

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

НА ЧЕМ ПРИМИРИЛИСЬ
МИНТРАНС И ОАО РЖД / 4
КАК УСТРОЕНЫ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ / 6
ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ПОДХОД
К ТРАНСПОРТУ / 7
ФИНИШ НА ДАЛЬНЕЙ ДИСТАНЦИИ / 8
КУДА ПОЙДУТ ЭЛЕКТРИЧКИ / 10
ГДЕ ПРЕДЕЛ СКОРОСТИ / 13

Среда, 26 мая 2010
Тематическое приложение
к газете «Коммерсантъ» №15

Коммерсантъ

BUSINESS GUIDE

РЖД Российские
железные дороги

1520
СТРАТЕГИЧЕСКОЕ
ПАРТНЕРСТВО

ПАРТНЕРЫ ВЫПУСКА

4601865 000295

10015



РЕНАТА ЯМБАЕВА,
РЕДАКТОР BUSINESS GUIDE
«ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ»

ПУТЬ НА «ПЕРВУЮ»

Мне каждый день приходится решать, насколько то или иное событие достойно внимания. Что «тянуть на первую», что — на открытие делового блока, что оставить «внутри», что запихнуть в «контекст». Честно говоря, аргументы далеко не всегда объективны. Поводом для движения новости «наверх» может стать то, что она эксклюзивна или просто забавна. Железные дороги — одна из моих любимых тем, а профильный автор „Ъ“ Алексей Екимовский, без ложной скромности,— один из лучших в отрасли. Но на первой полосе ее новости с начала года появлялись всего дважды. У заметок про авиакомпании шансов открыть газету на порядок больше, хотя они перевозят в 25 раз меньше пассажиров и в 1556 раз меньше грузов, чем железные дороги.

Отчасти загвоздка в том, что читатели „Ъ“ редко ездят в поездах и часто летают самолетами. Но отрасль еще и весьма закрыта. К ОАО РЖД у меня претензий почти нет — но и только. Из частных операторов лишь Globaltrans торгуется на бирже. Еще несколько иногда готовы разговаривать. Читателям не интересны события отрасли, игроки которой им неизвестны, а рынок формируется медленно и неохотно. Проблемы, встающие в ходе реформы, специфичны и для неподготовленного читателя просто скучны. В итоге наши подчас очень важные заметки закапываются внутри газеты и отдают учебником для студентов МИИТа.

Поэтому завершения или хотя бы серьезного продвижения реформы железных дорог журналисты ждут не меньше участников отрасли. Тогда в ней появятся крупные инвесторы, котировки акций, известные фигуры, понятные события и мы сможем хотя бы раз в месяц ставить новости железных дорог на первую полосу.

Тематическое приложение к газете «Коммерсантъ» (Business Guide-Железнодорожный транспорт)

Демьян Кудрявцев — генеральный редактор
Андрей Васильев — шеф-редактор
Анатолий Гусев — арт-директор
Энди Опп — директор фотослужбы
Екатерина Кузнецова — директор по рекламе.
Рекламная служба:
Тел. (499) 943-9108/10/12, (495) 101-2353
Алексей Харнас — руководитель службы «Издательский синдикат»
Рената Ямбаева — выпускающий редактор
Наталья Дашковская — редактор
Ольга Хвостунова — ответственный секретарь
Сергей Цомык — главный художник
Виктор Куликов — фоторедактор
Екатерина Бородулина — корректор
Адрес редакции: 125080, г. Москва, ул. Врубеля, д. 4.
Тел. (499) 943-9724/9774/9198

Учредитель: ЗАО «Коммерсантъ. Издательский дом».
Адрес: 127055, г. Москва, Тихвинский пер., д. 11, стр. 2.
Журнал зарегистрирован Федеральной службой по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор).
Свидетельство о регистрации СМИ — ПИ № ФС77-38790 от 29.01.2010

Типография: «Сканвеб Аб».
Адрес: Корьяланкату 27, Коувола, Финляндия
Тираж: 75000. Цена свободная
Рисунок на обложке: Эльвира Насибуллина

ГРУЗЫ ПОШЛИ В РОСТ

НАЧАЛО 2010 ГОДА ПОКАЗАЛО, ЧТО ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ ПРОДОЛЖАЮТ ВОССТАНАВЛИВАТЬ ОБЪЕМЫ ПЕРЕВОЗОК, ПОТЕРЯННЫЕ В КРИЗИСНОМ 2009 ГОДУ. ТЕНДЕНЦИЯ, НАМЕТИВШАЯСЯ ЕЩЕ ОСЕНЬЮ, СОХРАНЯЕТСЯ, ХОТЯ РАЗРЫВ С УРОВНЕМ ДОКРИЗИСНОГО 2008 ГОДА ВСЕ ЕЩЕ ВЕЛИК. БОЛЕЕ ТОГО, ОАО РЖД УЛУЧШАЕТ ПРОГНОЗЫ НА 2010 ГОД, РАССЧИТЫВАЯ НА ОБЩИЙ РОСТ УЖЕ НА УРОВНЕ 5%.

РЕНАТА ЯМБАЕВА, АЛЕКСЕЙ ЕКИМОВСКИЙ

ПРЕДНОВОГОДНЯЯ КОРРЕКЦИЯ Кризисный 2009 год российские железные дороги закончили чуть лучше, чем сами же прогнозировали в течение года. Общий объем перевозок снизился на 16,8%. Самым серьезным было падение по минерально-строительным грузам — 32,1%. Строительная отрасль сильно пострадала от кризиса и восстанавливается очень медленно.

Гораздо быстрее выправились металлурги, у которых мощности возвращались к полной загрузке уже летом. Однако перевозки черных металлов в целом по году все равно снизились существенно — почти на 20%. В то же время перевозки руды упали всего на 8,6%. Менее всего пострадали перевозки нефтяных грузов, где снижение составило только 2,7%. Нефтяники даже в кризис не столкнулись с падением спроса. Наоборот, конъюнктура их рынков с начала 2009 года быстро улучшалась.

Не слишком существенно снизились и перевозки каменного угля, занимающие большую долю в общем объеме работы железных дорог, — на 8,3%. В основном этот уголь предназначен для энергетиков, а энергопотребление в России в 2009 году снизилось всего на 4,6%. Экспортные контракты угольщики заключили еще до разгара кризиса, и они были полностью исполнены, так что отгрузка энергетических углей за границу не снизилась. Отгрузки минеральных удобрений, резко упавшие в начале года, также к концу восстановились, и общее снижение перевозок этого вида грузов составило только 9,8%.

ВЕСЕННИЙ РОСТ На фоне глубоко провальных первых месяцев 2009 года начало 2010 года выглядело для железных дорог весьма обнадеживающим. Так, в январе погрузка на сети российских железных дорог выросла на 17,2% к январю 2009 года (тогда спад составил 33,1%) и составила 87,6 млн тонн. Прирост к аналогичному периоду прошлого года показали перевозки каменного угля (на 13,3%), кокса (на 85,3%), руды (на 32,1%), химических удобрений (на 50,1%), нефти и нефтепродуктов (на 11,2%), контейнеров (на 27,3%). Снизились погрузка зерновых (на 10,7%) и цемента (на 5,1%). В то же время в сравнении с январем докризисного 2008 года, когда перевозки железных дорог уверенно росли, итоги января 2010 года показывают падение в 21,6%. В дека-

бре 2009 года этот разрыв был меньше — 17,9%. В феврале рост замедлился. Погрузка на сети железных дорог составила 88,4 млн тонн, что на 11% больше, чем в феврале 2009 года, но на 18,8% меньше, чем в феврале докризисного 2008 года. В сравнении с показателями января погрузка выросла на 17,2%, а в целом за два месяца она увеличилась на 14% (на 19,6% меньше, чем в январе—феврале 2008 года).

По итогам квартала погрузка росла уже только на 12,7%. Ситуацию дополнительно ухудшил март, в котором рост составил всего 10,7%. Зато он наблюдался почти по всем видам грузов, кроме зерна (падение на 22,7%) и строительных грузов (на 1,8%). Продолжилось сокращение разрыва с докризисными показателями. Погрузка марта отстает от показателя марта 2008 года всего на 13,5%, в целом по первому кварталу — на 17,9%.

В апреле рост активизировался. Погрузка увеличилась на 13,3%, прежде всего за счет каменного угля (рост на 16,1%) и кокса (на 51%), черных металлов (на 34,4%) и их лома (на 76,9%), нефти и нефтепродуктов (на 16,8%). Упали лишь перевозки зерна — на 29%. В целом в январе—апреле погрузка выросла на 12,9%. Но если за первые четыре месяца 2009 года железная дорога потеряла 118,3 млн тонн грузов, то в январе—апреле 2010 года вернула лишь 43,5 млн тонн, то есть менее трети.

В то же время российские железные дороги почувствовали кризис одними из первых в российской экономике. Стабилизация перевозок и даже падение наблюдалось уже весной—летом 2008 года, когда власти России активно подчеркивали, что она остается «островком стабильности» на фоне мирового кризиса. Поэтому с апреля—мая сравнение текущих показателей работы железных дорог пойдет уже фактически с кризисными. Но руководство ОАО РЖД смотрит на ситуацию с оптимизмом и планирует скорректировать в лучшую сторону общий прогноз перевозок. Если в конце 2009 года монополия планировала, что рост в 2010 году составит 3,7%, теперь говорит уже о возможном увеличении погрузки на 5%.

ПОД КОНТРОЛЕМ Наблюдавшаяся в начале 2009 года тенденция уменьшения доли ОАО РЖД и его дочерних компаний на рынке грузовых перевозок сохра-

нилась. В то же время по итогам года холдингу удалось восстановить утерянные в первом квартале контролирующие позиции.

По данным ОАО РЖД, доля монополии на рынке оперирования грузовыми вагонами снизилась в 2009 году до 51,2% по сравнению с 55,4% в 2008 году. Доля дочерних и зависимых обществ ОАО РЖД, увеличившись почти вдвое, достигла 17,3%. Кроме того, в 2009 году монополия передала вагоны в аренду дочерним компаниям. В частности, ОАО «Первая грузовая компания» получило 26 тыс. полувагонов, а ЗАО «Русагротранс» — 6,2 тыс. зерновозов. Перевозки в этих вагонах составили 2,8% от общих объемов перевозок.

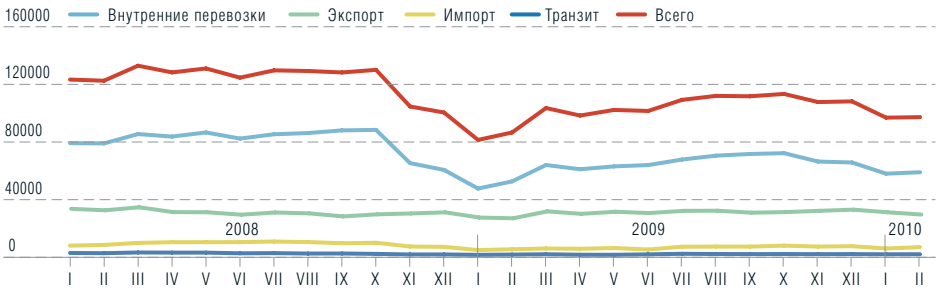
При общем снижении железнодорожных грузоперевозок в России на 16,8% объемы перевозок в вагонах холдинга РЖД уменьшились на 23%. Наибольшее снижение объемов перевозок холдинга РЖД произошло в сегменте внутрироссийских перевозок (на 28,5%). Существенно сокращены объемы внутрироссийских перевозок минерально-строительных грузов (на 35,5%), каменного угля (на 24,4%), «остальных» грузов (на 33,1%), черных металлов (на 25,1%) и руды (на 18,8%). Экспорт снижен только на 1%, причем по некоторым видам грузов экспортные перевозки даже выросли. Это, например, нефтяные грузы (рост на 4,4%), руды (на 1,9%), минерально-строительные (на 2,4%) и хлебные (на 1,2%) грузы.

Объем грузоперевозок в частных вагонах в 2009 году снижался гораздо медленнее рынка в целом — на 4,3%. Российские частные операторы снизили перевозки всего на 1,2%, а экспорт у них вырос на 6,2% (в целом по рынку снизился на 0,9%). В отличие от холдинга ОАО РЖД, потерявшего объемы по всем сегментам, частные операторы увеличили перевозки каменного угля (на 42,3%), нефтяных грузов (на 1,2%), удобрений (на 0,7%), хлебных грузов (в 2,1 раза).

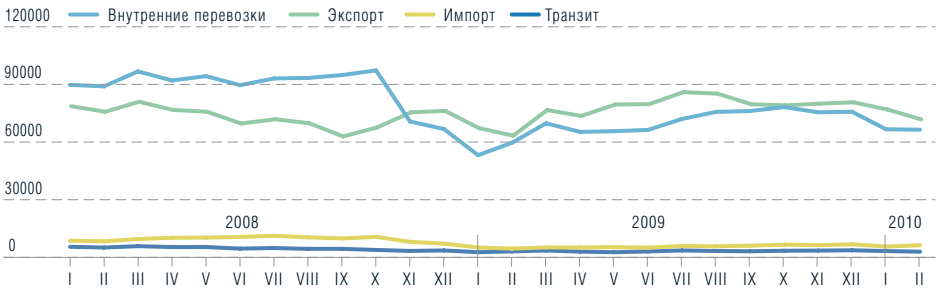
Таким образом, частные компании продолжили активно укреплять свои позиции на рынке низкодоходных перевозок угля, который до недавнего времени считался традиционным сегментом ОАО РЖД. С одной стороны, этот вид грузов принадлежит к самому дешевому первому тарифному классу. С другой стороны, перевозки каменного угля падали в кризис не так быстро, как рынок в целом, — всего на 8,3%. В 2009 году доля холдинга ОАО РЖД в перевозках каменного угля снизилась на 6,6 п.п., до 62,5%. Особенно быстро росли перевозки частными операторами угля на экспорт (на 10,6%).

В результате можно констатировать, что тенденции опережающего перетекания к частникам высокодоходных грузов, о которой с начала реформы отрасли все время говорит руководство ОАО РЖД, больше не существует. Наоборот, в 2009 году частные компании больше всего грузов потеряли именно в высокодоходном сегменте (падение перевозок на 3,5%), а в низкодоходном увеличили перевозки на 0,9%. При этом холдинг ОАО РЖД в высоко-

МОЖНО КОНСТАТИРОВАТЬ, ЧТО ТЕНДЕНЦИИ ОПЕРЕЖАЮЩЕГО ПЕРЕКЕКАНИЯ К ЧАСТНИКАМ ВЫСОКОДОХОДНЫХ ГРУЗОВ, О КОТОРОЙ С НАЧАЛА РЕФОРМЫ ОТРАСЛИ ВСЕ ВРЕМЯ ГОВОРИТ РУКОВОДСТВО ОАО РЖД, БОЛЬШЕ НЕ СУЩЕСТВУЕТ



ДИНАМИКА ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ ПО РОССИЙСКИМ ЖЕЛЕЗНЫМ ДОРОГАМ (ТЫС. Т) ИСТОЧНИК: ОАО РЖД.



ДИНАМИКА ГРУЗОБОРОТА РОССИЙСКИХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ (МЛН ТКМ) ИСТОЧНИК: ОАО РЖД.

ПЕРЕДОВИКИ ПРОИЗВОДСТВА

доходном сегменте потерял 20,8% грузов (в среднедоходном — 18,5%), тогда как перевозки низкодоходных грузов уменьшились на 24,4%.

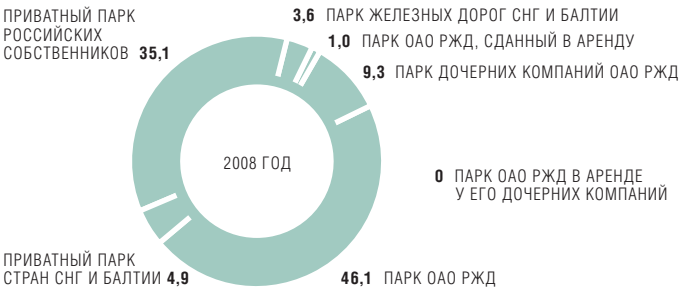
Перевозки в вагонах дочерних структур ОАО РЖД, в целом увеличившиеся на 54,1%, следуют тенденциям частных операторов. Быстрее всего они росли в среднедоходном сегменте (на 93,1%), в высокодоходном рост составил 39,2%, в низкодоходном — 63,4%. Эти тенденции не полностью отвечают среднерыночным. В целом в 2009 году перевозки по железным дорогам высокодоходных грузов снизились всего на 12,6%, среднедоходных — на 22,8%, низкодоходных — на 18,2%.

Однако, подчеркивают в монополии, ее собственные вагоны до сих пор на 74% используются именно для перевозок низкодоходных грузов, тогда доля высокодоходных в общем объеме не превышает 15,9%. По холдингу в целом на низкодоходные грузы приходится 66,1% перевозок, на высокодоходные — 23,9% (доля выросла на 0,7 п.п.). У частных операторов на низкодоходные грузы приходится 51,5% перевозок, на высокодоходные — 44,9%. Структура перевозок дочерних операторов ОАО РЖД сходна — 51,1% низкодоходных и 41,3% высокодоходных грузов.

Как отмечают в ОАО РЖД, наиболее сильное конкурентное давление со стороны частных компаний холдинг испытывает при перевозках нефтяных грузов (73,5% перевозок в частных вагонах), удобрений (73,4%), руды (55,7%) и «остальных» грузов (44,6%). Существенную долю, уточняют в монополии, кроме перевозок каменного угля она сохраняет в перевозках хлебных грузов (83,5%), кокса (76,3%), минерально-строительных грузов (67%), лесных грузов (63,7%).

В РЫНКЕ Сами частные операторы подтверждают, что пережили кризис легче, чем ОАО РЖД. Так, например, грузооборот крупнейшей на рынке Globaltrans по итогам 2009 года увеличился на 3%, до 80,9 млрд ткм. В компании рост объясняют «сбалансированностью парка подвижного состава между универсальными полувагонами и цистернами», а также «качеством предлагаемых услуг и долгосрочными отношениями с клиентами». Среди основных грузов, обеспечивших рост грузооборота, — черные металлы, железная руда, нефть и нефтепродукты. Снизился грузооборот по металлолому, цементу, углю и стройматериалам.

В Globaltrans добавляют, что средняя стоимость грузевой отправки по группе в рублях выросла в 2009 году на 11%. Однако в долларовом выражении чистая прибыль компании в 2009 году сократилась на 15%, до \$121,2 млн, выручка — на 19,5%, до \$1,16 млрд. Скорректированная выручка компании без учета «затрат на грузевый тариф» (его грузоотправитель выплачивает перевозчику ОАО РЖД) снизилась на 12%, до \$685,3 млн. Скорректированный показатель EBITDA сократился на 18%, до \$284,5 млн. Но, подчеркивают в Globaltrans, скорректированная выручка компании в рублях выросла на 12%, чистая прибыль — на 9%, EBITDA — на 5%. В показатели отчетности были включены итоги работы «Балттранссервиса», 50% акций которого группа приобрела в декабре 2009 года в ходе SPO.



СТРУКТУРА РЫНКА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК (%) ИСТОЧНИК: ОАО РЖД.

Globaltrans даже покупала в 2009 году вагоны: во втором полугодии были заключены контракты на 6 тыс. новых полувагонов и 500 цистерн на общую сумму порядка \$260 млн без НДС. Часть из законтрактованных вагонов была поставлена до конца 2009 года, оставшиеся планируются к поставке в течение 2010 года. Такой шаг вполне объясним: по данным Globaltrans, в 2009 году железнодорожные вагоны подешевели более чем на 40%.

Петербургский частный оператор «Евросиб — Транспортирные системы» в 2009 году перевез 17,6 млн тонн грузов, грузооборот составил 31,293 млрд ткм. В первом квартале перевозки составили 4,2 млн тонн, грузооборот — 6,719 млрд ткм. Как поясняют в компании, внутренние перевозки выросли на 18%, экспорт — на 13%, импорт — почти вдвое. Перевозки энергетического угля универсальным подвижным составом сократились по сравнению с тем же периодом 2009 года, добавляют в «Евросиб», однако увеличились «более доходные перевозки продукции черной металлургии». «Существенно» выросли объемы перевозки лесных и сельскохозяйственных грузов. Перевозки удобрений, круглого леса и щепы, минерально-строительных грузов слегка выросли или остались на уровне первого квартала 2009 года.

В «Евросиб» отмечают, что после падения цен на перевозки в конце 2008 года и начале 2009 года конъюнктура начала постепенно восстанавливаться. В компании видят перспективу возвращения цен к уровням 2007–2008 годов к концу 2011 года. Цены на перевозки грузов в универсальном подвижном составе (особенно полувагонах), добавляют в «Евросиб», растут ускоренными темпами, тогда как цены на перевозки в специализированных вагонах (например, хопперах, платформах) — незначительно.

Парк собственного подвижного состава «Евросиба» сохранился на прежнем уровне. «Финансовая устойчивость компании позволила нам войти в число тех игроков рынка, которым не пришлось возвращать вагоны лизинговым компаниям, — поясняют в компании. — Более того, пользуясь падением ставок на аренду подвижного состава, мы оптимизировали парк вагонов, взятых на условиях операционной аренды, путем замещения более дорогих вагонов менее дорогими». В 2009 году «Евросиб» вагонов не покупал, но планирует увеличение парка в 2010 году.

Группа «Трансгарант» (входит в FESCO), по словам управляющего директора Алексея Грома, ежемесячно наращивает объем перевозок со второго полугодия 2009 го-

да. Однако закончила она год несколько хуже рынка в целом. Так, объем погрузки снизился на 22,3%, до 19,23 млн тонн, грузооборот — на 27%, общее количество вагонов в оперировании — на 9%, до 14,86 тыс. «Уменьшение парка стало одной из основных антикризисных мер начала 2009 года, когда из управления было выведено более 2,5 тыс. вагонов», — поясняют в «Трансгаранте». Из всех видов грузов выросли у компании только перевозки извести (на 29,2%) и бумаги (на 11,1%), не занимающие существенной доли в общем объеме. Из значительных по объемам перевозок грузов сильное падение показали металлы (на 41,8%) и уголь (на 29,6%). Перевозки железнодорожного сырья (26,6% от общего грузо потока «Трансгаранта») снизились только на 11,2%.

