подготовить предложения по внесению изменений в Программу реформы «в части, касающейся

ятий в качестве их прямой цели указывается развитие конкуренции в том или ином секторе, а в большинстве оставшихся случаев – формирование рыночных механизмов, снижение монопольной концентрации холдинга ОАО «РЖД» или определение механизма оценки эффективности результатов реформы. Таким образом, по своим методологическим подходам План следует признать весьма цивилизованным в отличие от основной идеи сегодняшних и вечных оппонентов реформы, сводящейся, как правило, лишь к тому, что нужно восстановить некое подобие бывшего МПС, обильно профинансировать из госбюджета все, что оно попросит, и, разумеется, не забыть в этой доброй, кормящей всех сирых и убогих инвестпрограмме себя самого.

обозначена, но в каких-либо подробностях пока не раскрыта. Согласно проекту, в III квартале с. г. надлежит закончить разработку Целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок до 2015 года, причем главным ответственным за это выступает не Минтранс, а Минэкономразвития. Там окончательно и выкристаллизуются существенные детали.

В материалах же транспортного ведомства содержатся некоторые важные элементы его позиции на сей счет. В частности, там указывается: «Деятельность независимых грузовых перевозчиков на первом этапе может быть локализована или специализирована по определенным географическим сегментам и/или видам перевозок. Все зависит от возможностей бизнеса. Ограничение же полигона деятельности независимых пе-

ется единственным перевозчиком грузов и владельцем инфраструктуры в одном лице, существуют другие владельцы инфраструктуры и создаются новые перевозчики», – указывают в Минтрансе. Изменения в закон о железнодорожном транспорте, согласно Плану, намечено принять в III квартале 2010 года (законопроект уже внесен в правительство), а новый устав – в II квартале 2011-го (документ дорабатывается после процедуры согласований).

При этом практика показала необходимость детального урегулирования отношений, связанных с оказанием услуг инфраструктуры, полагают разработчики Плана мероприятий и утверждают, что для этого потребуется уточнение правил недискриминационного доступа перевозчиков к услугам инфраструктуры и совершенствование порядка оказания инфраструктурных услуг. Данные мероприятия имеют в Плане с одинаковым сроком – IV квартал 2010 года. За первое отвечает ФАС России, за второе – Минтранс.

Также для развития перевозочного рынка предусмотрен ряд тарифных мер. В частности, это подготовка предложений по сокращению размеров перекрестного субсидирования в тарифах на перевозку грузов различных тарифных классов (III квартал 2010 г., Минэкономразвития) и определение тарифов на услуги инфраструктуры для перевозчиков (IV квартал 2010 г., ФСТ).

Кроме того, в IV квартале 2010 года должен быть принят ведомственный акт Минтранса, утверждающий Перечень критериев отказа в перевозке, на сегодняшний день, как известно, уже выработанный и вполне продискутированный.

Достаточно большое значение для создания рынка перевозчиков имеет и пункт о подготовке проекта соглашения между правительствами России, Казахстана и Беларуси о недискриминационном доступе к услугам естественных монополий, что должно быть сделано в II квартале 2010 года.

Таким образом, еще раз отметим, что основные подробности в вопросе грядущего перевозочного рынка будут обозначены в Целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок. Следует упомянуть, что проект этого документа, активно обсуждавшийся в 2009 году, в Минтрансе в целом характеризуют как «под-

Деятельность независимых грузовых перевозчиков может быть первоначально локализована или специализирована по определенным географическим сегментам и/или видам перевозок

уточнения задач структурной реформы и сроков ее выполнения».

При этом в пояснительных материалах Минтранса говорится: «Определена главная задача – достижение к концу 2011 года конкретного положительного результата планируемых мероприятий реформы, ощутимого не только для участников рынка, но и непосредственно для пользователей услугами железнодорожного транспорта».

В то же время в транспортном министерстве указывают, что и после 2011-го преобразования продолжатся с учетом целей и задач, закрепленных Стратегией железнодорожного транспорта в РФ до 2030 года. Они будут направлены на реализацию таких приоритетов, как создание дополнительных стимулов для повышения эффективности деятельности всех участников рынка, расширение притока инвестиций, совершенствование форм и методов государственного регулирования, направленных на защиту конкуренции в отрасли, поэтапное сокращение по мере развития конкуренции количества регулируемых сегментов и др.

В целом же более чем в двух третях пунктов Плана меропри-

Конечно, Минтранс поясняет, что все намеченное в Плате делается для «повышения глобальной конкурентоспособности российских железных дорог и их интеграции в мировой рынок транспортных и логистических услуг», а также во имя других, самых высоких во всех отношениях устремлений.

ПЕРЕВОЗЧИКИ ЕЩЕ ПОКОНКУРИРУЮТ

В проекте Плана его авторы обозначили некие разделы со своими названиями, однако в целях плодотворного обзора этого документа на предмет того, какие же институциональные процессы он активирует, целесообразнее выделить несколько ярко выраженных здесь сюжетных линий по формированию рынков: перевозочного, операторского, вагоноремонтного и пассажирского. Для развития именно этих сюжетов в Плате как раз и предусматривается целый ряд мер организационного, правового, тарифного и иного регуляторного характера.

Главная интрига овертайма – мероприятия по созданию перевозочного (а не только операторского) рынка – в Плате хотя и явно

ревозчиков только определенными железнодорожными линиями с обязательным выполнением любых перевозок грузов фактически создаст локальные монополии, а не локальную конкуренцию».

Между тем в Минтрансе подчеркивают, что обновленная законодательная база в виде новых версий закона о железнодорожном транспорте и Устава железнодорожного транспорта отнюдь не предполагает менять общую схему модели рынка первого законодательного пакета, где главными игроками выступали владельцы инфраструктуры, перевозчики, грузоотправители и иные участники. То есть законодательство остается сделанным именно под институт перевозчиков. В то же время в Министерстве транспорта поясняют, что сегодня явно требуется пересмотр перечня прав, обязанностей и ответственности участников рынка. «Важнейшим вопросом, решаемым в законопроектах, является вопрос ревизии механизма взаимодействия перевозчиков и владельцев инфраструктуры как основы для развития конкуренции в сфере перевозок. Несмотря на то, что в настоящее время сохраняется положение, когда ОАО «РЖД» явля-

готовленный на высоком профессиональном уровне». (В то же время на просьбу прокомментировать в этой связи ряд вопросов один из авторов Целевой модели, управляющий партнер McKinsey Ермолай Солженицын ответил так: «Предпочитаю не участвовать в публичных дискуссиях по поводу реформы железнодорожного транспорта – очень эмоциональная тема для многих».)

