

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

КАК РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ
ИЗБЕЖАЛИ РЕВОЛЮЦИЙ / 27
ЧТО НУЖНО СДЕЛАТЬ
ДЛЯ ЗАВЕРШЕНИЯ РЕФОРМЫ / 30
КУДА ОАО РЖД ЗОВЕТ
ЧАСТНЫХ ИНВЕСТОРОВ / 32
ПОЧЕМУ НУЖНО ПОВЫСИТЬ
ГРУЗОВЫЕ ТАРИФЫ / 33
КОГДА ПАССАЖИРЫ НАЧНУТ
ПРИНОСИТЬ ПРИБЫЛЬ / 34
ГДЕ ВСТРЕЯТСЯ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ
И ДЕВЕЛОПЕРЫ / 36

Среда, 29 октября 2008 №197
(№4014 с момента возобновления издания)
Цветные тематические страницы №25–40
являются составной частью газеты «Коммерсантъ»
Рег. №01243 22 декабря 1997 года.
Распространяются только в составе газеты.

Коммерсантъ

BUSINESS GUIDE

РЖД Российские
железные дороги

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР ВЫПУСКА

4 601865 000233

08144

www.kommersant.ru



РЕНАТА ЯМБАЕВА,
РЕДАКТОР BUSINESS GUIDE
«ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ»

ВПЕРЕД В ПРОШЛОЕ

Когда началась реформа железных дорог России, я еще училась на биологическом факультете МГУ и следила в основном за исследованиями в области сравнительной анатомии приапид. Поэтому в ходе подготовки Business Guide по такой важной теме решила внимательно изучить архив «Коммерсанта» с 1992 года. Дежавю — слишком мягкое слово для полученных в результате острых ощущений. На самом деле меня не оставляет вопрос: а происходит ли что-то новое?

Вот, например, сообщение от 31 октября 1992 года: «Вчера закончился симпозиум по производству и эксплуатации в СНГ двухэтажных железнодорожных вагонов». А вот новость от 27 июня 2008 года: «ОАО РЖД объявило конкурс на право изготовления двухэтажных вагонов для нужд монополии». Вы думаете, это просто конкурс по очередному контракту на двухэтажные вагоны? Нет, мы все еще обсуждаем их производство и эксплуатацию. 15 ноября 1995 года стало известно, что «вместе с немецкими компаниями МПС готовится к реконструкции железнодорожного коридора Москва—Петербург». Скоростные перевозки из Москвы в Петербург поездами Siemens должны начаться только в конце 2009 года.

Стоит ли удивляться, что еще в 2003 году МПС оставалось единственным министерством, которое одновременно было хозяйствующим субъектом? И что даже «эволюционная» программа реформ выполняется с существенными задержками?

Более того, иногда мне кажется, что реформа движется в обратном направлении. В декабре 1992 года газета писала, что правительство, снизив вдвое тарифы на экспорт угля из Кузбасса, поручило Минфину компенсировать МПС потерю доходов путем беспроцентного налогового кредита на 50 млрд руб. Уже давно правительство утверждает так называемые исключительные тарифы, даже не задумываясь о компенсациях для ОАО РЖД. Или еще. На 1994 год МПС дали право пересматривать и устанавливать тарифы «в размерах, необходимых для возмещения затрат, вызванных изменением цен на потребляемые ресурсы». Сегодня ОАО РЖД живет весь текущий год с тарифами, утвержденными в конце прошлого, а допиндексация — из ряда вон выходящее событие. О либерализации грузовых тарифов и компенсациях за дефакто социальные грузоперевозки железнодорожники только мечтают. «Кольцевая», — подумал Штирлиц.



КОЛОНКА РЕДАКТОРА

ПУТИ СООБЩЕНИЯ С РЫНКОМ

РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ ДОЛЬШЕ ВСЕХ ДРУГИХ ОТРАСЛЕЙ В ЭКОНОМИКЕ СТРАНЫ ПРОДОЛЖАЛИ ЖИТЬ ПО НЕРЫНОЧНЫМ ЗАКОНАМ, ПО СУТИ, ВПЛОТЬ ДО 2003 ГОДА. СЕГОДНЯ ОАО РЖД — КОММЕРЧЕСКАЯ КОМПАНИЯ, ИМЕЮЩАЯ МЕЖДУНАРОДНЫЕ КРЕДИТНЫЕ РЕЙТИНГИ И РАБОТАЮЩАЯ НА РЫНКЕ КАПИТАЛА. ОДНАКО РЕФОРМА, НАЧАТАЯ 10 ЛЕТ НАЗАД, ДАЛЕКА ОТ ЗАВЕРШЕНИЯ.

РЕНАТА ЯМБАЕВА

КАК НАЧАЛАСЬ ЭВОЛЮЦИЯ

В материалах ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) о первой попытке реформы отрасли говорится сухо и скупое: «В 1996 году принят документ „Основные направления развития железнодорожного транспорта“, в котором была заложена идеология эволюционного подхода к реформе». На самом деле ситуация была более напряженной и драматичной.

Тогда, 1 апреля 1996 года, правительство и Центробанк обнародовали заявление о среднесрочной стратегии и экономической политике России. Политика эта была выработана в плотном сотрудничестве с Международным валютным фондом (МВФ), который буквально накануне все-таки одобрил кредит для страны, тогда выглядевший рекордным, — на \$10,1 млрд. К железным дорогам дискуссия имела самое прямое отношение. Эксперты МВФ настаивали, чтобы в одно из приложений к заявлению правительства и ЦБ был включен пункт о переводе железных дорог России на коммерческую основу. Фактически в отрасли реально могла начаться приватизация. Но возглавлявший в то время Министерство путей сообщения (МПС) Геннадий Фадеев (рассказывают, что при поддержке премьера Виктора Черномырдина) вместо «коммерческой основы» отстоял гораздо более мягкую формулировку о «продолжении реформ» на железнодорожном транспорте.

Закрепил ситуацию президент Борис Ельцин. Уже в мае 1996 года, в день Всероссийского съезда железнодорожников, он выпустил тот самый указ «О дальнейшем развитии железнодорожного транспорта...». Газеты тогда констатировали «аппаратный успех министра». Основной задачей МПС в указе называлось «сохранение единой сети федеральных железных дорог для обеспечения целостности экономического пространства страны». Под этим формальным и реальным лозунгом и началась «эволюционная» реформа железнодорожного транспорта.

Конечно, первой серьезной победой железнодорожников над приватизационными идеями реформаторов в правительстве предшествовала большая работа. Один из непосредственных участников тех дискуссий начала-середины 1990-х рассказывает: «В 1991 году мы, специалисты железных дорог, были на повышении квалификации. И нас пригласил министр транспорта. Мы удивились — по какому вопросу? Ответ — по приватизации. Первые попытки запустить реформу без оглядки были еще тогда. Но мы сказали, что о приватизации беседовать не будем». Так и вышло. В январе 1992 года Борис Ельцин подписал указ о создании МПС во главе с Геннадием Фадеевым. Еще один указ президента, выпущенный в августе того же года, оговаривал «недопустимость акционирования железных дорог».

Бороться железнодорожникам приходилось не только с МВФ и реформаторами из российского правительства, но и с руководителями субъектов федерации, то есть против географического разделения отрасли. Для этого помимо активного желания губернаторов и президентов

республик была и серьезная структурная предпосылка — исходное существование в системе МПС относительно обособленных региональных железных дорог. По сути, внутри России отрасль могла распасться, как это произошло с железными дорогами СССР. В отдельных конфликтах, например, вокруг самостоятельности Кемеровской железной дороги, окончательно все точки над i в пользу федерального центра были расставлены только в 1997 году.

ПОПЫТКА РЕВОЛЮЦИИ

В то же время далеко не во всех сегментах руководство МПС хотело сохранить действующую систему. Например, идея создания федеральной пассажирской компании (ФПК), одна из ключевых на нынешнем этапе реформы, была сформулирована еще в августе 1996 года. Тогда сообщалось, что министерство намерено выделить ФПК, отвечающую за организацию и финансирование пассажирских перевозок, «в ближайшее время» (этого не произошло). Параллельно МПС пыталось заниматься реструктуризацией региональных железных дорог, что встретило жесткое сопротивление губернаторов.

Однако в момент начала первых «эволюционных» структурных преобразований отрасль сменила руководителя. В ходе реформы правительства министром путей сообщения стал глава Октябрьской железной дороги Анатолий Зайцев, большой поборник технического перевооружения и модернизации. Результатом его недолгого (до апреля 1997 года) пребывания на посту главы МПС в первую очередь стал расцвет проекта РАО «Высокоскоростные магистральи» по строительству новой скоростной железной дороги из Москвы в Петербург (проект в конечном итоге провалился и реанимирует его по инициативе государства уже ОАО РЖД).

Реформаторские идеи вернулись на железные дороги с очередной сменой состава правительства Виктора Черномырдина в марте 1997 года. Ставший первым вице-премьером Борис Немцов объявил войну естественным монополиям. Первыми в очередь на реформу он поставил «Газпром» и энергетиков, но сразу следом за ними — МПС. Отвечать за реформирование железнодорожного транспорта поручили новому министру Николаю Аксененко. На фоне баталий вокруг судьбы «Газпрома» споры вокруг железнодорожной реформы отходили на второй план. В то же время уже в сентябре Борис Немцов признавал, что и вокруг концепции преобразований в МПС «идут жестокие бои».

Воевали «эволюционеры» с «революционерами». Над концепцией в 1997 году работала специально созданная рабочая группа. Железнодорожники в ее составе пытались все, что можно, сохранить. Представители реформаторов от власти (например, тогда — руководитель Федеральной службы по делам о несостоятельности и финансовому оздоровлению Петр Мостовой) и предприниматели (например, тогда — глава корпорации «Биопроцесс-НИПЕК» Каха Бендукидзе) — все, что можно, приватизировать.

Сначала казалось, что побеждает революция. Первый вариант реформы, изложенный в указе президента Ельцина «О совершенствовании структуры железнодорожного транспорта Российской Федерации», сейчас можно назвать просто радикальным. По нему из МПС должны были быть выведены «ремонтные и обслуживающие предприятия и подразделения, непосредственно не связанные с организацией движения». Все они должны были быть приватизированы, а полученные средства — направлены на финансирование инвестиционных программ МПС. Основной задачей реформы тогда называлось снижение железнодорожных тарифов. Осенью Николай Аксененко, несмотря на убыточность работы железных дорог, объявил о первом снижении тарифов. Покрыть убытки тогда МПС обещало за счет продажи до 60% объектов инфраструктуры и дотаций из бюджета.

В то же время буквально через месяц правительство снизило накал страстей. Борис Немцов подчеркивал, что все реформы будут проводиться «в рамках единой системы МПС», за которой сохраняются функции государственного регулирования отрасли. Лишь в самых общих чертах тогда упоминалось о возможности создания некой центральной железнодорожной компании для «организации хозяйственной деятельности железных дорог». Про приватизацию уже говорили «в перспективе», уточняя, что «российские железные дороги останутся в госсобственности». Зато было достаточно четко определено, по какому пути пойдет реформа: разграничение монопольного и конкурентного секторов, то есть отделение перевозок от инфраструктуры. Россия выбрала европейский путь реорганизации железных дорог.

РЕФОРМА В ТУМАНЕ

Даже за вычетом консерватизма железнодорожников нерешительность правительства в отношении реформы отрасли можно понять. Мировой опыт, на который могли бы опереться российские реформаторы, в то время был невелик. В Европе, например, велись абсолютно аналогичные дискуссии по поводу реорганизации железнодорожного транспорта.

Наиболее состоявшейся к середине 1990-х выглядела реформа железных дорог Швеции, начатая в 1988 году. Государственные шведские железные дороги были разделены на инфраструктуру и перевозочную деятельность с выведением в самостоятельную организацию государственного регулирования. Спустя восемь лет, в 1996 году, Швеция открыла доступ к своей железнодорожной инфраструктуре любых перевозчиков, отвечающих установленным государством требованиям. Национальный перевозчик SJ еще через пять лет был разделен на шесть самостоятельных компаний по видам деятельности — пассажирскую, грузовую, по управлению недвижимым имуществом, по техническому обслуживанию и ремонту, по экипировке пассажирских поездов, по связи и информационным технологиям.



КОНСЕРВАТИВНЫЙ ПОДХОД К РЕФОРМЕ РОССИЙСКИХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ СФОРМИРОВАЛСЯ ЕЩЕ В 1996 ГОДУ, И С ТЕХ ПОР СИТУАЦИЯ НЕ ПРЕТЕРПЕЛА ИЗМЕНЕНИЙ



ПЕРЕДОВИКИ ПРОИЗВОДСТВА

ПЕРЕДОВИКИ ПРОИЗВОДСТВА

Как отмечается в работе «Мировой опыт реформирования железных дорог», подготовленной Институтом проблем естественных монополий (ИПЕМ), в результате к 2007 году грузооборот шведских железных дорог вырос на 24,7%, пассажирооборот — на 55,9%. Число работников отрасли при этом сократилось на 60%, то есть производительность труда серьезно увеличилась. В то же время, отмечают специалисты ИПЕМ, возник определенный дефицит пропускной способности сети, и резко выросли тарифы на пассажирские перевозки. Также увеличились расходы государства на поддержание отрасли, причем инфраструктурная компания по сей день остается убыточной, хотя перевозчики работают с прибылью.

Но если на опыт Швеции, в целом положительный, российские реформаторы ссылались редко, то ситуация с железными дорогами Британии стала наиболее используемым аргументом против радикальных реформ. Реорганизация железнодорожного транспорта страны прошла стремительно. Госмонополия British Rail была в 1994 году разделена с созданием инфраструктурной Railtrack. Уже в 1996 году вся отрасль, включая Railtrack, была приватизирована.

У реформы, отмечают в ИПЕМ, был целый ряд положительных последствий. Например, рост грузооборота к концу 2007 года на 82%, пассажирооборота — на 52% (чего в Британии не было уже 100 лет). Но российские железнодорожники обычно апеллируют к британским проблемам, которые действительно оказались серьезными. Дефицит инвестиций Railtrack в инфраструктуру привел к ряду крупных железнодорожных катастроф. В 1999 году в одной из них погибли 31 человек. В результате в 2002 году в стране была создана новая инфраструктурная компания Network Rail в форме некоммерческой организации. Кроме того, в отличие от Швеции реформа в Британии не привела к появлению серьезной конкуренции, и на железных дорогах страны доминирует один перевозчик. Других хотя бы относительно завершенных примеров реформ на тот момент фактически не было. В Германии реформа началась в 1994 году (см. статью об IPO Deutsche Bahn), во Франции — в 1997 году, обе шли достаточно консервативно и медленно.

«Британская ситуация стала очень серьезным негативным фоном для российской реформы», — отмечает представитель компании, участвовавший в подготовке концепции реформирования железных дорог России. — В то же время был пример достаточно успешных вертикально интегрированных железных дорог США». Однако ситуация в железнодорожном транспорте США плохо сопоставима с российской, потому что отрасль там исходно развивалась в условиях рынка и частной собственности. Теоретически Россия могла бы взять за основу модели Латинской Америки, например Мексики, где разделение железных дорог прошло по географическому признаку. «Но это было неприемлемо чисто психологически», — поясняет собеседник

«ЗАЩИТИТЬ ГРУЗООТПРАВИТЕЛЕЙ»

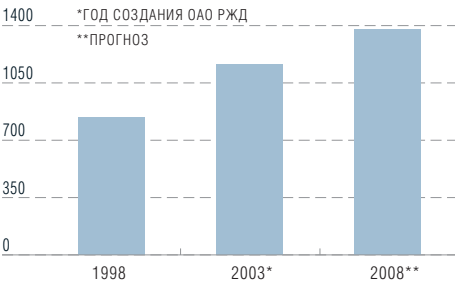
РАССЕЛ ПИТТМАН, экономист министерства юстиции США, приглашенный профессор Российской экономической школы*



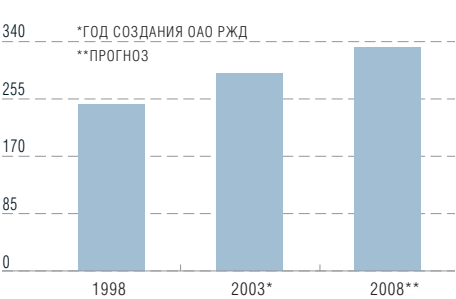
2009 год уже на пороге, а в российском секторе грузовых железнодорожных перевозок так и не возникло сколько-нибудь заметной конкуренции. Грузоотправители, пользующиеся железной дорогой, все чаще прибегают к услугам

частного подвижного состава и могут выбирать из множества операторов, способных обеспечить их логистику. Но если они не перевозят нефтепродукты, пользуясь услугами, например, «Линкойла», «Балттранссервиса» или еще какой-то из немногих компаний, имеющих собственные локомотивы, или если не могут экономически эффективно использовать грузовой автотранспорт, то сталкиваются с монополией ОАО РЖД и должны принимать тарифы и услуги, которые оно предлагает.

До недавних пор этих грузоотправителей хотя бы защищало государственное регулирование тарифов ОАО РЖД. Дерегу-



ДИНАМИКА ОБЪЕМА ОТПРАВЛЕНИЯ ГРУЗОВ (МЛН Т)
источник: ОАО РЖД.



ДИНАМИКА СКОРОСТИ ДОСТАВКИ 1 Т ГРУЗА (КМ/СУТКИ)
источник: ОАО РЖД.

„Ъ». — В обществе присутствовали резко негативные ощущения от развала СССР, в таких условиях нельзя было развалить еще и основную транспортную артерию России».

ПРОСТРАНСТВО ДЛЯ МАНЕВРА

В результате «Концепция структурной реформы федерального железнодорожного транспорта», утвержденная постановлением правительства от 15 мая 1998 года, оставляла железнодорожникам широкое пространство для маневра.

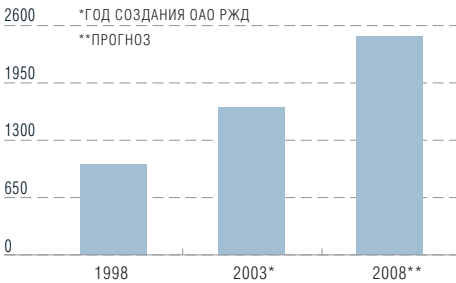
В частности, в документе говорилось, что «реформирование... в стратегическом плане должно происходить на базе организационного разграничения монопольного и конкурентного секторов с перспективой отказа от осуществления естественно-монопольных и конкурентных видов деятельности одними и теми же хозяйствующими субъектами». Однако следующим же предложением делалась оговорка: «В среднесрочной перспективе... следует воздержаться от механического разграничения этих двух секторов и допустить возможность сохранения у одних и тех же организаций обоих видов деятельности, исходя из практической целесообразности».

В концепции в общих чертах описывался механизм появления конкуренции на железных дорогах в рамках структуры МПС: «Грузовые компании — на первом этапе государственные унитарные предприятия, осуществляющие доставку грузов, преимущественно массовых, они могут располагать собственным вагонным парком, в том числе специализированным, а также контейнерами и другими основными фондами, необходимыми для выполнения сво-

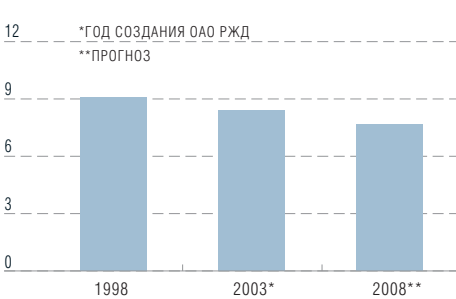
лизовать их должны были только в тех ситуациях, когда ОАО РЖД сталкивается со значительной конкуренцией. Но ОАО РЖД обходит это ограничение. Монополия создает частично принадлежащие ей дочерние компании, такие как Первая грузовая компания (ПГК), и заявляет, что их тарифы не подлежат регулированию. По всей видимости, эта интерпретация закона принимается регулирующими органами. Скорее всего, результатом этого станет то, что грузоотправители, пользующиеся услугами железной дороги, будут иметь дело с монопольным перевозчиком — ПГК, «Трансконтейнером», «Рефсервисом» или другой «дочкой» ОАО РЖД в зависимости от груза, — который сможет устанавливать для них монопольный тариф.

Что случилось с «развитием конкуренции в грузовом секторе», заявленным на третьем этапе правительственного плана железнодорожной реформы?

Одна идея создания конкурентной среды, упоминаемая в плане: воспользоваться примером американских стран (США и Канады, а впоследствии Аргентины, Бразилии, Чили и Мексики) и разделить ОАО



ДИНАМИКА ГРУЗООБОРОТА (МЛРД Т/КМ)
источник: ОАО РЖД.



ДИНАМИКА СРЕДНЕГО ВРЕМЕНИ ОБОРОТА ВАГОНА (СУТКИ)
источник: ОАО РЖД.

их функций. Грузовые компании могут осуществлять доставку грузов по всей сети железных дорог, конкурируя между собой за привлечение клиентов». В документе говорилось о необходимости создания «минимум шестивосьми грузовых компаний».

Также впервые было официально признано существование альтернативных МПС и равноправных с ним участников рынка: «Существуют и могут создаваться новые независимые грузовые и транспортно-экспедиционные компании... принадлежащие промышленным и иным предприятиям, имеющие равный доступ к инфраструктуре железных дорог и располагающие собственным вагонным парком или арендующие его у МПС». Тем не менее в восстановлении было мало конкретики и много возможностей для затягивания подготовки к началу реальной реформы отрасли.

РУКОВОДСТВО К ДЕЙСТВИЮ

Подтолкнул реформу кризис августа 1998 года. Через год выяснилось, что оживление отечественной промышленности привело к росту объемов перевозок по железным дорогам — впервые за десять лет. В январе—октябре 1999 года они увеличились более чем на 17%. Эффект оказался для многих неожиданным: МПС впервые за три года повысило тарифы.