Но тенденции первого и второго полугодий 2009 года существенно различались, уточняют в компании. Если в первом полугодии отмечалось снижение основных показателей, то во втором полугодии произошел рост: грузооборот увеличился на 27%, погрузка — на 13%. Восстановление началось с июня. Раньше всего положительная динамика у «Трансгаранта» наметилась по углю, щебню, промышленным и продовольственным товарам.

Тенденция сохранилась и в первом квартале 2010 года. «Трансгарант» продемонстрировал резкий рост перевозок — на 33%, до 6,1 млн тонн. «По результатам первого квартала 2010 года мы превысили уровень докризисного 2008 года на 3%, — пояснил господин Гром. — Основной рост компания демонстрирует по сырьевым грузам и перевозкам грузов в контейнерах. С учетом растущих объемов „Трансгарант“ пополняет парк подвижного состава — с начала года мы получили 1050 новых полувагонов по договору операционного лизинга. В апреле парк пополнится еще на 275 единиц этого вида подвижного состава». Рост в первом квартале наблюдался по всем основным номенклатурам грузов «Трансгаранта». В частности, перевозки угля выросли на 46%, железорудного сырья — на 20%, металлов — на 21%, щебня — в девять раз. Объем контейнерных перевозок увеличился в 3,4 раза, до 27,6 тыс. ТЕУ. Грузооборот «Трансгаранта» возрос на 48%, до 7,6 млрд ткм. По состоянию на 31 марта компания оперировала 15,62 тыс. вагонов.

ВНЕ РЫНКА Самые впечатляющие результаты в отрасли по итогам 2009 года показала дочерняя ОАО РЖД Первая грузовая компания (ПГК), работающая на тех же условиях, что и частные операторы подвижного состава

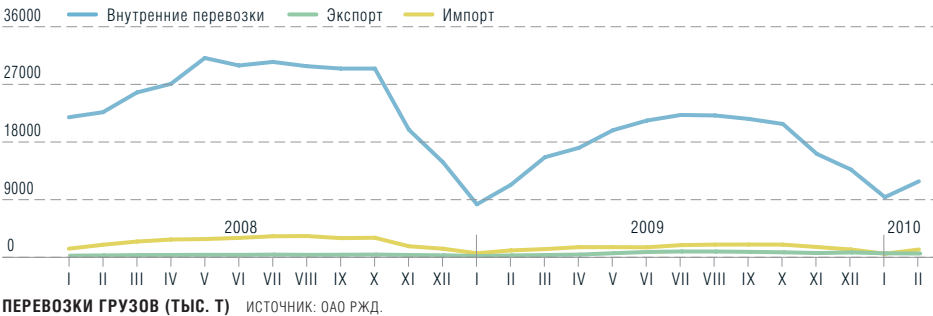
(то есть вне ценового регулирования со стороны государства). Ее объем перевозок вырос в 1,9 раза, до 231,8 млн тонн. В первом квартале 2010 года объемы перевозок ПГК выросли еще в 1,5 раза по сравнению с аналогичным периодом 2009 года и составили 65,7 млн тонн. Основной рост произошел по каменному углю (на 55,3%); нефтяным грузам (на 19,0%), руде (на 83,9%), черным металлам (на 207,1%). Снизились только перевозки строительных грузов (на 3,4%).

«Основной стратегией ПГК во время кризиса было увеличение доли перевозок, сохранение существующей клиентской базы и ее расширение за счет предоставления клиентам конкурентоспособных тарифов», — поясняют в компании. В результате, по данным ПГК, ее доля в грузообороте крупнейших российских холдингов выросла в среднем на 7%, «прежде всего за счет тарифной политики». В компании уточняют, что в среднем в кризис она снижала тарифы на 10–15% относительно инвентарного парка (вагоны в собственности ОАО РЖД, перевозки в которых регулируются Прейскурантом 10–01). «Это позволило увеличить клиентскую базу компании вдвое, охватив не только самых крупных, но и мелких грузоотправителей», — отмечают в ПГК.

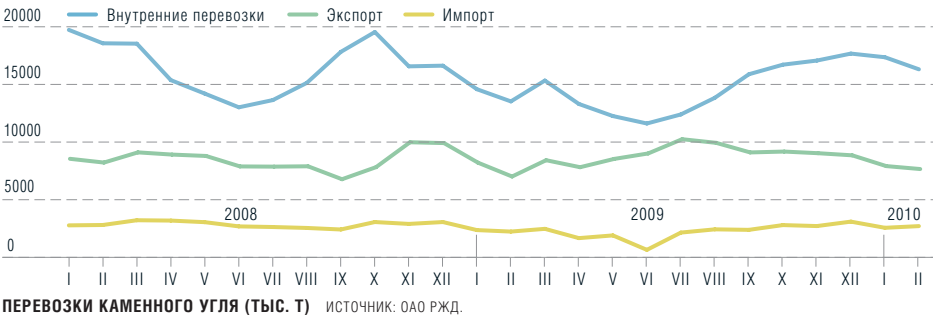
В результате выручка ПГК в 2009 году выросла на 39,6%, до 71,5 млрд руб., однако чистая прибыль снизилась на 72,7%, до 2,1 млрд руб., а EBITDA — на 29,5%, до 17,7 млрд руб. Но в компании результаты считают неплохими, так как изначально ее бюджет на 2009 год предусматривал прибыль в размере всего 500 млн руб., а убытки по итогам первого полугодия составили почти 1,6 млрд руб.

Тем не менее компания активно обновляла парк, приобретая с начала 2009 года около 8 тыс. единиц подвижного состава. Однако при этом ПГК примерно столько же вагонов списала, так что их общее количество осталось на прежнем уровне. Кроме того, осенью 2009 года ПГК взяла более 25 тыс. вагонов в аренду у ОАО РЖД. В 2010 году за счет собственных средств компания планирует купить не менее 15 тыс. вагонов, в основном полувагонов, а также цистерн, крытых вагонов и хопперов.

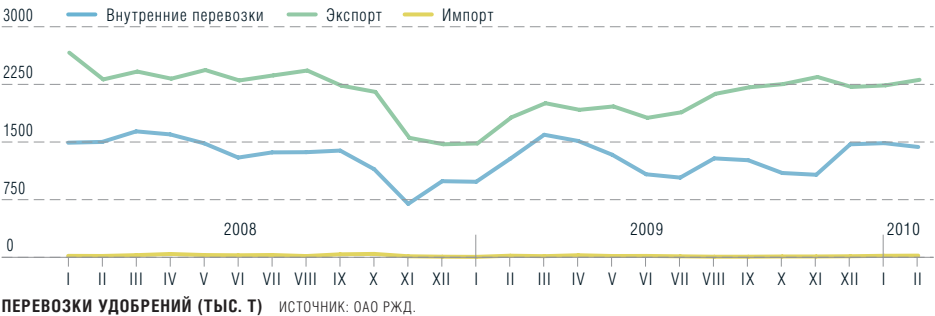
Но в компании признают, что она «не показательна», поскольку рост произошел прежде всего за счет увеличения грузовой базы. «По сути, 2009 год стал первым годом, когда мы работали полным парком», — уточняют в ПГК. Таким образом, реальную эффективность работы дочернего оператора ОАО РЖД должны показать итоги текущего года. ■



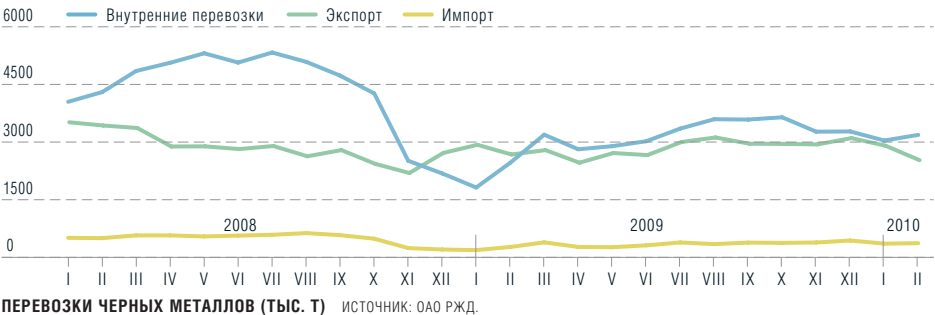
ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ (ТЫС. Т) ИСТОЧНИК: ОАО РЖД.



ПЕРЕВОЗКИ КАМЕННОГО УГЛЯ (ТЫС. Т) ИСТОЧНИК: ОАО РЖД.



ПЕРЕВОЗКИ УДОБРЕНИЙ (ТЫС. Т) ИСТОЧНИК: ОАО РЖД.



ПЕРЕВОЗКИ ЧЕРНЫХ МЕТАЛЛОВ (ТЫС. Т) ИСТОЧНИК: ОАО РЖД.

ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ ИДУТ НА ПЕРЕЗАГРУЗКУ

ПОСЛЕ НЕСКОЛЬКИХ ЛЕТ ЖЕСТКИХ СПОРОВ ОАО РЖД, МИНТРАНС И ЧАСТНЫЕ ОПЕРАТОРЫ НАКОНЕЦ СМОГЛИ СОГЛАСОВАТЬ СВОИ ВЗГЛЯДЫ НА ДАЛЬНЕЙШУЮ РЕФОРМУ РЫНКА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК. НОВАЯ МОДЕЛЬ ПРЕДПОЛАГАЕТ И РАСШИРЕНИЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ЧАСТНОЙ ТЯГИ, И ПОЯВЛЕНИЕ ЧАСТНЫХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ, И КОНКУРЕНЦИЮ В РАМКАХ ОДНОГО МАРШРУТА. НО ТЕПЕРЬ РЕФОРМА НЕ НРАВИТСЯ УЖЕ ОСНОВНЫМ КЛИЕНТАМ ОТРАСЛИ — ГРУЗООТПРАВИТЕЛЯМ.

АЛЕКСЕЙ ЕКИМОВСКИЙ

ВСЕ ПОЙДЕТ ПО ПЛАНУ Эта весна должна стать весьма важной вехой в истории российского железнодорожного транспорта. После почти трех лет непрерывных дискуссий и жарких споров, которые в последнее время стали проходить не только в кабинетах чиновников различного уровня, но и публично, представители государства и железнодорожники более или менее достигли согласия в вопросе дальнейшего хода структурной реформы.

В мае Минтранс внес в правительство согласованный со всеми ведомствами и участниками рынка план мероприятий на 2010–2011 годы, который определит судьбу разных направлений деятельности ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) — от пассажирских и грузовых перевозок до всех видов сервиса, а также элементов регулирования отрасли. На момент подписания номера ВГ в печать дата заседания правительства, на котором должен быть одобрен этот план, не была известна. Но опрос всех заинтересованных сторон показывает, что сюрпризов в ходе рассмотрения плана быть не должно.

В Минтрансе ВГ сообщили, что после одобрения правительством плана мероприятий на его основе будут внесены соответствующие изменения в постановление правительства № 384 от 18 мая 2001 года, которое является основным руководящим документом для продолжения реформы и выполнение которого в срок в нынешнем варианте оказалось невозможным по целому ряду причин. «Например, одной из главных задач реформы является создание института независимых грузовых перевозчиков, но на данном этапе окончательно разделить все технологические операции, связанные с железнодорожными перевозками грузов, мы не можем», — поясняет и. о. начальника департамента государственной политики в области железнодорожного транспорта Минтранса Сергей Тугаринов. — Мы даже не можем окончательно ответить на вопрос, возможно ли это».

Эти слова чиновника можно считать реверансом в сторону точки зрения ОАО РЖД: представители монополии еще полгода назад убеждали всех, что отделение перевозок от инфраструктуры железнодорожного транспорта невозможно в принципе. Но на самом деле согласованные к настоящему моменту решения выглядят во многом победой оппонировавших ОАО РЖД Минтранса и частных железнодорожных компаний. В случае одобрения плана правительством, реформа пойдет по пути превращения операторов подвижного состава в полноценных перевозчиков, а ОАО РЖД постепенно будет становиться лишь инфраструктурной монополией.

ТЯГА К ЛОКОМОТИВАМ Одной из ключевых предпосылок для появления частных железнодорожных перевозчиков станет выделение в существующем тарифе инфраструктурной составляющей. «Этот тариф определит, какую цену необходимо платить за пользование инфраструктурой, если у вас есть свои вагоны и локомотив», — поясняет Сергей Мальцев, гендиректор крупнейшего в Рос-

МИНТРАНС ВНЕС В ПРАВИТЕЛЬСТВО СОГЛАСОВАННЫЙ ПЛАН МЕРОПРИЯТИЙ НА 2010–2011 ГОДЫ, КОТОРЫЙ ОПРЕДЕЛИТ СУДЬБУ РАЗНЫХ НАПРАВЛЕНИЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОАО РЖД — ОТ ПАССАЖИРСКИХ И ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК ДО ВСЕХ ВИДОВ СЕРВИСА, А ТАКЖЕ ЭЛЕМЕНТОВ РЕГУЛИРОВАНИЯ ОТРАСЛИ



ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА

сии частного оператора подвижного состава Globaltrans и председатель президиума некоммерческого партнерства «Совет рынка операторов железнодорожного подвижного состава». — Оператор будет от своего лица заключать договор перевозки с грузовладельцем, выполняя для него те же функции, которые сейчас выполняет ОАО РЖД как перевозчик. Это прием груза, сама перевозка, ответственность за сохранность груза, сдача его грузополучателю». Самым важным Сергей Мальцев считает открытие возможности привлекать частные инвестиции в тяговый подвижной состав — локомотивы. По его оценкам, требуемый объем инвестиций в российский локомотивный парк в течение ближайших 15 лет составляет порядка \$70 млрд.

Уряд частных операторов и сейчас уже есть собственные локомотивы, а для работы «собственными поездными формированиями» были созданы соответствующие тарифные условия. Но ОАО РЖД не раз заявляло о несправедливом расчете этого тарифа. По словам начальника департамента экономической конъюнктуры и стратегического развития ОАО РЖД Валерия Веремея, по пункту 2.17 Прейскуранта 10–01, определяющего условия работы собственными поездными формированиями, ОАО РЖД несет 65% расходов, но при этом в ряде случаев получает только 35% доходов.

Многие годы, не отменяя уже выданные разрешения работающим по этим тарифам операторам, таким как, например, «Балттранссервис», монополия просто отказывала в согласовании подобных договоров другим операторам. А год назад ОАО РЖД вместе со своим традиционным консультантом McKinsey разработали свой проект целевой модели рынка грузовых перевозок, где работу собственных поездных формирований на сети предлагалось вообще упразднить.

Гендиректор Института проблем естественных монополий (ИПЕМ) Юрий Саакян поясняет, что пункт 2.17 был разработан еще до проведения структурной реформы железных дорог. «Технология перевозок грузов собственными

поездными формированиями использовалась для транспортировки сырья между близкорасположенными производственными площадками», — добавляет эксперт. — При этом прогон по магистральной инфраструктуре составлял до нескольких десятков километров, а планирование таких перевозок, диспетчеризация и работа технических средств инфраструктуры были задействованы минимально». В результате плата за инфраструктуру была минимизирована и не учитывала или учитывала не в полной мере необходимость перекрестного субсидирования между классами грузов, между повагонными, групповыми и маршрутными перевозками, уточняет господин Саакян.

По мнению главы ИПЕМА, потенциальные перевозчики готовы осуществлять лишь маршрутные перевозки на средние и небольшие расстояния до 500–1000 км, так как эти перевозки легко организовать, они имеют низкую себестоимость и высокую рентабельность. «Все прочие перевозки, включая повагонные и социально значимые, не вызовут интереса у частных перевозчиков, так как такие перевозки потенциально либо низкорентабельны, либо, что чаще, убыточны», — полагает Юрий Саакян. Он добавляет, что фактическая себестоимость перевозок на конкретных участках магистральной сети может отличаться в десятки раз и частные перевозчики будут работать там, где себестоимость невысокая, а доходы повышенные. «Новых рынков частные перевозчики создать не смогут и будут отбирать доходы у ОАО РЖД, снижая финансовые возможности монополии по текущему содержанию магистральной инфраструктуры», — считает Юрий Саакян.

Но Сергей Мальцев говорит, что в такой позиции есть доля лукавства, рассчитанная на не совсем знакомых с экономикой железнодорожных перевозок людей. Он приводит в пример ситуацию с эксплуатацией вагонов. «Вагонная составляющая, которую забирает частный оператор, составляет всего 15–20% от суммы тарифа на перевозку, все остальное получает ОАО РЖД, то есть компания имеет большую часть выручки от эксплуатации любого ва-

гона», — поясняет Сергей Мальцев. — При организации перевозки инвентарным парком затраты на его закупку и содержание также будут выбирать эту вагонную составляющую, оставляя в распоряжении компании ту же величину тарифа. Точно так же произойдет с локомотивами, вопрос остается лишь в величине платы за инфраструктуру».

По мнению Сергея Мальцева, локомотивная составляющая должна быть инвестиционно привлекательной, чтобы обеспечить окупаемость приобретения локомотивов. «Если опираться на „классиков“, начиная от специалистов ВНИИЖТа, заканчивая сотрудниками Федеральной службы по тарифам, инфраструктурная составляющая в среднем сетевом выражении колеблется в пределах от 51% до 54% — на локомотивы, соответственно, придется порядка 31–34% в тарифе», — отмечает господин Мальцев. В любом случае, добавляет он, это распределение должно быть утверждено в рамках согласительных процедур на площадке ФСТ, поскольку создание инфраструктурного тарифа, который не позволит инвестировать в локомотивный парк, будет бессмысленным.

В ОАО РЖД не готовы говорить о конкретных цифрах тарифа на инфраструктуру. «Цифра „в среднем по больнице“ не имеет смысла. Мы опять возвращаемся к тому, что в тарифы на инфраструктуру должны быть заложены все схемы перекрестного субсидирования, которые сейчас имеются в тарифной системе: по дальности, по направлениям перевозок, по классам грузов, по маршрутным и повагонным отправкам. Это очень нетривиальная задача для специалистов из ФСТ», — отмечает Валерий Веремея. — И нынешний прейскурант нельзя назвать простым, но теперь он еще больше усложнится, поскольку прежний тариф снова будет разбит на составляющие, которые будут регулироваться по отдельности».

В Минтрансе усложнения тарифного руководства не опасаются, однако ищут пути для сокращения перекрестного субсидирования — прежде всего между различными классами грузов. «Если мы сейчас введем полный эко-



В ОАО РЖД до сих пор скептически смотрят на возможность конкуренции с частными компаниями на одном маршруте

номически обоснованный тариф на все грузы без разделения на классы, то перевозки, например, угля на 6 тыс. км станут просто невозможны», — поясняет Сергей Тугаринов. По его словам, чтобы эти перевозки оплачивались по полному тарифу, нужно субсидировать либо перевозчиков, либо инфраструктурную компанию, либо самих производителей угля. «Такие решения находятся в компетенции Минэкономки, а сама методика расчета тарифов должна быть разработана ФСТ», — отмечает чиновник.

ПРЕДЛОГ ДЛЯ КОНКУРЕНЦИИ Само по себе появление частных железнодорожных перевозчиков ОАО РЖД допускает, но конкуренцию между ними на магистральных путях считает почти нереализуемой и просто вредной. Проект целевой модели, подготовленный монополией, предполагал создание «локальных перевозчиков», которые получали бы на конкурсной основе в управление отдельные участки инфраструктуры (преимущественно тупиковые ветки), обеспечивая на них весь объем перевозок по установленным тарифам. Таким образом, реализовывалась модель конкуренции перевозчиков «за маршрут», тогда как частные операторы настаивали на модели конкуренции «на маршруте», при которой на любом участке путей общего пользования перевозчики могли бы конкурировать между собой.

В итоге после жарких дискуссий победила точка зрения Минтранса: конкуренция перевозчиков возможна как «за маршрут», так и «на маршруте». «Операторы, имеющие долгосрочные контракты с грузоотправителями, уже работают на определенных маршрутах, на них они и смогут работать в качестве перевозчиков, конкурируя „на маршруте“,» — говорит Сергей Тугаринов. — Сложности возникают при организации повагонных отправок, когда необходимо сформировать поезд. В этом случае мы не исключаем возникновения на некоторых участках конкуренции „за маршрут“, когда операторы будут монопольно осуществлять на этих маршрутах перевозку грузов, сохраняя при этом публичный характер договора с грузовладельцами».

В то же время частные операторы готовы не торопиться. «Мы предлагаем отобрать 35–40 маршрутов, где возможно отработать технологию и принципы взаимодействия с владельцем инфраструктуры, и если это не нарушит работу сети в целом, то в дальнейшем это может стать базой для конкуренции независимых перевозчиков», — говорит Сергей Мальцев, подчеркивая, что такая позиция согласована с ОАО РЖД. По его словам, на участках с «переломом» тяги (смена электровоза на тепловоз и наоборот) не должно возникнуть проблем. «Если маршрут проходит через электрифицированный участок, то перевозчик должен иметь электровоз или передать груз другому перевозчику, у которого он есть. Точно так же, когда поезд пересекает границу, он передается другому перевозчику, и никакие организационных проблем при этом не возникает», — поясняет он.

В ОАО РЖД и сейчас скептически смотрят на возможность такой конкуренции. Валерий Веремеев полагает, что участники рынка «пока не представляют до конца ее перспективы». «На рынке могут появиться сильные и крупные игроки, которые будут конкурировать с нынешними операторами и ОАО РЖД на одних и тех же маршрутах, например иностранные железные дороги. Грузовладельцы от этого выиграют, но для операторов условия работы усложнятся», — полагает он, добавляя, что в связи с низким уровнем конкуренции нынешний уровень доходов операторов «не всегда экономически обоснован». Кроме того, он указывает, что на участках с ограниченной пропускной способностью работать будет сложнее. «Я надеюсь, что для экспериментов с работой частных перевозчиков будут выбраны маршруты с неисчерпанной пропускной способностью. Общее понимание в дискуссиях было, как будет на практике — посмотрим», — говорит господин Веремеев.

