

## **Вагонов больше, чем нужно**

*Игорь Ромашов*

*Председатель совета директоров ООО «Трансойл»*

Грузовой сегмент начинает терять свою коммерческую привлекательность

В августе этого года транспортно-логистическая группа «Трансойл» будет отмечать свое 10-летие. Так совпало, что в нынешнем году аналогичный юбилей отмечают РЖД и несколько операторов. Но совпадения не случайны: десять лет назад начался активный этап реформирования железнодорожной отрасли.

Важнейший итог этого этапа — формирование РЖД как крупнейшей компании, монополизация рынка вагонов, создание рынка операторов, частные инвестиции в отрасль. По оценкам экспертов, с 2003 по 2012 год на сеть поступило 5500 тысяч новых вагонов, а средний возраст снизился до 15 лет, что существенно ниже нормативного срока. В результате отрасль получила профицит вагонов, который сначала воспринимался исключительно позитивно и приводил к снижению ставок для грузовладельцев, а теперь показал рынку негативную сторону: демпинг и загромождение инфраструктуры неработающими вагонами. Это означает, что нужно завершить первый этап реформирования в части окончательного формирования правил работы отрасли — нормативной базы, на фундаменте которой лежит система управления и осуществления железнодорожных перевозок.

Отрасль сегодня — это частный парк вагонов при сохранении функций управления инфраструктурой и обязательств по перевозке за РЖД. Это новые условия, к которым участники рынка еще адаптируются — об этом мы можем судить по показателям скорости движения. Следствием отсутствия необходимых нормативных документов стало замедление оборота грузовых вагонов и увеличение доли порожнего пробега, невыполнение графика движения поездов.

Сегодня у грузоотправителей при наличии вагонов есть проблема надежности поставки в срок, и это ставит сегмент железнодорожных перевозок в уязвимое положение по сравнению с иными видами перевозок. Думаю, что решение лежит в области построения новой системы управления движением и нормативного закрепления этой системы, в частности, ролей участников перевозочного процесса, включая роль оператора.

Следующий этап развития отрасли должен решить две важнейшие проблемы: развития инфраструктуры, ограничения которой являются сегодня серьезным сдерживающим фактором, и развития рыночных механизмов, в частности локомотивной тяги.

<http://www.rq.ru/2013/08/02/vagoni.html>

Сегодня мы имеем ситуацию, когда вагонов больше, чем нужно, ресурс эффективного управления таким парком исчерпан, а следующий логичный шаг реформирования — частная тяга — откладывается.

Сегмент начинает терять свою коммерческую привлекательность для инвесторов, одновременно усиливаются идеи возврата к сетевому принципу управления перевозками. Эта кризисная точка развития рынка, которую пройдут только самые крупные и эффективные игроки.

Очевидно, что вопрос либерализации тяги тесно связан с окончательным определением позиции РЖД. Эта роль как держателя инфраструктуры и организатора движения несомненна, что же касается логистической функции, то здесь могут рассматриваться разные модели. С одной стороны, сохранение за РЖД функции логистической компании обеспечивает сильного игрока на пространстве СНГ, с другой стороны — такое положение будет доминирующим, фактически монопольным, что ограничит развитие рынка и инвестиционные возможности в этой области. Между тем либерализация рынка вагонов, как мы видели, привела к ситуации острой конкуренции операторов и снижению цен, то есть комфортным условиям для грузоотправителей и, в конечном итоге, к снижению доли транспортных расходов в себестоимости продукции. Поэтому модель, при которой рынок железнодорожной логистики (вагонов и тяги) будет либеральным, а при этом минтранс и РЖД будут определять правила, технологии и нормы, также имеет право на жизнь.

Заметные шаги придется сделать и транспортным компаниям в части повышения конкурентоспособности бизнеса, а также создания саморегулирующейся системы операторов, которая позволила бы решить такие проблемы, как прозрачность ценообразования, здоровое рыночное регулирование и создание комфортной переговорной площадки для сбалансированных отношений операторов и грузоотправителей.