**Рынок железнодорожных перевозок: вчера, сегодня, завтра**

***Вчера.***

3-ий этап реформы РЖД, целью которого было создание свободной конкуренции на рынке предоставления подвижного состава, принес свои неоднозначные результаты. Очевидно, **начал формироваться конкурентный рынок**. Рынок наполнился множеством частных операторов. Компании стремительно начали развивать свой бизнес, инвестировать деньги в приобретение новых вагонов**. За несколько лет поступление новых вагонов на рынок значительно возросло — менее чем с 4 тыс. вагонов в 2000-м году до 71,2 тыс. в 2012-м (слайд №1)**. До этого темпы обновления вагонного парка РЖД были низкими, парк постоянно сокращался из-за массового списания старых вагонов. В сочетании с быстрорастущим спросом на услуги РЖД в ходе экономического роста это привело к опасной ситуации — потребность в вагонах нарастала быстрее, чем РЖД успевала их приобретать. В этих условиях появление частных компаний-операторов казалось выходом из положения, а сами грузовые **железнодорожные перевозки превратились в один из самых быстрорастущих видов бизнеса**. В настоящее время **собственниками вагонов являются около 2 тыс. компаний, но подавляющая часть объемов перевозок приходится на первую тридцатку**. **Более того, реально управляют парком не более 250–300 компаний, остальные же предпочитают сдавать вагоны в аренду**. Однако столь значительное увеличение вагонов не привело к желаемому результату. Компании-операторы в погоне за прибылью выбирали для себя наиболее интересные и выгодные маршруты, адресно направляя вагоны для удовлетворения потребностей отдельных грузоотправителей.

**Система управления железнодорожным подвижным составом МПС (балансовый метод) 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. Вагон имел минимальные порожние перепробеги. **Адресный подход** **к управлению парком, в отличие от централизованного, привел к снижению показателей эффективности работы вагонов и к увеличению доли порожнего пробега до 40% (слайд №2)**. Операторам выгоднее предоставлять свой подвижной состав на массовые направления и крупным грузоотправителям, а не распылять свой парк по сети РЖД. **Таким образом, прекратил работу принцип общедоступности железнодорожных перевозок**. В результате мелкие грузоотправители, не имея возможности переплачивать за вагоны, вынуждены были уйти на другие виды транспорта, в частности на автомобильный, который активно осваивается в том числе и крупными грузоотправителями. Кроме качества перевозки, сохранности груза и скорости доставки, данный вид транспорта предоставляет вполне конкурентные условия в части экономики.

Появление большого количества компаний-операторов привело к кадровому дефициту профессиональных управленцев, который естественным образом был заполнен специалистами из структур РЖД. В результате чего РЖД растеряли свой оперативный управленческий аппарат**.** Кроме того, **изменение структуры управления из горизонтальной в вертикальную привело к тому, что решения принимаются долго, нет ответственности и взаимопонимания между различными дирекциями. Каждая дирекция работает на достижение своих целей, несмотря на то, что общий результат ухудшается. В случае бросания вагона на пути следования вопрос о его «подъеме» решается только через центральную дирекцию. Стоит понимать, что для такой страны как Россия, с большим числом часовых поясов, принятие решений на уровне Москвы лишает оперативности работы весь ж.д. транспорт. Основное требование к ж.д. транспорту - обеспечение бесперебойной работы в таких условиях затруднено (слайд 3).**

***Сегодня.***

Что мы имеем в настоящее время?

Сегодня на сети РЖД обращаются около 1100 тыс. вагонов, которые зачастую работают непроизводительно. Собственники вагонов несут убытки от их неэффективного использования. Анализ последних событий показал, что в сложившихся условиях **операторы** **различными способами пытаются регулировать баланс спроса и предложения, искусственно создавая дефицит вагонов. Примерами могут служить предложения по квотированию номеров на новые вагоны и настойчивое создание единой саморегулируемой организации операторов, которая в условиях безальтернативности может привести к картельному сговору.** Особенно эта ситуация обострилась после ухода с рынка вагонов ВСП.

