

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

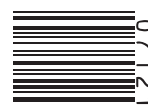
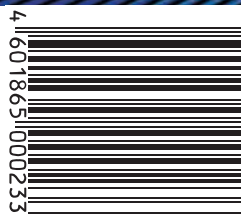
УЧАСТНИКИ ПРОСТРАНСТВА 1520
ОБСУЖДАЮТ
ВОПРОСЫ ИНТЕГРАЦИИ / 27
РЖД ОДЕРЖАЛО
БЮДЖЕТНЫЕ ПОБЕДЫ / 29
ПОЕЗДА ОТПРАВЯТ
ПОД НОВОЙ ВЫВЕСКОЙ / 34
РЕЛЬСЫ ВЕДУТ В ПОРТЫ / 36
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ СООБЩЕНИЕ
НАРАЩИВАЕТ СКОРОСТИ / 38



Среда, 23 мая 2007 №87
(№3663 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

1520
СТРАТЕГИЧЕСКОЕ
ПАРТНЕРСТВО

www.kommersant.ru



СЕРГЕЙ РЫЖКИН,
РЕДАКТОР BUSINESS GUIDE
«ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ»

РЕБРЭНДИНГ ВСЕЯ РОССИИ

Завтра с официальной презентации новых фирменных знака и стиля начнется ребрендинг ОАО «Российские железные дороги», главного железнодорожного перевозчика страны, крупнейшей госмонополии, государства в государстве, если хотите. Процесс этот, без преувеличения, касается всей страны — ежегодный объем только дальнемагистральных пассажирских перевозок РЖД составляет около 150 млн человек, что превышает официальную численность населения РФ. Не вдаваясь в размышления о целесообразности смены колес, крыльев и молотков на красную кириллическую монограмму с нечитаемой буквой «ж», можно констатировать, что РЖД следует в русле модных тенденций. Несколько лет назад провел ребрендинг «Аэрофлот», крупнейший авиаперевозчик страны. О ребрендинге подумывают партнер РЖД Дальневосточное морское пароходство (ДВМП), уже позиционирующее себя как транспортная группа FESCO (англоязычное сокращение от ДВМП), и группа компаний «Северстальтранс», работающая на одном рынке с РЖД. И если последней придется избавляться от «Северстали» в названии из-за недавнего развода главы «Северстальтранса» Алексея Мордашова с партнерами по транспортному бизнесу, то ДВМП руководствуется той же логикой, что и РЖД. Мол, сфера наших интересов теперь шире, чем просто морские перевозки, а в случае с РЖД — чем железнодорожные, значит, и брэнд устарел.

В частности, РЖД начало мощный заход в российские порты. Чтобы попытаться решить старую как мир проблему интеграции перевозчиков и стивидоров, ярче всего характеризующую словосочетаниями «пробки на подходах к портам» или «запрет на отгрузку». Планы РЖД по организации в России высокоскоростного движения тоже в русле последних событий. В этом году в России стартовал первый проект низкобюджетных авиаперевозок под брэндом «Скай Экспресс». В качестве своей стратегической цели менеджмент перевозчика, в частности, рассчитывает за счет дешевых билетов перетащить часть пассажиропотока с железной дороги. С этой точки зрения утвержденная в прошлом году «Программа развития скоростного и высокоскоростного движения на железных дорогах России до 2020 года» — своевременный ответ железнодорожников авиаотрасли.



КОЛОНКА РЕДАКТОРА

КОЛЕЯ ОПРЕДЕЛЯЕТ СОЗНАНИЕ

23–26 МАЯ В СОЧИ ПРОЙДЕТ МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ «СТРАТЕГИЧЕСКОЕ ПАРТНЕРСТВО 1520». ПРЕДСТАВИТЕЛЬНОЕ СООБЩЕСТВО ТРАНСПОРТНИКОВ ВТОРОЙ ГОД ПОДРЯД СОБЕРЕТСЯ ВМЕСТЕ ДЛЯ ОБСУЖДЕНИЯ АКТУАЛЬНЫХ ВОПРОСОВ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА, ИСПОЛЗУЮЩЕГО КОЛЕЮ ШИРИНОЙ 1520 ММ. ТАКАЯ КОЛЕЯ ПРОТЯЖЕННОСТЬЮ БОЛЕЕ 220 ТЫС. КМ ОБЪЕДИНЯЕТ ТРАНСПОРТНЫЕ СИСТЕМЫ 17 ГОСУДАРСТВ. ОБЩИЙ ПАССАЖИРОПОТОК НА ЭТОМ ПРОСТРАНСТВЕ ПРЕВЫШАЕТ 2 МЛРД ЧЕЛОВЕК, А ГРУЗООБОРОТ ПРИБЛИЖАЕТСЯ К 2,5 МЛРД Т. НА ФОРУМЕ БУДЕТ ОБСУЖДАТЬСЯ БОЛЕЕ 40 МАСШТАБНЫХ ПРОЕКТОВ.

АЛЕКСЕЙ ЕКИМОВСКИЙ

Одна из главных задач, стоящих на повестке дня перед железными дорогами всех стран — участниц партнерства, — повышение конкурентоспособности железной дороги по сравнению с другими видами транспорта, прежде всего морским и автомобильным. Этому должно способствовать развитие существующих и открытие новых транспортных коридоров, по которым грузы смогут беспрепятственно курсировать. Вопросы о железнодорожном транзите через территорию России, в появлении которого в не меньшей степени заинтересованы приграничные государства, начали звучать на самом высоком уровне. «У России есть преимущества в силу больших размеров и развитости транспортной системы. Мы должны развивать экспортные возможности как транзитная страна», — заявил 14 мая первый вице-премьер Сергей Иванов на совещании у президента. В то же время разговоры о транзитном потенциале России идут уже очень давно, но до сих пор его доля в общих железнодорожных грузопотоках страны не превышает 4%. Несмотря на показательные поездки контейнерных поездов по Транссибу с небывалой доселе скоростью, капризный внешнеторговый груз старательно обходит российскую территорию, прежде всего морем. По мнению всех участников перевозочного процесса, чтобы добиться обратного, необходимо развивать современные логистические технологии, создавать условия для снижения

транспортных расходов грузовладельцев, повышать комфортность прохождения грузов по железной дороге и, конечно, инвестировать в увеличение пропускной способности железнодорожной инфраструктуры.

По мнению президента ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) Владимира Якунина, многомиллиардные инвестиции в реконструкцию и строительство новых железнодорожных путей не под силу частным компаниям. Для этого, как и в странах с развитой экономикой, требуется бюджетная поддержка со стороны заинтересованных государств. В последние годы экономика стран «широкой» колеи развивается достаточными темпами для того, чтобы начать вкладывать деньги в инфраструктурные проекты. И все чаще инициатива таких проектов исходит не от России, а от стран азиатского региона. Об одной из последних стало известно 12 мая. Президент Туркмении Гурбангулы Бердымухамедов на встрече с президентами России и Казахстана Владимиром Путиным и Нурсултаном Назарбаевым предложил рассмотреть проект строительства железнодорожной ветки Ералиево (Казахстан) — Туркменбаши (Туркмения) с последующей возможностью продления ее до Персидского залива на территории Ирана, а также создание свободной экономической зоны в городе Туркменбаши. Нурсултан Назарбаев счел этот проект очень выгодным для Казахстана, а Владимир Путин сразу по прибытии в

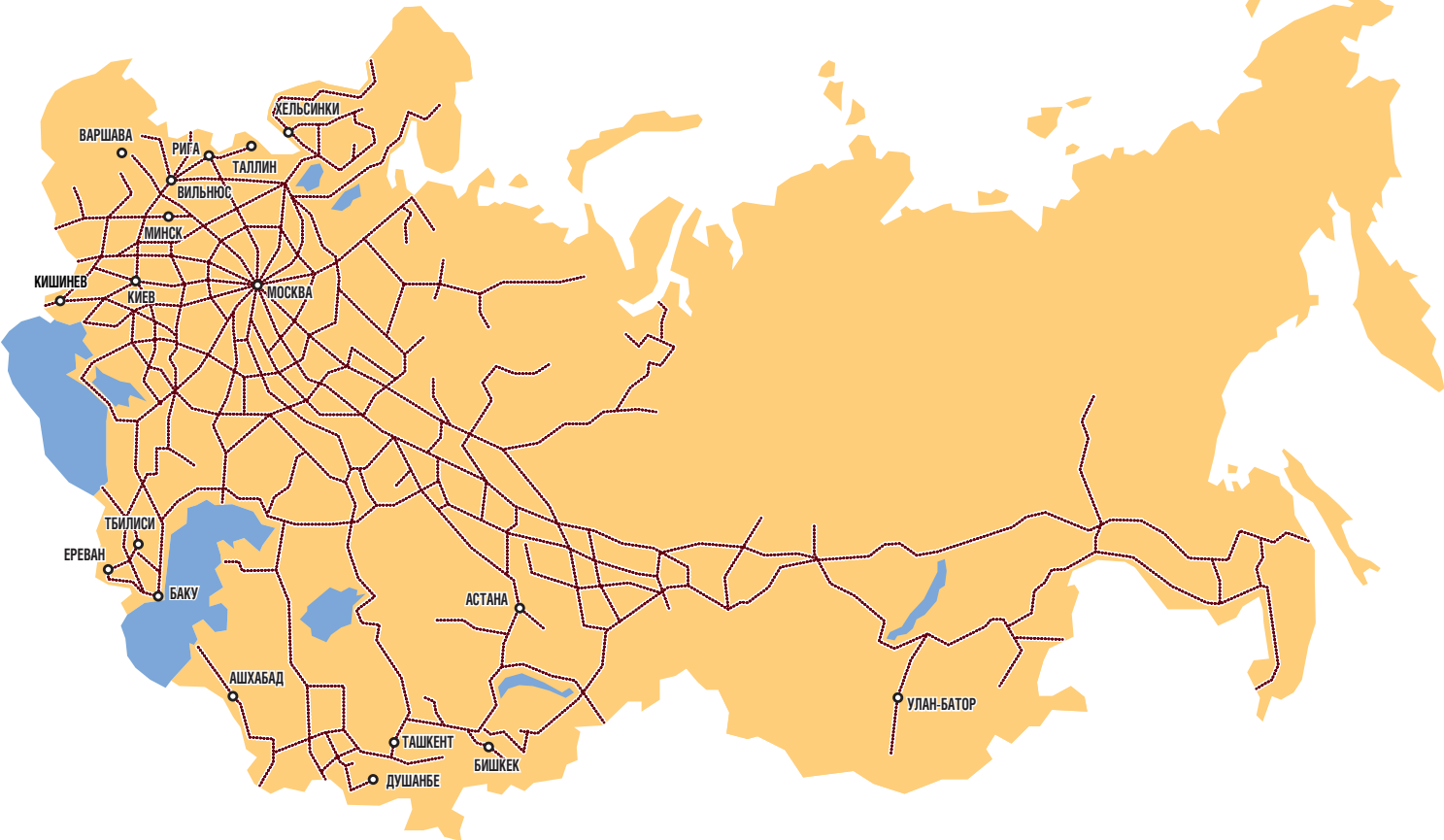
Россию 14 мая поручил правительству внимательно изучить предложения азиатских коллег. «Они будут существенно расширять возможности наших железных дорог с выходом на юг», — заявил глава российского государства.

В то же время в развитии инфраструктуры пространства широкой колеи наблюдаются также тенденции, противоположные интеграционному процессу. Так, 4 мая Казахстан ввел в эксплуатацию новую железнодорожную ветку длиной 275 км на участке Хромтау — Алтынсарино, которая обеспечивает грузовое движение без выхода на железные дороги России. В свою очередь, политическое руководство страны поручило ОАО РЖД строить железнодорожный путь в направлении восточной части страны в обход территории Казахстана. Из-за обострения политических отношений с Грузией стало невозможным восстановление 100 км разрушенной ветки в Абхазии, в результате чего железные дороги Армении оказались отрезанными от железнодорожной системы России. Своеобразную угрозу технологическому пространству 1520 представляет галолирующее развитие китайской экономики: пекинские власти настойчиво предлагают продолжить колею стандарта 1435 мм по территории Казахстана в направлении Каспийского моря.

Но кроме инфраструктурных проблем, которые не решить без помощи государства, не менее актуальны вопро-



ОСНОВНЫЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ МАГИСТРАЛИ С ШИРИНОЙ КОЛЕИ 1520 ММ



ПЕРЕДОВИКИ ПРОИЗВОДСТВА

сы оперативного управления железными дорогами. Сложнейшая система железнодорожного транспорта, ранее бывшая единым сбалансированным механизмом, не может функционировать без соответствующей координации. Вне зависимости от изменчивой политической конъюнктуры структура железнодорожного сообщения должна работать предельно четко и эффективно, поскольку сбой отдельного узла в каком-либо государстве наносит неизбежный ущерб сбалансированности общей железнодорожной системы. С 1992 года железные дороги бывшего Советского Союза координируются специальным рабочим органом — Советом по железнодорожному транспорту стран—участниц СНГ и Балтии, объединяющим руководителей администраций железных дорог всех 15 бывших советских республик. На сегодняшний день этому совету делегированы исключительные полномочия по регулированию взаимодействия всех железных дорог. Среди основных функций совета — координация железнодорожного транспорта на межгосударственном уровне, организация совместной эксплуатации общим парком грузовых вагонов и контейнеров, создание условий для перевозки пассажиров, обеспечение безопасности движения в международном сообщении, разработка системы взаиморасчетов за услуги, развитие научно-технического сотрудничества и многие другие. Статистические данные, сбор которых обеспечивает дирекция совета, позволяют видеть уровень развития и взаимодействия железных дорог стран-участниц. Так, наибольший рост погрузки в 2006 году показали железные дороги Молдавии, Грузии, Киргизии, Азербайджана и Казахстана.

