

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

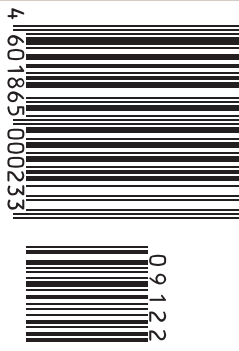
КАК ОАО РЖД ПЕРЕСТАЛО
БЫТЬ МОНОПОЛИСТОМ / 19
ЕСТЬ ЛИ ПРЕДЕЛ У ЦЕНОВЫХ ВОЙН
ОПЕРАТОРОВ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА / 22
ВЛАДИМИР ЯКУНИН:
«ГОСУДАРСТВО, КОТОРОЕ ГОВОРИТ,
ЧТО У НЕГО НЕТ ДЕНЕГ, ЛУКАВИТ» / 24
ПОЧЕМУ ЧАСТНЫЕ ОПЕРАТОРЫ
НЕ РВУТСЯ ВО ВТОРУЮ
ГРУЗОВУЮ КОМПАНИЮ / 26
КУДА ВЕДЕТ БАЙКАЛО-АМУРСКАЯ
МАГИСТРАЛЬ / 29



Среда, 27 мая 2009 №93
(№4148 с момента возобновления издания)
Цветные тематические страницы №17–32
являются составной частью газеты «Коммерсантъ»
Рег. №01243 22 декабря 1997 года.
Распространяются только в составе газеты.

Коммерсантъ

BUSINESS GUIDE



РЖД Российские железные дороги **1520**
СТРАТЕГИЧЕСКОЕ ПАРТНЕРСТВО
ПАРТНЕРЫ ВЫПУСКА

www.kommersant.ru



РЕНАТА ЯМБАЕВА,
РЕДАКТОР BUSINESS GUIDE
«ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ»

ТРУДНОСТИ ДИАГНОСТИКИ

Я люблю железные дороги и терпеть не могу расхожие штампы вроде «стальных артерий страны». Но кризис обеспечил этой набившей оскомину фразе новое прочтение. Мне кажется, что вовремя взятый анализ крови помог бы многим более адекватно воспринимать развитие болезни российской экономики. Во всяком случае, журналистам в первые месяцы кризиса данные о погрузке ОАО РЖД говорили гораздо больше, чем вечно опаздывающие и не всегда адекватные индексы Росстата. Достаточно вспомнить рост промпроизводства в октябре на 1,6% за счет выпуска 12 млн чугунных сковородок.

Пока Минэкономики пыталось сохранять оптимизм и хоть какие-то прогнозы роста, начальник отдела экономполитики „Ъ“ чуть ли не ежедневно заходил ко мне с вопросом — не удалось ли достать свежей статистики ОАО РЖД. Других оперативных данных о ситуации в экономике просто не было. Еще в середине ноября ОАО РЖД еле удалось убедить правительство принять бюджет монополии «в самом жестком варианте» снижения перевозок в 2009 году на 6%. Через три недели данные о падении их в ноябре на 20% позволили экспертам „Ъ“ дать пугающий прогноз падения промпроизводства на 10% (реальность оказалась чуть лучше — 8,7%), а ОАО РЖД принять базовым на 2009 год падение перевозок на 19%.

К весне ситуация развернулась — в апреле Минэкономики резко ухудшило прогнозы. Уточненные данные по первому кварталу показали падение ВВП на 9,5%, по году чиновники говорили о снижении на 8,7–10%. На этот раз экономисты сочли мнение Минэкономики излишне пессимистичным. Но перевозки, падение которых усилилось в апреле, говорят в пользу чиновников.

Жаль только, что и этот источник информации о кризисе мы не смогли сделать полноценным. Я не раз предлагала президенту ОАО РЖД Владимиру Якунину создать на базе данных по погрузке альтернативный еженедельный индекс, который публиковал бы „Ъ“. С аналогичной инициативой выступали и другие газеты. Но глава ОАО РЖД спустил эти просьбы на тормозах, что понятно. Он все-таки человек государственный, и если правительство не хочет баловать граждан информацией, то зачем госмонополии идти против потока? Хорошо уже, что получить данные от ОАО РЖД в любом случае проще, чем от Минэкономики или Росстата.



КОЛОНКА РЕДАКТОРА

ОТ КРИЗИСА К КРИЗИСУ

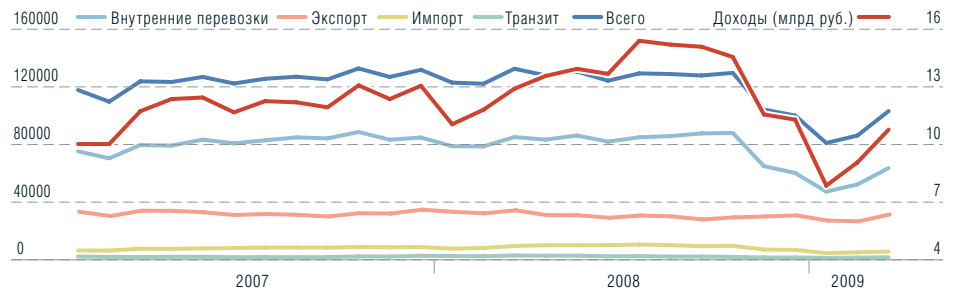
РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ НЕ СМОГЛИ ПОКАЗАТЬ НЕПРЕРЫВНОГО РОСТА В ТЕЧЕНИЕ ДЕСЯТИ ЛЕТ. КРИЗИС ОБВАЛИЛ РЫНОК, И ПО ИТОГАМ 2008 ГОДА ПЕРЕВОЗКИ СНИЗИЛИСЬ — ВПЕРВЫЕ СО ВРЕМЕНИ ПРЕДЫДУЩЕГО КРИЗИСА 1998 ГОДА. ПАДЕНИЕ СТАЛО ОБВАЛЬНЫМ. ТЕКУЩИЙ ПРОГНОЗ ОАО РЖД ОТБРАСЫВАЕТ ОТРАСЛЬ НА УРОВЕНЬ 2001 ГОДА И УЖЕ КАЖЕТСЯ ОПТИМИСТИЧНЫМ, А САМА МОНОПОЛИЯ С ДОЧЕРНИМИ СТРУКТУРАМИ СТРЕМИТЕЛЬНО ТЕРЯЮТ РЫНОК — ИХ ВАГОНЫ ОБЕСПЕЧИВАЮТ МЕНЬШЕ ПОЛОВИНЫ РОССИЙСКИХ ПЕРЕВОЗОК.

РЕНАТА ЯМБАЕВА

В СВОБОДНОМ ПАДЕНИИ Для преодоления психологически важного рубежа — десятилетнего роста — российским железным дорогам не хватило года. Символично, что подъем отрасли также начался с финансового кризиса — 1998 года. Именно тогда был показан исторический минимум грузовых перевозок с начала рыночных реформ в России — 834 млн тонн. С тех пор и вплоть до сентября 2008 года железнодорожники фиксировали исключительно рост.

Но в 1998 году кризис был российским и уже спустя короткое время позволил промышленности страны, особенно ориентированной на экспорт, сделать резкий рывок вверх. Сейчас ситуация другая — кризис мировой. Почти везде разоряются банки, останавливаются заводы, теряются рабочие места. Быстрого восстановления никто не ждет.

В ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) даже знают день, когда в отрасли начался системный кризис — 23 октября 2008 года. С этого момента дневная погрузка только падала. Уже по итогам месяца объем перевозок снизился на 2,3%. Но можно заметить, что признаки кризиса отразились на динамике перевозок еще до того как он был официально признан в России. Так, если в феврале наблюдался рост перевозок на 11,33% к тому же месяцу 2007 года, то уже в марте он составил 7%, в апреле—мае — всего около 3%, а в августе—сентябре — только 1,5–2%. Тогда же началось резкое снижение стоимости нефти и коррекция побивших все возможные рекорды цен на черные металлы.



ДИНАМИКА ГРУЗОПОТОКА РОССИЙСКИХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ (ТЫС. Т)

Падение очень быстро стало обвальным. В ноябре объем грузоперевозок ОАО РЖД снизился на 17,8%, в декабре — на 24%. В целом в кризисном четвертом квартале перевозки снизились на 14,6%, причем по целому ряду грузов падение превысило среднерыночное. Так, объемы перевозок руды уменьшились на 30%, черных металлов — на 28%, минерально-строительных грузов — на 19,3%, удобрений — на 32,4%, хлебных грузов — на 26,7%.

Ситуация в железнодорожных перевозках полностью соответствовала тому, что происходило на соответствующих рынках. Именно в начале октября российская промышленность впервые признала, что кризис пришел в реальный сектор. Началось падение с металлургов и автопроизводителей. Одновременно, 7 октября, о сокращении производства объявили ГАЗ, КамАЗ и Магнитогорский металлургический комбинат. Производители минеральных

удобрений констатировали кризисный провал недель позже. Депрессию в строительной отрасли четко показали данные Росстата в последних числах октября. В середине ноября металлурги уже официально говорили об остановке доменных печей, химикаты — о масштабных ремонтах на комбинатах. Перевозки железной руды как основного сырья для выплавки стали падали параллельно со снижением ее выпуска.

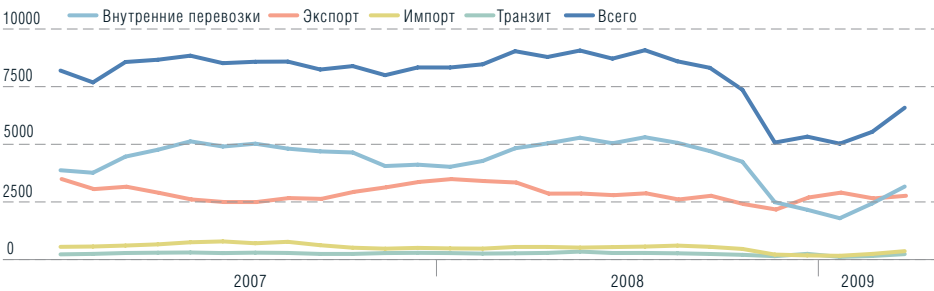
То, что перевозки угля падали медленнее рынка, тоже объяснимо: выпуск и потребление электроэнергии в России снижаются не так быстро, как производство в промышленности, — на 5–6%, тогда как металлурги, например, сокращали выпуск продукции в среднем вдвое. Перевозки угля упали в ноябре, но осенний пик, соответствующий закупке топлива электростанциями, начался раньше, чем в 2007 году — резкий рост наблюдался уже в сентябре и октябре. ➔



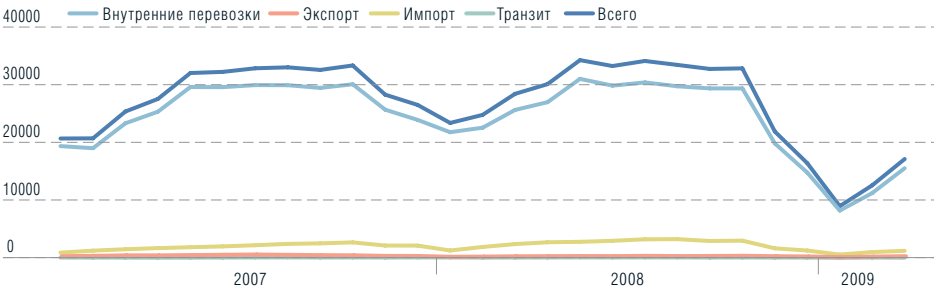
ГРУЗОПОТОК НА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ НАЧАЛ СНИЖАТЬСЯ СРАЗУ ПОСЛЕ ТОГО, КАК КРИЗИС ПРИШЕЛ В РЕАЛЬНЫЙ СЕКТОР РОССИЙСКОЙ ЭКОНОМИКИ

ПЕРЕДОВИКИ ПРОИЗВОДСТВА

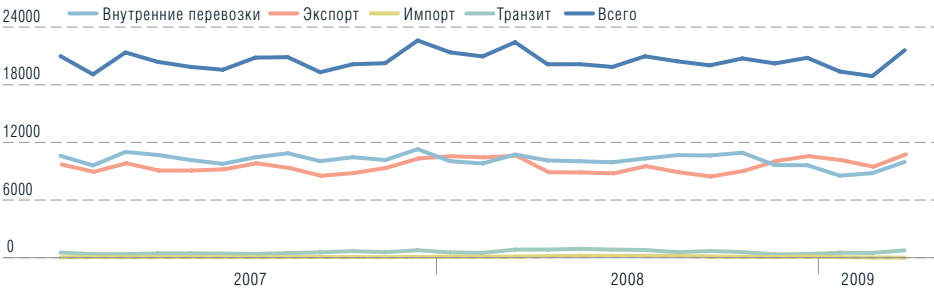
ПЕРЕДОВИКИ ПРОИЗВОДСТВА



ПЕРЕВОЗКИ ЧЕРНЫХ МЕТАЛЛОВ (ТЫС. Т)



ПЕРЕВОЗКИ МИНЕРАЛЬНО-СТРОИТЕЛЬНЫХ ГРУЗОВ (ТЫС. Т)



ПЕРЕВОЗКИ НЕФТИ И НЕФТЕПРОДУКТОВ (ТЫС. Т)

Основной вклад в падение отрасли внесли внутренние перевозки — экспорт грузов по железной дороге продолжал расти и в октябре, и в ноябре, и в декабре. Как уточняют в Центре фирменного технического обслуживания ОАО РЖД, положительная динамика по итогам 2008 года в целом наблюдалась только по углю (рост на 6,1%), нефтеналивным (на 1,2%) и минерально-строительным (на 0,1%) грузам.

Впрочем, именно они составляют основу перевозок ОАО РЖД, в которых на уголь и минерально-строительные грузы в 2008 году приходилось по 23%, на нефть и нефтепродукты — 17%. В результате, несмотря на обвал четвертого квартала, по итогам года железнодорожные грузоперевозки в России (с учетом транзита) снизились всего на 0,84%. Погрузка, правда, упала сильнее — на 3% (данный показатель лучше соответствует реальной ситуации в российской экономике). К этому моменту железнодорожники не только поняли, но и официально объявили, что от будущего отрасли ничего хорошего ждать не стоит.

С НОВЫМ ПРОГНОЗОМ Первый прогноз дальнейшего снижения перевозок в 2009 году ОАО РЖД представило правительству еще в середине ноября прошлого года в ходе утверждения своего бюджета и инвестпрограммы. Тогда был принят вариант падения на 6%, причем министр транспорта Игорь Левитин по итогам заседания правительства заверял, что оно утвердило «самый жесткий из предложенных ОАО РЖД сценариев развития ситуации».

Однако этот прогноз быстро превратился из самого пессимистичного в самый оптимистичный. Уже через месяц, 16 декабря, совет директоров монополии рассмотрел три новых сценария, из которых худший предполагал падение на 19%. В этом случае за один 2009 год отрасль должна была быть отброшена на восемь лет назад — на уровень перевозок 2001 года. Спустя еще десять дней ру-

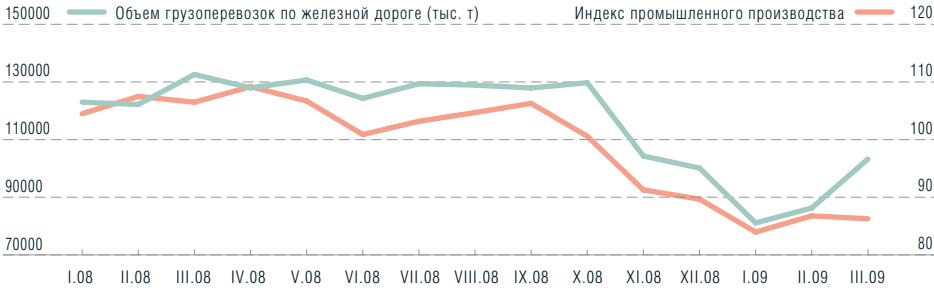
ководство ОАО РЖД вслух назвало этот сценарий развития событий базовым. Базовым он остается и по сей день.

Пока динамика перевозок находится в целом в рамках модели ОАО РЖД. Тотальная остановка промышленности в январе на фоне попыток распродать скопившиеся складские запасы привела к падению грузоперевозок сразу на 34%. Вариант «минус 19%» предполагал даже худшее — снижение среднесуточной погрузки в январе на 42,7%. Итоги февраля также были лучше плана — падение на 24,2% против предполагаемого в 35,9%. В марте тенденция сохранилась — падение снова замедлилось и составило 21,8% против прогноза в 35,2%. Однако апрель стал поводом для пессимизма.

Январский план ОАО РЖД, вероятно, основывался на популярном еще в конце 2008 года мнении, что ситуация в экономике начнет выправляться уже во втором квартале 2009 года и падение перевозок замедлится почти до 20%. В начале года этот прогноз, казалось бы, оправдывался: многие предприятия, особенно металлургические, рапортовали о росте погрузки и увеличении производства. Но эксперты предупреждали, что всплеск ситуационный, происходит он из-за того, что распроданы складские запасы, и не подкреплен реальным ростом спроса.

Так и вышло. Ситуация в апреле ухудшилась по сравнению с мартом, и темпы падения грузоперевозок снова ускорились — до 22,7%. Таким образом, первый месяц второго квартала выбыл из прогноза ОАО РЖД о годовом падении на 19%. Президент монополии Владимир Якунин (интервью с ним см. на стр. 24) признает, что реализация этого варианта оказалась под угрозой.

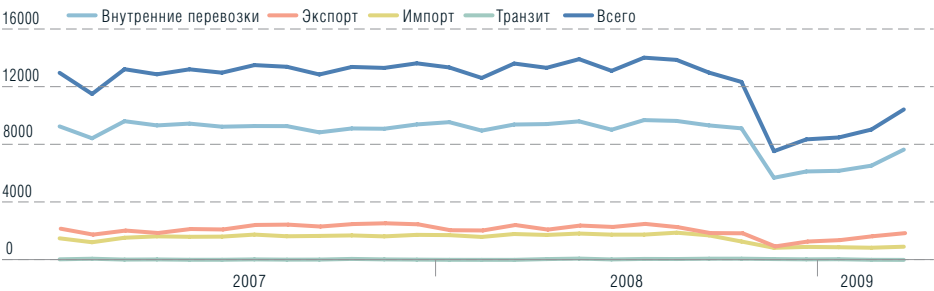
Его пессимизм разделяют и экономисты от государства. В конце апреля Минэкономки пересмотрело оценку снижения ВВП за первый квартал — с 8,8% на 10,4% в январе, с 7,3% на 8,7% в феврале, с 7,2% на 9,5% в марте. Общее снижение за квартал было определено в 9,5%. «С точки зре-



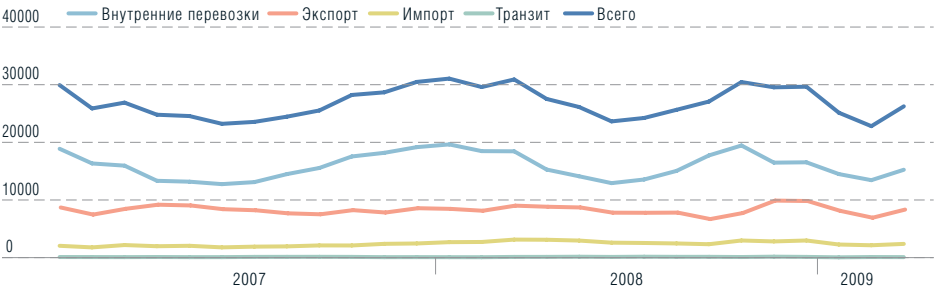
ПЕРЕВОЗКИ ПО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ В СРАВНЕНИИ С ДИНАМИКОЙ ПРОМПРОИЗВОДСТВА

ИСТОЧНИК: ОАО РЖД, РОССТАТ.