Сплошь и рядом **грузовладельцы сталкиваются с примерами значительного увеличения сроков доставки грузов (слайд №4)**. В условиях нестабильной экономической ситуации наши грузополучатели, как на внутреннем, так и на экспортном рынках не могут себе позволить иметь огромные запасы продукции. Они требуют доставлять продукцию как можно быстрее. Однако РЖД не предпринимает эффективных действий по улучшению ситуации, и даже более того – склоняет грузоотправителей **к подписанию соглашения об увеличении сроков доставки**, пытаясь тем самым уменьшить свои убытки по претензиям из-за несоблюдения сроков. Кроме того, РЖД пытается снять с себя ответственность **за невыполнение или ненадлежащее выполнение обязанностей по предоставлению пригодных для перевозки вагонов, выполнению заявок и доставке грузов и порожних вагонов путем внесения изменений в Федеральный закон «Устав железнодорожного транспорта РФ» и Федеральный закон «О железнодорожном транспорте в РФ» (слайд №4).**

**Проект федерального закона «О внесении изменений в Федеральный закон «Устав железнодорожного транспорта РФ» и Федеральный закон «О железнодорожном транспорте в РФ» вызвал массу критики со стороны участников процесса. Проект направлен на уменьшение и исключение ответственности перевозчиков и увеличение ответственности грузоотправителей, грузополучателей и владельцев подвижного состава и противоречит основным принципам гражданского законодательства РФ, т.к. презумпция виновности перевозчика за невыполнение своих обязанностей заменена на презумпцию виновности грузоотправителей и грузополучателей**.

**Также наиболее острой проблемой для грузовладельцев является институт логконтролей**. Соглашаясь с доводами ОАО «РЖД» о дефиците инфраструктуры и необходимости системы управления вагонопотоками, а именно через систему логконтролей, грузоотправители указывают на **непрозрачность и неэффективность** этой меры.  Принципы работы логконтроля формируются в центральных профильных органах управления ОАО «РЖД» без объявления условий и сроков действия.

Согласованные заявки постоянно приходится переделывать из-за того, что система логконтролей не позволяет их реализовать, погруженные маршруты дробятся и разбиваются на группы. Добавляется дополнительная маневровая и эксплуатационная работа. Грузоотправителям и операторам необходимо постоянно отвлекать своих специалистов на решение задач по продвижению поездов, «брошенных» по логконтролю. Любой, казалось бы, стандартный вопрос по погрузке и заадресовке вагона превращается в сложную многоуровневую проблему, решаемую только на уровне начальников дорог и выше **(слайд 5)**.

Очевидно, что ситуация с падением грузопотоков и профицита вагонов характерна не только для РФ. Страны-участники Таможенного Cоюза, в частности Казахстан, **пытаются нарушить принцип равенства доступа к услугам железнодорожного транспорта и ставят барьеры, препятствующие дальнейшему развитию интеграционных процессов в государствах членах Таможенного союза и Единого экономического пространства. Так, в соответствии с телеграммой Дирекции по ж.д. транспорту государств – участников СНГ от 16.09.2013 № 01227 с 18.09.13 введено конвенционное запрещение на прием порожних полувагонов операторов СНГ, кроме вагонов приписки КЗХ, под погрузку на станцию Кимперсай для ТОО «ДП «Актобе-Темир-ВС» (слайд №6).**

Вместе с тем, АО «Казахстан Темир Жолы» с июля 2013 год без объяснения причин задерживает согласование заявок грузоотправителей на основной план грузоперевозок и продолжает политику лоббирования подобных вышеуказанному решений Совета по ж.д. транспорту, что обусловлено исключительно стремлением группы компаний АО «Казахстан Темир Жолы» и АО «Казтемиртранс» задействовать для перевозок принадлежащий им подвижной состав и принудить российских грузополучателей заключить заведомо невыгодные сделки на его предоставление, несмотря на то, что стоимость привлечения вышеуказанного парка вагонов превышает стоимость аналогичных услуг российских операторов до 40%.

Считаем, что телеграмма от 16.09.2013 № 01227 нарушает конституционные права на свободную экономическую деятельность, направлена на монополизацию рынка ж.д. перевозок группой аффилированных с АО «Казахстан Темир Жолы» и АО «Казтемиртранс» компаний и превратилась в элемент торгового барьера между странами таможенного союза.

