

Организация работы независимых перевозчиков грузов на не принадлежащей им инфраструктуре



Г. Е. Давыдов,
д.э.н., профессор,
президент Национальной
ассоциации
транспортников

Одной из центральных идей, заложенных в Программе структурной реформы на железнодорожном транспорте, утвержденной постановлением правительства РФ от 18 мая 2001 г. № 384, было создание института частных перевозчиков. С тех пор прошло более полутора десятков лет, но перевозчиков грузов до сих пор нет, как нет и стремления прояснить этот вопрос.

Можно, наверное, говорить о том, что в программных документах цель создания частных перевозчиков в организационном отношении не была сформулирована до конца последовательно и директивно. Однако нельзя отрицать, что действующее отраслевое законодательство, сформированное на первых этапах реформы, никак не препятствует деятельности независимых перевозочных компаний в инфраструктуре ОАО «РЖД» [1] (рис. 1).

В то же время оказалось, что эти важнейшие положения законодательства можно игнорировать регуляторам и ОАО «РЖД». Важнейшее направление реформы – выведение перевозок грузов в конкурентный сегмент – осталось нереализованным. В результате не

сформированы дополнительные инвестиционные источники, не запущены антизатратные механизмы, не созданы эффективные экономические стимулы для повышения качества перевозки грузов и т. д.

Тем не менее, необходимо учесть следующее. В отсутствие (пока) в инфраструктуре ОАО «РЖД» независимых грузовых перевозчиков накоплен опыт работы так называемых собственных поездных формирований, т. е. грузовых поездов, составленных из вагонов и локомотивов операторов подвижного состава. Так, в нынешнем году отмечается двадцатилетний стаж работы оператора «Линк-ойл-СПб» (сейчас АО «Трансойл»). Иными словами, у нас имеются успешные результаты инвестиционного и технологического взаимодействия владельца инфраструктуры и операторов СПФ, эксплуатирующих собственные локомотивы.

Почему же его нельзя развивать дальше? В ОАО «РЖД» приводят в основном два контраргумента:

- независимые перевозчики отберут у монополиста существенную часть объемов перевозок высокодоходных грузов, или, образно говоря, будут выбирать изюм из булки, в результате усилится дефицит средств компании для поддержания и развития инфраструктуры;

- в условиях конкуренции магистральные локомотивы будут эксплуатироваться децентрализованно, что понизит эффективность работы локомотивного парка ОАО «РЖД» и, возможно, приведет к дезорганизации управления движением в сети железных дорог.



Рис. 1. Перечень норм, предусматривающих раздельное функционирование инфраструктуры и грузовых перевозок

Например, в случае доступа к инфраструктуре независимых перевозчиков потери доходов ОАО «РЖД» от перевозок грузов оценивались в 120–150 млрд руб. в год [2]. Однако нужно иметь в виду, что эти потери могут коснуться только доходов в части локомотивной составляющей провозных тарифов. Сокращение доходов ОАО «РЖД» в части локомотивной составляющей тарифного дохода в таких масштабах нереально: оно возможно, если прекратится работа примерно четверти всех локомотивов, задействованных в грузовом движении. Такой сценарий невозможен в принципе, так как никакие сторонние перевозчики не в состоянии одновременно сформировать собственный парк локомотивов и заменить локомотивную тягу ОАО «РЖД» в указанном объеме.

Кроме того, необходимо учитывать, что при сокращении объема перевозок, эквивалентном 120–150 млрд руб. тарифного дохода, должны экономиться зависящие расходы в соответствующей сумме. Например, при уровне зависящих расходов в затратах на грузовые перевозки по отчету ОАО «РЖД» за 2016 г. [3] 57 % и при уменьшении объема перевозок и тарифного дохода на 120 млрд руб. экономия переменных издержек составит 63 млрд руб.

Это соображение приводит к заключению о необходимости более точной постановки вопроса, что именно и как изменится в структуре видов деятельности ОАО «РЖД», если решение о работе независимых перевозчиков в инфраструктуре ОАО «РЖД» будет принято и начнется его реализация. Можно предположить, что с учетом существенного уменьшения текущих издержек на перевозки грузов, а также расширения объемов и повышения стоимости оказания платных услуг для перевозчиков (аренды локомотивов и локомотивных бригад, оказания услуг локомотивной тяги аналогично пассажирским перевозчикам и др.) потери прибыли от грузовых перевозок в ОАО «РЖД» не будет, т. е. ресурсы для развития инфраструктуры не сократятся.