Именно трудности с управлением движением на сети в условиях конкуренции множества перевозчиков были одним из главных аргументов в пользу того, чтобы отказаться от конкуренции «на маршруте». Ряд операторов даже высказывал предложения вывести систему управления инфраструктурой из-под контроля ОАО РЖД, но в этом принципиальном вопросе Минтранс оказался на стороне монополии. «Во всем мире только в Швеции система управления была отделена от эксплуатации состава, — считают Сергей Тугаринов. — Участники рынка вполне могут создать информационную площадку, в рамках которой можно было бы минимизировать порожний пробег и находить обратную загрузку для своих вагонов. Кроме этого могут быть разработаны правила по взаимному использованию парка с последующими взаиморасчетами. Не бывает неразрешимых проблем, в конечном итоге сама жизнь заставит нас найти приемлемое решение».

Проблемы роста коэффициента порожнего пробега при ограниченных возможностях инфраструктуры, по мнению чиновника, можно решить путем организационных мер. «В решении этой задачи должно участвовать не только ОАО РЖД, но и частные операторы подвижного состава, — считает Сергей Тугаринов. — Участники рынка вполне могут создать информационную площадку, в рамках которой можно было бы минимизировать порожний пробег и находить обратную загрузку для своих вагонов. Кроме этого могут быть разработаны правила по взаимному использованию парка с последующими взаиморасчетами. Не бывает неразрешимых проблем, в конечном итоге сама жизнь заставит нас найти приемлемое решение».

ВАГОНЫ УХОДЯТ В РЫНОК Кроме вопроса о локомотивах и перевозчиках чиновники и железнодорожники согласовали окончательную схему завершения либерализации рынка вагонов. В ближайшее время будет создано дочернее ОАО РЖД ОАО «Вторая грузовая компания» (ВГК), в которое будет передано порядка 170 тыс. универсальных полувагонов — весь исправный инвентарный парк, оставшийся в собственности монополии. По настоянию Минтранса ОАО РЖД будет вносить в уставный капитал вагоны не одномоментно, как это было при создании ОАО «Первая грузовая компания», а постепенно в течение года.

Это делается, чтобы избежать непрозрачного механизма «обратной аренды», при котором переданные вагоны возвращались в управление материнской компании, которая уплачивала дочернему обществу арендную плату. По словам Валерия Веремеева, наиболее желательный срок создания ВГК — июль–август: тогда начать передавать вагоны в ее уставный капитал можно уже в октябре. В соответствии с законодательством завершить формирование уставного капитала ВГК необходимо в течение календарного года, то есть располагать полным парком она сможет лишь во второй половине 2011 года.

Но самым неожиданным для ОАО РЖД стало требование Минтранса продать контрольный пакет ПГК. «У государства и у ряда грузоотправителей, которые были участниками дискуссий, есть опасения, что если у нас даже ненадолго окажется в руках контроль и в ПГК, и в ВГК, то мы обрушим рынок, выставим всем клиентам необоснованно высокие цены или каким-нибудь образом „задавим“ всех частных операторов, спекулируя своим монопольным положением, — рассказывает Валерий Веремеев. — Несмотря на то что за этой ситуацией следит ФАС, Минтранс и Минэкономки решили исключить эту вероятность угрозы монополизации и настояли на том, что ОАО РЖД должно продать контрольный пакет в ПГК до окончания формирования уставного капитала ВГК.

«Это нужно, чтобы обеспечить не формальную, а реальную конкуренцию на рынке грузовых перевозок», — поясняет позицию министерства Сергей Тугаринов. «Существование двух компаний у одного хозяйствующего субъекта рано или поздно приведет к центростремительному движению и монополизации рынка, это объективный риск», — соглашается Сергей Мальцев. Однако по его мнению, продажа контрольного пакета акций ПГК будет скорее «чисто финансовой операцией», не имеющей

главной цели сменить управление в компании. «В целом появление у ПГК независимого квалифицированного инвестора не так востребовано, как у ВГК, — полагает господин Мальцев. — У ПГК уже выстроена модель бизнеса, и она успешно работает, а бизнес ВГК еще только предстоит ставить на ноги».

Зато при продаже контрольного пакета ПГК в установленные Минтрансом сроки возникает риск продешевить. Учитывая текущую неблагоприятную конъюнктуру на финансовых рынках, ОАО РЖД уже отложило ряд планировавшихся сделок, но в этом случае отказаться от продажи компании, притом самой крупной на своем рынке, будет нельзя. «Принимая решение о сроках и способах продажи пакета акций ПГК, государство должно решить, что ему важнее — формирование конкуренции или выгодная продажа актива», — подчеркивает Валерий Веремеев.

Меньше всего споров вызывало решение о продаже на открытом рынке вагонов инвентарного парка, требующего восстановительного ремонта. ОАО РЖД первоначально планировало внести их в уставный капитал ВГК для увеличения потенциальной стоимости компании. Однако согласно предложениям Минтранса, ОАО РЖД должно продать порядка 50 тыс. полувагонов. По словам Сергея Тугаринова, они будут выставлены на аукционы крупными лотами.

Валерий Веремеев поддерживает это решение, объясняя его необходимостью не допустить дефицита полувагонов, продлив на пять лет срок службы крупного парка, сопоставимого по объему с парком крупнейших операторов. «Мне кажется, это здравое решение, которое позволит и операторам проявить себя — купить их и увеличить свою долю рынка, — поясняет топ-менеджер. — А у ОАО РЖД в инвестпрограмме на эти цели денег нет». При этом господин Веремеев называет эти вагоны «нормальными». «Просто им по 22 года, и в соответствии с существующими нормативами они должны пройти капитальный ремонт, освидетельствование на годность к перевозкам, хотя, по сути, еще вчера вполне эффективно эксплуатировались», — отмечает он.

Однако Сергей Мальцев уточняет, что это «самый старый парк» ОАО РЖД, и пока говорить об интересе Globaltrans к выставляемым на продажу вагонам не готов. «Мы еще не знаем, как будут сформированы лоты», — поясняет топ-менеджер. По его словам, все будет зависеть от качества лотов и цены. «Если покупка и продление срока службы вагонов будет окупаться хотя бы за три года, это имеет смысл», — отмечает господин Мальцев. По его мнению, лоты не должны превышать 10 тыс. вагонов, а аукционы должны проходить с перерывом в один-два месяца. «Ведь если продать, например, сразу 20 тыс. вагонов, то они с большой вероятностью будут стоять, поскольку вагоноремонтных мощностей не хватит на одновременный ремонт такого количества подвижного состава», — полагает господин Мальцев.

ТАРИФНОЕ ОБОБЩЕНИЕ Не менее значимым для рынка железнодорожных грузоперевозок является вопрос об унификации тарифов. Прежде всего речь идет о выравнивании стоимости порожнего пробега вагонов вне зависимости от вида груза, который в нем находился до последней выгрузки. Такая тарификация была заложена в методологию построения действующего прейскуранта, которая учитывает уже упоминавшееся перекрестное субсидирование между грузами различных классов.

Участники рынка неоднократно называли существующую систему «абсурдной», а в итоге она породила уродливые логистические схемы, при которых вагон проходил своеобразную «очистку» от увеличенного тарифа. Для того чтобы отправить на дальнее расстояние вагон из-под «дорогого» груза третьего класса, оператор находил возможность погрузить в него, например, песок или щебень, перевезти на несколько километров

и только потом отправить вагон по назначению, заплатив существенно меньшую сумму за его транспортировку.

По мнению Валерия Веремеева, проблема унификации тарифов на порожний пробег вагонов связана с необходимостью увеличения грузевого тарифа для низкодоходных грузов. «При унификации может получиться, что грузы первого класса будут перевозиться по тарифу ниже, чем перевозка порожнего вагона. То есть грузевого тарифа для первого класса нужно будет также поднимать, — объясняет он, добавляя, что это и сдерживает сейчас принятие решения. — Конечно, никому не хочется платить больше, чем это было раньше, но, на мой взгляд, это не подорвет экономику, например, угольщиков настолько, чтобы закрывались шахты и разрезы. Решение будет сбалансированным».

Кроме того, в ближайшее время планируется унификация тарифов в межгосударственном сообщении со странами СНГ. «Сейчас в тарифе на перевозки через погранпереходы отсутствует вагонная составляющая: он построен на базе международного транзитного тарифа, где на грузе рейсе частный вагон имеет скидку в размере 15%, а на порожнем — тариф 0,6 швейцарских франка на осе-километр, — объясняет Сергей Мальцев. — Эта стоимость порожняка „съедает“ скидку в грузежном тарифе. Таким образом, если частный вагон едет на СНГ, то грузоотправитель вынужден платить нам премию в размере 15%, обеспечивая наш интерес участвовать в этой перевозке». Топ-менеджер добавляет, что именно поэтому 90% всех грузоперевозок назначением на страны СНГ сейчас везется инвентарным парком.

ТРЕТЬЯ КОЛОННА В то время как частным операторам и Минтрансу наконец удалось в основном согласовать с ОАО РЖД взгляды на дальнейший ход реформы грузоперевозок, у нее появились новые противники. Это крупнейшие грузоотправители, которые опасаются резкого повышения цен за предоставление вагонов в связи с ликвидацией инвентарного парка.

Предприятия горно-металлургического комплекса даже направили письмо первому вице-премьеру Игорю Шувалову, подписанное председателем совета директоров «Северстали» Алексеем Мордашовым, в котором выступили резко против создания ВГК. По их мнению, это «приведет к монополизации рынка дочерними обществами ОАО РЖД при одновременном выводе их из сферы государственного ценового регулирования». В пример авторы письма приводили опыт создания ПГК в 2008 году, когда «по различным видам груза тарифы были увеличены на 30–45% по сравнению с тарифами на услуги, ранее выполнявшиеся парком ОАО РЖД».

Однако и сама ПГК, и частные операторы считают, что рост тарифа на ее услуги был органичным. «Создание ПГК проходило на фоне бурного роста цен на мировых товарных рынках, и рыночная стоимость перевозки росла объективно, — защищает конкурента Сергей Мальцев. — ПГК согласовала с угледобывающими компаниями Кузбасса технологию замкнутых кольцевых маршрутов для перевозки углей, это и стало основным драйвером 20–30-процентного роста стоимости тарифа на их перевозку из-за 100-процентной доли порожнего пробега».

Между тем он признает, что увеличение тарифной нагрузки на некоторых пользователей все-таки возможно. «Из-за того что экономическая география в России не всегда подразумевает эффективную логистику, грузоотправителям неизбежно приходится платить дополнительную надбавку за предоставление подвижного состава, — поясняет глава Globaltrans. — Для крупных и средних грузоотправителей ничего не изменится». Кроме того, по мнению Сергея Мальцева, эти проблемы можно учесть, например, в величине тарифа на инфраструктуру: в рамках наиболее выгодных логистических схем он может быть выше, в затратных — ниже. ■

ПО МНЕНИЮ МЕТАЛЛУРГОВ, СОЗДАНИЕ ВТОРОЙ ГРУЗОВОЙ КОМПАНИИ «ПРИВЕДЕТ К МОНОПОЛИЗАЦИИ РЫНКА ДОЧЕРНИМИ ОБЩЕСТВАМИ ОАО РЖД ПРИ ОДНОВРЕМЕННОМ ВЫВОДЕ ИХ ИЗ СФЕРЫ ГОСУДАРСТВЕННОГО ЦЕНОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ»

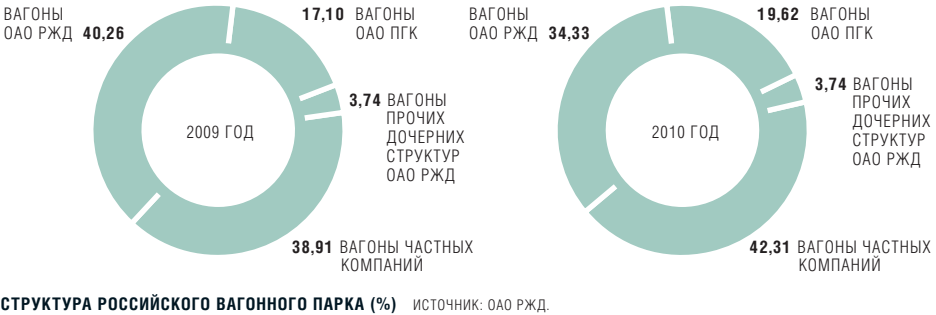


СХЕМА ОРГАНИЗАЦИИ
РОССИЙСКОЙ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ
ОТРАСЛИ

Росимущество

Федеральная служба по тарифам

Субъекты Федерации

Заказчики

Экспеди-
рование
грузов

Оперирование
грузовыми
вагонами

Локомотивная
тяга

Инфраструктура

Сервис
и техническое
обслуживание

Пассажирские
перевозки

Туристи-
ческий
бизнес

Грузо-
отправитель

Грузо-
отправитель

Грузо-
отправитель

Грузо-
отправитель

Грузо-
отправитель

Грузо-
отправитель

Грузо-
отправитель

Грузо-
отправитель

ППЖТ

ППЖТ

ППЖТ

ППЖТ

Независимые железнодорожные компании*

ОАО «Российские железные дороги»

Первая грузовая
компания

«ЛП Транс»

РАТ

«Трансконтейнер»

«Рефсервис»

«Русская тройка»

«РейлТрансАвто»

«Трансойл»

«БалтТрансСервис»

«Трансгруп»

Грузовой оператор

Грузовой оператор

Грузовой оператор

Пригородная
пассажирская
компания

Пригородная
пассажирская
компания

Пригородная
пассажирская
компания

Федеральная
пассажирская
компания

ВРЗ

ЛРЗ

ЛРД

ВРД

ВРД

ВРД

ВРД

ВРД

ВРД

ВРД

«ТрансКлассСервис»

«Гранд Сервис
Экспресс»

«Тверской
экспресс»

«Аэрозэкспресс»

Московско-
тверская
пригородная
компания

материнская
компания

дочерняя
компания

полное тарифное
регулирование

частичное тарифное
регулирование

оказание
услуг

* «Железные дороги Якутии»
и «Ямальская железнодорожная компания»

ППЖТ — Предприятия промышленного
железнодорожного транспорта

ВРЗ — Вагоноремонтный завод
ЛРЗ — Локомотиворемонтный завод

ЛРД — Локомотиворемонтное депо
ВРД — Вагоноремонтное депо

ПО ПУТИ С ГОСУДАРСТВОМ

РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ ОСТАЮТСЯ ТРАНСПОРТОМ С ВЫСОКОЙ СТЕПЕНЬЮ РЕГУЛИРОВАНИЯ. ТОЛЬКО ЗДЕСЬ СОХРАНИЛСЯ МОНОПОЛЬНЫЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ПЕРЕВОЗЧИК, РАБОТАЮЩИЙ В ОСНОВНОМ ПО УСТАНОВЛЕННЫМ ФСТ ТАРИФАМ. НО ПРИ ЭТОМ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ КОНКУРИРУЮТ С ДРУГИМ ТРАНСПОРТОМ. ВГ ПОПЫТАЛСЯ СРАВНИТЬ УСЛОВИЯ РЕГУЛИРОВАНИЯ ОТРАСЛИ.

ПЕТР МИРОНЕНКО

Транспорт в целом считается довольно зарегулированной отраслью. Это понятно: даже не считая очевидных рисков с точки зрения безопасности, от стабильного и слаженного функционирования транспортной системы страны зависит вся экономика в мирное время, а в теории — национальная безопасность в случае войны. К последним двум аргументам, кстати, постоянно апеллирует руководство ОАО «Российские железные дороги» (ОАО РЖД), когда хочет оправдать свое нежелание раскрывать рынок железнодорожных перевозок для частных компаний.

С этими утверждениями как аргументами против либерализации рынка можно соглашаться или спорить, но факт состоит в том, что на сегодняшний день железная дорога остается единственным видом транспорта в России, где переход к рыночным отношениям не просто не завершился, а только начинается. В остальных видах транспорта все основы рыночных механизмов были заложены еще в начале 1990-х годов, и, даже несмотря на появившуюся в последние годы тенденцию увеличения государственного присутствия в экономике, пути назад в этих отраслях уже нет.

Из таблицы видно: каждый вид транспорта имеет свои особенности госрегулирования. Например, в авиации основной момент — это безопасность полетов, поэтому для авиационного транспорта самой большой оказалась графа «сертификация и надзор».

Кроме того, только в авиации существует финансовый надзор за перевозчиками — он был введен после остановки альянса AirUnion, тысячи пассажиров которого прожили несколько дней в аэропортах и пытались перегореть трассу в Домодедово. Но социальная значимость и сложность авиационных перевозок не мешает им оставаться вполне рыночным сектором: из пяти крупнейших российских авиакомпаний три принадлежат частным владельцам, тарифы на рынке никак не регулируются, а разделение инфраструктуры и перевозок не просто данность — за то, чтобы авиакомпания и аэропорты не могли принадлежать одним и тем же собственникам, несколько лет боролись (в итоге успешно) Минтранс и Федеральная антимонопольная служба.

Своя специфика есть и в автодорожном транспорте: помимо железной дороги это единственная отрасль, где вся инфраструктура до сих пор принадлежит государству. Хотя и в дорожной отрасли уже в ближайшее время появятся первые концессионные проекты, передающие дороги в управление частным компаниям на десятки лет. А сам рынок перевозок в автомобильном транспорте либерализован как никакой другой — недавно было даже полностью отменено лицензирование грузовых перевозок.

Несмотря на полностью государственного крупнейшего перевозчика «Совкомфлот», одним из самых либерализо-

ванных выглядит также морской и речной транспорт — по закону в частной собственности могут быть почти любые инфраструктурные сооружения, не говоря уже о перевозках.

На общем отраслевом фоне железная дорога стоит особняком. Если на остальных видах транспорта почти во всех случаях действительно регулируется только то, что нуждается в регулировании, то на железной дороге регулируется почти все. Это не удивительно, ведь до сих пор все основные услуги на рынке оказывает монополист ОАО РЖД или его дочерние и связанные компании. Конечно, монополия связана публичным договором и обязана оказывать услуги всем без какой-либо дискриминации. Но сложность системы управления железными дорогами и концентрация всех ее рычагов в одной компании открывает большое пространство для нарушений принципов конкуренции.

Сравнить по уровню государственного присутствия железные дороги можно только с трубопроводным транспортом, который в эту таблицу включать не было смысла: почти везде пришлось бы поставить одно слово — «Транснефть» (на 100% принадлежит государству). На железнодорожном транспорте, конечно, все не так просто. И тем не менее это, например, единственный вид транспорта, где инфраструктура и перевозки до сих пор не разделены, а в частной собственности практически нет основных средств передвижения —

локомотивов. По уровню участия в процессе перевозки частных операторов подвижного состава пока что можно сравнить с туроператорами, формирующими блоки для заполнения чартерных авиарейсов. Только туроператоры почти на всех направлениях имеют возможность выбрать перевозчика из двух или более.

Правительство — как нынешний его состав, так и те, при которых закладывались основы действующей железнодорожной реформы, осознает ненормальность этой ситуации. Основная цель реформы — создание на рынке реальной конкуренции, после возникновения и становления которой Минтранс и другие заинтересованные ведомства могли бы в фоновом режиме спокойно регулировать этот рынок, так же, как и все остальные.

Но реформа идет медленно — по первоначальному плану к 2010 году в России уже должен был быть создан «развитый конкурентный рынок в области железнодорожных перевозок». 2010 год уже близится к середине, а Минтранс и ОАО РЖД лишь недавно выработали согласованные позиции по ключевым моментам дальнейшей реформы, да и то дальнейшие дискуссии выглядят неизбежными. До тех пор пока железнодорожная реформа не завершена хотя бы наполовину, корректно сравнивать систему работы железнодорожного транспорта с другими будет по-прежнему сложно. ■