ОБЪЕДИНЕНИЕ НА УРОВНЕ ЛОКОМОТИВОВ Оставшееся в наследство пространство единой колеи 1520 мм стало единственной территорией, в которой могла выживать такая ресурсоемкая отрасль, как тяжелое транспортное машиностроение. Машиностроительные заводы, ранее сосредоточенные внутри огромной страны и обеспечивавшие стратегическую безопасность важнейшей промышленной отрасли, оказались разбросанными по разным государствам. Так, производство магистральных грузовых электровозов (Новочеркасский электровозостроительный завод, НЭВЗ) находится в России, магистральных тепловозов (Луганский тепловозостроительный завод) — на Украине, маневровых электровозов (Тбилисский электровозостроительный завод) — в Грузии. Предельная производительная мощность машиностроительного комплекса в разы превосходит потребности каждой отдельно взятой страны, однако тяжелые последствия для экономики после распада СССР не позволили загрузить их заказами, а сеть смежных производств оказалась парализована.

Технологическая общность инфраструктуры, ремонтные предприятия и опыт обслуживания аналогичной железнодорожной техники, казалось бы, делали бывшие советские заводы безальтернативными поставщиками вагонов и локомотивов для нужд молодых республик. Однако совершенно неожиданно для многих крупнейшие мировые машиностроительные холдинги стали всерьез интересоваться потенциальным рынком сбыта своей продукции на территории пространства широкой колеи, несмотря на существенные отличия в инфраструктуре. Поток заманчивых предложений в области производства подвижного состава исходит от таких флагманов западной промышленности, как General Electrics (США), Siemens (Германия), Alstom (Франция), Bombardier Transportation (Канада). Набирает обороты китайский производитель ZhuZhou Electric Locomotive. Однако, к счастью для постсоветского пространства, дороговизна и громадное технологическое опережение, как ни странно, пока оставляют постсоветскую транспортную промышленность конкурентоспособной на рынке стран с широкой колеей.

РАЗГОВОРЫ О ТРАНЗИТНОМ ПОТЕНЦИАЛЕ РОССИИ ИДУТ УЖЕ ОЧЕНЬ ДАВНО, НО ДО СИХ ПОР ДОЛЯ ТРАНЗИТА В ОБЩИХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ГРУЗОПОТОКАХ СТРАНЫ НЕ ПРЕВЫШАЕТ 4%



Естественным исключением является Финляндия, которая осуществляет все закупки подвижного состава в соответствии с правилами ЕС. Как рассказал BG заместитель гендиректора железных дорог Финляндии VR Group Тапио Симос, скоростные поезда Pendolino закуплены в Италии, рельсовые автобусы — в Чехии, новые электровозы типа Sr2 — в Швейцарии, вагоны типа InterCity производятся в самой Финляндии. В 80-е годы железные дороги Финляндии приобрели 110 электровозов производства НЭВ-За, и, по словам Тапио Симоса, «они до сих пор в прекрасном рабочем состоянии и широко используются».

Администрации железных дорог стран СНГ и Балтии являются основными заказчиками крупнейшего на постсоветском пространстве предприятия — ЗАО «Трансмашхолдинг» (ТМХ), консолидировавшего не только большинство российских заводов машиностроительного комплекса, но и начавшего приобретать зарубежные машиностроительные активы. ОАО РЖД обеспечивает более половины заказов предприятий холдинга, но порядка 10% продукции все же идет на экспорт в ближнее и дальнее зарубежье. Так, вагоны метро предприятия ТМХ производят для Азербайджана, Белоруссии, Украины и Болгарии, магистральные тепловозы поставляются в Белоруссию и Литву, маневровые тепловозы — в Казахстан, Польшу и даже Гвинею. В то же время мощности предприятий холдинга все еще недозагружены. Но ни ОАО РЖД, ни все железные дороги стран Содружества пока еще не в состоянии обеспечить полную погрузку машиностроительных заводов в прежних советских объемах. Если госзаказ на локомотивы ранее измерялся тысячами в год, то, например, в 2006 году ОАО РЖД смогло закупить только 277. Причем это в 7,5 раза больше, чем в 2000 году, когда новых локомотивов было закуплено менее 40 единиц. Совместное развитие инфраструктуры перевозок и предприятий машиностроительного комплекса — традиционно одна из приоритетных тем для обсуждения на форуме «Стратегическое партнерство 1520».

РЕЛЬСЫ В ЕВРОПУ 10 апреля Владимир Путин дал поручение правительству рассмотреть вопрос поддержки со стороны государства инициативы ОАО РЖД по

строительству железнодорожных линий колеи 1520 мм в западноевропейские страны. «Есть предложение наших западных партнеров о возможности продления широкой колеи в Европу», — сообщил глава РЖД Владимир Якунин после совещания с президентом. Он также заявил, что в настоящее время компанией проработаны предложения по строительству железнодорожной линии с колеей 1520 мм до Вены, которые предварительно согласованы с канцлером Австрии Альфредом Гузенбауэром.

Безусловно, главным источником оптимизма для реализации столь небывалого для постсоветской истории проекта служит то обстоятельство, что инициатива исходит от самих иностранцев, которые обсуждают эту идею уже не первый год. Очевидно, что педантичные и расчетливые европейцы видят долгосрочную перспективу развитого российского рынка и, возможно, транзитного потенциала России. Пусть и не скоро, но транспортная система России когда-нибудь заработает эффективнее, а это означает, что постепенно контейнеризирующиеся грузы со всех сторон потекут в Европу. С учетом огромного расстояния, которое будет проходить контейнер из дальневосточного региона и Азии, граница с Европой может превратиться в то пресловутое узкое место, на котором появятся дополнительные издержки, снижающие рентабельность и без того существенной транспортной составляющей в цене товара.

Каждый, кто хоть раз путешествовал в Европу на поезде, знает не понаслышке, что такое перевод состава на колею 1435 мм. Прямые поезда международного пассажирского сообщения из-за перестановки тележек стоят на границе по три–пять часов, вызывая ко всему прочему большие неудобства для пассажиров. Грузовое же сообщение еще более затруднено, и технология транспортировки российского сырья в большинстве случаев предполагает перевалку грузов из отечественного подвижного состава в европейские вагоны. В то же время импортный груз в контейнерах обычно доставляется к началу нашей колеи более удобными для европейцев автомобилями. Логистики утверждают, что перевозка железной дорогой по Европе вообще нецелесообразна. Но и перегружать ва-

гоны на погранпереходе не меньшим образом удорожает перевозку. В этом случае (как, впрочем, и во многих других) железная дорога опять проигрывает и морскому, и автомобильному транспорту. А восхваляемая многими технология производства вагонных тележек с изменяющей-ся шириной колесных пар фактически существует только в опытных образцах и в коммерческой перевозке грузов пока не применяется.

Проект строительства колеи 1520 мм до Вены находится еще в самой начальной стадии разработки. Маршруты следования железнодорожной ветки определены приблизительно и в настоящее время проходят лишь экспертную оценку различных экономических, управленческих и политических рисков. Самый длинный участок широкой колеи за пределами постсоветского пространства в сторону Западной Европы — от украинской границы по территории Польши до города Славкув — 397 км. Эта дорога была построена в годы СССР и подходит к металлургическому заводу, с которого Советский Союз экспортировал серу и металлы, поставляя, в свою очередь, на завод руду. В мае министр транспорта РФ Игорь Левитин посетил Польшу, где обсуждал детали проекта по созданию логистического центра и контейнерного терминала в Славкуве с использованием широкой колеи. Стоит отметить, что этими проектами вплотную интересуется Украина, не желая довольствоваться пассивной ролью транзитной страны. Второй перспективный вариант дороги в Австрию проходит по территории Словакии, где ширококолейка длиной 89 км тянется до города Кошице. Далее проектируемая ветка должна пойти на Братиславу и оттуда — на Вену. Затраты на укладку путей, возможно, будут выше, но маршрут в обход территории Польши, во многом нежелательной к российским инициативам, выглядит более привлекательным с точки зрения политических рисков проекта. Этот проект активно обсуждается на двусторонних встречах госорганов Словакии с руководством РЖД.

Пока же единственной альтернативой железнодорожной доставки российских и транзитных грузов в Европу служит еще один совсем свежий проект российской железной дороги — паромная переправа Усть-Луга (Санкт-Петербург)—Балтийск (Калининград)—Засниц/Мукран (Германия). Этот немецкий порт уникален тем, что на его территории проложено около 40 км широкой колеи, что позволяет избежать промежуточных перевалок груза, который теперь может доставляться напрямую с железной дороги в российском подвижном составе как в экспортном, так и в импортном направлении. Перевалка грузов в Мукране производится оборудованием немецких железных дорог и позволяет перерабатывать практически все виды грузов, включая опасные. Автомобильно-железнодорожный паром Усть-Луга—Балтийск пока один и осуществляет регулярные рейсы с декабря 2006 года, но уже летом этот маршрут будет продолжен до Засница. Планируемая пропускная способность переправы — 5,5 млн т в год.

Безусловно, проект углубления колеи стандарта 1520 в западную часть европейского континента имеет и несомненное политическое значение. Фактически преодолевается еще один геополитический анахронизм, который служил изоляции территории России от европейского сообщества. Россия больше не боится захвата своей территории со стороны Европы и открывает свои двери для коммерческих грузов и туристических потоков в обоих направлениях. ■

УЧАСТНИКИ ПРОСТРАНСТВА 1520			
№	УЧАСТНИК	ЭКСПЛУАТАЦИОННАЯ ДЛИНА ПУТИ (КМ)	ЭЛЕКТРИФИЦИРОВАНО (КМ)
1	АЗЕРБАЙДЖАНСКАЯ ГОСУДАРСТВЕННАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА	2122,0	1269,5
2	ЗАО «АРМЯНСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА»	749,0	748,0
3	БЕЛОРУССКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА	5518,1	897,2
4	ООО «ГРУЗИНСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА»	1324,1	1245,6
5	АО «НАЦИОНАЛЬНАЯ КОМПАНИЯ „КАЗАХСТАНСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ“»	14205,3	4136,6
6	ГОСПРЕДПРИЯТИЕ «НАЦИОНАЛЬНАЯ КОМПАНИЯ „КИРГИЗСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА“»	417,2	—
7	ГОСПРЕДПРИЯТИЕ «ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА МОЛДОВЫ»	1038,1	—
8	ГУП «ТАДЖИКСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА»	616,7	—
9	МИНИСТЕРСТВО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА ТУРКМЕНИСТАНА	2523,0	—
10	ГОСУДАРСТВЕННО-АКЦИОНЕРНАЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ КОМПАНИЯ «УЗБЕКСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ»	4014,2	593,9
11	ГОСУДАРСТВЕННАЯ АДМИНИСТРАЦИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ	22001,4	9407,2
12	ГАО «ЛАТВИЙСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА»	2269,8	257,4
13	АО «ЛИТОВСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ»	1771,2	122,0
14	АО «ЭСТОНСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА»	958,5	130,7
15	ОАО «РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ»	85245	—
16	ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ ФИНЛЯНДИИ, VR GROUP	5732	—
17	ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ МОНГОЛИИ	1810	—

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 регулируемыми 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, — пояснял 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-

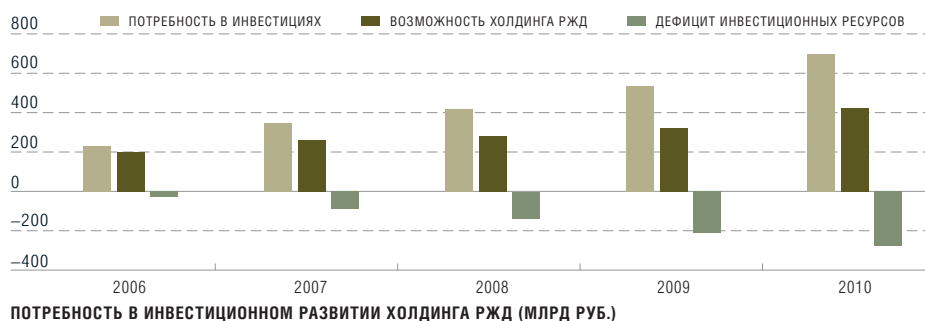
чалу мая эти цифры (фактически за кадром, без громких официальных объявлений) подросли дополнительно до 11%, 9% и 8% соответственно.

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



ки и повышения качества жизни населения России» в железные дороги в ближайшие три года необходимо вложить даже с натяжкой несовпоставимую 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).

Примеч 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. Запланируемые 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

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



ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА

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. ■

«МЫ ВЕЗЕМ 60% ГРУЗОВ ДЕШЕВЛЕ СЕБЕСТОИМОСТИ» ПОЛУЧИВ «СИНЦУ 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 были 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 продолжаютс я 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 внутренне 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 не-

ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА



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

сем, а дополнительных доходов не получаем. И получалось, что при формальном росте тарифов на 8% реальное увеличение доходной ставки не превысило 5—6%.

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.

ВГ: Но конъюнктура, например, того же угольного рынка и в прошлом, и в этом году очень неплохая. Получается, что угольщики требуют неоправданных льгот?

С. Б.: Нет. Мы внимательно следим за ценами всех марок углей на ключевых рынках. Угольщики действительно не смогут рентабельно экспортировать продукцию, если вырастут наши тарифы. В себестоимости тонны российского угля транспортные издержки превышают 50% — это порядка \$42 из \$70.

ВГ: Как же тогда ОАО РЖД может повышать тарифы, если цены на грузы третьего класса перегреты, а в первом классе перевозка дорожать не может?

С. Б.: Суть в том, что не мы должны думать, выгодно угольщикам экспортировать продукцию или нет. Думать об этом и, возможно, дотировать перевозки должно государство. Вся Европа, например, дотирует экспорт сельскохозяйственной продукции. Нас же государство может контролировать в отношении адекватности тарифов реальной себестоимости перевозок.

