

Технологический дефицит вагонов универсального парка на сети железных дорог: причины и способы его преодоления

С. В. МАЛЫЦЕВ, председатель президиума некоммерческого партнерства
«Совет участников рынка операторов железнодорожного подвижного состава»



Предлагаемый ОАО «РЖД» механизм управления частным вагонным парком через Центр фирменного транспортного обслуживания на основе агентских соглашений не только не позволит решить проблему дефицита вагонов, но и вступит в противоречие с рыночными принципами организации перевозок. Необходима комплексная модель управления, которая позволит при наличии частного парка вагонов сохранить универсальность парка полувагонов и соблюсти баланс интересов всех участников перевозочного процесса.

В 2010 г. в структуре рынка грузовых железнодорожных перевозок произошли кардинальные изменения. Если раньше модератором по определению корреспонденции перевозок порожних вагонов и обеспечению грузоотправителей подвижным составом было ОАО «РЖД», то с созданием ОАО «ВГК» и исчезновением инвентарного парка эта функция полностью перешла к операторам подвижного состава.

В изменившихся условиях участники рынка столкнулись с множеством новых проблем. Несмотря на то, что, в отличие от ситуации докризисного 2008 г., рост вагонного парка превысил рост грузооборота, операторы начали испытывать сложности с обслуживанием возникающих заказов. Технологический дефицит универсального парка обусловил проблемы с обслуживанием ряда грузоотправителей, стремительное повышение цен на полувагоны и, как следствие, рост стоимости услуг на перевозки.

Непригодная технология

Для всех участников рынка сегодня очевидно, что сложности с обеспечением универсальным грузовым подвижным составом, которые в настоящее время наблюдаются на сети ОАО «РЖД», связаны не только с сезонными факторами. Действительно, в летний

сезон в России всегда происходит всплеск экономической активности, в связи с чем растут и объемы перевозок. При этом именно летом осуществляются плановые виды ремонтов верхнего строения пути, которые ограничивают пропускные способности инфраструктуры. Однако технологический дефицит на полувагоны стал ощущаться в отрасли еще во второй половине 2010 г., когда в экономике началось посткризисное восстановление. Очевидно, что главной причиной его возникновения является падение производительности вагонного парка, вызванное совокупностью факторов: увеличением доли простоев, снижением средней скорости движения, увеличением порожнего пробега и др.

В качестве инструмента обеспечения стабильности работы в новых условиях ОАО «РЖД» предлагает механизм управления частным вагонным парком через Центр фирменного транспортного обслуживания (ЦФТО) на основе агентских соглашений, заключаемых с владельцами подвижного состава. Между тем, несмотря на теоретические преимущества такой формы взаимодействия, данная технология, на наш взгляд, не позволит решить проблему дефицита полувагонов на сети — прежде всего потому, что предложенная схема основывается на принципе управления вагонным парком, аналогичном

принципу управления инвентарным парком, тогда как по факту в настоящее время весь вагонный парк является адресным.

Если обратиться к истории реализации структурной реформы на железнодорожном транспорте, которая должна привести к повышению эффективности перевозок, увеличению темпов роста грузооборота и прибыльности в этом сегменте экономики, можно вспомнить, что бизнес по оперированию подвижным составом возник после либерализации вагонной составляющей. С этой целью было создано ОАО «РЖД», которому передали инфраструктуру, подвижной состав и все вспомогательные хозяйственные активы. Государство разрешило работу частных операторов и гарантировало им доступ к использованию инфраструктуры, они получили возможность устанавливать собственные цены на услуги по организации перевозки грузов в собственных вагонах и конкурировать с ОАО «РЖД» как по цене, так и по качеству оказываемых услуг. При этом монополист вел аналогичный, но регулируемый государством бизнес.

Затем было принято решение о выделении из ОАО «РЖД» дочерних компаний для работы в конкурентных секторах. Ключевым событием для отрасли стало создание ОАО «ПГК». Очевидно, что с технологическими проблемами, аналогичными тем, которые необходимо решать сейчас, железнодорожная отрасль могла столкнуться еще летом 2007 г., когда ОАО «ПГК» было передано около 200 тыс. вагонов инвентарного парка. Стоит упомянуть, что и тогда на сети имели место серьезные технологические сложности, но ситуацию удалось стабилизировать во многом благодаря высокому уровню профессионализма топ-менеджмента ОАО «ПГК».



К слову, если бы тогда ОАО «ПГК» был передан сразу весь инвентарный парк, последствия такого решения могли бы быть необратимыми.

Далее в ходе структурной реформы следовало бы привести в соответствие с реалиями рынка нормативно-правовую базу, после чего планомерно следовать поставленным целям. Для большинства участников рынка уже тогда было ясно, что без нормативно-правового закрепления базовых принципов деятельности в сегменте оперирования нельзя было спешить с полной ликвидацией инвентарного парка грузовых вагонов. Таким образом, несмотря на то что проблемы, с которыми сейчас столкнулась сеть, можно было предвидеть, в сентябре 2010 г. было создано ОАО «ВГК». И теперь, когда весь парк по факту стал адресным, ОАО «РЖД» предлагает его обезличить.

Смена приоритетов

Централизованная система управления железнодорожным подвижным составом основывалась на перемещении порожних вагонов с профицитных дорог (станций) на дефицитные. Балансировка осуществлялась путем выполнения регулировочных заданий по подаче определенного объема порожнего подвижного состава в определенный промежуток времени. Также в процессе управления инвентарным парком эффективно решалась проблема

соответствия ритмичности подачи порожнего подвижного состава и актуальных потребностей грузоотправителей. К недостаткам данной системы можно отнести то, что она является максимально эффективной только при сто_процентной монополии, когда обновление вагонного парка происходит в рамках бюджета монополиста и за счет государственного финансирования. При этом действенная мотивация к снижению себестоимости услуг и повышению качества обслуживания грузоотправителей у монополиста отсутствует. Однако нарушение монополизма в оперировании подвижным составом ведет к снижению эффективности управления инвентарным парком и дерегулированию данного вида деятельности.