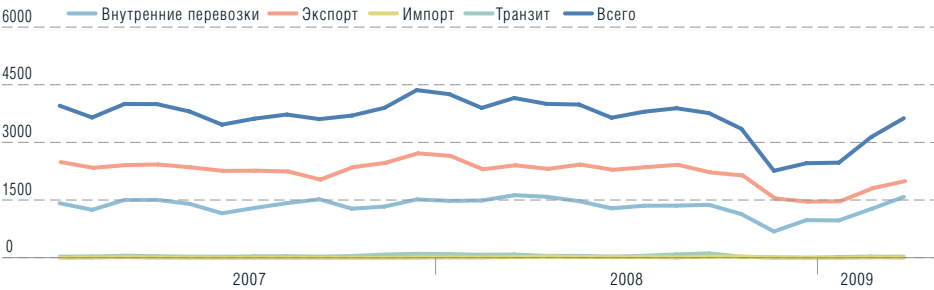
ПЕРЕДОВИКИ ПРОИЗВОДСТВА



ПЕРЕВОЗКИ МЕТАЛЛИЧЕСКИХ РУД (ТЫС. Т)



ПЕРЕВОЗКИ КАМЕННОГО УГЛЯ (ТЫС. Т)



ПЕРЕВОЗКИ ХИМИЧЕСКИХ И МИНУДОБРЕНИЙ (ТЫС. Т)

ния динамики оценка ситуации не изменилась, — пояснял заместитель главы министерства Андрей Клепач. — Мы считаем, что в первом квартале, по сути дела, достигли дна и во втором экономика испытает как бы отскок. В принципе за второй квартал, с учетом сезонного фактора, экономика может вырасти от 1,3 до 2,8%. Но в годовом выражении будет минус, почти сопоставимый с тем, что было в первом: от минус 8,7% до минус 10% — в зависимости от разных тенденций в промышленности, в рознице».

Перевозки по сети железных дорог в первом квартале снизились на 27,1%, то есть, исходя из прогнозов Минэкономки, таким же может быть и общее падение за год. Эта цифра совпадает с пессимистичным прогнозом ОАО РЖД, «вариантом минус 27%». Он появился еще в январе, но предназначался исключительно «для внутреннего пользования» и никогда не обсуждался публично. Владимир Якунин подтвердил Business Guide, что такой вариант существует, уточнив, что пока он не стал базовым. По мнению топ-менеджера, при сохранении текущей ситуации все-таки более реалистично снижение перевозок по году на 25%, но ОАО РЖД надеется, что меры по поддержке экономики дадут эффект и падение замедлится.

Независимые экономисты также более оптимистичны, чем Минэкономки: они говорят о снижении ВВП России по итогам 2009 года на 5–6%, что может соответствовать падению железнодорожных грузоперевозок на 15–18%.

ДЕМОНОПОЛИЗАЦИЯ Однако экономический кризис не только отбросил отрасль назад по объемам работы — он существенно подтолкнул ее вперед в области развития конкуренции. Сравнение структуры грузоперевозок в первом квартале 2009 года с тем же периодом 2008 года четко показывает, что свои позиции на рынке существенно усилили частные операторы подвижного состава. При общем снижении перевозок по сети в первом кварта-

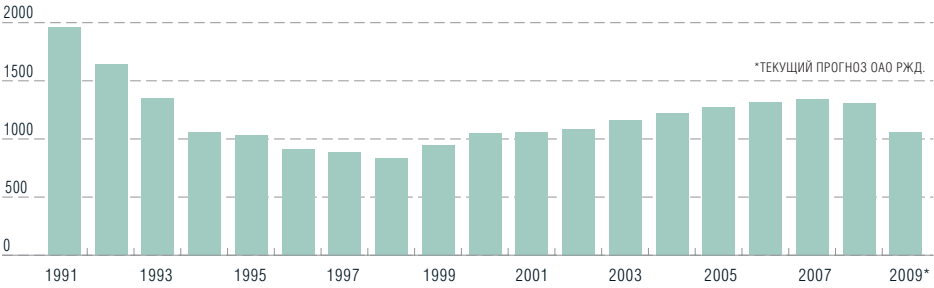
ле на 28,3% у холдинга ОАО РЖД (даже вместе с дочерними компаниями) они упали на 38,6%, а у частных операторов — только на 11,6%.

В результате доля частных выросла с 39,2% (в том числе российских — 34,4%) в январе—марте 2008 года до 48,3% (российских — 43,7%) в первом квартале 2009 года. Холдинг ОАО РЖД уже, собственно, нельзя назвать монополистом, потому что его доля на рынке упала ниже 50% — до 48,6%.

Непосредственно же материнская компания обеспечивает всего 31,7% перевозок. Получается, что более двух третей рынка де факто выведено из-под госрегулирования тарифов (дочерние операторские компании ОАО РЖД работают по схемам частных). Главным образом это произошло за счет выведения существенной части вагонного парка ОАО РЖД в Первую грузовую компанию (ПГК). Объем перевозок ПГК постоянно растет, но оценить, как повлиял на компанию кризис, невозможно из-за эффекта низкой базы. Год назад ПГК только начала работу, ее формирование продолжалось до конца 2008 года.

Тем не менее в марте по сравнению с февралем перевозки ПГК выросли на 34%, до 15,1 млн тонн. Частники уже жалуются, что им трудно конкурировать с крупнейшей дочерней структурой ОАО РЖД — правда, не всегда считая эту борьбу рыночной (подробнее об этом см. стр. 26). В самой ПГК свою долю на рынке в первом квартале оценивают в 14,1% (в целом дочерние компании ОАО РЖД перевезли 16,9% грузов). Однако компания не смогла помочь холдингу ОАО РЖД удержать свою долю на рынке.

Главным образом, частники усилили свои позиции в перевозках угля (с 23,7 до 37,6%), которые традиционно были вотчиной холдинга ОАО РЖД (его доля упала с 74 до 60,6%), и черных металлов — здесь доля госмонополии снизилась с 61,9 до 48,3%, а доля частных операторов выросла с 30,1 до 43%. Такая ситуация легко объяснима. До



ДИНАМИКА ПОГРУЗКИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ РОССИИ (МЛН Т)

ИСТОЧНИК: ОАО РЖД, РОССТАТ.

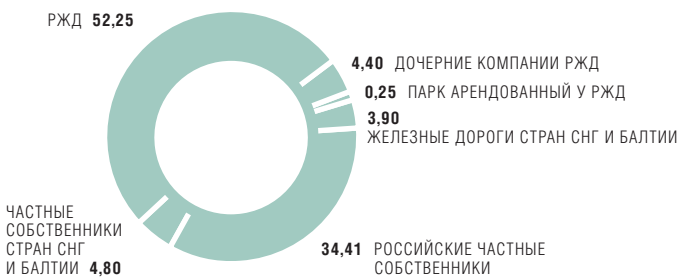
середины прошлого года конъюнктура рынков угля и стали быстро улучшалась, цены росли, и производители могли позволить себе больше платить транспортникам. Перевозка угля, долгое время считавшаяся чисто социальным занятием, стала выгодной.

В таком случае, казалось бы, в условиях кризиса холдинг ОАО РЖД может легко отвоевать потерянные рынки обратно. Однако этому есть два препятствия. Во-первых, частные операторы могут проводить гораздо более гибкую тарифную политику. Во-вторых, большинство металлургов и многие угольщики имеют собственные транспортные подразделения и в условиях резкого снижения производства, а значит и перевозок, будут загружать работой в первую очередь их.

Кроме того, холдинг ОАО РЖД теряет позиции почти во всех видах грузоперевозок — на 3–7%. По итогам первого квартала его доля выросла только в перевозках хлебных грузов. Для этого факта тоже есть объяснение, хотя и не совсем официальное. В прошлом году ряд зерновиков и частные операторы, работающие на этом рынке, обвиняли ОАО РЖД в том, что оно искусственно создает преференции для компании «ЛП-транс». Затем ее дочерняя структура «Русстранском» создала СП с ПГК — «Русагротранс». Формально эта компания также входит в холдинг ОАО РЖД, так что именно ее работа могла обеспечить госмонополии существенный рост доли в перевозках зерна.

Кроме того, увеличить долю рынка удалось еще одному дочернему предприятию ОАО РЖД — «Трансконтейнеру». По данным компании, в первом квартале объем перевозок у нее снизился на 12%, тогда как у других операторов — на 36%. В результате, утверждают в «Трансконтейнере», его доля на рынке выросла с 60 до 67%. При чем ситуация продолжает улучшаться. Если в январе перевозки компании сократились на 19,1%, то в феврале — на 12,6%, а в марте — уже только на 4,9%.

ЧАСТНЫЕ СЛУЧАИ Сами частные операторы подтверждают, что им удается обгонять рынок. В Globaltrans (входит в группу «Н-Транс»), крупнейшем частном игроке, поясняют, что «в целом 2008 год был очень успешным, даже несмотря на ухудшение экономической ситуации». Конечно, уточняют в компании, в четвертом квартале прошлого года ее грузооборот снизился — на 11%, что было вызвано «резким снижением экономической активности и промышленного производства в стране». Снижение, добавляют в Globaltrans, наблюдалось практически по всей номенклатуре грузов, за исключением, наверное, пе-



СТРУКТУРА РОССИЙСКИХ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК В ПЕРВОМ КВАРТАЛЕ 2008 ГОДА (%)

ревозок нефти и нефтепродуктов, а также энергетического угля, где спрос на железнодорожные перевозки был по-прежнему устойчивым.

В результате компания показала падение, соответствующее среднему по отрасли, — в целом грузооборот российских железных дорог в четвертом квартале 2008 года снизился по сравнению с тем же периодом 2007 года на 10,7%. Но по итогам года Globaltrans снизила объем перевозок грузов на 6%, до 33,3 млн тонн (2,5% от общего грузопотока российских железных дорог), хотя по грузообороту компания показала рост на 1%, до 61,7 млрд ткм — это примерно 3% от общего грузооборота железных дорог.

В то же время в начале 2009 года Globaltrans удалось укрепить свои позиции, которые в самой компании называют «вполне уверенными». Ее грузооборот в январе снизился на 15,1%, тогда как по России в целом — на 29,88%. В феврале разрыв увеличился: Globaltrans упала на 5,9%, тогда как грузооборот по сети уменьшился на 26,79%.

В компании основной причиной того, что ее показатели лучше, чем рынка в целом, называют универсальность своего вагонного парка. На долю полувагонов в нем приходится около 57%, что, поясняют в Globaltrans, «позволяет своевременно и адекватно реагировать на изменение рыночной ситуации». «С начала кризиса в конце прошлого года у нас не было ситуаций с простоями вагонов», — заверяют в компании. В Globaltrans подтверждают, что компания «конечно же, столкнулась с ростом порожнего пробега», объясняя ситуацию ростом доли угля в структуре перевозок и отказом от обслуживания «ряда мелких компаний». «Теперь мы очень пристально мониторим финансовое состояние наших клиентов», — отмечают в Globaltrans.

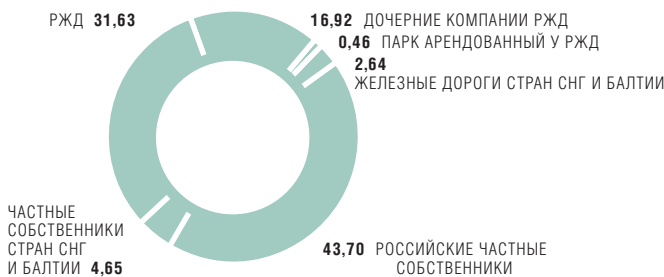
Другая крупная операторская компания группы «Н-Транс» — «Балттранссервис» — кризиса вообще почти не почувствовала, поскольку специализируется на пе-

возке нефтеналивных грузов, а этот рынок, как уже отмечалось выше, практически не пострадал. «Цистерны для перевозки нефтеналива сегодня по сети востребованы практически на 100%, — заверил Business Guide гендиректор компании Владимир Прокофьев. — Поэтому невостребованного подвижного состава у компании нет. Что касается объемов, то у нас они довольно стабильны, и этот уровень сохраняется последние пять лет».

Входящая в первую десятку российских частных операторов «Дальневосточная транспортная группа» (ДВТГ) также следует в русле общей тенденции. По итогам 2008 года компания резко увеличила объем перевозок — на 22,9%, до 26,2 млн тонн, ее доля в российском грузопотоке достигла 2%. В частности, на 65,6% выросли контейнерные перевозки ДВТГ.

В январе объем перевозок ДВТГ снизился всего на 4,7%, в феврале — на 1,1%, в марте — на 5,8%. В целом доля компании в российских железнодорожных грузоперевозках по итогам первого квартала 2009 года составляла 1,8%. Как пояснила Business Guide глава совета директоров ДВТГ Раиса Паршина, ДВТГ также наращивает перевозки угля и других видов топлива по новым контрактам с предприятиями ЖКХ. Однако эти перевозки как раз могут оказаться под угрозой — не из-за снижения объемов отправок, а по причине возникновения у ДВТГ проблем с финансированием закупок соответствующего подвижного состава (подробнее см. стр. 21).

Но не всем даже крупнейшим операторам удается работать существенно лучше рынка. Как сообщили Business Guide в «Трансгаранте» (один из крупнейших участников рынка, входит в группу FESCO), его потери в объемах перевозок составили около 20%, то есть почти вдвое больше, чем у частных операторов в целом (по итогам 2008 года «Трансгарант» перевез 24,8 млн тонн грузов — на



СТРУКТУРА РОССИЙСКИХ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК В ПЕРВОМ КВАРТАЛЕ 2009 ГОДА (%)

17,3% больше, чем в 2007 году). «Мы стали меньше возить все, что связано с рудно-металлургической отраслью (руда, металл, кокс), строительными грузами (щебень, цемент) и импортом контейнерных грузов, — поясняет вице-президент FESCO Алексей Гром. — При этом почти стабильны перевозки первичных энергоресурсов (уголь, нефть и нефтепродукты, сжиженный газ)».

По словам топ-менеджера, для преодоления негативных последствий кризиса компания еще в октябре прошлого года стала сокращать арендованный парк, находившийся в ее управлении. За три месяца было выведено из аренды около 3 тыс. вагонов, что составляет 20% общего парка подвижного состава «Трансгаранта».

Другой источник Business Guide, знакомый с ситуацией в «Трансгаранте», уточняет, что столь существенное падение тоннажа связано не только с кризисом, но и с изменением стратегии работы компании. ««Трансгарант» одним из первых в отрасли сделал ставку на повагонные, а не маршрутные отправки, — поясняет собеседник Business Guide. — На этом рынке меньше конкуренция, зато выше доходы и маржа». Кроме того, добавляет источник Business Guide, значительная часть работы «Трансгаранта» приходилась на перевозки окатышей (сырье для металлкомбинатов), которые почти сразу и очень серьезно пострадали из-за кризиса. Уже по итогам 2008 года компания снизила перевозки рудных и металлургических грузов на 10%. В 2009 году компания ожидает падения объема перевозок на 15%, грузооборота — на 20%.

Если частным операторам удастся сохранить динамику выше рынка в целом, благодаря кризису будет решена одна из задач структурной реформы железнодорожного транспорта, которая много лет обсуждалась чиновниками и основными игроками как ключевая — уход от доминирования в отрасли ОАО РЖД в пользу частного капитала. ■

ЦЕНА ВОПРОСА

Динамика перевозок — не единственный фактор, определяющий экономику железных дорог. Даже сохраняя пока официальный прогноз падения перевозок в 2009 году на 19%, **ОАО РЖД** уже корректирует свой финансовый план. В январе монополия предполагала, что по итогам года получит доходы на уровне 1 021 млрд руб. при расходах 1 015 млрд руб. Чистый убыток ОАО РЖД должен был составить 24,4 млрд руб. Вариант «минус 27%» предусматривал доходы в размере 945,2 млрд руб., расходы — 973,4 млрд руб., чистый убыток — 78,8 млрд руб.

К концу апреля, хотя вариант «минус 27%» не стал базовым, плановые убытки ОАО РЖД выросли в четыре раза. Руководство монополии представило ее совету директоров уточненный финансовый прогноз с чистым убытком по итогам 2009 года в размере 97,1 млрд руб. Рост расходов ОАО РЖД объясняет несколькими основными факторами. Во-первых, опережающим прогнозом ростом тарифов на электроэнергию в регулируемом секторе. Дело в том, говорят в ОАО РЖД, что почти во всех регионах местные энергетические комиссии установили энерготарифы выше принятого на федеральном уровне роста на 19%. Поэтому монополии придется потратить на электроэнергию на 2 млрд руб. больше, чем она первоначально планировала. Кроме того, добавляют в ОАО РЖД, с начала года отмечается значительный рост цен на дизельное топливо. По оценкам специали-

стов монополии, сохранение этой тенденции обернется для ОАО РЖД дополнительными тратами в размере 2,2 млрд руб.

Но главный фактор роста расходов предопределен социальной политикой монополии, которая обязана индексировать зарплату своим сотрудникам в соответствии с официально установленным показателем инфляции. На сегодня прогноз Минэкономики по годовой инфляции повышен с 9,5 до 14%, что потребует от ОАО РЖД 15,7 млрд руб. дополнительных затрат на выплаты работникам. Также потеряет монополия на курсовой разнице, возникшей в результате девальвации рубля — связанные с этим убытки вырастут с 8,8 млрд руб. до 25,3 млрд руб.

Серьезный вклад в будущий рекордный убыток должна внести и нехватка доходов. Не ожидавшееся ОАО РЖД падение пассажиропотока снизит доходы монополии на 13,5 млрд руб. Отказ от продажи в плохих рыночных условиях акций дочерних компаний лишит ОАО РЖД еще 9,3 млрд руб. запланированных ранее поступлений. В целом доходы монополии по основной деятельности снизятся на 12,1 млрд руб., расходы увеличатся на 21,2 млрд руб. Прочие расходы вырастут на 53,1 млрд руб.

Конечно, во многом итоговый плановый убыток в 97,1 млрд руб. является «бумажным», и компенсировать его ОАО РЖД рассчитывает по крайней мере отчасти за счет «бумажных» мер — например, путем переоценки имущества, вносимого в капитал Федеральной пассажирской компании. Но мо-

нополия просит и новой помощи от государства — субсидии в размере 30 млрд руб. Однако пока никаких решений по этому поводу нет, и совет директоров ОАО РЖД лишь принял новый прогноз к сведению — приведенные в нем цифры вызвали дискуссию и не все оценки члены совета директоров сочли адекватными.

Частные операторы в большинстве своем остаются закрытыми компаниями и финансовые показатели, а тем более прогнозы, подробно не раскрывают. Реально публичной является только **Globaltrans**, которая в прошлом году провела IPO. Однако компания выпускает отчеты раз в полгода, не предоставляя квартальных данных. В самой Globaltrans отмечают, что у компании «консервативная финансовая политика и как следствие стабильное финансовое положение». По итогам 2008 года доходы компании составили \$660,9 млн, прибыль — \$97,4 млн.