ОПЕРАТОРЫ: БЫЛИ, ЕСТЬ И БУДУТ!

Дальнейшее развитие рынка предоставления вагонов под перевозку грузов (получившего в России название операторского) является в Плане мероприятий самым разработанным и охватывающим целый ряд пунктов. Основные мероприятия здесь следующие. Создать дочернее общество ОАО «РЖД» в сфере грузовых перевозок с поэтапной передачей ему инвентарного парка грузовых вагонов (условно называемое сегодня Второй грузовой

вызывающего у ряда грузовладельцев много страхов и эмоций вопроса о создании ВГК ни у Минтранса, ни у ОАО «РЖД» сомнений нет, ибо сегодняшняя ситуация с принадлежностью вагонного парка признается ими крайне нецелесообразной и попросту не вписывающейся ни в какие логические схемы, о чем уже много раз говорилось на всех уровнях. В то же время Минтранс указывает, что решение задачи по выводу всего парка в приватное состояние потребует проведения анализа деятельности ОАО «ПГК», и для решения этого вопроса необходимо ответить, как будут обеспечены публичность перевозки и выполнение транспортных услуг в интересах государства.

Из тарифных мер, направленных на создание условий для формирования конкурентного рынка оперирования грузовыми вагонами, в Плане, кроме вышеуказанных в контексте рынка перевозочного, значится прежде всего поэтапная унификация тарифов 2 и 3 разделов Прейскуранта № 10-

зуюмом и непременно низким тарифе на перевозку. В рамках устойчивых поисков последнего времени рядом грузоотправителей схем создания неких гарантированных ориентиров для рыночных операторских цен, видимо, и родился такой пункт, как «разработка механизма привлечения вагонов, принадлежащих операторам, для организации перевозки по конечной цене для грузоотправителей не выше тарифа на аналогичную перевозку в вагонах инвентарного парка». Дать свои предложения по этому вопросу уже в июле 2010 года должны совместно ОАО «РЖД», НП «Совет участников рынка услуг операторов железнодорожного подвижного состава» и др. (Вероятно, причастные к разрешению данной задачи займутся прежде всего поисками неких гарантированных, стабильных и предсказуемых ориентиров в мировой практике, например, в ценообразовании на нефть, металлы и другие товары.) Любопытно, что когда железнодорожники предлагали увязать

ведению реестров создаваемых СРО. Учитывая те изменения, которые сегодня происходят в области строительства (в том числе и транспортного) в связи с введением здесь с начала года обязательного саморегулирования, можно утверждать, что это очень существенные и серьезные процессы, вытекающие прежде всего из развития рыночных отношений, которые, если они действительно есть, неизбежно выдают запрос на саморегулирование. Как известно, такой запрос уже сегодня реализуется в операторской среде, и можно смело прогнозировать, что с вступлением в силу намеченного отраслевого закона (помимо действующего ФЗ № 315 «О саморегулируемых организациях») эти новшества очень существенно изменят общую физиономию железнодорожного транспорта и царящие сегодня в этой сфере нравы.

В проекте Плана мероприятий нет пункта по такому животрепещущему вопросу для операторов, как предусмотренная распоряжением правительства № 1094-р от 10 августа 2006 года разработка постановления об операторах. На этот счет сегодня есть информация, что Федеральной антимонопольной службой был разработан проект постановления «Об основах правового регулирования деятельности операторов железнодорожного подвижного состава и их взаимодействия с перевозчиками» и после процедуры согласования с причастными в июле 2009-го направлен в правительство. Однако вопрос о его принятии будет рассматриваться после корректировки законодательной базы с учетом изменений, которые намечается внести в части, касающейся упорядочения взаимодействия оператора и перевозчика.

Напомним, что сегодня общий вагонный парк в России составляет 1 млн единиц, из которых 390 тыс. принадлежит ОАО «РЖД», 384 тыс. – частным компаниям и 243 тыс. – «дочкам» ОАО «РЖД».

РЕМОНТ НА ТРОИХ

В рамках построения рынка ремонта грузовых вагонов проект Плана предусматривает лишь один пункт: создание в IV квартале 2010 года на базе структурного подразделения ОАО «РЖД» дочерних обществ, осуществляющих плановые виды ремонта грузовых вагонов, – вагоноремонтных депо. Пояснениями к этому могут служить следующие данные.

Важнейшим является вопрос ревизии механизма взаимодействия перевозчиков и владельцев инфраструктуры как основы для развития конкуренции в сфере перевозок

компанией) намечено в период с III квартала 2010 года по III квартал 2011-го. Наряду с этим решение о сроках и способах продажи контрольного пакета акций ОАО «Первая грузовая компания» должно быть принято в II квартале 2010 года, а продажа акций других «дочек» ОАО «РЖД» будет осуществляться по специальному графику. По всем этим мероприятиям первым среди исполнителей в Плане значится Минэкономразвития. Также предлагается такая мера, как реализация в 2010 году частным инвестором до 50 тыс. полувагонов ОАО «РЖД», у которых заканчивается срок службы.

Отметим, что некоторым новшеством явилась формулировка о продаже контрольного пакета акций ПГК, в то время как ранее такой вариант являлся весьма дискуссионным, хотя и полностью вытекающим из принятого еще в конце 2004 года постановления правительства № 811 и всей логики создания операторского рынка. По поводу другого до сих пор

01, которую предполагается осуществить в период с IV квартала 2010-го по конец 2011 года. Предварительно намечено провести оценку изменений тарифной нагрузки на грузовладельцев, в том числе при перевозках отдельных грузов.

Также планируется подготовить предложения по унификации тарифов на порожний пробег приватных вагонов вне зависимости от класса ранее перевозимого груза, что, по всеобщему мнению, также вполне назрело.

Существенным новшеством является мера по формированию электронной информационной площадки (биржи) о наличии на сети порожних вагонов и грузов. Этот пункт должен быть реализован в IV квартале 2010 года силами всех причастных под руководством Минэкономразвития.

Имеется в Плане и любопытный, так сказать, амортизационный, страховочный пункт, выражающий извечную мечту грузовладельцев о стабильном, предска-

динамику тарифа на перевозку с колебаниями продажной цены данного груза, грузовладельцы такие ориентиры в основном отвергали.

Обращают на себя внимание два пункта из области регулирования деятельности операторов. В III квартале 2010 года намечено издать ведомственный акт ФАС России с поведенческими условиями работы ОАО «РЖД», ОАО «ПГК», ОАО «ВГК» и других участников перевозок. Надо надеяться, что те, кто их не будет исполнять, станут героями соответствующих публикаций в отраслевой прессе.

Кроме того, до конца 2011 года предусматривается издание федерального закона и подзаконных актов по созданию правовых основ для развития на железнодорожном транспорте системы саморегулирования. При этом планируется наделение федеральных органов исполнительной власти, находящихся в ведении Министерства транспорта, полномочиями по регистрации и

✓ ТОЧКА ЗРЕНИЯ

ГЕОРГИЙ ДАВЫДОВ,
президент Национальной ассоциации
транспортников, д. э. н.:

— У нас есть немало замечаний по отдельным пунктам проекта плана. Однако основной его недостаток не в наличии каких-то «блоков». Он унаследован от Программы реформирования 2001 года — у многочисленных составителей проекта плана из федеральных ведомств и РЖД нет системного согласованного понимания рынка железнодорожных перевозок

пассажиров, грузов и связанных с ними услуг. Каждый из них продолжает петь свою собственную арию, не задаваясь вопросом, что получится, если, паче чаяния, все эти не согласованные между собой пункты будут выполнены.

Проект плана необходимо систематизировать по основным задачам, которые нужно решить за предстоящие полтора года. В том числе по правовому режиму технологического взаимодействия всех основных субъектов рынка между собой: инфраструктура с инфраструктурой, инфраструктура с перевозчиком, инфраструктура с инфраструктурой необщего пользования, перевозчик с оператором, перевозчик с инфраструктурой необщего пользования. Помимо перечисленных, необходимо отрегулировать отношения между всеми указанными субъектами и торговой площадкой транспортных услуг, которую нужно в ускоренном темпе спроектировать и ввести в эксплуатацию.

В плане на 2010—2011 гг. эта тема не получила необходимого развития. Что же касается одного из основных все еще diskutируемых вопросов — о Второй грузовой компании, то в принципе ее можно было создавать даже одновременно с ПГК. Проблема не в сроке появления ВГК на свет, а в создании механизма обеспечения перевозок грузов подвижным составом, когда вагоны принадлежат перевозчику не на праве собственности, а на ином праве.

ВАЛЕРИЙ АЛИСЕЙЧИК,
президент Ассоциации российских экспедиторов:

— Согласен с тем, чтобы сроки реформы были продлены. Но думаю, что сейчас не время выставлять на продажу контрольный пакет акций ОАО «ПГК», даже несмотря на дефицит финансов ОАО «РЖД». Создание ОАО «Вторая грузовая компания» я не поддерживаю, так как это приведет к дальнейшему удорожанию перевозок. Сокращение размеров перекрестного

субсидирования в тарифах на перевозку грузов различных тарифных классов нереально, поскольку существующие цены на основные для железной дороги товары (такие как топливо, электроэнергия, металлы и др.) не отражают их реальную стоимость. Необходима реформа ценообразования. Сокращение перечня имущества ОАО «РЖД», ограниченного в обороте, считаю нецелесообразным, как и формирование конкуренции между перевозчиками. По поводу саморегулирования считаю, что эта система предполагает строгий контроль за работой СРО со стороны государства, а он отсутствует. В смысле критериев результатов реформы думаю, что железнодорожный транспорт — это техническая отрасль, и сейчас здесь достаточно показателей работы железной дороги. Необходимо сравнить результаты до реформы и то, чего достигли сегодня.

ИГОРЬ НИКОЛАЕВ,
директор департамента стратегического
анализа ФБК, д. э. н.:

— Я согласен с тем, что сроки реформы нужно продлить, так как к концу 2010 года фактически не будет выполнен ключевой завершающий третий этап реформы, первоначальное содержание



которого было весьма многообещающим: от оценки полного организационного отделения инфраструктуры до проработки вопросов создания нескольких конкурирующих между собой вертикально интегрированных железнодорожных компаний. Создание ОАО «ВГК», к сожалению, уведит от практической проработки вопроса о возможности создания конкуренции вертикально интегрированных компаний. И в этом смысле я такое решение не поддерживаю. Сегодня создается, скорее, видимость конкуренции. А вот унификация 2 и 3 разделов Прейскуранта № 10-01 — это разумное предложение, как и выравнивание тарифов на порожний пробег собственных вагонов вне зависимости от класса ранее перевозимого груза. По поводу сокращения перечня имущества ОАО «РЖД», ограниченного в обороте: с самого начала было ясно, что подобные изменения — дело времени. Смущает одно. Это решение опять-таки делает все менее реалистичными перспективы создания нескольких вертикально интегрированных железнодорожных компаний. Насчет саморегулирования — результаты практики создания СРО в других видах деятельности весьма противоречивы. Уж лучше там все отработать, а потом решить, пригодно ли это для железнодорожного транспорта. А оценивать эффективность в целом результатов реформы необходимо с точки зрения достижимости провозглашенных целей.

АЛЕКСЕЙ МОРДАШОВ,
председатель Наблюдательного совета
НП «Консорциум «Русская сталь»:

— Передача оставшихся вагонов ОАО «РЖД» в создаваемое ОАО «Вторая грузовая компания» приведет к монополизации рынка дочерними обществами ОАО «РЖД» при одновременном выводе их из сферы государственного ценового регулирования. Произойдет замена естественной монополии олигополий перевозчика и его дочерних компаний с высокой степенью концентрации отдельных видов подвижного состава. Неизбежным следствием этого будет подавление конкуренции и рост транспортной нагрузки на предприятия реального сектора. Практика по отдельным видам специализированного подвижного состава показывает, что компания-монополист, скорее, пойдет на создание искусственного дефицита, чем снизит цены на свои услуги. НП «Консорциум «Русская сталь» предлагает рассмотреть проблему изъятия у перевозчика оставшегося парка вагонов после решения следующих вопросов: публичного обсуждения результатов анализа работы ОАО «ПГК» и согласования позиций участников рынка по изменению нормативной базы, тарифных условий.

