

ИДЕЕ КОНСОЛИДИРОВАННОГО ПАРКА ПРИ ЕЕ РЕАЛИЗАЦИИ В РЫНОЧНЫХ УСЛОВИЯХ ПРИСУЩЕ ВНУТРЕННЕЕ ФУНДАМЕНТАЛЬНОЕ ПРОТИВОРЕЧИЕ — СЧИТАЕТ КАНДИДАТ ЭКОНОМИЧЕСКИХ НАУК, ДОЦЕНТ РОАТ МИИТ, ЗАМЕСТИТЕЛЬ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ НП ОЖДПС ФАРИД ХУСАИНОВ.



# ФАРИД ХУСАИНОВ:

«Кому интересно участвовать в «колхозе»?»

**«Транспорт»:** *Уже почти полтора месяца транспортное сообщество обсуждает возможность передачи в аренду ОАО «РЖД» части частного парка, для того чтобы перевозчик мог самостоятельно осуществлять управление таким подвижным составом. Насколько оправданной видится вам такая инициатива?*

— Подобные попытки предпринимаются не в первый раз. Как мы все помним, участники рынка, «добровольно» отдававшие свои вагоны в управление по подобной схеме, при первой же возможности забирали их обратно и «отползали» от этой схемы с некоторыми убытками. Можно вспомнить три последних случая попыток управления вагонным парком по аналогии с централизованным управлением времен МПС. Я бы назвал эту модель — управлением квазиконсолидированным парком. Вначале был так называемый парк АГ. Так называли вагоны, которые привлекались РЖД (ЦФТО РЖД) под управление по так называемой агентской схеме. Передача под управление РЖД произошла 1 апреля 2011 года. Сначала это были вагоны «дочек» ОАО «РЖД» — «Второй грузовой компании» (она тогда еще не была переименована в ФГК) и «Первой грузовой компании». Помимо ПГК и ВГК никто больше свои вагоны в управление РЖД не

отдал. Более того, ПГК всячески пыталась их забрать обратно, так как эксплуатация парка стала приносить компании убытки. Но пока ПГК была «дочкой», забрать вагоны не получилось. Затем, в октябре 2011-го, РЖД усилило свое влияние на управление парком и не просто управляло, а передало их себе в аренду, остановившись в полшаге от национализации вагонов обратно (такая идея обсуждалась).

**«Транспорт»:** *К чему это привело?*

— В итоге в конце 2011 года на сети возник так называемый технологический дефицит, когда вагоны вроде бы физически на сети были, а

РЖД, а ПГК продолжала нести убытки. Но так как ПГК была «дочкой», она не могла противоречить «родителям».

Но потом, после продажи 75% акций ПГК, новый собственник, разумеется, не стал терпеть убытки, и вот в начале февраля 2012 года на сайте ПГК появляется пресс-релиз, в котором было сказано: «Компания заявляет, что в целях повышения эффективности управления собственным подвижным составом и снижения финансовых издержек, связанных с распределением порожних вагонов, с 1 февраля 2012 года ОАО «Первая грузовая компания» переходит к самостоятельному управлению

.....  
**В КОНЦЕ 2011 ГОДА НА СЕТИ ВОЗНИК ТАК НАЗЫВАЕМЫЙ ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЙ ДЕФИЦИТ, КОГДА ВАГОНЫ ФИЗИЧЕСКИ НА СЕТИ БЫЛИ, А ЗАЯВКИ ГРУЗОТРАНСПОРТЧИКОВ В СРЕДНЕМ ВЫПОЛНЯЛИСЬ МЕНЕЕ ЧЕМ НА 60%**  
 .....

заявки грузоотправителей в среднем выполнялись менее чем на 60%. Связано это было с системой управления вагонными парками. ПГК ходила в ЦФТО и доказывала, что надо управлять так, а ЦФТО говорил, что надо управлять эдак. Они некоторое время спорили, управлял ЦФТО

парком полувагонов, переданным ранее в управление ОАО «РЖД» по условиям агентского соглашения». Фактически вагоны передавались не за один день — 1 февраля, а на протяжении всего февраля и даже чуть-чуть в марте. Но к концу марта всеми вагонами вновь управляла сама ПГК,



В апреле 2011 года РЖД начали управлять парками ПГК и ВГК

а в парке перевозчика остались только вагоны ВГК.