В отличие от централизованного управления, адресное управление вагонным парком предполагает управление собственным подвижным составом, в первую очередь в целях удовлетворения потребности в погрузочных мощностях конкретных грузоотправителей. Движущей силой здесь выступает финансовая ответственность за эффективное управление, так как оплата перевозки порожнего подвижного состава стимулирует принятие мер по сокращению порожнего пробега.

Адресный характер деятельности операторов, когда за основу берутся не потребности тех или иных железных

дорог и станций, а потребности грузоотправителей, привели к определенному увеличению доли порожнего пробега в системе. Возрастание технологических проблем до существующих масштабов во многом является следствием отсутствия работающих рыночных механизмов обмена подвижным составом, несовершенства тарифной политики и нормативно-правовой базы.

Как сократить порожний пробег

В настоящее время предпринимаются попытки усмотреть причины возникновения технологических проблем на сети в низкой эффективности использования вагонного парка частными операторами. На наш взгляд, в этой позиции есть доля лукавства.

Действительно, в местах возможного появления грузопотоков для снижения издержек порожнего пробега и повышения оперативности создаются резервы вагонного парка. Схема управления парком частными операторами включает в себя упреждение спроса: происходит распределение вагонов соответствующих типов по тем секторам, где наиболее вероятно появление потребности в них. Это отчасти снижает производительность вагонного парка независимых операторов, но соответствует рыночным условиям. Более высокая доля простоев, возникающая у



частных операторов в результате такой политики, компенсируется более гибкими условиями и более высоким уровнем сервиса, что обуславливает в целом более высокий уровень загрузки парка.

В то же время мы уверены, что величину порожнего пробега можно сократить до приемлемых величин, если реализовать предложения операторского сообщества, а именно:

- на уровне нормативно-правовой базы урегулировать взаимоотношения перевозчика и владельца подвижного состава — например, решить вопрос с распределением мест для отстоя вагонов;
- постепенно унифицировать тариф за перевозку порожнего подвижного состава вне зависимости от класса ранее перевозимого груза;
- решить вопрос с переломом тарифа при переадресации порожнего вагона;
- ввести повышенный тариф на перевозку порожнего подвижного состава по участкам с ограниченной пропускной способностью с одновременным снижением тарифа на участках, где величина порожнего пробега существенно выше среднесетевого уровня по технологическим причинам (отдаленность станций погрузки от основных вагонопотоков);
- форсировать развитие электронной торговой площадки по представлению подвижного состава под перевозку; ее создание решит проблемы с гарантированным обеспечением сред-

них и малых предприятий вагонами по рыночным ценам, прозрачностью ценообразования, позволит сократить порожний пробег за счет активного обмена вагонным парком между операторами.

Реализация перечисленных предложений позволит в значительной мере сократить закономерные минусы адресного управления подвижным составом и при этом сохранить все его плюсы, в то числе частные инвестиции в приобретение подвижного состава и железнодорожной отрасли в целом, а также продолжить совершенствование конкуренции на транспорте.

Управление без ответственности

Мы уверены, что в условиях конкурентного рынка наиболее эффективным методом управления парком подвижного состава может быть экономическое стимулирование участников перевозочного процесса. В противном случае участникам рынка становится непонятно, куда будет двигаться отрасль.

С принятием Правительством РФ в январе текущего года «Целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок на период до 2015 г.» нам стали ясны перспективы развития отрасли (совершенствование конкуренции, начало работы независимых перевозчиков, развитие института саморегулирования на железнодорожном транспорте и др.). Однако введение системы управления парком на основе

агентского договора вступает в противоречие с принятым правительством документом, так как данная схема, по нашим оценкам, позволит повысить эффективность работы вагонного парка только при условии национализации подвижного состава и возвращении монополии в грузовых перевозках на железнодорожном транспорте.

При других условиях, в рамках реализации способа управления на основе агентского договора, будет невозможно добиться повышения эффективности перевозок и сокращения доли порожнего пробега.

Во-первых, у агента (ЦФТО) отсутствует финансовая ответственность и перед владельцем вагона (так как он не отвечает за эффективность использования конкретного вагона оператора, на которого возлагается обязанность оплачивать порожний пробег), и перед владельцем инфраструктуры (ЦФТО является структурным подразделением компании-владельца инфраструктуры), и перед грузоотправителем (так как у агента нет принадлежащего ему подвижного состава, а следовательно, и обязанности оказывать операторские услуги или осуществлять перевозку в вагоне ОАО «РЖД»).

Во-вторых, в связи с тем, что у агента сохраняется адресность (за счет заключенных договоров с грузоотправителями), но не возникает ответственности, аналогичной ответственности за выполнение регулировочных заданий, агентирование не способно решить задачу сокращения доли порожнего пробега. И нет никакой гарантии, что система, основанная на принципе управления инвентарным парком и действительно хорошо зарекомендовавшая себя на практике в режиме плановой экономики, также хорошо зарекомендует себя при спотовом характере рынка.

Таким образом, для перехода на качественно новый уровень организации грузовых перевозок требуется нормативно-правовое закрепление соответствующих новым реалиям экономики базовых принципов деятельности железнодорожных операторов. Кроме того, необходимо, чтобы регулирующие органы, ОАО «РЖД», операторы и грузовладельцы выработали комплексную модель управления, которая позволила бы при наличии приватного парка вагонов сохранять универсальность парка полувагонов и соблюсти баланс интересов всех участников перевозочного процесса.