**ЛЕОНИД МАЗО,**
консультант ООО «Трансбазис», д. э. н.:

— По вопросам реформы мне, к сожалению, сегодня многое непонятно, как Гегелю, когда он женился в зрелом возрасте и воскликнул: «Как много быстрых, ненужных движений». Замечание по всему Плану мероприятий: следует ставить против каждого пункта инициатора, хотя бы организацию-заявителя, тогда и пунктов было бы куда меньше, и они были бы лучше. Снова везде звучат перевозчики грузов в множественном числе. Разве такое решение уже принято? И тогда надо вначале определить функции и производственные условия работы иных перевозчиков, распространение на них регулирования тарифов

на перевозки или возможное дерегулирование в конкурентных сегментах и как эти сегменты устанавливать. Сегодня формально уже есть операторы, которые при высокой доле на рынке устанавливают самостоятельно свои тарифы на перевозки. Могут ли они сами формировать поездку или будут работать прямыми маршрутами? Везде видна самоцель «конкуренция» (а почему, например, не глобализация?). Надо вначале определить и разграничить эффективную сферу для конкуренции. С точки зрения регулирования универсальных вагонов она, скорее всего, неэффективна, тем более не дополнена тарифно-экономическими мерами. И вообще конкуренция может быть целесообразной при превышении предложения вагонов и контейнеров, равно как и пропускной способности, над спросом. Вот указана цель пункта про выдачу поведенческих условий: развитие конкуренции в сфере оперирования железнодорожным подвижным составом. А это неправильно. Надо либо распространить на них обязанности и ответственность перевозчика по обязательному обслуживанию клиентов на основе публичного договора, включая и требования к тарифам при самостоятельном установлении их за предоставление вагонов и контейнеров, либо закрепить в договоре с ОАО «РЖД» как формальным (не фиктивным, а ответственным) перевозчиком передачу во временное оперативное управление части парка по его требованию на возмездной основе. В свое время я предлагал для сохранения регулировки (как более эффективной меры по сравнению с конкуренцией) сосредоточить все инвентарные универсальные вагоны в одной компании — «дочке» РЖД, а цистерны и специализированные — в других, в том числе с продажей их иным собственникам. Что касается перекрестного субсидирования, то оно может быть между видами деятельности, а не грузами. Вместо этого надо развивать рыночные подходы в зависимости от мировых цен, начиная с экспортных перевозок, где все определяет реальная конкуренция на товарном и транспортном рынках с участием других перевозчиков, включая иные виды транспорта, зарубежные железные дороги и порты. На рынке нет равной рентабельности!

По пункту 15 в связи с утрачиваемой регулировкой порожняка на базе организационно-распорядительных (нерыночных, но в определенной мере эффективных) методов следовало бы рассмотреть и смоделировать возможность применения индикативных инструментов, предоставив право перевозочно-инфраструктурной компании устанавливать в пределах, заданных регулятором, и по методике, согласованной с ФАС, конкретные значения тарифов в зависимости от направления и типа вагонов с учетом соотношения в спросе и предложении на порожняк в том или ином районе погрузки.

По поводу критериев оценки результатов реформы полезно было бы создать по опыту Росстата в других отраслях экономики систему отчетности о средней стоимости перевозки по основным родам грузов с высокой долей этих расходов в ценах приобретения (экспорта) с включением оплаты услуг операторов и ТЭО с выделением регулируемой и нерегулируемой составляющих. Тогда об эффективности реформ можно будет судить по динамике этих показателей в сравнении с индексами цен на перевозимую продукцию по официальной статистике, и «не для врачей, а для больных» (вспомним, что «паровоз — для машиниста»). Отчетные индексы стоимости транспортных услуг для пассажиров должны включать все сборы и платы по категориям поездов, типам вагонов и видам сообщений и сопоставляться с динамикой заработной платы, пенсий (и среднедушевых доходов населения), в пригороде — по регионам. Реформу должны оценивать не реформируемые продавцы, а покупатели транспортных услуг. Вот у них-то — у пассажиров и грузовладельцев — и надо спрашивать предложения по оценочным показателям. Их примерный перечень я дал в книге «Менеджмент на железнодорожном транспорте» (под ред. проф. В. А. Козырева. М., 2009. С. 144—145). Это остатки невыезженных грузов, полнота и качество исполнения заказов, их соответствие заявкам наряду с показателями состояния материально-технической базы железнодорожных организаций. К ним можно добавить количество и частоту отмен пригородных поездов.

По официальной информации, с 2006 по 2009 год доля частных вагоноремонтных мощностей в России увеличилась с 5 до 25%. Объем депоовского ремонта грузовых вагонов частными предприятиями в 2009-м составил 33,4 тыс. единиц и капитального ремонта – 8 тыс., что в целом более чем в 1,7 раза выше уровня соответствующего периода предыдущего года. При этом в депо ОАО «РЖД» произошло снижение объемов ремонта грузовых вагонов на 22,1%, а на заводах холдинга – на 8,9%. В предшествующие годы ОАО «РЖД» выставило на продажу 22 вагоноремонтных депо, и по результатам проведенных конкурсных торгов было реализовано имущество 12 депо и 2 вагоноремонтных участков с выручкой порядка 3 млрд руб.

В январе 2010 года совет директоров компании одобрил Концепцию реформирования вагоноремонтного комплекса Центральной дирекции по ремонту грузовых вагонов – филиала ОАО «РЖД» и

Первым из ответственных в Плане мероприятий за создание рынка ремонта грузовых вагонов значится Минэкономразвития.

