

БЮДЖЕТНАЯ ЗАГРУЗКА

РАЗВЕРНУВШАЯСЯ В НАЧАЛЕ ГОДА БОРЬБА ОАО «РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ» (РЖД) ЗА РОСТ ГРУЗОВЫХ ТАРИФОВ В 2008–2010 ГОДАХ В ЦЕЛОМ ЗАКОНЧИЛАСЬ УСПЕШНО — УТВЕРЖДЕННЫЕ НАДБАВКИ ОБЕСПЕЧАТ МОНОПОЛИИ ПРИБЫЛЬНОСТЬ. ВТОРОЙ ПОЗИЦИОННОЙ ПОБЕДОЙ ОАО РЖД МОЖНО СЧИТАТЬ ПРИЗНАНИЕ ПРЕЗИДЕНТОМ РФ НЕОБХОДИМОСТИ ГОСФИНАНСИРОВАНИЯ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ. НО ОДИН ИЗ КЛЮЧЕВЫХ ПРОЕКТОВ МОНОПОЛИИ, СОЗДАНИЕ ГРУЗОВОГО ОПЕРАТОРА, ПРОБИВАЕТСЯ ЧЕРЕЗ ПРОФИЛЬНЫЕ ВЕДОМСТВА С БОЛЬШИМ ТРУДОМ И ПОТЕРЯМИ ДОХОДНОСТИ.

АЛЕНА БАРСУКОВА

ТАРИФНЫЙ ТОРГ В этом году Россия впервые в своей истории принимает трехлетний бюджет — на 2008–2010 годы. В результате все естественные монополии с регулируемым государством тарифами вынуждены были свернуть в несколько месяцев обычно тянущуюся годами борьбу за рост расценок. Но если ОАО «Газпром» и РАО «ЕЭС России» смогли в целом согласовать необходимую им тарифную политику еще в конце 2006 года, то для ОАО РЖД прогрессивная бюджетная «трехлетка» чуть не обернулась годами убытков.

В начале года выяснилось, что за ожесточенной дискуссией о динамике цен на газ и электроэнергию о железнодорожниках, несмотря на их настойчивые обращения в профильный Минтранс и Минэкономразвития, как-то позабыли. В результате февральский вариант «Сценарных условий социально-экономического развития РФ на 2008–2010 годы» (документ разрабатывается Минэкономразвития как основа трехлетнего бюджета) содержал весьма умеренный, если не сказать низкий, рост грузовых тарифов. Речь шла об их увеличении на 7% в 2008 году, на 6,8% в 2009 году и на 6,5% в 2010 году. Между тем сама железнодорожная монополия еще в декабре 2006 года просила Минтранс повысить тарифы в 2007 году на 11% (утвержден рост на 8%), в 2008 году — на 16%, в 2009 году — на 15%, в 2010 году — на 13,1%.

Рассылка в середине февраля «Сценарных условий...» по министерствам и ведомствам вызвала бурю негодования со стороны руководства ОАО РЖД. По расчетам специалистов компании, документ в его первоначальном варианте угрожал ОАО РЖД убытками в 13,6 млрд руб. в 2008 году, 6,2 млрд руб. в 2009 году, 12,9 млрд руб. в 2010 году. Одновременно, констатировали в ОАО РЖД, стремительно росли бы долги компании — со 145,2 млрд руб. на конец 2006 года до 501,7 млрд руб. на конец 2010 года (соотношение долга к EBITDA должно было увеличиться с 82,5% до 212,6%).

Монополия быстро подсчитала, что проблема ее бюджета может стать проблемой грузоотправителей, обернувшись к 2010 году невозможностью вывоза 4% грузов. «Уже сейчас у нас пропускные способности недостаточны на 8 тыс. км сети, а к 2010 году протяженность таких участков увеличится как минимум в полтора раза, — пояснил президент монополии Владимир Якунин. — К 2012 году мы должны будем списать половину подвижного состава и не сможем его восполнить. Мы сейчас можем закупать только 10–12 тыс. вагонов в год, тогда как нужно 30 тыс. У нас 17 тыс. км железнодорожного полотна с просроченным ремонтом, и этот объем будет увеличиваться. В результате ОАО РЖД может не суметь обеспечить возрастающие потребности в перевозках». Предлагаемая же ОАО РЖД схема роста тарифов должна была привести к получению в 2008 году чистой прибыли в размере 10,8 млрд руб., в 2009 году — 32,8 млрд руб., в 2010 году — 32,7 млрд руб.