Чистый долг Globaltrans уменьшился на 35%, до \$334 млн, соотношение чистого долга к EBITDA снизилось с 2,9 до 1,3. Аналитики «Ренессанс Капитала» в феврале, основываясь на годовой отчетности Globaltrans и анализе ситуации на рынке, предполагали, что по итогам 2009 года грузооборот компании снизится на 12% при росте порожнего пробега до 25%. В результате «Ренессанс Капитал» снизил прогноз прибыли Globaltrans в 2009 году на 70% — до \$48 млн.

Но, по мнению аналитиков, у Globaltrans «достаточно прочные позиции, чтобы пере-

жить кризис». «Даже с учетом новых прогнозов рентабельность EBITDA должна в 2009 году достичь почти 40%, — говорится в отчете «Ренессанс Капитала». — Ситуация с оборотным капиталом остается стабильной, при этом менеджмент существенно урезает капзатраты. В 2009 году чистый свободный денежный поток составит \$107 млн, что в совокупности с денежными средствами на данный момент (\$127 млн) покрывает платежи по задолженности на 2009 год (\$186 млн). Кроме того, часть долга может быть перенесена на более поздние сроки благодаря ликвидности заложенного имущества, листингу в Лондоне и низкому уровню долговой нагрузки». Соотношение чистого долга Globaltrans к EBITDA к концу года «Ренессанс Капитал» оценивает на уровне двух.

«Трансгарант» отчет по итогам года по МСФО пока не публиковал, но в компании уточнили, что ее доходы и EBITDA выросли на 30%. Также в компании подчеркивают, что выполняют свои финансовые обязательства своевременно и в полном объеме, в том числе по кредитам за купленные вагоны.

То же самое о себе могут сказать не все операторы. **ДВТГ** последний отчет по МСФО опубликовала только по итогам 2006 года. Отчет за 2008 год по РСБУ адекватно не отражает деятельность компании — например, в соответствии с ним доходы ДВТГ составили всего около \$100 млн. Но еще в начале года стало очевидно, что у компании есть серьезные финансовые проблемы. В

феврале SPV-компания «ДВТГ-Финанс» допустила технические дефолты по ofercie своего первого облигационного займа на 1 млрд руб. (сумма неисполненных обязательств — 191 млн руб.) и по купону второго — на 5 млрд руб. (сумма неисполненных обязательств — 148 млн руб.). Оферта по второму займу компании предостит в июне. Организаторы займов — «КИТ Финанс», «Российский кредит», Номос-банк, инвестгруппа «Ист Коммерс».

Свой общий долг в ДВТГ не раскрывают. Согласно информационному меморандуму к облигациям второй серии, только на начало 2008 года он составлял 12,6 млрд руб., а соотношение чистого долга к EBITDA достигало критических 5,4. Финансовые аналитики полагают, что при таком соотношении обслуживать свой долг ДВТГ не может. По данным источников Business Guide в отрасли, в начале этого года задолженность компании составляла уже около 14 млрд руб.

В результате в конце марта Номос-банк подал в арбитражный суд Москвы иск на 1,062 млрд руб. к ДВТГ и «ДВТГ-Финансу». В банке поясняли, что он является держателем облигаций ДВТГ второй серии на 1 млрд руб., остальная сумма — это долг компании по выплате купонного дохода. Впрочем, глава совета директоров ДВТГ Раиса Паршина завершила Business Guide, что проблема решена: ДВТГ договорилась с банком о реструктуризации долга, и судебное разбирательство будет прекращено на ближайшем заседании.

СТЕНКА НА СТЕНКУ

РЕЗКОЕ ПАДЕНИЕ ГРУЗОПОТОКА ПОСТАВИЛО И ОАО РЖД, И ЧАСТНЫХ ОПЕРАТОРОВ В УСЛОВИЯ ОСТРОЙ КОНКУРЕНЦИИ И ОСНОВНЫМ ЕЕ ИНСТРУМЕНТОМ СТАЛА ЦЕНА ПЕРЕВОЗКИ. НО НА ПИКЕ КРИЗИСА СНИЖЕНИЕ ТАРИФОВ ДОШЛО ДО УРОВНЯ, НИЖЕ КОТОРОГО БИЗНЕС СТАНОВИТСЯ НЕИНТЕРЕСНЫМ, И ТЕПЕРЬ ОПЕРАТОРЫ ПЫТАЮТСЯ ПРИДУМАТЬ НОВЫЕ СПОСОБЫ ПРИВЛЕЧЕНИЯ КЛИЕНТА. ПЕТР МИРОНЕНКО

ВОПРОС ЦЕНЫ Кризис начался, когда на российском рынке вовсю шел процесс формирования конкурентной среды. Наблюдавшийся в последние годы рост объемов перевозок стабилизировался на невысоком уровне (всего 2,6% по итогам 2007 года), но положительная динамика рынка давала возможность всем участникам без резких потерь адаптироваться к новым условиям работы. Частным операторам — к появлению на рынке дочерних структур ОАО РЖД, крупных игроков с огромной стартовой долей рынка, но уже не связанных гостарифами. Самым новым игрокам — к необходимости равноправной (по крайней мере официально) конкуренции с частниками.

Но кризис не дал сторонам времени и возможности пригладеться друг к другу. Осенью 2008 года основные клиенты железнодорожников — крупнейшие угольные компании, металлургические комбинаты, производители минеральных удобрений — оказались в числе главных пострадавших от кризиса. Только стабильность нефтяников позволила почти не снизиться перевозкам в единственном сегменте, который еще до кризиса более чем наполовину контролировался частными операторами.

Одновременно российскую экономику охватил кризис неплатежей, больно ударивший по частным операторам, многие из которых шли на серьезные уступки, опасаясь потерять клиента — найти ему замену было уже почти невозможно. «Конкуренция в перевозках усилилась, рынок стал жестче», — констатирует глава совета директоров крупнейшего Globaltrans Александр Елисеев. Когда темпы погрузки стали падать в среднем почти на 30% в месяц, борьба за грузоотправителя превратилась в борьбу за выживание.

«Поначалу, когда стало ясно, что объемы погрузки будут падать, и быстро, операторы наперегонки бросились снижать тарифы. Демпинговали буквально все», — вспоминает первые месяцы кризиса вице-президент по железнодорожному дивизиону транспортной группы FESCO и управляющий директор железнодорожного оператора «Трансгарант» Алексей Гром. Как частные собственники подвижного состава, так и принадлежащая ОАО РЖД Первая грузовая компания (ПГК), ввели существенные скидки на плату за использование вагона, говорят в ОАО РЖД. Источник в компании добавляет, что скидки операторов частного парка на 10–20, а то и на 30% выше, чем инвентарного.

Но бывают и еще выше. «Тарифы приходится снижать везде, но разброс в зависимости от маршрута, груза и других факторов может быть большой. Где-то мы делаем скидку в 3%. А если, например, полувагон во Владивосток пришел с грузом, его надо везти обратно под погрузку в Сибирь, и есть подходящий груз, мы можем сделать до 50%. Все равно это лучше, чем платить за порожний пробег», — признается председатель совета директоров «Дальневосточной транспортной группы» Раиса Паршина.

Такие высокие скидки неудивительны. В кризис в любой отрасли почти единственным способом конкурентной борьбы остается цена. И прежде всего это касается крупнейших грузоотправителей — например, сырьевых холдингов с географически рассредоточенной структурой производства, в чьих издержках доля транспортной составляющей особенно высока.

КОГДА СТАЛО ЯСНО, ЧТО ОБЪЕМЫ ПОГРУЗКИ БУДУТ БЫСТРО ПАДАТЬ, ОПЕРАТОРЫ НАПЕРЕГОНКИ БРОСИЛИСЬ СНИЖАТЬ ТАРИФЫ. ДЕМПИНГОВАЛИ БУКВАЛЬНО ВСЕ

«Конечно, когда грузоотправители, перед которыми поставлена жесткая задача снижать издержки, трясутся над каждой копеечкой, все остальные возможные конкурентные преимущества отходят на второй план», — констатирует первый заместитель гендиректора по экономике и финансам ПГК Алексей Тайчер. Но кроме того, ценообразование на рынке стало более прозрачным, добавляет он. Во-первых, существенно снизилась роль посредников, и все грузоотправители стараются работать с железнодорожными операторами напрямую, а во-вторых — владельцы компаний либо возвращаются к непосредственному управлению бизнесом, либо начинают уделять ему больше внимания. «Теперь менеджеры транспортных подразделений, которые раньше могли, скажем так, дезинформировать о ценовой ситуации на рынке свое руководство и акционеров, потеряли эту возможность», — замечает Алексей Тайчер.

ТРУДНОСТИ МОНОПОЛИИ ПГК и «Трансконтейнер» для частных операторов — предмет одновременно опасения и зависти. Но дело не только в административном ресурсе: с ПГК трудно конкурировать по цене. «В условиях дефицита подвижного состава мы были вынуждены брать вагоны по 3 млн руб., через кредитные схемы, в лизинг. Теперь мы вносим ежемесячные платежи, которые остались прежними, а погрузка упала. А ПГК и «Трансконтейнеру» парк достался бесплатно, но при этом они имеют такие же рыночные условия в установлении вагонной составляющей, как и мы. Конечно, при прочих равных конкурировать с ними по тарифу сложно», — говорит Раиса Паршина.

Но ОАО РЖД передало в уставный капитал ПГК вагоны по сравнительно высокой себестоимости, которая, кроме всего прочего, при передаче переоценивалась в сторону повышения, и амортизируются они соответственно, возражает Алексей Тайчер. «А покупать ли вагоны по завышенной цене — это было частное коммерческое решение каждого оператора, и теперь это проблема того, кто взял на себя риски», — добавляет топ-менеджер. — Естественно, ситуация изменилась, и многие на этом проиграли, но мы к рискам относимся консервативно».

Оценить, насколько тарифы ПГК в среднем ниже, чем у конкурентов, по словам Алексея Тайчера, трудно: все зависит от ситуации. «Где-то мы работаем выше прейскуранта 10–01, где-то ниже. Но то что мы с нашим парком можем снижать тариф до бесконечности, это миф», — уверяет топ-менеджер. Алексей Гром с ним согласен. «Не могу сказать, что у ПГК положение намного лучше, чем у частных операторов», — говорит он. — Взять, например, преимущество в объемах: таких услуг в таком объеме, конечно, не может предложить никто. Но зато у частного оператора гораздо

больше как опыт, так и возможности работы с розничным клиентом. А он гораздо лучший плательщик, чем крупная системообразующая компания: денег на один вагон собрать гораздо легче, чем на 100 тыс. тонн груза».

Если о сильных и слабых сторонах рыночной позиции ПГК можно спорить, то в случае с ОАО РЖД как оператором о конкурентных преимуществах даже не приходится говорить, считают в монополии. «У ОАО РЖД с операторами просто не может быть конкуренции. Вагон выбирает клиент в зависимости от тарифных условий, а у нас прейскурант 10–01, и наш вагон становится все менее конкурентоспособным, — признают в ОАО РЖД. — Госмонополия вынуждена решать задачи обеспечения публичности договора перевозки, у нее свои принципы управления подвижным составом, а у профессионального оператора работы оптимизированы исключительно под финансовый результат и минимизацию порожнего пробега». Кроме того, добавляют в монополии, в перевозках инвентарным парком ОАО РЖД сейчас задействован в основном универсальный подвижной состав (специализированный передан в ПГК), а это самые дешевые грузы первого класса — уголь, железная руда, погрузка которых, ко всему прочему, еще и упала больше, чем в других видах грузов.

В ОАО РЖД надеются, что создание Второй грузовой компании будет идти без задержек. Возможно, это поможет приостановить падение доли рынка группы ОАО РЖД, но наверняка усилит спекуляции частных игроков вокруг использования дочерними структурами монополии ее административного ресурса. Раиса Паршина отмечает, что, несмотря на выделение из ОАО РЖД, в реальности дочерние компании сохранили «беспрекословный доступ к инфраструктуре». «Если мы не согласовывали заявки в полном объеме, то только тогда, когда не было другого выхода и это не были действия в интересах ПГК, к которой мы относимся так же, как к любому другому оператору частного парка», — возражают в ОАО РЖД.

Впрочем, ОАО РЖД монопольно владеет только путями общего пользования, а на частной инфраструктуре бывают и обратные ситуации. Пример — апрельская история в Красноярске, когда местная транспортная компания «Восток-Сибпромтранс» (ВСПТ), которая владеет подъездными путями к руднику, поставляющему сырье на Ачинский глиноземный комбинат «Русала», чуть не парализовала его работу, прекратив погрузку руды в вагоны ПГК. В последней утверждают, что причина конфликта — в борьбе за грузопотоки комбината и ПГК просто предложила более выгодный тариф, чем близкая к ВСПТ компания «Красопергруз». Этот случай сейчас расследует Федеральная антимонопольная служба.

Такие истории бывают, хотя это скорее исключение, полагают в ОАО РЖД: обычно грузоотправитель может выбрать оператора с более приемлемыми ценами. Открытых конфликтов немного, подтверждает Алексей Гром, а часто выигрывает оператор, способный договориться с конкурентом, например, в части взаимного обмена подвижным составом. «В какой-то момент возникает запрос на перевозку из пункта, где у тебя вагонов нет или недостаточно, и при определенных обстоятельствах обмен становится выгодным. Для нас, например, парк цистерн не стратегический, и мы можем так работать по цистернам с «Балттранссервисом», — поясняет Алексей Гром.

ПОЛЕ НОВЫХ СРАЖЕНИЙ В то же время участникам рынка приходится придумывать, как привлечь клиента не только с помощью тарифа или административного ресурса. Ведь финансовое положение операторов подвижного состава, расплачивающихся за лизинговые вагоны, многие из которых сейчас убыточны, и не имеющих почти никакого доступа к кредитным ресурсам, ограничивает возможность конкуренции в области тарифов.

Ценовые войны на опережение закончились уже в первые месяцы 2009 года, уверяет Алексей Гром: в какой-то момент операторы оправились от первого шока и увидели, что, если снижать тарифы дальше, бизнес железнодорожных перевозок не то что перестанет быть привлекательным, а фактически перестанет быть бизнесом как таковым. «Нижняя ценовая планка была достигнута, и дальнейшее снижение было не в интересах не только операторов, но и грузоотправителей: дальнейшее движение привело бы к потере качества услуг и возникновению многочисленных технических рисков», — объясняет топ-менеджер.

Неценовые конкурентные преимущества у операторов подвижного состава могут быть разными. «Работают те компании, у которых универсальный подвижной состав, новые вагоны, качественные взаимоотношения с клиентами, которые готовы гибко и очень быстро реагировать на изменения рыночной ситуации», — перечисляет Александр Елисеев из Globaltrans. Теперь приходится стараться предложить качественную услугу по невысокой цене, пытаться предугадать, что может понадобиться клиенту, соглашается Алексей Гром. «Многим стала гораздо более важной скорость доставки груза: например, с началом кризиса все отправители импортных грузов получают деньги только по факту доставки груза, а у них свои финансовые проблемы, и им важно как можно более быстрое перечисление платежа», — говорит топ-менеджер.

Часто способность предложить клиенту больше зависит от возможностей оператора предоставить комплексную услугу, добавляет Раиса Паршина. «Мы, например, акцентируем внимание на возможности доставки груза не просто на поезде во Владивосток, а вместе с портом и паромством группы FESCO довести его до Шанхая», — соглашается Алексей Гром. Но он также надеется, что уже в ближайшие месяцы может начаться и повышение тарифов, хотя и очень осторожное, постепенное, чтобы не испугать клиентов грузоотправителя. Топ-менеджер рассчитывает, что на докризисный уровень ставки могут вернуться уже к 2010 году. ■

В БОРЬБЕ ЗА ГРУЗОТРАВИТЕЛЯ ОПЕРАТОРАМ ПРИДЕТСЯ ПРИМЕНЯТЬ НЕ ТОЛЬКО МЕТОДЫ ЦЕНОВОЙ КОНКУРЕНЦИИ



ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА

ПОДДЕРЖКА ЭКОНОМИИ КРИЗИС ПРИВЕЛ К РЕЗКОМУ СОКРАЩЕНИЮ ИНВЕСТПРОГРАММ ПОЧТИ ВСЕХ РОССИЙСКИХ КОМПАНИЙ — ОТ НЕФТЯНИКОВ ДО ПИЩЕВИКОВ. ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ, ЧЬИ ПЕРЕВОЗКИ УПАЛИ ВСЛЕД ЗА ЭКОНОМИКОЙ, НЕ СТАЛИ ИСКЛЮЧЕНИЕМ. ВЛОЖЕНИЯ ГЛАВНОГО ИНВЕСТОРА ОТРАСЛИ, ОАО РЖД, В ЭТОМ ГОДУ СНИЖЕНЫ ПОЧТИ ВДВОЕ — ДО 250 МЛРД РУБ., СВОРАЧИВАЮТ ИНВЕСТИЦИИ ЧАСТНЫЕ ОПЕРАТОРЫ. ГОСУДАРСТВО ЖЕ ВПРЯМУЮ ПОДДЕРЖИВАЕТ ТОЛЬКО ОЛИМПИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПРОЕКТЫ.

РЕНАТА ЯМБАЕВА

БОЛЬШИЕ НАДЕЖДЫ Когда два года назад Минтранс и ОАО РЖД впервые представили стратегию развития отрасли на 2010–2030 годы, она поражала масштабами цифр, предполагая, что вложения в железные дороги составят в зависимости от сценария от 11 239,2 млрд руб. до 13 768,6 млрд руб. В рамках обоих вариантов ОАО РЖД готово было обеспечить инвестиции в размере 5 300 млрд руб., остальные вложения предполагалось получить из бюджета и от частных игроков. По первому сценарию федеральный бюджет должен был вложить в железные дороги за 20 лет около 1 800 млрд руб., региональные — еще около 450 млрд руб. От частных инвесторов ожидалось инвестиции на уровне 3 690 млрд руб. соответственно. По второму — на федеральный бюджет приходилось 2 753 млрд руб., на региональные — 826 млрд руб., на частных инвесторов — 4 890 млрд руб. В рамках этих предложений госвложения в отрасль должны были возрасти почти в 70 раз — железные дороги могли стать вторым по стоимости после автодорог объектом инвестиций правительства.

Все госинвестиции и вложения ОАО РЖД предполагалось осуществить в секторе железных дорог общего пользования. На него по минимальному сценарию планировалось потратить 8 948,9 млрд руб., по максимальному — 10 649,6 млрд руб. При этом по первому варианту инвестиции должны были быть поровну разделены между обновлением подвижного состава, развитием существующей инфраструктуры и строительством новых железных дорог. По второму — на подвижной состав ушло бы 29% средств, на существующую инфраструктуру — 31%, на новые дороги — 40%.

В рамках стратегии планировалось приобрести более 777 тыс. грузовых вагонов, 17 580 локомотивов, 20 150 тыс. пассажирских вагонов, более 21 тыс. единиц моторвагонного подвижного состава. Реализация этих планов не только полностью загрузила бы транспортное машиностроение России, но и сделала бы его однозначно привлекательным для иностранных инвесторов, которые уже начали активно проявлять интерес к отрасли.

Но до практической реализации стратегии дело, по сути, так и не дошло. С одной стороны, правительство не торопилось выделять железнодорожникам даже те средства, которые были одобрены, например, через заявки в инвестфонд, ограничиваясь в основном компенсациями убытков от пассажирских перевозок в дальнем следовании. Беспрекословно поддерживалось только строительство олимпийских железнодорожных объектов — для этого ОАО РЖД даже разрешили с 1 апреля 2008 года провести допиндексацию тарифов на 1%.