ВГ: Возможно ли повышение доходов ОАО РЖД путем отмены каких-либо спецтарифов?

С. Б.: Кое-что удастся сделать. Так, мы после длительного обсуждения договорились с 2008 года отменить скидки на доставку мазута и угля по программе северного завоза, заложив соответствующие дотации в бюджете. Это принесет ОАО РЖД порядка 5 млрд руб. — доходы трех-четырех дней работы. Но в целом со спецтарифами все не так однозначно. Вот, например, доставка нефти в Китай. Там мы даем «Роснефти» скидку в 18% по перевозкам через Забайкальск. Но в отсутствие скидок этих перевозок, а значит, и доходов от них могло вообще не быть. Поэтому сейчас мы обсуждаем новые скидки — на 22% по экспорту нефти в Китай через Наушки. Ведь даже со всеми скидками эти перевозки для ОАО РЖД более выгодны, чем доставка угля, которая не окупает наши прямые издержки, и других грузов первого класса.

ВГ: Вы видите выход из убыточности перевозок угля?

С. Б.: Мы пытаемся его найти, вместе с угольщиками. В частности, рассматривается вариант привязки тарифов на перевозку угля к конъюнктуре соответствующего рынка, то есть с применением коэффициентов к некоему приемлемому для ОАО РЖД минимуму. Нужно только разработать механизм — на какие биржи ориентироваться, европейские или азиатские, какую цену принять за единицу. Мы хотели бы подготовить механизм в этом году, подключив к работе государство.

ВГ: За последние полгода принципиально изменилась схема создания грузовой компании ОАО РЖД — вместо одного крупного оператора предполагается последовательно создать две меньшие компании. Что при этом произошло с экономической моделью грузовой компании?

С. Б.: Мы ее перерабатываем. Сейчас речь идет о том, что первая грузовая компания получит порядка 200 тыс. вагонов, в основном специализированных. Это все цистерны, зерновозы, цементовозы, минераловозы, дозаторы. Универсальных полувагонов у нее будет всего порядка 40 тыс., платформ — около 8 тыс. Главный принцип — мы полностью забираем только тот парк, по которому уже на рынке есть реальная конкуренция. Кроме того, у специализированных перевозок выше доходность и понятный, ограниченный круг клиентов, хорошо нам знакомых.

ВГ: То есть первая компания должна получить лучшую часть парка ОАО РЖД?

С. Б.: Лучшее из имеющегося. Ведь из 65–70 тыс. наших цистерн работать реально можно только на 20 тыс. Последний минераловоз мы покупали 18–20 лет назад. Первые новые цементовозы после 15 лет перерыва будем покупать в этом году.

ВГ: Тем не менее именно эти вагоны должны были обеспечить большую часть доходов и единой грузовой компании в планах ОАО РЖД, и первой грузовой компании в рамках новой схемы. То есть по экономике они не должны существенно различаться?

С. Б.: По доходной части эта компания будет во многом соответствовать той.

ВГ: А что будет собой представлять вторая компания?

С. Б.: С универсальным подвижным составом все сложнее — это основная часть публичных малопредсказуемых перевозок. Здесь нет никакой конкуренции, и их сегодня невозможно вывести за пределы тарифного регулирования без серьезных последствий. Ведь более 80% парка полувагонов принадлежит ОАО РЖД, то есть второй компании. А последствия очевидны — кратный рост стои-

мости перевозок. Поэтому для создания второй компании необходимы очень серьезные решения государства в отношении тарифов и в целом регулирования железнодорожного транспорта.

ВГ: Возможно ли создание реальной конкуренции на рынке универсального подвижного состава?

С. Б.: Мы пытаемся этому способствовать. В этом году, например, увеличили вагонную составляющую в тарифе по перевозкам в полувагонах — чтобы они окупались в течение семи лет. То есть мы стимулируем рынок покупать полувагоны. Когда у ОАО РЖД будет только 30% работающих в стране полувагонов, на рынке может появиться конкуренция.

ВГ: Когда это произойдет?

С. Б.: Наши заводы могут делать порядка 30 тыс. полувагонов в год. Сейчас все они идут на рынок. Если эта тенденция сохранится, ситуация выправится через три-четыре года.

ВГ: Может ли первая из выделяемых грузовых компаний стать самостоятельным перевозчиком уже через год, как об этом говорят чиновники?

С. Б.: Только если государство принципиально изменит законодательно установленное определение перевозчика. Фактически если услуга перевозчика перестанет быть исключительно публичной. Хотя одного независимого перевозчика мы все-таки создадим — на базе Якутской железной дороги с применением механизмов международного регулирования, по той же схеме, что работают железные дороги стран СНГ. Но тут особый случай, собственная географически изолированная инфраструктура. А поделить так всю территорию России невозможно, есть же много грузов, идущих в разных направлениях через всю страну.

ВГ: Как вы относитесь к идее Минэкономразвития по созданию перевозчиков на отдельных участках и маршрутах?

С. Б.: Можно, конечно, создать перевозчиков разного уровня — общенационального, региональных, маршрутных и так далее. Только тогда ОАО РЖД тоже должно получить возможность работать на всех уровнях. Потому что деятельность общенационального перевозчика, собирающего по вагону со всей страны, будет более экономически сложной. И в любом случае это потребует масштабных изменений в законодательстве.

ВГ: Как на фоне этого идет процесс выделения локомотивной составляющей в тарифе?

С. Б.: Еще в феврале мы передали в министерства и ведомства две толстые книги — методику распределения доходов и расходов по тарифным составляющим и номенклатуру доходов и расходов по видам деятельности ОАО РЖД. Эти документы позволяют выделить в тарифе сколько угодно составляющих, вплоть до самых узких услуг. Были разные предложения, на сколько частей делить тариф. Но сейчас в целом сошлись на трех — инфраструктурной, локомотивной и вагонной.

ВГ: О работе по пункту 2.17 преysкуранта 10-01, по которому на инфраструктуру приходится только 30% тарифа, сейчас речь уже не идет?

С. Б.: Нет. Принято решение о введении новой трехставочной системы тарифов, эта позиция согласована с Минтрансом.

ВГ: В какой пропорции будет разделен тариф?

С. Б.: Это предмет обсуждения — какую статью доходов к какой составляющей отнести. Сегодня на локомотивное хозяйство приходится 28–29% от общих расходов ОАО РЖД на перевозку, на вагонное — 11–12%, на инфраструктуру — 60%. На мой взгляд, меньше инфраструктурная составляющая быть не может. Но это именно тариф на перевозку, а не просто пользование инфраструктурой, локомотивами или вагонами. Как разделить перевозочную деятельность и инфраструктуру, пока до конца не ясно, этот вопрос потребует дальнейшей проработки.

Интервью взяла АЛЕНА БАРСУКОВА

ОАО РЖД МОГЛО БЫ КОНКУРИРОВАТЬ С АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ НА РАССТОЯНИЯХ БОЛЕЕ 500 КМ. НО МЫ НЕ МОЖЕМ ПОЗВОЛИТЬ СЕБЕ СНИЖАТЬ ЗАВЫШЕННЫЕ ТАРИФЫ



ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА



Другие думают о грузах. Мы думаем о решениях

ОАО «Новая перевозочная компания» – лидер рынка грузовых перевозок железнодорожным транспортом.

Современные технологии, диспетчерский центр, вагоноремонтная служба и локомотивный парк позволяют решать любые задачи организации перевозок.

НПК сегодня – это 25 тыс. вагонов, 11 филиалов и представительств в России и ближнем зарубежье.

Крупнейшие промышленные и сырьевые предприятия уже доверили нам свою продукцию.

Оправдывая название, мы стремимся искать новые решения транспортных вопросов наших клиентов.

Ваш личный эксперт по перевозкам

ОАО «Новая перевозочная компания»

Тел.: +7 (495) 788 0575

Факс: +7 (495) 788 0573

www.npktrans.ru



**НОВАЯ
ПЕРЕВОЗОЧНАЯ**

שקד

**Российские
железные дороги**

Будущее начинается

КАК БУКВЫ ЛЯГУТ ЗАВТРА ОАО «РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ» (РЖД) ОФИЦИАЛЬНО ОБЪЯВИТ О НАЧАЛЕ РЕБРЭНДИНГА КОМПАНИИ. В РАМКАХ МЕЖДУНАРОДНОГО ФОРУМА «СТРАТЕГИЧЕСКОЕ ПАРТНЕРСТВО 1520» В СОЧИ СОСТОИТСЯ ПРЕЗЕНТАЦИЯ НОВОГО ЛОГОТИПА. НОВЫЙ ГРАФИЧЕСКИЙ ЗНАК ПО ЗАМЫСЛУ РЖД ОТРАЖАЕТ ЛИДЕРСТВО И АМБИЦИИ КОМПАНИИ НА МИРОВОМ РЫНКЕ.

СЕРГЕЙ СОБОЛЕВ

В РЖД уверенно называют ребрэндинг беспрецедентным: никогда свою идеологию и стратегию развития бизнеса не пересматривала транспортная структура такого масштаба. Штат РЖД насчитывает сегодня около 1,3 млн человек. «Согласно проведенным нами исследованиям, около 27% россиян узнают новости о РЖД не из СМИ, а от своих родных и знакомых», — отмечает руководитель группы разработки и внедрения нового корпоративного стиля РЖД Антон Чичилимов. Так что заявленная смена имиджа госкомпании уже только по числу людей, чьи интересы затрагивает этот процесс, становится таким же общественно значимым событием, как и недавние ребрэндинги телекоммуникационных компаний «Вымпелком» (бренд «Билайн») и МТС.

Необходимость «переоценки ценностей» в госкомпании связывают с логикой ее развития. РЖД было образовано в 2003 году в результате реформы Министерства путей сообщения (МПС). И, как уверяет господин Чичилимов, уже тогда одной из стратегий развития компании была выбрана глубокая интеграция в рыночную среду. Однако на тот момент задача кардинальной смены внешнего облика не расценивалась как приоритетная. «Мы должны были приучить общество к нашему новому названию и аббревиатуре — ОАО РЖД. Ведь до сих пор, к нашему сожалению, многие по-прежнему считают, что железными дорогами управляет МПС», — поясняет руководитель пресс-службы РЖД Наталья Акафьева. — Кроме того, тогда нам было важно подчеркнуть, что РЖД остается традиционно надежной и подконтрольной государству компанией. Поэтому и визуальный образ новой структуры оказался практически неизменным, так как от МПС остались привычные с детства крылышки с молоточками».

Однако за прошедшие три с лишним года изменился как сам рынок железнодорожных перевозок, так и РЖД. Теперь госкомпания позиционирует себя уже не только как железнодорожного перевозчика, но в первую очередь как многопрофильный холдинг, интегрированный в мировую транс-

портную систему. «Сфера интересов РЖД сегодня уже не ограничивается железными дорогами и только Россией, — говорит Антон Чичилимов. — Мы выходим за ее пределы и становимся международным игроком». В сфере интересов РЖД — логистика, туризм, строительство, телекоммуникации и т. д. «Ребрэндинг отражает все происходящие в компании изменения», — говорит Наталья Акафьева. — Мы хотим заявить обществу о своих новых ценностях, наглядно показать, что мы меняемся, и стать безошибочно узнаваемыми как внутри страны, так и за ее пределами».

Подобные трансформации свойственны, разумеется, не только РЖД. С необходимостью перехода на новую бизнес-модель сегодня столкнулась, например, компания News Outdoor Russia (NOR), крупнейший отечественный оператор наружной рекламы. Как объясняет директор по корпоративным коммуникациям NOR Наталья Семина, на протяжении последних лет компания могла смело заявлять, что предоставляемые ею рекламодателям адресные программы и техническая поддержка лучшие на рынке. Однако по мере его развития другие операторы также улучшили свое предложение. «Наше прежнее конкурентное преимущество сейчас уже стало нормой», — констатирует госпожа Семина. — Поэтому мы должны найти новое отличие, которое нам позволит оставаться лидером отрасли». В результате NOR делает ставку на продажу не просто рекламных поверхностей, а контактов с аудиторией. Как уточняют в самой компании, из хорошей «девелоперской структуры», как NOR сегодня воспринимают партнеры, оператор хочет превратиться в консультанта по созданию эффективных коммуникаций. Поэтому NOR задумалась о ребрэндинге. «Просто новый бренд, и в частности его визуальный образ, помогают донести и до сотрудников компании, и до клиентов наши новые приоритеты, что упрощает нам процесс перестройки», — поясняет Наталья Семина.

Аналогичного взгляда на ребрэндинг придерживаются и в РЖД. «Это совершенно нормальная и правильная си-

туация, что РЖД наряду с изменением своей бизнес-стратегии задумалось о ребрэндинге, — считает партнер консалтинговой компании Yourbrand Александр Новиков. — Это взаимосвязанные процессы. Любое изменение рано или поздно все равно находит свое отражение в визуальном облике, поэтому правильно, если эти процессы стар-туют одновременно».

Бренд РЖД по замыслу топ-менеджмента должен нести в себе такие ценности, как преданность традициям, внимание к клиентам, гарантированное качество услуг, надежность, скорость, инновационность, технологичность, широта интересов, активное развитие. А воплощающий бренд новый визуальный образ должен вызывать ассоциации с лидерством, развитием, движением, современностью. Фактически старый фирменный стиль этим задачам не соответствовал. Мало того, его нельзя даже называть уникальным. Во многом сходные логотипы сегодня имеют железные дороги стран СНГ и Восточной Европы. Наконец, подобное графическое изображение использо-вала немецкая Deutsche Bahn в 1940-х годах.