ОСНОВНЫЕ ЭЛЕМЕНТЫ ГОСУДАРСТВЕННОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ РАЗЛИЧНЫХ ВИДОВ ТРАНСПОРТА В РОССИИ							
	КТО ВЛАДЕЕТ И УПРАВЛЯЕТ СОБСТВЕННОСТЬЮ	ПЕРЕВОЗКИ	НАДЗОР		РЕГУЛИРОВАНИЕ		
	ИНФРАСТРУКТУРА		В СФЕРЕ БЕЗОПАСНОСТИ	ФИНАНСОВЫЙ	ТАРИФОВ	ДВИЖЕНИЯ	ЛИЦЕНЗИРОВАНИЕ И СЕРТИФИКАЦИЯ*
ЖЕЛЕЗНО-ДОРОЖНОЙ ТРАНСПОРТ	ИНФРАСТРУКТУРОЙ НА ПУТЯХ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ ВЛАДЕЕТ И УПРАВЛЯЕТ ОАО «РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ». АК «ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ ЯКУТИИ» (ЖДЯ) ВЛАДЕЕТ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРОЙ ЯКУТИИ, ОАО «НОРИЛЬСКИЙ НИКЕЛЬ» — НА НОРИЛЬСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ, ОАО «АМАЛЬСКАЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ КОМПАНИЯ» — НА ВЕТКАХ УРЕНГОВ-ЯМБУРГ И ЛАНГОДЫ-НАДЫМ. ИНФРАСТРУКТУРА НА ПУТЯХ НЕОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ МОЖЕТ ПРИНАДЛЕЖАТЬ ПРЕДПРИЯТИЮ, К КОТОРОМУ ОНА ОТНОСИТСЯ, ИЛИ СТОРОННЕМУ ИНВЕСТИРУ	ПЕРЕВОЗКИ НА ПУТЯХ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ ОСУЩЕСТВЛЯЮТ ОАО «РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ» И ЖДЯ. ПОДВИЖНЫМ СОСТАВОМ ТАКЖЕ ВЛАДЕЮТ ЧАСТНЫЕ ИЛИ ГОСУДАРСТВЕННЫЕ КОМПАНИИ	ОСУЩЕСТВЛЯЕТСЯ УПРАВЛЕНИЕМ ГОСУДАРСТВЕННОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО НАДЗОРА (ГОСЖЕЛДОРНАДЗОР) РОСТРАНСНАДЗОРА	НЕТ	ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТАРИФ РАЗДЕЛЕН НА ИНФРАСТРУКТУРНУЮ И ВАГОННУЮ СОСТАВЛЯЮЩИЕ. В СЛУЧАЕ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗА ВАГОНОМ ОАО РЖД РЕГУЛИРУЮТСЯ ВСЕ СОСТАВЛЯЮЩИЕ ТАРИФА. А В СЛУЧАЕ ПЕРЕВОЗКИ ВАГОНОМ ЧАСТНОГО ОПЕРАТОРА ДЕРЕГУЛИРУЕТСЯ ВАГОННАЯ СОСТАВЛЯЮЩАЯ. В ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗКАХ РЕГУЛИРУЮТСЯ ТАРИФЫ ДЛЯ ПЛАЦКАРТНЫХ И ОБЩИХ ВАГОНОВ, НЕ РЕГУЛИРУЮТСЯ ТАРИФЫ ДЛЯ КУПЕЙНЫХ ВАГОНОВ И ВАГОНОВ СВ. ТАРИФЫ УСТАНОВЛИВАЮТСЯ ФСТ В РАМКАХ ПРЕЙСКУРАНТОВ 10-01 (ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ) И 10-02 (ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ). ТАРИФЫ В ПРИГОРОДНОМ СООБЩЕНИИ УСТАНОВЛИВАЮТСЯ АДМИНИСТРАЦИЯМИ РЕГИОНОВ	ОСУЩЕСТВЛЯЕТ ЦЕНТРАЛЬНОЕ ДИСПЕТЧЕРСКОЕ УПРАВЛЕНИЕ ОАО «РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ».	ЛИЦЕНЗИРОВАНИЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК ОСУЩЕСТВЛЯЕТ РОСТРАНСНАДЗОР
АВИАЦИОННЫЙ ТРАНСПОРТ	АЭРОДРОМНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА НАХОДИТСЯ В ФЕДЕРАЛЬНОЙ СОБСТВЕННОСТИ. ИСКЛЮЧЕНИЯ: ПУЛКОВО (ИНФРАСТРУКТУРА В СОБСТВЕННОСТИ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА), БАРНАУЛ (В СОБСТВЕННОСТИ АЭРОПОРТА). ФЕДЕРАЛЬНОЕ ИМУЩЕСТВО В АЭРОПОРТАХ УПРАВЛЯЕТСЯ ФГУП «АДМИНИСТРАЦИЯ ГРАЖДАНСКИХ АЭРОПОРТОВ (АЭРОДРОМОВ)». ИСКЛЮЧЕНИЯ: ДОМОДЕДОВО (ФЕДЕРАЛЬНАЯ СОБСТВЕННОСТЬ В АЭРОПОРТУ УПРАВЛЯЕТСЯ ФГУП «АЭРОПОРТ ДОМОДЕДОВО»)	ВЛАДЕЮТ И УПРАВЛЯЮТ ЧАСТНЫЕ СОБСТВЕННИКИ И ГОСУДАРСТВЕННЫЕ КОМПАНИИ	ОСУЩЕСТВЛЯЕТСЯ УПРАВЛЕНИЕ ГОСУДАРСТВЕННОГО НАДЗОРА ЗА ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ В ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ (ГОСАВИАНАДЗОР) РОСТРАНСНАДЗОРА	ОСУЩЕСТВЛЯЕТСЯ РОСАВИАЦИЕЙ НА ОСНОВЕ РАСПОРЯЖЕНИЯ МИНТРАНСА ОТ 1 АПРЕЛЯ 2010 ГОДА № 23-Р	ТАРИФЫ НА АВИАПЕРЕВОЗКИ НЕ РЕГУЛИРУЮТСЯ. ТАРИФЫ НА ВСЕ ВИДЫ АЭРОПОРТОВОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ РЕГУЛИРУЮТСЯ ФСТ ПОЧТИ ВО ВСЕХ АЭРОПОРТАХ, ПОСКОЛЬКУ ПОДАВЛЯЮЩЕЕ ИХ БОЛЬШИНСТВО ЯВЛЯЮТСЯ СУБЪЕКТАМИ ЕСТЕСТВЕННОЙ МОНОПОЛИИ. АЭРОПОРТОВЫЕ СБОРЫ ВО ВСЕХ АЭРОПОРТАХ УТВЕРЖДАЮТСЯ ФСТ	ОСУЩЕСТВЛЯЮТ СЛУЖБЫ УПРАВЛЕНИЯ ВОЗДУШНЫМ ДВИЖЕНИЕМ, ВХОДЯЩИЕ В ПОДВЕДОМСТВЕННОЕ РОСАВИАЦИИ ФГУП «ГОСКОРПОРАЦИЯ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ»	ПРЕДПРИЯТИЯ, ОКАЗЫВАЮЩИЕ УСЛУГИ АВИАПЕРЕВОЗКИ, СЕРТИФИЦИРУЮТСЯ РОСАВИАЦИЕЙ. СЕРТИФИКАТ ЭКСПЛУАТАНТА ОТДЕЛЬНО ОГОВАРИВАЕТ, КАКИЕ ВОЗДУШНЫЕ СУДА ИМЕЕТ ПРАВО ИСПОЛЬЗОВАТЬ ПЕРЕВОЗЧИК. ОТДЕЛЬНЫЙ ДОПУСК ТРЕБУЕТСЯ ДЛЯ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК. ОТКРЫТИЕ ВНУТРИРОССИЙСКИХ МАРШРУТОВ НЕ ЛИЦЕНЗИРУЕТСЯ. ДОПУСК НА МЕЖДУНАРОДНЫЕ МАРШРУТЫ ВЫДАЕТСЯ РОСАВИАЦИЕЙ С УЧЕТОМ МЕЖПРАВИТЕЛЬСТВЕННЫХ СОГЛАШЕНИЙ МЕЖДУ РФ И СТРАНОЙ НАПРАВЛЕНИЯ РЕЙСА. АЭРОПОРТОВАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ТАКЖЕ СЕРТИФИЦИРУЕТСЯ РОСАВИАЦИЕЙ. СЕРТИФИЦИРУЮТСЯ ВСЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ ПАРАМЕТРЫ АЭРОПОРТА — ПОГОДНЫЕ МИНИМУМЫ, СПОСОБНОСТЬ ПРИНИМАТЬ ВОЗДУШНЫЕ СУДА РАЗНЫХ ТИПОВ И ДР. ВОЗДУШНЫЕ СУДА, КАК РОССИЙСКИЕ, ТАК И ЗАРУБЕЖНЫЕ, ТАКЖЕ СЕРТИФИЦИРУЮТСЯ ДЛЯ ПОЛЕТОВ В РОССИИ МЕЖГОСУДАРСТВЕННЫМ АВИАЦИОННЫМ КОМИТЕТОМ. ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ЛИЦЕНЗИРУЕТСЯ РОСТРАНСНАДЗОРОМ
МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ	В ФЕДЕРАЛЬНОЙ СОБСТВЕННОСТИ НАХОДЯТСЯ ПОДХОДНЫЕ КАНАЛЫ, ПОДВОДНЫЕ СООРУЖЕНИЯ, СОЗДАННЫЕ В РЕЗУЛЬТАТЕ ДНОУГЛУБИТЕЛЬНЫХ РАБОТ, РАДИОЛОКАЦИОННЫЕ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ ДВИЖЕНИЕМ СУДОВ, ОБЪЕКТЫ ИНФРАСТРУКТУРЫ, НЕОБХОДИМЫЕ ДЛЯ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ГЛОБАЛЬНОЙ МОРСКОЙ СИСТЕМЫ СВЯЗИ ПРИ БЕДСТВИИ И ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ, ОБЪЕКТЫ НАВИГАЦИОННО-ГИДРОГРАФИЧЕСКОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ МОРСКИХ ПУТЕЙ, ОБЪЕКТЫ И СРЕДСТВА АВТОМАТИЧЕСКОЙ ИНФОРМАЦИОННОЙ СИСТЕМЫ, ЕДИНОЙ СЛУЖБЫ КОНТРОЛЯ СУХОХОДСТВА И УПРАВЛЕНИЯ СУХОХОДСТВОМ. НЕ ПОДЛЕЖАТ ПЕРЕДАЧЕ В ЧАСТНУЮ СОБСТВЕННОСТЬ, НО МОГУТ БЫТЬ ЧАСТНЫМИ В СЛУЧАЕ ПОСТРОЙКИ ЗА ЧАСТНЫЙ СЧЕТ БЕРЕГОЗАЩИТНЫЕ СООРУЖЕНИЯ, ВОЛНОЛОМЫ, ДАМБЫ, МОЛЫ, ПИРСЫ, ПРИЧАЛЫ, ОБЪЕКТЫ ИНФРАСТРУКТУРЫ, ИСПОЛЬЗУЕМЫЕ ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОРГАНОВ ГОСУДАРСТВЕННОГО КОНТРОЛЯ И НАДЗОРА, ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ И АВТОМОБИЛЬНЫЕ ПОДЪЕЗДНЫЕ ПУТИ, ЛИНИИ СВЯЗИ, УСТРОЙСТВА ТЕПЛО-, ГАЗО-, ВОДО- И ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ, ЛЕДОКОЛЫ, СПЕЦИАЛЬНЫЕ СПАСАТЕЛЬНЫЕ СУДА. ВСЕЙ ФЕДЕРАЛЬНОЙ СОБСТВЕННОСТЬЮ В МОРСКИХ ПОРТАХ УПРАВЛЯЕТ ФГУП «РОСМОРПОРТ». ГОСКОНТРОЛЬ ЗА РАБОТОЙ ПОРТА ОСУЩЕСТВЛЯЕТ ЕГО АДМИНИСТРАЦИЯ, КОТОРАЯ ПРЕДСТАВЛЯЕТ СОБОЙ ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ВО ГЛАВЕ С КАПИТАНОМ ПОРТА	ВЛАДЕЮТ И УПРАВЛЯЮТ ЧАСТНЫЕ СОБСТВЕННИКИ И ГОСУДАРСТВЕННЫЕ КОМПАНИИ	ОСУЩЕСТВЛЯЕТСЯ УПРАВЛЕНИЕМ ГОСУДАРСТВЕННОГО МОРСКОГО И РЕЧНОГО НАДЗОРА (ГОСМОРРЕЧНАДЗОР) РОСТРАНСНАДЗОРА. НАДЗОР ЗА БЕЗОПАСНОСТЬЮ МОРЕПЛАВАНИЯ И ПОРЯДКА В МОРСКОМ ПОРТУ ОСУЩЕСТВЛЯЕТ НАЗНАЧАЕМЫЙ РОСМОРРЕЧФЛОТОМ КАПИТАН МОРСКОГО ПОРТА	НЕТ	ТАРИФЫ НА ВСЕ ОСНОВНЫЕ ПОРТОВЫЕ УСЛУГИ РЕГУЛИРУЮТСЯ ТОЛЬКО В ТЕХ СЛУЧАЯХ, КОГДА ОКАЗЫВАЮЩАЯ ИХ СТИВИДОРНАЯ КОМПАНИЯ ЯВЛЯЕТСЯ СУБЪЕКТОМ ЕСТЕСТВЕННОЙ МОНОПОЛИИ. ПОРТОВЫЕ СБОРЫ УСТАНОВЛИВАЮТСЯ РОСМОРРЕЧФЛОТОМ И УТВЕРЖДАЮТСЯ ФСТ ВО ВСЕХ ПОРТАХ.	ДВИЖЕНИЕ В АКВАТОРИЯХ МОРСКИХ ПОРТОВ РЕГУЛИРУЮТ ЛОЦМАНСКИЕ СЛУЖБЫ, КОТОРЫЕ ЯВЛЯЮТСЯ ЛИБО ГОСУДАРСТВЕННЫМИ (В БОЛЬШИНСТВЕ ПОРТОВ), ЛИБО ЧАСТНЫМИ ОРГАНИЗАЦИЯМИ (РАЗРЕШЕНО В ПОРТАХ, ПЕРЕЧЕНЬ КОТОРЫХ УТВЕРЖДАЕТСЯ ПРАВИТЕЛЬСТВОМ РФ), А ТАКЖЕ ДИСПЕТЧЕРСКИЕ СЛУЖБЫ ГОСУДАРСТВЕННЫХ БАССЕЙНОВЫХ УПРАВЛЕНИЙ. ДВИЖЕНИЕ СУДОВ В МЕЖДУНАРОДНОМ ПЛАВАНИИ ОСУЩЕСТВЛЯЕТСЯ В СООТВЕТСТВИИ С МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИЕЙ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ (SOLAS-74) И МЕЖДУНАРОДНЫМИ ПРАВИЛАМИ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ СТОЛКНОВЕНИЙ СУДОВ В МОРЕ (COLREGS)	ЛИЦЕНЗИРОВАНИЕ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ И ПАССАЖИРОВ МОРСКИМ ТРАНСПОРТОМ ОСУЩЕСТВЛЯЕТ РОСТРАНСНАДЗОР.
РЕЧНОЙ ТРАНСПОРТ	РЕЧНЫЕ ПОРТОВЫЕ ГИДРОТЕХНИЧЕСКИЕ СООРУЖЕНИЯ, НАВИГАЦИОННОЕ И ГИДРОГРАФИЧЕСКОЕ ОБОРУДОВАНИЕ, ПЕРЕГРУЗОЧНЫЕ КОМПЛЕКСЫ, ПРИЧАЛЫ, СЛУЖБЕННЫЕ ЗДАНИЯ И ИНОЕ НАХОДЯЩЕЕСЯ НА ТЕРРИТОРИИ ПОРТА ИМУЩЕСТВО МОГУТ НАХОДИТЬСЯ В ЛЮБОЙ СОБСТВЕННОСТИ. ОТНОШЕНИЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ РЕЧНЫХ ПОРТОВ К ФЕДЕРАЛЬНОЙ СОБСТВЕННОСТИ ПРОИСХОДИТ НА ОБЩИХ ОСНОВАНИЯХ. ФЕДЕРАЛЬНЫМ ИМУЩЕСТВОМ В РЕЧНЫХ ПОРТАХ УПРАВЛЯЕТ РОСИМУЩЕСТВО. КОНТРОЛЬ СОСТОЯНИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ И САМИХ ВОДНЫХ ПУТЕЙ ОСУЩЕСТВЛЯЮТ ТЕРРИТОРИАЛЬНЫЕ БАССЕЙНОВЫЕ УПРАВЛЕНИЯ	ВЛАДЕЮТ И УПРАВЛЯЮТ ЧАСТНЫЕ СОБСТВЕННИКИ И ГОСУДАРСТВЕННЫЕ КОМПАНИИ	ОСУЩЕСТВЛЯЕТСЯ УПРАВЛЕНИЕМ ГОСУДАРСТВЕННОГО МОРСКОГО И РЕЧНОГО НАДЗОРА (ГОСМОРРЕЧНАДЗОР) РОСТРАНСНАДЗОРА	НЕТ	ТАРИФЫ НА ВСЕ ОСНОВНЫЕ ПОРТОВЫЕ УСЛУГИ РЕГУЛИРУЮТСЯ ТОЛЬКО В ТЕХ СЛУЧАЯХ, КОГДА ОКАЗЫВАЮЩАЯ ИХ СТИВИДОРНАЯ КОМПАНИЯ ЯВЛЯЕТСЯ СУБЪЕКТОМ ЕСТЕСТВЕННОЙ МОНОПОЛИИ. ПОРТОВЫЕ СБОРЫ УСТАНОВЛИВАЮТСЯ РОСМОРРЕЧФЛОТОМ И УТВЕРЖДАЮТСЯ ФСТ ВО ВСЕХ БЕЗ ИСКЛЮЧЕНИЯ ПОРТАХ	РЕГУЛИРОВАНИЕ ДВИЖЕНИЯ НА ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЯХ И ЛОЦМАНСКАЯ ПРОВОДКА ОСУЩЕСТВЛЯЮТСЯ ТЕРРИТОРИАЛЬНЫМИ БАССЕЙНОВЫМИ УПРАВЛЕНИЯМИ, ИМЕЮЩИМИ ОРГАНИЗАЦИОННО-ПРАВОВУЮ ФОРМУ ФГУП, И ДИСПЕТЧЕРСКИМИ СЛУЖБАМИ, ПОДВЕДОМСТВЕННЫМИ РОСМОРРЕЧФЛОТУ	ЛИЦЕНЗИРОВАНИЕ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ И ПАССАЖИРОВ РЕЧНЫМ ТРАНСПОРТОМ ОСУЩЕСТВЛЯЕТ РОСТРАНСНАДЗОР
АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ	ВСЯ ДОРОЖНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА НАХОДИТСЯ В СОБСТВЕННОСТИ ГОСУДАРСТВА. ВСЕ РОССИЙСКИЕ ДОРОГИ УПРАВЛЯЮТСЯ РОСАВТОДОРОМ И ПОДВЕДОМСТВЕННЫМИ ЕМУ ФГУПАМИ. ФЕДЕРАЛЬНЫЕ ТРАССЫ, СПИСОК КОТОРЫХ УТВЕРЖДАЕТСЯ ПРАВИТЕЛЬСТВОМ, НАХОДЯТСЯ В ДОВЕРИТЕЛЬНОМ УПРАВЛЕНИИ ГОСКОМПАНИИ «АВТОДОР».	ВЛАДЕЮТ И УПРАВЛЯЮТ ЧАСТНЫЕ СОБСТВЕННИКИ И ГОСУДАРСТВЕННЫЕ КОМПАНИИ	ОСУЩЕСТВЛЯЕТСЯ УПРАВЛЕНИЕМ ГОСУДАРСТВЕННОГО АВТОМОБИЛЬНОГО И ДОРОЖНОГО НАДЗОРА (ГОСАВТОДОРНАДЗОР) РОСТРАНСНАДЗОРА	НЕТ	ВСЕ ДЕЙСТВУЮЩИЕ ДОРОГИ В РФ ЯВЛЯЮТСЯ БЕСПЛАТНЫМИ. ТАРИФЫ НА ПОЛЬЗОВАНИЕ СТРОЯЩИМИСЯ ПЛАТНЫМИ ТРАССАМИ, КОТОРЫМИ БУДЕТ УПРАВЛЯТЬ «АВТОДОР», ДОЛЖНЫ УТВЕРЖДАТЬСЯ ФСТ ПО ПРЕДСТАВЛЕНИЮ КОМПАНИИ. ТАРИФЫ НА ПЕРЕВОЗКИ НЕ РЕГУЛИРУЮТСЯ	ДВИЖЕНИЕ НА ДОРОГАХ РЕГУЛИРУЕТСЯ ГОСАВТОИНСПЕКЦИЕЙ МВД	ЛИЦЕНЗИРОВАНИЮ ПОДЛЕЖАТ КОММЕРЧЕСКИЕ ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ ТРАНСПОРТОМ, ВМЕЩАЮЩИМИ БОЛЬШЕ ВОСЬМИ ЧЕЛОВЕК, ЛИЦЕНЗИРУЕТ РОСТРАНСНАДЗОР

* ВО ВСЕХ ВИДАХ ТРАНСПОРТА ЛИЦЕНЗИРОВАНИЮ В РОСТРАНСНАДЗОРЕ В ОБЯЗАТЕЛЬНОМ ПОРЯДКЕ ПОДЛЕЖАТ ПЕРЕВОЗКИ И ПОГРУЗКА-ВЫГРУЗКА ОПАСНЫХ ГРУЗОВ.

РЕФОРМА ДАЛЬНОГО СЛЕДОВАНИЯ

С 1 АПРЕЛЯ НАЧАЛА РАБОТУ ФЕДЕРАЛЬНАЯ ПАССАЖИРСКАЯ КОМПАНИЯ, КОТОРОЙ ОАО РЖД ПЕРЕДАЕТ ВСЕ БИЗНЕС ДАЛЬНИХ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК. В МИНТРАНСЕ СЧИТАЮТ, ЧТО РЕФОРМУ ЗДЕСЬ МОЖНО СЧИТАТЬ ЗАВЕРШЕННОЙ, ТАК КАК ПЕРЕВОЗОЧНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ И УСЛУГИ ИНФРАСТРУКТУРЫ РАЗДЕЛЕНЫ. В ОТЛИЧИЕ ОТ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК, РЕОРГАНИЗАЦИЯ УБЫТОЧНЫХ И ДОТИРУЕМЫХ ИЗ БЮДЖЕТА ПАССАЖИРСКИХ ПОЧТИ НЕ ВЫЗЫВАЛА ДИСКУССИЙ. АЛЕКСЕЙ ЕКИМОВСКИЙ

МЕЖДУ ПРАВИЛАМИ И ПРЕЙСКУРАНТОМ

В то время как создание всех дочерних грузовых операторов ОАО «Российские железные дороги» сопровождалось бурными и длительными дискуссиями, пассажирские перевозки были выделены бесконфликтно. Правительство одобрило план по созданию Федеральной пассажирской компании (ФПК, подробнее о ней см. справку) практически без обсуждения в конце 2008 года.

Единственным вопросом, в котором наметились было разногласия, оказалась форма выделения компании: одно время Минтранс предлагал, чтобы ФПК перешла под прямой контроль государства. Но ОАО РЖД удалось убедить правительство в том, что вывод пассажирского бизнеса в виде дочернего общества монополии будет менее рискованным. Заместитель гендиректора ФПК Вадим Мишанин рассказывает, что окончательное одобрение этого плана, подготовленного в сотрудничестве с консалтинговой компанией McKinsey, состоялось на заседании комиссии по транспорту и связи под руководством вице-премьера Сергея Иванова в день рождения президента ОАО РЖД Владимира Якунина (30 июня). «Нужно отдать должное Минтрансу и правительству: они понимали, что создается крупнейшая по целому ряду критериев пассажирская компания в мире», — подчеркивает топ-менеджер важность момента.

Тем не менее к моменту выхода ФПК на рынок и началу самостоятельной работы компании 1 апреля далеко не все было готово для ее нормального функционирования. «До сих пор Минтранс не разработал новые „Правила перевозок пассажиров в дальнем следовании и перевозок багажа и грузобагажа“, без которых Федеральная служба по тарифам (ФСТ) не может принять новый Прейскурант 10–02–16, обеспечивающий нам требуемые условия работы на рынке», — поясняет господин Мишанин. По его словам, служба не может тарифицировать те услуги, которые не указаны в нормативных документах, а в действующих «Правилах», принятых в 2002 году, нет целого ряда услуг, которые оказывает ФПК.

Однако и. о. начальника департамента государственной политики в области железнодорожного транспорта Минтранса Сергей Тугаринов считает, что принятие нового Прейскуранта 10–02–16 не связано с утверждением изменений в правила перевозок. «Приказ о введении нового прейскуранта может быть принят и без внесения тех изменений, которые просит от нас ФСТ. Тем не менее мы подготовили эти точечные изменения, у нас есть замечания Минюста, которые мы устраним, в ближайшее время в установленном порядке они будут приняты», — поясняет чиновник.