С другой стороны, начавшийся в прошлом году экономический кризис не только серьезно ограничил финансовые возможности ОАО РЖД, частных операторов и государства, но и существенно изменил ситуацию в отрасли — грузопоток железных дорог в первом квартале 2009 года упал на 27%, резко снизив нагрузку на инфраструктуру и потребность в подвижном составе.

Когда прошлой осенью стал очевиден кризис банковской системы, первым, о чем заговорила промышленность,

было снижение инвестпрограмм, для финансирования которых необходимы длинные и дешевые деньги. Даже ОАО РЖД, которое до сих пор считалось первоклассным заемщиком и привлекало средства на лучших на рынке условиях, почти сразу столкнулось с невозможностью получения даже небольших коротких кредитов. Ставки по займам росли, в том числе задним числом.

В начале сентября совет директоров ОАО РЖД одобрил программу евробондов на \$7 млрд, до конца 2008 года монополия собиралась разместить \$1–2 млрд. К середине сентября были подготовлены все документы, планировалось начать road show. Но уже в конце сентября руководство компании, после переговоров с западными банкирами, приняло решение отложить программу на неопределенный срок. «Рынок дешевых западных заимствований накрылся», — говорил президент ОАО РЖД Владимир Якунин. — Накрылся не только для ОАО РЖД — для всех. Я разговаривал со своими коллегами, российскими и западными бизнесменами, у всех одно и то же. Ряд крупных банков вообще опустошили все корреспондентские счета, переведя деньги в центробанки своих стран. Российские банки сегодня соглашались давать деньги в лучшем случае на год под 14–15%».

КРИЗИСНОЕ СОКРАЩЕНИЕ Ставки подобного уровня в то время казались запредельно высокими. Но пройдет несколько месяцев, и даже под такие проценты найти деньги будет очень сложно. Называвшееся тогда Владимиром Якуниным сокращение инвестпрограммы на 10–15% было сенсационной цифрой. К концу года о ней будут вспоминать с ностальгической улыбкой. Тем не менее еще в середине ноября инвестиции в железнодорожный транспорт планировалось снизить минимально. На заседании правительства была утверждена инвестпрограмма ОАО РЖД в размере 434,2 млрд руб., то есть практически без сокращения по сравнению с первоначальным планом (в 2008 году инвестиции монополии составили 388 млрд руб.).

В информационном сообщении к заседанию правительства говорилось: «Учитывая состояние финансовых рынков, ОАО РЖД сможет обеспечить привлечение на рынках капитала только 52,4 млрд руб., а 100 млрд руб. предполагается привлечь за счет государственной поддержки путем выпуска инфраструктурных облигаций. Проект инвестиционного бюджета ОАО РЖД на 2009–2011 годы построен на базе утвержденного советом директоров бюджета на 2008–2010 годы с учетом уточнения показателей финансового плана, структурных изменений в компании и влияния прогнозируемых негативных последствий ситуации на финансовых рынках». На 2010 год этот проект предполагал вложения в размере 536 млрд руб., на 2011-й — 624,3 млрд руб. В то же время четко были оговорены только источники средств на олимпийские проекты — кроме допиндексации тарифов это средства, которые государство решило внести в уставный капитал ОАО РЖД.

Однако предпосылки и прогнозы, на которых была основана утвержденная инвестпрограмма, уже через несколько недель после заседания правительства ушли в прошлое: с

одной стороны, стали резко падать перевозки, с другой — правительство решило ограничить рост железнодорожных тарифов — 8% вместо 14%. И если потери от сдерживания тарифов государство пообещало ОАО РЖД компенсировать (50 млрд руб.), то снижение доходов от падения перевозок заставило монополию скорректировать инвестпрограмму.

Уже в середине декабря совет директоров монополии снизил объем инвестпрограммы до 252,4 млрд руб. Именно столько, по расчетам руководства ОАО РЖД, компания могла обеспечить за счет собственных средств и уже одобренных госвложений в олимпийские объекты. Еще 100 млрд руб. монополия рассчитывала получить в виде помощи от государства.

Дополнительной компенсации ОАО РЖД не дождалось, зато к апрелю скорректировало инвестпрограмму еще немного — почти до 250 млрд руб. Но и эта цифра неокончательная. Инвестпрограмма будет реализована, если падение перевозок по итогам 2009 года не превысит 19%. Но пока реальность оказывается хуже прогнозов. Если в ближайшее время базовым станет сейчас резервный сценарий снижения перевозок на 27%, инвестпрограмму придется сократить еще на 40 млрд руб.

Кроме того, монополия пересмотрела в сторону увеличения прогноз убытков на 2009 год — даже при падении перевозок на 19%. Получилось, что для выхода даже на небольшую бумажную прибыль и при сокращенной инвестпрограмме ОАО РЖД необходима дотация из бюджета еще на 30 млрд руб.

ГЛАВНЫЕ ПОСТРАДАВШИЕ В рамках новой инвестпрограммы были урезаны, по сути, вдвое почти все статьи расходов (см. таблицу), кроме трат на олимпийские проекты. Одно из самых существенных сокращений — вложения в подвижной состав. Ведь сократилась не только инвестпрограмма ОАО РЖД, но и планы по закупкам вагонов его дочерними обществами.

Так, Первая грузовая компания до кризиса собиралась приобрести в 2008 году 31 тыс. вагонов, а в результате купит только 8,8 тыс. вагонов. Но и по этому заказу нет окончательной ясности, так как переговоры с «Уралвагонзаводом» по поводу цены на вагон в начале года зашли в тупик. В результате предприятие, основную часть бизнеса которого обеспечивает выпуск полувагонов, несколько раз останавливалось, персонал отправляли в отпуск. В середине апреля ситуация разрешилась неожиданным образом — был уволен гендиректор «Уралвагонзавода» Николай Малых, который постоянно конфликтовал с ОАО РЖД. Возглавил завод выходец из газовой отрасли Олег Сиенко. По неофициальной информации, это назначение согласовывалось с президентом ОАО РЖД Владимиром Якуниным, так что теперь в переговорах сторон можно ожидать прогресса.

Но облегчение напряженности вокруг крупнейшего в России производителя вагонов не решает всех проблем отрасли. Еще в середине января государство признавало системность кризиса в железнодорожном машиностроении.

«Есть подтверждения на закупку в 2009 году 19,8 тыс. вагонов», — говорил заместитель главы Минпромторга Денис Мантуров. — Но чтобы мы сохранили прежний темп и нынешние мощности, необходим минимальный объем около 40 тыс. вагонов». Ситуация может оказаться еще хуже. Холдинг ОАО РЖД в рамках сокращенной инвестпрограммы должен приобрести 9,2 тыс. вагонов. Найти покупателей еще 10,6 тыс. вагонов Business Guide не удалось.

Так, в крупнейшем частном операторе Globaltrans говорят, что 2008 году увеличили парк подвижного состава в собственности более чем на 6 тыс. единиц. «Мы построили более 2 тыс. новых вагонов, в основном это универсальные полуперегоны, и приобрели две лизинговые компании, владеющие около 4 тыс. цистерн», — поясняют в компании. — Таким образом, по итогам 2008 года нам удалось выполнить инвестиционную программу 2008–2009 годов. Поэтому пока дальнейших покупок в 2009 году мы не планируем». Общий объем инвестпрограммы Globaltrans составил \$165 млн.

В «Балттранссервисе», который, как и Globaltrans, входит в группу «Н-Транс», также говорят, что на данный момент закупать подвижной состав не планируют. «Единственным инвестпроектом у компании остается приобретенное в 2008 году у ОАО РЖД вагоноремонтное дело в городе Иваново, где продолжается реконструкция и модернизация», — отмечают в компании.

Руководство «Евросиба» еще в начале февраля констатировало, что в 2009 году инвестпрограмма компании уменьшится на 90% (в 2008 году она составила \$200 млн).

В «Дальневосточной транспортной группе» (ДВТГ) уверяют, что «ни от каких проектов не отказываются». Компания — единственная из числа частных операторов — вошла в список российских системообразующих предприятий. Но она все равно не может найти финансирование на реализацию контракта по приобретению у «Алтайвагонзавода» 5 тыс. полувагонов, необходимых ДВТГ для реализации уже заключенных контрактов на перевозку угля. Компания обратилась к государству за гарантиями на 5 млрд руб., но до сих пор не получила их. Если дело не сдвинется с мертвой точки, признает глава совета директоров ДВТГ Раиса Паршина, от контрактов на перевозку угля придется отказываться.

Государство предприняло только одну попытку взять под контроль ситуацию с инвестициями железнодорожников, обнародовав предложение внести дополнительные средства в капитал ОАО РЖД и ПГК для целевой траты на покупку новых вагонов. Однако обсуждение этого проекта так и не сдвинулось с мертвой точки. Единственное, чего удалось добиться руководству ОАО РЖД лично от премьера Владимира Путина, — обещания выделить дополнительно 3 млрд руб. на закупку пассажирских вагонов у Тверского вагоностроительного завода. Но дальше бороться за заказы машиностроителям, похоже, придется фактически в одиночку — в условиях падающего рынка ни ОАО РЖД, ни частные операторы не испытывают по-настоящему острой нехватки подвижного состава, хотя и продолжают говорить о высоком износе парка. ■

ИЗ-ЗА СОКРАЩЕНИЯ ИНВЕСТПРОГРАММ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ БЕЗ ЗАКАЗОВ ОСТАЛОСЬ ПРОФИЛЬНОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ. НО ГОСУДАРСТВО НЕ СПЕШИТ ПОДДЕРЖИВАТЬ НИ ТУ, НИ ДРУГУЮ ОТРАСЛЬ

ИЗМЕНЕНИЕ ИНВЕСТПРОГРАММЫ ОАО РЖД, МЛРД РУБ.		
	ВАРИАНТ НОЯБРЯ 2008 ГОДА	ТЕКУЩИЙ ВАРИАНТ
ОЛИМПИЙСКИЕ ПРОЕКТЫ	45,6	45,6
ПРОПУСКНЫЕ СПОСОБНОСТИ	91,2	53,7
ОБНОВЛЕНИЕ ХОЗЯЙСТВ	95,5	51,2
ДРУГИЕ	25,3	8,6
ИНФРАСТРУКТУРА И ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ	175,7	93,2

ИЗМЕНЕНИЕ ОБЪЕМА ЗАКУПОК ОАО РЖД ПОДВИЖНОГО СОСТАВА, ЕД.		
	ВАРИАНТ НОЯБРЯ 2008 ГОДА	ТЕКУЩИЙ ВАРИАНТ
ЛОКОМОТИВЫ	654	345
ЭЛЕКТРОПОЕЗДА, ДИЗЕЛЬПОЕЗДА, АВТОМОТРИСЫ	987	612
ПАССАЖИРСКИЕ ВАГОНЫ	1193	781
ГРУЗОВЫЕ ВАГОНЫ*	9300	9200

*С УЧЕТОМ ДОЧЕРНИХ КОМПАНИЙ ОАО РЖД.

«МОИ ДОВОДЫ РАЗБИВАЮТСЯ О ПРОСТОЙ БАРЬЕР: „ДЕНЕГ НЕТ“»

РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ ОДНИМИ ИЗ ПЕРВЫХ В СТРАНЕ ОТРЕАГИРОВАЛИ НА МИРОВОЙ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ КРИЗИС — РЕЗКИМ СНИЖЕНИЕМ ГРУЗОПОТОКА. УБЫТОК ОАО РЖД В ЭТОМ ГОДУ МОЖЕТ ДОСТИЧЬ 100 МЛРД РУБ., ЕГО ИНВЕСТИПРОГРАММА СОКРАЩЕНА ПОЧТИ ВДВОЕ. ЧЕГО КОМПАНИЯ ЖДЕТ ОТ БУДУЩЕГО, КАКОЙ ПОМОЩИ ОЖИДАЛА И КАКУЮ ПОЛУЧИЛА ОТ ГОСУДАРСТВА И ЧТО СПОСОБНА СДЕЛАТЬ САМА ДЛЯ ПРЕОДОЛЕНИЯ КРИЗИСА, BUSINESS GUIDE РАССКАЗАЛ ПРЕЗИДЕНТ ОАО РЖД ВЛАДИМИР ЯКУНИН.

BUSINESS GUIDE: Кризисная ситуация в экономике развивается так, как вы ожидали?

ВЛАДИМИР ЯКУНИН: Когда в ноябре на правительстве обсуждалась инвестпрограмма ОАО РЖД, чиновники побуждали нас к тому, чтобы мы показали рост по компании в следующем году на 2%, уверяя, что экономика в целом если не покажет роста, то будет в худшем случае в нуле. Но мы еще тогда настаивали, что самый пессимистичный вариант падения перевозок на 6% — на самом деле будет оптимистичным. Так и произошло уже через неделю после заседания правительства, а базовым стал вариант снижения перевозок на 19%.

Конечно, мы не присваиваем себе право на истину в последней инстанции, и было бы верхом неприличия говорить, что мы все предсказали. Но мы видим каждый день дыхание экономики. Каждый день у меня на столе ее срез на данный конкретный момент — через данные о погрузке. Поэтому мы первыми почувствовали общую тенденцию падения. Мы не согласились с успокаивающими заявлениями по поводу того, что российская экономика представляет собой «остров стабильности» («островом стабильности» на фоне экономического кризиса Россию в конце января 2008 года на форуме в Давосе называл министр финансов Алексей Кудрин. — **BG**). Я, кстати, не раз с автором этой фразы разговаривал — он был не одинок, такие же заявления делал в августе 2008 года, например, представитель World Bank в России. Но мы этому не поверили и стали проектировать свой бюджет с учетом предполагаемого падения экономики и падения перевозок. На сегодняшний день эти предположения, как видите, к сожалению, оправдываются.

BG: Насколько точными оказались прогнозы?

В. Я.: На этот вопрос я сейчас ответить не могу. По первому кварталу мы шли в плане, если иметь в виду падение грузовых перевозок на 19% по году. Но первый месяц второго квартала заставляет серьезно опасаться, что мы можем уйти от этой цифры вниз.

BG: Но как прогноз минус 19% может оправдаться, когда падение в январе—марте гораздо сильнее?

В. Я.: Мы исходили из того, что традиционно вытаскивать ситуацию будут второй и третий кварталы.

BG: Но в апреле ситуация ухудшилась — падение, замедлившееся в феврале и марте, опять ускорилось...

В. Я.: Да. По сравнению с мартом падение составило 1,3 процентных пункта.



ВЛАДИМИР ЯКУНИН

ЯКУНИН ВЛАДИМИР ИВАНОВИЧ

Родился 30 июня 1948 года во Владимирской области. В 1972 году, окончив Ленинградский механический институт, поступил на работу в Институт прикладной химии. Служил в армии. С 1977 года трудился в Комитете СССР по внешнеэкономическим связям. В 1982–1985 годах возглавлял иностранный отдел Физико-технического института имени Иоффе. С 1985 года — на дипломатической службе, был секретарем постпредства при ООН. По возвращении в Россию в 1991 году занялся бизнесом, возглавлял Международный центр делового сотрудничества в Санкт-Петербурге. С 1997 года — начальник Северо-Западной окружной инспекции главного контрольного управления президента. С октября 2000 года — заместитель министра транспорта, с февраля 2002 года — первый заместитель министра путей сообщения. 24 октября 2003 года назначен первым вице-президентом, 14 июня 2005 года — президентом ОАО РЖД. Имеет ряд государственных наград, в том числе орден Почета и «За заслуги перед Отечеством» I степени, медаль «За боевые заслуги». Возглавляет попечительские советы Центра национальной славы и Фонда Андрея Первозванного.

BG: В чем ваши прогнозы не оправдались?

В. Я.: Чего мы не ожидали? Мы не ожидали, что придется бороться, по сути, в одиночку. Тогда продекларированная парадигма поддержки инвестиционных программ разбилась в финансово-экономическом блоке правительства. Кроме моральной, другой поддержки на сегодняшний день мы пока не получили. Получили благодаря настойчивости премьера Владимира Владимировича Путина 2,3 млрд руб. компенсации за льготные перевозки студентов и школьников. Но это планировалось задолго до кризиса. Получили 6 млрд руб. компенсации за то, что строим обходную железнодорожную ветку в Березниках — но это не наш проект. Естественно, мы рады, что во время визита Владимира Владимировича на Тверской вагоностроительный завод было принято решение о том, чтобы поддержать заказ по пассажирским вагонам на 3 млрд руб. Ожидаем 50 млрд руб. — но это компенсация за сдерживание роста тарифов правительством, направленная на поддержку российской экономики в целом.

Я же по-прежнему считаю, что инвестиции в инфраструктуру — один из наиболее реальных способов борьбы за вывод экономики из кризиса. Свою позицию мы неоднократно излагали, продолжаем на ней настаивать, но в данном случае я могу выступать только в качестве эксперта или руководителя компании, который обращается в соответствующие органы власти с предложениями.

BG: Какие аргументы вы можете привести в пользу своих предложений?

В. Я.: Смотрите, что получается. Опубликованы официальные данные по падению ВВП — 9,5%. Это означает, что перевозки продолжают падать и в грузовом, и в пассажирском сегменте. Противодействовать этому просто дополнительным сокращением расходов бессмысленно. Но если ОАО РЖД продолжит реализацию инвестпроектов, это приведет к росту ВВП. Это новые рабочие места и спрос на продукцию смежных отраслей. Мы посчитали на базе данных 2008 года, что инвестпрограмма ОАО РЖД обеспечивает 500 тыс. рабочих мест в других отраслях экономики. Каждый 1 млрд руб. вложений — это 1,3 тыс. рабочих мест. Мне кажется, что это достаточно доказательно.

BG: К кому вы обращались за поддержкой?

В. Я.: Могу назвать, но это совершенно очевидно. Я обращался в Минэкономразвития. Могу сказать, что министр Эльвира Набиуллина нашу позицию разделяет. Я обращался в Минфин. Там мои доводы разбиваются о про-



стой барьер: «денег нет». Председатель правительства неоднократно повторял тезис о необходимости поддержки инвестпрограммы ОАО РЖД. Поэтому все институты власти, которые принимают решения, вопросами развития инфраструктурных проектов занимаются. Другое дело, что по факту более значительные суммы выделяются, например, на развитие автодорог. Я сам вожу машину и могу только поддержать это. Но отсутствие средств на железные дороги заставляет меня задуматься — в чем логика?

ВГ: Разве ответ Минфина «денег нет» не кажется вам адекватным текущей экономической ситуации?

В. Я.: Я рискую показаться абсолютно необразованным экономически человеком, но считаю, что это ответ неправильный. Государство, которое говорит, что у него нет денег, лукавит. Приведу пример. Когда мы подписывали соглашение с Alstom (планирует купить 25% акций «Трансмашхолдинга», совладельцем которого является ОАО РЖД — **ВГ**), нас пригласил премьер Франции Франсуа Фийон. Он рассказал, что для преодоления кризиса переносит вложения в четыре высокоскоростные железнодорожные линии с 2013 года на 2009–2011 годы. Я уточнил: лишних денег ведь нет, то есть вы раздвываете дефицит бюджета? А он ответил: нас сейчас дефицит бюджета не интересует. Так что вопрос о том, что денег нет, наверное, ставить нужно иначе. Например: каков предельно допустимый уровень дефицита бюджета для того, чтобы не обрушить экономику и вместо создания предпосылок для ее развития не привести ее к коллапсу. Кроме того, чтобы выполнить все социальные обязательства, нам представляется абсолютно адекватным принять меры для того, чтобы через инвестиции в развитие экономики создать источники дальнейшей финансовой поддержки этих социальных обязательств.

