

транспорт

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.

грузоперевозки

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), избилует 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 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 остается без вагонов.

Решение поделить вагоны поровну между двумя компаниями было принято в качестве компромисса. Монополия согласилась на раздел парка, но добилась 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 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 инвесторов. Монополия испробовала множество схем выделения вагонов, каждая из которых имела свои достоинства и недостатки.

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

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 «Рефервиса» 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, пояснил, 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 определена 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 преимуществами 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», пытались сориентироваться в новой рыночной конъюнктуре. В результате частники «подтянули» свои цены к верхней границе этого диапазона, не желая упустить дополнительную прибыль. В результате этого процесса на рынке появились два вида подвижного состава — «дорогой» у операторов, и «дешевый» у ОАО РЖД. 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 отказываться грузоотправителям и экспедиторам в согласовании заявок, ориентируя их обращаться за вагонами к операторам, в частности, к ПГК. 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 обострилась 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 самостоятельно исправлял в заявках грузоотправителей принадлежность подвижного состава к инвентарному на собственный, что автоматически вынуждало их искать вагоны на рынке. ОАО РЖД ссылалась на то, что отплыла свой парк зерновозов на выполнение северного завоза и других важных государственных дел, а грузовладельцы просто пытаются скономить на подвижном составе.

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 частного 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



Парк ОАО РЖД выводится в нерегулируемый сектор в два приема

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, нашли 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.

Рекламируя свой проект потенциальным совладельцам ВГК, в ОАО РЖД напоминают, что частный парк значительно дороже 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 вагоном 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 планируются 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 стоимость. Но в любом случае руководство ОАО РЖД уже не раз официально декларировало, что готово в перспективе отдать банкам и частным операторам контроль в ВГК.

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 частного парка Минтранс мог винить только сам себя, ведь при создании одной грузовой компании такая ситуация была бы просто невозможной.

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», — пояснил 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 ска-

захотят мелкие собственники, сдающие вагоны в аренду. Но, например, гендиректор «Новотранса» Сергей Гришин сообщил, что его компания 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 дождаться 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 поменять арендатора», — отмечает замгендиректора «ВТБ-Лизинг» Анатолий Воронцов. 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.

Занимательная конкуренция

Зачем привлекать в уставный капитал ВГК частных операторов не понимают и некоторые чиновники. Так, замглавы ФАС Анатолий Голомолзин заверил «Ъ—Транспорт», что будет выступать против этой схемы. «Вхождение 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 соинвестировать в госкомпанию.

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 «Транстаранта» (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 считают 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 гордиться. 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.

Алексей Екимовский



Уважаемые работники железнодорожной отрасли! От всей души поздравляем вас с профессиональным праздником!

Протяженность нашей страны определила развитие железнодорожного транспорта. Сегодня стальные магистрали, как артерии, «питают» экономику, надежно связывают в единое пространство ближние и дальние регионы России, объединяют огромное пространство, сокращая расстояния. Дальневосточная железная дорога — это визитная карточка нашего края, залог нормальной жизнедеятельности предприятий Хабаровского края. Мы понимаем, насколько тяжел ваш труд; и машинистов, и работников вокзалов, депо, и путевых обходчиков, и многих-многих других железнодорожников, которые днем и ночью отвечают за жизнь пассажиров, за их комфорт и прибытие в пункт назначения точно по расписанию.

Уважаемые труженики и ветераны отрасли! В день вашего профессионального праздника примите добрые пожелания крепкого здоровья, счастья и семейного благополучия, хорошего настроения и слаженной безаварийной работы.

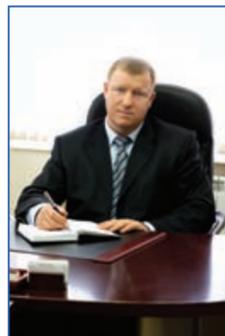
Желаем вам железной выдержки, крепкого здоровья, чистых путей и благодарности пассажиров!

ЗАО «Транстелеком-ДВ»

Справка: ЗАО «Транстелеком-ДВ» (ТТК-Дальний Восток) является региональным представителем ЗАО «Компания ТрансТелеКом» (торговая марка ТТК) на территории Дальневосточного федерального округа.

ТТК-Дальний Восток обеспечивает качественным и доступным сервисом хозяйствующие субъекты региона, начиная от предоставления доступа в сеть интернет для среднего и малого бизнеса и заканчивая построением комплексных мультирегиональных корпоративных сетей связи для органов власти и крупнейших корпораций региона. А с 2008 года еще и предоставляет доступ в сеть интернет для физических лиц — абонентов АТС ДВЖД по технологии ADSL.

Через сеть компании проходит значительный объем междугородных и международных телефонных звонков, интернет-трафика, на ее основе построены тысячи корпоративных сетей.



**Генеральный директор
ТТК-Дальний Восток
В.С. Рыбаков**