Сергей Тугаринов утверждает, текущая работа ФПК ничем не осложнена. «Тариф за пользование инфраструктурой утвержден в декабре 2009 года, а новые правила должны лишь упорядочить перечень сборов, которые устанавливаются перевозчиком», — поясняет чиновник. — Договоры на аренду локомотивов носят частно-правовой характер, и цены в них государством не регулируются — это зона ответственности советов директоров самих компаний».

МИНТРАНС НЕ РАЗРАБОТАЛ НОВЫЕ «ПРАВИЛА ПЕРЕВОЗОК ПАССАЖИРОВ В ДАЛЬНОМ СЛЕДОВАНИИ И ПЕРЕВОЗОК БАГАЖА И ГРУЗОБАГАЖА», БЕЗ КОТОРЫХ ФСТ НЕ МОЖЕТ ПРИНЯТЬ НОВЫЙ ПРЕЙСКУРАНТ 10–02–16, ОБЕСПЕЧИВАЮЩИЙ ФПК ТРЕБУЕМЫЕ УСЛОВИЯ РАБОТЫ НА РЫНКЕ



ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА



Но в целом принятые в 2002 году правила «морально устарели», признает господин Тугаринов. «Вне зависимости от вопросов тарификации там используются устаревшие понятия и терминология и много других вопросов», — уточняет чиновник, добавляя, что разработку новых правил планируется завершить уже в мае, после чего они будут направлены на согласование во все заинтересованные ведомства. По словам Вадима Мишанина, речь идет об уточнениях в понятии «перевозчик», а также изменениях в перечне сборов. «Кроме того, появляется возможность взаимодействия нескольких перевозчиков, при котором они могут заключать договоры между собой для того, чтобы в составе поезда основного перевозчика могли находиться вагоны другого», — добавляет топ-менеджер. — Сегодня так или иначе это уже приходится делать, но условия и тарифы такого взаимодействия требуют уточнения».

ПЕРЕД ТАРИФОМ ВСЕ РАВНЫ Прежде всего новые правила обеспечат условия для включения в состав поездов ФПК вагонов частных операторов и перевозчиков. По словам Сергея Тугаринова, в правилах предусматривается установление одинаковых тарифов за пользование инфраструктурой для всех перевозчиков, вагоны которых сле-

дуют в одном составе. «Новый прейскурант методологически построен таким образом, что плата за услуги инфраструктуры зависит от количества вагонов в одном поездном формировании: чем больше вагонов в поезде, тем меньше ее размер из расчета на один вагон. Плата за включение в состав поезда вагонов других собственников должна рассчитываться по такому же принципу, в результате чего появляется экономическая заинтересованность всех субъектов рынка для организации таких перевозок», — поясняет господин Тугаринов.

Однако Федеральная антимонопольная служба (ФАС) имеет по этому поводу особое мнение. Чиновники считают, что для всех перевозчиков необходимо предоставить различные возможности по оплате инфраструктурной составляющей в тарифе. «Если действует только одна схема взаимодействия, то ФПК будет иметь возможность навязывать другим перевозчикам тарифы на свои услуги, стоимость услуг посредников может существенно возрасти, что приведет к ограничению конкуренции на рынке», — поясняет свою позицию заместитель руководителя ФАС Анатолий Голомолзин. — Поэтому у каждого перевозчика должна быть возможность заключить договор на оплату инфраструктуры напрямую с ОАО РЖД и влиять на общую сумму расходов

при присоединении его вагонов к составу». Окончательное решение по этому вопросу будет принимать Минюст.

ПЕРЕХОДЯЩАЯ ГОЛОВНАЯ БОЛЬ Так или иначе, с созданием ФПК ОАО РЖД сняло с себя необходимость ежегодной битвы с Минфином за объем бюджетных субсидий для покрытия убытков от перевозок пассажиров в плацкартных и общих вагонах, тарифы на которые устанавливаются государством. Теперь это станет проблемой руководства ФПК, и Вадим Мишанин уже столкнулся с ней. «Сейчас нам необходимо в кратчайшее время де-юре подтвердить, что ФПК является естественным монополистом в части железнодорожной перевозки пассажиров в дальнем следовании», — поясняет топ-менеджер. — Только после этого мы сможем попросить ФСТ установить для ФПК экономически обоснованный тариф для перевозки пассажиров в регулируемом сегменте и установить коэффициенты к действующим тарифам, чтобы на основании этих тарифов мы смогли заключить договор с Росжелдором на получение субсидий».

Ежегодно сумма субсидий рассчитывается исходя из базы расходов за прошлый год, из которых 65% составляет плата ОАО РЖД за услуги инфраструктуры и аренду локо-

ЧТО ТАКОЕ ФПК



ОАО «Федеральная пассажирская компания» (ФПК) учреждено 3 декабря 2009 года в Москве, приступило к самостоятельной работе 1 апреля 2010 года. 100% минус одна акция принадлежит ОАО «Российские железные дороги», одна акция — АНО «Центр „Желдорреформа“». В уставный капитал ФПК (137,2 млрд руб.) передано более 24,6 тыс. пассажирских вагонов, 16 региональных дирекций по обслуживанию пассажиров, 43 пассажирских вагонных депо, 29 вагонных участков, 15 железнодорожных агентств. В компании работает более 100 тыс. человек. До 2015 года компании планируется передать в собственность 2,5 тыс. пассажирских локомотивов, а также локомотивные депо.



ОТ ПАССАЖИРОВ ЖДУТ РОСТА

В 2009 году в дальнем следовании ОАО РЖД перевезло 119,6 млн пассажиров, что на 11,8% меньше, чем годом ранее. Пассажирооборот снизился за тот же период на 10,6%, до 115,5 млрд пасс/км. В январе 2010 года перевозки упали на 3,3%, в феврале — на 5,3%, в марте — на 4,4%. В апреле ОАО РЖД сообщило, что продажи билетов в дальнем следовании достигли прошлогоднего уровня, а спад за первые четыре месяца года составил всего 0,7% к уровню 2009 года. Это позволяет ФПК рассчитывать на рост пассажиропотока в ближайшие месяцы. Как рассказали ВГ в ФПК, согласно пессимистическому прогнозу, к концу 2010 года объем перевозок должен достичь прошлогоднего уровня, согласно оптимистичному — возможен рост на 4%.

мотивов с экипажами, поясняет Вадим Мишанин. На основе раздельного учета определяются фактические расходы, которые затем распределяются между дерегулированным и регулируемым секторами. Расходы в регулируемом секторе умножаются на так называемый коэффициент рентабельности, который сегодня принят на уровне 4,6%. «Государство считает это достаточным для того, чтобы полностью воспроизвести основные фонды и перевозчик нормально работал», — поясняет топ-менеджер. Действующие тарифы умножаются на прогнозируемый объем пассажирооборота, из которого складывается приблизительный объем полученной выручки. Разница между этими цифрами и составляет требуемый объем субсидий.

На 2010 год на субсидии по дальним пассажирским перевозкам в федеральном бюджете зарезервировано 28 млрд руб. Но Вадим Мишанин уверяет, что этого не хватит для покрытия убытков. «По протоколу совещания у первого вице-премьера Игоря Шувалова в мае еще раз должен быть рассмотрен вопрос о дополнительном выделении 8 млрд руб., — говорит топ-менеджер. — Все необходимые документы по этому поводу нами разосланы заинтересованным ведомствам, и, по нашей информации, ни у одного из них нет возражений».

По словам господина Мишанина, дефицит образовался по историческим причинам. «На 2009 год ОАО РЖД подавало заявку на субсидии в размере 39–40 млрд руб., но в связи с кризисом правительство приняло решение предоставить субсидии на уровне 2008 года, то есть 28 млрд руб., — поясняет топ-менеджер. — Тем не менее в прошлом году ОАО РЖД не полностью vybrало субсидии по грузовым перевозкам, поэтому Минтранс согласовал с Минфином обоснованную расчетами переброску дополнительных 8 млрд руб. на пассажирский сектор».

БЕЗ БЮДЖЕТА Однако государственное субсидирование дальних пассажирских перевозок может существенно сократиться уже в ближайшие годы. Дело в том, что государство рассматривает вопрос о возможности частичного дерегулирования перевозок в плацкартных вагонах. Это автоматически снимет необходимость субсидировать эти расходы ФПК — предполагается, что компания установит экономически обоснованные тарифы и перевозки перестанут быть плано­во убыточными.

«На наш взгляд, госрегулирование при перевозках пассажиров в плацкартных и общих вагонах возможно либерализовать в отдельных сегментах», — говорит Сергей Тугаринов. Он приводит в пример опыт субсидирования авиаперевозок на Дальний Восток для граждан в возрасте до 23 лет и старше 60 лет. «На субсидии авиакомпаний в прошлом году было израсходовано около 1,2 млрд руб., что существенно увеличило объем перевозок, тогда как на субсидирование железнодорожных перевозок — около 36 млрд руб.», — отмечает господин Тугаринов. По его словам, среднее расстояние на перевозки в плацкартном вагоне — порядка 1,5 тыс. км, причем на таком расстоянии железные дороги конкурируют с автомобильным пассажирским транспортом. «А на расстояния свыше 3 тыс. км авиабилет на ряде направлений уже становится дешевле железнодорожного в купе и СВ», — добавляет он.

В Минтрансе, как, впрочем, и в ФПК, подчеркивают, что решать этот вопрос будет правительство. «Если государство решит применить „авиационную“ схему, то тогда нужно понимать, что для 70% пассажиров цены на билеты в плацкартных вагонах увеличатся в 1,6–1,7 раза, — предупреждает Вадим Мишанин. — Естественно, величина субсидий существенно уменьшится, если субсидироваться будет только перевозка пассажиров до 23 и старше 60 лет, но я не знаю, готово ли к этому правительство». По словам топ-менеджера, именно перевозки в плацкартных и общих вагонах в апреле начали расти, тогда как в целом пассажирский комплекс еще не выбрался из кризиса (подробнее о динамике объемов пе-

ревозок см. справку). «В регулируемом сегменте с апреля начался рост перевозок, правда, небольшой — порядка 1–2%», — уточняет Вадим Мишанин. Он считает, что сниженные тарифы становятся более востребованными в связи с падением платежеспособности населения.

ЧАСТНЫЕ НАДЕЖДЫ НА ГОСЗАКАЗ В то же время наметившаяся было конкурентная среда в дальних пассажирских железнодорожных перевозках постепенно сходит на нет. Из трех существующих частных операторов пассажирских вагонов самостоятельно оперируют ими теперь только двое. Контролируемое группой «Н-Транс» ООО «Пассажирские перевозки» передало все свои 22 вагона, курсировавших на линии Москва—Петербург, в аренду ФПК. В «Н-Транс», которая является также крупнейшим частным оператором грузовых вагонов, мотивировали свой уход из бизнеса намерением сосредоточиться на грузовых перевозках.

В ООО «Тверской экспресс» (дочерняя компания оператора грузового подвижного состава «Трансгрупп АС», также работает на линии Москва—Петербург) пока не намерены уходить с рынка, но подтверждают, что «работать стало очень тяжело». «По нашему бизнесу очень сильно ударил запуск „Сапсана“ (это произошло в конце декабря 2009 года.— **ВГ**), — поясняет гендиректор „Тверского экспресса“ Алексей Рахаев. — „Сапсан“ забрал в основном именно наших пассажиров — тех, которые ездят между Москвой и Питером в командировку. Что греха таить, именно за такими поездами будущее, я и сам теперь им пользуюсь».

Тем не менее, по словам господина Рахаева, в апреле его компании удалось выйти на положительную рентабельность. «В апреле мы вышли в плюс по финансовому результату, хотя пассажиропоток продолжает стремительно падать», — рассказывает он. Будет ли компания передислоцировать свои вагоны на другие направления, гендиректор «Тверского экспресса» сказать пока не может: нужно опять-таки ждать выхода нового рейс­куранта и новых «правил игры». «Пока мы не имеем возможности просчитать свою экономику, говорить о тех или иных действиях сложно, — поясняет Алексей Рахаев. — Мы воспользуемся всеми возможностями, если они будут выгодны».

Одну из таких возможностей частные пассажирские перевозчики видят в системе франшиз. Речь идет о распределении на открытых конкурсах перевозок на отдельных участках и направлениях, которые будут субсидироваться государством. «Например, в Казахстане уже около

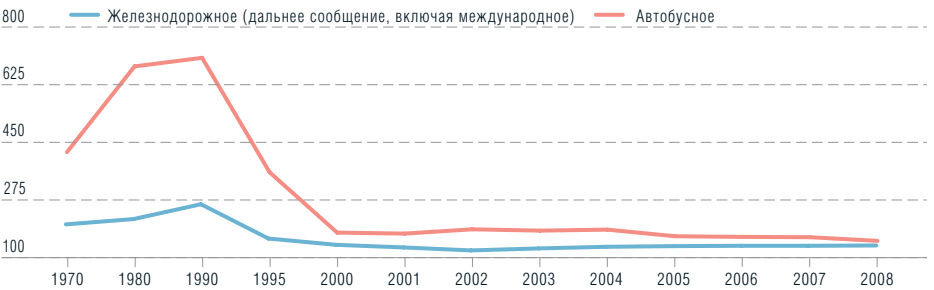
десяти пассажирских перевозчиков и они успешно работают по этой схеме», — рассказывает Алексей Рахаев. По его информации, разработка аналогичной системы в России должна начаться уже в 2011 году.

В Минтрансе предпочитают не использовать иностранное слово «франшиза» и говорят проще — госзаказ. По словам Сергея Тугаринова, министерство готовит проект закона о регулярном пассажирском сообщении, где предусматривается возможность государственного заказа на пассажирские перевозки. «Межведомственная рабочая группа, куда входят также представители субъектов федерации и пригородных пассажирских компаний, собирается еженедельно под руководством замминистра Сергея Аристова, — говорит господин Тугаринов. — По плану мы должны внести проект в правительство в этом году. После принятия его Госдумой потребуются решения по финансовому обеспечению государственного заказа в рамках закона о бюджете. Думаю, реально закон заработает в течение ближайших двух лет».

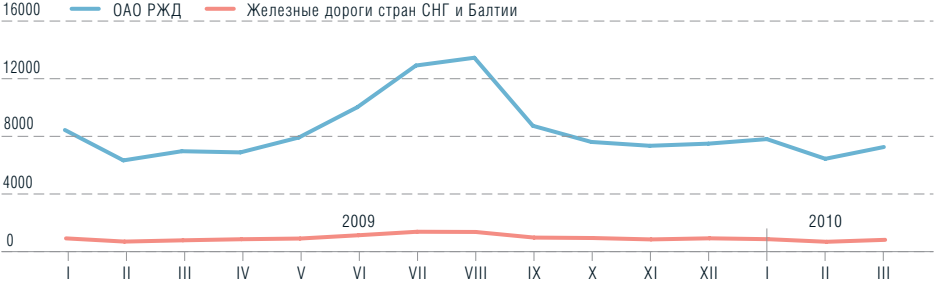
ЦЕННЫЙ БАГАЖ На этот год в планах Минтранса стоит решение о дерегулировании тарифов на перевозки грузо­багажа — о срочной необходимости принятия этого говорил в начале марта министр Игорь Левитин. «ФПК не является доминирующим игроком на рынке грузо­багажных перевозок, ее доля не более 3%, остальное — это перевозки других компаний. Поэтому сейчас регулировать этот рынок нет необходимости», — поясняет Сергей Тугаринов позицию министерства. Чиновник считает, что ФПК вполне может сама принимать решение о стоимости этих перевозок, как это делают и другие участники рынка.

Но мнение руководства ФПК по этому поводу кардинально отличается. По словам Вадима Мишанина, в составе поездов компании перевозится 99% грузо­багажа, поэтому «правовых оснований для дерегулирования перевозки багажа и грузо­багажа нет». «Проблема в том, что существуют несправедливые тарифные условия — прежде всего на перевозку грузо­багажа в частных вагонах. На сегодня эта ставка, по самым скромным подсчетам, на 30–35% ниже себестоимости перевозки. То есть мы с ОАО РЖД рассчитываемся по себестоимости, а грузоотправитель нам платит на 30% меньше», — уверяет господин Мишанин. Он добавляет, что государство не компенсирует эти убытки, хотя они являются следствием именно государственного регулирования тарифов.

Точных данных об объемах недополученных от этой деятельности доходов господин Мишанин не имеет, но «по



ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ МЕЖДУГОРОДНЫМ АВТОБУСНЫМ И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ (МЛН ЧЕЛ.) ИСТОЧНИК: РОССТАТ



ДИНАМИКА ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК В ДАЛЬНОМ СЛЕДОВАНИИ ИСТОЧНИК: ОАО РЖД.



ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ В ДАЛЬНОМ СЛЕДОВАНИИ ЧАСТНЫМИ ПЕРЕВОЗЧИКАМИ (МЛН ЧЕЛ.) ИСТОЧНИК: ОАО РЖД.

предварительным экспертным оценкам», повышение тарифа на 30% могло бы добавить ФПК порядка 6 млрд руб. дополнительных доходов в год. Поднять ставки на повагонные отправки грузо­багажа можно за один-два месяца, но принятие ФСТ в полном объеме третьей главы нового рейс­куранта, где детально определены условия таких перевозок, возможно в лучшем случае с 1 октября, полагает Вадим Мишанин.

По его словам, эта брешь в тарифной системе позволяет необоснованно зарабатывать частным операторам вагонов, которые за десять лет уже нарастили парк собственных грузо­багажных вагонов, сопоставимый с парком ФПК (порядка 720 единиц). «По нашим данным, уровень рентабельности таких крупных операторов грузо­багажных вагонов вполне позволяет поднять стоимость перевозки на 30%», — считает топ-менеджер. Хотя, признает он, мелким операторам, у которых три-четыре вагона, вероятно, будет «трудно обеспечить себе экономику».

Тем не менее даже крупные операторы грузо­багажных вагонов совершенно не в восторге от такого предложения. Первый заместитель гендиректора частной компании «Желдорэкспедиция» (владеет 625 почтово-грузо­багажными вагонами) Евгения Назарова говорит, что даже существующие тарифы приводят к тому, что перевозка грузо­багажа по железной дороге, пусть даже и со скоростью пассажирского поезда, неконкурентоспособна в сравнении с автомобильным транспортом на дальности от Москвы до Екатеринбурга. «Если тариф поднять на 30%, то эта граница сдвинется до Новосибирска, а в Челябинск уже сейчас практически все возится автомобилями, — поясняет госпожа Назарова. — В итоге часть своих вагонов мы будем вынуждены поставить на отстой или вообще от них избавиться».

Евгения Назарова добавляет, что сейчас на рынке много частных грузовых машин без работы, и это существенно упрощает поиск перевозчика и удешевляет его услуги. По данным главы «Желдорэкспедиции», на рынке существует порядка 15 компаний с достаточным крупным парком грузо­багажных вагонов. «Нам бы очень хотелось получить равные возможности с ФПК — платить ОАО РЖД за инфраструктуру и тягу самостоятельно, но этого никто не предлагает», — утверждает госпожа Назарова.

При повышении ставки, считает Евгения Назарова, упадет спрос и на грузо­багажные вагоны. Уже сейчас, уверяет она, на вторичном рынке грузо­багажные вагоны продаются по цене металлолома — 300–400 тыс. руб., тогда как новый вагон стоит порядка 10 млн руб. Срок окупаемости нового вагона при существующих тарифах составляет 10–12 лет, а при увеличении тарифов он серьезно вырастет. При этом в обслуживании вагонов их владельцы несут значительно больше расходов, чем автоперевозчики. «Например, ремонт вагона по существующим нормативам производится плано­во два раза в год вне зависимости от его реального состояния, тогда как автомобиль обязан проходить лишь регулярное техническое обслуживание и ремонтируется, если это действительно нужно», — поясняет Евгения Назарова.

Тем не менее ФПК рассчитывает договориться с крупными операторами грузо­багажных вагонов. Вадим Мишанин считает, что компании есть что предложить. «Например, у нас самая разветвленная в стране сеть багажных отделений, которую мы вынуждены содержать для обеспечения доступности перевозок грузо­багажа для любого клиента, мы ее можем предложить для совместного использования, — поясняет топ-менеджер. — В то же время у частных операторов наработаны технологии агрессивного маркетинга, которые сейчас позволяют им выигрывать у нас конкуренцию за клиентов». Если рынок действительно сложился, полагает Вадим Мишанин, то «есть смысл вместе развиваться и не приносить убытки друг другу». ■

ОАО РЖД СНЯЛО С СЕБЯ НЕОБХОДИМОСТЬ ЕЖЕГОДНОЙ БИТВЫ С МИНФИНОМ ЗА БЮДЖЕТНЫЕ СУБСИДИИ ДЛЯ ПОКРЫТИЯ УБЫТКОВ ОТ ПЕРЕВОЗОК ПАССАЖИРОВ В ПЛАЦКАРТНЫХ И ОБЩИХ ВАГОНАХ, ТАРИФЫ НА КОТОРЫЕ УСТАНОВЛИВАЕТ ГОСУДАРСТВО. ТЕПЕРЬ ЭТО СТАНЕТ ПРОБЛЕМОЙ РУКОВОДСТВА ФПК



ПАССАЖИР С ВОЗУ

ПРИГОРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ОСТАЮТСЯ САМОЙ ДЕПРЕССИВНОЙ ОБЛАСТЬЮ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА. В 2009 ГОДУ ВЫПАДАЮЩИЕ ДОХОДЫ ОАО РЖД ОТ НИХ ПРЕВЫСИЛИ 20 МЛРД РУБ. И ТОЛЬКО НА 11,3% КОМПЕНСИРОВАНЫ РЕГИОНАМИ. ДАЖЕ НА ФОНЕ ВОССТАНОВЛЕНИЯ ЭКОНОМИКИ, РОСТА ГРУЗОПОТОКА И СТАБИЛИЗАЦИИ ДАЛЬНИХ ПЕРЕВОЗОК ОБЪЕМЫ ПРИГОРОДНЫХ ПРОДОЛЖАЮТ БЫСТРО ПАДАТЬ. СПОСОБСТВУЕТ ЭТОМУ НЕ ТОЛЬКО КРИЗИС, НО И ЛОГИКА РЕФОРМЫ В КУПЕ С ПОЗИЦИЯМИ МЕСТНЫХ ВЛАСТЕЙ.