ВГ: Тем не менее, несмотря на падение перевозок и резкое сокращение инвестпрограммы, ОАО РЖД пока не проводит массовые увольнения...

В. Я.: Сами работники компании поставили перед правлением вопрос о том, чтобы мы не увольняли людей, а приняли формулу перевода на неполный рабочий день и неполную рабочую неделю. Но это означает, что реальная заработная плата железнодорожников снизилась существенно. На сегодняшний день у нас на неполном рабочем дне и неполной рабочей неделе 450 тыс. человек — половина персонала.

ВГ: Может быть, лучше повысить производительность труда, сохранив меньшее число работников со стабильным и устраивающим их доходом, нежели больше людей с материальными проблемами из-за сокращения зарплаты?

В. Я.: Я согласен, что это абсолютно обоснованный подход. Но считаю, что позволить его себе может компания, в которой работает, скажем, 1 тыс. человек. А если в ней работает 1 млн человек, возникают совершенно другие обстоятельства. Сокращения в ОАО РЖД, которые бы соответствовали падению уровня погрузки, стали бы социальной проблемой для всего общества.

ВГ: Сколько на самом деле нужно сократить?

В. Я.: 183 тыс. из 993 тыс. человек, теоретически.

ВГ: Не больше?

В. Я.: Сейчас пока нет.

ВГ: А до кризиса штат ОАО РЖД был избыточен?

В. Я.: Для того чтобы оценить избыточность штата, надо брать что-то за основу — обычно это производительность труда. За пять лет существования ОАО РЖД производительность труда в компании выросла на 48%. Другое дело — если сравнивать, например, с железнодорожным

транспортом в США и Европе, то на некоторых производственных участках мы отстаем по производительности труда в два с половиной, а то и в пять раз. Но за счет чего это достигается? Высокая механизация, качество материалов, развитость социальной сферы. У меня же, например, есть регионы, в которых молодые специалисты являются одновременно молодыми мамами, и они пойти на работу не могут, потому что детишек некуда девать. И нам приходится держать садики. Затраты компании в 2008 году на эту сферу — 4 млрд руб.

ВГ: Кризис отразился на социальных программах ОАО РЖД?

В. Я.: Мы пересмотрели некоторые позиции нашего коллективного договора — например, в части, касающейся премирования. С таким же подходом подошли к мотивации высшего должностного состава.

ВГ: С каким именно подходом?

В. Я.: Ну, например, прекращено обычное премирование центрального аппарата и руководящего состава. Проводим работу по отпускам без содержания и другим финансовым мерам — экономия составила свыше 500 млн руб. за первый квартал. Сейчас с профсоюзами ведем переговоры относительно дополнительных изменений в коллективном договоре, чтобы снизить социальные выплаты и социальные нагрузки. Пока все, что обещали, выполняем. Так, у нас сегодня по социальному пакету бесплатной медицинской помощи обеспечивается работник, члены его семьи и престарелые родители. Мы считаем, что можем ввести частичную оплату — по 500 руб. в год на членов семьи и по 1 тыс. руб. на престарелых родителей. Это вполне разумные деньги, но они могут дать компании 10 млрд руб. экономии.

ВГ: Что еще сократите в социалке?

В. Я.: Все, что касается молодежной и детской программ, мы постарались сохранить. Зато сокращаемся в области фестивалей и спортивных соревнований. Это была достаточно обширная программа, теперь она сокращена на 40–60%. Ежегодный объем командировочных расходов по центральному аппарату у нас был около 100 млн руб., его сокращаем.

ВГ: Насколько удалось снизить цены у поставщиков?

В. Я.: Очень сложный вопрос. Со многими договорились. Есть реальные сокращения в стоимости металла, в топливе. Но вот что меня поражает, например: выросла стоимость материалов верхнего строения пути. И, конечно, условно говоря, нас здорово подвело Минэкономразвития. Они когда опубликовали данные о росте индекса цен в промышленности — на 15%, это сразу возбудило публику. А бюджет ОАО РЖД утверждался исходя из инфляции в 9,5%. Думаете, кто-то вышел ко мне с предложением скорректировать бюджет в сторону увеличения? Нет.

ВГ: То же самое происходило с бюджетом ОАО РЖД каждый год...

В. Я.: Но сейчас это просто драматическое изменение.

ВГ: То есть существенно сэкономить на поставщиках не удастся?

В. Я.: Мы ставили перед собой задачу сокращения до 30% затрат, но реально оно с учетом инфляции на уровне 18–22%.

ВГ: Государство много говорило о необходимости поддержки железнодорожного машиностроения, в том числе путем фактического принуждения ОАО РЖД закупать подвижной состав. Это происходит?

В. Я.: Нет, меня не заставляют покупать вагоны. У нас в бюджете, по-моему, 600 вагонов всего значится, и то экспериментальных. Вагоны покупают наши дочерние предприятия, но и их никто не вынуждает покупать, потому что все знают наши бюджеты. Мы прозрачная компания.

ВГ: Разговоры о поддержке вагоностроителей через вложение в капиталы «Первой грузовой компании» или ОАО РЖД прекратились?

В. Я.: Прекратились.

ВГ: Вы сами увеличивать закупки не будете?

В. Я.: Нет.

ВГ: Какую цену вагона вы сейчас считаете адекватной?

В. Я.: Мне говорили, что трехлетний вагон, который стоит в резерве, сегодня можно приобрести за \$20 тыс. Примерно с этой стоимости и начинался взлет цен на вагоны. Я помню, как полувагон стоил \$18 тыс. Потом, когда цены стали расти, как протуберанцы над кратером вулкана, это приобрело совершенно нелепый характер. Просто «надули баллон». Сколько сегодня должен стоить вагон, я ответить не могу, потому что это находится в компетенции нашей ценовой комиссии. Но точно не \$120 тыс., как в прошлом году. Как минимум вдвое дешевле.

ВГ: Для заводов «Трансмашхолдинга», где ОАО РЖД является акционером, вы подняли или опустили цены?

В. Я.: Точно так же опускали. Это был тяжелый переговорный процесс. Но мы входим в состав совета директоров «Трансмашхолдинга», и все его цены, вся экономика для ОАО РЖД открыта, поэтому мы совершенно объективно оценивали то, что можно сделать. Снижение есть, и сокращение программы по приобретению подвижного состава тоже есть.

ВГ: На сколько?

В. Я.: Очень серьезно. По вагонам — на 40%, по локомотивам — наверное, на 20%.

ВГ: Alstom, который планирует купить долю в «Трансмашхолдинге», рассчитывает в первую очередь на заказы ОАО РЖД. Французского партнера сокращение инвестпрограммы не пугает?

В. Я.: А у них не лучше ситуация. В этом отношении мы — как весь мир. Но у Alstom годовая программа выпуска локомотивов составляет всего 200 штук. Если добавить их китайское СП — еще 200. А у нас программа закупки по стратегии развития — 1 тыс. локомотивов в год!

ВГ: Но сейчас эта программа не актуальна.

В. Я.: Да. Но они правильно считают, что думать нужно и о том, что будет после кризиса.

ВГ: Насколько вы, со своей стороны, готовы идти навстречу своим клиентам-грузоотправителям, которые тоже пострадали от кризиса?

В. Я.: Мы серьезно пересмотрели свои взаимоотношения с грузоотправителями. Надежным компаниям разрешили грузить в долг, раньше этого никогда не было. Мы сократили срок подачи заявки на погрузку, что позволяет им более оперативно работать. Рассматриваем все запросы, связанные с конструктивными предложениями по пересмотру тарифной политики.

Вот, например, есть одно обращение от химической компании. Речь идет о производстве аммиачной селитры, и там есть перспектива кратного увеличения производства и перевозки. На этом основании производитель обращается с предложением о сокращении тарифа. Мы будем выходить в ФСТ с предложением поддержать эту инициативу.

ВГ: Кто именно обратился из химиков?

В. Я.: А вот этого я не скажу.

ВГ: Но крупный, действующий?

В. Я.: Конечно. Не какой-нибудь посредник, производитель реальный. Видно, контракт неплохой заключили и хотя бы экономику поправить. Мы на этом (на объемах перевозки) дополнительных денег получим 200 млн руб. Совсем неплохо. И вообще говорят, кризис — очень серьезный побудительный мотив для того, чтобы от слов об ориентации на клиента перейти к реальным действиям. И я это наблюдаю и в пассажирских, и в грузовых перевозках.

ВГ: Но в результате растет дебиторская задолженность ОАО РЖД?

В. Я.: Не могу сказать, что существенно. По грузовым перевозкам она у нас около 2 млрд руб. В начале месяца она несколько выше, но не намного. Это процесс периодичный, по концу месяца компании гасят свой долг.

ВГ: Есть должники, за которыми в суд приходится идти?

В. Я.: Пока злостных должников, которые бы наращивали дебиторку без надежды ее вернуть, нет.

ВГ: Весной многие компании показали определенный рост загрузки — металлурги, например. Как вы считаете, это заканчивается кризис или происходит только локальное оживление рынка?

В. Я.: Я считаю, что пока нет признаков даже стабилизации, не говоря уже о выходе из пике.

ВГ: С начала года, ориентируясь в качестве базового на вариант падения перевозок на 19%, ОАО РЖД рассматривает и новый сценарий — падение на 27%. Какова вероятность того, что он в ближайшее время станет базовым?

В. Я.: Пока мы все-таки рассчитываем, что усилия правительства, направленные на поддержание и оживление экономики, позволят стабилизировать ситуацию. Пока вариант «минус 27%» мы не рассматриваем. Подчеркиваю слово «пока», потому что и по решению совета директоров, и по решению правительства мы ведем ежемесячный, а на самом деле ежедневный мониторинг ситуации. И видим, что в том состоянии, в котором мы сегодня находимся, если заморозить его, можно упасть на 25%. Но поскольку усилия предпринимаются, худо-бедно деньги через банковскую систему начинают поступать, снижение ставки рефинансирования все-таки объявлено, это должно привести к определенным положительным последствиям. Но если говорить откровенно, вариант «минус 19%» уже под напряжением. Удержимся ли мы в рамках такого падения, станет ясно по итогам второго квартала.

ВГ: Сейчас тренд в какую сторону?

В. Я.: Вниз.

Интервью взяла РЕНАТА ЯМБАЕВА

СОХРАНЯЯ ТРАДИЦИИ — ПРОДОЛЖАЕТ ДВИЖЕНИЕ



ОАО «Первая грузовая компания»

Тел. +7 (495) 663 01 01
www.pgkweb.ru

ДАЙТЕ ДВЕ

КРИЗИС ВНЕС В РЕФОРМУ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ НЕОЖИДАННЫЙ ПОВОРОТ. СТАТЬ СОВЛАДЕЛЬЦАМИ ВЫДЕЛЯЕМОЙ ИЗ ОАО РЖД «ВТОРОЙ ГРУЗОВОЙ КОМПАНИИ» (ВГК) ПРЕДЛОЖЕНО ЧАСТНЫМ ОПЕРАТОРАМ, У КОТОРЫХ ВОЗНИКЛИ ПРОБЛЕМЫ С ЛИЗИНГОВЫМИ ПЛАТЕЖАМИ ЗА ВАГОНЫ. ДЛЯ ОАО РЖД ЭТО ШАНС ОМОЛОДИТЬ ПАРК И УВЕЛИЧИТЬ ДОЛЮ НА РЫНКЕ. НО ЧАСТНИКИ ПОКА В ОСНОВНОМ ПРЕДПОЧИТАЮТ ПРЕОДОЛЕВАТЬ КРИЗИС СВОИМИ СИЛАМИ.

АЛЕКСЕЙ ЕКИМОВСКИЙ

КУРС НА РАЗДВОЕНИЕ Реформа железнодорожного транспорта в России — процесс творческий и не быстрый. Вот уже девять лет на каждом ее этапе (а сейчас идет уже третий) чиновники и железнодорожники горячо спорят о деталях проводимых преобразований, и до каждого очередного правительственного решения всегда сохраняется интрига: что же все-таки произойдет. Так и сейчас — процесс окончательного выделения вагонного парка из состава «хозяйствующего субъекта» ОАО «Российские железные дороги» (РЖД), изобилует тайнами кулуарных дискуссий и запутанными формулировками публичных пресс-релизов, в результате которых рождаются новые и подчас неожиданные идеи.

Согласно «Целевой модели рынка железнодорожных транспортных услуг на третьем этапе реформирования», принятой 16 мая 2007 года, в период до 2010 года в России должно быть создано две грузовых компании, которые в виде дочерних обществ ОАО РЖД будут оперировать всем бывшим некогда государственным парком подвижного состава. Это должно ознаменовать окончание формирования конкурентного рынка операторов подвижного состава, исчезновение из лексикона железнодорожников понятия «инвентарный парк» и привести к фактическому дерегулированию тарифов за пользование вагонами.

Первоначально руководство ОАО РЖД планировало создать только одну «Грузовую компанию», которой и передать весь имеющийся инвентарный парк. Президент монополии Владимир Якунин говорил, что железнодорожники были готовы ее создать в 2006 году, но чиновники отложили этот вопрос на целый год. В качестве одного из аргументов, чтобы не дробить вагонный парк, руководство ОАО РЖД приводило необходимость финансирования инвестпрограммы монополии и подсчитывал, что от продажи неконтрольного пакета акций столь крупного предприятия можно было бы выручить не менее 150 млрд руб. Очевидно, что это было бы и куда проще сделать технологически, поскольку не пришлось бы создавать новую систему управления вагонами параллельно с существующей в ОАО РЖД.

Но министр транспорта Игорь Левитин считал, что выведение всего вагонного парка ОАО РЖД в единую компанию с последующей продажей ее акций создает повышенный риск снижения государственного контроля над одним из основных активов железнодорожной отрасли, а единственный публичный перевозчик полностью останется без вагонов.

Решение поделить вагоны поровну между двумя компаниями было принято в качестве компромисса. Монополия согласилась на раздел парка, но добила от Минтранса признания того факта, что до 2010 года вопрос о появлении в России других грузовых перевозчиков, кроме ОАО РЖД, решить невозможно. Путь к созданию «Первой грузовой компании» (ПГК) был открыт, но чиновники оговорились, что решение о выделении «Второй грузовой компании» (ВГК) будет принято на основании анализа работы

ОАО РЖД СОГЛАСИЛОСЬ НА РАЗДЕЛ ПАРКА, НО ДОБИЛОСЬ ОТ МИНТРАНСА ПРИЗНАНИЯ ТОГО, ЧТО ДО 2010 ГОДА ВОПРОС О ПОЯВЛЕНИИ В РОССИИ ДРУГИХ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ РЕШИТЬ НЕВОЗМОЖНО



ПАРК ОАО РЖД ВЫВОДИТСЯ В НЕРЕГУЛИРУЕМЫЙ СЕКТОР В ДВА ПРИЕМА

ПГК. Игорь Левитин добавлял, что «порядок ее вывода или продажи будет определяться по итогам продажи компании "Трансконтейнер" после формирования пакета акций ПГК».

Следует отметить, что предыдущий опыт создания дочерних операторов ОАО РЖД шел по пути выделения в отдельные компании специализированного парка, как наиболее востребованного на рынке и высокодоходного, а следовательно и более привлекательного для частных инвестиций. Монополия испробовала множество схем выделения вагонов, каждая из которых имела свои достоинства и недостатки.

Нельзя, например, считать вполне удачным опыт создания ОАО «Рефсервис», которому была передана львиная доля изотермического подвижного состава. Из убытков компания вышла только через два года после своего созда-

ния в 2007 году, но и сейчас ее будущее туманно из-за проблем с обновлением дорогостоящего подвижного состава.

У ОАО «Трансконтейнер», который получил в собственность весь парк контейнеров, фитинговых платформ и 45 терминальных контейнерных площадок, финансовые дела на растущем по 30% в год объеме контейнерных перевозок пошли куда лучше, но рынок получил локального монополиста, к которому до сих пор много претензий от участников рынка и Федеральной антимонопольной службы (ФАС).

Формальным индикатором для сравнения этих двух экспериментов можно считать то, что через полтора года после создания «Трансконтейнера» 15,05% его акций удалось продать институциональным инвесторам за 7,8 млрд руб., а аукцион по продаже блока пакета «Рефсервиса» не состоялся.

Оценив этот опыт как оправдавший ожидания, и согласившись на дробление оставшегося парка между двумя «дочками», ОАО РЖД решило передать в ПГК весь специализированный подвижной состав (цистерны, зерновозы, цементовозы, минераловозы, дозаторы и так далее) и 56 тыс. полувагонов и 8 тыс. универсальных платформ. В целом компания получила 200 тыс. вагонов. Еще 390 тыс. универсальных вагонов и платформ остались в ОАО «РЖД». Будущий глава ПГК Салман Бабаев, работавший тогда вице-президентом ОАО РЖД, пояснял, что выведение на рынок универсального подвижного состава целесообразно, когда в руках у частных операторов будет не менее 70% парка полувагонов. «Когда у ОАО РЖД будет только 30% работающих в стране полувагонов, на рынке

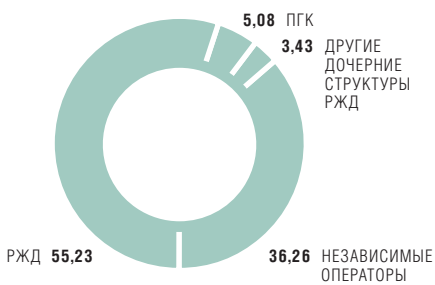
может появиться конкуренция», — считал он. Таким образом, будущая «универсальная» специализация ВГК была предопределена еще в 2007 году.

МЕЖДУ ПЕРВОЙ И ВТОРОЙ Трудно судить сказать, можно ли уже сейчас оценивать результаты работы ПГК, если с момента ее выхода на рынок формально прошел всего год. Нужно учитывать, что реальная передача полагающегося компании парка завершилась только к концу прошлого года. Зато уже очевидно, что появление ПГК серьезно изменило конфигурацию рынка и его конъюнктуру. Опасения участников перевозочного процесса и, прежде всего, вполне сформировавшихся операторов подвижного состава, заключались в том, что выход на рынок такого крупного игрока существенно ослабит их позиции. По мнению операторов, у ПГК будут возможности демпинговать и пользоваться преференциями со стороны материнской компании — владельца инфраструктуры.

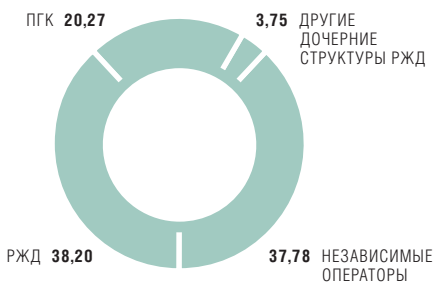
Однако тарифная политика ПГК в момент выхода на рынок оказалась нетривиальной: цену за пользование своими вагонами компания повысила на 40% в сравнении с тарифами за перевозку в инвентарном парке. Обескураженные операторы, державшие свои тарифы всего на 10–15% выше государственных, оказались в буквальном смысле «между двух огней», пытаясь сориентироваться в новой рыночной конъюнктуре. В результате частники «подтянули» свои цены к верхней границе этого диапазона, не желая упускать дополнительную прибыль. В результате этого процесса на рынке появилось два вида подвижного состава — «дорогой» у операторов, и «дешевый» у ОАО РЖД (после кризиса ситуация кардинально поменялась — см. стр. XX). При этом, «дешевых» вагонов, которые по закону монополия обязана предоставлять грузоотправителям на основании публичного договора, стало не хватать.