Между тем логика происходящего была простой и прозрачной. Рост перевозок выявил элементарную нехватку провозных мощностей — сказывался высокий износ парка и инфраструктуры при многолетней недостатке инвестиций в отрасль. Частные операторы тогда мало чем мог-

ли помочь, потому что работали в основном на парке, арендуемом у того же МПС. В результате главный вопрос, который встал на новом витке обсуждения реформы железных дорог: кто, в каких объемах и через какие механизмы будет инвестировать средства в развитие инфраструктуры, пассажирских и грузовых перевозок.

Государство довольно быстро дало понять, что не позволит переложить расходы на грузоотправителей или бюджет. На коллегии МПС по итогам 1999 года вместе с поздравлениями министр Николай Аксененко получил от премьера Владимира Путина нагоняй: «Я считаю, что бессмысленно решать задачу подъема отрасли за счет изменения тарифов или выбивания средств из правительства. Развиваться нужно за счет внутренних резервов и внешних инвестиций». От этой позиции государство с тех пор, по сути, почти не отступало. С другой стороны, на министерство давили грузоотправители, возмущавшиеся ростом цен на перевозки. Реформа становилась неизбежной.

ОАО РЖД полагает, что, пока ему приходится предоставлять некоторые пассажирские и грузовые услуги по убыточным тарифам, кросс-субсидируя их из прибыльных операций, оно не должно сталкиваться с конкуренцией. В свое время это

ли помочь, потому что работали в основном на парке, арендуемом у того же МПС. В результате главный вопрос, который встал на новом витке обсуждения реформы железных дорог: кто, в каких объемах и через какие механизмы будет инвестировать средства в развитие инфраструктуры, пассажирских и грузовых перевозок.

Государство довольно быстро дало понять, что не позволит переложить расходы на грузоотправителей или бюджет. На коллегии МПС по итогам 1999 года вместе с поздравлениями министр Николай Аксененко получил от премьера Владимира Путина нагоняй: «Я считаю, что бессмысленно решать задачу подъема отрасли за счет изменения тарифов или выбивания средств из правительства. Развиваться нужно за счет внутренних резервов и внешних инвестиций». От этой позиции государство с тех пор, по сути, почти не отступало. С другой стороны, на министерство давили грузоотправители, возмущавшиеся ростом цен на перевозки. Реформа становилась неизбежной.

НОВЫЕ ЛИЦА

Самым острым элементом в последующей дискуссии стала судьба вагонного парка МПС — стоит или нет делать его целиком частным. Минэкономразвития настаивало на полной приватизации, МПС защищало идею частичной. Однако для решения проблем инвестиций в вагоны и нехватки средств у министерства часть парка начала продаваться сразу же. Идея состояла в передаче компаниям требующих ремонта вагонов, чтобы те уже сами в них вкладывались. В результате в России начал реально формироваться класс частных операторов — владельцев собственного подвижного состава.

По большей части это были компании двух типов. Во-первых, собственных, так называемых кэптивных операторов создавали промышленники для обеспечения вагонами своих грузопотоков. Например, дочерние транспортные компании появились у всех крупных нефтяников и металлургов. Второй класс операторов можно было выделить лишь сугубо неофициально (впрочем, о нем говорит в интервью Business Guide и президент ОАО РЖД Владимир Якунин) — это компании, близкие к чиновникам МПС всех уровней.

По итогам 2000 года у формально независимых от министерства компаний было уже 162,9 тыс. вагонов — 20,2% общего парка. Эта доля оставалась в целом стабильной в 2001 году, а затем начала расти, достигнув к апрелю 2008 года 36%. Более того, увеличение общего вагонного парка в России с тех пор происходит именно за счет частных операторов, общее число которых превышает 2,5 тыс. Крупных игроков, правда, немного. Лидером считается GlobalTrans (входит в группу «Н-транс», бывшая «Северстальтранс»), среди ведущих также «Трансгарант» (входит в FESCO), Дальневосточная транспортная группа, «Евросиб». Все это уже самостоятельные игроки. Но в первую очередь до сих пор входят кэптивные операторы, такие как «Металлоинвесттранс», «Евразтранс», «Мечел-транс».

было серьезной проблемой в США, и в этом есть резон. Однако это говорит в пользу отмены кросс-субсидий, как в США, а не о неэффективности конкуренции.

Итак, западному наблюдателю видно довольно ясно, что необходимо сделать, чтобы защитить от монополии грузоотправителей, пользующихся услугами железной дороги. Во-первых, следует освободить ОАО РЖД от необходимости кросс-субсидий. Во-вторых, снять ограничения, которые препятствуют выходу на рынок не очень крупных участников, таких как перевозчики, которые стремятся управлять собственными поездами. В-третьих, необходимо принять законодательные и регулирующие меры, узаконивающие новых перевозчиков. И, в заключение, обеспечить гарантии того, что регулирующие органы будут располагать достаточными силами и инструментами для предотвращения дискриминации этих новых перевозчиков со стороны ОАО РЖД.

Иначе, вероятнее всего, железнодорожные грузоперевозчики будут продолжать иметь дело с монополистом.

**Данная статья отражает частное мнение автора.*
Перевела НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА

ПЕРЕДОВИКИ ПРОИЗВОДСТВА

ПЕРЕДОВИКИ ПРОИЗВОДСТВА

В то же время назвать эти компании полноценными участниками рынка железнодорожных перевозок до сих пор нельзя. Они владеют вагонами и организуют перевозки, оказывают грузоотправителям массу дополнительных услуг. Но не являются перевозчиками.

ОДИН В ПОЛЕ ВОИН Железнодорожный перевозчик в стране, по сути, до сих пор один (за рядом очень частных исключений) — ОАО «Российские железные дороги» (РЖД). В первый раз это название прозвучало в 2000 году. Тогда было четко обозначено, что произойдет разделение регулирующей и хозяйствующей функций МПС. Для выполнения последней и должно было быть создано ОАО РЖД, получив от министерства почти все активы.

Тогда наблюдатели говорили, что Николай Аксененко «строит себе второй „Газпром“». Однако параллельно он пытался создать и сильное министерство. Например, всерьез обсуждалось, что именно МПС после реформы займется регулированием железнодорожных тарифов. Их в то время согласовывало Министерство по антимонопольной политике (МАП, причем только во внутреннем сообщении), и в том числе с ним осенью разворачивались острые дискуссии по поводу концепции реформы. Говорили и о разногласиях с главой Минэкономразвития Германом Грефом и премьером Михаилом Касьяновым.

Правительство не спешило утверждать реформу. В октябре 2000 года даже впервые в истории Белого дома было отменено заседание правительства — то самое, на котором концепция должна была обсуждаться. Уже тогда одной из претензий, которую озвучил премьер, было то, что реформа не создаст реальной конкуренции в отрасли. В качестве альтернативы Герман Греф, поддерживаемый главой МАП Ильей Южановым, предлагал отдать ОАО РЖД только путевое хозяйство.

Позиции МПС помогали отстаивать консультанты с мировыми именами, которые утверждали, что «сейчас министерство не готово к полному преобразованию». Основным партнером стала McKinsey (участвовал в дискуссиях и аудитор МПС Arthur Andersen), но, чтобы не раздражать консервативных железнодорожников, ей в пару подобрали и российскую структуру — компанию «Развитие бизнес-систем», созданную выходцами из «Современных бизнес-технологий». Так у реформы появилось еще одно лицо — Анна Белова (летом она стала одним из заместителей министра путей сообщения).

Компромисс сторонам удалось найти лишь в начале весны 2001 года. Перевес оказался, по сути, на стороне МПС. В конце мая правительство утвердило «Програм-

«ЭКОНОМИКА СРАБОТАЕТ»

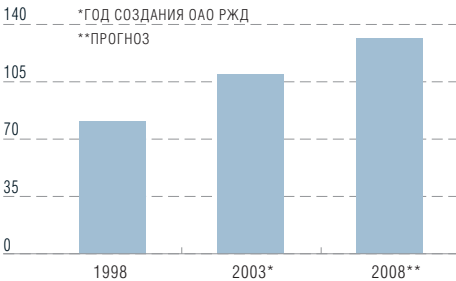
ЕРМОЛАЙ СОЛЖЕНИЦЫН,
партнер McKinsey & Company



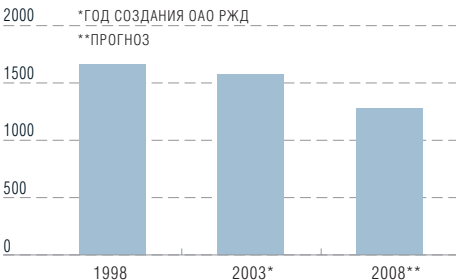
Когда начиналась реформа, были поставлены три основные цели. Во-первых, обеспечение доступа населения и компаний к услугам железных дорог. Во-вторых, повышение эффективности предоставления этих услуг. И наконец, создание условий для привлечения инвестиций в отрасль.

Ситуацию по доступности, я думаю, в целом можно оценить положительно, но ни в коем случае не почитать на лаврах. Подвижной состав все еще требует обновления, есть необходимость расширения узких мест в инфраструктуре и в целом пропускной способности сети. В России в последние несколько лет бурно растет, например, розничная торговля. Это рост контейнерных перевозок, который повышает нагрузку на систему железных дорог, ни когда подобных объемов контейнерных перевозок не выполнявшую. Поэтому одна из важных задач на будущее — максимально эффективно повышать пропускную способность инфраструктуры не только за счет капиталовложений, но и за счет более современных технологий управления перевозками, внедрения новых продуктов.

С эффективностью сложилась интересная ситуация. Один из основных прин-



ДИНАМИКА ПАССАЖИРООБОРОТА В ДАЛЬНЕМ СЛЕДОВАНИИ (МЛРД ПАСС./КМ) источник: ОАО РЖД.



ДИНАМИКА ЧИСЛЕННОСТИ РАБОТНИКОВ В ЦЕЛОМ ПО ОТРАСЛИ (ТЫС. ЧЕЛ.) источник: ОАО РЖД.

му структурной реформы на железнодорожном транспорте». Радикальные шаги по отделению инфраструктуры от перевозок и приватизации отложили или растянули во времени со всеми возможными оговорками по поводу «рассмотреть возможность» и «оценить целесообразность». Однако было четко определено, что госрегулирование отделяется от хозяйственной деятельности с созданием ОАО РЖД — полностью государственной, но коммерческой компании с нормальной структурой корпоративного управления и возможностью полноценной работы на рынках капитала для привлечения инвестиций в отрасль.

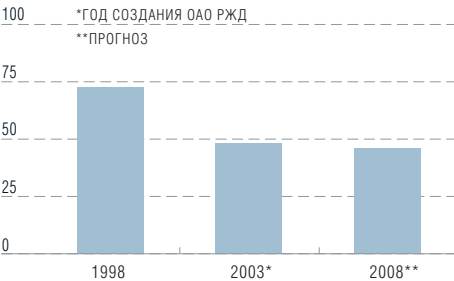
ОТДЕЛЕНИЕ ГОСУДАРСТВА ОТ БИЗНЕСА

По первоначальным планам создать ОАО РЖД предполагалось еще до конца 2002 года. Для этого был сформирован специальный штаб реформы, в котором действовало восемь рабочих групп. Реализация плана требовала не только полной инвентаризации огромного имущества МПС и решения проблем с его долгами в размере 130 млрд руб., но и принятия целого ряда новых законов. И тут на сцену вышли новые участники дискуссии — экспедиторы и операторы, которые требовали

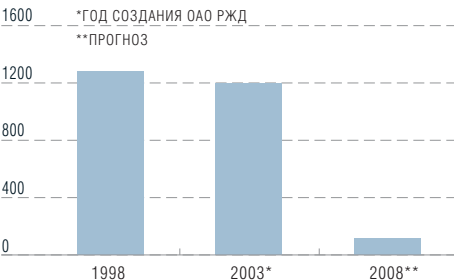
ципов реформы состоял в передаче до 50% подвижного состава частным операторам. Что и происходит, но дает двойственный эффект. Одна его сторона, несомненно, положительная: у людей есть выбор. Все-таки, когда существует конкуренция, это хорошо. С другой стороны, есть отрицательный момент. В частности, производительность работы вагонного парка страны в целом упала.

Теперь инвестиции. В последние пять лет они реально увеличились. Но на инвестиционную программу будущего железнодорожникам надо смотреть с умом. Зачастую, и не только в ОАО РЖД, недостаточно оценивается роль повышения производительности как способа снижения потребности в дополнительных мощностях. Обычно люди стремятся экстраполировать сегодняшнюю работу и говорить: «Нам нужно столько-то мощностей». Но опыт McKinsey — не только в России, но и в мире — показывает, что все равно есть резервы для улучшения производительности существующего парка. Их использование позволяет оптимизировать инвестиции и повысить отдачу от имеющихся активов. Это особенно актуально на ближайшую перспективу.

Во-первых, в краткосрочной перспективе объем перевозок упадет — по крайней мере, по сравнению с ожидаемым. Во-вторых, денег всегда недостаточно, а сейчас



ДИНАМИКА ПАССАЖИРООБОРОТА В ПРИГОРОДНОМ СООБЩЕНИИ (МЛРД ПАСС./КМ) источник: ОАО РЖД.



ДИНАМИКА ЧИСЛЕННОСТИ РАБОТНИКОВ ПО СЕТИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ (ТЫС. ЧЕЛ.) источник: ОАО РЖД.

четко определить их статус и место на рынке по итогам реформы. Это неизбежно вылилось в дополнительные обсуждения и согласования, продлившиеся фактически весь 2002 год (а частично не завершенные до сих пор).

Кроме того, ситуацию осложнили проблемы, возникшие непосредственно у Николая Аксененко. В октябре в отношении него было возбуждено уголовное дело, а в первых числах января Михаил Касьянов отправил министра в отставку. Продолжил реформу железных дорог тот, кто ее, можно сказать, исходно и начал, — Геннадий Фадеев. Кадровый железнодорожник, он был принципиальным противником радикального подхода к реформированию, зато смог провести отрасль через беспрецедентную реорганизацию.

К установленному сроку разделения (начало 2003 года) МПС опоздало менее чем на год. Перечень организаций, передаваемых ОАО РЖД, правительство утвердило 30 июня 2003 года. В сентябре вышло постановление правительства об образовании ОАО РЖД с уставным капиталом в 1535,7 млрд руб. Компания, которую возглавил Геннадий Фадеев, получила 987 предприятий из 2046, составлявших систему МПС, — 95% по стоимости всех активов министерства.

особенно. Придется искать тонкий баланс между необходимостью расшивки узких мест и извлечением резерва из текущей операционной деятельности. Вообще в целом в российской экономике наступает сложный, но необходимый этап повышения производительности труда, она в стране в разы ниже, чем должна быть. И, сколько бы ни говорили об объективных причинах, мы знаем, что посидеть, попить чай два рабочих часа в день для нас нормально. Так что резервы есть.

Но в целом железнодорожники сильно изменились. Они начали думать по-другому, как участники бизнеса. А в 1998–2001 годах они думали лишь в категориях «план, традиция, форма». Это очень важный психологический эффект реформы. ОАО РЖД уже другое, нежели было МПС семь лет назад. Оно, как огромный корабль, встает на нужное направление долго, но и развернуть назад сложно. Люди, которые сегодня приходят на работу в ОАО РЖД, — не исключительно железнодорожной традиции, а многие — с экономическим образованием. В ряде дочерних предприятий ОАО РЖД собираются выходцы из отраслей—потребителей услуг железнодорожного транспорта, которые

думают о нем с точки зрения экономики, а не истории и инженерной мысли. Сейчас завершается третий этап реформы, и наступает интересное время обсуждения дальнейших действий. Решения будут формироваться по трем направлениям: судьба инфраструктуры, грузовых и пассажирских перевозок.

Пассажирские дальние перевозки нигде в развитых экономиках не субсидируют. Им просто не нужно. В России доходность по этим перевозкам — 2–3 евро-

У МПС остались десяток вузов, 256 медучреждений, пункты переливания крови, котлонадзор, сертификационный регистр — и полномочия по регулированию отрасли. Железнодорожники на первое время отстояли независимость своего министерства от Минтранса (сейчас Росжелдор входит в структуру министерства). Но сильного и влиятельного регулятора из потерявшего вес МПС так и не получилось. У министерства, а затем агентства было мало полномочий, причем не слишком четко прописанных. Зато масса рычагов влияния на отрасль сохранилась у ОАО РЖД — претензии частных операторов и экспедиторов по поводу злоупотреблений стихли только в последние два года.

РАЗГОН С ТОРМОЖЕНИЕМ

Будучи естественной монополией, ОАО РЖД и само остается под существенным прессом регулирования — как формального (через утверждение тарифов, бюджета, инвестпрограммы и почти любых возможных сделок), так и полуофициального — через социальную значимость железнодорожных перевозок. Тем не менее уже в феврале 2004 года компания провела презентацию перед западными банками, а в июле получила кредитный рейтинг Standard & Poor's на уровне суверенного. В 2005 году, после смены президента компании (ее возглавил Владимир Якунин), ОАО РЖД привлекло первый синдицированный кредит от пула международных банков.

В то же время, ударно и почти безболезненно пройдя через реорганизацию МПС, по ряду направлений реформа железных дорог притормозила. С одной стороны, радикальных действий не хотело руководство ОАО РЖД, с другой стороны, государство затягивало принятие как необходимой нормативной базы, так и соответствующих политических решений. Продолжались также столкновения с частными операторами, интересы которых в ходе реформы нередко расходились с позицией ОАО РЖД.

Руководство ОАО РЖД надеется во многом наверстать упущенное в этом и следующем году, утверждая, что все необходимые политические решения приняты. Однако открытых вопросов все еще остается много. Это и целесообразность полного отделения инфраструктуры от перевозок, и возможность появления альтернативных ОАО РЖД перевозчиков, и перспективы либерализации рынка локомотивной тяги. Если мировой финансовый кризис не отодвинет реформу железных дорог на второй план, правительству предстоит уже в ближайшее время серьезно обсуждать, например, концепцию реформы пассажирского комплекса ОАО РЖД и новую модель рынка грузовых перевозок. ■

цента на километр, в Европе — 10–15. Это примерно соответствует уровням располагаемого дохода населения, российский тариф даже можно было бы на четверть поднять. Уровень доходов населения в среднесрочной перспективе в России будет расти. Если судить по последнему десятилетию, еще лет через десять мы будем отставать от Европы по уровню доходов уже не в пять раз, а, например, в два с половиной, то есть доходность перевозок может быть поднята до 5–7 евроцентов. Уже при этом радикально меняется необходимость субсидирования перевозок дальнего следования с учетом того, что затраты у нас уже достаточно высоки. То есть экономика сработает.

Но в пригородных перевозках экономика не сработает. Их субсидируют во всем мире, в этом нет ничего страшного. Давайте определим заранее точно, сколько именно вы хотите электричек или пассажиромест из пункта А до пункта Б, как часто в неделю, посчитаем экономику, установим разрыв, проведем переговоры о сумме компенсации, заложим траекторию повышения эффективности на будущее.

И очень важно на третьем этапе, чтобы ОАО РЖД не только активно формировало дискуссию, но на деле показывало, что является самым лучшим оператором. Надо доказывать, что ты эффективный собственник.

ПЕРЕДОВИКИ ПРОИЗВОДСТВА

«РЕФОРМА ПРОИСХОДИТ В ГОЛОВАХ»

ФОРМАЛЬНЫЙ СРОК ЗАВЕРШЕНИЯ ТРЕТЬЕГО ЭТАПА РЕФОРМЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА — 2010 ГОД. О ТОМ, КАКИЕ ЗАДАЧИ УЖЕ УДАЛОСЬ РЕШИТЬ, С КАКИМИ ПРОБЛЕМАМИ СТОЛКНУЛИСЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ И ЧТО ЕЩЕ ПРЕДСТОИТ СДЕЛАТЬ, BUSINESS GUIDE РАССКАЗАЛ ПРЕЗИДЕНТ ОАО РЖД ВЛАДИМИР ЯКУНИН.

BUSINESS GUIDE: Кого можно назвать основным автором и двигателем железнодорожной реформы?

ВЛАДИМИР ЯКУНИН: Необходимость реформы диктовалась временем и изменениями, которые происходили в экономике России. У всех специалистов внутри отрасли, крупных промышленников, в правительстве и экспертном сообществе было единое понимание, что сохранение МПС России в неизменной форме неэффективно.

Идеологами реформы были тогдашний глава Минэкономразвития Герман Греф, бывший в ту пору вице-премьером Виктор Христенко, министр финансов Алексей Кудрин, их поддерживал Владимир Путин. А начинали реформу возглавлявший МПС Николай Аксененко и ряд руководителей страны.

BG: На ваш взгляд, идеология реформы изменилась по сравнению со временем ее начала в 1998 году?

В. Я.: Идеология реформы за прошедшие десять лет существенно не изменилась. Основными идеями, как и раньше, остаются отделение естественно-монопольной деятельности от сфер, где возможна конкуренция, и привлечение частных инвестиций и частной инициативы в конкурентные сегменты. Кроме того, предусматривалось прекращение перекрестного субсидирования, повышение гибкости в регулировании тарифов, увеличение инвестиционных возможностей отрасли, повышение прозрачности железнодорожного бизнеса.

Но при неизменности принципов и целей реформы за прошедшие годы накоплен серьезный опыт, который позволяет глубже понимать процесс и сделать вывод о том, что ряд замыслов десятилетней давности реализовать невозможно или нецелесообразно.

