

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

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

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

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

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

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

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

ВГ: Сколько на самом деле нужно сократить?

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

ВГ: Не больше?

В. Я.: Сейчас пока нет.

ВГ: А до кризиса штат ОАО РЖД был избыточен?

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

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

ВГ: Кризис отразился на социальных программах ОАО РЖД?

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

ВГ: С каким именно подходом?

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

ВГ: Что еще сократите в социалке?

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

ВГ: Насколько удалось снизить цены у поставщиков?

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

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

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



ОАО «РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ» (РЖД)

Учреждено постановлением правительства от 18 сентября 2003 года. Начало работу 1 октября 2003 года. Сформировано путем внесения в уставный капитал по балансовой стоимости активов 987 организаций федерального железнодорожного транспорта. Уставный капитал — 1,54 трлн руб. Эксплуатирует 85,2 тыс. км железных дорог, обеспечивает 43% общего грузооборота (с учетом трубопроводов) и более 41% пассажирооборота транспорта России. Располагает 11,1 тыс. грузовых, 5,9 тыс. маневровых и 2,7 тыс. пассажирских локомотивов, 624,9 тыс. грузовых вагонов (с учетом дочерних компаний), 24,1 тыс. пассажирских вагонов дальнего следования и 15,6 тыс. — пригородных поездов. Погрузка в 2008 году — 1,3 млрд тонн, отправлено почти 1,3 млрд пассажиров. Выручка от основной деятельности по РСБУ — 1,1 трлн руб., чистая прибыль — 13,4 млрд руб.

ВГ: То есть существенно сэкономить на поставщиках не удастся?

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

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

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

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

В. Я.: Прекратились.

ВГ: Вы сами увеличивать закупки не будете?

В. Я.: Нет.

ВГ: Какую цену вагона вы сейчас считаете адекватной?

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

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

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

ВГ: На сколько?

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

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

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

ВГ: Но сейчас эта программа не актуальна.

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

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

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

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

ВГ: Кто именно обратился из химиков?

В. Я.: А вот этого я не скажу.

ВГ: Но крупный, действующий?

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

ВГ: Но в результате растет дебиторская задолженность ОАО РЖД?

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

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

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

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

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

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

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

ВГ: Сейчас тренд в какую сторону?

В. Я.: Вниз.

Интервью взяла РЕНАТА ЯМБАЕВА

СОХРАНЯЯ ТРАДИЦИИ — ПРОДОЛЖАЕТ ДВИЖЕНИЕ



ОАО «Первая грузовая компания»

Тел. +7 (495) 663 01 01
www.pgkweb.ru