ОАО РЖД, желая, с одной стороны, поддержать бизнес своей дочерней компании, а с другой — действительно не имея достаточного количества вагонов, начало отказывать грузоотправителям и экспедиторам в согласовании заявок, ориентируя их обращаться за вагонами к операторам, в частности, к ПГК. Федеральная антимонопольная служба (ФАС) регулярно выступала с мнением, что закон о публичности договора перевозки обязывает ОАО РЖД обеспечить оказание услуги любому обратившемуся лицу предоставить вагон. Поскольку ПГК входит в одну группу лиц с перевозчиком, монополия должна привлекать ее вагоны и перевозить грузы по установленным государством тарифам для инвентарного парка, считают в ФАС.

Ситуация обострялась и публичными скандалами. Так, например, летом 2008 года сложилась критическая ситуация с вывозом угля из Кузбасса, когда на шахтах скопилось более 18 млн. тонн сырья из-за нехватки вагонов. Примерно в тот же период, необычайно богатый урожай зерна привел к дефициту зерновозов. Центр фирменного транспортного обслуживания (ЦФТО) монополии самосто-



СТРУКТУРА РОССИЙСКОГО ВАГОННОГО ПАРКА НА 1 АПРЕЛЯ 2008 ГОДА (%) ИСТОЧНИК: ОАО РЖД



СТРУКТУРА РОССИЙСКОГО ВАГОННОГО ПАРКА НА 1 АПРЕЛЯ 2009 ГОДА (%) ИСТОЧНИК: ОАО РЖД



ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА

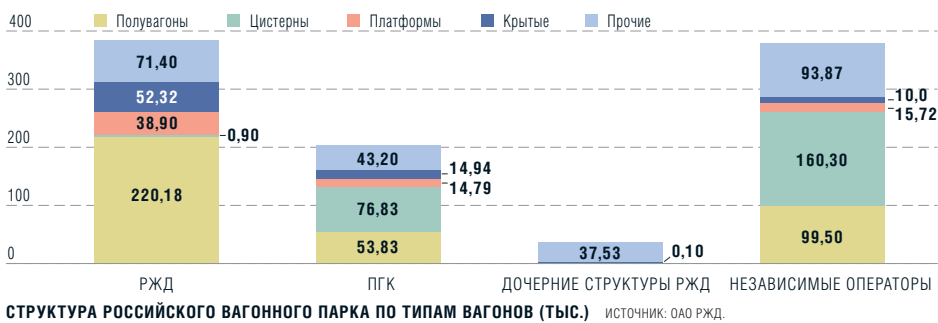
ятельно исправлял в заявках грузоотправителей принадлежность подвижного состава с инвентарного на собственный, что автоматически вынуждало их искать вагоны на рынке. ОАО РЖД ссылаясь на то, что отвлекла свой парк зерновозов на выполнение северного завоза и других важных государственных дел, а грузоладельцы просто пытаются сэкономить на подвижном составе.

Пришедший осенью кризис снял остроту проблемы: дефицит вагонов внезапно исчез, сменившись огромным избытком. Падение перевозок стало главной головной болью не только ОАО РЖД но и всех участников рынка. И только у ПГК дела пошли в гору: во время обвала в декабре и январе глава ПГК Салман Бабаев говорил о стабильных объемах перевозок компании, а показатели апреля демонстрируют даже 4,5%-ный рост к результатам марта. Учитывая среднерыночное падение перевозок более чем на 27%, критиковать результаты сделанных реформаторами шагов в 2007 году, наверное, не вполне уместно. Да и за получившийся дисбаланс в ценах на вагоны инвентарного и приватного парка Минтранс мог винить только сам себя, ведь при создании одной грузовой компании такая ситуация была бы просто невозможной.

НАЗАД В МОНОПОЛИЮ Все это дало возможность руководителям ОАО РЖД положительно оценить опыт работы ПГК и форсировать начало дискуссии с чиновниками о создании ВГК — первый вариант концепции был готов уже в январе. Но на первом же совещании в Минтрансе в феврале предложенный ОАО РЖД проект концепции был признан «слишком сырым» и отправлен на доработку. Чиновники, а с ними и участники рынка, нашлись в представленных документах для себя много нового. Главной новостью стало то, что к формированию уставного капитала ВГК монополия решила привлечь частных операторов рынка и широкий круг собственников вагонов. Им было предложено внести свои вагоны по рыночной стоимости в счет оплаты доли акций в ВГК.

Из-за резкого снижения погрузки частные операторы фиксируют значительное снижение дохода с каждого вагона, большая часть которых простаивает и приносит убытки. В то же время, в 2008 году цены на подвижной состав были очень высокими, поэтому сейчас у операторов не хватает выручки для обслуживания вагонов, взятых в финансовый лизинг. В результате кроме самих операторов подвижного состава, к формированию вагонного парка ВГК планируется привлечь лизинговые компании и банки, которые сейчас испытывают трудности с получением платежей от частных или вовсе получили назад свои вагоны.

Рекламируя свой проект потенциальным совладельцам ВГК, в ОАО РЖД напоминают, что частный парк значительно моложе инвентарного, остаточный срок службы — больше, а значит и доля в капитале за каждый внесенный частный вагон будет выше, чем за вагон РЖД. По одной из предварительных оценок, рыночная стоимость вагона частного оператора может соответствовать 2-2,5 вагонам ОАО РЖД. Начальник департамента корпоративного строительства и реформирования ОАО РЖД Валерий Веремеев говорит, что окончательный размер парка ВГК будет ясен только после инвентаризации имеющихся у монополии вагонов: часть из них будет сохранена «для хозяйственных нужд», вагоны с просроченным сроком службы и не подлежащие ремонту планируется списать. По предварительным расчетам, в уставный капитал ВГК планируется передать 217 тыс. вагонов ОАО РЖД, а с учетом привлечения вагонов частных собственников парк может вырасти до 260 тыс. вагонов. Это означает, что с рынка монополия намерена привлечь в ВГК не менее 43 тыс. вагонов и готова отдать на откуп частному бизнесу до 28-33% акций создаваемой компании. Это соотношение будет уточняться в зависимости от того, сколько вагонов операторы решат внести в ВГК и какой будет их рыночная стои-



мость. Но в любом случае руководство ОАО РЖД уже не раз официально декларировало, что готово в перспективе отдать банкам и частным операторам контроль в ВГК.

ЧАСТНОЕ НЕДОВЕРИЕ Предложение частным компаниям снять с себя нелегкий труд по оперированию вагонами и передать их под управление ОАО РЖД впервые появилось еще до кризиса, однако, логика тогда была иная. В октябре монополия заявила, что частные операторы неэффективно управляют своим вагонным парком, что создает серьезные проблемы на станциях сети общего пользования. «Собственники не спешат задействовать свои резервы под низкодоходные перевозки — их вагоны простаивают в ожидании более выгодных грузов, что приводит к общим потерям погрузочных ресурсов на сети», — пояснял старший вице-президент ОАО РЖД Вадим Морозов.

Но как до кризиса, так и после, частные операторы отреагировали на предложение отдать свои вагоны главному конкуренту весьма осторожно. Вице-президент транспортной группы FESCO Алексей Гром сказал Business Guide, что не может сформировать свое отношение к предложению ОАО РЖД пока они не будут уточнены его условия. Технический директор «Дальневосточной транспортной группы» Ирина Чиганашкина полагает, что обменивать вагоны на акции ВГК захотят мелкие собственники, сдающие вагоны в аренду. В Globaltrans говорят, что проблем с лизинговыми платежами или загрузкой вагонов у компании нет. «У нас работает 100% парка, все свои обязательства мы четко выполняем», — отметили в пресс-службе Globaltrans. Но, например, гендиректор «Новотранса» Сергей Гришин сообщил, что его компании предложение ОАО РЖД интересно и она уже готовится к переговорам.

Переговоров с лизинговыми компаниями, по словам Валерия Веремеева, ОАО РЖД еще не ведет. «Сначала нужно дожидаться окончательного утверждения концепции создания ВГК, рассчитать параметры ее бизнеса, и уж только после этого выходить с конкретными предложениями», — поясняет он. Однако явного интереса у операторов не обнаруживается, а саму ситуацию на рынке вагонов лизингодатели не считают особенно критической. «По нашим данным, из около 400 тыс. вагонов, которыми распоряжаются частные операторы и собственники, только порядка 100 тыс. оказываются в зоне риска и могут поме-

нять арендатора», — отмечает замгендиректора «ВТБ-Лизинг» Анатолий Воронечкий. По его мнению, предложение ОАО РЖД войти своими вагонами в уставный капитал ВГК на озвученных условиях могут согласиться лишь те лизинговые компании, у которых собственное финансовое положение оказалось под угрозой.

В собственности «ВТБ-Лизинг» компании находится порядка 12 тыс. вагонов, больше половины из них — в управлении ОАО РЖД и в компании проблем с ними не ожидают. По словам господина Воронечкого, порядка 3 тыс. в лизинге «у крупнейших операторов с надежной финансовой позицией» и только 3 тыс. вагонов можно назвать «потенциально проблемными». Однако и их вносить в ВГК «ВТБ-Лизинг» не намерена, рассчитывая в ближайшем будущем увеличить свою долю на рынке лизинга подвижного состава. «Честно сказать, раньше мы плохо знали специфику этого бизнеса, через нас проходили лишь акты о переходе права собственности на вагоны, — признает господин Воронечкий. — Но в октябре мы создали специальное оперативное подразделение, специалисты которого не только мониторят текущую ситуацию на рынке, но и знают особенности эксплуатации вагона, могут оценить состояние тележки и так далее».

По словам топ-менеджера, «ВТБ-лизинг» не намерен уходить с рынка подвижного состава и даже наоборот, может вывести это направление в число приоритетных. «Я не исключаю, что уже в этом году мы будем покупать новые вагоны, поскольку конъюнктура на рынке грузовых перевозок рано или поздно изменится, и мы сможем получить хорошую прибыль, покупая вагоны на низком рынке», — полагает Анатолий Воронечкий.

Но спокойствие «ВТБ-Лизинга» объясняется тем, что компания не покупала вагоны в 2008 году, когда цена на них достигла максимума. «Летом прошлого года полувагон можно было купить в среднем по \$110 тыс., но я слышал, что сделки заключались и по \$160 тыс.», — рассказывает господин Воронечкий. По его подсчетам, купленные по таким ценам вагоны сейчас приносят собственникам серьезные убытки: лизинговые платежи по сегодняшним договорам не покрывают сумму процентов по кредиту на его приобретение и налога на имущество. Но все равно, по его мнению, лизинговые компании будут стараться максимально перетерпеть кризисный период в надежде на то, что рыночная стоимость вагона и лизинговые ставки вырастут после стабилизации на рынке грузоперевозок. Называть сегодняшнюю рыночную стоимость вагона господин Воронечкий не стал ввиду неопределенности рынка: по его словам, сейчас нет крупных сделок (от 1 тыс. вагонов), на которые можно было бы ориентироваться. Отраслевые эксперты и участники рынка отмечают, что цены на вагоны с прошлого года упали примерно в три раза, а вагоны на Украине можно купить и вовсе за \$30–35 тыс.

ЗАНИМАТЕЛЬНАЯ КОНКУРЕНЦИЯ Зачем привлекать в уставный капитал ВГК частных операторов не понимают и некоторые чиновники. Так, замглавы ФАС Анатолий Голомолзин заверил Business Guide, что будет выступать против этой схемы. «Вожделение частных операторов в уставный капитал ВГК приведет к тому, что

независимых участников рынка станет меньше, следовательно, конкурентное поле сократится, что противоречит логике развития рынка», — считает он. Действительно, новые предложения ОАО РЖД не очень стыкуются с предыдущими этапами структурной реформы: в последние годы государство стимулировало развитие рынка операторов и инвестиции частного бизнеса в подвижной состав, а теперь предлагает их со-инвестировать в госкомпанию. По данным участников рынка, за последние годы частники приобрели более 100 тыс. вагонов, истратив на это порядка \$14 млрд.

В ОАО РЖД не считают, что качество конкуренции на рынке обеспечивается количеством операторов. «Сегодня мы имеем примерно 2,2 тыс. различных собственников подвижного состава, но можно ли говорить о том, что мы добились эффективной конкуренции?» — недоумевает Валерий Веремеев. По его словам, на рынке должны существовать разные компании. Крупные компании могут работать в масштабе всей сети, обслуживать все станции и оказывать услугу перевозки любому клиенту, в том числе и мелким грузоотправителям, которым нужно отправить не целый состав, а всего один-два вагона. «В результате реформы ни в коем случае не должен пострадать сектор повагонных отправок, — считает господин Веремеев. — Если вдруг на каком-то этапе реформы на какой-нибудь дальней станции клиент не сможет отправить вагон, или цена на него будет заградительная, то это будет полное фиаско. При этом мелкие и средние операторы продолжают эффективно работать, специализируясь на маршрутах или отдельных грузах».

По расчетам ОАО РЖД и привлеченных консультантов, для того, чтобы охватить всю сеть и на каждой станции иметь возможность грузовой работы, оператор должен управлять парком не менее 120 тыс. вагонов. Однако, частные операторы с этим не согласны. «Наша компания уже давно и успешно занимается повагонными отправлениями практически по всей сети, исключая Сахалин и Калининградскую область», — говорит начальник отдела маркетинга «Трансгаранта» (входит в FESCO) Александр Метелкин. По его словам, на повагонных отправлениях в компании сейчас работает 1,7 тыс. вагонов и приносит стабильный доход.

Тем не менее, Валерий Веремеев уверен, что никаких угроз для конкуренции при создании двух равновеликих грузовых компаний нет. «ВГК будет конкурировать с ПГК в сегменте универсальных вагонов и повагонных отправок, в сегменте перевозок специализированным подвижным составом ПГК будет конкурировать с рынком операторских компаний, — говорит он. — И потом, никто не запрещает операторам консолидировать достаточное количество парка и создать третью грузовую компанию», — считает господин Веремеев.

В свою очередь, частные операторы сходятся во мнении, что с созданием ВГК конкурентное поле для них принципиально не поменяется: вместо прежнего монополизма ОАО РЖД будет квазимонополизм ее грузовых компаний, с которым операторы уже практически смирились. «ПГК и ВГК, скорее всего, договорятся между собой и поделят сферы влияния, а основным конкурентом для них будет как раз частный бизнес», — полагает представитель одного из крупных операторов, попросивший об анонимности. В связи с этим обстоятельством не исключено, что часть «средних» операторов посчитают для себя возможность переход в разряд мноритариев ВГК и ПГК привлекательной. По крайней мере, неопределенные ожидания по поводу продолжительности кризиса должны этому поспособствовать. А ОАО РЖД, скорее всего, будет торопиться. Ведь другого шанса получить в управление сравнительно новый парк в обмен на ценные бумаги своих дочерних обществ, а заодно и увеличить свою долю на рынке за счет поглощения частных операторов, возможно, уже не будет. ■

К СОЗДАНИЮ ВГК МОНОПОЛИЯ РЕШИЛА ПРИВЛЕЧЬ ЧАСТНЫХ ОПЕРАТОРОВ РЫНКА И ШИРОКИЙ КРУГ СОБСТВЕННИКОВ ВАГОНОВ. ИМ БЫЛО ПРЕДЛОЖЕНО ВНЕСТИ СВОИ ВАГОНЫ ПО РЫНОЧНОЙ СТОИМОСТИ В СЧЕТ ОПЛАТЫ ДОЛИ АКЦИЙ В ВГК



ПАДЕНИЕ С УСКОРЕНИЕМ

ЭКОНОМИЧЕСКИЙ КРИЗИС УДАРИЛ ПО ПАС-САЖИРСКИМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ПЕРЕВОЗКАМ НЕ СРАЗУ, НО БОЛЬНО. С КАЖДЫМ МЕСЯЦЕМ ТЕМПЫ ПАДЕНИЯ Пассажиropoтoкa Растут, что уже заставило ОАО РЖД ввести скидки на билеты в сезон летних отпусков. Зато кризис может ускорить процесс создания федеральной пассажирской компании, который давно завис в бесконечных согласо-ваниях.

АЛЕКСЕЙ ЕКИМОВСКИЙ

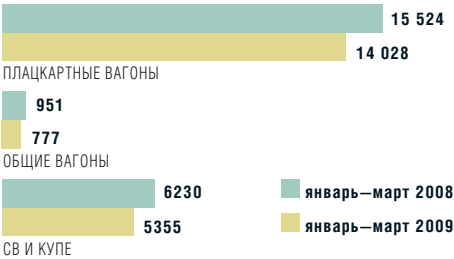
НЕ ПОЕХАЛИ Кризисное падение объемов перевозок пассажиров, которое произошло на всех видах транспорта, сначала не было особенно заметно на железной дороге. Но от месяца к месяцу ситуация ухудшалась: если в январе спад составил всего 4,5%, что тогда не вызвало у руководства ОАО РЖД серьезных опасений, то в феврале снижение объемов перевозок уже достигло 10,9%, в марте — 13%, в апреле — 13,8%. В среднем за первые четыре месяца 2009 года ОАО РЖД перевезло на 10,2% пассажиров меньше, чем за аналогичный период 2008 года. Аналитики рынка считают, что снижение спроса на перемещение произошло не столько из-за отсутствия у людей денег на билет, сколько из-за ожиданий последствий кризиса: люди отказываются от второстепенных поездок, откладывают отпуск и путешествия, пытаются сэкономить на сбережениях.

Пассажирский комплекс железной дороги не знал таких темпов падения с середины 1990-х годов. Это заставило ОАО РЖД пойти на беспрецедентный шаг: впервые в своей истории компания ввела масштабные скидки на билеты на высокий летний сезон вместо традиционного повышения цен в период отпусков. Так, при заблаговременном планировании места и времени отъезда за 30–45 суток пассажиры могут сэкономить до 40% от стоимости билета. Кроме того, отменяется повышающий коэффициент на билеты во всех типах вагонов, приобретенные с 11 июня по 16 июля и с 16 июля по 31 августа (общее снижение цены составит 5–20%). На дополнительные поезда «с пониженным уровнем комфортности» с 1 июня по 30 сентября билеты будут продавать со скидкой в 20%, на проезд в вагонах без кондиционера — 15–18%.

По словам вице-президента ОАО РЖД Михаила Акулова, скидки уже дают положительные результаты. «Мы открыли продажи билетов со скидкой в середине апреля и по продажам отыграли у его первой половины уже почти 2%», — отмечает он, добавляя, что по продаже билетов со скидкой на ранние даты прирост составил 20% к уровню продаж 2008 года. По прогнозам ОАО РЖД, благодаря летним скидкам железная дорога привлечет 150 тыс. дополнительных пассажиров, что позволит удержать падение к прошлому году на 5%, а финансовый эффект от скидочной программы достигнет 3 млрд руб.