**Таким образом, теряется универсальность полувагона не только при курсировании на сети РЖД, но и в межгосударственном сообщении. В итоге порожние вагоны операторов РФ вынуждены возвращаться порожними из стран СНГ в то время, как к ним навстречу движутся полувагоны стран СНГ из РФ. Это ухудшает и без того сложный перевозочный процесс на пространстве 1520 мм и увеличивает сдачу по стыкам порожних вагонов.**

Необходимо **отметить положительные моменты для грузоотправителей и грузополучателей в действиях ОАО «РЖД». ОАО «РЖД» выступило с предложением наделить перевозчика правом на перемещение не принадлежащих ему вагонов, не участвующих в перевозочном процессе, с путей общего/необщего пользования без согласия операторов/владельцев вагонов.**

Многие грузоотправители, в том числе и НП Русская Сталь, являясь активными участниками дискуссий, проводившихся на различных площадках, по обсуждению Правил перевозки порожних вагонов, а также всех промежуточных вариантов проекта Приказа Минтранса России № 258, неоднократно высказывали свои замечания и опасения относительно неурегулированности вопроса ответственности за простой порожних вагонов на подъездных путях предприятий и станциях примыкания после выгрузки (слайд №7).

Отставание транспортного законодательства в данном вопросе, на фоне дефицита грузовой базы для операторов в период спада погрузки в целом по стране и складывающегося на сети профицита парка полувагонов, приводит к «затовариванию» подъездных путей предприятий и станций примыкания, технологическим сбоям на промышленных предприятиях, непроизводительным простоям порожнего подвижного состава в портах и на припортовых станциях.

Нормы Приказа Минтранса России № 258 (и продляющего его действие Приказа Минтранса № 456 от 29 декабря 2012 г.) регулируют простой вагонов только на путях общего пользования и способствуют затовариванию вагонами подъездных путей необщего пользования ввиду невозможности отправления их без наличия электронного документа в системе ЭТРАН, сформированного собственником вагонов. В Приказе Минтранса России № 258 существует норма о возможности отправки порожних вагонов на пути общего/необщего пользования, которой пользуются операторы в случае отсутствия у них заявки на перевозку грузов (когда вагоны некуда отправлять, или когда заявка еще не согласована, оператор отправлял свой подвижной состав в отстой на пути только необщего пользования). ОАО «РЖД» своим телеграфным указанием № 3/627 от 06.08.12., регулирующим порядок оформления перевозочных документов и приема приватного подвижного состава к перевозке, направляемого для размещения в отстой на пути общего/необщего пользования, только при наличии телеграфного подтверждения согласия на прием данных вагонов от руководителя предприятия и начальника станции назначения (телеграмма прилагается), практически исключило возможность отправки бесхозного порожняка, тем самым усугубив и без того сложную ситуацию.

Для решения данного вопроса предлагается поддержать предложения ОАО «РЖД» по:

• Внесению дополнений в статью 17 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» об обязательности договора о временном размещении порожних вагонов, не задействованных в перевозке, на железнодорожных путях общего или необщего пользования с возможностью беспрепятственной сдачи излишнего парка порожних вагонов после выгрузки (не взирая на наличие/отсутствие заготовок перевозочных документов и наличие/отсутствие возможности перемещения порожних вагонов на станции, «назначенные» оператором);

• Дополнению Федерального закона «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» новой статьей, устанавливающей право и условия перемещения перевозчиком или владельцем инфраструктуры порожних вагонов, простаивающих на железнодорожных путях общего пользования железнодорожной станции, на ближайшую свободную станцию отстоя вагонов в соответствии с перечнем и занятостью таких станций (перечень станций и вместимость путей для отстоя на этих станциях прилагается).

***Завтра***.

Что бы мы хотели увидеть завтра?