**«Транспорт»:** *Насколько я понимаю, после возвращения из управления РЖД эксплуатация полувагонов ПГК стала прибыльной для оператора. Этот опыт ничему не научил?*

— По-видимому, авторы идеи консолидации парка решили, что они смогут ее повторить, избежав на этот раз основных недостатков первой попытки. Так появился парк ВСП. Аббревиатура ВСП означает «вагоны собственные привлеченные» — подвижной состав, который временно привлекался под управление РЖД.

По факту — это опять были вагоны «Федеральной грузовой компании», других собственников активно зывали, но на том этапе никто не отдал свои вагоны под управление РЖД. Сама ФГК, по некоторым данным, тогда тоже была против, поскольку после передачи вагонов

под управление РЖД резко выросли убытки компании. Общее количество переданных ФГК под управление РЖД вагонов было примерно 107 тыс. единиц.

Затем, в 2013 году, этот парк был резко снижен, но небольшое количество вагонов ВСП (около 50 тыс. единиц) оставалось вплоть до июля 2013 года. Тогда парк ВСП официально

прекратил свое существование и все вагоны вернулись под управление ФГК.

**«Транспорт»:** *В чем заключалась причина неудачи на этот раз?*

— Одной из причин ликвидации парка ВСП было то, что постепенно к 2012 году рыночные ставки упали

ниже ставок Прейскуранта 10-01 и грузоотправители отказывались от слишком дорогих вагонов перевозчика в пользу частных вагонов других собственников.

Затем ФСТ разрешило ФГК снижать тариф до –10% от Прейскуранта 10-01, но частники снижали чуть сильнее, например, до –15%. И на вагоны ФГК под управлением РЖД

### АВТОРЫ ИДЕИ КОНСОЛИДАЦИИ ПАРКА РЕШИЛИ, ЧТО ОНИ СМОГУТ ЕЕ ПОВТОРИТЬ, ИЗБЕЖАВ НА ЭТОТ РАЗ ОСНОВНЫХ НЕДОСТАТКОВ ПЕРВОЙ ПОПЫТКИ

спрос упал. На одной из конференций представители РЖД жаловались: у нас стоят полувагоны ВСП, но никто их не использует, все металлургии используют вагоны частных операторов. Если бы нам, перевозчику, разрешили гибко снижать тарифы, мы могли бы побороться за рынок, но нам не разрешают снижать тарифы.

**«Транспорт»:** *Вы полагаете, что перевозчик искренне хотел снизить свои тарифы?*

— На этот вопрос трудно ответить однозначно, потому что, с одной стороны, перевозчик неоднократно это заявлял, но с другой — мы все видели, как проходило последнее повышение в рамках ценового коридора...

**«Транспорт»:** *Но вернемся к парку ВСП...*

— Да, в итоге к июню–июлю 2013 года парк ВСП тихо прекратил

существование и все вагоны вернулись из-под управления РЖД обратно — под управление ФГК. Но был еще третий этап, так сказать, третье действие «марлезонского балета». РЖД и ФГК предложили новую систему — технологический аутсорсинг. Надо отдать должное — название красивое. Вагонный парк, управляемый таким способом, стали называть «парком КП». Весь 2013 год подобную схему работы активно рекламировали. В этом варианте авторы модели постарались ликвидировать часть ошибок, сделанных при предыдущих попытках как-то объединить парк. Прежде всего была полностью изменена схема ценообразования, но самую главную проблему, которую я неоднократно описывал в своих статьях как основной «врожденный порок» системы, решить не удалось.