Второе из упомянутых возражений – независимые перевозчики со своей магистральной тягой могут вызвать дезорганизацию управления движением – представляется существенным, и его необходимо учитывать. Чтобы определить, как можно предотвратить возможные негативные последствия, следует

оценить ситуацию в сфере пассажирских перевозок.

В сегменте дальних пассажирских перевозок кроме ОАО «РЖД» работают другие перевозчики: АО «ФПК», ТК «Гранд Сервис Экспресс», ООО «Тверской экспресс», АО «Транс-класс-сервис». В сегменте пригородных перевозок действуют 25 пассажирских пригородных компаний и ОАО «РЖД» (как Дирекция скоростного сообщения). Возникает вопрос, почему пассажирским перевозчикам работать на не принадлежащей им инфраструктуре можно, а грузовым нельзя. Ответ скрыт в технологии перевозок.

По всей видимости, открыть доступ к инфраструктуре для перевозчиков грузов можно, если они будут использовать поезда, курсирующие по определенным маршрутам и расписаниям. Согласно распоряжению ОАО «РЖД» «О назначении контейнерных поездов (КП) в графике движения грузовых поездов 2016/2017 года», предусмотрено около 300 маршрутов таких поездов, включая маршруты по программе «Транссиб за 7 суток», а также маршруты рефрижераторных поездов.

Согласно регламенту организации КП ОАО «РЖД» в дополнение к распоряжению о назначении КП заинтересованные организации могут подавать свои заявки на выделение дополнительных расписаний таких поездов, которые рассматриваются тем же порядком, что и заявки на включение нужных расписаний в график движения. С их учетом реальное число выделенных расписаний намного превышает их первоначальный перечень.

Кроме того, действуют десятки маршрутов в межгосударственном сообщении, а также некоторое количество расписаний неконтейнерных грузовых поездов (ГП).

Согласно регламенту, заказчиком, технологическим и коммерческим партнером перевозчика выступает «организатор КП», которым может быть грузоотправитель, экспедитор, оператор подвижного состава или иное лицо. В исследовании, проведенном нами в 2014 г., были проанализированы технологические операции, которые должны выполнять организаторы КП (ОКП), и определены четыре возможные разновидности ОКП в зависимости от степени охвата ими технологических операций. Варианты работы ОКП находятся в диапазоне от операций, выполняемых на

подъездных путях, до полного перечня начально-конечных операций (НКО) по перевозке грузов и (частично) движущихся операций на начальном отрезке перевозки. Таким образом, выяснилось, что ОКП может проявлять себя в отношениях с ОАО «РЖД» по-разному: от простого грузоотправителя до и.о. перевозчика.

Если обозначить ОКП как договорного перевозчика, то такое разделение труда при перевозках грузов между договорным перевозчиком (ОКП) и технологическим (фактическим) перевозчиком (ОАО «РЖД») вполне соответствует Единым правилам (правовым предписаниям) к договору о международных перевозках грузов железнодорожным транспортом (ЦИМ КОТИФ).

В ст. 3 ЦИМ определяются некоторые понятия, используемые в правилах. «Согласно тексту настоящих Единых правовых предписаний, термин:

- «перевозчик» обозначает договорного перевозчика, с которым отправитель заключил договор перевозки на основании настоящих Правил, либо последующего перевозчика, который несет ответственность в соответствии с условиями данного договора;

- «фактический перевозчик» обозначает перевозчика, который не заключал договора перевозки с отправителем, но которому перевозчик, предусмотренный в предыдущем пункте, доверил полностью или частично осуществить железнодорожную перевозку».

На рынке железнодорожных грузовых перевозок РФ в сегменте регулярного грузового движения (РГД) имеются предпосылки для распространения схемы технологического и коммерческого взаимодействия отечественных перевозчиков, аналогично схеме ЦИМ КОТИФ. Предпосылки эти видятся в том, что хотя самодостаточных перевозчиков КП и ГП пока нет, организаторы КП и ГП могут выполнять значительную часть НКО и фактически обеспечивать привлечение грузов и вагонов для перевозок КП и ГП.