РУССКИЙ РЕБРЭНДИНГ Решение о разработке нового корпоративного стиля компании руководство РЖД приняло, по словам Антона Чичилимова, в апреле 2006 года, к августу было выбрано агентство — BBDO Branding. Оно было создано только в начале прошлого года внутри группы BBDO Russia, принадлежащей крупнейшему рекламно-коммуникационному холдингу мира американской Omnicom Group.

До сих пор крупные российские компании предпочитали работать с западными, преимущественно британскими, брендинговыми компаниями. К примеру, ребрэндинг для «Вымпелкома» и АФК «Система» делало агентство Wolff Olins (также входит в Omnicom Group), авиакомпания «Сибирь» работала с Landor, «Почта России» — с Fitch (оба входят в WPP Group). Процессом преобразования Внеш-

торгбанка в ВТБ занимались несколько европейских офисов Interbrand (также является брендинговым агентством Omnicom Group), чью работу координировало российское представительство.

Гендиректор аптечной сети «Ригла» Ольга Шелудченко объясняет выбор западного партнера для проведения в прошлом году ребрэндинга так: «Мы должны были создать уникальный, сильный бренд, способный конкурировать не только на российском, но и зарубежных рынках. При этом мы были крайне ограничены во времени — мы поставили перед собой задачу завершить ребрэндинг всей сети менее чем за год. Поэтому мы не могли рисковать и проводили тендер только среди западных компаний. При-чем для нас было важно работать не с сетевым агентством, давно имеющим российское представительство и на 80% отечественный штат, а с компанией, работающей на западном рынке». В результате партнером «Риглы» стало британское агентство Identica, ранее уже сотрудничавшее с «Русским стандартом» и «Аэрофлотом».

В РЖД, наоборот, сознательно искали российского партнера. «Нам нужна была команда, в которой работают лучшие российские профессионалы и у которой при этом есть он-лайн-доступ к лучшим западным наработкам», — говорит Антон Чичилимов. По его словам, группа BBDO была выбрана потому, что наряду с ее статусом лидера на российском коммуникационном рынке Omnicom сотрудничает с транспортными компаниями, которые уже проводили ребрэндинг. Впрочем, соучастником ребрэндинга на этапе анализа мирового опыта стало лондонское агентство Fortune Street.

В агентствах российские госкомпании по вполне очевидным причинам считаются непростыми клиентами. «При работе с частными фирмами принятие решений и утверждение результатов промежуточных этапов проекта проходит гораздо быстрее, чем в госкомпаниях с их сложной иерархической структурой», — отмечает руководитель российского направления брендингового агент-

РЖД ГЛАЗАМИ ПАССАЖИРОВ, ЧИНОВНИКОВ И ИНВЕСТОРОВ Исследовательская группа «Циркон» завершила недавно социологическое исследование

по теме «Восприятие реформы железнодорожной отрасли и корпоративная репутация ОАО „Российские железные дороги“ среди ключевых заинтересо-ванных сторон». Исследование

носило комплексный характер и включало массовый опрос населения РФ (1500 респондентов), серию дискуссионных фокус-групп с активными потребителями железнодорожных

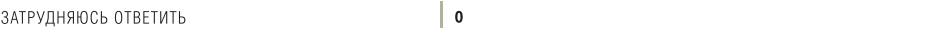
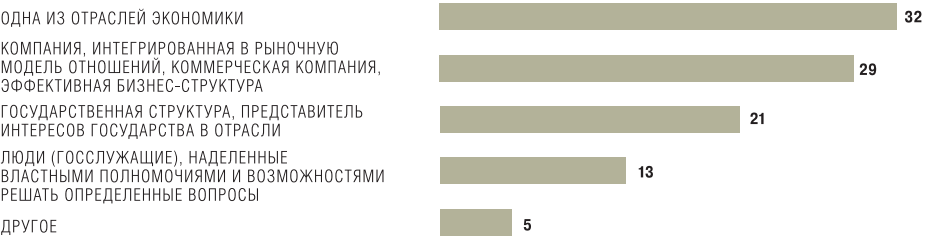
услуг по перевозке пассажиров и опрос представителей разных групп институциональных ключевых заинтересованных сторон (стейкхолдеров) (300 респондентов в 15 российских

регионах). Его основные результаты (см. ниже) совпадают с выводами разработчиков нового фирменного стиля РЖД и представителей самой компании. В частности, даже инсти-

туциональные респонденты до сих пор воспринимают РЖД во многом как целую отрасль экономики. Почти половина стейкхолдеров считает, что компания открыта для инноваций,

но пока ее будущее очень сильно зависит от госсобственника и центрального управленческого звена компании. Более трети профессиональных опрошенных расценивают РЖД как стра-

тегический транспортный мост между Азией и Европой, что может служить подтверждением правильности ориентации компании не только на железнодорожные перевозки.

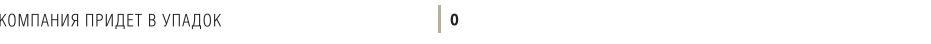


ЧЕМ В ПЕРВУЮ ОЧЕРЕДЬ ЯВЛЯЕТСЯ ДЛЯ ВАС СЕГОДНЯ ОАО РЖД? (КОЛИЧЕСТВО ОТВЕТИВШИХ)
(ОПРОС СТЕЙКХОЛДЕРОВ) ИСТОЧНИК: «ЦИРКОН», 2007.



В ЧЬИХ ИНТЕРЕСАХ В НАСТОЯЩЕЕ ВРЕМЯ РАБОТАЕТ КОМПАНИЯ РЖД В ПЕРВУЮ ОЧЕРЕДЬ? (КОЛИЧЕСТВО ОТВЕТИВШИХ)
(ОПРОС СТЕЙКХОЛДЕРОВ) ИСТОЧНИК: «ЦИРКОН», 2007.

ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА



КАКОВЫ ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ОАО РЖД В БЛИЖАЙШИЕ ПЯТЬ ЛЕТ? (КОЛИЧЕСТВО ОТВЕТИВШИХ)
(ОПРОС СТЕЙКХОЛДЕРОВ) ИСТОЧНИК: «ЦИРКОН», 2007.



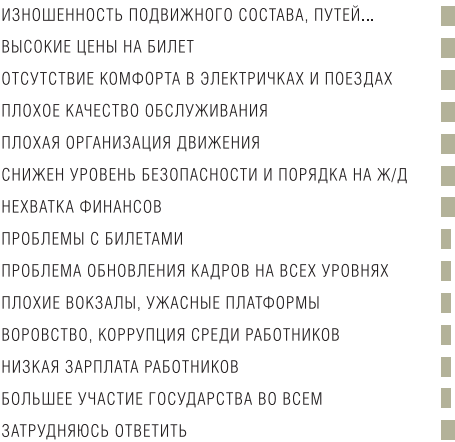
С ВАШЕЙ ТОЧКИ ЗРЕНИЯ, ОТ КОГО В НАИБОЛЬШЕЙ СТЕПЕНИ ЗАВИСИТ БУДУЩЕЕ ОАО РЖД? (КОЛИЧЕСТВО ОТВЕТИВШИХ)
(ОПРОС СТЕЙКХОЛДЕРОВ) ИСТОЧНИК: «ЦИРКОН», 2007.

ства Fitch Елена Чувахина (курирует из Лондона все российские проекты). Поскольку в госструктурах в процесс ребрендинга вовлечено большое количество людей из самых разных подразделений, то, по словам госпожи Чувахиной, необходимо с самого начала выявить всех заинтересованных лиц и по максимуму вовлечь их в процесс принятия решений. Это одна из главных сложностей в работе с такими клиентами. Есть и чисто технические проблемы — собрать, например, для презентации в одном месте всех руководителей крупной госкомпании очень непросто, поэтому зачастую приходится довольно долго согласовывать удобную для всех дату, что, разумеется, сказывается на сроках проекта.

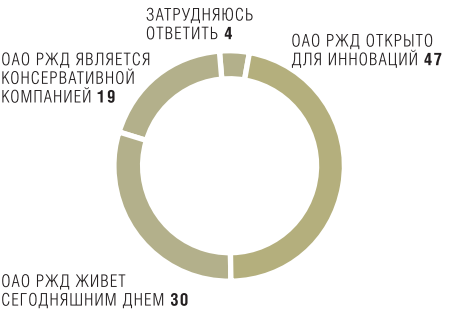
По стоимости проекта ребрендинга никакой разницы между госструктурами и частными фирмами нет. Определяющими параметрами тут являются не статус компании и ее размер, а поставленные перед агентством задачи. BBDO Branding ранее заявляло, что намерено специализироваться на проектах стоимостью от \$250 тыс. Впрочем, участники рынка полагают, что гонорар агентства был значительно меньше. Разработка брэнд-платформы и корпоративного стиля на основании стратегий компании оценивается примерно в \$90–150 тыс., отмечает управляющий директор агентства TNC Creative Services Наталья Меш. Представитель западной брендинговой компании также отмечает, что за такой объем работ российский клиент заплатил бы максимум \$200–250 тыс.

БЕЗ РЕЛЬСОВ И ШПАЛ Приступив к проекту, BBDO Branding провело серию глубинных интервью с топ-менеджерами РЖД. «Мы четко уяснили, что высшее руководство компании видит ее будущее не только в железнодорожном, а шире — в транспортном — бизнесе, — рассказывает гендиректор BBDO Branding Турхан Махмудов. — В частности, в грузовых перевозках требуются интегрированные решения. Преимущество получает тот, кто предлагает единый сервис и тарифы по всей цепочке движения груза: железные дороги, порт, морская перевозка и т. д. В пассажирских перевозках железная дорога в радиусе, допустим, тысячи километров способна соперничать с авиакомпаниями при высоком уровне сервиса и скорости. То есть речь идет действительно о высоко конкурентном транспортном бизнесе».

Это заключение стало для команды BBDO Branding ключевым — в платформу нового позиционирования брэнда агентство постаралось заложить такие стратегические основы, чтобы по мере дальнейшего развития РЖД брэнд соответствовал расширяющемуся бизнесу компании. И помимо очевидных заявленных клиентом ценностей



ЧТО ВАМ ПРЕДСТАВЛЯЕТСЯ ГЛАВНОЙ ПРОБЛЕМОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ? (КОЛИЧЕСТВО ОТВЕТИВШИХ)
(ОПРОС СТЕЙКХОЛДЕРОВ) ИСТОЧНИК: «ЦИРКОН», 2007.



КАКОЕ ИЗ ЭТИХ ТРЕХ СУЖДЕНИЙ ЛУЧШЕ ВСЕГО ПОДХОДИТ К ОАО РЖД? (%)
ИСТОЧНИК: «ЦИРКОН», 2007.

ГРОМКИЕ РЕБРЭНДИНГИ РОССИЙСКИХ КОМПАНИЙ			
КОМПАНИЯ	ОФИЦИАЛЬНЫЙ СТАРТ	АГЕНТСТВО (РЕКЛАМНЫЙ ХОЛДИНГ)	ПРИМЕЧАНИЕ
«АЭРОФЛОТ»	2001 ГОД	IDENTICA (COSSETTE COMMUNICATION GROUP)	ТОЛЬКО НА ПОШИВ НОВОЙ ФОРМЫ ДЛЯ СТОАРДЕСС ПЕРЕВОЗЧИК ОБЕЩАЛ ВЫДЕЛИТЬ НЕ МЕНЕЕ \$300 ТЫС.
АВИАКОМПАНИЯ «СИБИРЬ» (БРЭНД S7)	МАРТ 2005 ГОДА	LANDOR (WPP GROUP)	ТОЛЬКО НА ПЕРЕКРАСКУ САМОЛЕТОВ АВИАКОМПАНИЯ ВЫДЕЛИЛА НЕ МЕНЕЕ \$4 МЛН
«ВЫМПЕЛКОМ» (БРЭНД «БИЛАЙН»)	АПРЕЛЬ 2005 ГОДА	WOLFF OLINS (OMNICOM GROUP)	В ПРЕССЕ МЕЛЬКАЛА СУММА В \$2 МЛН, КОТОРУЮ ОПЕРАТОР МОГ ПОТРАТИТЬ НА СМЕНУ ВЫВЕСОК
АФК «СИСТЕМА» (БРЭНДЫ МТС, МТС, МТТ, «КОМСТАР-ОТС»)	МАЙ 2006 ГОДА	WOLFF OLINS (OMNICOM GROUP)	ДЛЯ ВСЕХ ТЕЛЕКОММУНИКАЦИОННЫХ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ СПЕЦИАЛИСТЫ WOLFF OLINS РАЗРАБОТАЛИ ЕДИНЫЙ СКВОЗНОЙ БРЭНД, ДАЛЬШЕ БРЭНД КАЖДОЙ КОМПАНИИ РАЗРАБАТЫВАЛСЯ ОТДЕЛЬНО. ТОЛЬКО НА ЗАМЕНУ ВЫВЕСОК МТС, ПО СЛОВАМ РУКОВОДСТВА «СИСТЕМЫ», БЫЛО ВЫДЕЛЕНО \$4 МЛН
«РИГЛА», СЕТЬ АПТЕК	АВГУСТ 2006 ГОДА	IDENTICA (COSSETTE COMMUNICATION GROUP)	РАСХОДЫ НА РЕБРЭНДИНГ, ПО ЗАЯВЛЕНИЮ РУКОВОДСТВА КОМПАНИИ, СОСТАВЯТ \$15 МЛН, ВКЛЮЧАЯ ЗАТРАТЫ НА ПЕРЕОБОРУДОВАНИЕ СУЩЕСТВУЮЩИХ АПТЕК, ПОШИВ НОВОЙ ФОРМЫ ДЛЯ ПЕРСОНАЛА: РАЗРАБОТКУ ДИСКОНТНЫХ ПРОГРАММ, ПРОВЕДЕНИЕ ПРОМОМЕРОПРИЯТИЙ И Т. Д.
ВНЕШТОРГБАНК (БРЭНД ВТБ)	ОКТАБРЬ 2006 ГОДА	INTERBRAND (OMNICOM GROUP)	НА ЗАМЕНУ ВЫВЕСОК, ВВЕДЕНИЕ НОВОГО ФИРМЕННОГО СТИЛЯ БАНК ПООБЕЩАЛ ПОТРАТИТЬ \$2 МЛН
«ПОЧТА РОССИИ»	ДЕКАБРЬ 2006 ГОДА	FITCH (WPP GROUP)	ЗАТРАТЫ НА РЕБРЭНДИНГ НЕ ВКЛЮЧЕНЫ В ГОДОВОЙ БЮДЖЕТ ГОСКОМПАНИИ. ЗАМЕНА ВЫВЕСОК И ВВЕДЕНИЕ ЕДИНОВОГО ФИРМЕННОГО СТИЛЯ ВКЛЮЧЕНЫ В ПРОГРАММУ МОДЕРНИЗАЦИИ ПРЕДПРИЯТИЯ. ЕЕ БЮДЖЕТ ДО 2012 ГОДА ДОЛЖЕН СОСТАВИТЬ 50 МЛРД РУБ.