Основная идея реформирования, которая тогда была принята, заключалась в том, что необходимо прекратить существование монополии в области железнодорожного транспорта со всеми ее негативными чертами и доверить развитие отрасли свободному рынку. При этом старая железнодорожная элита естественным образом хотела провести реформу так, чтобы никто и ничто не покусилось на ее традиции и позиции.

BG: Какие именно негативные черты монополии вы имели в виду?

В. Я.: У монополии есть не только недостатки, но и достоинства, именно поэтому некоторые монополии называются естественными. К сильным чертам монополии относится возможность сконцентрировать в нужный момент в нужном месте колоссальные ресурсы для достижения поставленных целей. К негативным — право одного человека принимать решения, которые влекут за собой последствия для экономики в целом. Это касалось тарифной политики, например. Тогда министр принимал решения, какими будут цены, с кем из операторов работать и как. И почти все работающие операторы на 50% и более принадлежали либо МПС, либо людям из министерства. Отсюда перекосы, субъективизм. Совмещение в одном целом противоречивых целеполаганий является во многом сутевой причиной всей реформы.

BG: За прошедшие десять лет что-то изменилось?

В. Я.: Парадокс заключается в том, что, знакомясь с документами предшествующего периода, я с удивлением

**«РЯД ЗАМЫСЛОВ
ДЕСЯТИЛЕТНЕЙ ДАВНОСТИ
РЕАЛИЗОВАТЬ НЕВОЗМОЖНО
ИЛИ НЕЦЕЛЕСООБРАЗНО»**



ДМИТРИЙ ЛУЖИНИН

«ЛЮДИ ПОДЗАБЫЛИ ТО ВРЕМЯ, КОГДА НЕ ПОЛУЧАЛИ ЗАРПЛАТЫ ВООБЩЕ, ЗАБЫЛИ НАТУРАЛЬНОЕ ХОЗЯЙСТВО, В КОТОРОЕ ПРЕВРАЩАЛИСЬ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ.»

обнаружил, что многое из того, что происходит сейчас, удивительным образом совпадает с планами Николая Аксененко. Например, продолжение широкой российской колеи в Европу. Правда, конечные цели, конечно же, отличаются.

**ЯКУНИН
ВЛАДИМИР ИВАНОВИЧ**
Родился 30 июня 1948 года во Владимирской области. В 1972 году, окончив Ленинградский механический институт, поступил на работу в Институт прикладной химии. Служил в армии. С 1977 года трудился в Комитете СССР по внешнеэкономическим связям. В 1982–1985 годах возглавлял иностранный отдел Физико-технического института име-

ни Иоффе. С 1985 года — на дипломатической службе, был секретарем постпредства при ООН. По возвращении в Россию в 1991 году занялся бизнесом, возглавлял Международный центр делового сотрудничества в Санкт-Петербурге. С 1997 года — начальник Северо-Западной окружной инспекции главного контрольного управления президента. С октября 2000 года — заместитель министра транспорта,

Но изменилось многое. Прежде всего, вот этот постулат: «Мы все сделаем для того, чтобы ничего не изменилось», — он потерпел поражение и устранен из ментальности основного руководящего звена железнодорожников, от которого, собственно, и зависит проведение реформ.

с февраля 2002 года — первый заместитель министра путей сообщения. 24 октября 2003 года назначен первым вице-президентом, 14 июня 2005 года — президентом ОАО РЖД. Имеет ряд государственных наград, в том числе орден Почета и «За заслуги перед Отечеством» I степени, медаль «За боевые заслуги». Возглавляет попечительские советы Центра национальной славы и Фонда Андрея Первозванного.

мы. Нас можно критиковать, но из года в год правительством и обществом в целом дается позитивная оценка хода реформы, и никто пока не доказал, что хоть одно из принятых решений было неправильным. Безусловно, инерция, которая влечет сопротивление на определенном уровне, кое-где сохраняется. Однако среди руководящего состава новая идеология принята.

Но есть многочисленная и очень важная группа — рядовые железнодорожники. Это сложный контингент. Люди подзабыли то время, когда не получали зарплаты вообще, забыли натуральное хозяйство, в которое превращались железные дороги. И сейчас нас серьезно критикуют за то, что рост зарплаты в отрасли отстает от роста зарплаты в стране. Они правы. Нам есть что улучшать с точки зрения эффективности, инициативности, профессионализма и ответственности железнодорожников. Реформа ведь происходит не только на производственных участках, прежде всего она должна произойти в головах людей. Этот этап реформ еще точно не завершен.

Остается также, к сожалению, и очень много желающих добиться своих коммерческих целей за счет пожирания государственного ресурса.

BG: Это частные операторы подвижного состава?

В. Я.: Операторы — отдельная категория. Нет, есть серьезная группа сопротивления, которая формально говорит о необходимости проведения реформ, а реально думает только о том, как повысить свои собственные доходы. Есть такие бизнесмены, которые широкоэщательно говорят о рыночной экономике, но при этом кулуарно пытаются добиться преференций только для себя. То есть они на форумах громогласно произносят слова о необходимости устранения монополизма, а сами давно стали олигополистами.

BG: Кого вы имеете в виду, говоря об олигополистах?

В. Я.: Существует стремление бизнесменов — потребителей услуг железнодорожного транспорта добиться максимальной прибыльности своего бизнеса, в том числе и за счет дальнейшего снижения транспортной составляющей в цене своего товара. При этом со многими крупными грузовладельцами у нас существуют деловые и даже дружеские отношения, но их желание повысить свой экономический результат за счет другого присутствует. Постоянные непростые дискуссии по поводу тарифов — это не только отражение объективного процесса выработки ценовой политики государства, но и стремление выиграть на транспортной составляющей. Что произошло за последние пять лет? Транспортная составляющая в цене товара упала, причем для отдельных грузов — в разы. Это свидетельство того, что реформа осуществляется в правильном направлении. Самый, на мой взгляд, показательный материальный параметр, улучшение которого является одной из целей реформы.

BG: Но это ведь не результат реформы, а просто волевое решение Федеральной службы по тарифам (ФСТ).

В. Я.: А почему сегодня ФСТ устанавливает тарифы? Потому что произошла реформа. Раньше тарифы устанавливало МПС. Не будем об этом забывать. Потому что реформе осуществляет не только ОАО РЖД, реформу ведет государство. А вот то, что за счет падения транспортной составляющей на фоне роста цен на продукцию некоторые



ЭКСПЕРТНОЕ МНЕНИЕ

ЭКСПЕРТНОЕ МНЕНИЕ

стали получать сверхприбыли и инвестировать их за рубежом в условиях недостатка средств на развитие железных дорог внутри своей страны, мы считаем негативным элементом реформы. Потому что государство, пользуясь своим правом регулировать монополии, по сути дела, использовало железнодорожный транспорт для финансирования экономического развития. Да, это было необходимо, но ведь все хорошо в меру. За последние три года мы недополучили доходов на 150 млрд руб. за счет разницы роста цен в промышленности и железнодорожных тарифов, помимо того что 200 млрд руб. в год платим налогов.

ВГ: Вам не кажется, что реформа могла бы пойти более радикально? Ведь фактически в лице ОАО РЖД мы сейчас имеем то же самое МПС, только работающее на междуна-родных рынках капитала.

В. Я.: Сначала давайте все-таки определимся: в чем цель реформы? Проявить радикальность экономического под-хода или добиться поставленных государством целей? Скорее все-таки второе. Одна из Нобелевских премий бы-ла присуждена экономисту, который доказывал, что энер-гетика должна сохраняться в качестве монопольного сек-тора экономики. Например, в Новой Зеландии на основа-нии этих работ были внесены изменения в программу ре-форм. Во французском законодательстве есть понятие об-щественно значимых производств. К ним отнесены энер-гетика, железнодорожный транспорт и почта.

Что произошло, когда провели радикальную реформу железнодорожного транспорта в Англии? Она стала хре-стоматийным примером того, как нельзя реформировать: привела к четырем тяжелейшим крушениям с большими человеческими жертвами. И власти страны были вынуж-дены попытаться обратно встраивать государство в эту от-расль. Полной приватизации железнодорожного транс-порта в Европе не существует нигде. Она имеет специфи-ческие особенности лишь в Японии и США. Везде желез-нодорожная инфраструктура получает финансовую под-держку от государства. У нас до недавнего времени — только тарифы. И тарифы меньше обоснованных — в ин-тересах экономики государства в целом.

ВГ: Но есть пример российской энергетики, которая фак-тически полностью разделена и передана в частные руки.

В. Я.: Я снимаю шляпу перед Анатолием Чубайсом — за то, что прорвался. Теперь время должно показать, на-сколько эффективно отрасль будет работать в резуль-тате этой реформы, придут ли обещанные инвестиции в об-новление и увеличение производства электроэнергии. Но первые результаты все мы увидели в ходе подготовки к зи-ме. Когда стало модным посылать телеграммы премье-ру: «Караул, не можем завезти уголь, дайте распоряжение ОАО РЖД, чтобы обеспечили подачу вагонов». Полномоч-ные представители президента, руководители субъектов федерации пишут — в Минэнерго, Игорю Ивановичу Се-чину, Владимиру Владимировичу Путину... Разве этого добивались? Думаю, нет. И одновременно мы, считающи-еся консерваторами, убеждаем всех в необходимости ли-берализации железнодорожных тарифов.

Реформа успешна тогда, когда установлены новые ин-ституты, сформирована новая нормативная база и соответ-ствующий рынок. Чтобы государство не было вынуждено вмешиваться в реальный процесс управления хозяйством.

ВГ: ОАО РЖД часто упрекает государство в невнимании к своим проблемам. Может быть, телеграммы изменят ситуацию?

В. Я.: Но из подобных телеграмм следует только то, что ОАО РЖД не выполняет функций по перевозке грузов. Они же не говорят: помогите ОАО РЖД. Нет. Они говорят: тари-фы высокие, щебень не можем перевезти, вагонов не хва-тает. Они говорят: не хотим брать с рынка вагоны у частных операторов, потому что стоимость выше. Собственники не спешат задействовать свои вагоны под низкодоходные грузы, их вагоны простаивают в ожидании выгодных пере-

возок, что приводит к общим потерям для сети в объеме 40 тыс. вагонов. Им невыгодно перевозить дешево, а грузо-отправители не хотят брать то, что, по их мнению, дорого. И тут надо понимать, что по итогам реформы положение, когда есть инвентарный парк, который жестко регулирует-ся и не подлежит маневрам с ценой, вообще закончится.

Почему реформа в головах затягивается? Потому что государство ставит нас в неловкую ситуацию. С одной сто-роны, как менеджеры коммерческой структуры, мы отве-чаем за максимизацию ее экономической эффективности. С другой стороны, нам пришлось в формулировке мис-сии компании записать, что ее основная задача — обеспе-чить интересы развивающейся экономики страны грузо-выми перевозками.

Это что, коммерческая задача? Это задача государст-венная. А раз так, то мы и обращаемся к государству с просьбой определиться с объемом поддержки отрасли на развитие инфраструктуры, приобретение локомотивов, вагонов, на зарплату и соцподдержку работников.

ВГ: Тогда получается, что не завершен даже первый этап реформы — государство не отделено от железных до-рог, регулирующая функция не отделена от хозяйственной.

В. Я.: Это не имеет отношения к железным дорогам. Это ка-сается экономики вообще. Разве у нас в других отраслях иначе происходит? Вспомните летний металлургический скандал... Мы должны исходить из того, какие задачи по-ставило государство перед железнодорожным транспор-том, как менеджмент решает эти задачи, чего он добился и чего добилось государство. С точки зрения эффектив-ности компании, у которой рентабельность 1,3%, меня как топ-менеджера, по всей видимости, нужно было бы ум-ножить на ноль. А с точки зрения решения поставленных задач меня награждают.

Этот дуализм мы вынуждены в себе нести. Это тяже-лейшее условие, с которым приходится работать менедж-менту компании. И оно должно быть ликвидировано по за-вершении третьего этапа реформы. Когда мы не должны будем переживать, что собираются отменить льготы сту-дентам и школьникам. Это наша гражданская позиция. Она не должна подменять позицию менеджмента и совета ди-ректоров ОАО РЖД с точки зрения принятия экономиче-ских решений.

ВГ: Что еще должно стать итогом реформы в 2010 году?

В. Я.: Разделение тарифа. Выделение инфраструктурной составляющей. Должна появиться новая модель рынка, мы уже занимаемся этим совместно с Минтрансом и дру-гими органами государственной власти. Должна быть уст-ранена тарифная разница между инвентарным и приват-ным парком, например, путем создания второй грузовой компании. Сохранять текущую ситуацию нельзя. Все ваго-ны должны быть одинаковыми, тогда будет рынок.

Помните, все боялись: сейчас создадут Первую грузо-вую, она всех выкинет с рынка? Оказалось — ерунда! Те-перь другая напасть. Грузовладельцы все поняли и гово-рят: давайте инвентарный парк, особенно если на дале-кий экспорт. Необходимо покончить с перекрестным суб-сидированием как внутри грузовых перевозок, так и меж-ду грузовыми и пассажирскими: государство должно взять на себя ответственность за дотирование последних.

Есть менее стратегические вещи: повышение эффек-тивности работы компании и ее менеджмента, освобожде-ние его от нагрузки, несвойственной коммерческой струк-туре. Но это потребует больше времени.

ВГ: Но ведь решение о субсидировании пассажирских пере-возок уже принято, ОАО РЖД получает деньги из бюджета.

В. Я.: Оно принято на три года. И, к сожалению, не учиты-вало тех тенденций роста цен, которые наблюдаются се-годня. Государству придется решать эту задачу. У РЖД есть признаваемый убыток от пассажирских перевозок, он должен дотироваться государством в виде государствен-ного заказа и контракта, ответственность за исполнение ко-

торого несут обе стороны. У компании не должно быть ре-нтабельности, падающей с 1,3% до 0,7%. Это и государст-ву невыгодно, хотя кажется, что рост экономики это ком-пенсирует. Рано или поздно это сказывается. В странах СНГ сейчас огромные проблемы. Кстати, если говорить о радикальной реформе, возьмем близкий пример, Казах-стан. Там возникли проблемы, связанные с достаточно ра-дикальным ходом реформы железнодорожного транспор-та. Президент Нурсултан Назарбаев пригласил нас, чтобы договориться о создании рабочей группы по выработке об-щих подходов к реформированию. Так что задача созда-ния прибыльной пассажирской компании даже не первая, а первая прим.

ВГ: Все эти задачи не новые. О них говорится из года в год. Почему вы думаете, что их удастся решить в ближайшие два года?

В. Я.: Политическая позиция государства по этим вопро-сам сформулирована. Сейчас необходимо добиться ее трансформации в законодательство, которое будет обяза-вать государство заложить компенсации в законе, при-чем не в законе о бюджете на три года.

В то же время надо понимать, что реформа железно-дорожного транспорта не заканчивается даже с достижени-ем этих целей. Дальше государство поставит вопрос, как сделать, чтобы Россия выпускала не худшие, а лучшие в мире локомотивы. Чтобы подвижной состав у нас был не старый, а новый. Чтобы российские пассажиры не ездили в вагонах, которым 28 лет. Это тоже будет продолжение ре-формы. Это процесс непрекращающийся. Его можно бу-дет назвать модернизацией, развитием железнодорожно-го транспорта. Именно это мы попытались заложить в программу развития до 2030 года. Мы были первыми, кто предложил такую долгосрочную программу, а сегодня нет ни одного уважающего себя ведомства, которое бы подоб-ную программу не рассматривало, до 2020–2025 годов. И это тоже положительный эффект реформы железно-дорожного транспорта. Свидетельство того, что реформа происходит в головах.

ВГ: Что будет сделано до конца года?

В. Я.: Мы очень рассчитываем, что будет утверждена мо-дель рынка железнодорожных услуг. Уже есть согласован-ные принципы, на базе которых она будет построена. По-лагаю, что будет принята структура железнодорожного та-рифа, то есть появится определенность с инфраструктур-ной составляющей, будет утвержден тариф на пассажир-ские перевозки. По трехлетнему бюджету определимся с объемом компенсаций убытков в пассажирском сообще-нии, выработаем схему по компенсациям пригородных убытков. Планируем добиться принятия законодательно-го или нормативного акта по льготам для перевозки сту-дентов и школьников. Это та программа, с которой мы се-годня работаем.

ВГ: Как повлияет на ход реформы мировой финансовый кризис?

В. Я.: На протяжении более года, когда звучали мнения аналитиков и даже некоторых министров о том, что ника-кого финансового кризиса и близко нет, мы активно пы-тались обосновать свое, противоположное мнение по это-му вопросу. Но у нас другая сфера ответственности, может быть, поэтому эти попытки были обречены на неуспех. К сожалению, то, что происходит сегодня, показывает, что наше понимание происходящего было правильным. Фи-нансовый кризис — неизбежное явление, связанное с гло-бализацией, в том числе и нашей экономики.

И это не может не повлиять и на нас. Сегодня закрыва-ются лимиты на Россию в иностранных банках. Наши банки не могут выдавать деньги под те же проценты, что иностранные. Ограничение финансовых возможностей приведет к тому, что нам, как и всем остальным, придется сокращать инвестиционные расходы, пересматривать программы капремонтов и т. д.

состава. Грузооборот в 2007 году — 2293,4 млрд тонно-километров (рост на 7,1%), пассажирооборот — 174 млрд пассажиро-километров, пере-везено 1,3 млрд человек. Чистая прибыль составила 78,7 млрд руб.

ВГ: У ОАО РЖД уже есть антикризисная программа?

В. Я.: На протяжении всего этого года у нас работает инве-стиционный комитет, и мы включали в инвестпрограмму только реально эффективные и необходимые проекты. Пот-ребностей и задач ведь гораздо больше. Мы продолжали активную работу на западном финансовом рынке. У нас сло-жился очень неплохой авторитет в этой среде. Но уже понят-но, что придется временно отказаться от размещения ев-робондов, а это минус \$2 млрд. Значит, придется сокращать расходуы и инвестиции. Компания переживет это, но прои-зойдет снижение темпов реновации и модернизации желез-ных дорог со всеми вытекающими последствиями.

ВГ: В каких направлениях ОАО РЖД уже ощутило кризис?

В. Я.: Например, с точки зрения заинтересованности бан-ков сохранять депозиты, которые у нас в них были.

ВГ: Не отдают?

В. Я.: Отдают. Но мы ведем себя разумно и там, где мож-но, депозиты сохраняем, имея в виду, что мы также заин-тересованы в здоровье финансовой системы России. Мы справимся. Ужмемся. Вынуждены будем нарастить креди-торскую задолженность, но так, чтобы не подводить сво-их партнеров.

ВГ: Каким вы видите ОАО РЖД по итогам реформы?

В. Я.: Это компания холдингового типа, которая управля-ет от имени государства и по его поручению имеющейся в ее уставном капитале инфраструктурой. У которой есть до-черние предприятия, управляющие подвижным составом, обеспечивающие пассажирские перевозки, услуги на вок-залах. В этих направлениях будет присутствовать заинте-ресованный частный капитал — так же, как РЖД, напри-мер, сейчас присутствует в «Трансмашхолдинге».

Эта компания будет управлять своим развитием, реа-гируя на потребности государства. Она будет сочетать персонал, имеющий хорошую инженерную подготовку, с воспитанниками лучших менеджерских школ. Потому что для управления этим бизнесом нужны не хорошие инже-неры, а отличные менеджеры, знающие предмет, кото-рым управляют.

Это будет компания, которая в 2015 году избавится от всех переживших свой срок вагонов, значительно обновит парк тягового состава. В этом холдинге будет логистиче-ская компания. «Трансконтейнер» станет мировым лиде-ром по транзитным перевозкам из АТР в Европу и обратно.

ВГ: Эта компания будет работать по регулируемым та-рифам?

В. Я.: Нет, уже сегодня мы вместе с органами государст-венного управления ведем работу, направленную на то, чтобы регулировалась только инфраструктурная состав-ляющая в тарифе. Если мы договариваемся с государст-вом о компенсации нам убытков от регулирования, то рост тарифов будет сдерживаться экономическими метода-ми. А если государство будет вкладывать средства в под-держание инфраструктуры, у РЖД не будет необходимо-сти каждый год отвоевывать тарифы и идти на компромис-сы. Вряд ли к 2010 году мы сможем закрыть весь комплекс проблем. Но если решим основные — это будет уже ре-ально той реформой, которая задумывалась.

ВГ: Эта компания будет публичной?

В. Я.: Обязательно. Не в 2010 году, но нужно подводить де-ло к IPO. Это может быть путь, которым пошли немцы,— выделив и оставив полностью государству инфраструк-туру. Однако мы считаем, что это не лучший вариант. Пуб-личным должен стать весь холдинг. Просто государству нужно будет определить, какую долю продать инвесторам.

Это будут огромные деньги. Огромные.

ВГ: Публичность нужна только для денег? Не для изме-нения ментальности?

В. Я.: Вы правы. Это нужно, чтобы завершить реформу в головах. Не только железнодорожников, но и государст-венных чиновников и общества в целом. ■

Интервью взяла РЕНАТА ЯМБАЕВА

«ОСТАЕТСЯ ОЧЕНЬ МНОГО ЖЕЛАЮЩИХ ДОБИТЬСЯ СВОИХ КОММЕРЧЕСКИХ ЦЕЛЕЙ ЗА СЧЕТ ПОЖИРАНИЯ ГОСУДАРСТВЕННОГО РЕСУРСА»

ЭКСПЕРТНОЕ МНЕНИЕ

С МИРУ ПО «ДОЧКЕ» ХОТЯ РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ НА 100% ПРИНАДЛЕЖАТ ГОСУДАРСТВУ, ОНИ УЖЕ СЕЙЧАС ИМЕЮТ ВОЗМОЖНОСТЬ ПРИВЛЕЧЕНИЯ ЧАСТНЫХ ИНВЕСТОРОВ. ИЗ СОСТАВА ОАО РЖД ВЫДЕЛЯЮТСЯ ДОЧЕРНИЕ КОМПАНИИ, АКЦИИ КОТОРЫХ ПРОДАЮТСЯ ФИНАНСОВЫМ И СТРАТЕГИЧЕСКИМ ПАРТНЕРАМ. ОДНАКО ПОКА ЭТОТ ПРОЦЕСС ИДЕТ ОЧЕНЬ МЕДЛЕННО — КАК ИЗ-ЗА СИТУАЦИИ НА РЫНКАХ КАПИТАЛА, ТАК И ИЗ-ЗА СЛОЖНОСТЕЙ С СОГЛАСОВАНИЕМ СДЕЛОК.