АНАТОЛИЙ КАЛИНИН, АФАНАСИЙ СБОРОВ

ВСЕ ХУЖЕ, И ХУЖЕ, И ХУЖЕ ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) продолжает терять пассажиров в пригородном сообщении. По итогам 2009 года снижение этих перевозок составило 12,1%. Максимальное падение наблюдалось на Дальневосточной (32,8%), Красноярской (32,3%) и Свердловской (30,3%) дорогах, минимальное — на Московской (5,5%) и Октябрьской (7,6%) дорогах, которые вместе обеспечивают почти 70% общего пассажиропотока в пригородном сообщении. Однако по итогам января—апреля 2010 года продажи билетов в поезда пригородного сообщения снизились сразу на 22,9%, обеспечив основную долю общего падения пассажирских перевозок (в дальнейшем сообщении снижение составило всего 0,7%).

Таким образом, несмотря на то, что экономика страны в целом прошла острую фазу кризиса, в грузоперевозках железных дорог наблюдается рост, а в перевозках в дальнем следовании — стабилизация, ситуация в пригородном сообщении только ухудшилась. Между тем именно здесь реформа железных дорог стартовала раньше, чем в других областях: первая пригородная пассажирская компания — новосибирская «Экспресс-Пригород» — была создана еще в 1998 году.

Подход к реформе сохранился с тех пор. Пригородные перевозки выводятся в дочерние структуры, создаваемые в партнерстве с региональными властями. Смысл в том, чтобы с учетом социальной значимости и плановой убыточности пригородного сообщения переложить ответственность на местных чиновников. Железнодорожники исходят из линейной логики: если вы хотите сохранять экономически не обоснованные низкие тарифы, компенсируйте убытки из бюджета. Объем компенсаций можете регулировать, определяя социальный заказ: сколько нужно электричек и по каким маршрутам они должны ходить.

Однако при том, что пригородное сообщение стало почти единственным направлением железнодорожной реформы, схема которого не вызывала дискуссий, именно здесь реформа медленнее всего приближается к конечной цели — прекращению перекрестного субсидирования этого вида перевозок за счет других областей деятельности ОАО РЖД.

МИНИМАЛЬНАЯ КОМПЕНСАЦИЯ По итогам 2009 года десять пригородных пассажирских компаний обеспечили перевозку около 30% пассажиров. В начале 2010 года процесс передачи ответственности ускорился. В марте президент ОАО РЖД Владимир Якунин говорил, что в целом создано уже 18 пригородных компаний, которые «выполняют более половины от общего объема региональных перевозок в стране». «Благодаря структурным преобразованиям и позитивным изменениям в текущей деятельности ОАО РЖД удается сдерживать рост убыточности пригородных перевозок», — добавил глава железнодорожной монополии.

Юридическое основание для возмещения убытков железнодорожников существует давно — это постановление



правительства РФ от 07.03.95 № 239. «Убытки, возникающие вследствие регулирования тарифов на перевозки пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении, возмещают органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации в связи с тем, что на них возложено осуществление государственного регулирования тарифов на эти перевозки», — признают, например, в администрации Красноярского края. Созданная в регионе «Краспригород» в 2009 году обеспечила почти 100% всех пригородных перевозок, хотя объем их невелик — всего 9 млн человек, меньше 1% от общесетевого.

Однако в целом до сих пор убытки пригородного пассажирского комплекса почти на 87% покрываются за счет общего финансового результата ОАО РЖД, в основном за счет доходов от грузовых перевозок. Общий объем выпадающих доходов монополии в 2009 году от госрегулирования тарифов на пригородные перевозки составил 24,78 млрд руб. при объеме компенсаций из региональных бюджетов на уровне 2,8 млрд руб.

В 2010 году убыток ОАО РЖД от пригородного сообщения может составить около 30 млрд руб., отмечает руководитель департамента пассажирских сообщений монопо-

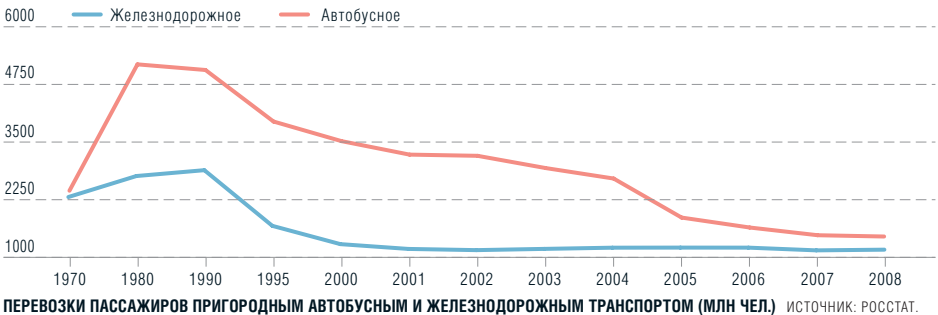
лии Геннадий Верховых. По его словам, согласно постановлению правительства, с 2011 года ОАО РЖД не будет иметь права субсидировать пригородные пассажирские перевозки за счет грузовых. Таким образом, со следующего года ответственность за организацию пригородного сообщения полностью ляжет на пригородные компании. Всего их должно быть создано 26.

Сейчас тарифы на пригородные железнодорожные перевозки пассажиров регулируются в 58 субъектах Российской Федерации из 73. А различные категории льготных пассажиров, согласно статистике ОАО РЖД, составляют 44% в общей структуре пассажиропотока пригородных поездов. Руководством железных дорог и пригородными пассажирскими компаниями заключен 61 договор на организацию транспортного обслуживания населения, отмечается в материалах ОАО РЖД. И только в двух из них (Ульяновская область и Сахалинская область) содержатся существенные условия, учитывающие интересы ОАО РЖД и пригородных пассажирских компаний. Большинство же договоров не содержат условий об общей сумме контракта, размере экономически обоснованного уровня тарифа на перевозки и порядка расчета выпадающих доходов.

ПОЗИЦИЯ РЕГИОНОВ Как отмечают в правительстве Красноярского края, железнодорожным транспортом в пригородном сообщении региона перевозится около 10 млн человек и данным видом транспорта в большей степени пользуется население с небольшим уровнем доходов ввиду низких относительно других видов транспорта тарифов. Поэтому на региональном уровне здесь проводится политика сдерживания роста тарифов на услуги, касающиеся малообеспеченных слоев населения. Министерство промышленности, энергетики, транспорта и связи края заключило с ОАО «Краспригород» договоры на выполнение перевозок и компенсацию в 2010 году расходов в размере 195,3 млн руб. То есть, исходя из объемов перевозок 2009 года, компенсация составит в среднем 20 руб. на пассажира.

Однако не все регионы согласны взять на себя ответственность за пригородные железнодорожные перевозки или хотя бы разделить ее с ОАО РЖД. Как рассказал «Ъ» министр жилищной политики, энергетики, транспорта и связи правительства Иркутской области Петр Воронин, монополия обратилась к региональным властям с «настоятельным предложением» создать совместную компанию, которая займется пассажирскими перевозками по пригородным марш-

ПО ИТОГАМ ЯНВАРЯ—АПРЕЛЯ 2010 ГОДА ПРОДАЖИ БИЛЕТОВ В ПОЕЗДА ПРИГОРОДНОГО СООБЩЕНИЯ СНИЗИЛИСЬ СРАЗУ НА 22,9%, ОБЕСПЕЧИВ ОСНОВНУЮ ДОЛЮ ОБЩЕГО ПАДЕНИЯ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК (В ДАЛЬНЕМ СООБЩЕНИИ СНИЖЕНИЕ СОСТАВИЛО ВСЕГО 0,7%)



ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА

рутам. По предложению железной дороги регион также должен иметь свою долю в уставном капитале компании.

Правительство области от этого отказалось, говорит министр, поясняя, что регион «в любом случае не сможет влиять на ситуацию с пассажирскими перевозками». «Они планируют снять таким образом ответственность с себя и частично ее переложить на регион, — говорит Петр Воронин. — Но у нас ведь нет своего подвижного состава, арендовать его в любом случае придется у ОАО РЖД. Обеспечивать его ремонт область также не сможет, так как не имеет таких ресурсов. Между тем ответственность за все это также придется нести региону, если он войдет в состав компании». В то же время область готова нести ответственность в части выделения субсидий на покрытие разницы выпадающих тарифов. В 2010 году областной бюджет предусматривает компенсации в размере 149 млн руб.

Планы по созданию совместной с ОАО РЖД пригородной пассажирской компании обсуждались и в Ставропольском крае. Как сообщил начальник отдела транспорта минпрома Ставропольского края Владимир Костюков, специальное совещание прошло в марте у зампреда правительства края Георгия Ефремова. Письмо от имени губернатора Ставропольского края с подтверждением намерений о ее создании уже направлено Владимиру Якунину. Планы по субсидированию пригородных перевозок краевые власти не раскрывают.

Александр Гусев, зампред правительства Воронежской области, курирующий промышленность, транспорт и связь, говорит, что ОАО РЖД предложило региональным властям области блокпакет в создаваемой пригородной пассажирской компании. Однако и здесь до окончательного решения еще далеко. «Возможно, по небольшой доле получают все региональные администрации в зоне охвата Юго-Восточной железной дороги, но в общей сложности они вряд ли будут составлять больше 25% акций, — отмечает чиновник. — Такое участие органов власти даст им возможность участвовать в управлении перевозками. При этом разногласий между администрациями возникнуть не должно — проблемы перед всеми региональными властями стоят в этом вопросе одинаковые».

Одна из главных претензий региональных властей заключается в непонятном механизме формирования тарифов на услуги железнодорожного транспорта. ОАО РЖД должно было выработать правила формирования тарифов еще в прошлом году, но этого не произошло, говорят в одном из регионов.

Александр Гусев отмечает, что сейчас тариф на пригородные перевозки в регионе в среднем составляет 1,1 руб. за километр. «В 2009 году население заплатило всего 250 млн руб., то есть не более 30% от себестоимости перевозок, — добавляет чиновник. — Тариф будет повышаться однозначно, но так же очевидно, что он не будет достигать экономической обоснованности уровня». Но, отмечает господин Гусев, «говорить о какой-либо конкретике в вопросах тарифной политики пока рано». «Проблема в том, что мы не видим объективных параметров составления тарифов, — поясняет чиновник. — Понятно, что есть локомотивы, двигатели — расходы на них посчитать элементарно. Но как быть с затратами на содержание железнодорожного полотна, вокзальных комплексов, тех же опор? Не обладая четкими ответами на эти вопросы, невозможно посчитать правильный тариф».

В ОАО РЖД с этим утверждением не согласны. В монополии поясняют, что при создании пригородной компании ОАО РЖД готовит обоснование целесообразности изменения тарифов. Тарифная политика формируется в результате «комплексного анализа экономических обоснованных затрат пригородной компании, относимых на данный вид деятельности, с учетом регулируемой рентабельности, которая, к слову, в самом оптимистическом варианте не превышает 0,1%».



РЕЗКОЕ СНИЖЕНИЕ ОБЪЕМОВ ПРИГОРОДНЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК МОЖЕТ ПРОДОЛЖИТЬСЯ БЕЗОТНОСИТЕЛЬНО К ЭКОНОМИЧЕСКОМУ КРИЗИСУ

Глава управления транспорта и связи министерства градостроительства и инфраструктуры Пермского края Максим Заварзин, ссылаясь на данные ОАО РЖД, говорит, что в 2009 году убытки от пригородных перевозок по Пермскому краю составили порядка 600 млн руб. Исходя из этого, поясняет чиновник, экономически обоснованный тариф в первой зоне должен составлять 50 руб.

«Но все понимают, что установить тариф в размере 50 руб. нереально: мы лишимся большей части пассажиров, — говорит Максим Заварзин. — Сейчас тариф фактически установлен в размере 22 руб., в прошлом году составлял 18 руб. Из бюджета было компенсировано 60 млн руб.». Таким образом, край покрыл всего 10% убытков ОАО РЖД. На 2010 год на железнодорожные субсидии в бюджете края зарезервировано и того меньше — 30 млн руб.

ДЕНЬГИ ПО ЗАКОНУ «Необходимо законодательно закрепить обязанности государства по компенсации выпадающих доходов — замечу, что именно выпадающих доходов, а не убытков», — утверждает Владимир Якунин. В первую очередь речь идет о разработке федерального и единого для всех механизма социального заказа на осуществление пригородных перевозок. Пока на федеральном уровне не принят такой механизм, железнодорожники совместно с региональными властями действуют методом проб и ошибок.

Как отмечают в ОАО РЖД, с начала 2010 года действует предписание при заключении договоров с регионами считать обязательным наличие в тексте контракта существенных условий. Речь идет о размерах средств компенсации, об экономически обоснованном уровне тарифов, о размерах движения, порядке расчета выпадающих доходов перевозчика от введения государственного регулирования тарифов.

Местные власти настаивают, что программа реформы, букве которой следуют в ОАО РЖД, была принята на федеральном уровне и компенсации на осуществление пригородных перевозок должны идти из федерального бюджета. «Когда стало понятно, что с выделением пригородных перевозок в отдельную структуру прекратится перекрестное субсидирование, возник вопрос, кто должен платить за ту часть, которая шла через грузовые перевозки, — рассказывает Вячеслав Новиков, заместитель председателя комитета Совета федерации по бюджету, представляющий в верхней палате Красноярский край. —

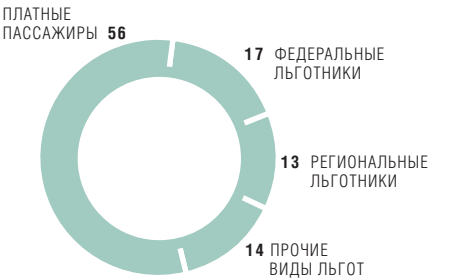
Субъект федерации таких законов не принимал, эти законы принимала федерация. Тогда же было обещано, что эта часть выпадающих доходов будет компенсирована субъектам из федерального бюджета».

По мнению парламентариев, норму о выделении регионам соответствующей компенсации для пригородных пассажирских компаний необходимо заложить в федеральный бюджет. Однако эти инициативы традиционно встречают резкое сопротивление со стороны Минфина. Александр Гусев из правительства Воронежской области видит «и другие способы уменьшения издержек от пригородных перевозок»: «Возьмем, к примеру, такую категорию льготников, как сотрудники ОАО РЖД. За них может платить сама монополия, а не государство. Другое дело, что остальные издержки необходимо компенсировать солидарно и федеральному, и региональному бюджетам, и самой монополии».

В ПОИСКАХ АЛЬТЕРНАТИВЫ Железнодорожники грозят регионам претензионными письмами с указанием размера выпадающих доходов и предупреждением о возможном обращении в арбитражный суд. Но в то же время ОАО РЖД остается государственной компанией и не может не учитывать в своих действиях социальных факторов. В 2009 году из-за недостаточного финансирования было отменено свыше 5% поездов, в результате чего в 15 раз увеличилось количество обращений пассажиров с жалобами на снятие с линии пригородных поездов.

«Были случаи, когда железнодорожники отменяли за нерентабельностью несколько маршрутов, но затем по нашей просьбе возвращали их обратно, дабы не нагнетать социальную напряженность: очень многие жители пригородов Воронежа работают в областном центре — нельзя было затруднять их доставку на рабочие места, — рассказывает Александр Гусев. — В этом плане взаимодействие с Юго-Восточной железной дорогой, филиалом ОАО РЖД, нас удовлетворяет». Однако варианты с заменой железнодорожных перевозок автобусными, сокращением составности пригородных вагонов и изменением конфигурации и периодичности их маршрутов однозначно будут обсуждаться, уверяет чиновник.

Глава управления транспорта и связи министерства градостроительства и инфраструктуры Пермского края Максим Заварзин считает, что «единственным выходом является оптимизация маршрутной сети». «Железнодорожники выходят к нам с предложением закрыть часть маршрутов, — поясняет чиновник. — Мы понимаем под оптимизацией больше — сформировать единое транспортное пространство, куда будут входить железнодорожные перевозки в комплексе с автобусными».



СТРУКТУРА ПАССАЖИРОПОТОКА В ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ПРИГОРОДНОМ СООБЩЕНИИ
ИСТОЧНИК: ОАО РЖД.

По словам чиновника, сейчас автобусные перевозки являются безбюджетными, они не датируются из бюджета, поскольку сами по себе эффективны. Но все-таки в Пермском крае отдадут приоритет железнодорожному транспорту как более безопасному, экологически чистому и обладающему большей вместимостью. «В разрабатываемой сейчас транспортной концепции края все виды транспорта рассматриваются в комплексе. Наша задача сделать перевозки минимально затратными для бюджета», — отмечает Максим Заварзин. Поэтому в планах правительства Пермского края до конца года вывести на рынок пригородных железнодорожных перевозок еще одну компанию, которая «стала бы реальным конкурентом и не зависела от ОАО РЖД». Но, признает чиновник, «войти на этот рынок без поддержки ОАО РЖД крайне сложно».

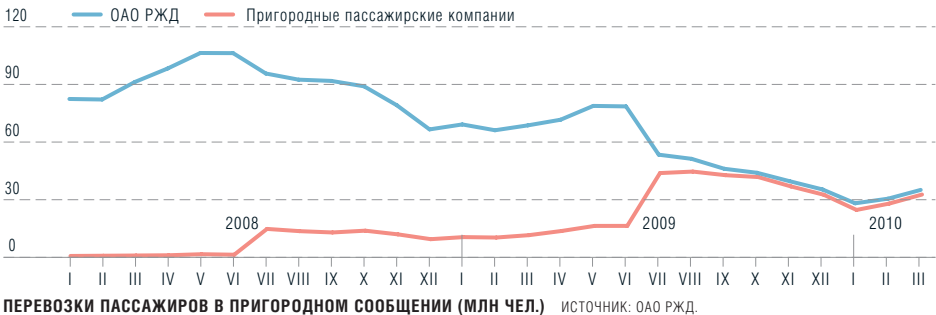
Многие регионы до сих пор не приняли программы транспортной политики — например, в той же Воронежской области документ находится на стадии проработки. «Сейчас работу по формированию запросов региона на транспортные услуги в большей ее части делают муниципалитеты. Они просчитывают транспортные потоки, необходимость их реформирования, — отмечает Александр Гусев. — Но сейчас речь в основном идет об автобусном сообщении, так как относительно пригородных железнодорожных перевозок есть масса нерешенных вопросов, которые находятся в компетенции не только региональной власти, но и самого ОАО РЖД».

Аналогичная работа ведется в Ростовской области, где в целях оптимизации пригородных пассажирских железнодорожных перевозок министерство автомобильных дорог, транспорта и связи области совместно с ОАО «Дон-Пригород» провели анализ пассажиропотока по ряду маршрутов. По словам источника ВГ в министерстве автомобильных дорог, транспорта и связи области, определены малоинтенсивные и невостребованные направления, планируется оптимизировать перевозки. В частности, рассматривается возможность перевозки пассажиров автотранспортом в населенные пункты, железнодорожное сообщение в которые может быть закрыто.

В то же время отсутствие принятых транспортных концепций развития не мешает регионам снять с повестки дня развитие железнодорожного пассажирского сообщения. Пять регионов уже отказались заключать с ОАО РЖД соответствующий договор на обслуживание.

Завершение реформы железнодорожного транспорта и выделение внутри холдинга РЖД самостоятельных видов бизнеса в сфере грузовых и пассажирских перевозок лишает материнскую компанию источника для дальнейшего субсидирования убытков пригородных компаний. Что произойдет при этом с пригородными перевозками, никто из опрошенных ВГ экспертов предположить не берется. Но в монополии признают, что подавляющее большинство регионов пошло по пути сокращения размеров движения пригородных поездов как меры для снижения размеров субсидирования потерь доходов. Таким образом, резкое снижение объемов пригородных железнодорожных перевозок может продолжиться безотносительно к экономическому кризису как следствие реформы отрасли и выбора местных властей в пользу других видов транспорта. ■

ТАРИФЫ НА ПРИГОРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ РЕГУЛИРУЮТСЯ В 58 СУБЪЕКТАХ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ИЗ 73. А РАЗЛИЧНЫЕ КАТЕГОРИИ ЛЬГОТНЫХ ПАССАЖИРОВ, СОГЛАСНО СТАТИСТИКЕ ОАО РЖД, СОСТАВЛЯЮТ 44% В ОБЩЕЙ СТРУКТУРЕ ПАССАЖИРОПОТОКА ПРИГОРОДНЫХ ПОЕЗДОВ



ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ РАСПРОДАЖА

В КОНЦЕ АПРЕЛЯ СОВЕТ ДИРЕКТОРОВ ОАО РЖД ОДОБРИЛ ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЙ ПЛАН ПРОДАЖИ ДОЧЕРНИХ КОМПАНИЙ НА 2010–2011 ГОДЫ. ВСЕГО ЗА ТРИ ГОДА КОМПАНИЯ ДОЛЖНА ЗАРАБОТАТЬ НА ЭТОМ ДО 100 МЛРД РУБ. СЕЙЧАС, ПО МНЕНИЮ АНАЛИТИКОВ, РЕАЛЬНО ВЫСОКУЮ ОЦЕНКУ МОГУТ ПОЛУЧИТЬ ТОЛЬКО «ТРАНСКОНТЕЙНЕР» И, ВОЗМОЖНО, ПЕРВАЯ ГРУЗОВАЯ КОМПАНИЯ (ПГК). НО ЕЕ ПРОДАЖА, СКОРЕЕ ВСЕГО, СОСТОИТСЯ НЕ РАНЬШЕ КОНЦА 2011 ГОДА.

ПЕТР МИРОНЕНКО

ДОЛГАЯ ПОДГОТОВКА Выделение из состава ОАО РЖД дочерних и зависимых обществ (ДЗО) и последующая их продажа — один из основных элементов реформы отрасли. В программе, утвержденной в 2001 году, говорилось, что на втором этапе реформы (2003–2005 годы) из монополии должны быть выделены ДЗО, осуществляющие открытые для конкуренции виды деятельности. Речь шла, по сути, обо всех сегментах, кроме оперирования инфраструктурой. На третьем этапе реформы (2006–2010 годы) полностью в частную собственность должны были перейти предприятия ремонтного комплекса, сервиса подвижного состава, строительства и ремонта инфраструктуры, логистики. Остальные ДЗО на третьем этапе также должны были получить частных совладельцев путем продажи неконтрольных пакетов. Продавать с самого начала планировалось не только пакеты акций второстепенных ДЗО, но и потенциально крупнейшие дочерние компании, в которые планировалось выделить весь подвижной состав госмонополии — пассажирские и грузовые вагоны.