ИСТОЧНИК: BG, ДАННЫЕ КОМПАНИЙ.

(надежность, масштабность, лидерство и пр.) агентство сделало ставку на такие ценности брэнда, как современность компании и ее способность инициировать изменения. «Все эти идеи объединяются темой движения, — отмечает господин Махмудов. — Тут есть как буквальный смысл (перевозка, пассажиры), так и более глубокий подтекст — стремление к развитию, прогрессу».

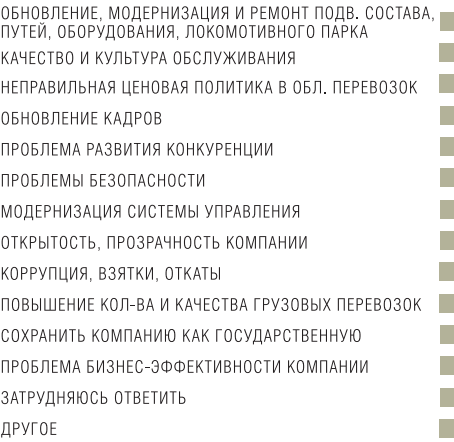
Параллельно BBDO Branding вместе с лондонским агентством Fortune Street проанализировало брендинговые наработки международных перевозчиков. На примере более чем 50 компаний выяснилось, что большинство использует в своей идентификации вполне стандартные образы. Так, железнодорожные пути так или иначе обыгрывают 19 компаний, рельсы — 13, логотипы в виде монограмм используют 15 перевозчиков, тема поезда и скорости обыгрывается 4 компаниями. На этом же этапе стало понятно, что существующий логотип РЖД вряд ли удастся модернизировать в соответствии с новыми заявленными ценностями. Поэтому BBDO Branding решило разрабатывать визуальный образ РЖД с нуля.

В результате клиенту было предложено десять альтернативных решений. «Разброс был от менее международного до более международного образа, от весьма консервативного до современного и т. д.», — уточняет Турхан Махмудов. Одобрение получили четыре варианта. В процессе доработки этих предложений родились еще две концепции, так что на следующей презентации было представлено уже шесть решений. Лучшие идеи каждой из этих работ были затем уч-

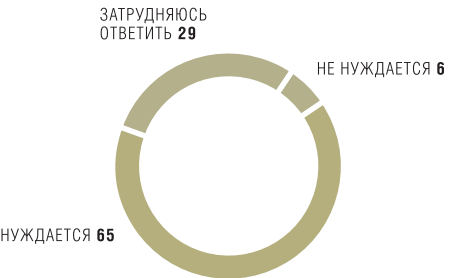
тены в трех финальных вариантах. В апреле этого года руководством РЖД окончательно определилось с выбором.

В итоге новым логотипом РЖД стала красная кириллическая монограмма, округленные буквы которой символизируют собой локомотив. В BBDO Branding подчеркивают, что специально сделали так, чтобы буква «Ж» явно не выделялась: в соответствии со стратегией компании не должно быть акцента только на железной дороге. «Российские дороги уже сам по себе мощный символ», — объясняет господин Махмудов. Обсуждался вопрос, должен ли у кириллической монограммы быть аналог латиницей. В результате пришли к выводу, что для западных партнеров при грамотной маркетинговой политике будет достаточно написания рядом Russian Railways. «К тому же адекватного аналога аббревиатуры РЖД на английском языке попросту нет. RZD — это бессмысленный набор букв», — поясняет Антон Чичилимов.

Обсуждался выбор цвета. Предпочтение было отдано красному как символизирующему лидерство. Хотя на фокус-группах при тестировании нового логотипа некоторые респонденты отметили, что красный цвет ассоциируется также с тревогой и опасностью. «Тем не менее многие перевозчики, например Austrian Airlines или Qantas, используют этот цвет», — уточняет господин Чичилимов. Другое любопытное замечание, прозвучавшее на одной из фокус-групп, касалось того, что созданный логотип по своей пластике «скорее азиатский, чем европейский». В целом же тестирование прошло успешно: до 80% респондентов на вопрос «Мо-



КАКИЕ ПРОБЛЕМЫ ОТРАСЛИ НЕОБХОДИМО РЕШИТЬ В ПЕРВУЮ ОЧЕРЕДЬ? (КОЛИЧЕСТВО ОТВЕТИВШИХ)
(ОПРОС СТЕЙКХОЛДЕРОВ) ИСТОЧНИК: «ЦИРКОН», 2007.



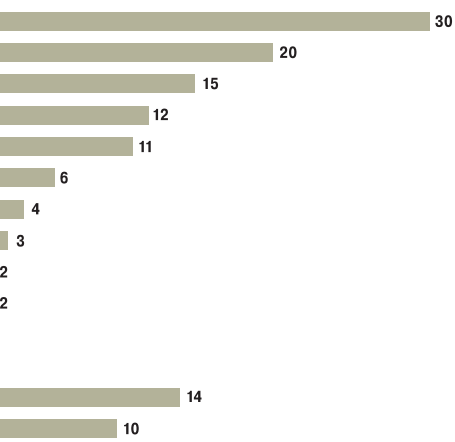
НУЖДАЕТСЯ ЛИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ ОТРАСЛЬ В РЕФОРМИРОВАНИИ? (%)
ИСТОЧНИК: «ЦИРКОН», 2007.

жет ли предложенный логотип быть графическим изображением РЖД?» ответили утвердительно. Без подсказки логотип идентифицировали с РЖД более 20% опрошенных, что является очень высоким показателем. Наиболее убедительным доказательством правильного выбора для РЖД стал ответ из Роспатента, куда на правовую экспертизу отправили логотип. По всем существующим классам товаров данный графический знак может быть зарегистрирован исключительно как собственность РЖД, поскольку он однозначно ассоциируется с РЖД, ответили в Роспатенте.

ПОЛНАЯ ПЕРЕКРАСКА Свой новый логотип РЖД презентует 24 мая в Сочи на II международном железнодорожном бизнес-форуме «Стратегическое партнерство-1520». За несколько дней до этого началась работа по разъяснению происходящей реформы персоналу компании. В РЖД не скрывают, что это будет весьма сложный процесс: уже в силу среднего возраста персонал компании настроен преимущественно консервативно. Антон Чичилимов утверждает, что сотрудникам компании предельно простым языком будут объяснены цели и задачи грядущих изменений, их плюсы для каждого работника.

На осень запланирована рекламная кампания в поддержку нового имиджа РЖД. «С ее помощью мы расскажем обществу о наших новых ценностях», — говорит господин Чичилимов. Правда, креативное агентство, которое будет ее осуществлять, пока не выбрано, утверждают в РЖД. Следующим этапом станет разработка так называемого брэнд-бука — свода всех требований при воссоздании визуального образа брэнда. На его основе будет разрабатываться новая форма для персонала, перекрашиваться вагоны, пересматриваться внешний и внутренний дизайн вокзалов. «Эти работы будут проходить в плановом режиме. Процесс, по нашим оценкам, займет не менее двух лет», — говорит Наталья Акафьева. Инвестиции в проект в РЖД не обнародуют, уточняя лишь, что дополнительных средств из бюджета компании на это не запланировано. Согласно отчетности РЖД, на капитальный ремонт своих фондов госкомпания потратила в 2005 году почти 122 млрд руб. Очевидно, перекраска подвижного состава в соответствии с новым корпоративным стилем будет происходить в рамках плановых работ. Как показывает практика ребрендинга других крупных компаний, бюджет на внедрение нового визуального образа может достигать \$5 млн.

Партнер по долгосрочной программе внедрения нового корпоративного стиля РЖД еще не определен. Антон Чичилимов лишь подчеркивает, что оснований для того, чтобы отказаться от дальнейшей работы с BBDO Branding, пока нет. ■



ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ ОТРАСЛЬ НУЖДАЕТСЯ СЕГОДНЯ В РЕФОРМИРОВАНИИ ИЛИ ЛУЧШЕ ОСТАВИТЬ ВСЕ КАК ЕСТЬ? (%)
ИСТОЧНИК: «ЦИРКОН», 2007.

ПУТИ УХОДЯТ В ВОДУ

УЖЕ ПЯТЬ ЛЕТ ДЕЙСТВУЕТ ПОНИЖЕННЫЙ ЖЕЛЕЗНО-ДОРОЖНЫЙ ТАРИФ НА ПЕРЕВОЗКУ ГРУЗОВ В НАПРАВЛЕНИИ МОРСКИХ ПОРТОВ РОССИИ. ОДНАКО ТЕМПЫ РОСТА ГРУЗОПОТОКОВ ПО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ ЗА ЭТИ ГОДЫ СУЩЕСТВЕННО ВЫШЕ ТЕМПОВ РОСТА ПЕРЕВАЛКИ В МОРСКИХ ПОРТАХ. ОДНИМ ИЗ ГЛАВНЫХ УЗКИХ МЕСТ В ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЕ РОССИИ, СДЕРЖИВАЮЩИХ ОБЩЕЕ РАЗВИТИЕ, ОКАЗАЛСЯ СТЫК ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ С МОРСКИМИ ПОРТАМИ. ОАО «РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ» (РЖД) РЕШИЛО САМО ПОУЧАСТВОВАТЬ В УПРАВЛЕНИИ ПОРТАМИ В КАЧЕСТВЕ АКЦИОНЕРА. АЛЕКСЕЙ ЕКИМОВСКИЙ

ВАГОНЧИК ТРОНУЛСЯ В последний год для РЖД и других собственников вагонов особенно остро встала проблема повреждения вагонов при перегрузке в портах, использующих устаревшую технологию грейферной разгрузки. Грейфер — приспособление к подъемному крану в виде большого железного черпака для захвата и выгрузки сыпучих грузов. По данным вице-президента РЖД Вадима Морозова, в 2006 году в процессе выгрузки было повреждено почти 19 тыс. вагонов (из них 12,3 тыс. в порту Мурманска), что в 3,3 раза больше показателей 2005 года. Только за первый квартал 2007 года портовики повредили почти 8,5 тыс. вагонов, что в 4,1 раза больше аналогичного показателя 2006 года. Топ-менеджер РЖД отмечает, что другие собственники подвижного состава, зная положение дел с повреждением вагонов в портах, не осуществляют перевозку сыпучих грузов в своих вагонах. Например, группа «Мечел», которая осуществляет перевозку угля в порт Посьет полувагонами парка ОАО РЖД, а в собственных вагонах перевозит металлопрокат и другую аналогичную продукцию, при выгрузке которой вагоны, как правило, не повреждаются. «Они прекрасно понимают, что даже касание многотонным грейфером кузова полувагона приводит к потере конструкционной прочности, а возникающие при этом деформации накапливаются и вызывают впоследствии частые незапланированные ремонты и сокращение срока службы вагонов», — говорит господин Морозов. Собственник вагона вряд ли направит полувагоны с углем под разгрузку грейферами, зная, что из 100 разгруженных вагонов в порту Мурманск будет повреждено 19, в порту Посьет — 13, и такие случаи характерны не только для этих портов. Во многом применение грейферной технологии разгрузки является причиной того, что вагонное хозяйство железных дорог вынуждено кроме устранения повреждений при подготовке вагонов к перевозкам ежегодно производить неплановый текущий ремонт еще около 800 тыс. вагонов.

Поэтому РЖД рекомендует портам при заключении договоров на перевозку грузов с грузополучателями, которые разгрузку производят грейферами или грейферными лесными захватами и другими не предусмотренными для работ с вагонами устройствами, вводить платы страхового риска, так как при разгрузке таким способом повреждается практически каждый полувагон. К страховым рискам следует отнести ряд повреждений, при которых работоспособность вагонов сохраняется на непродолжительный период времени, но при дальнейшей эксплуатации они требуют обязательного ремонта — уже не за счет виновных в повреждении, а из средств собственников подвижного состава.

СТОП-СИГНАЛ Еще более масштабными выглядят убытки всех транспортников от простоя вагонов в ожидании выгрузки портом. Из-за неблагоприятных погодных условий, неудовлетворительного подвода флота, необеспечения вывоза грузов, переполненности складских площадей в портах РЖД вынуждены вводить так называемые конвен-

ционные запрещения, не разрешая предприятиям отгружать свой товар на железную дорогу. В РЖД приводят удручающую статистику по финансовым убыткам, которые терпит все участники перевозочного процесса. Среднесуточное количество подвижного состава на Дальневосточной железной дороге, ожидающего выгрузки дальневосточными портами, при норме 3,9 тыс. вагонов в 2006 году составило 5,8 тыс. На Северокавказской железной дороге за 2006 год ОАО РЖД было объявлено конвенционных запретов на погрузку грузов в общей сложности на 303 дня, что более чем в пять раз больше, чем за аналогичный период предыдущего года. По данным вице-президента РЖД Вадима Морозова, на припортовых дорогах ежедневно простаивают в ожидании приема под выгрузку порядка 45 поездов с экспортными грузами. В общей сложности в 2006 году потери объемов погрузки от действия конвенционных запретов в отношении предпортовых станций составили 58 тыс. вагонов, или 3,5 млн т грузов, а потери РЖД только на провозных платежах — 2,9 млрд руб. «При этом финансовые потери грузовладельцев и экономики страны от таких сбоев в работе вообще не поддаются учету», — говорит президент РЖД Владимир Якунин.