При этом договорной перевозчик должен будет продавать вагонные и грузовые места в КП и ГП, оформлять (как перевозчик) перевозочные документы, принимать грузы и контейнеры к перевозке, формировать и расформировывать составы КП и ГП. Но граница между договорным (ОКП) и фактическим (ОАО «РЖД») перевозчиками при осуществлении перевозки останется там же, где

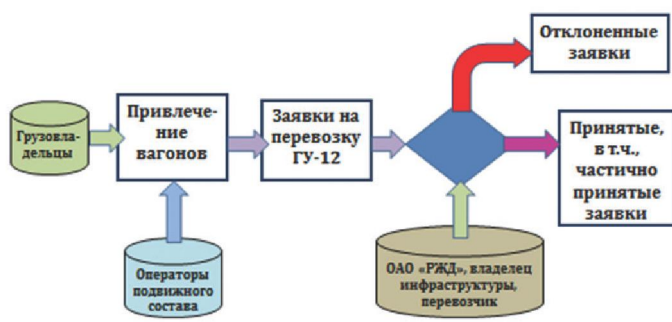


Рис. 2. Нормативная схема доступа к услуге грузовой перевозке (ст. 11 ФЗ-18)

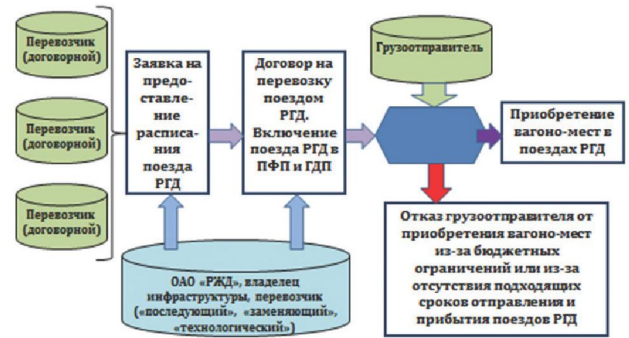


Рис. 3. Схема доступа к услуге грузовой перевозке на основе оферты перевозчика

находится граница между перевозчиком и грузоотправителем, – на станции отправления, а на финише перевозки – на станции назначения, так как договорной перевозчик услугами инфраструктуры не пользуется, собственной магистральной тяги не эксплуатирует.

На основании сказанного целесообразно продолжить имплементацию ЦИМ КОТИФ на железнодорожном транспорте РФ. Первым сегментом, где необходимо применить нормы кооперации перевозчиков при железнодорожных перевозках грузов, следует рассматривать сегмент регулярного грузового движения.

В результате работы, выполненной в 2015 г. некоммерческим партнерством операторов железнодорожного подвижного состава по заказу Санкт-Петербургской международной товарно-сырьевой биржи с нашим участием, были выявлены 36 направлений устойчивых грузопотоков нефтяных грузов. Они охватывали 13 станций отправления и 24 станции назначения. Устойчивые грузопотоки дают возможность ввода в обращение в среднем около 400 регулярных грузовых поездов в месяц. Причем преобладание экспортных направлений перевозок нефтегрузов по отношению к внутренним перевозкам отражает ориентацию нефтехимической промышленности России на внешние рынки. Крупные устойчивые грузопотоки отмечаются только в разряде экспортных перевозок через российские морские порты, причем насчитываются только четыре грузопотока в направлении Санкт-Петербургской группы портов. Вероятно, в общих объемах доставки нефтепродуктов для перевалки через эту группу морских портов доля доставки регулярными грузовыми поездами может быть весьма заметной.

На остальных экспортных направлениях крупных грузопотоков не выявля-

но, возможная доля регулярных грузовых перевозок в доставке нефтепродуктов в южные порты и в порты Дальнего Востока будет невелика. То же отмечается в отношении перевозок через пограничные переходы.

Внутри российской территории обращают на себя внимание стабильные грузопотоки на железнодорожные станции в Москве (Бирюлево) и в Московской области (Космос, Мытищи, Нара, Софрино). Значительная концентрация потребления нефтепродуктов в Москве и Московской области указывает на целесообразность анализа транспортно-экономических связей столичного региона по организации интегрированных торгово-распределительных систем, составной частью которых могли бы стать регулярные железнодорожные перевозки конкурирующих перевозчиков. Аналогичная картина (в меньшем объеме) просматривается и в перевозках нефтепродуктов для внутреннего потребления в Краснодарском крае.

При грузовых перевозках основная форма доступа грузоотправителей к перевозкам – подача заявок перевозчику ОАО «РЖД» и их последующее согласование (ст. 11 Устава железнодорожного транспорта РФ, ФЗ-18). К тому же сейчас эта схема усложнена необходимостью предварительного подбора вагонов для перевозок, что наряду с подачей заявок входит в обязанности грузоотправителя (рис. 2).