ЧЕМ ХУЖЕ, ТЕМ ЛУЧШЕ Но, вопреки ожиданиям, кризис и падение пассажиропотока не притормозило реформу пассажирского комплекса ОАО РЖД — наоборот, она может ускориться. Пассажирские перевозки были одним из главных препятствий на пути рыночных реформ в отрасли. На протяжении многих десятков лет государство использовало льготный, а то и вовсе бесплатный проезд на общественном транспорте в качестве инструмента своей социальной политики, что сделало пассажирские перевозки априори убыточными и непривлекательными в качестве самостоятельного бизнеса.

ОАО РЖД, по сути, получило пассажирский комплекс в виде особой социальной нагрузки, исчисляемой милли-



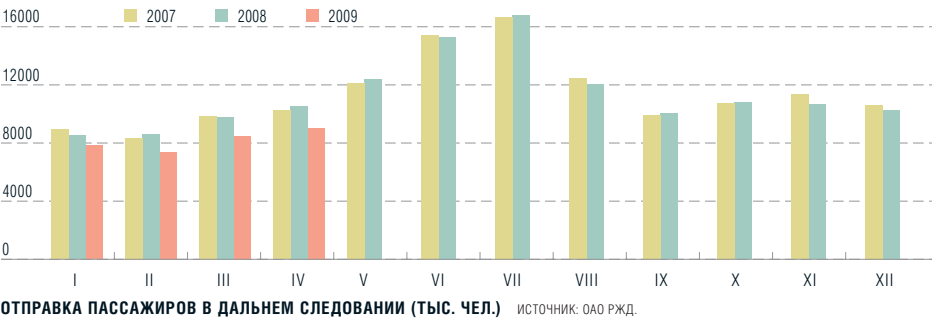
ИЗМЕНЕНИЕ СТРУКТУРЫ Пассажиropoтoкa в дальнем следовании (млн пасс. км) ИСТОЧНИК: РЖД.

ардами рублей, в то время как возмещение понесенных убытков монополия была обязана обеспечивать за счет прибыли от грузовой работы. Еще в 2001 году все заинтересованные стороны согласились, что рентабельного бизнеса при перекрестном субсидировании не построить. Поэтому создание Федеральной пассажирской компании (ФПК) планировалось завершить на втором этапе структурной реформы, то есть до 2005 года.

Но процесс шел чрезвычайно медленно. Позиция Минтранса и других профильных ведомств неоднократно менялась, в дискуссиях проходили годы. Обособить имущество пассажирского комплекса в виде филиала ОАО РЖД — Федеральной пассажирской дирекции удалось только 1 июля 2006 года. В 2007 году ОАО РЖД согласовало с правительством выделение еще одного филиала — Вокзальной дирекции, что автоматически решило вопрос о подведомственности главных вокзалов страны. К очередному рассмотрению правительством модели создания ФПК осенью 2008 года железнодорожники усиленно готовились, источники в руководстве ОАО РЖД до самого конца не были уверены в исходе рассмотрения концепции, ожидая «большого сражения с Минтрансом».

И тут кризис помог первый раз. Вряд ли это было частью плана ОАО РЖД, но 13 ноября 2008 года внимание чиновников во главе с премьером Владимиром Путиным было в первую очередь приковано к куда более важному вопросу — прогнозу падения доходов монополии и кор-рекции ее инвестпрограммы из-за кризиса. Концепция создания ФПК как 100-процентной дочерней структуры ОАО РЖД была одобрена почти без обсуждения.

ОТСТУПАТЬ НЕКУДА Согласно принятому документу, ФПК будет управлять всеми перевозками в дальнем следовании, осуществлять продажи билетов и питания в пути, оказывать багажные и почтовые услуги, производить ремонт подвижного состава для собственных нужд и сторонних организаций, предоставлять перевозочные услуги для иностранных компаний и развивать дополнительные виды сервиса. На баланс ФПК перейдут все пассажирские вагоны, депо, кассы и терминалы на вокзалах, а до 2015 года ей планируют передать и пассажирские локомотивы — около 2,5 тыс. электровозов и тепловозов. Именно ФПК должна стать вторым (наряду с ОАО РЖД) полноценным железнодорожным перевозчиком в стране.



ОТПРАВКА Пассажиropoтoкa в дальнем следовании (тыс. чел.) ИСТОЧНИК: ОАО РЖД.

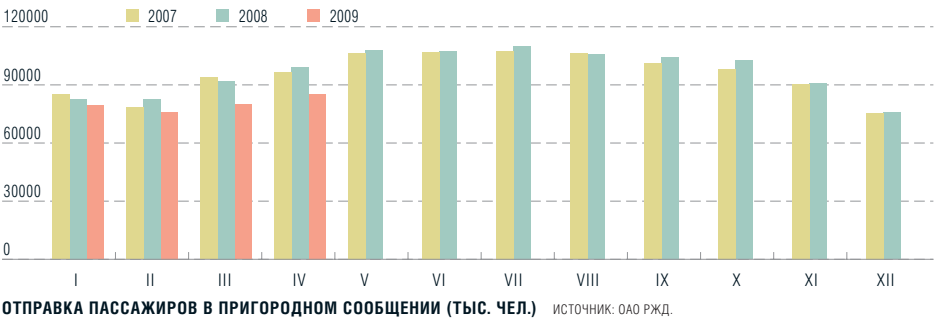
Весь этот амбициозный план решено осуществить в рекордные сроки: компания должна начать свою работу с 1 января 2010 года. К этому моменту созданный в ОАО РЖД управляющий комитет должен свести воедино результаты работы многочисленных рабочих групп, провести полную инвентаризацию передаваемого имущества и его рыночную оценку, уточнить еще массу деталей. Минтранс должен разработать и внести в Госдуму базовый для нового рынка пассажирских перевозок законопроект «Об основных принципах организации пассажирского железнодорожного сообщения в РФ», в котором будут определены общие правила оказания услуг пассажирскими перевозчиками.

Еще более кропотливая работа идет в Федеральной службе по тарифам — создание нового прейскуранта 10–02, введение которого в действие запланировано также на 1 января. В новой модели пассажирского тарифа будут выделены локомотивная, инфраструктурная, вокзальная и так называемая вагонная составляющие. Последняя, собственно, и будет оставаться в ФПК на обеспечение текущей деятельности. До момента передачи пассажирских локомотивов в собственность ФПК (до 2013 года компания будет их арендовать у ОАО РЖД), локомотивная составляющая будет отходить материнской компании, которая будет получать также и плату за пользование инфраструктурой. Вокзальная часть тарифа будет идти на обеспечение работы будущей вокзальной «дочки» ОАО РЖД. Само же введение в действие нового прейскуранта никак не должно отразиться на ценах на билеты: главное требование к новым правилам расчета пассажирского тарифа состоит в том, чтобы совокупные затраты пассажиров на проезд по новому прейскуранту в точности сошлись с фактическими расходами населения по старому тарифу в прошедшем году.

Теперь отступать ОАО РЖД и Минтрансу уже некуда, но у монополии есть и дополнительный, опять кризисный стимул. Она рассчитывает за счет ускоренного создания ФПК хотя бы на бумаге компенсировать часть убытков этого года, которые по последним прогнозам могут достигнуть почти 100 млрд руб. Переоценка имущества в ходе формирования ФПК должна принести ОАО РЖД около 16 млрд руб. дополнительного «бумажного» дохода.

ГДЕ ДЕНЬГИ Однако принципиальные финансовые вопросы работы самой ФПК до сих пор окончательно не решены. Это касается и компенсаций выпадающих доходов из-за регулирования тарифов со стороны государства, и инвестиций в инфраструктуру пассажирского комплекса. Убыточность пассажирских перевозок — одна из железнодорожных аксиом, которая будто бы не требует доказательств. Эксперты с этим не спорят, но порой сомневаются в объемах этих потерь, отмечая, что раздельный учет расходов по видам деятельности ОАО РЖД ведет непорочно по внутренним инструкциям. Аналогичные сомнения периодически возникали и у Минфина.

Но в монополии убеждены в объективности своих расчетов и давно добиваются законодательного закрепления механизма компенсаций. В 2007 году появилось постановление



ОТПРАВКА Пассажиropoтoкa в пригородном сообщении (тыс. чел.) ИСТОЧНИК: ОАО РЖД.

правительства, в котором был согласован график перехода на полную компенсацию убытков, возникающих от государственного регулирования тарифов: в 2007 году — на 40%, в 2008-м — на 60% и, наконец, в 2009 году государство пообещало на 100% компенсировать убытки ОАО РЖД от пассажирских перевозок в дальнем следовании. По словам Михаила Акулова, в этом году расчетная величина компенсаций из федерального бюджета должна составить около 32 млрд руб. В январе нынешнего года действие этого постановления правительства было продлено до 2011 года.

В то же время механизм предоставления компенсаций и их объем могут в дальнейшем претерпеть изменения. В ОАО РЖД говорят, что прорабатываются как минимум два варианта: либо каждый год в бюджет будут закладываться субсидии, покрывающие 100% убытков ФПК, либо будет разработана система государственного заказа на перевозки в дальнем следовании. Последний вариант рассматривается как конечная форма взаимодействия ФПК с государством, которая будет четко определена соответствующим коммерческим договором.

Логичнее всего, считает Михаил Акулов, чтобы договор заключал Минтранс, как федеральный орган исполнительной власти в сфере транспорта. Топ-менеджер добавляет, что компания уже имеет успешный опыт работы с структурами на контрактной основе: договоры на перевозку льготников по сниженным ценам подписаны с Минздравсоцразвития в дальнем следовании и с рядом региональных администраций в пригородном сообщении. Однако в Минтрансе категорически отказывались прокомментировать Business Guide и вопрос заключения договоров госзаказа, и в целом проект создания ФПК.

При этом субсидии из бюджета покроют лишь текущие расходы ФПК, не решив еще одной важной проблемы — привлечения инвестиций в обновление подвижного состава. В ОАО РЖД уточняют, что необходимый объем инвестиций в имущество пассажирского комплекса, включая вагоны и локомотивы, мощности депоовского ремонта, системы управления и связи, до 2015 года оценивается в 400 млрд руб.

В первую очередь на эти цели пойдет прибыль ФПК от оказания услуг по конкурентным тарифам, которые она сможет устанавливать сама. По мнению Михаила Акулова, значительные средства ФПК сможет выручить от дерегулирования тарифов на перевозку багажа. «Государство продолжает устанавливать нам тарифы на работу с багажом, но считает это коммерческим видом деятельности, который не подлежит компенсации из бюджета», — говорит Михаил Акулов, отмечая, что в 2009 году убытки по этому направлению работы составят 7 млрд руб. Кроме того, при передаче имущества пассажирского комплекса на баланс ФПК будет произведена переоценка его стоимости, и компания, по словам господина Акулова, «получит некоторую прибавку за счет амортизационных отчислений». Если, как планируют в монополии, ФПК станет рентабельной с момента создания, теоретически она сможет привлекать средства на рынке. Или же за развитие компании опять придется заплатить государству. ■

ДОЛГАЯ ДОРОГА

ИДЕЯ СОЗДАНИЯ БАЙКАЛО-АМУРСКОЙ МАГИСТРАЛИ (БАМ), ГЛАВНОЙ СОВЕТСКОЙ СТРОЙКИ 1970-Х, ПОЯВИЛАСЬ ЕЩЕ В XIX ВЕКЕ, ПЕРВЫЕ РАБОТЫ НАЧАЛИСЬ ДО РЕВОЛЮЦИИ, А ЗНАЧИТЕЛЬНАЯ ЧАСТЬ ПОСТРОЕНА В 1930-Е ГОДЫ, НО РАЗОБРАНА. ИСТОРИЯ БАМА ПОКАЗЫВАЕТ, ЧТО ЭКОНОМИКА В ПРОЕКТЕ ВСЕГДА БЫЛА ВТОРОСТЕПЕННА И МАГИСТРАЛЬ ПРИНОСИТ ОАО РЖД УБЫТКИ. НЕДАВНО ПОЯВИЛАСЬ НАДЕЖДА, ЧТО ЗАГРУЗКА МОЖЕТ ВЫРАСТИ ДО РЕНТАБЕЛЬНОЙ, НО КРИЗИС ЗАСТАВИЛ УСОМНИТЬСЯ В ЭТОМ.

ЕВДОКИЯ КАРПОВА, ПЕТР МИРОНЕНКО

ДУБЛЕР ТРАНССИБА Современный человек при упоминании Байкало-Амурской магистрали вспоминает только стройку века 1970–80-х годов. На самом деле название БАМ появилось за 40 лет до начала брежневской стройки, а впервые идея строительства железной дороги по маршруту нынешней возникла уже тогда, когда проектировали Транссибирскую магистраль, то есть в 1880-е годы. Уже тогда существовали проекты строительства ответвления Транссиба к северу от Байкала до Хабаровска. Но в тот момент правительство не заинтересовалось идеей, а вернулось к ней только в 1906–1907 годах — сразу после русско-японской войны, показавшей, что восточные границы империи не так надежны, как казалось.

Уже тогда местные предприниматели обосновывали необходимость строительства дороги перспективой освоения минеральных ресурсов к северу от Байкала. Но то, что проектно-изыскательские работы северного ответвления Транссиба начались именно в 1907 году, свидетельствует о тенденции, которая будет видна и в дальнейшем: государство готовилось к серьезным инвестициям в БАМ, только когда это касалось безопасности. Транссиб проходил слишком близко от границы, а для ведения боевых действий на востоке государству была необходима рокада — железная дорога, проходящая параллельно предполагаемой линии фронта возможной войны и дающая возможность подвозить и снабжать войска. Во все последующие годы всерьез возвращаться к строительству дороги государство будет только в моменты напряжения на восточных границах.

Первые изыскательские работы на будущем БАМе прекратились в 1914 году с началом Первой мировой войны, в которой Япония оказалась союзником России, а Китай самостоятельным игроком не был. Новая власть вернулась к строительству дороги только спустя почти 20 лет. Хотя в середине 1920-х годов планы строительства дороги к северу от Транссиба выдвигались, до начала 1930-х они оставались просто идеей. Толчком к началу процесса, скорее всего, стал конфликт на Китайско-Восточной железной дороге (КВЖД) — на проходившем по территории Китая участке Транссиба, который тогда был советско-китайским СП и по которому до революции шла основная часть движения от Восточной Сибири в сторону Дальнего Востока.

Летом 1929 года, в Китае после прихода к власти националистов китайские войска захватили КВЖД и удерживали ее полгода. Сама КВЖД к этому моменту уже не была единственным продолжением Транссиба до Тихого океана, но конфликт показал потенциальную опасность на советско-китайской границе, по которой проходила основная магистраль Транссиба. Уже в 1930 году Далькрайком ВКП(б) направил в ЦК и Совнарком предложения о строительстве второй транссибирской дороги. В этом документе впервые упоминается название «Байкало-Амурская магистраль». Начинать дорогу предлагалось от станции Уруша (примерно середина нынешнего БАМа в районе Сковородина), а конечным пунктом планировали сделать Комсомольск-на-Амуре, который тогда был селом Пермским.



НАЧИНАЛИ СТРОИТЬ БАМ ЗАКЛЮЧЕННЫЕ — ЗАКАНЧИВАЛИ КОМСОМОЛЬЦЫ

К 1932 году предложения Далькрайкома прошли все инстанции, и в апреле появилось первое постановление Совнаркома «О строительстве Байкало-Амурской магистрали», утвердившее план строительства БАМа и предложенный Далькрайкомом маршрут. Наркомату путей сообщения предписывалось обеспечить «немедленный приступ ко всем подготовительным работам по сооружению БАМа». Стройку, согласно постановлению, планировалось закончить в три года: сквозное движение по всей магистрали в режиме рабочей эксплуатации должно было быть открыто к концу 1935 года.

Но почти в самом начале строительства стало ясно, что его сроки, как и на многих других объектах сталинских пятилеток, слишком оптимистичны и вовремя закончить магистраль не удастся. Основная проблема была в отсутствии ра-

бочей силы: при официально установленном контингенте работающих на стройке в 25–26 тыс. человек к началу строительства в 1932 году удалось привлечь только 2,5 тыс. человек. Притом что первый руководитель строительства БАМа Сергей Мрачковский считал даже установленный контингент заниженным вдвое. Учитывая трудности с доставкой стройматериалов и оборудования, к концу 1932 года в проекте образовались, как тогда говорились, «огромные прорывы», финансирование строительства к четвертому кварталу было почти прекращено, и уже обсуждалось его свертывание.

СТАЛИНСКАЯ СТРОЙКА Решение было обычным для того времени: в октябре 1932 года, когда стало окончательно ясно, что план вербовки вольных рабочих выполнить не удастся, стройку передали из ведения наркомата по железным дорогам (НКПС) к ОГПУ, которое в этот момент в рекордные сроки завершало строительство Беломорско-Балтийского канала. Количество заключенных в лагерях ОГПУ

росло с каждым годом, строительство Беломорканала в 1933 году закончилось, так что проблема с рабочей силой на БАМе была решена: к 1934 году в структуре Байкало-Амурского лагеря (БАМЛАГ) было занято около четверти из более 500 тыс. заключенных, отбывавших сроки в лагерях ОГПУ. Самыми известными из заключенных БАМЛАГ а были философ Павел Флоренский и будущий маршал Константин Рокоссовский.

Вопрос о рабочей силе был снят, но первоначальные планы к 1934 году все равно пришлось менять: территория будущей трассы оказалась плохо изученной, и значительную часть рабочей силы до времени бросили на строительство вторых путей Транссиба. Работы по строительству новой магистрали пока что было решено проводить только на соединительном участке от станции БАМ на Транссибе (в районе Сковородина) до Тынды. Но и он был открыт с большим опозданием — только в октябре 1937 года. В этом же году, после начала полномасштабной японско-китайской войны на территории северного Китая, советское правительство приняло второе постановление о строительстве БАМа, утвердив современный маршрут прохождения магистрали от Тайшета через Усть-Кут, Нижнеангарск, Тынду, Ургал, Комсомольск-на-Амуре с выходом в порт Советская Гавань.

Общая длина трассы выросла с первоначально предлагавшихся 1,65–2 тыс. км до 4 тыс. км и более. Для проектирования БАМа, согласно этому постановлению, впервые был создан специальный проекторочный институт «БАМтранспроект» (с 1939 года переименован в «БАМпроект»). В 1937 году начались работы по строительству второй соединительной части с Транссибом — линии Известковая—Ургал. В 1938 году, после первого открытого конфликта Красной армии с японскими войсками на озере Хасан, последовало еще одно постановление Совнаркома, которое утвердило новый срок введения магистрали в эксплуатацию — 1945 год.

ПОМЕШАЛА ВОЙНА Разразившаяся в 1941 году Великая Отечественная война спутала все планы строительства магистрали. За два месяца до начала войны с Германией, в апреле СССР и Япония заключили пакт о ненападении. Японская военная промышленность стала готовиться к морской войне с США, и вероятность крупномасштабной войны на Дальнем Востоке, а с ней и стратегическая необходимость строительства БАМа, существенно снизилась. Напротив, в европейской части страны с началом войны с Германией положение ухудшалось с каждым днем, и в этих условиях НКПС воспользовался материалами БАМа в качестве резерва. Рельсы и железнодорожное оборудование использовались при восстановлении разрушенных участков железных дорог на южных участках фронта, например при строительстве рокадной дороги снабжения по западному берегу Волги у Сталинграда — Заволжской магистрали, при строительстве железнодорожных участков транспортного коридора для организации поставок союзников по ленд-лизу через Иран.