БОГАТЫЙ ПАССАЖИР ЗАПЛАТИТ САМ, БЕДНОГО ПОВЕЗУТ НА ЗАКАЗ

В пассажирском комплексе, как известно, в декабре 2009 года было создано и с 1 апреля с. г. начало свою хозяйственную деятельность ОАО «Федеральная пассажирская компания» (бренд которой пока совершенно неизвестен пассажирам и будет ли известен – не ясно). В него входит 16 региональных дирекций, 43 вагонных депо, 29 вагонных участков, 15 железнодорожных агентств. Общая численность работников ФПК приближается к 100 тыс. человек, на балансе имеется около 25 тыс. пассажирских вагонов, уставный капитал составляет 136,8 млрд руб.

готовка нового пассажирского Прейскуранта № 10-02-16, одной из важнейших задач которого является обеспечение эффективной работы перевозчиков различных форм собственности и создание здесь конкурентной среды.

Что касается пригородных перевозок, то в IV квартале 2010 года планируется осуществить полное выведение этого вида деятельности из ОАО «РЖД» путем создания совместно с субъектами РФ соответствующих пассажирских компаний. Главный ответственный в этом деле – Минрегион. На начало 2009-го из 73 субъектов Федерации, в которых есть железная дорога, в 12 субъектах пригородное движение выполнялось специализированными компаниями-перевозчиками, а в остальных – ОАО «РЖД». В 2009 году пригородные перевозки осуществлялись 12 компаниями уже в 17 субъектах. В Минтрансе считают, что создание в 2010-м еще 11 компаний позволит завершить

(ответственный – Минтранс). Как известно, те положения ныне действующего закона, которые накладывают обременения на продажу акций и других активов компании, для одних причастных всегда служили чуть ли не последним утешением на фоне «всеобщего развала железнодорожного транспорта», а для других являли собой образец возведения на пути инвестиционного развития отрасли искусственных и большей частью надуманных барьеров. За их снижение с 2005 года ратовало прежде всего руководство самого ОАО «РЖД», и со временем союзников у него становилось, по всей видимости, все больше, потому что в Плане содержится попытка отвоевать для железнодорожников у драконовского закона хоть немножко экономической свободы.

Основное новшество законопроекта, подготовленного Минтрансом еще в 2008 году и в настоящее время внесенного в правительство, заключается в том, чтобы из числа ограниченно в обороте имущества РЖД исключить железнодорожные пути общего пользования на территориях железнодорожных станций, предназначенные для выполнения операций по производству маневровой и сортировочной работы. По мнению авторов законопроекта, это даст возможность сдавать такие пути в аренду, что позволит привлечь дополнительные инвестиции в железнодорожное хозяйство, а также увеличить грузооборот. Основной формой инвестирования при этом будет текущий и капитальный ремонт в рамках договора аренды.

Кроме того, Планом предусмотрено в III квартале 2010 года уточнить Перечень имущества ОАО «РЖД», ограниченно в обороте, в контексте выполнения мер по созданию рынка вагоноремонта.

Также нужно упомянуть и такое содержащееся в Плане мероприятие, как совершенствование действующего порядка раздельного учета доходов, расходов и финансовых результатов по видам деятельности, тарифным составляющим и укрупненным видам работ ОАО «РЖД», намеченное на IV квартал 2010 года.

КАКО ВЕРУЕШИ?

И, наконец, План предусматривает подготовку критериев оценки эффективности результатов структурной реформы на железнодорожном транспорте, или ре-

Из числа ограниченного в обороте имущества РЖД планируется исключить железнодорожные пути общего пользования на территориях станций, предназначенные для выполнения операций по производству маневровой и сортировочной работы

создания на его базе трех экстерриториальных ДЗО, сопоставимых по совокупной производственной мощности и занимаемой доле рынка.

Одно из дочерних обществ (ДО-1) будет интегрировать системообразующие предприятия вагоноремонтного комплекса, то есть наиболее крупные, технически оснащенные депо, расположенные в ключевых узлах сети. ДО-1 планируется оставить в холдинге «РЖД» для минимизации технологических рисков и сохранения отлаженного механизма взаимосвязей между вагоноремонтным комплексом и эксплуатационным выгонным хозяйством.

Два других общества (ДО-2 и ДО-3) станут независимыми сетевыми вагоноремонтными компаниями и обеспечат интенсивное развитие на рынке вагоноремонтных услуг конкурентных отношений в сетевом формате, привлекая в отрасль стратегических инвесторов.

Главная проблема «пассажирки» остается прежней – убыточность тарифов в плацкартных и общих вагонах (с 2002 г. цены на проезд в СВ и купейных вагонах дерегулированы). Правда, начиная с 2007-го проводится компенсация из федерального бюджета потерь в доходах, понесенных перевозчиком в результате государственного регулирования тарифов. В 2007 году было компенсировано 50% потерь, в 2008-м – 60%, в 2009-м – 100%. Для закрепления и упорядочения такой практики в проекте Плана мероприятий значится принятие в IV квартале 2010 года федерального закона, который бы осуществил переход к системе заказа на перевозки пассажиров.

В части дальних пассажирских перевозок в II квартале 2010-го планируется также принять ведомственный акт ФСТ по совершенствованию тарифного регулирования (что подразумевает, вероятно, в том числе и дерегулирование). Также сегодня идет под-

переход к осуществлению перевозок организационно обособленными юридическими лицами.

Также к пассажирской сфере относится пункт о принятии ФСТ до 1 июля 2010 года решения о дерегулировании тарифов на перевозки грузов багажа. Перед этим намечено провести анализ рынка этого вида деятельности и дать оценку финансово-экономических последствий его либерализации для пользователей транспортных услуг, в том числе такого, как ФГУП «Почта России».

РЖД ДАДУТ НЕМНОЖКО СВОБОДЫ

Несколько пунктов проекта Плана посвящено небольшому расширению у ОАО «РЖД» его рыночного инструментария. Главное здесь заключается во внесении изменений в ФЗ «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта», намеченном на III квартал 2010 года

ТОЧКА ЗРЕНИЯ

**ВИКТОР ЕВПАКОВ,
вице-президент, исполнительный директор
НП «Союзгрузпромтранс», к. т. н.:**

— Полагаю, что Программа реформы не будет выполнена не только в 2010 году, но и в 2011-м. Что касается реорганизации ОАО «РЖД» путем выделения в ДЗО структурных подразделений, то эта часть выполняется достаточно успешно. Однако такие мероприятия не были своевременно подкреплены соответствующим реформированием правовой базы.