**ОДНОЙ ИЗ ПРИЧИН ЛИКВИДАЦИИ ПАРКА ВСП БЫЛО ТО, ЧТО ПОСТЕПЕННО К 2012 ГОДУ РЫНОЧНЫЕ СТАВКИ УПАЛИ НИЖЕ СТАВОК ПРЕЙСКУРАНТА 10-01**

свое существование и все вагоны вернулись из-под управления РЖД обратно — под управление ФГК. Но был еще третий этап, так сказать, третье действие «марлезонского балета». РЖД и ФГК предложили новую систему — технологический аутсорсинг. Надо отдать должное — название красивое. Вагонный парк, управляемый таким способом, стали называть «парком КП». Весь 2013 год подобную схему работы активно рекламировали. В этом варианте авторы модели постарались ликвидировать часть ошибок, сделанных при предыдущих попытках как-то объединить парк. Прежде всего была полностью изменена схема ценообразования, но самую главную проблему, которую я неоднократно описывал в своих статьях как основной «врожденный порок» системы, решить не удалось.

же грабли. И каждая последующая попытка будет оканчиваться неудачей.

**«Транспорт»:** *И чем же закончилась третья попытка?*

— Примерно тем же, что и первые две. 22 декабря 2014 года СМИ сообщили, что ФГК забирает свои вагоны из-под управления РЖД. А причина, которую привела газета «Ведомости», заключалась в том, что убытки от применения такой технологии составили 1,4 млрд рублей. Понятно, что слово «убытки» здесь, наверное, не вполне корректно, если рассматривать холдинг РЖД в целом. Ведь если, предположим, эти убытки возникли от излишнего порожнего перепробега подвижного состава, то для оператора — это снижение экономической эффективности его работы, а для собственника инфра-

— А вот это интересный вопрос, на который я не знаю однозначного ответа. Сегодняшняя ситуация отличается от ситуации прошлых лет тем, что ставки операторов лежат на самом дне, и определенное количество парка не задействовано в перевозках. Соответственно при некоем привлекательном уровне ставок вполне возможно, что часть собственников вагонов, особенно владеющих большим количеством подвижного состава и особенно те, у кого относительно старый парк, вполне могут оказаться заинтересованными в сдаче части своего парка в аренду или под управление РЖД. Здесь основной вопрос заключается в том — насколько рыночными будут ставки аренды. Если в силу каких-то причин эти ставки будут сильно выше рыночных, то часть собственников в нынешних условиях вполне могут отдать свои вагоны в управление РЖД.

**«Транспорт»:** *Какие последствия для сети в этой связи вы прогнозируете?*

— Все зависит от того, каков будет «дизайн механизмов» этой новой технологии.

Если ставка будет ниже рыночной, то воспользуются этой услугой немногие и сдадут только очень старый парк. Если она будет заведомо выше рыночной, то найдутся желающие сдать свои вагоны. Но рано или поздно у регуляторов возникнет вопрос: почему бюджетные субсидии, направляемые на покрытие убытков РЖД, «перекачиваются» на поддержание нерыночной высокой ставки и фактически идут из бюджета через РЖД прямо на поддержку частных компаний, которые сдадут свои вагоны в аренду РЖД.

И, наконец, если ставка будет относительно рыночной и будет гибко меняться в зависимости от динамики спроса и предложения, то остается тот вопрос, который уже сформулирован выше, — по какому принципу будут «делиться» доходы от оперирования? Ответ на этот вопрос разработчики модели управления квазиконсолидированным парком ищут, насколько мне известно, уже более шести лет — примерно с 2009 года.

И пока ответ на этот вопрос не будет найден, боюсь, ничего путного из этой идеи не выйдет.

**ЕСЛИ В СИЛУ КАКИХ-ТО ПРИЧИН ЭТИ СТАВКИ БУДУТ СИЛЬНО ВЫШЕ РЫНОЧНЫХ, ТО ЧАСТЬ СОБСТВЕННИКОВ В НЫНЕШНИХ УСЛОВИЯХ ВПОЛНЕ МОГУТ ОТДАТЬ СВОИ ВАГОНЫ В УПРАВЛЕНИЕ РЖД**

**«Транспорт»:** *В чем заключается эта проблема?*

— Понимаете, идея «пула», идея консолидированного парка при ее реализации в рыночных условиях присуще внутреннее фундаментальное противоречие. Как делить прибыль между всеми его участниками?

структуры — наоборот, лишней заработной. Но в целом для системы — да, это снижение экономической эффективности.

**«Транспорт»:** *Насколько готовы операторы сдать часть своего парка в аренду РЖД и на каких условиях?*