Естественное желание грузоотправителей и грузополучателей наличие на рынке здоровой, честной конкуренции. **Мы считаем, что здоровая конкуренция возможна при наличии нескольких СРО операторов (слайд №8).** Необходимо более эффективно использовать подвижной состав, снижать долю порожнего пробега. Таким образом, даже при снижении ставок, операторы будут получать прибыль, снижая собственные внутренние издержки. Возможно, придется вернуться к централизованному управлению парками вагонов. **Для этого необходимо создать условия … и обязать операторов управлять парком не самостоятельно, а через некоторую структуру, подконтрольную независимому органу, который бы учитывал интересы как операторов, так и грузовладельцев**. Возможно, часть парка необходимо «денационализировать», вернуть перевозчику вагоны. При этом возвращенный парк должен работать по регулируемым в рамках тарифного коридора тарифам с прозрачным понятным ценообразованием, что будет оказывать стабилизирующее воздействие на рынок.

Можно сказать, что ядровой парк (40%) полувагонов должен управляться по балансовому принципу, что позволит служить стабилизирующим фактором при ухудшении поездной обстановки.

Существует очень интересный опыт США по созданию пула вагонов. Перевозчики 1-го класса стали акционерами и внесли в уставный фонд вагоны, по которым была сильная конкуренция с автотранспортом, стали управлять ими по балансовому принципу и в конкурентной борьбе смогли победить автоперевозчиков по перевозке грузов на коротких плечах за счет низких ставок и оперативной доставки грузов.

С целью поддержания обратной связи с рынком ж.д. перевозок со стороны государства, для прямой оценки конкурентной среды транспортной отрасли **предлагается продолжить развитие открытой информационной площадки, обеспечивающей прозрачность перевозочного процесса в стране**. Считаем, что если такую информационную площадку совместить с электронной торговой площадкой, позволяющей в режиме реального времени вести договорную работу, что допустимо в условиях действующего законодательства и уровня развития компьютерных технологий, то эффективность работы отрасли, и, следовательно, экономический эффект, для всех ее участников значительно возрастет.

Одной из самых актуальных проблем сегодня является дефицит провозных мощностей (выражающийся в «брошенных» поездах, загруженности станционной инфраструктуры отстаивающимися вагонами, повышении коэффициентов использования пропускной способности до аномально высоких уровней) и неравномерная загрузка инфраструктуры (пробки на одних направлениях и малодеятельные участки на других).

Современный транспортный рынок, на котором функционирует множество субъектов – операторов подвижного состава, должен располагать свободой для маневра, т. е. некоторым избытком незагруженных мощностей, эксплуатационной длины сети, пропускной и провозной способностей станций и участков сети. Именно на таком рынке открываются максимальные возможности для логистической оптимизации маршрутов доставки грузов и максимально высокого качества транспортного обслуживания.

**Необходимо создать механизм, который бы поддержал частные инвестиции по принципу «прозрачность, возвратность, платность»**

Все мероприятия, направленные только на повышение эффективности управления вагонными парками, дадут лишь краткосрочный эффект. **С точки зрения долгосрочной перспективы именно развитие инфраструктуры – правильный путь развития. Все страны с развитой экономикой имеют избыточные провозные и пропускные мощности**.

**В настоящее время у России нет инфраструктуры под неэффективное движение вагонов, есть то, что есть. Она создавалась под единый принцип управления вагонами. Но до того времени, пока мы не построили дополнительную инфраструктуру, нужно навести порядок с управлением вагонами. В США почти по всем родам вагонов коэффициент порожнего пробега составляет 1, но проблем нет, так как там 212 тыс. км путей и 2 раза больше путей для сортировки вагонов.**

Развитие железнодорожного транспорта требует решения следующих задач (слайд №9):

* **Изменение структуры управления в ОАО «РЖД» для эффективного взаимодействия служб с целью решения главной задачи - доставка груза в срок.**
* **Развитие инфраструктуры с применением различных форм привлечения капитала, в том числе и создание цивилизованных механизмов возврата затраченных средств.**
* **Дальнейшее развитие конкурентного рынка предоставления вагона, в том числе и через создание нескольких СРО.**
* **Создание эффективной законодательной базы;**
* **Создание эффективной технологии управления парком вагонов**

**Грузоотправитель из-за своей разобщенности является самым незащищенным участником транспортного рынка. Наверное, никто не оспорит истину: нет груза - нет перевозки. Еще одна важная задача - необходимо объединять усилия по защите интересов грузоотправителя.**