ВЫДЕЛЕНИЕ ГРУЗОВОГО БИЗНЕСА ИЗ СОСТАВА РЖД
ПОКА ГРОЗИТ ТОЛЬКО СНИЖЕНИЕМ ДОХОДНОСТИ МОНОПОЛИИ

МАКСИМ КАШИРИН

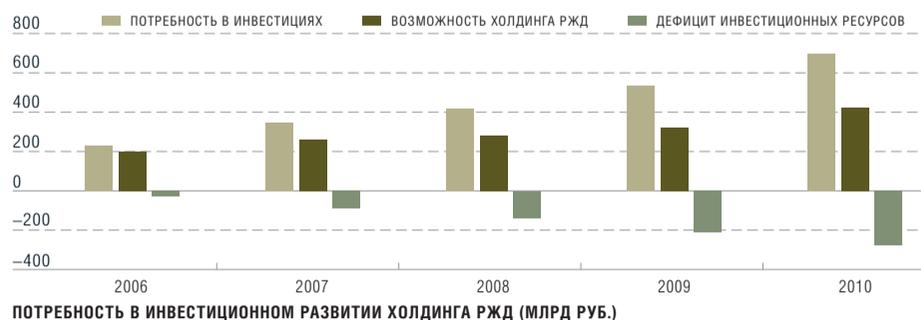
Но срочно отправленное Владимиром Якуниным 17 февраля довольно жесткое письмо премьер-министру Михаилу Фрадкову сделало в конечном итоге свое дело. Пойдя на определенные уступки, глава ОАО РЖД попросил председателя правительства РФ о росте тарифов в 2008 году на 13,5%, в 2009 году — на 9%, в 2010 году — всего на 6,5%. Через три недели «Сценарные условия...» были скорректированы в пользу ОАО РЖД, хотя полномасштабную победу железнодорожники праздновать не могли. Обнародованный 13 марта документ предполагал увеличение грузовых тарифов в 2008 году на 10%, в 2009 году — на 8,5%, в 2010 году — на 7,5%. К на-

чалу мая эти цифры (фактически за кадром, без громких официальных объявлений) подросли дополнительно до 11%, 9% и 8% соответственно.

В ОАО РЖД признают, что большего вряд ли добьются, но в целом выражают удовлетворение достигнутым (см. интервью с вице-президентом компании Салманом Бабаевым на стр. 30). Во всяком случае, как утверждают в железнодорожной монополии, новый уровень тарифов позволит ей работать в предстоящие три года безубыточно. Дать прогноз роста заимствований в ОАО РЖД пока не могут, отмечая, что этот показатель будет зависеть «от целого ряда факторов». В частности, речь идет о по-

зиции государства в отношении финансирования инвестиционных проектов ОАО РЖД и судьбе проекта по созданию монополией дочерней грузовой компании — оператора подвижного состава, к которому должен полностью или частично перейти вагонный парк.

ТРИЛЛИОНЫ НА РЕЛЬСЫ В целом на фоне инвестиционных запросов ОАО РЖД жесткая битва руководства компании за плюс-минус 10 млрд руб. убытков или прибыли вызывает удивление. По оценкам самой монополии, «для гарантированного инфраструктурного обеспечения ускоренного роста национальной экономики»



МОНОПОЛИЯ ПОДСЧИТАЛА, ЧТО ПРОБЛЕМА ЕЕ БЮДЖЕТА МОЖЕТ СТАТЬ ПРОБЛЕМОЙ ГРУЗОТРАНСПОРТОВ, ОБЕРНУВШИСЬ К 2010 ГОДУ НЕВОЗМОЖНОСТЬЮ ВЫВОЗА 4% ГРУЗОВ