ТАТЬЯНА КОМАРОВА

НА ПУТИ К ИНВЕСТОРАМ Одним из важных элементов утвержденной в 2001 году программы реформирования железнодорожного транспорта стало создание дочерних и зависимых обществ (ДЗО) ОАО РЖД с последующей продажей долей в них. «Решение о выделении и продаже пакетов определяется двумя факторами, — рассказывает Валерий Веремеев, руководитель департамента корпоративного строительства и реформирования ОАО РЖД. — Первый — необходимо увеличение инвестиций в инфраструктуру и подвижной состав, и доходы от продажи акций ДЗО являются дополнительными источниками таких инвестиций. Второй — для ряда ДЗО нужны стратегические партнеры, которые вместе с нами могут развивать создаваемые бизнесы, диверсифицировать их, выводить на новые рынки, создавать новую продукцию». В ОАО РЖД также ожидают роста эффективности работы и снижения стоимости услуг ДЗО в результате их выделения.

Процесс создания ДЗО начался в основном в 2004 году. С тех пор их появилось 55. Это специализированные операторские компании в области логистики, в области строительства и проектирования, в области пригородных пассажирских перевозок, в области ремонта подвижного состава, промышленного производства, науки, исследований. Размер уставных капиталов ДЗО на данный момент составляет чуть более 167 млрд руб. Их совокупные доходы в 2007 году составили около 156 млрд руб., чистая прибыль увеличилась на 80%, превысив 7,5 млрд руб. Ожидается, что по итогам 2008 года в результате создания новых предприятий совокупная выручка всех дочерних компаний возрастет на 60–100 млрд руб.

Пока единственный пример крупной сделки по продаже акций ДЗО — частное размещение в январе 15% акций ОАО «Трансконтейнер». Акционерами компании стали Европейский банк реконструкции и развития, Moore Capital Management, GLG Emerging Markets Fund и Troika Dialog Investments Limited.

В ОАО РЖД результатами размещений довольны. Акции были проданы дороже 7,8 млрд руб., исходя из общей капитализации компании 52 млрд руб. — порядка 12,4 EBITDA, что является достаточно высоким уровнем для транспортной компании. В ЕБРР, который стал наиболее крупным покупателем акций «Трансконтейнера», также удовлетворены сделкой. Для банка приобретение акций стало частью реализации стратегии по поддержке инфраструктурных и транспортных проектов и началом долгосрочного, как надеются в ЕБРР, сотрудничества с ОАО РЖД. Финансовые итоги деятельности «Трансконтейнера» за период с момента частного размещения, по словам представителя ЕБРР в России Ричарда Уоллиса, оценивать еще рано, но «в любом случае банк является долгосрочным инвестором».

ТРУДНОСТИ ВЫВОДА В то же время процесс выделения дочерних обществ ОАО РЖД, не говоря уже о продаже их акций, происходит сложно и долго. Одна из

основных проблем — имущество вносилось в капитал компании по упрощенной схеме, и многие объекты были объединены в так называемые производственно-технологические комплексы. Для создания дочерних обществ пришлось разбивать эти комплексы на отдельные объекты, заново регистрировать, оформлять всю документацию — выполнять очень дорогостоящую, отнимающую много времени и кропотливую работу. Аналогичная работа проводилась по подготовке земельных участков. Как отмечает Валерий Веремеев, это была одна из главных задач, которые приходилось решать, и часто она затрудняла процесс.

Другая сложность связана с тем, что реформа ОАО РЖД неизбежно затрагивает интересы других участников рынка. Концепция выделения парка грузовых вагонов монополии с созданием нового оператора вызвала много вопросов как у существующих частных операторских компаний, так и у Минтранса. С одной стороны, частникам угрожало появление сильного конкурента. Ведь дочерняя грузовая компания выводится из-под госрегулирования тарифов, но сохраняет «административный ресурс» близости к ОАО РЖД. С другой стороны, некоторые частники были заинтересованы в получении доли в выделяемом грузовом парке, но не хотели тратить на это значительные средства. В Минтрансе говорили об угрозе дефицита вагонов на рынке, ведь дочерняя компания уже не будет публичным перевозчиком, то есть сможет отказывать грузоотправителям и выбирать только выгодные для себя контракты, что не разрешено ОАО РЖД.

В результате острой дискуссии, длившейся несколько месяцев, был принят промежуточный вариант. ОАО «Первая грузовая компания» получила только часть парка ОАО РЖД, причем с передачей определенной доли своих вагонов в обратную аренду монополии. Судьба остального парка до сих пор не определена — ОАО РЖД с заинтересованными министерствами и ведомствами готовит новую целевую модель рынка грузовых перевозок.

Кроме того, затруннен сам процесс согласования создания и продажи долей в ДЗО. ОАО РЖД приходится большинство решений, даже относительно небольшой стоимости, проводить не только через собственный совет директоров, но и через правительство. Например, в конце 2007 года компания передала в правительство целый пакет документов по ДЗО, но вердикты начала получать только спустя почти год.

КОРРЕКЦИЯ КРИЗИСОМ На данный момент совет директоров ОАО РЖД предварительно одобрил продажу до 20% обыкновенных акций ОАО «Трансконтейнер» в форме IPO, 25% плюс одна акция ОАО «Рефсервис» на открытом аукционе, 25% плюс одна акция ОАО ЭЛТЕЗА на конкурсе среди ограниченного круга стратегических инвесторов, 50% уставного капитала минус две акции ОАО «Росжелдорстрой» в форме частного размещения. Именно эти сделки находятся на рассмотрении в правительст-

ве, но решение принято только одно — по акциям «Рефсервиса». Следующим кандидатом на продажу станет группа заводов «Ремпутьмаш» — три завода по ремонту грузовых вагонов.

В соответствии с планом до конца 2010 года от продажи ДЗО планировалось получить 169,8 млрд руб. Однако задержка в получении распоряжений правительства и неблагоприятная ситуация на финансовых рынках могут привести к корректировке этой суммы. Так, до сих пор неясна судьба IPO «Трансконтейнера» и Первой грузовой компании, которые предполагалось провести этой осенью.

В октябре правительство одобрило продажу блока акций «Рефсервиса» на открытом аукционе. Компания владеет 6600 рефрижераторных вагонов, тремя ремонтными депо и двумя эксплуатационными площадками. «Рефсервис» занимается перевозками скоропортящихся грузов и на своем рынке является одним из лидеров. Стартовая цена блока пакета должна составить 872,87 млн руб. Наиболее вероятным покупателем до сих пор считалась «Трансгрупп». Однако, состоится ли аукцион в этом году, пока неизвестно.

В то же время ОАО РЖД ищет в сложившейся ситуации положительные моменты. «Зато у нас открывается дополнительное окно возможностей — активно заняться развитием этих дочерних обществ и больше капитализировать их к моменту продажи», — говорит Валерий Веремеев. Вносить изменения в финансовый план продаж ОАО РЖД собирается, когда поймет ожидания финансового рынка относительно крупнейших «дочек», срок возвращения инвесторов на рынок и их готовность вкладывать средства в транспортный бизнес.

ИНТЕРЕСНЫЕ «ДОЧКИ» В ОАО РЖД полагают, что интерес у инвесторов вызовет большинство активов, акции которых будут выставлены на продажу. «Я думаю, наибольший интерес будет к крупным компаниям, прежде всего к тем, которые претендуют на публичное размещение, — это Первая грузовая компания, «Трансконтейнер», — отмечает Валерий Веремеев. — Мы видим интерес к вагоноремонтному бизнесу. Полагаем, что должны быть востребованы «Росжелдорстрой» и «Росжелдорпроект» — это очень интересный и перспективный бизнес, тем более что стратегия развития российских железных дорог до 2030 года предусматривает большие инвестиции в создание новой инфраструктуры».

Инвестиционные аналитики в целом с этим согласны. «Со стабилизацией на фондовых рынках и более четким прояснением общеэкономической ситуации в стране, я думаю, потенциальный выход Первой грузовой компании на биржу в 2010–2011 годах, несомненно, должен привлечь внимание инвесторов в связи с привлекательными перспективами железнодорожного транспорта в перевозках грузов, — поясняет Кирилл Казанли из «Тройки Диалог». — Улучшение уровня железнодорожной инфраструктуры должно поддержать эту тенденцию. Ведь железнодорожный транспорт является единствен-

но печь трудоустройство сотрудников депо с сохранением либо улучшением условий действующих трудовых договоров. На начало октября было проведено шесть торгов. Предложение заинтересовало в первую очередь частных операторов подвижного состава. По 8 депо торги не состоялись из-за недостатка заявок, но другие активы пользовались высоким спросом. В результате доходы ОАО РЖД от про-

даж уже превысили план — выручено 3,3 млрд руб. Покупателями 11 проданных депо стали «Нефтетранссервис», Новая вагоноремонтная компания, Дальневосточная вагоноремонтная компания, «ЭКСТЭС-Транспорт», «Балттранссервис», Армавирский завод тяжелого машиностроения, «Трансойл», Ремонтно-транспортная компания, «Уралгоршахткомплект», «Уралхимтранс», «Трансгрупп-

ной возможностью доставки грузов на дальние расстояния на большей части России. Особенно на территориях восточнее Урала».

Свои требования к инвесторам есть и у ОАО РЖД. «Прежде всего нам бы хотелось, чтобы покупатели разделяли те стратегические инициативы, которые мы в отношении этих «дочек» формулируем, — говорит Валерий Веремеев. — Там, где мы говорим не о финансовых инвесторах, а о стратегических партнерах, мы хотели бы получить дополнительную компетентность и синергию, чтобы они могли привнести что-то или в технологию, или в маркетинг и дали дополнительные импульсы развитию «дочек». Хотелось бы, чтобы вместе мы могли увеличивать масштабы бизнеса и капитализацию быстрее, чем без такого стратегического инвестора».

Стратегические партнеры у ОАО РЖД уже есть. Например, в партнерстве с «Трансгрупп» монополия развивает «Аэроэкспресс» — компанию, которая осуществляет железнодорожные перевозки в московские аэропорты. Есть ДЗО, которые создавались с партнерами, например «Русская тройка» (с Дальневосточным морским торговым портом группы Fesco) и «Рейл Транс Авто» (снова с «Трансгрупп»).

ПРОДОЛЖЕНИЕ БАНКЕТА Создание ДЗО продолжается: в составе ОАО РЖД осталось несколько блоков, которые нужно реформировать и вывести в дочерние общества. Сейчас идет работа по нескольким направлениям. Довольно большой комплекс — это десять заводов по ремонту локомотивов дирекции «Желдорремаш» и два дополнительных завода по ремонту запасных частей для локомотивов. Одно дочернее общество из этих заводов уже создано, а большое дочернее общество на базе десяти ремонтных заводов сейчас готовится к созданию. Проект одобрен правлением ОАО РЖД и до конца года должен быть утвержден советом директоров компании. Второй большой блок — дочерние общества на базе центральной дирекции по ремонту грузовых вагонов, то есть все вагоноремонтные депо ОАО РЖД. Сейчас рассматриваются варианты их выделения из структуры монополии.

Не закончена структурная реформа и в пассажирском комплексе (подробнее о ней читайте в этом же номере Business Guide). «Одно из самых существенных направлений, которым мы сейчас активно занимаемся, хотя процесс подготовки будет идти, по нашим оценкам, еще не меньше года, — это создание федеральной пассажирской компании, — поясняет господин Веремеев. — Это, наверное, один из самых ответственных и больших проектов: реформа должна пройти «под колесами», поезда не должны ни на минуту останавливаться». Валерий Веремеев ожидает, что все мероприятия, которые запланированы в рамках структурной реформы по организации дочерних обществ, будут в полном объеме выполнены к 2010 году, за исключением выделения пригородных компаний, где процесс будет происходить по мере того, как будут решаться вопросы о компенсации убытков. ■

Инвест» и «СИБУР — Минеральные удобрения». В основном депо приобретались для собственных нужд, хотя новые владельцы не исключают выход на рынок ремонта.



КЛАССНАЯ РАБОТА

ХОТЯ УЖЕ ЗАВЕРШАЕТСЯ ТРЕТИЙ ЭТАП РЕФОРМЫ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ, ОАО РЖД ОСТАЕТСЯ ОДНИМ ИЗ ИНСТРУМЕНТОВ ГОСУДАРСТВА ПО ПОДДЕРЖКЕ ПРОМЫШЛЕННОСТИ — ЗА СЧЕТ ПОЛНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ТАРИФОВ. В МОНОПОЛИИ УВЕРЕНЫ, ЧТО МНОГИЕ ИЗ НИХ УЖЕ УСТАРЕЛИ И НЕ СООТВЕТСТВУЮТ РЕАЛИЯМ РЫНКА. ПОЭТОМУ ОАО РЖД ПРЕДЛАГАЕТ ИЗМЕНИТЬ ПОДХОДЫ К КЛАССИФИКАЦИИ ГРУЗОВ С УВЕЛИЧЕНИЕМ ТАРИФОВ, А НА ПЕРСПЕКТИВУ — ЗАДУМАТЬСЯ ОБ ИХ ДЕРЕГУЛИРОВАНИИ.

АЛЕКСЕЙ ЕКИМОВСКИЙ

ТАРИФ ПО ОСЕНИ СЧИТАЮТ Начальник департамента маркетинга и тарифов ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) Вячеслав Петренко (см. интервью) очень любит цитировать слова одного из самых известных реформаторов конца XIX века Сергея Витте, который так говорил о железнодорожных тарифах: «Всякий товар должен платить за перевозку то, что он может заплатить». Иными словами, железнодорожный тариф должен быть максимально приближен к цене, формируемой на основе баланса спроса и предложения. Однако и сам Витте, и руководители российских железных дорог после него, да и во всем мире так или иначе регулировали тарифы на услуги железных дорог, чтобы получить или максимальную выгоду, или поддержать развитие промышленности в стране. В сегодняшней России преysкурant 10–01 — главный документ железнодорожника — жестко определяет цены на услуги ОАО РЖД и является важным инструментом регулирования в руках государства.

ОАО РЖД, как коммерческая компания, должно прилагать усилия в первую очередь к увеличению прибыли. Но государство продолжает субсидировать другие отрасли промышленности за счет железнодорожного транспорта. Масштабы этих субсидий впечатляющие: по подсчетам РЖД, за последние пять лет железная дорога фактически подарила промышленным предприятиям порядка 180 млрд руб. (около \$7,2 млрд). Это произошло за счет того, что рост цен в промышленности устойчиво опережает динамику грузовых тарифов. С 1991 года цены в топливной промышленности выросли в 451 раз, в черной металлургии — в 219 раз, в угольной промышленности — в 191 раз, в электроэнергетике — в 131 раз, а тарифы на железнодорожные перевозки — в 80 раз.

Дело в том, что индексация железнодорожных тарифов на каждый очередной год обсуждается и утверждается осенью, когда рынки демонстрируют некоторый спад. Прогнозы Минэкономразвития, на которые ориентируются чиновники при определении повышающих индексов к грузовым тарифам, оказываются более оптимистичными, чем реалии. Именно поэтому руководство ОАО РЖД вынуждено каждой весной доказывать, что проведенной индексации опять оказалось недостаточно, и применять все свои лоббистские усилия для доведения тарифов до необходимого уровня в связи с возросшими расходами.

Решить эту проблему отчасти поможет предложение ОАО РЖД по выделению в общем тарифе инвестиционной составляющей. По словам вице-президента РЖД Валерия Решетникова, эта мера должна привлечь в развитие инфраструктуры железных дорог до 1 трлн руб. до 2015 года, но

только с учетом увеличения грузовых тарифов в целом. Кроме того, в ОАО РЖД подготовили предложения по принципиальным изменениям в системе классификации грузов.

ВРЕМЯ ПРИШЛО Главной особенностью нынешнего варианта преysкуранта 10–01 является разделение всех грузов на три класса. Эта дифференциация была установлена 1 августа 1995 года как антикризисная мера. Принципы распределения грузов по классам основывались на величине транспортной составляющей в конечной цене перевозимой продукции: если она составляет более 15%, груз попадает в первый класс (это преимущественно массовые сырьевые грузы), менее 10% — в третий (в основном это готовая продукция), во втором классе — грузы, затраты на перевозку которых балансируют в коридоре от 10% до 15%. Именно второй класс грузов тарифицируется на уровне, соответствующем справедливой стоимости железнодорожной перевозки, тогда как более дорогие грузы третьего класса дотируют перевозки грузов «дешевого» первого класса.

Проанализировав конъюнктуру цен на внутренних и внешних рынках, специалисты ОАО РЖД обнаружили, что за 13 лет транспортная составляющая по ряду грузов существенно изменилась. Так, например, в цене каменного угля она снизилась с 32% до 23%, кокса — с 16% до 9%, железной руды — с 18% до 12%, цемента — с 22% до 7%, зерна — с 14% до 8,6%, дизтоплива — с 12,6% до 6,8%. В связи с этим компания решила, что сегодня настал час для пересмотра этих позиций. Конечно, в ОАО РЖД признают, что одномоментный перевод грузов из одного класса в другой приведет к повышению общего уровня тарифов примерно на 50%. Поэтому предлагается проводить эту работу постепенно, сближая разрыв в тарифах по первому и второму классам.

Так, ОАО РЖД предлагает повысить тарифы на перевозку угля и железной руды на 5–7%, кокса — на 7–10%, бензина и дизельного топлива — на 10–13%, цемента — на 15% и более. При этом, по подсчетам специалистов компании, транспортная составляющая в цене грузов вырастет незначительно. В частности, в цене угля она повысится с 22,8% до 24%, руды — с 8,7% до 9,5%, кокса — с 11,6% до 12,3%, цемента — с 6,9% до 7,8%, бензина — с 5,4% до 6%, дизтоплива — с 6,8% до 7,6%.

Предложения уже направлены в Федеральную службу по тарифам (ФСТ), Минтранс и Минэкономразвития. Кроме того, ряд позиций из этих предложений обсуждается в рамках отраслевых совещаний на уровне вице-премьера Игоря Сечина. Решающая схватка за сближение тарифных классов намечена на ноябрь, когда все заинтересованные ведомства сформируют свою позицию. Пока же чиновники го-

ворят только о необходимости скрупулезного экономического просчета всех последствий этих решений для экономики России. Кроме чиновников ОАО РЖД необходимо убедить и самих грузовладельцев, что повышение тарифа не скажется на их финансовом результате. Однако вряд ли они отдадут свои деньги госмонополии без боя. Тем более что мировой финансовый кризис уже внес существенные коррективы в конъюнктуру целого ряда рынков и не все расчеты ОАО РЖД могут оказаться адекватными.

СТРАСТИ ПО ЗЕРНУ Наиболее ожесточенные споры вызывают тарифы на перевозку зерна и продукции сельского хозяйства. В ОАО РЖД отмечают, что понижающие коэффициенты к базовому тарифу на перевозку зерна и продукции зернопереработки на расстоянии более 1100 км действуют с июля 2007 года: коэффициент 0,5 к базовому тарифу распространяется на перевозки этого вида грузов во внутрироссийском сообщении со станций Сибирского и Дальневосточного ФО. Все это должно было стимулировать производителей и трейдеров продавать свою продукцию внутри России, но, по мнению специалистов ОАО РЖД, в результате тарифная нагрузка на зерно снизилась на 25%, что равносильно его переводу из второго в первый (дотируемый) класс.

Одновременно, утверждают в ОАО РЖД, зерно подорожало на внутреннем рынке более чем на 90%, а мукомольно-крупяная продукция — на 80%. В результате транспортная составляющая снизилась на 5,4 процентного пункта со времени определения классности грузов в 1995 году: по России она сегодня составляет 8,7%, в перевозках на экспорт — 8,2–9,3%. Таким образом, по логике определения тарифных классов зерно и мука вполне могут быть отнесены к третьему, «дорогому» тарифному классу. Сопоставляя эти факты, специалисты ОАО РЖД делают вывод, что железнодорожный тариф не является причиной ускоренного роста цен на эту продукцию. Не настаивая на переводе зерна в третий класс, монополия предлагает отменить действие исключительных тарифов по нему и повысить тариф на 7–10%.

Зерновики же, наоборот, регулярно просят правительство снизить тарифы на перевозку зерна. В частности, Российский зерновой союз обращался с предложением перевести зерновую и мукомольную продукцию в первый тарифный класс из второго. По расчетам ОАО РЖД «выпадающие доходы» монополии от такого решения могут составить около 3 млрд руб. в год. Но претензии зернотрейдеров обоснованы также тем, что все специализированные вагоны для перевозки зерна были переданы от РЖД Первой грузовой компании (ПГК), которая получила возможность самостоятельно регулировать тариф за пользование своими вагонами.

ВГ: Угольщики выдержат рост тарифов?

В. П.: Возможность увеличения транспортной нагрузки на экспортные поставки угля подтверждается тем, что сейчас при перевозке в частном подвижном составе угольные компании оплачивают собственникам вагонов тариф, до 30% превышающий действующий уровень тарифов на перевозку в инвентарном парке.

ВГ: Как изменятся тарифы на нефть и нефтепродукты?

В. П.: С 1 января 2007 года по предложению ОАО РЖД осуществлено сближение тарифов на перевозки нефти и нефтепродуктов: к базовым тарифам за использование инфраструктуры на перевозку нефти был установлен коэффициент 1,22 вместо ранее действовавшего 1,27. Таким образом, средний уровень тарифа на использование инфраструктуры для перевозки нефти снизился на 3,9%. Однако уровень тарифов на перевозки нефтепродуктов остался существенно ниже тарифов на перевозки сырой нефти: для бензина применяется коэффициент 1,05, для дизельного топлива — 1,12, для керосина — 1,08, для мазута — 1,04, для битума — 1,12. С целью повышения конкурентоспособности перевозок нам кажется целесообразным продолжать сближение тарифов путем корректировки повышающих коэффициентов к тарифам на перевозки отдельных групп нефтепродуктов.

Интервью взял АЛЕКСЕЙ ЕКИМОВСКИЙ

ми. В свою очередь, ПГК передала все зерновозы своей дочерней компании, получившей название ЗАО «Русагротранс» и образованной в партнерстве с двумя основными экспедиторами зерна — «ЛП-Транс» и «Технотранс».

Участники зернового рынка не раз обвиняли ОАО РЖД в том, что монополия дает значительные и необоснованные преференции именно этим компаниям и не дает согласования в перевозке, если трейдер воспользовался услугами другого экспедитора. В итоге вагонная составляющая в общем тарифе на перевозку выросла, а экспедиторские услуги вновь созданной компании возросли до 60% от стоимости железнодорожного тарифа при обычной стоимости экспедиторских услуг 0,5–1%. В компании «Технотранс» отвергают обвинения зерновиков, утверждая, что устанавливают рыночные ставки. «При желании грузовладельцы могут использовать собственный подвижной состав, что снизит их издержки», — говорит глава «Технотранса» Виктор Чуйкин. Эксперты предполагают, что вскоре зерно просто «пересядет» на автомобильный транспорт.

Отдельной позицией в предложениях ОАО РЖД по дифференцированному увеличению тарифов значится перевозка сырья для минеральных удобрений. Эти грузы находятся во втором тарифном классе, то есть перевозятся примерно по себестоимости. В то же время в их отношении с 2001 года действует ряд исключительных понижающих тарифов. Потери ОАО РЖД в доходах от этих тарифных преференций были компенсированы за счет увеличения коэффициентов к базовым тарифам на экспортную перевозку нефти и черных металлов. Но сегодня в компании утверждают, что эти меры покрывают лишь половину недополученной прибыли.

Монополия настаивает на поэтапной отмене исключительных тарифов для производителей минудобрений. В то же время исключительные понижающие тарифы на транспортировку удобрений в направлении Дальнего Востока РЖД отменять пока не предлагает: они обеспечивают загрузку Транссибирской магистрали.

ДОРОГА К РЫНКУ Параллельно в ОАО РЖД задумываются о разработке нового преysкуранта, который бы в большей степени соответствовал реалиям рынка. Главная задача — прекратить перекрестное субсидирование между отраслями экономики, упростить процедуры расчета тарифов, минимизировать исключения из общих правил. Это должно произойти после того, как реформа достигнет определенной точки либерализации рынка. Предполагается полная отмена госрегулирования вагонной и, возможно, локомотивной составляющей в тарифе, выведение вагонного парка из состава ОАО РЖД с общим приближением тарифа к справедливой цене перевозки товаров по железной дороге.

Разработка нового преysкуранта уже ведется, но последствия для ОАО РЖД и экономики в целом предсказать не берется никто. Поэтому процедура его введения будет долгой. Минимум год ОАО РЖД будет работать по старому преysкурantu, параллельно пересчитывая все перевозки по-новому. И только если подсчеты окажутся удовлетворительными, можно будет говорить о введении нового преysкуранта. ■

УРОВЕНЬ ТРАНСПОРТНОЙ СОСТАВЛЯЮЩЕЙ В СЕБЕСТОИМОСТИ РАЗЛИЧНЫХ ТОВАРОВ СНИЖАЕТСЯ, В ЦЕЛОМ РЯДЕ СЛУЧАЕВ ЛИШАЯ СМЫСЛА ИХ ОТНЕСЕНИЕ К ДЕШЕВОМУ ТАРИФНОМУ КЛАССУ

«ЭКСПОРТЕРЫ УГЛЯ МОГУТ ПЛАТИТЬ БОЛЬШЕ»

Глава департамента по маркетингу грузовых перевозок и тарифной политике ОАО РЖД ВЯЧЕСЛАВ ПЕТРЕНКО рассказал, каковы предложения компании по изменению тарифов на уголь, нефть и нефтепродукты.



BUSINESS GUIDE: Что происходит с тарифами на перевозку угля?

ВЯЧЕСЛАВ ПЕТРЕНКО: Та работа, которая была сделана в 2006 году по дифференциации тарифов на перевозки углей, исходя из сфер их применения, должна быть продолжена, потому что разрыв в конечных ценах коксующихся и энергетических углей существенно увеличился. То же должно быть сделано по отношению к тарифам на экспортные и внутренние перевозки — внутренние цены значительно отличаются от цен угля на внешнем рынке. Это можно решить за счет пересмотра системы понижающих коэффициентов в зависимости от дальности перевозки. Перевозка экспортного угля осуществляется на расстояние более 4000 км, а на расстояние перевозки свыше 3500 км существуют понижающие коэффициенты к базовому и действующему уровню тарифов. В то же время перевозка угля для внутренних нужд осуществляется в среднем на расстояние 1100 км. Данная мера позволила бы стимулировать грузоотправителей к реализации угля на внутреннем рынке.

РЕФОРМА ВЫШЛА В ЛЮДИ

ТОЛЬКО В ЭТОМ ГОДУ ПРАВЛЕНИЕ ОАО РЖД ПРИНЯЛО ДВЕ ПРОГРАММЫ РЕФОРМЫ ПАССАЖИРСКОГО СЕГМЕНТА, КОТОРЫЙ УБЫТОЧЕН ДЛЯ КОМПАНИИ. ОНИ ПРИНЦИПИАЛЬНО РАЗНЫЕ. ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ НА ДАЛЬНИЕ РАССТОЯНИЯ ОАО РЖД ПЛАНИРУЕТ ВЫДЕЛИТЬ В ЕДИНЬИЙ КОМПЛЕКС, ТРЕБУЯ ПОКРЫТИЯ УБЫТКОВ ИЗ ФЕДЕРАЛЬНОГО БЮДЖЕТА. ПРИГОРОДНЫЕ, НАОБОРОТ, ДРОБЯТСЯ ПО РЕГИОНАЛЬНОМУ ПРИЗНАКУ, А ДОТАЦИИ ВЫБИВАЮТСЯ У МЕСТНЫХ ВЛАСТЕЙ.

АЛЕКСЕЙ ЕКИМОВСКИЙ, МАРИЯ АКУЛИЧ, АФАНАСИЙ СБОРОВ

С БЮДЖЕТОМ ПО ЖИЗНИ В условиях само-го масштабного за всю историю России кризиса в гражданской авиации железнодорожный транспорт оказывается единственным, имеющим возможность реализовать конституционное право граждан на свободу перемещений. Еще в прошлом году, одном из самых удачных для авиакомпании, транспортные аналитики говорили, что железнодорожный транспорт может быть вытеснен с рынка пассажирских перевозок. Сегодня в связи с новой волной роста цен на авиабилеты они прогнозируют рост пассажиропотока по железной дороге. Однако для ОАО РЖД, постепенно превращающегося в чисто коммерческую компанию, пассажирский комплекс остается главной головной болью. Регулируемые государством тарифы на перевозки пассажиров не обеспечивают расходов компании на их организацию, а обязанность обеспечения социальных функций не позволяет уменьшить инвестиции в подержание и развитие пассажирского комплекса.

Несмотря на рост пассажиропотока, убыточность перевозок пассажиров растет с каждым годом. В 2007 году убыток ОАО РЖД от работы пассажирского комплекса дальнего следования составил 23 млрд руб. Государство соглашалось с требованиями ОАО РЖД компенсировать эти расходы из бюджетных средств, но договориться с Минфином о сумме субсидий удалось только в 2007 году. С прошлого года было начато покрытие убытков от дальних перевозок — для начала на уровне 40% суммы. Выйти на стопроцентное их покрытие планируется только в 2009 году. Кроме того, тенденция роста цен во всех отраслях промышленности не позволит избежать постоянного роста этих убытков, ведь расходы ОАО РЖД также будут расти, превышая прогнозные темпы инфляции.

БЛИЖЕ К ТЕЛУ Согласно утвержденной правлением ОАО РЖД в конце августа концепции, дальние пассажирские перевозки должны быть выделены в ОАО «Федеральная пассажирская компания» (ФПК). Она создается на базе уже обособленного с 1 июля 2006 года филиала «Федеральная пассажирская дирекция» в виде стопроцентного дочернего общества ОАО РЖД.

У монополии есть много аргументов в пользу того, почему целесообразно оставить ФПК в составе холдинга. Во-первых, тесная связь с дочерней компанией обеспечит более высокий уровень интеграции с ключевыми предприятиями железнодорожной отрасли, которые также останутся в собственности ОАО РЖД. То есть ФПК будет проще обеспечивать регулярность и безопасность перевозок, улаживать конфликты и споры, централизованно готовить персонал. При этом РЖД будет проще находить баланс объемов грузовых и пассажирских перевозок на участках с недостаточной мощностью инфраструктуры. Кроме того, холдинг сможет оказывать финансовую помощь становящейся на ноги пассажирской компании: обеспечивать более дешевыми кредитными ресурсами, совместно осуществлять закупки у машиностроительных

холдингов и финансировать капитальные затраты. В ОАО РЖД также поясняют, что в большинстве стран мира пассажирский комплекс успешно работает в составе государственных холдингов, чего оказывается вполне достаточно для обеспечения прозрачности и управляемости пассажирских перевозок со стороны государства.

В то же время форма создания ФПК уже вызывала споры между ОАО РЖД и Минтрансом, который настаивал на том, что пассажирская компания должна напрямую принадлежать государству, а не железнодорожной монополии. Эта дискуссия до сих пор не завершена. «Вопрос об организационно-правовой форме ФПК находится сейчас в завершающей стадии обсуждения с учетом представленной ОАО РЖД концепции реформирования пассажирского комплекса дальнего следования до 2015 года», — сообщили Business Guide в пресс-службе Минтранса. В министерстве уточнили, что в обсуждении концепции создания ФПК участвуют «все причастные и заинтересованные федеральные органы исполнительной власти».

Первые очертания позиции правительства по этому поводу появятся после того, как концепцию рассмотрит совет директоров ОАО РЖД. Но главный бой за свою версию создания пассажирской компании монополии предстоит в ноябре: тогда правительство должно заслушать очередной доклад Минтранса о ходе реформы железнодорожного транспорта, в том числе и о механизме обособления комплекса пассажирских перевозок. Впрочем, в условиях глобального финансового кризиса в мире и в России обсуждение хода реформы может быть отложено на более спокойные времена.

МЕСТО ДЛЯ ИНВЕСТОРА Одной из основных задач, которые должны способствовать развитию пассажирского комплекса дальних перевозок, является привлечение в эту сферу частного бизнеса, а следовательно, приток дополнительных инвестиций в отрасль и повышение качества сервиса для пассажиров. По словам вице-президента ОАО РЖД Валерия Решетникова, конкурен-

цию в сфере пассажирских перевозок следует создавать не за счет последующего дробления ФПК, как было первоначально предусмотрено реформой, а за счет развития частного бизнеса на основе региональных франшиз. Это позволит избежать борьбы между разными перевозчиками на отдельных линиях и создаст условия для появления «конкуренции за маршруты». Также частные компании будут привлекаться для реализации билетов и продажи товаров в поездах и вообще для оказания пассажирам широкого круга услуг, которые окажутся нерентабельными для самой ФПК в федеральном масштабе.

Кроме самих пассажирских перевозок ФПК планируется передать также смежные виды деятельности, за счет которых она сможет увеличивать свою финансовую эффективность. ФПК будет сама или с привлечением аутсорсинговых компаний осуществлять продажу товаров и обеспечивать питание в поездах, оказывать багажные и почтовые услуги, заключать с туристическими и иностранными компаниями контракты на организацию групповых перевозок, производить ремонт подвижного состава как для себя, так и для сторонних организаций.

Имущественный комплекс, который планируется передать ФПК для обеспечения ее работы, достаточно велик. Это весь парк пассажирских вагонов, вагоноремонтные депо, управленческие здания и сооружения, кассы и терминалы на вокзалах, а также (в несколько этапов) все пассажирские локомотивы — более 2500 магистральных электровозов и тепловозов вместе с закрепленными за ними локомотивными бригадами и машинами-инструкторами, равно как и профильные локомотивные депо.

Последний шаг видится самым сложным этапом в реформе пассажирского комплекса, да и всего железнодорожного транспорта, а потому отнесен в проекте концепции на 2011–2015 годы. Обособления локомотивного хозяйства (создания дирекции тяги и дирекции по ремонту локомотивов) до сих пор не произошло даже в прибыльном грузовом сегменте. В то же время в программе еще второго этапа реформирования (сейчас формально за-

вершается третий) записано: «Создаются организационно-правовые условия для увеличения доли парка магистральных локомотивов, находящихся в частной собственности (собственности компаний-операторов)». Пока и в ОАО РЖД, и в Минтрансе признают, что условий для выхода частных локомотивов на сеть железных дорог общего пользования нет. Возможно, именно при создании ФПК будет создан прецедент, когда формально отделенная от ОАО РЖД компания сможет самостоятельно управлять локомотивным парком и обслуживать его.

УБЫТКИ РЕГИОНАЛЬНОГО УРОВНЯ

В пригородном сообщении ОАО РЖД перевозит в год до 1,15 млрд человек — если сравнить с населением страны, то каждый житель России осуществляет примерно 10 поездок в год. Однако доходов эта деятельность приносит немного. Во-первых, в общем пассажирообороте ОАО РЖД на нее приходится только 26%. Во-вторых, она, как и дальние перевозки, глубоко убыточна. «В пригородном сообщении процент покрытия — 38% от экономически обоснованного уровня тарифов. Чтобы эти перевозки стали рентабельными, надо поднять цены на билет или предусмотреть дотации» — так обрисовал ситуацию глава департамента пассажирских сообщений ОАО РЖД Геннадий Верховых 9 октября на слушаниях в Общественной палате.

Вице-президент ОАО РЖД Валерий Решетников уточняет, что потери компании от пригородных перевозок в 2007 году составили 31,7 млрд руб., из которых государство компенсировало лишь 1,5 млрд руб. По предварительным оценкам, в этом году убытки составят 37,7 млрд руб. с компенсацией 1,5 млрд руб. В дальнейшем ОАО РЖД рассчитывает на рост компенсаций. В частности, на 2009 год запланирован убыток в 47,7 млрд руб. при покрытии 12,2 млрд руб., в 2010 году — 55,1 млрд руб. с компенсацией 26,2 млрд руб. Гендиректор Института проблем естественных монополий (ИПЕМ, один из организаторов слушаний) Юрий Саакян отмечает, что вопрос о необходимости сократить перекрестное субсидирование пассажирских перевозок за счет грузовых должен был решаться на начальном этапе реформы, но до сих пор это не сделано. «В программе реформы железных дорог написано, что убытки должны компенсировать за счет правительства страны и субъектов федерации, но ничего этого не происходит», — добавляет господин Саакян.

Действительно, местные власти не спешат компенсировать все убытки железнодорожников. Так, по данным минтранса Татарии, республика выделяет средства на компенсацию потерь перевозчика в пригородном сообщении, но каждый раз все меньше и меньше: 78 млн руб. в 2006 году, 66 млн руб. в 2007 году и 57 млн руб., по прогнозам, на 2008 год. Чиновники не отрицают того, что объем дотаций не покрывает убытков ОАО РЖД.

Администрация Ростовской области выделила железнодорожникам 80 млн руб. в 2006 году, 103 млн руб. в

СОЗДАТЬ ФПК ПЛАНИРОВАЛОСЬ ЕЩЕ В САМОМ НАЧАЛЕ РЕФОРМЫ. ОДНАКО КОНЦЕПЦИЯ РАЗВИТИЯ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК В ДАЛЬНЕМ СЛЕДОВАНИИ ПРИНЯТА ТОЛЬКО В АВГУСТЕ



ПОВЫСИТЬ КАЧЕСТВО ОБСЛУЖИВАНИЯ ПАССАЖИРОВ ОАО РЖД ПЛАНИРУЕТ ПУТЕМ ПРИВЛЕЧЕНИЯ В ЭТОТ СЕГМЕНТ ЧАСТНЫХ ИНВЕСТОРОВ



ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА

2007 году и собирается предоставить 133 млн руб. в 2008 году, чего, по ее мнению, достаточно для компенсации убытков. Однако специалисты Северо-Кавказской железной дороги считают, что расходы на пригородные перевозки в области покрываются лишь на 70%.

На Дальнем Востоке убытки перевозчика компенсируют только Хабаровский край и Амурская область — соответственно 30 млн и 10 млн руб. дотаций на 2008 год. Еврейская АО компенсирует только расходы, связанные с предоставлением 50% скидок к тарифам при перевозке школьников и студентов. В 2007 году областные дотации составили 3,8 млн руб., в то время как убытки Дальневосточной железной дороги в ЕАО достигли 62,3 млн руб.

Из бюджета Самарской области железнодорожникам выдано 61 млн руб. в 2006 году, 68 млн руб. в 2007 году и будет предоставлено 73 млн руб. в 2008 году. По данным перевозчика, эти деньги покрывают лишь 30% убытков. Чиновники к уступкам не готовы. «При формировании бюджета железная дорога просит большой объем финансирования, — объясняют в самарском минтрансе. — Но не все требования признаются обоснованными. Мы исходим только из подтвержденных расходов».

«В 2008 году на компенсацию убытков мы получили из Волгоградского областного бюджета 75 млн руб., при том что просили 270 млн руб. В 2009 году мы рассчитывали на 280 млн руб., но депутаты уже скорректировали эту сумму до 83,53 млн руб. На 2010 год из нужных нам 292 млн руб. реально выделят 92 млн руб.», — рассказывает заместитель гендиректора ОАО «Волгоградтранспригород» Владимир Шилин.

По данным ОАО РЖД, за 10 лет реформы пассажирооборот в пригородном сообщении уменьшился на 36,5%. При этом общий пассажирооборот железных дорог за этот период вырос на 15%, а пассажирооборот в дальнем следовании (компенсации начались в 2007 году) — на 62%.

Юрий Сааян поясняет, что железнодорожный транспорт в пассажирских перевозках на далекое расстояние проигрывает авиационному и автомобильному. В свою очередь, конкуренция между железнодорожным и автобусным транспортом может являться одной из причин падения пассажирооборота в пригородном сообщении. К примеру, билет на электричку Москва—Сергиев-Посад сегодня стоит 96 руб., ГУП «МО „Мострансавто“» предлагает заплатить за аналогичную поездку 95 руб. Расстояние до Сергиева-Посада 71 км, на то, чтобы доехать туда, в обоих случаях требуется примерно полтора часа. А автовладелец при отсутствии пробок на своем ВАЗ-2110 при скорости 90 км/ч потратит 3,6 л бензина АИ-92 общей стоимостью 86 руб. и доедет до пункта назначения за 47 минут. Из Москвы до Мытищ можно добраться за 18 минут и 60 руб. на скоростной электричке «Спутник» с Ярославского вокзала, откуда же за полчаса и 36 руб. — на обычной электричке, за то же время и деньги — на маршрутных такси №177 и №169 от станции метро «Медведково». К 2020 году в Мытищи планируют провести метро. Еще пример: межрайонное автотранспортное предприятие №2 «Автоколонна 1417» осуществляет перевозки между Москвой и Коломной на комфортабельных автобусах Mercedes «с организацией питания и досуга» за 180 руб. Полный билет на обычную электричку в Коломну стоит 144 руб. То есть переплата за более качественный сервис составляет всего 36 руб.

ПОПЫТКИ ПРИБЫЛЬНОСТИ Повысить эффективность пригородных перевозок призваны проекты ОАО РЖД по созданию пригородных пассажирских компаний (ППК). Основным акционером созданных на сегодня 11 ППК является монополия в партнерстве с местными властями. «Пожалуй, единственное исключение связано

ОАО РЖД ПЛАНИРУЕТ ЗАКЛЮЧАТЬ С РЕГИОНАМИ ГОСКОНТРАКТЫ НА ПРИГОРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ, ЧТОБЫ ГАРАНТИРОВАТЬ ПОКРЫТИЕ УБЫТКОВ ОТ ЭТОГО ВИДА ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

с историей создания ОАО «Экспресс-пригород», когда на начальном этапе формирования компании долю в уставном капитале имело ЗАО ПАТМ, занимающееся грузовыми перевозками. Есть случай образования пригородной компании без участия ОАО РЖД — ОАО «Эльбрус-экспресс» в Кабардино-Балкарии, пускающее электропоезд между Нальчиком и Прохладной», — поясняют в департаменте пассажирских сообщений ОАО РЖД.

Уже создано 11 ППК (см. таблицу). Уставный капитал компаний обычно составляет 100 тыс. руб. Чтобы минимизировать риски потери имущества, на начальном этапе ППК не имеют своей собственности: подвижной состав и площади берутся в аренду, а затем постепенно покупаются свои. Например, в 2007 году ОАО «Омск-пригород» получило пригородный вокзал в Омске, четыре электропоезда и денежные средства от ОАО РЖД, а также два электропоезда и деньги от муниципалитета. ОАО «Экспресс-пригород» получило три электропоезда и деньги от ОАО РЖД, а также денежные средства от Новосибирской области. В результате произошло изменение долей в капитале компании: Новосибирская область увеличила свою долю с 25% до 40%, снизив долю Новосибирска с 24% до 9%, ОАО РЖД сохранило 51%.

Основными функциями создаваемых ППК являются пригородные железнодорожные перевозки, обслуживание пассажиров на вокзалах, железнодорожных станциях и в пригородных поездах, а также различная коммерческая деятельность, например рекламная или туристическая. В этом плане показательна деятельность одной из первых ППК — ОАО «Экспресс-пригород», созданного в мае 1998 года в качестве экспериментальной компании, не входящей в систему МПС, а затем в ходе реформы переданного ОАО РЖД.

Компания имеет в аренде 120 электропоездов, которые осуществляют сообщение по пяти направлениям Барабинского и Новосибирского участков. Перевозчик, вышедший на безубыточный уровень в 2003 году, ведет также коммерческую деятельность в поездах, на территории вокзалов, в пригородных павильонах, на остановочных платформах и в полосе отвода дороги по всем направлениям движения. Так, для питания пассажиров «Экспресс-пригород» арендовал помещение ресторана в здании вокзала Новосибирск-Главный и принял на работу весь его штат.

В 2007 году доходы компании выросли на 18,8%, до 881,7 млн руб., чистая прибыль составила 2,35 млн руб. Это вторая по прибыльности ППК после московского ОАО «Центральная ППК», чистая прибыль которого в 2007 году составила 11,45 млн руб. Третьим по уровню рентабельности является ОАО «Алтай-пригород» с прибылью в 2007 году в 947 тыс. руб., четвертым — ОАО «Омск-пригород» с 680 тыс. руб.. В то же время, например, ОАО «Северо-Западная ППК» показало в 2007 году убытки в 253,58 млн руб., ОАО «Кузбасс-пригород» — в 130,7 млн руб.

На сегодня семь ППК являются перевозчиками и четыре — операторами. В ОАО РЖД объясняют: разница между перевозчиком и оператором в том, что первый может от своего имени заключать договор о перевозке, которым в данном случае выступает билет, а второй является агентом и может заниматься лишь реализацией билетов. Кроме того, перевозчик имеет договор по использованию инфраструктуры. «Для семи перевозчиков Федеральная служба по тарифам (ФСТ) посчитала тари-

фы на использование инфраструктуры, а для четырех операторов — пока нет. Введение преysкуранта №10–02–16 определит правила игры для всех, и операторы смогут перейти в разряд перевозчиков. Мы рассчитываем, что ФСТ примет преysкурант до конца этого года и введет его с января», — рассказывает заместитель главы департамента пассажирских перевозок ОАО РЖД Максим Артемов.

Сейчас ОАО РЖД ведет работу по созданию еще восьми ППК: «Экспресс-пригород Нижний Новгород», «Баштранспригород», «Карел-пригород», «Саматранспригород», «Пермская пригородная компания», «Кубань-экспресс», а также «Содружество» на территории Татарии, Марий Эл, Удмуртии, Чувашии и частично Кировской области. В плане этого года — создание ОАО «Московско-Тверская пригородная компания».

В ОАО РЖД полагают, что рамки деятельности ППК не всегда должны совпадать с географическими границами их работы. Так, Северо-Западная ППК сначала называлась «Санкт-Петербург — Витебская ППК» и осуществляла перевозки на направлениях только от Витебского вокзала. Затем компания стала работать на Балтийском, Московском, Ладожском и Финляндском вокзалах. Это случай, когда растущий объем перевозок не привел к снижению маневренности. Ситуация на Московской железной дороге противоположная: Московско-Тверская ППК призвана разгрузить Центральную ППК. Последняя планирует создать и еще одну дочернюю компанию — ОАО «Содружество», которая будет работать на межрегиональном рынке. При этом, добавляет Максим Артемов, создавать ППК во всех субъектах федерации нет смысла, ведь сейчас 33 региона обеспечивают 85% всех пригородных пассажирских перевозок.

ВЫХОД В ПРАВОВОЕ ПОЛЕ Общий план действий ОАО РЖД в отношении пригородных перевозок определен утвержденной 14 марта программой развития до 2015 года. Она предполагает переход к безубыточной деятельности в пригороде к 2012 году и к деятельности с достаточной нормой рентабельности в долгосрочном периоде. Как уточнял тогда вице-президент ОАО РЖД Михаил Акулов, финансовое оздоровление сегмента должно произойти на основе «совершенствования нормативно-правовой базы» и «полномасштабного запуска системы госзаказа со стороны субъектов на перевозки пассажиров, предусматривающей полную компенсацию из федерального и региональных бюджетов».

Программа будет осуществляться в три этапа: на первом планируется создать сеть ППК, на втором — центр корпоративного управления пригородным комплексом (ЦОПР), на третьем — управляющую компанию, которая будет осуществлять общее руководство. По расчетам авторов проекта, пригородный пассажирский комплекс постепенно трансформируется в самостоятельный субхолдинг, а ОАО РЖД будет предоставлять только услуги инфраструктуры. В соответствии с прогнозами компании к 2015 году пассажирооборот в пригородном сообщении возрастет в сравнении с 2007 годом на 8,4%. Вложить в сегмент придется 199,1 млрд руб., чистый доход с учетом бюджетных субсидий составит 652,45 млрд руб.

Под совершенствованием нормативно-правовой базы в ОАО РЖД в первую очередь понимают принятие федерального закона «Об общих принципах организации транспортного обслуживания населения на маршрутах ре-

гулярного сообщения РФ». Проект аналогичного закона, регулирующего отношения по обслуживанию населения автотранспортом прошел первое чтение в Госдуме. После его принятия Минтранс инициирует ту же процедуру и в отношении железнодорожного закона. На заседании комитета по экономической политике, предпринимательству и собственности Совета федерации 17 июня Геннадий Верховых пояснял, что принятие этого закона позволит решить проблему внедрения механизма договорных отношений в пригородных перевозках.

ОФОРМЛЕНИЕ ОТНОШЕНИЙ Переход на договорные отношения с обслуживаемыми субъектами — одна из ключевых идей реформы пригородного комплекса. Корректировка закона «О железнодорожном транспорте» предполагает закрепление обязательства компенсации из федерального и местных бюджетов потерь перевозчика в связи с осуществлением пригородных перевозок по тарифам ниже экономически обоснованного уровня. Закрепляет это и находящийся на рассмотрении ФСТ преysкурант №10–02–16.

Business Guide удалось ознакомиться с примерным вариантом договора, который предлагается заключать с регионами. Он предполагает, что субъект в случае несвоевременной уплаты субсидий перевозчику должен уплачивать пени в размере 1/365 ставки рефинансирования Банка России от неоплаченной суммы за каждый день просрочки. При неуплате субъектом компенсации перевозчик имеет право обратиться в арбитражный суд. По словам Максима Артемова, похожие коммерческие договоры уже заключались в Сибири и Ленинградской области ввиду долгосрочного сотрудничества ОАО РЖД с этими регионами.

Чтобы субъекты федерации могли компенсировать потери ОАО РЖД от пригородных перевозок, монополия считает необходимым также внесение изменений в постановление правительства РФ №670 «О распределении дотаций из федерального фонда финансовой поддержки субъектов РФ» от 22 ноября 2007 года в сторону увеличения дотаций из федерального бюджета регионам. Максим Артемов напоминает, что сейчас доля, заложенная в региональных бюджетах на финансирование пригородных перевозок, составляет в среднем по России 0,6–1%, в то время как доля железнодорожного транспорта в пригородных и внутригородских перевозках по сравнению с другими видами транспорта составляет 4%, а с учетом дальности перевозок — 14–16%.

Предполагается, что все перевозки будут разделены на два сегмента: социальный заказ по установленным государством тарифам с последующей компенсацией из государственных и местных бюджетов потерь перевозчика и коммерческие перевозки по тарифам перевозчика. При формировании тарифа на перевозки по социальному заказу перевозчик будет предъявлять субъекту экономически обоснованный тариф (себестоимость плюс установленный уровень рентабельности), который затем будет скорректирован с учетом тех затрат, которые готово понести население региона. Разница между тарифами и станет суммой компенсации потерь перевозчика. Выбор перевозчика в этом случае будет осуществляться по результатам открытого конкурса, проводимого уполномоченным органом субъекта. Приоритет в осуществлении коммерческих перевозок будет отдаваться перевозчику, выполняющему социальные перевозки. ■

ПРИГОРОДНЫЕ ПАССАЖИРСКИЕ КОМПАНИИ			
ГОД РЕГИСТРАЦИИ	НАЗВАНИЕ КОМПАНИИ	ВЛАДЕЛЬЦЫ	НАПРАВЛЕНИЯ
1998	ОАО «ЭКСПРЕСС-ПРИГОРОД»	ОАО РЖД (51%), НОВОСИБИРСКАЯ ОБЛАСТЬ (40%), НОВОСИБИРСК (9%)	ОМСК, ТОМСК, БАРНАУЛ, НОВОКУЗНЕЦК И ГОРОДА ПРИГОРОДНОЙ ЗОНЫ БЕРДСК, ИСКТИМ, ОБЬ, КОЧЕНЕВО, ЧИК, ТОГУЧИН, МОШКОВО
2003	ОАО «КУЗБАСС-ПРИГОРОД»	ОАО РЖД (51%), КЕМЕРОВСКАЯ ОБЛАСТЬ (49%)	НОВОКУЗНЕЦК, КЕМЕРОВО, ТОМСК, МЕЖДУРЕЧЕНСК, ПРОКОПЬЕВСК, КИСЕЛЕВСК, ЛЕНИНСК-КУЗНЕЦКИЙ, БЕЛОВО, АНЖЕРО-СУДЖЕНСК
2003	ОАО «ОМСК-ПРИГОРОД»	ОАО РЖД (51%), ОМСКАЯ ОБЛАСТЬ (49%)	НОВОСИБИРСК, ТЮМЕНЬ, ПЕТРОПАВЛОВСК И СТАНЦИИ ПРИГОРОДНОЙ ЗОНЫ КАРЬШЕВО-1, КАЛАЧИНСКАЯ, ТАТАРСКАЯ, НАЗЫВАЕВСКАЯ, ИСИЛЬКУЛЬ
2003	ОАО «АЛТАЙ-ПРИГОРОД»	ОАО РЖД (51%), АЛТАЙСКИЙ КРАЙ (49%)	БАРНАУЛ, БИЙСК
2005	ОАО «ЦЕНТРАЛЬНАЯ ПРИГОРОДНАЯ ПАССАЖИРСКАЯ КОМПАНИЯ»	ОАО РЖД (50% МИНУС 2 АКЦИИ), МОСКВА (25% ПЛЮС 1 АКЦИЯ), МОСКОВСКАЯ ОБЛАСТЬ (25% ПЛЮС 1 АКЦИЯ)	ДОМОДЕДОВО, ВОСТЯКОВО, БЕЛЫЕ СТОЛБЫ, БАРЫБИНО, МИХНЕВО, ЖИЛЕВО, СТУПИНО, КАШИРА, ОЖЕРЕЛЬЕ, УЗУНОВО
2005	ОАО «КРАСПРИГОРОД»	ОАО РЖД (51%), ГП «ЦЕНТР ТРАНСПОРТНОЙ ЛОГИСТИКИ» (49%)	БОГОТОЛ, ИЛАНСКАЯ, МАРИНСКИЙ, ТАЙШЕТ, ДИВНОГОРСК, УЯР, АБАКАН, МЕЖДУРЕЧЕНСК, КУРАГИНО
2005	ОАО «ЭКСПРЕСС ПРИМОРЬЯ»	ОАО РЖД (51%), ПРИМОРСКИЙ КРАЙ (49%)	ВЛАДИВОСТОК, УССУЙСКИЙ, ПАРТИЗАНСК, НАХОДКА, РУЖИНО, УГОЛЬНАЯ, СМОЛЯНИНОВО
2005	ОАО «СВЕРДЛОВСКАЯ ПРИГОРОДНАЯ КОМПАНИЯ»	ОАО РЖД (51%), СВЕРДЛОВСКАЯ ОБЛАСТЬ (49%)	СВЕРДЛОВСКАЯ ОБЛАСТЬ
2006	ОАО «СЕВЕРО-ЗАПАДНАЯ ППК»	ОАО РЖД (75% МИНУС 1 АКЦИЯ), ПЕТЕРБУРГ (25% ПЛЮС 1 АКЦИЯ)	ГАТЧИНА, ПЕТРОВДВОРЕЦ, ЛОМОНОСОВ, ЛЕБЯЖЬЕ, ЛУГА, ОРЕДЕЖ
2006	ОАО «ВОЛГОГРАДТРАНСПРИГОРОД»	ОАО РЖД (51%), ВОЛГОГРАДСКАЯ ОБЛАСТЬ (49%)	ВОЛГОГРАДСКАЯ ОБЛАСТЬ
2006	ОАО «ДОН-ПРИГОРОД»	ОАО РЖД (75% МИНУС 1 АКЦИЯ), ГУП «РО „РОСТОВДОРСНАБ“» (25% ПЛЮС 1 АКЦИЯ)	РОСТОВ, ТАГАНРОГ, УСПЕНСКАЯ, САЛЬСК; В ПЛАНАХ: АЗОВ, КУШЕВКА, СТАРОМИНСКАЯ, ВОЛГОДОНСКАЯ, ЧЕРТКОВО

ИСТОЧНИК: ОАО РЖД, ДАННЫЕ КОМПАНИЙ.



ВОКЗАЛ НЕ ТОЛЬКО ДЛЯ СВОИХ

В АВГУСТЕ ОАО РЖД ПРЕДСТАВИЛО СВОЙ ПЛАН РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ВОКЗАЛОВ ДО 2015 ГОДА. ОН ВЕСЬМА АМБИЦИОЗЕН, ОСОБЕННО НА ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНОМ, ВТОРОМ ЭТАПЕ. ИТОГОМ ДОЛЖНО СТАТЬ НЕ ТОЛЬКО УДОБСТВО ДЛЯ ПАССАЖИРОВ, НО И СЕРЬЕЗНОЕ ПОВЫШЕНИЕ ДОХОДОВ МОНОПОЛИИ. ПЛАН ЕЩЕ НЕ ПРОРАБОТАН ДО КОНЦА, НО УЖЕ ВЫЗЫВАЕТ ИНТЕРЕС У ПОТЕНЦИАЛЬНЫХ ИНВЕСТОРОВ И АРЕНДАТОРОВ.

ЛЮДМИЛА ЛЯГУШКИНА

ТЕРРИТОРИЯ РАЗНООБРАЗИЯ В последнее время в мире вокзалы принимают на себя все больше функций, которые напрямую не связаны с перевозкой пассажиров. Владелец терминалов выгодно предоставлять услуги торгового, развлекательного, информационного характера, доход от которых может быть достаточно высоким. Специфика вокзалов в том, что через них проходит много людей самого разного финансового положения — от пенсионеров до бизнесменов. Это позволяет сочетать самые разные типы услуг.

В развитых странах вокзалы часто являются узлами связи различных видов транспорта — метрополитена, наземных средств передвижения, обеспечивают проезд к аэропортам, находящимся за городом. Примером современного комплекса может считаться главный вокзал Берлина. В нем на нескольких уровнях пересекаются линии как скоростных, так и пригородных поездов, а также метро. Связи между уровнями обеспечены целой системой лифтов, эскалаторов и пандусов.

Почти на всех вокзалах в западных странах есть супермаркеты и газетные киоски, рестораны быстрого питания, бары. Пассажирам предлагают посетить кинотеатры и развлекательные комплексы, для деловых людей появляются бизнес-центры. Часто рядом с вокзалами строят гостиницы. На вокзале всегда можно нанять такси, заказать экскурсию, снять квартиру, здесь востребованы и банковские услуги. По разным причинам в западных терминалах расположены рекламные и полиграфические агентства, консалтинговые фирмы в области строительства. На современных вокзалах могут находиться даже спортивные клубы и салоны красоты. «Благодаря сотрудничеству железнодорожных компаний и предпринимателей площадям многих зарубежных вокзалов найдено эффективное применение», — рассказывает Полина Жилкина, директор департамента аналитики компании ADG Group. — Например, в Польше торговая составляющая (современные гипермаркеты) закладывается еще на этапе проектирования и составляет порядка 50% здания вокзала».

Подобных примеров много. В канадском Монреале идет реконструкция городского центра. В комплекс входят две железнодорожные линии, три линии метро, три универмага, четыре гостиницы, пять административных зданий, восемь кинотеатров, 30 ресторанов, автостоянки на 9000 мест. В японском городе Нагоя над вокзалом возведен пятидесятиэтажный офисно-гостиничный центр. Японская железнодорожная компания Tobu Railway Co. Ltd — это 44 транспортных, 29 развлекательных, шесть девелоперских филиалов и дочерних компаний, а также предприятия розничных продаж, строительные, инженерные и другие. В комплекс вокзала Юнион-Стейшн (Сент-Луис, США) включены не только комнаты отдыха, бары, игровые автоматы, но и водные аттракционы. В Сингапуре на вокзалах проводятся художественные выставки.

НАПРАВЛЕНИЕ РАЗВИТИЯ В России пока подобных примеров нет. Но реформа вокзального комплек-

са, которую начало ОАО РЖД, движется именно в этом направлении. Дирекция железнодорожных вокзалов была создана в структуре монополии в апреле 2007 года. В ведении дирекции находятся 324 вокзальных комплекса, через которые проходят 84% пассажиров дальнего следования. Дирекция призвана реализовать концепцию эффективного использования и развития железнодорожных вокзалов до 2015 года. Инвестиции в проект запланированы в размере 30 млрд руб.

В концепции два этапа — 2008–2012 годы и 2012–2015 годы. В ходе первого дирекция попытается привести в порядок существующие здания вокзалов и относящиеся к ним строения, улучшить эффективность управления комплексами, повысить доходы от вокзалов. На этом этапе планируется также подготовить площадки для дальнейшего развития. Второй этап более глобален — на нем планируется создать многофункциональные пассажирские транспортно-пересадочные узлы (ТПУ).

Для каждого железнодорожного вокзала будет разработан индивидуальный план реконструкции. В 2008 году должны быть утверждены более 30 таких проектов и начата модернизация объектов. Цель плана реконструкции — увеличение прибыли с площади вокзала и привлечение инвестиций. В хозяйственный оборот будет вовлечено ранее не использованное имущество. Всего планируется модернизировать около 320 вокзалов.

В вокзалах первого класса (их 24%) планируется создать залы повышенной комфортности, игровые комнаты для детей, предоставить посетителям возможность пользоваться различными сервис-центрами по бронированию гостиниц, заказу экскурсий, билетов на культурные мероприятия. Особо оговаривается, что вокзалы будут связаны с другими видами транспорта: можно будет заказать такси, забронировать билеты на самолет. Нормальное функционирование комплексов невозможно без достаточного количества точек быстрого питания, банкоматов, беспроводного доступа в интернет, телефонов. Откроются аптечные пункты. На вокзалах второго (33%) и третьего (41%) класса не будет такого широкого спектра услуг, но даже там будет организован доступ в интернет, услуги отправки малогабаритных почтовых грузов пассажирскими поездами, мелкий бытовой ремонт.

Планы ОАО РЖД в отношении вокзалов на 2012–2015 годы можно назвать наполеоновскими. Еще с советских времен вокзалы воспринимаются как государственные предприятия, которые приносят одни убытки. По мнению руководства ОАО РЖД, пришло время изменить это положение. «Реализация программы развития железнодорожных вокзалов — очень важный с государственной точки зрения проект», — говорит Алексей Жиров, директор по внешним связям компании Forum Properties. — Кроме того, он потенциально может быть успешен и с коммерческой точки зрения».

Эксперты считают задачу ОАО РЖД амбициозной. Только в Московском регионе к 2015 году планируется вдвое увеличить пассажиропоток на железных дорогах.

НОВЫЙ КУРСКИЙ

Первым из модернизированных в рамках программы вокзалов стал Курский вокзал в Москве, открывшийся после реконструкции в сентябре 2008 года. Проект был подготовлен девелоперской компанией Mirax Group при поддержке Deutsche Bahn AG. Компании стремились достичь трех основных целей: улучшить инфраструктуру, отремонтировать обветшалые помещения, плат-

формы и тоннели вокзала, а также отреставрировать историческую часть здания, построенную еще в 1896 году. Одной из главных своих заслуг авторы проекта считают создание грамотной системы направления пассажирских потоков. Для этого были установлены удобные указатели, новые табло прибытия и отправления, информационные пункты. Был открыт единый центр продажи билетов, лифты и эскалаторы

«Вокзалы могут превратиться из точек дешевого общепита и скопления ларьков в современные терминалы», — рассказывает генеральный директор компании Penny Lane Realty Георгий Дзагуров. — Эта работа не только выгодна и интересна, но и представляет собой определенный вызов».

Пока не разглашается, какого именно типа комплексы собирается создать ОАО РЖД и насколько компания хочет повторить опыт своих западных коллег. В планах значится реализация инвестиционно-строительных проектов, которые помогут развить вокзалы, прилегающие территории, а также создать многофункциональные пассажирские ТПУ. Пассажирский терминал в идеале должен соединять станции международного и междугородного транспорта, городского пассажирского транспорта, стоянки для частных автомобилей, выполнять общественно-деловые функции. Также в комплексе с этим терминалом могут находиться другие объекты, не связанные напрямую с обслуживанием пассажиров, такие как гостиницы и торговоразвлекательные центры.