По информации участников рынка, от простоя вагонов в первую очередь страдают собственники подвижного состава. «Каждый день простоя вагона — это 700 руб. в сутки чистых потерь», — подсчитывает гендиректор ООО «ЮКО-СТранссервис» (ЮТС) Игорь Асатуров. — Если стоит состав из 60 вагонов — это уже 42 тыс. руб. в сутки. А у нас, например, осенью в Новороссийске бывает по 10–15 брошенных составов, которые стоят иногда по 10–15 дней. С учетом потерь на обороте вагона, который мог бы за это время перевести другие грузы, это миллионы долларов». При этом господин Асатуров обращает особое внимание на то, что эти убытки невосполнимы для транспортной компании: нарастить объем транспортировки уже становится невозможно, а недополученная прибыль собственников подвижного состава накапливается как снежный ком. Кроме того, значительная часть убытков, возникающих на стыке терминала и железнодорожной станции, покрывается за счет дополнительных расходов экспедиторов, в обязанность которых входит организовать оформление погрузки. Таким образом, стоимость экспедиторских услуг у нас в стране в два–три раза превышает мировой уровень. Сергей Аглицкий, замген-

директора ОАО «Новая перевозочная компания», ведущий направление перевозки нефтеналивных грузов, оценивает потери от простоя частных цистерн в 1,6 тыс. руб. в сутки.

Очевидно, что заторов на железной дороге можно было бы избежать, решив всего две проблемы: повышение пропускной способности тыловой инфраструктуры терминала до объемов перевалки на его морском фронте и увеличение складских площадей, где можно было бы накапливать груз для судовых партий и поездных формирований. Но так уж получается, что больше всех озабоченная этим вопросом железная дорога практически не имеет возможностей улучшить ситуацию, кроме как убеждать портовиков скорейшим образом исправлять ситуацию.

ПРОПУСКНАЯ СПОСОБНОСТЬ Процесс перевалки грузов из железнодорожного вагона на судно — один из самых сложных во всей цепочке интермодальной перевозки. Стык железнодорожного пути с портовым терминалом имеет две составляющие, которые находятся в ведении разных субъектов: припортовая сортировочная станция находится в управлении РЖД, а железнодорожный фронт перегрузочного терминала — во владении портового оператора. В РЖД уверенно заявляют, что свою часть работ железная дорога выполняет в полном объеме, приводя в доказательство впечатляющие цифры собственных инвестиций. За последние три года РЖД уже истратило на развитие инфраструктуры припортовых путей \$5 млрд, а на ближайшие восемь лет запланировало более \$25 млрд (см. график). Аналогичных действий железнодорожники ждут со стороны портовых операторов.

Однако технология выгрузки вагонов на терминалы крайне специфична для разных видов грузов, и проблема расширения пропускной способности в каждом конкретном порту выглядит по-разному. Например, транспортная группа FESCO (Дальневосточное морское пароходство, ДВМП) осуществляет интермодальную перевозку импортных контейнеров через два дальневосточных порта. «В порту Восточный скорость погрузки составляет около 250 контейнеров в сутки, а в порту Владивосток — всего 150, — сообщил BG замгендиректора ДВМП по контейнерной логистике и интермодальным перевозкам Сергей Костян. — Даже если порт Восточный увеличит этот показатель до суточного объема в 350 контейнеров, в сумме годовая пропускная способность

обоих портов составит не более 180 тыс. 20-футовых контейнеров (TEU). Согласитесь, для загрузки Транссиба это капля в море». В то же время повысить скорость работы железнодорожного фронта достаточно сложно, и простое увеличение линий под погрузку иной раз не дает никакого результата. По словам Сергея Костяна, портовики Восточного увеличили число железнодорожных линий терминала с трех до четырех, однако норма погрузки осталась прежней — те же 250 контейнеров в сутки. Таким образом, проблема расширения пропускной способности портовых терминалов упирается в устаревшую инфраструктуру, модернизация которой не дает существенных результатов. В большинстве случаев проще построить новый терминал, заранее учитывая возможность расширения железнодорожного фронта, чем вкладывать деньги в модернизацию существующих пропускных способностей.

Но есть и масса других причин, сдерживающих обработку грузов на тыловом фронте терминала, которые требуют не инвестиционных, а логистических решений. Одна из них — новые технологические трудности, которые возникли у портовиков с увеличением числа собственников подвижного состава. Если раньше терминал мог грузить в любой свободный вагон (все они принадлежали РЖД), то теперь каждому грузу необходимо найти «свой» вагон, а «чужой» отогнать назад на станцию. «В принципе это логистическая проблема, которую вполне можно решить путем повышения качества планирования обработки грузопотока», — считает Сергей Костян, но добавляет, что без увеличения парка специализированного подвижного состава проблему все равно не решить. По его словам, скорость погрузки того же контейнера на платформу как минимум в два раза выше, чем его погрузка и крепление в полувагонах. По мнению Сергея Костяна, необходима такая тарифная политика, которая могла бы поддерживать перевозку в специализированном подвижном составе. «Сегодня же мы имеем обратную ситуацию: перевозка грузов в неспециализированном подвижном составе обходится дешевле», — говорит замгендиректора ДВМП. Замгендиректора Новой перевозочной компании Сергей Аглицкий считает, что увеличить пропускную способность порта можно несколькими путями. Во-первых, через логистические решения — согласованные действия сторон по отправлению груза, графическому подводу его к припортовой станции, подаче на фронты выгрузки, накоплению судовой партии, подходу танкеров и погрузке судна. Во-вторых, через создание технологических резервов (буфера) по пути развития, резервуарному парку, фронтам погрузки-выгрузки и т. д. «На мой взгляд, второе решение должно применяться, когда резервы первого исчерпаны», — говорит собеседник BG. — В качестве примера удачной логистики можно привести работу Феодосийского порта в 2002–2003 годах, когда объем ежемесячной перевалки сырой нефти, поступающей с четырех пунктов отгрузки РФ, превышал 1 млн т, а железнодорожные составы подходили и уходили с интервалом в несколько часов, а зачастую и минут».



ИВАН ШКОЛОВ

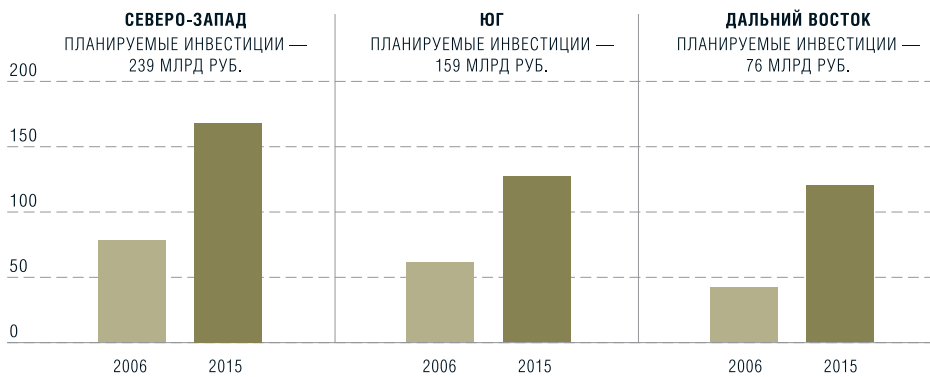


ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА

В ПОИСКАХ СКЛАДА Никто из участников рынка не отрицает, что значительную часть заявленной проблемы можно решить путем увеличения складских площадей и эффективного их использования. Для РЖД наличие свободных ресурсов портового склада — решение половины всех проблем, связанных с простоем вагонов. О критической заполняемости склада порт может сообщить в РЖД лишь за один-два дня, в то время как груз движется по железной дороге одну-две недели. Но дело осложняется тем, что портовые склады используются грузоотправителями не по назначению — не в качестве буфера для формирования судовых партий, а как обычный склад, на котором товар ждет своего покупателя. «Действительно, такая проблема существует», — отмечает Сергей Костян. — По приходу в порт груз зачастую останавливается на территории терминала, в связи с тем что технология отправок многих грузоотправителей предполагает концентрацию грузов в порту с целью организации дальнейшего заключения контрактов, таможенного оформления, определения пунктов конечного назначения. В этих случаях терминалы выполняют не свойственные им функции логистического центра». В итоге происходит накопление грузов в складской зоне терминала и резко ограничивается его пропускная способность и производительность. И если у дальневосточных портов есть такой резерв, то ситуация в Большом порту Санкт-Петербурга просто критическая.

Для решения этой проблемы РЖД предлагает портовикам увеличить тариф на хранение груза в порту, однако понимания этот совет у коллег по транспортному цеху не находит. «Конечно, экономический рычаг — самый действенный, но не нужно забывать, что от повышения стоимости тех или иных услуг в порту груз просто может туда не прийти в следующий раз», — отмечает Сергей Костян. — Поэтому, прежде чем давить на грузоотправителей тарифами, необходимо подготовить соответствующие альтернативы: построить логистические центры, куда грузовладелец сможет направить свой груз, а не хранить его в порту. Только тогда цель будет достигнута и производительность терминалов увеличится, обеспечивая оперативные потребности порта». «На сегодняшний день у нас и так достаточно жесткие ставки за хранение экспортных грузов, которые обязывают экспортеров своевременно выводить грузы из порта, — реагирует на предложение железнодорожников генеральный директор ОАО «Новороссийский морской торговый порт» Игорь Вилинов. — Эти тарифы имеют прогрессивную шкалу в зависимости от времени хранения. Увеличение тарифов не решит данных проблем, поэтому менять существующую шкалу на хранение экспортных грузов мы не планируем». По мнению господина Вилинова, проблемы с задержками грузов на терминальных складах связаны в первую очередь с конъюнктурой на мировом рынке того или иного товара или проблемами между экспортерами и импортерами в части выполнения договорных обязательств. В то же время вице-президент РЖД Сергей Козырев полагает, что Новороссийский порт имеет такие складские ресурсы, что при полной их загрузке он был бы обеспечен грузами почти на две недели работы. «Мы отдаем себе отчет в том, что в реальности это не так — есть груз, еще не сформированный в судовые партии, есть и еще не проданный груз и т. п. Однако если брать за норматив 50% заполнения склада, то при хорошо спланированной работе порт неделю может работать без подпитки со стороны железнодорожников. А за эту неделю он, безусловно, еще получит груз».

ИНВЕСТИЦИОННЫЙ ШЛАГБАУМ Еще одна сложность заключается в том, что порт преследует исключительно свои интересы, не заботясь о проблемах железнодорожников, которые в силу публичности перевозочной деятельности обязаны принять на себя весь объявленный к приему груз без дополнительной проверки возможностей порта. «Общая практика состоит в том, что порты перестраховываются и заказывают себе больше груза, чем могут пе-



ПРОГНОЗ РОСТА ОБЪЕМОВ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ ЧЕРЕЗ РОССИЙСКИЕ ПОРТЫ В 2015 ГОДУ (МЛН ТОНН)

реработать», — рассказывает гендиректор ЮТС Игорь Асатуров. — Для порта главное, чтобы груз у них всегда был, в то время как убытки собственника подвижного состава его совершенно не волнуют».

В РЖД отмечают, что наличие на территории порта большого числа частных стивидорных компаний значительно усложняет использование складских мощностей порта. При перевозке грузов на причал, исчерпавший свои возможности по складированию, может возникнуть ситуация, когда выгрузка вагонов в порту приостановлена при наличии незанятых складских помещений на других терминалах. При этом сам порт, имеющий договорные отношения с железной дорогой, не может оказать достаточного влияния на компании порта с целью оперативного маневра в использовании складских территорий. Данная ситуация усугубляется еще и тем, что система специализации портов, существовавшая в СССР до начала 90-х годов, оказалась разрушена. Теперь каждый порт стремится переработать только наиболее доходные виды грузов, невзирая на необходимость изменений технологических процессов и дополнительные издержки железнодорожников.

По мнению некоторых участников рынка, желающих инвестировать в развитие инфраструктуры много, однако возможности для такого инвестирования отсутствуют. Замгендиректора ДВМП Сергей Костян считает, что дефицит портовых мощностей в России объясним и стал следствием крайне усложненной схемы согласования проектов строительства терминалов. По его словам, инвестор, столкнувшись с запутанной и сложной схемой согласования проекта, предпочитает модернизировать имеющиеся портовые мощности, а не строить новые. «Следствием этого стало то, что за последние семь-восемь лет не было построено ни одного контейнерного терминала», — говорит Сергей Костян. — Если сегодня не облегчить процедуру согласования, то Россия будет постоянно испытывать дефицит портовых мощностей в ближайшие пять-семь лет. Для FESCO, как интермодального оператора, подобная ситуация препятствует развитию бизнеса, поэтому мы придаем большое значение проекту строительства Балтийского контейнерного терминала на территории портового комплекса Усть-Луга».

НА ПРАВАХ ХОЗЯИНА «Есть интересная закономерность», — говорит вице-президент РЖД Сергей Козырев. — Там, где грузовладелец одновременно является и владельцем портовой инфраструктуры, и собственником

подвижного состава, нет проблем ни с брошенными вагонами, ни с порчей подвижного состава, ни с построением сквозной технологии доставки грузов от грузоотправителя до судна. Отсюда напрашивается достаточно простой ответ на все поставленные вопросы: портам и железным дорогам для повышения эффективности взаимодействия необходимо проводить реализацию совместных бизнес-проектов, возможно, с соответствующим вхождением в уставной капитал друг друга». Вот так, видимо, отчаявшись увещевать портовиков о необходимости думать о проблемах смежников, РЖД намерено справиться с проблемной ситуацией, выступив в роли хозяина положения.

«Клиент у нас один, и мы все заинтересованы в том, чтобы он уходил от нас удовлетворенным», — заявил недавно президент РЖД Владимир Якунин, обосновывая необходимость участия ОАО РЖД в составе акционеров портов. И похоже, это намерение РЖД будет воплощать в жизнь, не оглаживаясь на позиции скептиков. Так, в начале 2007 года ОАО РЖД приобрело 8,5% акций в ОАО «Компания „Усть-Луга“» (оператор одноименного портового комплекса в Ленинградской области) и получило в управление 16% акций порта Новороссийск. В 2007 году планируется покупка 16,5% акций порта Усть-Луга негосударственным пенсионным фондом ОАО РЖД «Благосостояние». «В дальнейшем мы прорабатываем возможности доведения участия ОАО РЖД в капитале этих портов до 25%», — заявил Владимир Якунин. Кроме того, он сообщил, что РЖД намерено войти в состав акционерного капитала дальневосточных портов Владивосток и Находка.

Следует отметить, что многие участники рынка вполне лояльно относятся к намерению РЖД. Так, ДВМП уже имеет положительный опыт совместной работы с РЖД в советах директоров акционерных компаний. Напомним, что в СП «Русская тройка», которое занимается контейнерными перевозками по Транссибу, уставный капитал в \$16 млн поделен поровну между ДВМП и РЖД. Кстати сказать, СП проектирует новый контейнерный терминал в порту Владивосток проектной мощностью 200 тыс. TEU. «Здесь как раз у нас есть возможность совместно с РЖД изначально увязать припортовую станцию и терминальную железнодорожную инфраструктуру в единый механизм», — полагает замгендиректора ДВМП Сергей Костян. По его мнению, намерение ОАО РЖД войти в состав акционеров портов объясняется желанием ужесточить контроль и координацию между портами и железной дорогой, ведь именно РЖД несет наи-

большие потери из-за отсутствия такой координации. «А другой причиной, вероятно, является желание РЖД обеспечить контроль над грузовой базой в условиях растущей конкуренции», — полагает Сергей Костян.

Позиция акционеров ОАО «Новороссийский морской торговый порт», передавших в доверительное управление 16% своих акций, исполнена надеждами по совместному развитию инфраструктуры в уже выработанных проектах новороссийского транспортного узла. «Группа компаний ОАО НМТП прямо заинтересована в сотрудничестве с РЖД, так как это, несомненно, благоприятно сказывается на развитии порта, будет способствовать повышению эффективности стивидорной деятельности и взаимодействию с железной дорогой», — говорит гендиректор НМТП Игорь Вилинов.

Но особенно в РЖД довольны взаимодействием со строителями нового морского порта Усть-Луга, где РЖД непосредственно владеет около 8,5% управляющей компании и главного инвестора порта. «В Усть-Луге мы уже довольно успешно работаем, реализовали программу по перевалке 15 млн т экспортного угля, который мы фактически заберем из прибалтийских портов», — рассказывает вице-президент ОАО РЖД Салман Бабаев. — Когда будет построен нефтеналивной терминал, заберем мазут, мощностей по перевалке которого сегодня в российских портах не хватает».

Не менее успешно развивается сотрудничество между ОАО РЖД и ОАО ЛУКОЙЛ по обеспечению отгрузки и транспортировки нефтяных грузов железнодорожным транспортом через морской порт Высоцк. Совместный план мероприятий по долевым развитию и финансированию железнодорожной инфраструктуры на Октябрьской, Свердловской и Приволжской железных дорогах утвержден президентами двух компаний в начале апреля.

В то же время далеко не все одобряют идею РЖД стать владельцем портовой инфраструктуры. В первую очередь на этот смелый ход железных дорог резко отрицательно отреагировал Минтранс. В министерстве считают, что тратить деньги на непрофильные активы несвоевременно, особенно при условии убыточности пассажирских перевозок и необходимости масштабных инвестиций в инфраструктуру. Однако для РЖД позиция чиновников кажется странной. «Мы занимаемся перевозкой грузов, порты — перевалкой, оба направления связаны напрямую», — недоумевает Салман Бабаев. — Отсутствие скоординированности работы ОАО РЖД и портов сводит на нет эффект от снижения наших тарифов. Ведь как только мы уменьшаем стоимость перевозки, стивидор увеличивает стоимость перевалки». По мнению Салмана Бабаева, участвуя в управлении портами, оба транспортных монополиста смогут установить единый сквозной тариф на перевозку и перевалку, проследить, сколько она реально стоит. «В Новороссийском порту мы теперь видим, по каким ценам он работает, и можем совместно прорабатывать ставку до борта судна», — утверждает Салман Бабаев.

Следует отметить, что и среди участников рынка тоже есть скептики по поводу эффективности такой формы взаимодействия портов и железных дорог. «По моему мнению, каждый должен заниматься своим делом», — считает гендиректор ЮТС Игорь Асатуров. — Порт — это другой бизнес, нежели железнодорожные перевозки, и в результате мы можем получить слабо управляемую структуру. Правильнее создавать координирующий орган и формировать для него правовое поле с введением жесткой ответственности для всех участников процесса». Игорь Асатуров напоминает, что в свое время нефтяные и металлургические компании сами покупали вагоны и терминалы в портах. Однако сейчас у них сложилось понимание того, что это непрофильный бизнес, обладающий своей уникальной спецификой. «С точки зрения ведения бизнеса нам стоит ориентироваться на опыт западных бизнесменов, которые уже давно пришли к необходимости разделения многопрофильных холдингов в обособленные предприятия по видам деятельности», — полагает господин Асатуров. ■

ДЛЯ ПОРТА ГЛАВНОЕ, ЧТОБЫ ГРУЗ У НЕГО ВСЕГДА БЫЛ, В ТО ВРЕМЯ КАК УБЫТКИ СОБСТВЕННИКА ПОДВИЖНОГО СОСТАВА ЕГО СОВЕРШЕННО НЕ ВОЛНУЮТ



ИВАН ШАГОВАЛОВ

СО СКОРОСТЬЮ ВЕКА

ФРАНЦУЗСКИЙ ПОЕЗД TGV УСТАНОВИЛ В АПРЕЛЕ ОЧЕРЕДНОЙ РЕКОРД СКОРОСТИ, РАЗВИВ 574,8 КМ/Ч. КИТАЙ ПЛАНИРУЕТ К ЛЕТНЕЙ ОЛИМПИАДЕ 2008 ГОДА ПРОТЯНУТЬ СКОРОСТНУЮ ЛИНИЮ ОТ ПЕКИНА ДО ШАНХАЯ, СОКРАТИВ ВРЕМЯ В ПУТИ ДО 4,5 ЧАСА. ВЬЕТНАМ ИНВЕСТИРУЕТ \$33 МЛРД В СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГИ ДЛЯ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ СО СКОРОСТЬЮ 300 КМ/Ч. СОВРЕМЕННЫЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ, ОЧЕВИДНО, ПЕРЕЖИВАЕТ БУМ РАЗВИТИЯ ВЫСОКОСКОРОСТНОГО ДВИЖЕНИЯ. РОССИЯ НЕ СОБИРАЕТСЯ ОСТАВАТЬСЯ В СТОРОНЕ ОТ ЭТОГО ПРОЦЕССА.

ДАНА ТХАГАНОВА

«РУССКАЯ ТРОЙКА», «СОКОЛ»

И ДРУГИЕ Ни одному из руководителей российской железнодорожной отрасли до сих пор не удавалось воплотить в жизнь проект организации скоростного и высокоскоростного движения в стране. Хотя еще в 60-е годы XX века на заседаниях Совета министров СССР начала всерьез обсуждаться перспектива организации в стране движения пассажирских поездов со скоростью 200 км/ч и более. Дело в том, что в 1964 году в Японии была построена железнодорожная магистраль, предназначенная для движения пассажирских поездов со скоростью 210 км/ч. В Советском Союзе не могли допустить, чтобы страна, первой отправившая человека в космос, отставала в сфере развития железнодорожного транспорта. Советом министров СССР было принято решение начать работы над аналогичным отечественным проектом.

Кстати, японский проект стал поистине прорывом в истории транспорта. Особенно важным было то, что высокие скорости развивались благодаря отказу от смешанного движения, когда на одних и тех же путях осуществлялись грузовые и пассажирские перевозки. Освоение первой в мире специализированной высокоскоростной магистрали Токио—Осака было крайне успешным: за пять лет с начала эксплуатации объемы перевозок пассажиров удвоились и достигли 70 млн человек в год.

Согласно проекту строительства скоростной железной дороги в СССР, магистралью планировалось связать Москву, Ленинград и всесоюзные здравницы в Крыму и на Кавказе. Сначала разработчикам проекта было сложно определиться с выбором тяговых средств, поэтому заказали опытные образцы и электровоза, и электропоезда. В течение последующих десяти лет под проект разрабатывался новый подвижной состав: в Риге создавали скоростной электропоезд (ЭР-200), в чехословацком Пльзене — скоростной электровоз ЧС-200. Вагоны для чешского локомотива под названием «Русская тройка» должен был выпускать Калининский вагоностроительный завод (Тверь). Со временем проект застыл, и в действующий железнодорожный парк попал только ЭР-200. В 1975 году экспериментальный образец появился на Октябрьской железной дороге, еще десять лет понадобилось для того, чтобы довести его до ума, и в марте 1984 года ЭР-200 начал выполнять регулярные пассажирские рейсы.

В конце 80-х годов железнодорожники решили возродить проект, правда, в несколько усеченном варианте — было решено организовать высокоскоростную трассу между Москвой и Ленинградом. Для этого в начале 90-х было образовано акционерное общество «Высокоскоростные магистрали». Планировалось построить саму магистраль, транспортно-коммерческий комплекс и создать подвижной состав, способный курсировать со скоростью 250 м/ч. Новый поезд получил название «Сокол», а его разработка была поручена ЦКБ «Рубин». В общей сложности над созданием поезда работали более 60 научных, проектных

ИЗМЕНЕНИЕ ЭКОНОМИЧЕСКОГО ПОЛОЖЕНИЯ В СТРАНЕ, РОСТ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК И СМЕНА ВИДОВ И НАПРАВЛЕНИЙ ГРУЗОПОТОКОВ ПОСЛУЖИЛИ СТИМУЛОМ К РАЗРАБОТКЕ «ПРОГРАММЫ РАЗВИТИЯ СКОРОСТНОГО И ВЫСОКОСКОРОСТНОГО ДВИЖЕНИЯ НА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ РОССИИ ДО 2020 ГОДА»



ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА



КИТАЙ ПЛАНИРУЕТ ПРОТЯНУТЬ НОВУЮ ВЫСОКОСКОРОСТНУЮ ЛИНИЮ МЕЖДУ ШАНХАЕМ И ПЕКИНОМ К ОЛИМПИАДЕ 2008 ГОДА

REUTERS

и оборонных предприятий. Однако и этому проекту не суждено было реализоваться — к 2000 году его свернули из-за экономических и финансовых проблем, а на память о нем остался вырытый рядом с Московским вокзалом в Петербурге котлован.

ИНОСТРАННЫЕ ОПЫТЫ Пока у России никак не получалось начать строительство скоростных железных дорог, сеть высокоскоростных железнодорожных магистралей покрыла Европу, став своеобразным «индикатором качества жизни» и, более того, дав толчок дальнейшему развитию железнодорожного транспорта.

Анализ европейского рынка перевозок показывает, что максимально эффективным временем следования поездов являются отрезки продолжительностью 2,5–3 часа, то есть организация высокоскоростного движения оптимальна на участках протяженностью 300–800 км. На этих расстояниях железнодорожный транспорт обладает конкурентным преимуществом перед авиационным. Кроме того, появляется возможность организации интермодальных

перевозок, когда пассажиры могут путешествовать на любых видах транспорта по единому билету. Сегодня в Европе высокоскоростными поездами пользуются от 60 до 85% пассажиров. Огромный успех такого движения в Европе обусловлен неуклонным ростом пассажиропотока, несомненным удобством передвижения из центра одного города в центр другого без потери времени на переезд к аэропортам, находящимся, понятное дело, в отдалении от города. Кроме того, высокоскоростные магистрали — самый экологически чистый вид транспорта.

Существует ряд причин, по которым строительство новых специализированных высокоскоростных магистралей предпочтительнее, чем «приспособление» уже существующих путей, где проходят как пассажирские, так и грузовые составы.

Отечественные и зарубежные исследования показывают, что совместное движение грузовых и скоростных пассажирских поездов почти вдвое увеличивает расходы на содержание пути. При совместном движении грузовых и высокоскоростных пассажирских поездов резко падает пропускная способность и надежность выполнения графика движения. Совместное движение скоростных пассажирских и грузовых поездов приводит к тому, что пропуск последних становится причиной внезапно возникающих ограничений скорости.

VELARO ПОД РОССИЙСКУЮ КОЛЕСУ

Отставание в скоростях на российских железных дорогах имеет несколько причин. Во-первых, это связано с высокой грузонапряженностью российских железных дорог.

Грузовые поезда, идущие по железным дорогам России и стран СНГ, гораздо тяжелее и длиннее, чем поезда на магистралях европейских стран. Поэтому первый скоростной состав ЭР-200 (с маршрутной скоростью 130 км/ч), который сегодня ходит один раз в неделю из Петербурга в Москву, — явление скорее исключительное, так как на этой линии обращается 45 пар грузовых, 75 пассажирских и 60 пригородных поездов.

Во-вторых, во всем, как принято говорить, цивилизованном мире подобные проекты — дело государственное. Президент ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) Владимир Якунин приводит в пример итальянские железные дороги Ferrovie dello Stato: «Из бюджета Италии инвестировали €18 млрд в развитие инфраструктуры итальянских железных дорог, и сейчас это лучшие железные дороги Европы. Они рассчитали, что в расходах на скоростные проекты сама дорога может покрыть только 60%, поэтому для реализации этих программ была создана специальная компания, 40% средств для которой выделено государством. Кроме того, оно субсидировало процентную ставку по кредитам, привлеченным дорогой под проект, и взяло на себя гарантии выплат по займам».

Изменение экономического положения в стране, рост грузовых перевозок и смена видов и направлений грузопотоков, происшедшие за последние годы, послужили стимулом к разработке «Программы развития скоростного и высокоскоростного движения на железных дорогах России до 2020 года». Программа была утверждена 7 июня 2006 года.

В результате анализа транспортных связей между крупнейшими российскими городами были определены 18

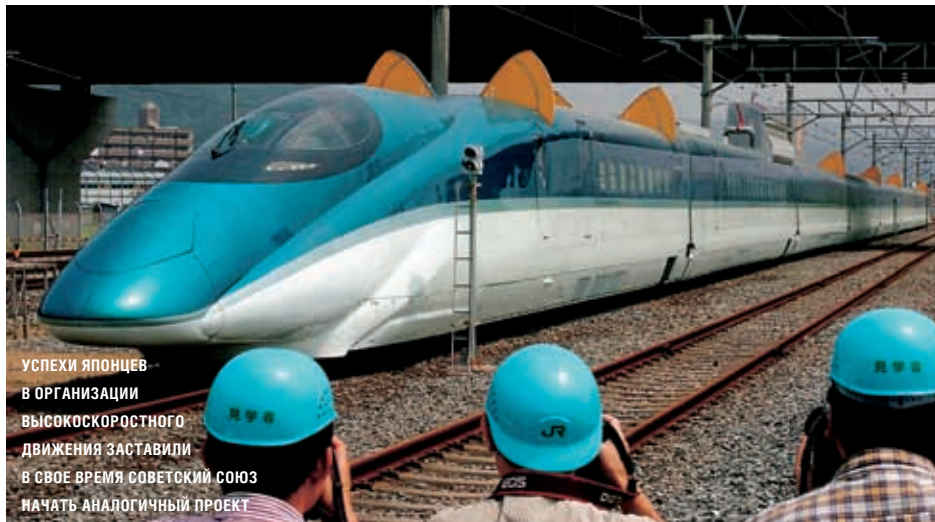


ИВАН ШКОЛЬНИКОВ

СЕРИЙНОЕ ПРОИЗВОДСТВО ПОЕЗДОВ VELARO RUS

НАЧНЕТСЯ В ГЕРМАНИИ ЭТИМ ЛЕТОМ,

А ДЛЯ ПАССАЖИРОВ ОНИ СТАНУТ ДОСТУПНЫ С 2009 ГОДА



УСПЕХИ ЯПОНЦЕВ В ОРГАНИЗАЦИИ ВЫСОКОСКОРОСТНОГО ДВИЖЕНИЯ ЗАСТАВИЛИ В СВОЕ ВРЕМЯ СОВЕТСКИЙ СОЮЗ НАЧАТЬ АНАЛОГИЧНЫЙ ПРОЕКТ



ОТЕЧЕСТВЕННЫЙ ВЫСОКОСКОРОСТНОЙ ПОЕЗД «СОКОЛ» ПО РАЗНЫМ ПРИЧИНАМ ОСТАЛСЯ МЕРТВООЖИВШЕГО ПРОЕКТОМ

направлений с устойчивым пассажиропотоком, где целесообразно внедрение скоростного пассажирского движения. В частности, это такие крупные транспортные узлы, как Санкт-Петербургский, Московский, Краснодарский, Самарский и Новосибирский. Перевозка пассажиров всеми видами транспорта на участках рассмотренного полигона за 2004 год составляла от 1 млн до 7,7 млн пассажиров, а к 2010 году специалисты прогнозируют рост пассажиропотока на 10–13 %.

Первым реализованным проектом высокоскоростного движения должен стать все тот же маршрут Москва—Санкт-Петербург. В этом году ОАО РЖД планирует повысить скорость движения на этом направлении до 250 км/ч. На проведение реконструкции выделено почти 6 млрд руб.

Выбор этого направления не случаен. Москва и Санкт-Петербург являются двумя столицами деловой активности и туристических маршрутов. В городах и их пригородах в общей сложности проживает около 25 млн человек, или 18% населения РФ, формируется почти четверть валовой продукции государства. Суммарная стоимость сэксплуатации за счет введения на этом участке высокоскоростного движения времени составит около 940 млрд руб. ежегодно. Прогноз увеличения пассажиропотока показывает, что в 2010 году на направлении Москва—Санкт-Петербург железнодорожным и авиатранспортом будут пользоваться не менее 9,1 млн пассажиров. По расчетам железнодорожников, при условии появления на этом участке высокоскоростного движения железнодорожным транспортом будут пользоваться 8,6 млн пассажиров. Высокоскоростной поезд Москва—Санкт-Петербург будет находить-

ся в пути 2 часа 49 минут и развивать скорость до 250 км/час. В прошлом году в Сочи на международном бизнес-форуме «Стратегическое партнерство-1520» Владимир Якунин и президент Siemens Transportation Systems Group Ханс Шаберт подписали контракт стоимостью €276 млн по поставке в Россию восьми высокоскоростных электропоездов Velaro RUS. Сейчас идет техническое проектирование составов, а уже с 20 июля 2007 года в Кrefельде (Германия) начнется их серийное производство.

Конструкцией поезда предусмотрено увеличение максимальной скорости до 330 км/ч. Каждый электропоезд длиной 250 м будет состоять из 10 вагонов и сможет обеспечивать местами более 600 пассажиров. Подвижной состав рассчитан на российскую широкую колею (1520 мм) и будет на 33 см шире используемых в Германии скоростных поездов ICE 3.

Три из восьми заказанных поездов будут курсировать по маршрутам Санкт-Петербург—Москва и Москва—Нижний Новгород. На участке Москва—Нижний Новгород также начаты работы по увеличению скорости движения до 160 км/ч. Первый поезд, который, как заявляют железнодорожники, по своим дизайнерским и инженерно-техническим решениям не уступает лучшим мировым образцам железнодорожной техники, планируется запустить в эксплуатацию уже в конце 2009 года.

Набирают темпы и работы по организации скоростного железнодорожного сообщения между Санкт-Петербургом и Хельсинки. РЖД и VR Group (Железные дороги Финляндии) создано СП Oy Karelian Trains Ltd. Компанией был объявлен тендер на закупку подвижного состава для орга-

низации скоростного железнодорожного сообщения на этом направлении стоимостью \$130 млн. Его итоги будут подведены в июне.

С начала года ОАО РЖД приступило к модернизации участка Санкт-Петербург—Бусловская (приграничная станция). На эти нужды в 2007 году выделяется 3,5 млрд руб. Результатом этих работ станет повышение скоростей до 160 км/ч на всем протяжении магистрали и до 200 км/ч на отдельных участках. Аналогичные усилия прикладывают и финские железнодорожники.



ФРАНЦУЗСКИЙ ПОЕЗД TGV УСТАНОВИЛ НЕДАВНО ОЧЕРЕДНОЙ РЕКОРД СКОРОСТИ



ПЕРВЫЕ СКОРОСТНЫЕ ПОЕЗДА. ЭКСПЛУАТАЦИЯ КОТОРЫХ НАЧНЕТСЯ В РОССИИ, БУДУТ НА 33 СМ ШИРЕ, ЧЕМ НЕМЕЦКИЕ ICE 3

низации скоростного железнодорожного сообщения на этом направлении стоимостью \$130 млн. Его итоги будут подведены в июне.

С начала года ОАО РЖД приступило к модернизации участка Санкт-Петербург—Бусловская (приграничная станция). На эти нужды в 2007 году выделяется 3,5 млрд руб. Результатом этих работ станет повышение скоростей до 160 км/ч на всем протяжении магистрали и до 200 км/ч на отдельных участках. Аналогичные усилия прикладывают и финские железнодорожники.

Одним из наиболее перспективных проектов глава РЖД Владимир Якунин считает строительство выделенной железнодорожной линии для реализации проекта высокоскоростной магистрали Москва—Нижний Новгород. Как планируют железнодорожники, к 2009 году время движения пассажирских поездов на участке Москва—Нижний Новгород будет сокращено до трех с половиной часов. В 2007–2008 годах планируется улучшить железнодорожную инфраструктуру на трех основных участках: Петушки—Владимир, Владимир—Вязники, Вязники—Нижний Новгород.

В перечень проводимых работ входит модернизация пути, замена стрелочных переводов, реконструкция искусственных сооружений, земляного полотна, контактной сети, устройств сигнализации, централизации и блокировки. Кроме того, планируется провести реконструкцию платформ и станций, оборудовать переезды и пешеходные переходы. На перспективу до 2020 года в реконструкцию участка Москва—Нижний Новгород будет инвестировано более 5 млрд руб.

При реализации проекта особое внимание будет уделяться безопасности движения, в частности безопасно-

сти пассажиров, ожидающих пригородных поездов на посадочных платформах. Сегодня на линии Нижний Новгород—Петушки из 130 платформ только 46 соответствуют нормативным требованиям безопасности, а остальные предстоит демонтировать и построить новые.

Когда линия Москва—Нижний Новгород станет пригодной для скоростного движения, считают в ОАО РЖД, многие пассажиры предпочтут добираться из столицы в Нижний и обратно поездом вместо самолета, так как это займет значительно меньше времени (учитывая время, которое пассажиры обычно тратят на регистрацию, досмотр и путь от аэропортов до города).

Специалистами компании прорабатывается проект строительства скоростной магистрали Москва—Сочи. Сейчас ведутся исследования возможности строительства нового участка, который позволит перенести движение поездов на так называемый Воронежский ход. В компании полагают, что строительство этой магистрали может стать реальным фактом к 2014 году.

Поставив перед собой задачу завершить проект организации высокоскоростного движения, руководство ОАО РЖД и специалисты компании проводят многочисленные технические консультации с железнодорожными компаниями Германии, Италии, Финляндии, Франции, осуществляющими скоростное движение и имеющими большой опыт, с представителями европейских научно-исследовательских институтов и консультационных фирм, с предприятиями-изготовителями высокоскоростных электропоездов Siemens AG, Alstom, Hitachi и Bombardier. ■

МИРОВОЕ СКОРОСТНОЕ ДВИЖЕНИЕ

Всего в мире сегодня насчитывается 7 тыс. км высокоскоростных магистралей, в том числе 3,75 тыс. км в Европе, причем высокоскоростные поезда обслуживают также полигон протяженностью около 20 тыс. км обычных железнодорожных линий, реконструированных под скоростное движение. Концептуальные подходы к организации высокоскорост-

ного движения различаются. Так, например, в Японии и Испании строятся высокоскоростные магистрали, путевая и рельсовая система которых полностью изолирована от остальной сети железных дорог. У японцев ширина колеи общенациональной сети железных дорог составляет 1067 мм, а у высокоскоростной магистрали так называемая стефенсоновская колея 1435 мм. В Испании ширина

колеи общенациональной сети составляет 1670 мм, а высокоскоростной, как и в Японии, 1435 мм. По этой причине ни японские, ни испанские высокоскоростные поезда по общей сети курсировать не могут. Во Франции сеть высокоскоростных магистралей входит в единую сеть, но предназначена лишь для высокоскоростного подвижного состава. Поезда TGV отправляются с вокзалов по общему пути

следования, а затем выходят на специализированный путь. В Италии и Германии отдают предпочтение комплексной реконструкции железнодорожных направлений: в этих странах строятся новые высокоскоростные линии и модернизируются уже существующие. Кстати, немецкие железные дороги (Deutsche Bahn) имеют большой опыт строительства и эксплуатации высокоскоростных железнодорожных линий. Их об-

щая длина в Германии составляет более 2 тыс. км. С 2002 года действует 177-километровая линия Кельн—Франкфурт для скоростного движения 350 км/ч. Германии же принадлежит пальма первенства высокоскоростного движения, ведь в этой стране исследования и разработки в области высокоскоростного рельсового транспорта начались еще в конце XIX века, а в 1936 году поезд массой 300 т с паровозом се-

рии 05 компании Borsig смог развить скорость 200,4 км/ч. Сегодня существует следующая градация скоростей в пассажирском движении: до 140–160 км/ч движение поездов на обычных железных дорогах, до 200 км/ч — скоростное движение на реконструированных линиях и свыше 200 км/ч — высокоскоростное движение на специально построенных высокоскоростных магистралях.

ПО ПЛАНАМ РЖД ПЕРВЫЕ ВЫСОКОСКОРОСТНЫЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ МАГИСТРАЛИ РОССИИ ДОЛЖНЫ СВЯЗАТЬ МОСКВУ С САНКТ-ПЕТЕРБУРГОМ, НИЖНИМ НОВГОРОДОМ И, ВОЗМОЖНО, СОЧИ



ТЕМАТИЧЕСКИЕ
СТРАНИЦЫ
ГАЗЕТЫ

Коммерсантъ



ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА
ПЕРЕДОВИКИ ПРОИЗВОДСТВА
СМЕЖНИКИ
ИНВЕТОРЫ
КОНКУРЕНТЫ
АДМИНИСТРАТИВНЫЙ РЕСУРС



BUSINESS
GUIDE