Предположим, что «шлагбаум» подняли и на рынок перевозок устремились перевозчики грузов (не относящихся к сегменту РЖД). Допустим, они заключили с ОАО «РЖД» договоры на оказание услуг инфраструктуры по форме согласно Правилам оказания услуг инфраструктуры. Перевозчики, не владеющие инфраструктурой, попытались бы работать с владельцем инфраструктуры по указанным Правилам и старались бы

следовать порядку, установленному ст. 11 ФЗ-18. Тогда они должны столкнуться с непреодолимым противоречием между сроками приема заявок от грузоотправителей и сроками подачи запросов на поездку для согласования с владельцем инфраструктуры (п. 17 Правил оказания услуг инфраструктуры).

Таким образом, услуга по перевозкам грузов железнодорожным транспортом, которая выполняется в порядке, предусмотренном ФЗ-18 (ст. 11), по регулируемым тарифам, является прерогативой перевозчика – владельца инфраструктуры железнодорожного транспорта ОАО «РЖД»: ему не нужно согласовывать поступающие заявки на перевозку в установленные сроки. Очевидно, что в случае единственного исполнителя услуги, к которому необходимо обращаться всем ее пользователям, организовать продажу этой услуги можно одним способом: создать пресловутую очередь из пользователей. Нормами ГК РФ, антимонопольного, о естественных монополиях и о железнодорожном транспорте законодательства РФ установлено, что обслуживать в таких случаях надо по фиксированным тарифам всех, подавших заявки. Значит, рынок сбыта указанных услуг обречен находиться в состоянии превышения спроса над предложением, т. е. хронического дефицита.

Поэтому на первых шагах перевозчики, о которых мы говорим, должны будут:

а) заранее договариваться с владельцем инфраструктуры о предоставлении им ресурсов инфраструктуры и оказании соответствующих услуг на длительный период для строго определенной в технологическом отношении перевозки, а не для любых неизвестных перевозок, необходимость которых может возникать по мере поступления заявок от грузоотправителей согласно ст. 11 ФЗ-18;

б) выходить на рынок с предложениями и обращаться к грузоотправителям и экспедиторам с конкретными офертами по приобретению вагономест (грузовых мест применительно к контейнерным отправкам) в их поездах на конкретные даты по конкретным маршрутам.

Так и будут выглядеть услуги перевозчиков, работающих в сегменте РГД (рис. 3), причем их услуги должны будут иметь признаки стандартности и унифицированности. Эти свойства по аналогии с розничной торговлей можно назвать «магазинными».

Уместно задаться вопросом, как построить контрактацию (приобретение) заинтересованным лицом нужных ему мест в нужном ему регулярном грузовом поезде.

Можно продолжить традиционную практику, когда грузоотправители идут (в частности, через Интернет) к перевозчикам с вопросами, как ходят регулярные грузовые поезда и на каких условиях можно приобрести грузовое («вагонное») место. Этот процесс неизбежно будет медленным, долгим. Прежде всего, это касается актуализации поведения перевозчика (перевозчиков), его адаптации к уровню и интенсивности спроса.

Нужно отметить, что услуги регулярных грузовых перевозок вполне годятся для реализации с помощью «магазина перевозок», работающего в режиме организованных торгов.

В отношении перевозок регулярными ГП соблюдается и другое основное требование к товарам, реализуемым с помощью организованных торгов: на такие перевозки тарифы не обязаны, да и не должны быть регулируемы. Они могут и должны устанавливаться в результате организованных торгов, т. е. по достижении баланса спроса и предложения.

Просматриваются следующие контуры «магазина перевозок». «Витрина» – это собранные на единой информационной площадке оферты перевозчиков РГД длительного действия:

- маршруты следования регулярных ГП;
- состав регулярных ГП по видам вагонов и грузовых мест;
- пункты остановок регулярных ГП для грузовых операций;
- тарифы на перевозки по конкретным этапам маршрута следования;
- сроки доставки грузов по конкретным этапам маршрута следования;
- услуги терминалов в пунктах оста-

новок регулярных ГП, включая услуги хранения и накопления грузов, их консолидации, упаковки, маркировки и т. п.;

- длительность остановок регулярных ГП в пунктах остановок для грузовых операций;
- сопутствующие услуги при заказе доставки грузов «от двери до двери».

«Прилавок» – это комплекс информационных и платежных сервисов для грузоотправителей, включающий, в частности:

- табло заполнения вагонных и грузовых мест по поездам различных перевозчиков;
- справочную информацию о движении тарифных ставок за вагонные и грузовые места по итогам состоявшихся торговых сессий [4].

