

ДАЙТЕ ДВЕ

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

АЛЕКСЕЙ ЕКИМОВСКИЙ

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

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

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

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

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

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



ПАРК ОАО РЖД ВЫВОДИТСЯ В НЕРЕГУЛИРУЕМЫЙ СЕКТОР В ДВА ПРИЕМА

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

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

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

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

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

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

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

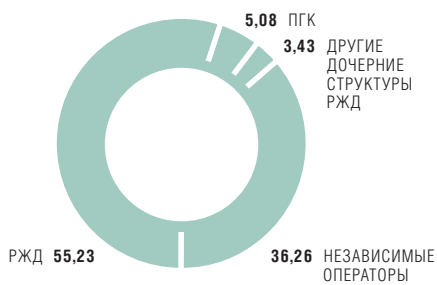
может появиться конкуренция», — считал он. Таким образом, будущая «универсальная» специализация ВГК была предопределена еще в 2007 году.

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

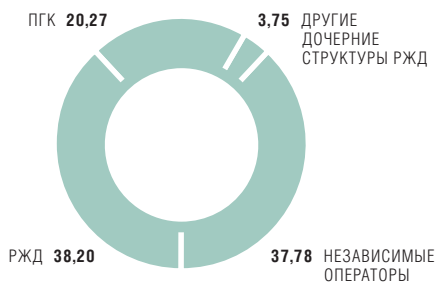
Однако тарифная политика ПГК в момент выхода на рынок оказалась нетривиальной: цену за пользование своими вагонами компания повысила на 40% в сравнении с тарифами за перевозку в инвентарном парке. Обескураженные операторы, державшие свои тарифы всего на 10–15% выше государственных, оказались в буквальном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

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

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



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



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



ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА