ки и повышения качества жизни населения России» в железные дороги в ближайшие три года необходимо вложить даже с натяжкой несопоставимую сумму — 2,2 трлн руб. (см. график).

Ежегодная потребность ОАО РЖД в инвестициях растет почти в геометрической прогрессии — от 349,7 млрд руб. в 2007 году (сама компания из них может обеспечить 263,2 млрд руб.) до 696,4 млрд руб. в 2010 году (ОАО РЖД готово взять на себя 421,8 млрд руб.). Таким образом, стремительно нарастающий дефицит инвестиционных ресурсов монополии ее возможная прибыль не сможет компенсировать даже при самом благоприятном прогнозе (примерно по 33 млрд руб. в 2009 и 2010 годах).

Причем после 2010 года инвестиционные потребности железнодорожников отнюдь не уменьшатся. В ходе состоявшегося 10 апреля под председательством президента Владимира Путина совещания по стратегии развития железнодорожного транспорта России до 2030 года выяснилось, что на это необходимо потратить 10 трлн руб. Из них, по словам Владимира Якунина, само ОАО РЖД сможет привлечь 5,3 трлн руб. Остальное придется в той или иной форме на долю государства.

Разработать соответствующую программу поручено премьер-министру Михаилу Фрадкову и главе МЭРТа Герману Грефу. В результате финансирование ОАО РЖД должно стать одной из главных статей госинвестиций. Запрашиваемые компанией госвложения до 2030 года составляют 0,75% от нынешнего уровня ВВП в год — на образовательные проекты в РФ направляется всего лишь примерно вчетверо больше. Госинвестиции на проекты РЖД составят около 30% госинвестиций в экономике РФ и около 5% всех инвестиций.

Но Владимира Путина это не испугало. «Нужно обеспечить привлечение в отрасль значительных инвестиционных ресурсов,— говорил на совещании президент.— Речь идет о действительно масштабных средствах... Ясно и то, что такая реформа не может быть проделана только за счет собственных средств ОАО РЖД. Оно не сможет мобилизовать требуемый объем ресурсов даже при корректировке действующих железнодорожных тарифов, что нужно делать крайне аккуратно. Здесь надо привлекать частный капитал, шире применять механизмы частно-государственного партнерства. И такой опыт у правительства уже есть. Нужно активнее использовать инвестиционный фонд, а это потребует от нас дополнительных шагов по его укреплению и наполнению».

Владимир Якунин по итогам совещания не скрывал удовлетворения достигнутым взаимопониманием с президентом страны. Однако реальная картина взаимоотношений железнодорожной монополии с государством далеко не безоблачна. Обозначившееся еще прошлой осенью определенное противостояние ОАО РЖД и Минтранса по вопросу дальнейшего хода реформирования отрасли за прошедшие полгода не потеряло своей актуальности.

ГРУЗОВАЯ КАМПАНИЯ Камнем преткновения оставался проект создания грузовой компании ОАО РЖД. Она должна стать самым крупным дочерним обществом монополии и принести материнской компании наибольший объем средств в ходе продажи акций. Напомним, что первоначальный проект ОАО РЖД по выделению грузового оператора предполагал, что ему достанется практически весь вагонный парк монополии. При этом для обеспечения публичности перевозок значительную часть вагонов, в основном универсальных, планировалось отдать обратно ОАО РЖД по договорам аренды. Таким образом, грузовая компания должна была получать от этого парка доходы примерно на уровне вагонной составляющей в тарифе.

По оценкам ОАО РЖД и его консультантов, при развитии грузового оператора по самому скромному базовому сценарию капитализация компании должна была составить $4,3–4,9 млрд, по оптимистичному — $7,2–10,3 млрд. Таким образом, от продажи 49% его акций монополия могла получить $2–5 млрд. Причем если сначала руководство ОАО РЖД говорило, что эти деньги будут предназначены на обновление вагонного парка, то есть на нужды самого оператора, то уже к концу лета концепция изменилась. Владимир Якунин официально декларировал, что средства от продажи акций пойдут на развитие инфраструктуры. А на вагоны грузовая компания сможет заработать сама, финансируя их закупку из прибыли.

Но Минтранс и входящее в его структуру Федеральное агентство по железнодорожному транспорту выступили против схемы, предложенной ОАО РЖД. Определенные возражения были и у Минэкономразвития, но его замечания железнодорожники в конце концов практически полностью учли. Минтранс же, в задачи которого входит защита интересов не только госмонополии, но и частных участников отрасли, стоял до последнего.

В результате принятие решения о создании грузового оператора затянулось по причине неутверждения необходимой для этого модели развития рынка железнодорожных перевозок. Ее предполагалось рассмотреть сначала осенью 2006 года, затем конечным сроком было названо 1 марта этого года. Но и к этому моменту полностью снять разногласия между чиновниками и ОАО РЖД не удалось. Только в середине марта монополия и Минтранс смогли найти точку соприкосновения — в создании двух грузовых операторов.

Сначала в ОАО РЖД к этой идее отнеслись скептически, но потом смогли развернуть план Минтранса по «разукрупнению» дочерних структур монополии в свою сторону. По последнему, согласованному варианту реформы первая из создаваемых грузовых компаний получит примерно тот же парк (около 200 тыс. вагонов), который ОАО РЖД предполагало оставить в распоряжении единого оператора в прежней схеме. Речь идет о передаче цистерн, цементовозов и зерновозов, ряда других специализированных вагонов, а также 40 тыс. универсальных полувагонов. Вагоны, которые должны были перейти монополии по договорам аренды (в основном универсальный парк), просто останутся в ее собственности. На базе них в дальнейшем предполагается создать вторую грузовую компанию.

Формат выведения парка можно назвать победой ОАО РЖД. Монополии удалось сохранить суть прежней схемы, не создавая две конкурирующие между собой дочерние структуры. Однако будущая стоимость первой грузовой компании от этого явно пострадала. По предварительным оценкам специалистов ОАО РЖД, ее доходы будут составлять примерно 60% от того, что предполагалось ранее. Соответственно, вероятно, уменьшится и потенциальная капитализация грузовой компании, а следовательно, и доходы, которые можно получить от продажи ее акций на рынке. Перспектива компенсации разницы за счет создания и продажи второй грузовой компании пока остается неясной — как она будет выделена (с учетом необходимости сохранения публичности перевозок и предотвращения серьезного роста тарифов), до сих пор в точности не понимают ни железнодорожники, ни чиновники.

В такой ситуации руководству ОАО РЖД с очевидностью придется максимизировать доходы от продажи акций других создаваемых дочерних компаний. Владимир Якунин ранее оценивал потенциал этих сделок в целом в 150 млрд руб. Наиболее перспективным в этом отношении выглядит ОАО «Трансконтейнер», решение о продаже до 2009 года 49% акций которого путем частного размещения и IPO совет директоров монополии утвердил в конце апреля. Отраслевые эксперты оценивают «Трансконтейнер» в $2,5 млрд, то есть только он обеспечит минимум 20% озвученной главой ОАО РЖД суммы. ■

СТРЕМИТЕЛЬНО НАРАСТАЮЩИЙ ДЕФИЦИТ ИНВЕСТИЦИОННЫХ РЕСУРСОВ МОНОПОЛИИ ЕЕ ВОЗМОЖНАЯ ПРИБЫЛЬ НЕ СМОЖЕТ КОМПЕНСИРОВАТЬ ДАЖЕ ПРИ САМОМ БЛАГОПРИЯТНОМ ПРОГНОЗЕ

«МЫ ВЕЗЕМ 60% ГРУЗОВ ДЕШЕВЛЕ СЕБЕСТОИМОСТИ»

ПОЛУЧИВ «СИНИЦУ В РУКЕ» В ВИДЕ НЕБОЛЬШОЙ КОРРЕКЦИИ РОСТА ТАРИФОВ В 2008–2010 ГОДАХ, РУКОВОДСТВО ОАО «РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ» (РЖД) НЕ СТАЛО ПЫТАТЬСЯ ЛОВИТЬ ЖУРАВЛЯ И СОГЛАСИЛОСЬ С ЭТИМ ВАРИАНТОМ. О ТОМ, НАСКОЛЬКО ОН ПОМОЖЕТ РЕШИТЬ ПРОБЛЕМЫ КОМПАНИИ, BUSINESS GUIDE РАССКАЗАЛ ВИЦЕ-ПРЕЗИДЕНТ ОАО РЖД ПО МАРКЕТИНГУ И СБЫТУ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК САЛМАН БАБАЕВ.

BUSINESS GUIDE: Как вы оцениваете компромисс, на который согласилось государство в вопросе роста железнодорожных тарифов в 2008–2010 годах?

САЛМАН БАБАЕВ: Сказать, что повышение тарифов полностью удовлетворит потребности ОАО РЖД, конечно, было бы преувеличением. Мы просили рост на 14%, и это объективно в свете динамики цен на сырье, электроэнергию, металлы. Но определенные задачи решены. Отсутствие дополнительного роста тарифов было чревато для ОАО РЖД серьезными проблемами. В частности, к 2004 году мы было остановили рост износа основных фондов. А в последние два года он опять начал увеличиваться. Дефицит затрат на капремонт достигал 40 млрд руб. Мы уже не ставим задачу сократить износ к 2010 году, но теперь получили возможность хотя бы стабилизировать ситуацию, увеличив расходы на капремонт подвижного состава и пути. Ведь на сети железных дорог появились узкие места, которые сдерживают экономический рост определенных регионов — просто не хватает пропускной способности. В последнее время структура грузопотока серьезно меняется. В условиях рынка грузы могут разворачиваться диаметрально, с Дальнего Востока на Северо-Запад. Поэтому мы вынуждены иметь избыточные мощности по всей сети. Только угля мы экспортируем через Северо-Западный регион из Кузбасса сегодня порядка 45 млн т. Такого никогда в истории российских железных дорог не было.

BG: Сейчас изменения продолжаются или же можно говорить о каких-то сформировавшихся тенденциях?

С. Б.: Ситуация более или менее стабилизировалась. Во всяком случае, мы уже не видим такого резкого «метания» грузов, как несколько лет назад. Например, можно констатировать отсутствие потока грузов черной металлургии на Дальний Восток — из региона наши компании выдавлены китайскими конкурентами. Серьезный рост объемов перевозок идет на Северо-Западе. Выравнивается и ситуация с потоками экспортных грузов на погранпереходы и порты. В целом экспорт увеличивается быстрее внутренних перевозок. В январе—марте внутренние перевозки выросли на 4,2%, экспортные — на 11,9%. Но следует отметить, что экспорт — это во многом далеко не доходный для ОАО РЖД уголь, 70 млн тонн в 2007 году. Устойчивы экспортные потоки руды и нефтепродуктов. Мы представляем себе ключевые точки развития сети и в течение двух лет рассчитываем «расшить» узкие места и получить возможность оперативно перенаправлять грузопотоки.

BG: А как изменение структуры грузопотока сказывается на экономике перевозок?

С. Б.: Не самым лучшим образом. Дело в том, что у нас ежегодно растет дальность перевозок. Во времена госплана никому бы в голову не пришло везти руду с Михайловского ГОКа в Китай. А сейчас везут. Но тарифная система построена так, что цена увеличивается не прямо пропорционально дальности — начиная с определенного момента, с ростом протяженности перевозки ее стоимость почти не изменяется. То есть дополнительные расходы мы несем, а дополнительных доходов не получаем. И получалось, что при формальном росте тарифов на 8% реальное увеличение доходной ставки не превысило 5–6%.

ИВАН ШАПОВАЛОВ

САЛМАН БАБАЕВ, ВИЦЕ-ПРЕЗИДЕНТ ОАО РЖД ПО МАРКЕТИНГУ И СБЫТУ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК

BG: Но ведь тарифы не поднимаются на одну и ту же величину — по разным направлениям и группам грузов динамика разная. Разве нельзя поднять доходность за счет этого?

С. Б.: Можно, но здесь существуют определенные ограничения. Например, в прошлом году мы не стали поднимать тарифы на уголь на уровне общей индексации, они выросли меньше. Потому что в противном случае экспорт стал бы нерентабельным. Нужно перекладывать рост тарифов на другие группы грузов, но по ним и так тарифы перегреты. Мы везем 60% грузов, первый класс, дешевле себестоимости, 25% грузов, второй класс, с нормальной рентабельностью и всего 15% грузов, третий класс, с повышающими коэффициентами. По нефтяным грузам, черным и цветным металлам стоимость перевозок уже некуда повышать, она и так велика. А грузоотправители тем временем просят дополнительных скидок. Например, зерновые компании требуют от нас перевести их грузы из второго класса в первый.

BG: На каких основаниях?

С. Б.: Чтобы получить возможность существенно увеличить экспорт зерна. Но кто при этом компенсирует выпадающие доходы ОАО РЖД? И почему компания должна решать вопросы экспортной политики? Мы же не государственный регулирующий орган. Но получается, что ОАО РЖД поддерживает экспортеров, а само теряет позиции на рынке. Мы уже неконкурентоспособны на маршрутах даже до 2 тыс. км по сравнению с автомобильным транспортом и теряем от этого массу грузов. ОАО РЖД могло бы конкурировать с фурами на расстояниях более 500 км. Но мы не можем позволить себе снижать завышенные тарифы. Та же ситуация и с речным транспортом — по реке мазут перевозить на $18 с тонны дешевле, чем по железной дороге.