В результате почти все построенные линии БАМа фактически перестали существовать. В 1941 году была демон-

НАЗВАНИЕ БАМ ПОЯВИЛОСЬ ЗА 40 ЛЕТ ДО НАЧАЛА БРЕЖНЕВСКОЙ СТРОЙКИ, А ВПЕРВЫЕ ИДЕЯ СТРОИТЕЛЬСТВА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ ПО МАРШРУТУ НЫНЕШНЕЙ ВОЗНИКЛА ЕЩЕ КОГДА ПРОЕКТИРОВАЛИ ТРАНССИБ



В 1984 ГОДУ БЫЛО ОФИЦИАЛЬНО ОТКРЫТО СКВОЗНОЕ ДВИЖЕНИЕ ПОЕЗДОВ ПО БАМУ (ТОРЖЕСТВЕННЫЙ МИТИНГ В ТЫНДЕ)

тирована введенная еще в 1937-м линия БАМ—Тында, строительство участков Ургал—Комсомольск-на-Амуре, Тайшет—Падун и Комсомольск—Советская Гавань было законсервировано. Линия Известковая—Ургал была пред-варительно введена в эксплуатацию в 1942 году, но уже год спустя ее также разобрали. Железнодорожное сообще-ние на уже построенных участках общей длиной примерно в 400 км было прекращено.

Тем не менее даже во время войны БАМ оставался для советского руководства приоритетным проектом. Как толь-ко ситуация на фронте начала улучшаться, в 1943 году Го-сударственный комитет обороны СССР возобновил в уско-ренном режиме строительство линии Комсомольск—Со-ветская Гавань, на тот момент самой важной на случай вой-ны с Японией. При помощи американских поставок желез-нодорожного оборудования по ленд-лизу в июле 1945 го-да (за месяц до объявления СССР войны Японии) линия вступила в строй. Строительство продолжалось и сразу после войны. Возобновились работы на западном участке БА-Ма, в 1947 году была открыта линия Тайшет—Братск, а в 1951-м ее довели до станции Лена (город Усть-Кут), фак-тически сформировав нынешний западный участок трассы. Правда, полноценный ввод в эксплуатацию участка произо-шел только семь лет спустя — в 1958 году. Линии были необходимы для обеспечения работы крупных строек — Усть-Илимской ГЭС, Братского и Усть-Илимского ЛПК.

Но эти линии стали последними введенными до начала новой стройки брежневского периода. Реальной угрозы со-ветским границам на востоке больше не было: с приходом к власти в Китае коммунистов советско-китайские отноше-ния, казалось, навсегда стали исключительно дружескими, а Японии как военного субъекта в регионе после пораже-ния в войне больше не существовало. Кроме того, пришед-шее к власти новое руководство во главе с Никитой Хруще-вым предложило новые масштабные проекты в других ре-гионах, в частности освоение целины.

А с конца 1950-х годов к уже известным проблемам стро-ительства — трудностям в привлечении рабочей силы, веч-ной мерзлоте и сложному рельефу — добавилась еще од-на. В конце 1950-х на трассе БАМа была зафиксирована вы-сокая сейсмическая активность: в зоне магистрали прои-зошло сразу семь землетрясений силой от 7 до 10 баллов. В 1957 году на северных отрогах хребта Удокан произошло самое значительное на территории СССР с 1911 года Муй-ское землетрясение силой 10–11 баллов, вызвавшее об-разование системы трещин и разломов протяженностью около 300 км, сдвиг русел рек, обрушение горных склонов. В 1961 году Институт земной коры сибирского отделения АН СССР начал сейсмологические исследования по трассе БА-Ма, которые заняли несколько лет.

До конца 1960-х годов на БАМе продолжались только незначительные работы — были отсыпаны насыпи и рассе-чены скалы к западу от Комсомольска-на-Амуре. В тече-ние всех 1950–60-х годов построенный участок основной магистрали и соединительная линия Известковая—Ургал использовались как лесовозная дорога. Строительство на БАМе было почти полностью приостановлено до середины 1970-х годов.

ВТОРОЕ РОЖДЕНИЕ Вернуться к теме БАМа го-сударство решило только в 1960-е годы. Как и раньше, толч-ком к возобновлению инвестиций и началу новых проекти-ровочных работ стали геополитические соображения. С кон-ца 1950-х годов отношения между СССР и Китаем начали портиться, китайское руководство настаивало на пересмот-ре границы с Советским Союзом. Ко второй половине 1960-х стало понятно, что вооруженный конфликт на советско-ки-тайской границе вполне реален, причем он мог быть вполне масштабным: на 4 380 км советско-китайской границы размещались силы в 658 тыс. советских и 814 тыс. китай-ских солдат. В 1969 году эти предположения подтвердились

ГОСУДАРСТВО ГОТОВИЛОСЬ К СЕРЬЕЗНЫМ ИНВЕСТИЦИЯМ В БАМ, ТОЛЬКО КОГДА ВСТАВАЛ ВОПРОС БЕЗОПАСНОСТИ НА ВОСТОЧНЫХ ГРАНИЦАХ. ЭКОНОМИКА МАГИСТРАЛИ ДО СИХ ПОР ОСТАЕТСЯ СОМНИТЕЛЬНОЙ



ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА



ДО ВВЕДЕНИЯ СЕВЕРОМУЙСКОГО ТОННЕЛЯ ОДНОЙ ИЗ ГЛАВНЫХ ДОСТОПРИМЕЧАТЕЛЬНОСТЕЙ БАМА БЫЛ «ЧЕРТОВ МОСТ»

— между СССР и Китаем произошел первый открытый по-граничный конфликт на спорном острове Даманский, куда высадились 300 китайских солдат. К счастью, конфликт не перерос в полномасштабные военные действия, но стычки между советскими пограничниками и китайскими войсками продолжались и после этого.

Конечно, военно-стратегические соображения не были единственной причиной начала новых работ на БАМе. Со-ветские экономисты рассматривали строительство желез-ной дороги как основной элемент комплексного освоения производительных сил Иркутской области, Бурятии, Забай-калья, Якутии, Амурской области и Хабаровского края. Маршрут трассы прошел мимо крупнейших неразработан-ных месторождений, находившихся в этих регионах, в том числе медного Удоканского, крупнейших нефтегазоносных (Чаяндинское и Верхнечонское) и угольных (Нерюнгринское и Эльгинское) месторождений Якутии, полиметаллических (Чинейское) и урановых (Холодненское) месторождений Бу-рятии и Читинской области.

Экономисты обосновывали необходимость создания в зоне БАМа девяти территориально-производственных комп-лексов (ТПК). Кроме того, в 1970-е годы высокие цены на нефть стимулировали государственные инвестиции, и объе-мы перевозок по Транссибу значительно выросли, вызвав у руководства страны опасение, что пропускная способность

основной дороги в обозримом будущем окажется недоста-точной. В перспективе ставилась задача продолжить БАМ на север на Якутск, далее на Магадан, Чукотку и Камчатку.

В 1967 году вышло постановление ЦК КПСС и Совета министров СССР о возобновлении проектно-изыскатель-ских работ на БАМе, которые были поручены институтам «Мосгипротранс», «Ленгипротранс» и «Сибгипротранс». Проектировочные работы, по сути, пришлось проводить за-ново — как из-за уточнения по сравнению с 1930-ми года-ми природных условий на маршруте трассы (в том числе по-вышенной сейсмической опасности), так и из-за изменения технических условий эксплуатации трассы, на которой вме-сто ранее планируемой паровозной тяги теперь предпола-галось организовать движение на тепловозной и электри-ческой. К этому времени электрифицирован был только самый западный участок трассы Тайшет—Лена.

Первые работы на новой стройке начались еще до 1974 года, от которого принято отсчитывать историю современ-ного БАМа. Первое строительное подразделение магистра-ли, управление «БАМстройпуть» на станции Сковородино было создано в ноябре 1971 года, а сама стройка началась в 1972-м. В апреле были отсыпаны первые кубометры грун-та на участке БАМ—Тындинский, а в сентябре на нулевом километре линии было уложено первое звено.

В марте 1974 года на выступлении в Алма-Ате генераль-ный секретарь ЦК КПСС Леонид Брежнев впервые назвал БАМ «важнейшей стройкой девятой пятилетки». Спустя че-тыре месяца, 8 июля появилось постановление ЦК КПСС и Совета министров СССР № 561 «О строительстве Байка-

ло-Амурской железнодорожной магистрали», которое сей-час считается официальным началом стройки. Завершить строительство магистрали рассчитывали за десять лет. План предполагал строительство магистрали протяжен-ностью 3 145 км от Усть-Кута (станция Лена) до Комсомоль-ска-на-Амуре, прокладку второго пути длиной 680 км — на уже построенном участке Тайшет—Лена и однопутную 400-километровую железную дорогу БАМ—Тында—Бер-калит — в общей сложности 4 225 км путей.

В конце июля 1974 года «Правда» опубликовала на пер-вой полосе статью «От Байкала до Амурса», ею был дан старт для массовой агитационной кампании, продолжавшейся до конца строительства. Правда, о начальном этапе строитель-ства БАМа в 1930-е годы в многочисленных книгах, брошю-рах и газетных статьях, которые издавались многомилли-онными тиражами, писалось очень мало. К этому времени настоящую историю даже относительно успешных проек-тов, вроде Беломорканала, государство предпочитало не рассказывать. А про построенные и разобранные во время войны участки БАМа, например, в советском энциклопеди-ческом словаре 1980-х годов издания, не было вообще ни-чего — датой начала стройки назывался 1974 год, и лишь вскользь упоминалось о двух участках, построенных «в кон-це 1940-х — начале 1950-х годов».

Как и в 1930-е, в годы второго строительства БАМа перед государством встала задача обеспечить стройке рабочую си-лу, причем относительно дешевую. Задачу эту приходилось решать уже другими способами. Еще до июльского поста-новления ЦК, на XVII съезде ВЛКСМ в апреле БАМ был объявлен всесоюзной комсомольской стройкой. Прямо на съезде был сформирован первый комсомольский отряд, отправившийся на магистраль. К лету 1974 года на БАМе ра-ботало уже 2 тыс. комсомольцев. Доля прибывших на строй-ку «по общественному призыву» в первый год составляла 47,7% от общего числа занятых, а в отдельных подразделе-ниях — до 80%. Кроме добровольцев работали на стройке и выпускники вузов, приехавшие на БАМ по распределению.

Второй движущей силой стали железнодорожные вой-ска — те же комсомольцы, но попавшие на стройку уже не



ПОСЛЕДНЕЕ, ЗОЛОТОЕ ЗВЕНО БАМА БЫЛО УЛОЖЕНО НА СТАНЦИИ КУЗНГА В ЧИТИНСКОЙ ОБЛАСТИ

добровольно. Первые военные строительные подразделения прибыли на БАМ в августе 1974 года. Над строительством инфраструктуры БАМа взяли шефство республики СССР — станцию Ургал строила Украина, Муякан — Белоруссия, Уоян — Литва, Кичера — Эстония, Таюра — Армения, Улькан — Азербайджан, Солони — Таджикистан, Алонка — Молдавия, Тында строилась под шефством Москвы. Параллельно велось строительство и «на выходе» — в портах Ванино и Советская Гавань.

Комсомольцы и военные строили дорогу почти так же быстро, как заключенные. В 1979 году был завершен участок Комсомольск—Березовка, который замкнул восточное кольцо БАМа (Известковая—Ургал—Комсомольск—Волочаевка). К 1981 году, когда магистраль в системе МПС официально стала самостоятельной Байкало-Амурской железной дорогой с управлением в Тынде, эксплуатационная длина путей новой дороги составляла более 1,6 тыс. км. На западном участке в том же году была введена в эксплуатацию линия Лена—Нижнеангарск. В 1982 году на восточном участке БАМа было открыто рабочее движение поездов от Тынды до станции Верхнезейск, а в ноябре того же года сдан в постоянную эксплуатацию 300-километровый участок Ургал—Постышево.

Стыковка западного и восточного участков путей произошла в сентябре 1984 года, а 1 октября состоялась торжественная укладка «золотых» звеньев БАМа на станции Кузэнга в Читинской области. Еще пять лет продолжалась работа по достройке инфраструктуры БАМа и вспомогательных веток. В 1989 году был подписан акт о приемке магистральной, и на ней началось сквозное движение поездов. Но окончательные работы по строительству БАМа были завершены только через 14 лет, когда в 2003 году открылся пятый по размеру в мире 15-километровый Северомуйский тоннель, подготовительные работы по которому начались еще в 1976 году. До окончания строительства тоннеля поездам приходилось идти по 64-километровому обходу.

ЧТО ДАЛЬШЕ? Строительство магистрали обошлось Советскому Союзу в ценах 1991 года без учета упущенной выгоды в 17,7 млрд руб., это был крупнейший инфра-

руктурный проект в истории СССР. Военно-стратегическая задача дублирования Транссиба на большем расстоянии от границы была успешно решена, но экономической выгоды проект до сих пор так и не принес.

Уже в 1980-е годы советские экономисты указывали на то, что из девяти ТПК, которые должны были обеспечить загрузку БАМа, реализован только один — в Нерюнгринском угольном бассейне. С тех пор ситуация если и улучшилась, то не сильно. Большинство крупнейших месторождений, которые могли бы обеспечить БАМу дополнительную загрузку, до сих пор не разрабатываются.

По магистрали перевозится 8–10 млн тонн грузов в год, и при таких небольших объемах магистраль продолжает оставаться нерентабельной, принося ОАО «Российские железные дороги» несколько миллиардов рублей убытков в год. Пассажирские перевозки на БАМе еще менее интенсивны. Сегодня БАМ перевозит около 12 млн человек в год — немногим более 1% пассажирских перевозок по стране. Интенсивность движения пассажирских поездов по магистрали незначительна — одна-две пары поездов в сутки, как в дальнем, так и в пригородном сообщении на участке Комсомольск—Северобайкальский, и 9–16 пар на западном участке.

Надежда на то, что ситуация сдвинется с мертвой точки, появилась в последние несколько лет, когда активизировалась работа по освоению месторождений в зоне магистрали. В 2003 году холдинг «Базовый элемент» купил у группы «Евросиб» крупнейшее в России Чинейское месторождение ванадийсодержащих и медно-сульфидных руд с драгоценными металлами. В 2007 году был найден инвестор для освоения Эльгинского месторождения, лицензию на которое вместе с компанией «Якутуголь» купила металлургическая компания «Мечел». В 2008 году прошел конкурс по продаже лицензии на освоение Удокана, владельцем лицензии стал «Металлоинвест», который договорился разрабатывать его совместно с госкорпорацией «Ростехнологии». Группа Agicor начала разработку месторождений титаномагнетитовых руд Куранах и Большой Сейм.

Но самым значительным аргументом в пользу дальнейшего развития БАМа стало то, что рост объемов железнодо-

рожных перевозок в стране в 1998–2007 годах позволял предположить, что объем перевозок грузов по Транссибирской магистрали может достичь пределов ее пропускной способности и новые объемы перевозок будет брать на себя уже дублирующая трасса.

Учитывая эти факторы, в 2007 году ОАО РЖД разработало стратегическую программу развития БАМа до 2020 года. Программа, конечно, была рассчитана без учета будущего экономического кризиса. Было просчитано два варианта — пессимистичный, предполагающий рост объема перевозок грузов в порты Ванино и Советская Гавань (до 30 млн тонн в год), и оптимистичный — с расчетом на рост перевозок до 53 млн тонн в год. Грузопотоки в основном планировалось увеличить за счет новых разрабатываемых месторождений в зоне магистрали, но рассчитывали и на новые транзитные грузы.

Президент ОАО РЖД Владимир Якунин не раз говорил, что в идеале в долгосрочной перспективе грузовые перевозки в регионе должны уйти на БАМ, а Транссиб должен специализироваться на пассажирских и контейнерных перевозках. Программа также предусматривала усиленное развитие конечной точки БАМа — Ванино — Совгаваньского транспортного узла со строительством новых терминалов по перевалке угля (СУЭК и «Саха транспортная компания», принадлежащая «Мечелу»), лесных и металлоломных грузов (Evraz Group), глинозема, алюминия и лесных грузов («Базовый элемент») и руды (рудник «Покровский», принадлежащий Agicor). Предполагалось, что расти, хотя и не так быстро, будет и пассажирооборот — с нынешних 2,4 млрд пассажирокилометров до 2,8 млрд в 2020 году.

При первом варианте программы на развитие магистрали до 2020 года планировалось потратить 247,3 млрд руб., во втором — 317,2 млрд руб. в ценах 2006 года. За счет этих инвестиций (на первых этапах планировалось, что 70% вложений обеспечит ОАО РЖД, а остальные 30% — инвестфонд) предполагалось удлинить и построить дополнительные приемо-отправительные пути на станциях, восстановить разорванные в 1990-е годы, построить 1 313 км ветвей главных путей, модернизировать инфраструктуру магистрали.

В теоретическом долгосрочном плане программа, как и в 1970-е годы, предусматривает продолжение БАМа на север в сторону Магадана, Камчатки и Чукотки. Эти проекты зафиксированы и в стратегическом плане развития российских железных дорог до 2030 года. Строится железнодорожная линия Томмот—Якутск, которая свяжет БАМ с районами Якутии, ранее доступными только с помощью водного транспорта.

Но мировой экономический кризис поставил эти планы под вопрос. Падение перевозок с началом кризиса, по крайней мере в краткосрочной перспективе, сняло вопрос о перегрузке Транссиба. Почти все проекты по освоению зоны БАМа, как и большинство новых проектов в стране, оказались заморожены.

«Базэл» до сих пор разрабатывает ТЭО Чинейского месторождения, а с учетом долговых проблем компании реализация этого проекта, скорее всего, будет отложена на неопределенный срок. Ближе всего к реализации был Эльгинский проект, но и тут возникли проблемы: в апреле из-за долгов «Мечела» перед подрядчиками было остановлено строительство железнодорожной ветки к месторождению, необходимой для его ввода в строй. Подготовка к освоению Удокана тоже идет неспешно: «Металлоинвест», несмотря на требования Роснедр, до сих пор даже не оплатил выигранную прошлым летом лицензию.

Нефтегазовые месторождения региона тоже не стали источником грузов для БАМа: транспортировку нефти по железнодорожной части трубопровода Восточная Сибирь—Тихий океан (ОАО РЖД и Минтранс предлагали задействовать в этом проекте БАМ, министр Игорь Левитин рассчитывал, что это покроет хотя бы часть убытков от его содержания) было решено полностью осуществлять по Транссибу.

В институте «Гипротрансти», разрабатывавшем программу строительства БАМа, констатируют, что реализация проекта будет зависеть от того, как быстро закончится экономический спад и «как быстро сработают инвесторы». Впрочем, в долгосрочной перспективе перевозки по Транссибу все равно будут расти, а месторождения будут осваиваться, уверены в институте. Так что программа развития БАМа пока не пересматривается. ■

БАЙКАЛО-АМУРСКАЯ МАГИСТРАЛЬ



ТЕМАТИЧЕСКИЕ
СТРАНИЦЫ
ГАЗЕТЫ

Коммерсантъ



ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА
ПЕРЕДОВИКИ ПРОИЗВОДСТВА
СМЕЖНИКИ
ИНВЕТОРЫ
КОНКУРЕНТЫ
АДМИНИСТРАТИВНЫЙ РЕСУРС



BUSINESS
GUIDE