По поводу реализации на рынке 50 тыс. инвентарных полувагонов имеются определенные сомнения, в том числе по ее срокам. Позиция о продаже контрольных пакетов акций ОАО «ПГК», ОАО «Трансконтейнер», ОАО «Рефсервис» вполне соответствует современным тенденциям развития, способствующим расширению условий полноценной конкуренции. Продажа акций должна сопровождать все мероприятия структурного реформирования ОАО «РЖД». Дерегулирование тарифов на перевозку грузобагажа не только созрело, но и уже лет семь-восемь как перезрело, поскольку его отсутствие привело к практически полной ликвидации перевозок грузобагажа в вагонах перевозчика. Аналогичное положение складывается в отношении перевозок нефти и нефтепродуктов, а также ряда других грузов, отнесенных ко второму и третьему классу. Процесс дерегулирования тарифов должен своевременно реагировать на ситуацию по изменению долей перевозок грузов в вагонах различных собственников. Надо подчеркнуть, что дерегулирование тарифов по факту простого выделения дочерних компаний из ОАО «РЖД», то есть по паркам вагонов, а не видам грузов, имеет серьезные признаки нарушения антимонопольного законодательства. Например, ОАО «ПГК» осуществляет перевозки угля в условиях фактического доминирования. Но они дерегулированы. Вместо вагонной биржи, полагаем, нужно создавать диспетчерско-информационный центр при Росжелдоре на хозрасчетной основе. Проблема создания ОАО «ВГК» является внутренней в ОАО «РЖД». Не принципиально, когда это мероприятие будет выполнено, однако условия функционирования ВГК должны быть определены федеральными органами власти. Назначение стоимости порожнего пробега вагонов по трем классам в зависимости от ранее перевезенного груза следует занести в книгу Гиннеса. Россия провозгласила необходимость развития конкурентных отношений, а на железнодорожном транспорте за одинаковую работу взимает по федеральному тарифу различную цену. Унификация порожнего пробега вагонов должна быть осуществлена как можно в более короткий срок, причем уровень тарифа порожнего пробега вагона не должен превышать тариф первого класса грузов. Изменения в ФЗ «Об особенностях управления...» необходимо вводить осторожно, иначе можно модно некоторые элементы инфраструктуры по остаточной стоимости, а затем выкупать по рыночной. Россия это уже проходила. Не лишено смысла еще раз посмотреть на процесс появления миллионеров и миллиардеров в России за считанные два-три года. С железнодорожным транспортом такие шутки могут плохо закончиться. Критерии эффективности результатов реформирования железнодорожного транспорта должны базироваться на показателях качества обслуживания грузовладельцев, и в том числе на оценке снижения или обоснованного повышения стоимостной нагрузки на них. Показатели производительности обслуживающего персонала, подвижного состава, экономии энергетических ресурсов и т. д. являются внутренними для железных дорог и могут рассматриваться лишь как дополнительные, но не определяющие эффективность процесса реформирования. В целом проект Плана страдает укоровившейся у нас ошибкой, заключающейся в том, что в качестве железнодорожного признается только транспорт общего пользования. Железнодорожный транспорт необщего пользования, в частности промышленный, в принципе исключен из рассмотрения, словно его нет. А где же перерабаты-

вается 85% грузов от грузовладельца? Между тем здесь в настоящее время наиболее существенными являются две проблемы. Первая — приведение в соответствие с уровнем ОАО «РЖД» налогов на землю и в целом необходимости совершенствования земельных отношений, выведение назначения уровня земельного налога на федеральный уровень. Вторая — чрезвычайно высокий износ основных средств, и в первую очередь подвижного состава. Для ППЖТ необходимо снизить налоговые отчисления в бюджеты различного уровня и средства направить в инвестирование. Как минимум эти проблемы должны были найти свое место в Плане мероприятий.

**ЮРИЙ СОКолов,
д. э. н., профессор МИИТА,
член-корреспондент РАТ:**

— Я полагаю, что принятие решения о сроках и способах продажи контрольного пакета акций ОАО «ПГК» нужно поставить в зависимость от динамики изменения конъюнктуры фондового рынка. Сейчас еще нельзя с полной уверенностью сказать, что мировой финансовый кризис завершился. Стоимость акций ведущих российских компаний составляет порядка 50–75%

от докризисного периода. Соответственно, при продаже акций сейчас они будут недооценены, что приведет к недополучению весьма существенных средств — до 10 млрд руб. Кроме того, есть сведения о планах ПГК произвести продажу акций в два этапа, то есть сначала продать неконтрольный пакет акций. Такое решение заслуживает одобрения как соответствующее задаче минимизации стратегических рисков развития железнодорожного транспорта и обеспечения должного уровня экономической безопасности отрасли. Относительно мер по сокращению перекрестного субсидирования в тарифах на перевозку грузов различных тарифных классов хотел бы сказать, что перекрестное субсидирование само по себе не является антирыночной мерой. Субсидирование одного вида деятельности за счет другого — это нормальная практика работы крупных диверсифицированных компаний, разнообразность политики ценовой дискриминации (правда, эти компании сами выбирают такую форму деятельности, в то время как ОАО «РЖД» ее просто получило в наследство от МПС). Полагаю, что стремление во что бы то ни стало отказаться от перекрестного субсидирования в установленные сроки является трудно реализуемым и может вызвать социальную напряженность в связи с отвлечением средств от осуществления региональных проектов. По поводу развития конкуренции между перевозчиками думаю, что это необходимо для формирования конкурентного рынка железнодорожных грузовых перевозок вообще. Дело в том, что рынок, занимаемый операторами, в настоящее время можно признать конкурентным только по формальным признакам (число фирм на рынке, доля каждой из них и пр.). В действительности он глубоко специализирован по регионам и родам перевозимых грузов. Это сдерживает появление таких положительных результатов конкуренции, как снижение цен на перевозки, повышение качества транспортного обслуживания грузовладельцев, расширение ассортимента транспортных услуг. И только развитие конкуренции между перевозчиками создаст полноценный конкурентный рынок. Критерием эффективности реформы является преодоление тех негативных явлений, которые вызвали необходимость ее проведения. В первую очередь это высокий износ основных производственных фондов и дефицит инвестиций. Соответственно, уровень износа и объем инвестиций в отрасль я бы назвал основными критериями. Но я бы поставил вопрос шире: кроме оценки эффективности структурной реформы, необходима развернутая, научно обоснованная, объективная методика оценки взаимного влияния транспорта и всей национальной экономики. Сегодня принято рассматривать такое влияние односторонне — с позиций сокращения транспортной составляющей в цене