Создание ДЗО было в целом завершено в срок, из компании выделены 134 дочерние структуры. Но приватизация продвигалась не так быстро. Первыми — еще в 2007 году — должны были быть проданы 20% акций ОАО «Трансконтейнер» (ему ОАО РЖД передало фитинговые платформы и терминалы для обработки контейнеров), 25% плюс одна акция ОАО «Рефсервис» (парк рефрижераторных вагонов и секций), 25% плюс одна акция ОАО «Элтеза» и 50% минус две акции ОАО «Росжелдорстрой». Из всего этого до начала кризиса удалось реализовать только 15% акций «Трансконтейнера». В декабре 2007 года пакет был продан в рамках частного размещения за 7,8 млрд руб. Европейскому банку реконструкции и развития (купил 9,25% акций) и фондам Moore Capital Management и GLG Emerging Fund (по 2,5%, еще 0,8% получил один из организаторов — «Тройка Диалог»).

Размещение «Трансконтейнера» было признано успешным, и сразу после его завершения ОАО РЖД объявило о начале подготовки IPO компании, которую тогда оценивало не менее чем в \$3 млрд. В июне 2008 года были выбраны организаторы IPO, а в августе совет директоров ОАО РЖД утвердил все параметры. До 20% акций «Трансконтейнера» планировалось продать в октябре на российских биржах, а еще 15% — в 2009 году на западных площадках. Но уже в середине сентября на фондовом рынке начался обвал, с которого стартовала активная фаза кризиса в России. IPO было отменено, и с этого момента продажа пакетов ДЗО всерьез не рассматривалась.

СНОВА ПРОДАВАТЬ К вопросу о продаже ДЗО ОАО РЖД вернулось в конце 2009 года. В декабре президент компании Владимир Якунин заявил о том, что она планирует на 2010 год как минимум два крупных размещения — IPO «Трансконтейнера» и частное размещение ПГК, куда было передано около половины подвижного состава ОАО РЖД. Распродажа активов стала актуальной не только из-за стабилизации рынка и восстановления

ния железнодорожных перевозок, но и в связи с финансовыми потребностями монополии.

В начале марта ей не удалось добиться расширения государственной поддержки из бюджета, а на посвященном этому совещании премьер Владимир Путин особо отметил, что для финансирования инвестпрограммы ОАО РЖД должно использовать доходы от продажи ДЗО, предварительно оцениваемые в 100 млрд руб. за три года. Уже в конце апреля совет директоров ОАО РЖД одобрил предварительный план продаж на 2010–2011 годы (правительство его пока не утвердило).

План предполагает продажу пакетов акций 18 ДЗО. Крупнейшее из них — «Трансконтейнер», речь идет об IPO до 35% акций. Строительный «РЖДстрой», ремонтные «Желдорремаш», «Вагонремаш» и Новосибирский стрелочный завод должны пройти процедуру частного размещения до 50% минус две акции. Доли в остальных 13 компаниях должны быть проданы на открытых аукционах (см. таблицу).

Из всех активов, с которыми собирается в этом году расстаться ОАО РЖД, лучше всех подготовлен к продаже «Трансконтейнер», и его IPO должно стать первой крупной сделкой госмонополии после кризиса. IPO должно пройти в октябре на российских и западных площадках. В середине мая Владимир Якунин заявил, что ОАО РЖД уже ведет переговоры с инвестбанками об организации размещения, назвав потенциальными партнерами «ВТБ Капитал», Barclays и JP Morgan. По словам источника, «Ъ» в одном из инвестбанков, участвовавших в конкурсе, организатор размещения будет определен до окончания форума «1520» в Сочи в конце мая.

Оценка «Трансконтейнера» не раскрывается. По неофициальным данным, предварительная оценка Росимущества в конце марта дала стоимость 35% минус две акции в 11,1 млрд руб. Но в апреле старший вице-президент ОАО РЖД Валерий Решетников говорил ВГ, что оценки Росимущества будут пересмотрены непосредственно перед продажей, а сами цифры нужны для формальной процедуры принятия решения. Reuters со ссылкой на источники в банковских кругах приводило оценку пакета «Трансконтейнера» в \$595–735 млн (17,3–21,3 млрд руб.). «Все зависит от прогнозных финансовых показателей на 2010 год», — говорит знакомый с ситуацией инвестбанкир. — В прошлом году из-за падения рынка они были крайне низкими, но как раз сейчас в сегменте контейнерных перевозок переломный момент: перевозки восстанавливаются, но как будет развиваться тренд, пока не понятно».

Другой источник, близкий к размещению, считает, что провести IPO исходя из оценки компании в среднем в \$2 млрд — реальная задача. Аналитик «Ренессанс Капитала» Александр Казбегі затрудняется оценить «Трансконтейнер», но отмечает, что сейчас это лучший из активов, продаваемых ОАО РЖД. Объем контейнерных перевозок в России однозначно будет расти, считает аналитик: сейчас в стране контейнерами перевозится только около 20% грузов по сравнению с мировыми 50%.

ОПОЗДАВШИЙ Один из крупнейших в России операторов фиксированной связи — «Транстелеком» (ТТК), который является 100-процентной дочерней компанией ОАО РЖД, пока не утвержден к продаже советом директоров монополии. Но ТТК — второй из крупнейших активов ОАО РЖД, готовый к продаже. По собственным данным, ТТК входит в тройку ведущих альтернативных операторов фиксированной связи и обеспечивает 45% аренды междугородных каналов, занимает 46% в сегменте магистрального интернета. В презентации целевой модели реформы железнодорожной отрасли, подготовленной ОАО РЖД в феврале, отмечено, что в 2011–2012 годах компания может продать до 50% минус две акции ТТК. Но параметрами это считать нельзя, говорит знакомый с ситуацией банкир. В марте ОАО РЖД разослало инвестбанкам предложение рассмотреть возможность участия в продаже доли ТТК, причем речь шла как об IPO, так и о private placement, и о продаже пакета стратегическому инвестору.

Андрей Богданов из Газпромбанка оценивает 100% акций ТТК в 20–30 млрд руб. По мнению банкира, консультирующегося с ОАО РЖД по вопросу о продаже ТТК, лучший момент для приватизации компании позади. «Раньше ТТК мог акцентировать как рыночное преимущество возможности по развитию сети при поддержке ОАО РЖД, но с развитием сетей фиксированной связи это преимущество становится все менее значительным», — считает он. Александр Казбегі соглашается с этим: «Во-первых, телекомы сейчас сами по себе менее востребованы, чем компании транспортной инфраструктуры, поскольку рынок уже прошел высшую точку роста. Во-вторых, все больше операторов предпочитает не арендовать сети у сторонних поставщиков, а строить собственные». Кроме того, добавляет аналитик, сейчас сеть ТТК уже не является уникальным предложением на рынке.

ПЕРВАЯ И ВТОРАЯ В утвержденный список продажи ДЗО не попали и крупнейшие дочерние структуры ОАО РЖД — Первая (ПГК) и Вторая (ВГК) грузовые ком-

пании (об их создании см. материал на стр. 4). Но здесь неопределенности куда больше, чем в случае с ТТК. ПГК начала работу в 2008 году. ВГК должна быть создана во втором полугодии и получит все остальные вагоны инвентарного парка, за исключением задействованных в технологических процессах инфраструктуры ОАО РЖД и перевозках военных грузов. С одной стороны, в уже упоминавшейся презентации ОАО РЖД обе компании есть. По документу, ПГК планируется продавать в два этапа — частное размещение 15% акций в 2010–2011 годах и IPO до 35% минус двух акций в 2012 году. 50% плюс одна акция ВГК должны быть поэтапно проданы в течение полутора-двух лет после ее создания. Но никаких окончательных решений о продаже не принято.

Первоначально ОАО РЖД планировало продавать первым пакет акций ВГК. В ходе обсуждения концепции создания ВГК монополия предлагала с самого начала отдать крупный пакет ее акций действующим частным операторам, которые внесли бы свою долю в уставный капитал вагонами. Но против выступила Федеральная антимонопольная служба. Весной в ходе споров о дальнейшем ходе железнодорожной реформы Минтранс настоял, что до конца формирования ВГК должен быть продан на рынке контрольный пакет ПГК. Создание ВГК, по оценкам ОАО РЖД, может завершиться не раньше второй половины 2011 года.

Анна Куприянова из «Уралсйба» уверена, что спрос на акции ПГК будет большим: сейчас на рынке есть только одна публичная компания — Globaltrans, и интерес к сектору велик. По мнению аналитика, ПГК могла бы торговаться как минимум по мультипликаторам Globaltrans (сейчас 6–7 EBITDA).

ВСЕ ОСТАЛЬНОЕ Одной из самых проблемных может стать продажа «Рефсервиса», который Росимущество оценило в 3,9 млрд руб. В начале 2008 года на компанию претендовали операторы «Трансгрупп» и «Н-транс» и группа «Рыбный мир». Но конкурс в итоге был назначен только на декабрь 2008 года с минимальной ценой 961 млн руб. за блокпакет и не состоялся из-за отсутствия заявок. С тех пор «Рефсервис» уже утратил значительную часть рынка, в том числе из-за новых техрегламентов, позволивших возить пиво и соки обычными вагонами.

«РЖДстрой» сейчас выполняет подряды по строительству объектов недвижимости на инфраструктуре ОАО РЖД и подведомственных ему территориях. Текущие финансовые показатели не раскрываются, но в 2008 году выручка «РЖДстроя» составила 65,6 млрд руб., чистая прибыль — 306 млн руб. Росимущество предварительно оценило 50% минус две акции «РЖДстроя» в 6,9 млрд руб.

Из остальных активов наиболее интересными для инвесторов могут стать вагоноремонтные заводы, отмечает гендиректор «Infoline-аналитика» Михаил Бурмистров, поясняя, что спрос на грузовые вагоны высок. Локомотиворемонтные мощности, по его мнению, напротив, малоинтересны, по крайней мере в ближайшее время, в связи с неясным правовым статусом локомотивной тяги. ■

ЧТО ПРОДАЕТ ОАО РЖД			
КОМПАНИЯ	СФЕРА ДЕЯТЕЛЬНОСТИ	КАКОЙ ПАКЕТ ПРОДАЕТСЯ	ФОРМА ПРОДАЖИ
«ТРАНСКОНТЕЙНЕР»	КОНТЕЙНЕРНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ	35% МИНУС ТРИ АКЦИИ	ПУБЛИЧНОЕ РАЗМЕЩЕНИЕ
«РЖДСТРОЙ»	СТРОИТЕЛЬСТВО	50% МИНУС ДВЕ АКЦИИ	ЧАСТНОЕ РАЗМЕЩЕНИЕ
«ЖЕЛДОРРЕМАШ»	РЕМОНТ ТЯГОВОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА	50% МИНУС ДВЕ АКЦИИ	ЧАСТНОЕ РАЗМЕЩЕНИЕ
«ВАГОНРЕМАШ»	РЕМОНТ ВАГОНОВ	50% МИНУС ДВЕ АКЦИИ	ЧАСТНОЕ РАЗМЕЩЕНИЕ
НОВОСИБИРСКИЙ СТРЕЛОЧНЫЙ ЗАВОД	ПРОИЗВОДСТВО СТРЕЛОЧНОЙ ПРОДУКЦИИ	50% МИНУС ДВЕ АКЦИИ	ЧАСТНОЕ РАЗМЕЩЕНИЕ
«РЕФСЕРВИС»	ПЕРЕВОЗКИ ИЗОТЕРМИЧЕСКИМИ ВАГОНАМИ	100% АКЦИЙ	ОТКРЫТЫЙ АУКЦИОН
«МЕТАЛЛИСТ-РЕМПУТЬМАШ»	ПРОИЗВОДСТВО ПУТЕВЫХ МАШИН	100% МИНУС ОДНА АКЦИЯ	ОТКРЫТЫЙ АУКЦИОН
«РОСЖЕЛДОРПРОЕКТ»	ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ ПРОЕКТИРОВАНИЕ	50% АКЦИЙ	ОТКРЫТЫЙ АУКЦИОН
ПЕТУХОВСКИЙ ЛИТЕЙНО-МЕХАНИЧЕСКИЙ ЗАВОД	ПРОИЗВОДСТВО ЛИТЬЯ	100% МИНУС ОДНА АКЦИЯ	ОТКРЫТЫЙ АУКЦИОН
ЛОКОМОТИВОРЕМОНТНОЕ ДЕПО «КРАСНЫЙ ПУТЬ»	РЕМОНТ ЛОКОМОТИВОВ	100% МИНУС ОДНА АКЦИЯ	ОТКРЫТЫЙ АУКЦИОН
БАРНАУЛЬСКИЙ ВАГОНОРЕМОНТНЫЙ ЗАВОД	РЕМОНТ ВАГОНОВ	100% МИНУС ОДНА АКЦИЯ	ОТКРЫТЫЙ АУКЦИОН
ВЛАДИКАВКАЗСКИЙ ВАГОНОРЕМОНТНЫЙ ЗАВОД	РЕМОНТ ВАГОНОВ	100% МИНУС ОДНА АКЦИЯ	ОТКРЫТЫЙ АУКЦИОН
РОСЛАВЛЬСКИЙ ВАГОНОРЕМОНТНЫЙ ЗАВОД	РЕМОНТ ВАГОНОВ	100% МИНУС ОДНА АКЦИЯ	ОТКРЫТЫЙ АУКЦИОН
САРАНСКИЙ ВАГОНОРЕМОНТНЫЙ ЗАВОД	РЕМОНТ ВАГОНОВ	100% МИНУС ОДНА АКЦИЯ	ОТКРЫТЫЙ АУКЦИОН
ВОЛОГОДСКИЙ ВАГОНОРЕМОНТНЫЙ ЗАВОД	РЕМОНТ ВАГОНОВ	100% МИНУС ОДНА АКЦИЯ	ОТКРЫТЫЙ АУКЦИОН
НИИ ТЕХНОЛОГИИ, КОНТРОЛЯ И ДИАГНОСТИКИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА	НАУЧНЫЕ РАЗРАБОТКИ В ОБЛАСТИ УПРАВЛЕНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ	100% МИНУС ОДНА АКЦИЯ	ОТКРЫТЫЙ АУКЦИОН
«ЕВРАЗИЯ-ИНТЕРТРАНС»	ГОСТИНИЧНО-ТУРИСТИЧЕСКИЙ БИЗНЕС	51% АКЦИЙ	ОТКРЫТЫЙ АУКЦИОН
«РЕГИО ТЕЛЕКОМ-ДВ»	ФИКСИРОВАННАЯ СВЯЗЬ	51% АКЦИЙ	ОТКРЫТЫЙ АУКЦИОН



ИХ НЕ ДОГОНЯТ

ВЫСОКОСКОРОСТНЫЕ МАГИСТРАЛИ — ОДНА ИЗ САМЫХ МОДНЫХ ТЕМ В РАЗВИТИИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ. ПИОНЕРОМ СТАЛА ЯПОНИЯ, ИНИЦИАТИВУ ПОДХВАТИЛА ЕВРОПА, А В ПОСЛЕДНИЕ ГОДЫ САМЫЕ МАСШТАБНЫЕ ПЛАНЫ ПО РОСТУ СКОРОСТЕЙ ДЕКЛАРИРУЕТ КИТАЙ. КРУПНЫЕ ВЛОЖЕНИЯ В СКОРОСТНЫЕ МАГИСТРАЛИ ОБСУЖДАЮТ ВЕЛИКОБРИТАНИЯ И США. ПОЕЗДА, РАЗВИВАЮЩИЕ СКОРОСТЬ 250–300 КМ/Ч, СТАЛИ ОБЫЧНЫМ СРЕДСТВОМ ТРАНСПОРТА. НО РОССИИ ПОКА НЕ УДАЛОСЬ РАЗОГНАТЬСЯ БЫСТРЕЕ 200 КМ/Ч.

НИКИТА ВОЛКОВ

РАЗГОВОР В ПОЕЗДЕ «По нашим расчетам, пассажиры начинают предпочитать высокоскоростные поезда самолетам, когда они могут преодолевать расстояние до 700 км за три часа», — рассказывал журналистам глава подразделения французского машиностроительного концерна Alstom Transport Филипп Мелье. Разговор шел в буфете поезда французской железнодорожной компании TGV на пути из Парижа в Ля-Рошель, битком забитом французами, потребляющими утренние круассаны с кофе и пролистывающими утренние газеты. На остановке в Пуатье поезд опустел. «Люди каждое утро ездят из Парижа на работу в технопарк Futuroscope и обратно. Дорога на поезде занимает у них 1 час 37 минут в одну сторону — столько же, сколько тратит среднестатистический парижанин на дорогу из пригорода в центр города на метро», — объясняет господин Мелье, добавляя, что «на автомобиле время в пути вообще непредсказуемо».

Технопарк Futuroscope — один из многих во Франции — продукт политики властей по развитию регионов и выносу предприятий за пределы городских агломераций. На 2 тыс. га расположились 224 предприятия (свыше 6 тыс. рабочих), 13 научно-исследовательских лабораторий, технические вузы. Очевидно, что реализация проекта потребует квалифицированных рабочих и научных кадров, которые тяготеют в основном к крупным городам. Для решения подобных задач и начала быстро расти национальная сеть высокоскоростных железных дорог не только во Франции, но и во всем мире. В настоящий момент общая протяженность высокоскоростных магистралей (ВСМ) составляет 11 509 км, в стадии строительства — 13 349 км.

Французы утверждают, что одна линия TGV вдвое привлекательней хайвея. И аргументируют: 9 тыс. км высокоскоростной магистрали шириной 15 м занимают площадь 33 тыс. футбольных полей. Аналогичное количество автомагистралей расположилось бы на 90 тыс. футбольных полей. Далее развивается тезис про сохранение пейзажей, экологичность и прочее. Безусловно, сегодня эти аргументы существенны, но не они были определяющими при развитии высоких скоростей на железных дорогах.

Век пассажирских железных дорог, казалось, закончился еще в 1930-е годы, когда авиаперевозки стали массовым серийным продуктом. Преодолевать расстояние за часы, а не за сутки — такова была перспектива транспорта. «Восточный экспресс», как и неспешные трансатлантические су-

да, становился уделом романтиков. Такой поворот событий, очевидно, не устраивал руководства железнодорожных компаний, которым предрекали медленное угасание с временным горизонтом 20–30 лет. Выход был один — предложить клиенту конкурентоспособную скорость.

С практической точки зрения максимальная скорость мало интересует пассажира. Гораздо больший интерес для него представляет маршрутная скорость, то есть время, проведенное в поездке «от двери до двери». При этом точками отсчета считаются так называемые зоны равной доступности города для его жителей. Чаще все это исторические или промышленные центры.

Время в поездке для разных видов транспорта складывается из ряда элементов. К ним, в частности, относится время проезда на общественном или автотранспорте к вокзалу или аэропорту, время, затраченное на различные операции перед отправлением транспортного средства (багаж, оформление регистрации), непосредственно время в пути на самолете или поезде, время на получение багажа и прибытие к пункту назначения. Получить общую скорость поездки можно, разделив расстояние между центрами городов или промзон на общее время поездки. Именно этот показатель применяется при сравнении скоростных характеристик различных видов транспорта. Очевидно, что общая скорость поездки даже при высокой скорости движения транспортного средства может быть существенно уменьшена из-за задержек на других этапах. Именно это и использовали железнодорожники в качестве главного конкурентного преимущества перед автомобилями и авиацией.

Авиапассажир вынужден тратить время на поездку в аэропорт, приезжать в определенное время до отлета, проходить процедуры специального контроля, ожидать разрешения на взлет самолета, получать багаж по прилету и добираться до центра. Маршрутная скорость при этом падает, а усталость от поездки растет. Железнодорожные же линии почти во всем мире введены в исторические центры крупных городов или связаны соединительными линиями с существующими центральными вокзалами, вокзалы позволяют обеспечивать пропуск большого количества пассажиров.

Таким образом, железнодорожникам, чтобы переманить авиапассажира, необходимо было предложить транспортный продукт, который позволит максимально удобно совершать поездки в максимально короткий срок и за при-

емлемые деньги. А поскольку строительство длинных линий требует значительных инвестиций с неизвестным горизонтом окупаемости, первые шаги были сделаны на участках до 700 км. Согласно приведенной арифметике, чтобы проехать этот путь за три часа, скорость поезда должна составить порядка 233 км/ч.

ОТ «ПУЛИ» ДО «МЕЧТЫ» Гонка за скоростью началась в Японии, где первый проект ВСМ был разработан в 1930-х годах. Предполагалось построить высокоскоростную линию шириной колеи 1435 мм (общая сеть железных дорог страны имеет колею 1067 мм) между городами Токио и Осака для поездов «Данган Рэсся» («Поезд-пуля») со скоростью до 200 км/ч. Строительство, начатое в конце 1939 года, было прервано войной. К проекту вернулись в середине 1950-х годов, когда резко обострилась транспортная ситуация в регионе Токио и вдоль восточного побережья острова Хонсю.

Администрация японских железных дорог, опираясь на предвоенные разработки, в короткий срок подготовила проект и в 1959–1964 годах осуществила сооружение ВСМ Токио—Осака протяженностью 515,4 км, получившей название «Токайдо-Синкансен». Первоначально поезда производства японского машиностроительного концерна Hitachi, серия 0 развивали максимальную скорость до 256 км/ч и эксплуатационную — 210 км/ч. Время в поездке составило 2 часа 45 минут. Уже первые годы эксплуатации линии принесли коммерческий успех. Если в первый год 1964–1965 на линии было перевезено 11 млн пассажиров, то через два года этот показатель увеличился вчетверо. Авиаперевозчики вынуждены были значительно сократить число рейсов самолетов между этими городами.