КТО В ДОЛЕ Реконструкция вокзалов будет проводиться в форме государственно-частного партнерства, планируется привлечение средств инвестфонда. В некоторых случаях имущество будет передаваться в доверительное управление компании, выбранной по конкурсу. От нее потребуются получение приемлемого для собственника дохода, приведение зданий вокзала в исправное состояние, улучшение инфраструктуры и безопасности вокзала.

ОАО РЖД планирует привлекать стратегических партнеров с помощью разных инструментов. Во-первых, на основании проектного финансирования, при котором возврат кредитов гарантируется не долей в праве на ТПУ, а частью дохода от него. Во-вторых, часть доли в совместном предприятии может быть передана девелоперу. Инвестору также могут быть предложены некоторые опционные обязательства: права, например, на получение преимущественного права оказывать услуги на вокзале. Планирует ОАО РЖД и заключать договоры франчайзинга.

Кроме пилотного проекта реконструкции Курского вокзала в Москве (см. справку) на данный момент определен очередной партнер ОАО РЖД по реконструкции вокзалов. В октябре было подписано соглашение дирекции с корпорацией «Баркли» на разработку плана строительства и модернизации вокзала станции Горький-Московский в Нижнем Новгороде.

Участники рынка недвижимости по-разному оценивают этот проект. В Penny Lane Realty сообщили, что они хотели участвовать, но ответного интереса со стороны ОАО РЖД не встретили. «РЖД интересуется взаимодействие с девелоперами, а не с консультантами. Но мы же способны привлечь средства, создать разумный формат, исполнить концепцию объекта и привлечь будущих операторов — арендаторов», — рассказывают в компании.

Потенциал вокзалов интересует не только девелоперов и консультантов, но и торговые компании. «Вокзалы отличает высокая проходимость, на них люди часто соверша-

заменены новыми. На вокзале появилась торговая галерея с магазинами известных брендов, VIP-зал для деловых людей, детская комната. Позаботились авторы проекта и о людях с ограниченными возможностями: усовершенствована навигационная система, туалеты оборудованы специальными турникетами. Особое внимание было уделено созданию системы безопасности. В камерах хранения

установлены рентгенотелевизионные установки. Перед Курским вокзалом появилась платная парковка, проезд автомашин на территорию комплекса тщательно контролируется. После реконструкции Курский вокзал стал одним из наиболее современных из всех московских вокзалов. По всей видимости, именно он станет моделью для последующих реконструкций.

ют импульсивные покупки», — объясняют в ГК «Ташир». Поэтому группа была бы рада сотрудничать с ОАО РЖД в плане развития территории железнодорожных вокзалов, вкладывать инвестиции в коммерческую недвижимость, в основном торговую, потому что именно эта отрасль кажется ей высокодоходной. Но пока никаких договоренностей нет. «Теоретически вокзалы имеют высокую степень привлекательности для ритейлеров и предприятий сферы услуг», — объясняет Полина Жилкина из ADG Group. — Но на каких условиях ОАО РЖД сможет предложить девелоперам сотрудничество — пока неясно, поэтому оценить его потенциал довольно сложно».

Не все девелоперы абсолютно убеждены в успешности плана развития вокзалов. Так, например, группу компаний Alcon настораживает финансовый кризис и новизна подобных проектов. Тем не менее и там считают направление интересным. «Мы осознаем стратегическую перспективу работы с ОАО РЖД в условиях дефицита земельных площадок в Москве, который существовал до недавнего времени», — объясняют в компании. — Также одним из направлений деятельности нашей компании является работа с промышленными территориями, поэтому потенциально мы заинтересованы». Но пока компания предпочитает просто следить за ходом развития событий.

Ритейлеры также сходятся во мнении, что проекты реконструкции вокзалов интересны. Некоторые участники хотели бы разместить свои торговые точки на территории вокзалов, но сомневаются, что это реально. «Вполне вероятно, что торговые площади будут распределены между своими», — опасается Дмитрий Потапенко, управляющий партнер компании Management Development Group Inc. Другие ставят собственные условия. «Если на территории вокзалов или вблизи них будут созданы маленькие торговые центры, это не подходит нашей компании. Основной процент посетителей подобных мест ориентирован на дешевую продукцию», — объясняет президент Finn Flare Ксения Рясова. Однако, если ОАО РЖД построит гипермаркет на 100 тыс. кв. м (вроде «Атриума» возле Курского вокзала или «Европейского» рядом с Киевским), Finn Flare он заинтересует. Зато Владислав Дудаков, президент холдинга «Кофе Хауз», убежден, что его кофейням самое место на вокзале. «Очень важно не ошибиться с концепцией — серьезных ресторанов строить в таких местах не нужно, а кафе демократичного уровня цен там будут пользоваться спросом», — говорит он.

Достоинство торговых площадей, расположенных у вокзалов, в том, что на них высокий трафик. Кроме того, они расположены в центре, рядом находится метро и транспортные развязки. В то же время эксперты отмечают, что развитие ритейла и общепита необходимо сразу учитывать при создании плана реконструкции вокзалов. «Здания должны быть построены с учетом необходимых коммуникаций — подведения воды, электричества для торговли и ресторанов», — отмечает Дмитрий Потапенко из Management Development Group Inc. Торговля при этом не должна мешать работе вокзала по обслуживанию пассажиропотоков. ■



НА КОНЧИКЕ ПУТИ

НА САМОМ ДЕЛЕ В РОССИИ ФАКТИЧЕСКИ ДВЕ СЕТИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ. КРОМЕ 85 ТЫС. КМ МАГИСТРАЛЬНЫХ ПУТЕЙ ОАО РЖД ВСЕГО НА ЧЕТВЕРТЬ МЕНЬШЕ РЕЛЬСОВ НАХОДИТСЯ В РАСПОРЯЖЕНИИ ПРЕДПРИЯТИЙ ПРОМЫШЛЕННОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА. ОНИ БЫЛИ ВЫДЕЛЕНЫ ИЗ МПС В НАЧАЛЕ 1990-Х И МОГУТ СЧИТАТЬСЯ ПИОНЕРАМИ РЕФОРМ. НО ЭТОТ УЖЕ ПО БОЛЬШЕЙ ЧАСТИ ЧАСТНЫЙ СЕГМЕНТ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО РЫНКА ДО СИХ ПОР ЖИВЕТ БЕЗ ПОЛНОЦЕННОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬНОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ И ЧЕТКИХ ПЛАНОВ РАЗВИТИЯ.

НИКА СВЕТЛОВА

ИГРА НА ВЫБЫВАНИЕ По сути, реформа железных дорог началась даже не десять лет назад, а еще в 1992–1995 годах — с принятия решения об акционировании предприятий промышленного железнодорожного транспорта (ППЖТ) и их выводе из состава МПС. Большинство предприятий стало тогда самостоятельными бизнес-единицами, а часть осталась в составе МПС и принадлежит сейчас ОАО РЖД.

Выделение ППЖТ из общего хозяйства российских железных дорог было обусловлено спецификой их деятельности. Они занимаются перевозками на подъездных путях грузовладельцев, подачей и уборкой вагонов от станции примыкания к сети ОАО РЖД до погрузочно-разгрузочных фронтов обслуживаемых организаций и собственно погрузочно-разгрузочной деятельностью. Такие предприятия не перевозят грузы по магистральным путям, а являются посредниками при передаче груза от производителя-грузовладельца перевозчику и наоборот. Зачастую ППЖТ являются владельцами подъездных путей, на которых работают. В том числе это компании, созданные промышленными производителями для транспортировки собственных грузов — они, как правило, входят в холдинг и изначально рассчитаны на обслуживание определенного грузовладельца (свои ППЖТ есть, например, у всех крупных меткомбинатов).

По данным Росстата, в 1996 году существовало около 12 тыс. организаций, обслуживающих подъездные пути, примыкающие к путям ОАО РЖД. Сейчас ППЖТ гораздо меньше — по словам президента НО «Союзгрузпромтранс» Алексея Хоружего, идет «мощнейшая трансформация» хозяйства промышленных предприятий, причем в сторону сокращения. Число ППЖТ уменьшилось почти вдвое и составляет сегодня чуть более 6 тыс. Большинство из них владеет небольшими отрезками пути — от 1 км до 5 км. Инфраструктура в ведении транспорта необщего пользования за последние десять лет также сократилась почти на треть. Сегодня в собственности ППЖТ находится 57 тыс. км путей, тогда как в 1998 году их было 87 тыс. км (для сравнения: длина путей ОАО РЖД сейчас составляет 85 тыс. км).

Причин сокращения числа ППЖТ много. Это и ликвидация предприятий вслед за прекращением существования головных компаний, и распад небольших хозяйств из-за невозможности вести рентабельный бизнес, и усилившаяся конкуренция с автомобильным транспортом. Президент ассоциации «Промжелдортранс» Александр Кукушкин приводит пример, когда при повышении налога на землепользование ряд ППЖТ был вынужден поднять тарифы, что тут же спровоцировало значительный отток мелких клиентов на автомобильный транспорт. Ситуация осложняется еще и тем, что сегодня перевозить мелкие партии грузов становится в принципе все более выгодно автотранспортом, а на железной дороге остаются в основном отправки массовых грузов (уголь, щебень, лес, металл).

КОЛИЧЕСТВО ПРЕДПРИЯТИЙ ПРОМЫШЛЕННОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА С НАЧАЛА 1990-Х СОКРАТИЛОСЬ ВДВОЕ, НО ОБЪЕМ ЕГО РАБОТЫ ВЫРОС

ТЕХНИКА СОВЕТСКИХ ВРЕМЕН Не обошлось без потерь и в парке подвижного состава, принадлежащего ППЖТ. За последние годы они списали около 5 тыс. маневровых локомотивов и 70 тыс. вагонов. Сегодня, по данным Росстата, за транспортом необщего пользования числится чуть более 10 тыс. маневровых тепловозов и примерно 130 тыс. вагонов. Причем если в ОАО РЖД считают критической степень износа техники в 60%, то на промышленном транспорте по некоторым видам оборудования этот показатель уже приближается к 80%. Что касается парка маневровых тепловозов в целом (включая машины ОАО РЖД), то, по данным Института проблем естественных монополий (ИПЕМ), его износ составляет сегодня около 90%.

В ситуации, когда более четверти локомотивов ППЖТ неисправны, спасает лишь то, что транспорт необщего пользования работает в режиме малых скоростей и на небольших расстояниях. Тепловозы, срок эксплуатации которых 32 года, зачастую работают по 40–45 лет. И это, как утверждают эксперты, не отдельные случаи, а система. По словам эксперта-аналитика отдела исследований машиностроительных отраслей ИПЕМ Константина Кострикина, недостаток инвестиций в модернизацию и обновление парка ППЖТ, особенно в условиях отсутствия нормативных требований к техническому состоянию данного вида подвижного состава, способствует увеличению его износа, снижению производительности и ограничивает возможности обеспечения работы магистрального транспорта.

Технику для ППЖТ выпускают Брянский машиностроительный завод (БМЗ), «Люденовотепловоз», «Муромтепловоз», Камбарский машиностроительный и Новочеркасский электровазостроительный заводы (НЭВЗ). В последнее время их производство растет. По подсчетам ИПЕМ, в 2007 году ко-

личество выпущенных маневровых и промышленных тепловозов выросло по отношению к объемам 2006 года на 50%, до 228. За восемь месяцев уже выпущено 193 тепловоза, и, по прогнозам, годовой объем составит 280–290 машин. Лидерами по объемам производства маневровых тепловозов можно назвать БМЗ (входит в «Трансмашхолдинг») и «Люденовотепловоз» (входит в «Синара — Транспортные машины»). БМЗ специализируется на производстве тепловозов с электропередачей, люденовский завод в основном выпускает модели с гидропередачей.

Но большая часть этих заказов поступила не от ППЖТ, а от ОАО РЖД. В 2007 году БМЗ выпустил 101 маневровый тепловоз модели ТЭМ18Д для ОАО РЖД и 55 ТЭМ18 для коммерческих поставок, включая экспортные. Маневровый тепловоз ТЭМ18Д в отличие от ТЭМ18 оснащен более экономичным дизелем, оборудован комплексом локомотивных устройств безопасности и электрическим тормозом, на нем используются современные системы управления. В этом году планируется, что завод выпустит около 115 машин для ОАО РЖД, 25–30 — для российских ППЖТ и 35–40 — на экспорт. При этом в «Трансмашхолдинге» отмечают, что, несмотря на повышенный спрос внутри страны, экспортные поставки оказываются выгоднее.

Продукция НЭВЗа, также входящего в «Трансмашхолдинг», напротив, ориентирована прежде всего на ППЖТ и эксплуатируется на горно-обогатительных комбинатах. Для их нужд завод выпускает промышленный электроваз НГМ2 (проект выполнен по заказу Магнитогорского меткомбината). Этот локомотив предназначен для работы на железнодорожных путях металлургических предприятий и открытых горных разработок, электрифицированных на постоянном токе с напряжением сети 1500 В. В 2007 году НЭВЗ выпустил 11 электроваз НГМ2 для коммер-

ческих поставок. Также НЭВЗ сегодня выпускает тяговые агрегаты НГ-1, предназначенные для эксплуатации на промышленном транспорте. Они используются для работы на электрифицированных железнодорожных путях открытых горных разработок и заменяют тяговые промышленные агрегаты серий ОПЭ1, ОПЭ1АМ.

ППЖТ недостаточно велики для того, чтобы подобно металлургам самостоятельно оплачивать разработку новых моделей маневровых локомотивов. Но они готовы действовать сообща. У «Союзгрузпромтранс» уже есть договоренность о том, что производители будут вкладывать часть собственных средств в создание и испытание опытных образцов новой техники, а когда ее запустят в производство, эти затраты будут добавлены к стоимости машины. Несмотря на то что конкретные действия по реализации этой схемы пока только планируются, представители ППЖТ надеются, что принцип коллективного заказчика «внесет свой вклад в создание современной техники для российского промышленного транспорта и пополнение его парка».

ЗАРАБОТАТЬ И ВЛОЖИТЬ В то же время, несмотря на сокращение количества ППЖТ, их парка и инфраструктуры, объем бизнеса этих предприятий растет. В 2007 году грузооборот ППЖТ составил 32,5 млрд ткм, объем перевозок грузов — 3,34 млрд т. Рост идет за счет наиболее крупных ППЖТ, активно расширяющих перечень оказываемых услуг и открывающих новые, смежные бизнесы. Заработанные на дополнительных направлениях бизнеса средства позволяют им пополнять и ремонтировать собственный парк, вкладывать деньги в развитие инфраструктуры и привлекать новых клиентов. С целью повышения качества обслуживания грузовладельцев не-



КОНСТАНТИН МЕЛЬНИКОВ



СМЕЖНИКИ

которые предприятия занимаются сегодня оформлением и доставкой перевозочных документов, взвешиванием груза, очисткой подъездных путей от снега, техническим обслуживанием, содержанием и выполнением всех видов ремонта путей необщего пользования.

К тому же благодаря расширению сфер деятельности ППЖТ удается и удовлетворять собственные потребности предприятия (например, в ремонте техники), и получать прибыль. В частности, в условиях, когда плановый ремонт парков ППЖТ в депо ОАО РЖД становится проблемой, ОАО «В-Сибпромтранс» (одно из крупнейших предприятий, обслуживающее более 1 тыс. км путей) создало свой ремонтный завод. И уже принимает заявки не только от собственного предприятия, но и со стороны — от Дальневосточной транспортной группы, ОК «Русал» и ряда других. Гендиректор «В-Сибпромтранса» Геннадий Лапунов рассказывает, что в развитие его предприятия ежегодно вкладывается около 1 млрд руб., только на создание ремонтной базы было выделено 250 млн руб. Неплохими ремонтными мощностями располагает ОАО «Волгауралтранс». ППЖТ, обслуживающее на договорной основе около 600 предприятий и организаций Среднего Поволжья и Южного Урала, также производит сегодня как деповский, так и капитальный ремонт и собственного подвижного состава, и парков других ППЖТ, обратившихся за такими услугами.

На другом крупном предприятии промышленного транспорта — Ногинском ППЖТ (ежегодный объем перевозок — более 1 млн т) — недавно подсчитали соотношение доходов от основной деятельности (перевозки и погрузочно-разгрузочных работ) и коммерческой. Получилось 3:2. Гендиректор предприятия Владимир Тороп отмечает, что в свое время развитие смежных бизнесов началось с перепрофилирования АЗС, заправлявшей локомотивы, в станцию, обслуживающую в том числе легковые автомобили. Затем один из складов предприятия был переоборудован в магазин автозапчастей, а гараж стал станцией технического обслуживания, производящей мелкий ремонт автомобилей и шиномонтаж.

ПРИЧИНА ВСЕХ СЛЕДСТВИЙ Впрочем, по оценкам экспертов, процессы, происходящие сегодня на промышленном транспорте, вряд ли имеют четкую и осмысленную основу и носят скорее хаотический характер. Одна из главных проблем железнодорожного транспорта необщего пользования — практически полное отсутствие законодательных и иных нормативных правовых актов, определяющих его деятельность.

За последние годы так и не было выработано и принято ни нормативной основы, регламентирующей развитие отрасли, ни определенных направлений государственной политики в сфере промышленного транспорта. Впервые упоминания о пользователях транспортных услуг и транспорте необщего пользования появились только в плане мероприятий по реализации структурной реформы на железнодорожном транспорте на 2006–2010 годы. Подготовленная Минтрансом в 2007 году концепция государственной политики в области развития транспорта необщего пользования вызвала массу споров и так и не была принята.

В то же время представители ППЖТ отмечают, что сегодняшний регламент внесения изменений в законодательство составлен так, что промышленный транспорт практически не может принять в нем участия. Профильные ассоциации грустят по существовавшему в составе МПС управлению, занимавшемуся проблемами промышленного транспорта, а в его отсутствие пытаются самостоятельно разрабатывать проекты нормативных документов. В настоящее время на государственном уровне интересы промышленного транспорта отстаивают две ассоциации: «Промжелдортранс», объединяющий по территориальному признаку хозяйства Московской, Рязанской и

СТРАТЕГИЯ РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ РОССИИ ДО 2030 ГОДА ПРЕДПОЛАГАЕТ РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТА НЕОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ ИСКЛЮЧИТЕЛЬНО ЗА СЧЕТ СРЕДСТВ ЧАСТНЫХ ИНВЕСТОРОВ



Тулской областей, и НО «Союзгрузпромтранс», созданный на базе отраслевого объединения металлургов.

Специалисты ассоциаций считают, что действующая законодательная база прежде всего должна отражать существование предприятий промышленного железнодорожного транспорта различных организационно-правовых форм и форм собственности и обеспечивать их эффективное взаимодействие с транспортом общего пользования. И, безусловно, она должна основываться на специальном законе о транспорте необщего пользования, который содержал бы его определение, обрисовывал правовую статус, указывал вектор развития отрасли в целом. Проект такого закона разрабатывался еще в 1990-х годах, но так и не был принят.

Кроме того, необходимо внести изменения в ряд законов, устанавливающих базовые правовые, экономические и организационные основы деятельности транспорта в целом. В частности — принять новую редакцию федерального закона «Устав железнодорожного транспорта». И отразить в ней, как сформулировал заместитель директора Центра правовых исследований в области транспорта Михаил Еремин, «многочисленные неупомянутые либо искаженно представленные отношения между всеми сторонами, осуществляющими процесс перевозки, в том числе между организациями железнодорожного транспорта общего и необщего пользования».

Доработки такого же рода требуют ФЗ «О железнодорожном транспорте в РФ», «Правила перевозок грузов», «Правила транспортного обслуживания организаций и предприятий железнодорожным транспортом необщего пользования» (в настоящее время действует документ, разработанный еще в 1983 году) и ряд других. «Мы фактически выпали из правовой базы, поскольку она создавалась для ОАО РЖД. И по большому счету сегодня ППЖТ хотят от государства только одного — нормального законодательного регулирования», — заверяет гендиректор ОАО «Волгауралтранс» Геннадий Третьяков.

РЕФОРМА ИДЕТ СТОРОНОЙ На российских магистральных железных дорогах сейчас идет реализация третьего этапа структурной реформы. И если здесь она, может, и не всегда гладко, но все-таки продвигается вперед, то о промышленном транспорте, кажется, просто забыли. Немаловажная составляющая отечественной транспортной системы, выполняющая 80% начально-конечных операций перевозочного процесса, осталась практически без внимания.

Для того чтобы промышленный транспорт стал равноправным участником рынка перевозок, необходимы соответствующие законы, призванные обеспечить равноправие всех субъектов рынка и исключить их противостояние. Пока же пробелы транспортного законодательства часто приводят к неоднозначному толкованию некоторых статей «Устава железнодорожного транспорта». По словам директора по транспорту Нижнетагильского меткомбината (входит в Evraz Group) Владимира Полюховича, «пользователь транспортных услуг как питательная среда и кормилец реформ (как и принадлежащий ему транспорт необще-

го пользования) по-прежнему рассматривается в лучшем случае как источник изъятия в ходе проведения реформы, а не как субъект, под флагом защиты интересов которого и были задуманы все преобразования».

В результате сейчас, по мнению представителей ППЖТ, можно наблюдать два параллельных процесса: ОАО РЖД активно реформируется, транспорт необщего пользования, напротив, приходит в упадок. В качестве показательного примера неравных условий для функционирования этих двух составляющих транспортного комплекса можно привести порядок налогообложения земель. После изменений, внесенных в Налоговый кодекс, в перечень земель, освобожденных от налога (включающем земли транспорта) не оказалось земель, принадлежащих ППЖТ. В результате в одной только Пензенской области налог на землю для промышленного транспорта увеличился в 2800 раз. Это не может не отражаться на стоимости начально-конечных операций и приводит не только к нерентабельности бизнеса ППЖТ, но и к снижению привлекательности железнодорожных перевозок по сравнению с другими видами транспорта.