перевозимой продукции. При этом недооценивается значение возникающего в результате хронического недофинансирования железнодорожного транспорта, а следовательно, отсутствия возможности развиваться темпами, необходимыми для обеспечения достаточного уровня обслуживания экономики по объему и качеству. Представляется необходимым найти для современных условий пропорции и механизмы финансирования транспорта и промышленности, при которых транспорт и обслуживаемые им отрасли могли бы гармонично развиваться. В современных условиях эту функцию должны взять на себя государственные органы совместно с ОАО «РЖД» (компанией, владеющей всей необходимой информацией для расчетов и анализа) и ведущими отраслевыми вузами и НИИ.

**МИХАИЛ ЩЕРБИННИН,
начальник управления транспорта
ОАО «Магнитогорский металлургический
комбинат»:**

— На мой взгляд, механизм привлечения операторских вагонов для организации перевозки для грузоотправителей по конечной цене не выше тарифа инвентарного парка создан не будет. Оператор подвижного состава живет и развивается за счет вагонной составляющей, он — коммерсант, задачей которого является извлечение максимальной

прибыли. И он свою прибыль никому не отдаст, а следовательно, названного механизма никогда не будет. Другое дело, если государство установит максимально допустимый уровень железнодорожного тарифа с возможностью дисконтирования на 10–15%. В этом случае грузоотправитель будет иметь понятный тариф на какой-то достаточно длительный период и сможет планировать свои транспортные затраты. Что касается продажи контрольного пакета акций ОАО «ПГК», то если Российские железные дороги обяжут это сделать, то боюсь, что способы такой продажи будут непрозрачными. Унификация тарифов 2 и 3 разделов Прейскуранта № 10-01 нужна уже сегодня. Вагонная составляющая в тарифе, рассчитанном по 3 разделу, недостаточна для погашения издержек оператора по обслуживанию вагона. Рост производства в различных отраслях промышленности спровоцировал дефицит подвижного состава. На этой волне операторы, в том числе ПГК, увеличивают стоимость своих услуг. Уже сейчас начинает проявляться нехватка порожняка, особенно для отправок в страны СНГ. Публичный перевозчик постепенно снимает с себя обязанности обеспечения парком, а операторы не спешат давать вагоны на эти направления. Собственник, объявляя ставки на СНГ (рост к Прейскуранту доходит до 80%), не только перекладывает на плечи грузоотправителя тариф за порожний пробег, но еще и закладывает в ставку дополнительные средства из-за мизерной вагонной составляющей 3 раздела. Пока слышны только отголоски проблемы, но есть вероятность, что уже планирование перевозок на июнь покажет остроту дефицита. Кроме того, российские порты будут активно лоббировать сдерживание унификации из-за боязни получить конкурентов на Украине и в странах Балтии. В целом же в представленном плане мероприятия расставлены, на мой взгляд, хаотично. Сначала нужна оценка текущего состояния реформы, а затем, на основе анализа, и разработка Целевой модели рынка с учетом мнений всех участников рынка, а не только ОАО «РЖД». В результате должны появиться детали в виде конкретных мероприятий. Сегодня несмотря на то что активно ведется работа над созданием Второй грузовой компании. Как следствие — перевозчик освобождается от вагонов и от обязанностей обеспечивать перевозки по фиксированному тарифу, а грузоотправитель получает массу проблем и увеличенные транспортные издержки.

результативности мероприятий реформирования. К концу 2010 года по этому поводу должен быть издан ведомственный акт под руководством Минэкономразвития.

Здесь, безусловно, – вопрос ценностей. Журнал «РЖД-Партнер» на сей счет всегда придерживался ясной позиции, которая заключается в том, что жить и хотелось бы, и нужно цивилизованно. Способ давно известен – это добровольный, взаимовыгодный и достаточно свободный обмен продуктами труда на договорной основе, то есть рынок. Рынок же – это конкуренция. (И если кому-то в условиях конкурентной среды живется непривычно, дискомфортно, а то и голодно, то это, скорее всего, потому, что вследствие менталитета и поведения ему нечего предложить для обмена востребованного и конкурентоспособного.) Нет сомнения, что именно такая экономическая модель либо продуцирует сама, либо дает прямой заказ на все, что связано с понятием цивилизованности, – уровень жизни, права человека, нравственность,

правовое государство, самоуправление и саморегулирование и т. д. Естественным и имманентным содержанием жизнедеятельности такой модели является постоянная модернизация, то есть достаточно своевременное решение непрерывно встающих и часто вообще непредсказуемых проблем, вызовов времени.

Нельзя сказать, чтобы такой подход как-то очень сильно расходился с теми декларациями, которые делает сегодня руководство страны. Напомним, например, что председатель правительства Владимир Путин регулярно, хотя и с переменным успехом, разъясняет участникам рынка железнодорожных услуг, что «главная цель реформ – сформировать в отрасли действительно рыночную, открытую и конкурентную среду» (Съезд железнодорожников) или что «конкуренция является ключевым фактором, определяющим конкурентоспособность предприятий и уровень жизни граждан» (Программа развития конкуренции в РФ). Или вот совсем недав-

но он потребовал завершить во всех отраслях разработку правил недискриминационного доступа потребителей к услугам естественных монополий, а «не плодить все новые и новые аффилированные структуры, сужая пространство для частной инициативы». При этом В. Путин еще раз напомнил о важности выполнения Программы развития конкуренции, подчеркнув: «В том числе и регионам также следует разработать собственные программы демонополизации рынков».

Один из наших уважаемых экспертов сказал: «Реформу должны оценивать не реформируемые продавцы, а покупатели транспортных услуг». Конечно, в том числе. Так называемый суверенитет потребителя, когда именно покупатель диктует платежеспособный спрос на рынке, – это непреложно. Но при условии, что полный набор прав и свобод имеют здесь не только покупатели, но и продавцы, в том числе, разумеется, и транспортных услуг. Тогда они будут предоставлять действи-

тельно услуги, а не вымученную благотворительную помощь для сирых и убогих.