Залогом дальнейшего повышения скоростей стало использование новых облегченных конструкционных материалов, снижение массы асинхронных двигателей при повышении их мощности, а применение новых разработок в аэродинамике не только позволило постоянно увеличивать скорость, но и дало начало прогрессивному футуристическому дизайну поездов. Так, головная часть состава серии N700 имеет форму клюва уткиноса и развивает на самом скоростном маршруте японской ВСМ «Нодзоми» («Мечта») скорость 300 км/ч. В итоге за 40 лет эксплуатации суммарный объем перевезенных пассажиров по ВСМ Японии приблизился к 7 млрд человек, доля авиасообщения на линии «То-

кайдо» снизилась до 20% от общего пассажиропотока, а сама система высокоскоростных железных дорог стала методом национальной гордости японцев.

С ВОСТОКА НА ЗАПАД Пример Японии вдохнул новую жизнь в железнодорожный транспорт всего мира. Следующей в гонку за скоростью включилась компактная Европа. Центром развития ВСМ стала Франция. Первоначально государство в 1960-х годах финансировало разработку альтернативной высокоскоростной системы. По проекту инженера Жана Бертрэна был построен участок пути длиной 18 км для движения поездов на воздушной подушке, на котором в 1974 году аэровагон, снабженный авиационным двигателем на крыше, установил скорость в 430,4 км/ч. Однако правительство в 1974 году свернуло проект «Аэротрейн», в частности, из-за повышенного расхода топлива по сравнению с классической системой «колесо-рельс» и выбрало классические электропоезда.

Начало европейской сети ВСМ было положено в 1981 году строительством высокоскоростной линии TGV (train a grande vitesse — «высокоскоростной поезд») Париж—Лион протяженностью 470 км, рассчитанной первоначально на максимальную скорость движения 260 км/ч. К настоящему моменту сеть охватила почти всю территорию страны — около 1200 км.

Производством поездов для TGV занялся Alstom. Французы, в отличие от японцев, использующих принцип распределенной тяги (каждый вагон — моторный), начали выпуск поездов постоянного формирования с локомотивной тягой. Два электровагона размещаются по концам поезда, между ними располагаются сочлененные прицепные вагоны на промежуточных тележках. Возможность двигаться как на постоянном, так и на переменном токе расширила полигон курсирования TGV на всю сеть национальных железных дорог, а также в сопредельные страны.

За 30 лет во Франции было создано более десяти модификаций высокоскоростных поездов. Скорости выросли с 270 до 574,7 км/ч. Последний рекорд был поставлен с помощью новой технологии AGV (automotrice a grande vitesse — «высокоскоростной самодвижущийся вагон»), которая заключается в использовании распределенной тяги с расположением моторных тележек под полом между пассажирскими вагонами. Это стало возможным с появлением современ-



ПИОНЕРОМ ЕВРОПЕЙСКИХ ВСМ СТАЛА ФРАНЦИЯ С ЛИНИЕЙ TGV ПАРИЖ–ЛИОН



ЗА 30 ЛЕТ ВО ФРАНЦИИ БЫЛО СОЗДАНО БОЛЕЕ ДЕСЯТИ МОДИФИКАЦИЙ ВЫСОКОСКОРОСТНЫХ ПОЕЗДОВ ДЛЯ TGV

КОНКУРЕНТЫ

КОНКУРЕНТЫ

ных синхронных двигателей с постоянными магнитами. Эксплуатационная скорость таких поездов будет составлять 360 км/ч, а за счет снижения массы состава экономия составит до 30% по сравнению с классическими TGV.

Вместе с французами свой вклад в разработку подвижного состава внесли германские и итальянские компании. Так, в 1972 году Fiat Ferroviaria (позже этот бизнес был продан Alstom) впервые построил вагон с активной системой наклона кузова, что позволило увеличить скорость движения в кривых без снижения скорости и уровня комфорта для пассажиров. К 1974 году идею воплотили в серийном поезде Pendolino, рассчитанном на максимальную скорость 250 км/ч. В свою очередь, немецкий концерн Siemens для реализации национального проекта InterCityExpress впервые построил универсальный поезд на распределенной тяге, совмещенной с наклоном кузова, — ICE3.

РАЗГОН ПО ВСЕМУ СВЕТУ Французский опыт в области развития высоких скоростей был активно перенят другими странами Европы. О планах по строительству национальных высокоскоростных магистралей заявили Германия, Испания, Италия. Причем в рамках Евросоюза возникла необходимость унификации проектов. Подготовленный в 1990 году рабочей группой Международного союза железных дорог и Сообщества европейских железных дорог генеральный план развития ВСМ в Европе предусматривал строительство до 2010 года 9 тыс. км новых линий и реконструкцию 15 тыс. км существующих дорог со скоростями 200–350 км/ч.

Первый маршрут ВСМ в Германии был открыт в 1991 году (Гамбург—Ганновер—Фюльда—Франкфурт-на-Майне—Мангейм—Штутгарт—Мюнхен), в Испании — в 1992 году (Мадрид—Севилья). В 1994 году поезда TGV соединили Францию, Бельгию и Великобританию (до Лондона поезда пошли в 2007 году). К настоящему моменту высокоскоростные магистрали в Европе имеют протяженность свыше 4 тыс. км. Казалось бы, с такими темпами строительства Евросоюз должен быть лидером по масштабам сети ВСМ. Однако последние несколько лет выявили новых игроков в этой области.

Самую амбициозную программу строительства ВСМ в рамках развития сети национальных железных дорог в настоящий момент реализует Китай. В сентябре 2009 года министерство железных дорог КНР объявило, что к 2012 году будет построено 42 высокоскоростные пассажирские линии общей протяженностью 13 тыс. км, включая 8 тыс. км под скорости до 350 км/ч. Речь идет о четырех пассажирских линиях с севера на юг и четырех — с запада на восток. В перспективе Китай хочет связать высокоскоростными железными дорогами 17 государств Азиатско-Тихоокеанского региона. Уже сейчас протяженность действующих ВСМ в стране превысила 3,3 тыс. км — это мировой рекорд по протяженности подобных трасс. В прошлом году было завершено строительство двух высокоскоростных железных дорог с эксплуатационной скоростью 350 км/ч: Ухань—Гуанчжоу и Чженчжоу—Сиань. Ранее были проложены линии Пекин—Тяньцзинь, Шицзяжун—Тайюань, Циндао—Цзинань, Хейфэй—Ухань и Хейфэй—Наньцзин.



ИТАЛИЯ ВНЕСЛА СВОЙ ВКЛАД В РАЗВИТИЕ ВСМ РАЗРАБОТКОЙ ПОЕЗДА PENDOLINO

КОНКУРЕНТЫ



НЕМЕЦКИЙ ВЫСОКОСКОРОСТНОЙ ПОЕЗД ICE3, ВЫПУСКАЕМЫЙ SIEMENS, СТАЛ ОСНОВОЙ ДЛЯ «САПСАНА»

Британская железнодорожная компания Network Rail в августе 2009 года представила проект новой скоростной железной дороги из Лондона через Бирмингем, Манчестер и Ливерпуль в Эдинбург и Глазго. Предполагается использовать поезда со скоростью до 320 км/ч, сократив вдвое время в пути между Лондоном и Манчестером (до одного часа), а также между Лондоном и Эдинбургом (до чуть более двух часов). Стоимость проекта оценивается в £34 млрд, завершить строительство планируется в 2030 году, проложив 2,4 тыс. км новых путей и построив 138 мостов над существующими автомобильными и железными дорогами.

В январе 2010 года о планах по стимулированию развития сети высокоскоростного наземного транспорта заявила и администрация нового президента США Барака Обамы. До сих пор страна с одной из самых развитых в мире железнодорожных инфраструктур в вопросах пассажирских перевозок ориентировалась исключительно на авиаперевозки и разветвленную сеть автодорог. Причина смены векового тренда — необходимость развития транспорта в регионах и стимулирование экономики страны для выхода из кризиса. Общий объем инвестиций на все проекты зарезервирован в размере

\$8 млрд. В феврале администрация президента США сообщила, что к настоящему моменту получила от 24 штатов заявки на строительство высокоскоростных железнодорожных магистралей на общую сумму \$50 млрд. Свои услуги по созданию американской сети ВСМ уже предложили все крупные мировые производители подобных поездов.

БЫСТРЫЕ ИДЕИ Если во всем мире строительство ВСМ было продиктовано необходимостью решения социальной или демографической проблемы, то российская мотивация в этом вопросе совершенно другого рода. Причем в разные периоды она была разная.

Первые идеи о создании ВСМ в СССР появились в начале 1970-х годов, то есть сразу после запуска первой такой линии в Японии. Тогда по заданию Министерства путей сообщения СССР ряд научно-исследовательских и проектных институтов изучил возможности повышения скоростей на железных дорогах страны. Предложенные рекомендации потрясают своим размахом. Ученые пришли к выводу о целесообразности строительства специальной линии Центр—Юг протяженностью 1,5–2 тыс. км.



Предполагалось, что ветка свяжет столицу с курортами Крыма и Краснодарского края. Максимальная скорость на новой дороге предусматривалась 250 км/ч. Однако, например, строительства отдельной ВСМ Москва—Ленинград не предполагалось: было предложено реконструировать существующую трассу до скорости 200 км/ч. Но развития эти идеи не получили. В стране уже шла масштабная железнодорожная стройка — БАМ, и ресурсов на новую не было. Тем не менее собственный скоростной поезд в России появился. Техническое задание на электропоезд типа ЭР200 было утверждено в 1967 году. В 1973 году Рижский вагоностроительный завод построил опытный электропоезд, в 1974 году начались его обкатка и испытания, была достигнута скорость 200 км/ч. В 1975 году на перегоне Ханская—Белореченская была достигнута скорость 210 км/ч. С 1 марта 1984 года встал на линии ЭР200-1, в начале 1990-х работало три таких состава. От Москвы до Петербурга они доезжали за 4 часа 30 минут.

Во второй раз железнодорожники вернулись к проектам ВСМ в конце 1980-х годов. МПС в рамках госпрограммы «Высокоскоростной экологически чистый транспорт» взяло за основу концепцию ВСМ Центр—Юг, однако отдельную ветку планировалось прокладывать уже от Ленинграда и под скорости 300–350 км/ч. Согласно расчетам того времени, прокладка магистрали должна была сократить время поездки из Москвы в Ленинград с 6 до 2 часов 30 минут—3 часов, в районы Черноморского побережья Крыма — с 22 до 5–6 часов, в зону Кавказа — с 33 до 9 часов.

Предполагалось курсирование как дневных, так и ночных поездов. На орбиту высоких скоростей попадали 25 городов. Объем перевозок ожидался на уровне 53 млн пассажиров в год. В качестве источников финансирования строительства трассы предполагались уже не только государственные деньги, но и заемные средства. Проект успешно прошел большинство ведомственных согласований, включая Госплан, было принято решение о разработке ТЭО первого участка Москва—Ленинград.

С развалом СССР проект ВСМ не был заморожен. Указом президента РСФСР «О высокоскоростном сообщении» от 13 сентября 1991 года проектирование и строительство поручалось новой компании — РАО «Высокоскоростные магистрали» (РАО ВСМ, 87,38% акций получило Росимущество, 4,779% — власти Петербурга, остальные бумаги были распылены между администрациями других субъектов федерации.). Возглавил РАО бывший председатель комитета по экономическому сотрудничеству мэрии Петербурга Алексей Большаков. Проект «Южной» магистрали был отложен до лучших времен.

Проект РАО ВСМ предполагал создание железнодорожных путей, транспортно-коммерческого комплекса (ТКЦ) и скоростного (до 350 км/ч) поезда «Сокол». Общие вложения оценивались в \$5 млрд. Однако проект оказался слишком дорог, и в 2000 году от него было решено отказаться. РАО ВСМ объявили банкротом (фактически на балансе компании остались только земледотводы, большая часть которых к тому же некорректно оформлена), котлован ТКЦ передали в федеральную собственность (ФГУП «ВПК-Инвест»). В 2003 году был закрыт последний действовавший проект из этого пакета — скоростной поезд «Сокол».



ПОЕЗДА СЕРИИ «ШИНКАНСЭН» СДЕЛАЛИ ЯПОНИЮ ОДНИМ ИЗ ЛИДЕРОВ МИРОВОГО ВЫСОКОСКОРОСТНОГО ДВИЖЕНИЯ



ЕДИНСТВЕННЫЙ ОТЕЧЕСТВЕННЫЙ ВЫСОКОСКОРОСТНОЙ ПОЕЗД ЭР200 СНЯТ С ЭКСПЛУАТАЦИИ НЕСКОЛЬКО ЛЕТ НАЗАД

Летом 2006 года уже ОАО РЖД вернулось к проекту ВСМ, создав вместе с «Трансмашхолдингом» компанию «Скоростные магистрали». Заявку на финансирование проекта планировалось направить в Инвестфонд. В Минтрансе говорили, что в проект могут войти Siemens и Deutsche Bahn. Однако с тех пор в этом направлении ничего не происходило. В декабре 2006 года ОАО РЖД стало поручителем по бюджетным долгам РАО ВСМ, чтобы компания не обанкротилась и не потеряла земельные участки. В 2007 году ОАО РЖД получило указом президента РФ само РАО ВСМ вместе с его долгом перед бюджетом (1,12 млрд руб.).

ПО НАКАТАННОЙ КОЛЕЕ Проект специальной высокоскоростной железной дороги был опять отложен в долгий ящик, но ОАО РЖД начало ряд проектов по скоростному движению на существующих путях. Кроме ЭР200 между Москвой и Петербургом с 2001 года уже ходил и «Невский экспресс» (также 4 часа 30 минут), состоящий из локомотива и вагонов, а не мотор-вагонного подвижного

состава, как ЭР200. ЭР200 на День железнодорожника 2006 года проехал между городами за 3 часа 55 минут.

Но тогда же на собственном скоростном подвижном составе был фактически поставлен крест. В 2006–2007 годах ОАО РЖД подписало с Siemens контракты о поставке и сервисном обслуживании составов серии VelaroRUS («Сапсан», создан на базе ICE3) общей стоимостью около €630 млн. Поезда должны встать на маршруты Москва—Петербург и Москва—Нижний Новгород. Скоростное сообщение между Москвой и Петербургом было начато 17 декабря 2009 года. «Сапсан» в самом быстром варианте преодолевает расстояние между городами, как и ЭР200, за 3 часа 55 минут. Дневные поезда идут 4 часа 45 минут, то есть дольше «Невского экспресса».

Кроме того, в 2007 году ОАО РЖД подписало с Alstom договор на поставку четырех скоростных электропоездов TGV на маршрут Петербург—Хельсинки. Данный участок они будут преодолевать за 3 часа против 5 часов 30 минут сейчас со скоростью 220 км/ч. Стоимость контракта составила €120 млн. В декабре 2009 года Siemens получил



«САПСАН» ИЗНАЧАЛЬНО ПЛАНИРОВАЛИ СОБИРАТЬ В РОССИИ, НО ПОЕЗД ТАК И ОСТАЛСЯ ИСКЛЮЧИТЕЛЬНО НЕМЕЦКИМ

контракт на поставку 38 электропоездов Desiro Rus стоимостью €410 млн для Олимпиады-2014. Электрички смогут развивать скорость до 160 км/ч и по завершении Игр будут использоваться по всей сети. Ведутся переговоры с Испанией о покупке скоростного поезда Talgo для курсирования в страны Западной Европы.

Параллельно в 2006 году была разработана «Программа развития скоростного и высокоскоростного движения на сети железных дорог ОАО РЖД на перспективу до 2020 года». Документ определил полигон организации скоростного движения на 21 направлении общей протяженностью 7,7 тыс. км. По словам старшего вице-президента ОАО РЖД Валентина Гапановича, реализация данных проектов предполагается с применением механизма государственно-частного партнерства, контрактов жизненного цикла и проведением международного конкурса.

Общий объем инвестиций в развитие инфраструктуры, по данным ОАО РЖД, оценивается на уровне 90 млрд руб. При этом часть мероприятий предусмотрена к реализации в рамках других инвестпроектов — в частности, строительство до-

полнительных главных путей уже предусмотрено Генеральной схемой развития Московского железнодорожного узла. В связи с этим общая стоимость мероприятий, необходимых к реализации непосредственно в связи с организацией скоростного движения, оценивается на уровне 40–50 млрд руб.

Строительство ВСМ предусматривалось и «Стратегией развития железнодорожного транспорта РФ до 2030 года». Но проекты фактически оказались заморожены. Только в апреле 2010 года президент РФ Дмитрий Медведев подписал указ «О мерах по организации движения высокоскоростного железнодорожного транспорта в РФ», призванный активизировать и систематизировать работу в области создания нормативно-технической базы для организации высокоскоростного движения, утвердить комплекс первоочередных мер, определить приемлемые финансовые механизмы. Валентин Гапанович утверждает, что «при успешной реализации планов ОАО РЖД к 2025 году Россия займет седьмое место в мире по протяженности высокоскоростных магистралей — 2178 км». Пока, впрочем, не построено ни километра. ■

ПОЕЗД УХОДИТ В НЕБО

В 2004 году по ВСМ перевезено 7,4% общего объема мировых железнодорожных пассажиров. Уже сейчас во Франции всерьез рассматривается возможность курсирования TGV на расстояние свыше 1 тыс. км (маршрут Лилль—Марсель). Чтобы забрать новых пассажиров с авиарейсов, необходим еще один качественный скачок в скорости.

Рекорд скорости, поставленный AGV, показывает, что скоростной предел еще не достигнут, однако определяющее значение при решении вопроса о максимальной скорости имеет экономическая целесообразность. Согласно расчетам МСЖД, при переходе от скорости движения 150 км/ч к максимальной скорости 225 км/ч мощность локомотива необходимо увеличить примерно втрое, а при переходе к максимальной скорости 300 км/ч — в шесть раз. Поэтому в ряде случаев целесообразно остановиться на максимальной скорости движения 200–250 км/ч и использовании существующих участков железнодорожного. Результаты исследований показывают, что эксплуатационная скорость движения не должна быть выше 350 км/ч по устойчивости поездов и надежности токосъема, 480 км/ч — по устойчивости пути, 500 км/ч — по силе сцепления колеса и рельса. Таким образом, максимальная эксплуатационная скорость движения высокоскоростных пассажирских поездов на специальных железнодорожных линиях с колесным подвижным составом, получающим питание от контактного провода, не должна превышать 350 км/ч.

В то же время уже более полувека в мире ведутся разработки альтернативных системе



ПОЕЗД TRANSRAPID НА МАГНИТНОЙ ПОДУШКЕ ДОЕЗЖАЕТ ИЗ АЭРОПОРТА В ШАНХАЙ ЗА 8 МИНУТ, РАЗВИВАЯ СКОРОСТЬ 431 КМ/Ч

«колесо-рельс» видов высокоскоростного наземного транспорта. На всем протяжении исследований в данной области предлагались разработки разной степени технической изощренности. Любопытный проект предложил российский инженер Анатолий Юницкий — струнный транспорт. По его расчетам, специальные вагоны смогли бы развивать на рельсах-струнах скорости до 500 км/ч, а также использоваться для грузового сообщения. В 2001 году в Подмосковье

был даже собран струнный испытательный полигон (позднее разобран). Идея многократно рассматривалась на совещаниях по инновациям, серьезно воспринята администрациями Ханты-Мансийского АО и Ульяновской области, но всесторонней оценки и практического применения не получила.

Единственную реальную альтернативу «колесу и рельсу» составляют поезда на магнитной подушке — маглев (магнитная левитация). В отличие от традиционных по-

ездов, маглев в процессе движения не касается поверхности рельса, левитируя за счет отталкивания одинаковых полюсов магнитов и, наоборот, притягивания разных полюсов. Движение осуществляется линейным двигателем, расположенным либо на поезде, либо на пути. Теоретически скорость такого транспорта сравнима со скоростью самолета и позволяет составить конкуренцию воздушным сообщениям на расстояниях до 1 тыс. км.

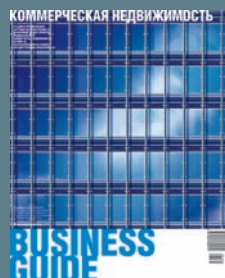
Пионером в области маглева является Япония, где исследования проводились с 1962 года. В апреле 1999 года опытный поезд с пассажирами установил рекорд скорости 552 км/ч. К этому времени на специальных полигонах, в том числе в действующем сейчас испытательном центре Яманаси, суммарный пробег японских поездов на магнитном подвешивании превысил 200 тыс. км. Четыре года спустя опытный пятивагонный поезд развил скорость 581 км/ч, установив новый мировой рекорд среди наземных направляемых транспортных средств.

Параллельно над созданием поезда на магнитном подвесе работали в Германии. В конце 1980-х годов был даже реализован проект маглев на нескольких станциях метро в Берлине, но после объединения Германии ветку разобрали.

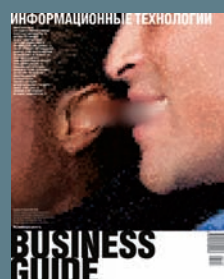
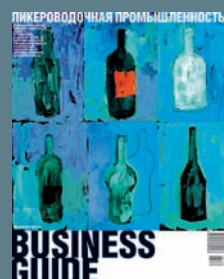
Несмотря на то что капитальные вложения в сооружение магистрали для поездов на магнитном подвешивании в три-четыре раза превосходят средства, необходимые для строительства традиционной ВСМ, подобный поезд был запущен в коммерческую эксплуатацию. Немецкая Transrapid в 2004 году ввела в эксплуатацию в Шанхае участок магнитной дороги длиной 30 км, соединяющей город с аэропортом. Поезд разгоняется до 431 км/ч и преодолевает расстояние за восемь минут. В 2010 году линию планируется продлить до аэропорта Хунцзяо и далее на юго-запад до Ханчжоу, столицы провинции Чжэцзян. В целом длина линии составит 175 км. Новой технологией заинтересовался и министр транспорта США Рей Лахуд во время своего визита в Японию в мае 2010 года.

ТЕМАТИЧЕСКИЕ
ПРИЛОЖЕНИЯ
ГАЗЕТЫ

Коммерсантъ



**ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА
ПЕРЕДОВИКИ ПРОИЗВОДСТВА
СМЕЖНИКИ
ИНВЕТОРЫ
КОНКУРЕНТЫ
АДМИНИСТРАТИВНЫЙ РЕСУРС**



**BUSINESS
GUIDE**