ОДНОЙ ЦЕПИ ЗВЕНЬЯ Продолжать реализацию положений структурной реформы на железнодорожном транспорте призвана утвержденная правительством в июне «Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года». Заявляется, что новый документ направлен исключительно на гармоничное и комплексное развитие транспортного комплекса. По словам директора департамента правового обеспечения и законотворческой деятельности Минтранса России Алексея Дружинина, в министерстве сегодня пришли к пониманию того, что «устойчивое и эффективное функционирование всех составляющих железнодорожного транспорта, включая транспорт необщего пользования, является необходимым условием высоких темпов экономического роста».

В стратегии действительно появился раздел, посвященный «принципам и направлениям координации развития железнодорожного транспорта общего и необщего пользования». То есть пришло понимание того, что реализация указанных в стратегии задач возможна только при активном участии организаций промышленного железнодорожного транспорта. И только максимальная координация и синхронность действий ППЖТ и РЖД при выполнении долговременных программ развития могут стать залогом успешного выполнения целей, заявленных в документе.

Впрочем, по мнению директора по транспорту ОАО НМТК Владимира Полюховича, в стратегии не хватает анализа результатов уже проведенных в отрасли преобразований, необходимого для понимания сегодняшней ситуации и дальнейшего качественного развития транспортного комплекса. В результате чего соответствующий раздел, как считает исполнительный директор НО «Союзгрузпромтранс» Виктор Еваков, обрисовывает векторы координации двух подотраслей железнодорожного транспорта только в общих чертах и совсем незначительно отражает проблемы транспорта необщего пользования.

ЦЕЛЕВЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ РАБОТЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА НЕОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ					
	2006 ГОД	2015 ГОД		2030 ГОД	
		МИНИМАЛЬНЫЙ ВАРИАНТ	МАКСИМАЛЬНЫЙ ВАРИАНТ	МИНИМАЛЬНЫЙ ВАРИАНТ	МАКСИМАЛЬНЫЙ ВАРИАНТ
ОБЪЕМ ПЕРЕВОЗОК (МЛРД Т)	3,59	4,57	4,7	5,24	5,71
ГРУЗОБОРОТ (МЛРД ТКМ)	31,2	41,1	42,3	47,2	51,4

ИСТОЧНИК: «СТРАТЕГИЯ РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА РОССИИ ДО 2030 ГОДА».

ОБЪЕМ ИНВЕСТИЦИЙ ДЛЯ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОГРАММЫ РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА НЕОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ (МЛРД РУБ.)					
НАЗНАЧЕНИЕ ИНВЕСТИЦИЙ	2008–2015 ГОДЫ		2016–2030 ГОДЫ		
	МИНИМАЛЬНЫЙ ВАРИАНТ	МАКСИМАЛЬНЫЙ ВАРИАНТ	МИНИМАЛЬНЫЙ ВАРИАНТ	МАКСИМАЛЬНЫЙ ВАРИАНТ	
СТРОИТЕЛЬСТВО И РЕКОНСТРУКЦИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЕЙ ПРОМЫШЛЕННОГО ТРАНСПОРТА	316	394,5	867,5	1024,5	
РАЗВИТИЕ ОБЪЕКТОВ ПРОМЫШЛЕННОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА — ВСЕГО	292	302	535	559	
В ТОМ ЧИСЛЕ:					
РЕКОНСТРУКЦИЯ ТРАНСПОРТНО-СКЛАДСКИХ КОМПЛЕКСОВ	230	239	450	470	
МОДЕРНИЗАЦИЯ СИСТЕМ ОРГАНИЗАЦИИ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ И МАНЕВРОВОЙ РАБОТЫ НА ПРОМЫШЛЕННОМ ТРАНСПОРТЕ	62	63	85	89	
ОБНОВЛЕНИЕ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА — ВСЕГО	346,7	357,6	441,6	481,4	
В ТОМ ЧИСЛЕ:					
ЛОКОМОТИВЫ	203	209,1	288,8	314,8	
ВАГОНЫ	143,7	148,5	152,8	166,6	

ИСТОЧНИК: «СТРАТЕГИЯ РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА РОССИИ ДО 2030 ГОДА».

В документе обозначены целевые показатели развития железнодорожного транспорта необщего пользования. Согласно приложению №4, к 2015 году объем перевозок предприятиями промышленного транспорта в среднем должен достичь показателя 4,6 млрд т, а к 2030 году его планируется довести до 5,45 млрд т грузов (что на 60% больше сегодняшнего объема перевозок). Что касается грузооборота, то здесь к 2015 году заявлена цель в 41,7 млрд ткм, к 2030 году — в 49,3 млрд ткм.

Одновременно в стратегии заложены показатели общей потребности промышленного транспорта в обновлении подвижного состава. Так, на первом этапе реализации стратегии (2008–2015 годы) ППЖТ необходимо приобрести около 1600 новых маневровых локомотивов, на втором этапе (2016–2030 годы) — 3100. Потребность в обновлении вагонов транспорта необщего пользования (и промышленных, и магистральных) рассчитана следующим образом: 2008–2015 годы — 101,7 тыс., 2016–2030 годы — 111,2 тыс. (приложение №5). Однако сказать, насколько эти данные совпадают с реальной потребностью ППЖТ в новой технике, практически невозможно, так как общей статистики по этому показателю сегодня не ведется.

САМ СЕБЕ ИНВЕСТОР Общий объем вложений в развитие объектов транспорта необщего пользования до 2030 года, согласно стратегии, составит около 3 трлн руб. Особенно интересно соотношение средств, заложенных на развитие ОАО РЖД и ППЖТ. Объем инвестиций в транспорт общего пользования составит от 11,44 трлн руб. до 13,8 трлн руб., в промышленный транспорт — от 2,79 трлн руб. до 3,11 трлн руб. Представители ППЖТ недоумевают, из каких соображений в стратегии появилось именно такое соотношение инвестиций. По их мнению, оно не отражает «общего состояния дел на промышленном транспорте, реальной картины износа инфраструктуры и объема текущих вложений в его обновление».

В стратегии указывается, что на нужды магистрального транспорта будут направлены средства из государственного бюджета, бюджетов субъектов РФ, а также вложения ОАО РЖД и частных компаний. Финансирование развития железнодорожного транспорта необщего пользования предполагается полностью осуществлять за счет частных инвесторов. Фактически это означает строительство подъездных путей и модернизацию инфраструктуры промышленного транспорта за счет собственных средств ППЖТ и грузовладельцев.

Представителей ППЖТ отсутствие перспектив инвестиций из бюджета возмущает. Президент ассоциации «Промжелдортранс» Александр Кукушкин поясняет, что в результате средства грузовладельцев будут отвлечены от модернизации собственных производств. По словам эксперта, «строительство новых путей — дорогое удовольствие, и, если значительные вложения будут направлены именно сюда, это может негативно сказаться на состоянии основных мощностей предприятий, ресурсов на развитие которых уже не останется». Более того, добавляет господин Кукушкин, это может снова повлечь повышение тарифов на услуги ППЖТ и переключение некоторого количества клиентов на автодороги.

Однако подобные рассуждения выглядят не слишком логичными в свете того, что магистральная инфраструктура и значительная часть подвижного состава принадлежит государству и выполняют в том числе социальные задачи. ППЖТ же — исключительно коммерческие предприятия. В то же время даже госмонополия ОАО РЖД с трудом выбивает средства у государства, в том числе на компенсацию фактически социальных пригородных и дешевых дальних пассажирских перевозок. На инфраструктуру же магистрального железнодорожного транспорта государство до последнего времени средств вообще не выделяло. В такой ситуации перспективы государственного финансирования ППЖТ выглядят более чем туманными. ■

DEUTSCHE BAHN НЕ ДОЕХАЛА ДО ИНВЕСТИТОРОВ

ГОД НАЗАД ВПЕРВЫЕ БЫЛО ОБЪЯВЛЕНО О ВОЗМОЖНОСТИ ПУБЛИЧНОГО РАЗМЕЩЕНИЯ АКЦИЙ (IPO) ОАО РЖД ПОСЛЕ 2010 ГОДА. РУКОВОДСТВО МОНОПОЛИИ ВО МНОГОМ ОРИЕНТИРОВАЛОСЬ НА ПРИМЕР НЕМЕЦКИХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ DEUTSCHE BAHN (DB), КОТОРЫЕ ПОСЛЕ МНОГОЛЕТНИХ ДИСКУССИЙ ДОЛЖНЫ БЫЛИ ПРЕДЛОЖИТЬ ИНВЕСТИТОРАМ 24,9% АКЦИЙ. ОДНАКО ОДИН ИЗ САМЫХ АМБИЦИОЗНЫХ ПРОЕКТОВ НЕМЕЦКОГО ПРАВИТЕЛЬСТВА СТАЛ ЖЕРТВОЙ ФИНАНСОВОГО КРИЗИСА. НАЗНАЧЕННОЕ НА 27 ОКТЯБРЯ IPO ОТЛОЖЕНО НА НЕОПРЕДЕЛЕННЫЙ СРОК.

ТАМИЛА ДЖОДЖУА

НЕМЕЦКИЙ ПРИМЕР ЗАРАЗИТЕЛЕН

О том, что по завершении третьего этапа реформы железных дорог ОАО РЖД может быть частично приватизировано через IPO, прошлой осенью объявил президент компании Владимир Якунин. Государство, подчеркивал топ-менеджер, сохранит контроль над ОАО РЖД. Абсолютной новостью это назвать было нельзя. О возможности продажи акций ОАО РЖД упоминается во всех материалах по реформе железнодорожного транспорта. Однако теперь руководство компании начало уже реально и предметно обсуждать этот вопрос.

Как пояснял старший вице-президент ОАО РЖД Федор Андреев, тема зазвучала во многом потому, что этот же путь выбрали немецкие железные дороги. «Мы наблюдаем за их реформой, если все получится, это будет важным положительным сигналом», — говорил господин Андреев. Уже этим летом он добавлял, что государство в любом случае оставит за собой не менее 75% плюс одна акция ОАО РЖД. В рамках IPO, по словам Федора Андреева, компания может быть оценена исходя из коэффициента 8,5–9 к EBITDA. За 2007 год она составила 300 млрд руб., то есть компания могла быть оценена в 2,55–2,7 трлн руб.

ОАО РЖД планировало не просто учесть при подготовке своего IPO опыт размещения акций DB. В сентябре Владимир Якунин подтвердил, что монополия хотела принять участие в IPO немецких железных дорог. По словам главы ОАО РЖД, компания была заинтересована в приобретении до 5% акций DB. На тот момент пакет оценивался в €1 млрд.

ДОЛГАЯ ДОРОГА К БИРЖЕ Опыт DB по подготовке IPO нельзя назвать однозначно положительным. История приватизации немецких железных дорог шла долго, трудно и с самого начала была полна противоречий. Впервые эта идея появилась еще в 1994 году (реформирование DB началось в 1993 году), но еще десять лет прошло в спорах о том, что, когда и как лучше продавать. Процесс стартовал только в 2006 году. Тогда стали публичными данные о том, что с начала реформы государство вложило в DB €213 млрд. Общественное мнение было возмущено, и под его давлением власти заявили, что начинают подготовку к продаже компании.

В общих чертах приватизацию согласовали в ноябре 2006 года. Но только в августе 2007 года был представлен одобренный правительством проект, предусматривающий продажу 49% акций DB, в том числе IPO 25% акций в начале 2008 года. Немецкое общество защиты инвесторов (DSW) сразу выступило с резкой критикой проекта. Представитель DSW Юрген Курц отмечал, что правительство слишком запоздало с попытками реструктуризации железных дорог и что размещать на бирже надо всю госкомпанию, как это было с Deutsche Post и Deutsche Telekom. Помимо этого DSW ставило под сомнение рост DB на германском рынке из-за ценовой конкуренции с авиакомпаниями и заявляло, что развитие за пределами Германии потребует больших инвестиций.

Дискуссия вокруг приватизации DB продолжалась еще долгое время. Противники считали, что она может повлечь снижение качества услуг и сокращение рабочих мест. Особенно яростные споры в Германии вызывал вопрос, должна ли компания владеть сетью железных дорог. По плану правительства государство должно было остаться собственником сети, а DB продолжило бы ее эксплуатацию и сохранило бы ее в бухотчетности. Но это не устраивало власти федеральных земель Германии. Они опасались, что DB получит слишком обширные полномочия по управлению дорогами, из-за чего может снизить качество обслуживания путей и сократить объем услуг в малонаселенных районах. Земли также боялись потерять контроль над средствами налогоплательщиков, которые идут на обслуживание путей, и опасались, что DB может использовать €2,5 млрд, предоставляемые ежегодно правительством на обслуживание путей, на развитие более прибыльных направлений.

Социал-демократическая партия Германии, входящая в правящую коалицию, отказывалась одобрить проект по приватизации DB, считая, что правительство должно уменьшить продаваемую долю. Еще одним препятствием к запуску процесса приватизации DB стала забастовка инженеров в октябре 2007 года: профсоюз инженеров германских железных дорог (GDL) отказался подписать трудовой контракт с DB, требуя повышения заработной платы на 31%. В ноябре компания пошла на уступки. Окончательно уладить сложнейший за всю историю конфликт с профсоюзами ей удалось только в марте этого года.

В мае 2008 года компромисс был достигнут: правящая коалиция и бундестаг одобрили проект частичной приватизации DB, тем самым открыв путь для его реализации. По условиям частичной приватизации частные инвесторы смогут получить не более 24,9% пассажирского и грузового подразделений, а не 49,9%, как ожидалось. Доля в 24,9% была вычислена таким образом, чтобы ни один из частных инвесторов не владел блокирующим пакетом в 25%. Сеть железных дорог целиком останется в руках правительства. Как сообщает DB, 2/3 доходов от IPO могут быть инвестированы в инфраструктурные проекты или пойдут на укрепление капитала компании. Остальные средства пойдут в государственную казну.

ПОЕЗД ДАЛЬШЕ НЕ ИДЕТ

Власти планировали разместить на Франкфуртской фондовой бирже холдинговую компанию Deutsche Bahn Mobility and Logistics (DBML), в которую в мае этого года железнодорожная госкомпания выделила все свои подразделения по пассажирским и железнодорожным перевозкам, логистике и сервису. Покупателями 24,9% DBML должны были стать частные и институциональные инвесторы Германии, а также зарубежные институциональные инвесторы. По словам гендиректора DB Хартмута Медорна, с 50 крупнейшими из них госкомпания даже провела переговоры.

ЧТО ТАКОЕ DEUTSCHE BAHN

Deutsche Bahn — немецкая государственная компания. Штаб-квартира находится в Берлине. Основана в 1994 году путем слияния двух германских компаний — Bundesbahn (Федеральные железные дороги, ФРГ) и Reichsbahn (Государственные железные дороги, ГДР). Имеет три подразделения: «Пассажирские перевозки» (DB Bahn), «Инфраструктура и сервис» (DB Netze), «Грузовые перевозки и логистика» (DB Schenker). Работает в 150 странах мира. Протяженность железных дорог под управлением DB составляет 34 тыс. км. В компании работают 237 тыс. человек. Ежедневно она перевозит порядка 5,2 млн пассажиров и 857 тыс. т грузов. В первом полугодии 2008 года выручка составила €16,6 млрд, чистая прибыль — €915 млн, пасса-

жиропоток — 941 млн человек. Основной европейский конкурент — французская SNCF.

Источники в консорциуме банков, координирующих приватизацию DB, указывали на большой интерес к активам немецкого оператора, но отмечали, что из-за финансового кризиса инвесторы намерены выступать за снижение цены. Изначально аналитики прогнозировали, что в результате IPO немецкие власти смогут привлечь €8 млрд, оценивая всю компанию в €32 млрд. Но из-за резкого обострения мирового финансового кризиса они снизили прогноз до €5 млрд. Сами же власти рассчитывали привлечь по крайней мере €4,5 млрд.

Сомнения в правильности выбора времени проведения IPO усилились после падения мировых индексов (с начала года биржевой индекс Германии DAX упал на 39%). Ситуация осложнилась, когда власти выделили на спасение второго по величине ипотечного агентства Германии Нуро Real Estate €35 млрд. За этим последовали заявления Ангелы Меркель о готовности предоставить на поддержание банков страны от €300 млрд до €400 млрд. К тому же на фоне действий других стран, которые активно национализируют финансовые компании, сама идея продажи госпакета становится непопулярной. Власти опасаются, что кризис окончательно подорвет ее целесообразность.

Дата размещения акций была официально объявлена в конце сентября — IPO назначили на 27 октября. Но уже через неделю немецкие чиновники выразили сомнение по поводу правильности выбора времени. «Нужно задуматься, подходящий ли сейчас момент или нет», — заявил министр финансов Пеер Штайнбрук, указав на неблагоприятную ситуацию на мировых финансовых рынках.

Члены партии канцлера Ангелы Меркель (Христианско-демократический союз, ХДС) также призывали правительство отложить IPO, ссылаясь на продолжающееся падение интереса к ценным бумагам вообще и снижение цены, которую инвесторы будут готовы заплатить за акции DB. «Учитывая текущую ситуацию на рынке, я сомневаюсь в том, что октябрь или ноябрь — подходящее время для продажи акций», — отметил эксперт по вопросам транспортной политики ХДС Дирк Фишер.

Несмотря на эти призывы, руководство DB продолжало уверять, что IPO состоится вовремя. Но 9 октября оно все-таки было вынуждено объявить о переносе IPO на неопределенный срок. «Ввиду высокой уязвимости и неустойчивости на финансовых рынках... мы приняли решение... скорректировать временные сроки», — отметил гендиректор DB Хартмут Медорн. Впрочем, министр финансов Пеер Штайнбрук поспешил заверить, что DB обязательно проведет приватизацию, как только рыночные условия позволят.

СВЕТ В КОНЦЕ ТОННЕЛЯ

16 октября немецкая газета Rheinische Post со ссылкой на осведомленные источники в правительстве Германии сообщила, что власти могут попытаться реализовать проект частичной приватизации DB уже в конце ноября. По данным газеты, на сле-

дующей неделе Хартмут Медорн и финансовый директор DB Дитхельм Зак проведут переговоры в Азии и на Ближнем Востоке с потенциальными инвесторами. Как пишет Rheinische Post, правительство осведомлено об этом визите и полностью его поддерживает. Источник агентства Reuters, знакомый с ситуацией, также сообщил, что ноябрь значится в списке обсуждаемых дат. «Это вариант, но я настроен скорее пессимистично», — заявил он.

Однако власти Германии сразу опровергли эту информацию. «Частичное IPO DB не значится в повестке дня на ближайшее время ввиду нынешнего развития ситуации на рынках. Мы не выставим на продажу активы правительства в неподходящее время», — процитировал пресс-секретарь слова министра финансов Пеера Штайнбрука.

Впрочем, источники в DB, на которые ссылаются некоторые западные СМИ, говорят, что запустить долгожданную приватизацию удастся не раньше весны 2009 года. Но один из банкиров, принимающих участие в приватизации, отмечает, что провести IPO в следующем году будет еще труднее. Причиной, по его мнению, является наступающая рецессия, а гарант того, что за шесть месяцев рынок оправится от кризиса и создаст приемлемые условия для притока инвестиций, нет.

В то же время немецкий еженедельник Der Spiegel пишет, что если DB не будет приватизировано не позднее середины февраля следующего года, то процесс будет снова приостановлен как минимум до апреля. Дело в так называемом «правиле 135 дней». Согласно этому правилу, финансовые инспекторы, проверяющие финансовые показатели (в этом случае это третий квартал 2008 года) входящей на биржу компании, подтверждают корректность данных только на срок в 135 дней. После этого DB должна будет представить результаты деятельности за 2008 год, однако они будут готовы не раньше апреля.

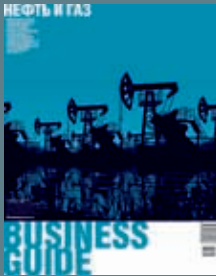
Но если и в апреле приватизация DBML затянется, то она вполне может стать одной из важнейших тем предвыборной кампании (выборы в Германии должны состояться в сентябре 2009 года). Газета The Financial Times Deutschland отмечает, что если споры вокруг приватизации возобновятся (а это почти неизбежно в свете предвыборной кампании), то многие заинтересованные инвесторы просто отвернутся, а сама DB превратится в предмет политической игры.

Местные наблюдатели считают, что в большинстве своем приватизационные проекты в Германии нельзя назвать успешными. В качестве примера они приводят приватизацию бывшего монопольного оператора связи Deutsche Telekom. Оператор, чье частичное размещение состоялось в 1996 году, смог привлечь \$11,5 млрд вместо прогнозируемых \$15 млрд. Более того, частные инвесторы, купившие акции Deutsche Telekom, оказались в проигрыше. Через несколько лет, когда лопнул «технологический пузырь», акции компании резко подешевели. За несколько месяцев стоимость каждой акции Deutsche Telekom упала со €100 до €14. ■

РОССИЯ БЫЛА ГОТОВА ПОДДЕРЖАТЬ СОРВАВШЕЕСЯ ИЗ-ЗА ФИНАНСОВОГО КРИЗИСА IPO DEUTSCHE BAHN, КУПИВ ДО 5% АКЦИЙ КОМПАНИИ ПРИМЕРНО НА €1 МЛРД

ТЕМАТИЧЕСКИЕ
СТРАНИЦЫ
ГАЗЕТЫ

Коммерсантъ



ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА
ПЕРЕДОВИКИ ПРОИЗВОДСТВА
СМЕЖНИКИ
ИНВЕТОРЫ
КОНКУРЕНТЫ
АДМИНИСТРАТИВНЫЙ РЕСУРС



BUSINESS
GUIDE