Создание условий для свободного развития транспортного бизнеса – такая цель, несомненно, соответствовала бы понятиям спонтанного порядка, открытого общества, модернизации и другим подобным в этом ряду. Но те «традиционалистские традиции», которыми так богата наша страна, не слишком вписываются в подобный процесс, а время, да и возможности для их радикального преодоления, у любой реформы всегда определенным образом лимитированы.

Поэтому вполне очевидно, что игра между здоровым полноценным рынком и фактическим отсутствием такового закончится боевой ничьей, а какие бы то ни было штрафы для достижения большей результативности в ту или иную пользу вряд ли будут востребованы. Время не то. Но главная задача у реформы сегодня – не проиграть. По идее, не должна. 📌

✓ ТОЧКА ЗРЕНИЯ

АЛЕКСАНДР ОСЬМИНИН, д. т. н., профессор ПГУПС:



– После продажи контрольного пакета акций ПГК, с учетом уменьшения связи с материнской компанией, можно прогнозировать большую ее самостоятельность в принятии решений по ведению бизнеса. Однако принимая во внимание модель развития информационных технологий по управлению парком вагонов ПГК, предложенную ОАО «РЖД», данный фактор

существенно нивелируется. Фактически мы наблюдаем здесь два самостоятельных противоречивых процесса: создание предпосылок для привлечения частных инвестиций в вагонный парк и транспортный бизнес и развитие старой модели управления вагонами собственников как общим инвентарным парком. Что касается создания ВГК, то это приводит к ситуации «перевозчик без вагонов» и правовому тупику. Публичный перевозчик не может оказать услугу непосредственно. Потребуется пересмотр федерального законодательства и правил перевозок, в том числе осуществления планирования самой перевозки. Создаются серьезные предпосылки для того, чтобы планирование взяло на себя третье независимое лицо, определяемое государством. ПГК и ВГК как «дочки» монополиста, работая в условиях агентских соглашений объединенным парком, станут доминировать на рынке. Иные операторы будут вынуждены работать в определенных для них нишах и лишатся инвестиционной привлекательности по причине невозможности развития своего операторского бизнеса. Возможно, стоило бы подумать о создании ВГК по бизнес-модели операционного лизинга, а не оператора.

По поводу продажи акций дочерних обществ ОАО «РЖД», созданных в процессе структурных преобразований, можно сказать, что перевод основных средств производства (подвижного состава) в частную собственность приведет к перераспреде-

нию прибыли от перевозок (снижению доходов собственно ОАО РЖД) и, соответственно, повлечет увеличение бюджетных расходов на содержание инфраструктуры. Также при этом следует ожидать роста цен на перевозки, так как процесс структурных преобразований не связан непосредственно с развитием конкуренции в сегментах «дочек» – мини-монополистов. Решение о создании вагонной биржи принято на законодательном уровне с подачи ЦФТО. С одной стороны, это предполагает более полную и доступную информацию о погрузочных ресурсах, что облегчит механизм взаимодействия партнеров. Но исходя из опыта есть опасения, что это будет дополнительный рычаг для управления перевозчиком иными (не дочерними) компаниями и дополнительный источник доходов: любая информация стоит денег!

Особо следует сказать о подготовке критериев оценки эффективности результатов реформы. Необходимо осуществить это первоочередным порядком, дать обществу ясную картину существующего положения в сравнении с иными периодами в России и на дорогах зарубежных стран. В первую очередь необходимо ответить на вопрос: по какой методике считать производительность труда и эффективность работы транспорта и насколько изменены формы собственности на подвижной состав на нее повлияло. Наметьте конкретные цели в натуральном выражении и разработать соответствующую программу. Такие задачи ранее решал Госплан и ИКТП при нем. Возможно, при этом встанет вопрос об отсутствии подобного научного учреждения в России, способного сделать данную работу, и необходимости его создания.



ФАРИД ХУСАИНОВ, к. э. н., доцент СамГУПС, начальник отдела маркетинга Приволжского ТЦФТО:

– Безусловно, в ближайшее время необходимо принять решение о сроках и способах продажи контрольного пакета ОАО «ПГК», поскольку это

снизит неопределенность для других операторов и участников рынка. При этом высока опасность того, что в случае если контрольный пакет не будет продан, то «поведенческие условия работы РЖД, ПГК и ВГК» будут предусматривать координацию работы «дочек» с целью избежать конкуренции, поделив между собой сегменты рынка. В этом случае мы получим фактическую монополию при формальной конкуренции. А то, что Вторую грузовую нужно создавать, – это не вызывает сомнений, ведь сказав «а», нужно говорить и «б». Что касается унификации 2 и 3 разделов Прейскуранта, то она давно назрела. Следует поддержать унификацию тарифов на порожний пробег собственных вагонов вне зависимости от класса ранее перевозимого груза, так как это позволит существенно улучшить использование подвижного состава, ускорив его погрузку и отправку после выгрузки дорогостоящих грузов. Кроме того, это упростит логистическую оптимизацию грузопотоков, избавив операторов от необходимости «отмывать» порожний пробег после дорогих грузов. Относительно сокращения перечня, ограниченного в обороте имущества ОАО «РЖД», полагаю, что возможно было бы разрешение продажи части акций компании. При этом увеличение частного капитала во всех отраслях (не только железнодорожной) должно сопровождаться радикальным снижением роли государства в экономике. В противном случае возникает классическая ситуация «приватизации прибылей и национализации убытков». Также я считаю необходимым создавать условия для конкуренции не только в операторской, но и перевозочной сфере. Тяга в определенных условиях и на определенных полигонах, направлениях может стать обычной услугой, оказываемой так же, как и другие аутсорсинговые услуги, сторонней организацией, не входящей в состав ОАО «РЖД». При подготовке критериев оценки эффективности результатов реформы необходимо учесть не только внутренние показатели ОАО «РЖД», но и влияние реформы на уровень конкуренции в отрасли, на доступность инфраструктуры для других перевозчиков и операторов, на снижение барьеров входа на рынок транспортных услуг.