Вопросы использования частной локомотивной тяги не относятся к кругу задач, решаемых на начальном этапе работы перевозчиков на не принадлежащей им инфраструктуре. Однако эти вопросы в течение длительного периода привлекают внимание, вызывают дискуссии, и по ним необходимо вырабатывать обоснованные предложения.

Начать следует с определения тех сфер использования частной локомо-



ФОТО: СЕРГЕЙ ТЮРИН

тивной тяги, где она применялась в прошлом и применяется сейчас, а также тех сфер, где она не применялась и не применяется. Так, локомотивы владельцев путей необщего пользования выполняют подачу и уборку вагонов, выходя на пути станций примыкания. Накоплен реальный опыт использования частных локомотивов во главе передаточных и вывозных поездов, а также при транспортировке. Наконец, имеется опыт успешной работы частных локомотивов по главе СПФ. В то же время частные локомотивы не использовались во главе сборных участковых и сквозных поездов, сформированных из вагонов различной принадлежности [5].

Поэтому представляется целесообразным восстановить государственное лицензирование деятельности по перевозкам грузов и по оказанию услуг локомотивной тяги в отношении перевозок грузов, не относящихся к категории опасных. В положениях, устанавливающих порядок лицензирования перевозочной деятельности, следует предусмотреть, чтобы в лицензии на право перевозок грузов железнодорожным транспортом и оказания услуг локомотивной тяги был указан перечень категорий поездов, применительно к которым могут использоваться принадлежащие ему локомотивы. Такая конкретизация позволит установить соответствие между технической, организационной и кадровой готовностью перевозчиков и сферами их деятельности (сегментами рынка) [6].

В области технического развития, а также развития производственных мощностей локомотивостроения и ремонта локомотивов необходимо провести анализ действующих программ развития и инвестиционных программ с целью расширения модельных рядов тягового подвижного состава. Проектно-конструкторские организации и промышленные предприятия должны быть ориентированы на большее разнообразие возможных поездных технологий, в которых могут применяться те или иные образцы локомотивов. Общим требованием к их конструктивным параметрам должно стать требование эффективного применения в различных поездных технологиях по показателям топливо- и энергопотребления в расчете на единицу грузовой работы, а также межремонтного пробега.

Производители локомотивов совместно с лизинговыми организациями

ФОТО: СЕРГЕЙ ТЮРИН



должны начать оказывать услуги по гарантийному и послегарантийному техническому сопровождению выпущенной/проданной ими техники на протяжении ее жизненного цикла.

Необходимо с самого начала работы перевозчиков, применяющих собственный локомотивный парк, предусматривать для них адекватные формы кооперации в использовании приобретаемых ими локомотивов. Очевидно, что упрощенные технологии применения локомотивов, когда они жестко привязаны исключительно к вагонам и грузам того перевозчика, которому принадлежат, могут снизить их производительность и стать причиной удорожания услуг по перевозкам.

Необходимо предусмотреть разработку Порядка совместного (кооперированного) использования и пополнения локомотивного парка независимых перевозчиков. Этим документом может быть, в частности, установлено право перевозчика, инвестировавшего собственные средства в локомотивную тягу, на предоставление по его требованию определенного количества локомотиво-часов тягового подвижного состава из обменного (или кооперированного, или общего) парка в течение некоторого времени, а также предоставление кооперированным парком лицам, инвестирующим в приобретение локомотивов и в развитие объек-

тов локомотивного хозяйства, инвестиционных скидок от стоимости услуг локомотивной тяги. **□**

Литература

1. Давыдов Г.Е. Независимые перевозчики грузов на инфраструктуре ОАО «РЖД»: с чего начать? // Бюл. трансп. информации. 2017. № 7. С. 3–12.
2. Выступление президента ОАО «РЖД» О.В. Белозерова на заседании комиссии РСПП по транспорту и транспортной инфраструктуре от 23 мая 2017 г. URL: http://www.railsovet.ru/news/industry_news/?ELEMENT_ID=8708.
3. Консолидированная финансовая отчетность ОАО «РЖД» по МСФО за 2016 год. URL: http://ir.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=32#3.
4. Давыдов Г.Е. Концепция регулярного грузового движения // Бюл. трансп. информации. 2014. № 2. С. 9–15.
5. Голомолзин А. Н., Давыдов Г. Е. Рынок грузовых железнодорожных перевозок – этап формирования коммерческой инфраструктуры рынка. М.: Букиведи, 2013. 96 с.
6. Давыдов Г. Е. Целевая модель 2020 – третья попытка завершить реформу без реформирования? // Бюл. трансп. информации. 2016. № 2. С. 3–13.