

→ годно использовать на маршруте длиной не более 1000 км. Новая перевозочная компания начала эксплуатировать локомотивы в мае 2004 года. Сейчас пять ее машин работают на участках Южно-Уральской железной дороги в перевозке руд цветных металлов по замкнутым кольцевым маршрутам. В 2006 году Новая перевозочная планирует увеличить парк до 20 локомотивов. Прорабатывает проекты обслуживания двух-трех направлений собственными локомотивами и «Евросиб».

Сегодня отсутствует единый порядок согласования курсирования поездных формирований (локомотивов с вагонами) собственников — каждый маршрут всегда рассматривается как исключение. В то же время уже сложилась определенная практика оформления документов для получения разрешений на работу локомотива. В конечном итоге распоряжение о допуске дается личной телеграммой одного из топ-менеджеров ОАО РЖД.

В самой компании интерес операторов к использованию собственных локомотивов воспринимают, мягко говоря, сдержанно. «Предоставление локомотивной тяги не относится к услугам, оказываемым на основании публичного договора, и не является предметом обязательного обслуживания», — отмечают в ОАО РЖД. — В настоящее время законодательно не определены условия оказания таких услуг, степень государственного регулирования этого вида деятельности, возможность его обособления в структуре ОАО РЖД. Нет утвержденных нормативных документов, регулирующих порядок курсирования принадлежащих предприятиям и организациям локомотивов, а также предоставления услуг по управлению локомотивными бригадами тяговым подвижным составом собственников». Еще одно законодательное препятствие в использовании собственных локомотивов — то, что правила заполнения перевозочных документов предусматривают внесение грузоотправителем сведений о собственном локомотиве, не учитывая при этом возможность их замены в пути следования. При этом нередко на одном маршруте несколько раз сменяются участки с тепловозной и электровозной тягой, то есть не менять локомотивы физически невозможно.

В результате ОАО РЖД вынесло на рассмотрение госорганов и участников отрасли раздел 4 преysкуранта № 10–01 «Работа с собственными поезными формированиями, собственными вагонами и собственными локомотивами», в котором представило свою трактовку вагонной и локомотивной составляющих. Этот документ сразу встретил резко негативную реакцию со стороны операторов. Собственники подвижного состава полагают, что ОАО РЖД пытается как можно выше поднять инфраструктурную составляющую тарифа, уменьшив локомотивную и вагонную.

Между тем операторы считают заниженной и уже существующую вагонную составляющую в тарифе. По расчетам АСКОП, срок окупаемости вагонов в настоящий момент равен девяти-десяти годам. Окупаемость тягового подвижного состава при уровне локомотивной составляющей, предлагаемой ОАО РЖД, составит 12–13 лет. Если же установить ее на уровне 40%, срок окупаемости, например, тепловозов уменьшится до четырех с половиной-пяти лет.

Дискуссия вокруг раздела 4 продолжается. Скорее всего, как и в случае предыдущей редакции преysкуранта № 10–01, в итоге победит компромиссный вариант. Однако и в этой ситуации у ОАО РЖД сохраняется риск потерять более трети доходов. Так что компания вряд ли сильно заинтересована в том, чтобы доступ частных операторов к инфраструктуре как можно быстрее стал легким, прозрачным и эффективным. ■

БЮДЖЕТНЫЙ РАЗЪЕЗД В АВГУСТЕ ВПЕРВЫЕ ЗА МНОГО ЛЕТ ПРОИЗОШЛА ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНДЕКСАЦИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ТАРИФОВ — НА 4% В ДОПОЛНЕНИЕ К РОСТУ НА 8,5% С 1 ЯНВАРЯ. ОАО «РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ» (РЖД) ОБЪЯСНИЛО РОСТ ЦЕН КОНКУРЕНЦИЕЙ С ЧАСТНЫМИ ОПЕРАТОРАМИ И НЕВАЛИДНОСТЬЮ ПРОГНОЗОВ МИНЭКОНОМРАЗВИТИЯ, НА БАЗЕ КОТОРЫХ ФОРМИРУЕТ БЮДЖЕТ КОМПАНИЯ.

РЕНАТА ЯМБАЕВА

ДОХОДНЫЙ НЕДОБОР В соответствии с утвержденным правительством финансовым планом в этом году ОАО РЖД должно было получить доходы в размере 759 млрд руб. (на 16,2% больше, чем в 2004 году), ограничив затраты 680 млрд руб. (на 14,7% больше, чем в 2004 году). Чистая прибыль компании при выполнении плана должна была составить 16,9 млрд руб. Однако уже в конце марта железнодорожники констатировали, что расходная часть бюджета компании по итогам 2005 года значительно вырастет из-за опережающего прогнозы Минэкономразвития повышения цен на энергоносители и металлы.

«Оптимистичные декларации, что у нас все замечательно и будущее наше безоблачно, были либо отражением поговорок, что оптимист — это плохо информированный пессимист, либо непониманием сути бизнеса в рыночных условиях», — подтвердил в середине июля президент ОАО РЖД Владимир Якунин. Он констатировал, что рентабельность компании минимальна, а износ основных средств близок к критическому. «За первое полугодие недополучено 10,5 млрд руб. доходов от перевозок», — добавил господин Якунин. — План выручки от подсобно-вспомогательной работы выполнен на 95,3%, недополучено более 1,2 млрд руб.

В результате ОАО РЖД удалось добиться от правительства промежуточной индексации грузовых тарифов. С 1 августа они выросли в целом на 4%, однако увеличение было, как и в начале года, перераспределено между внутренними перевозками, экспортом через порты (рост на 5,4%) и экспортом через погранпереходы (0%). В ОАО РЖД подсчитали, что в результате компания получит около 9 млрд руб. дополнительных доходов.

Правление ОАО РЖД рассмотрело итоги работы компании в первом полугодии 23 августа, уже после принятия решения о росте тарифов. По итогам заседания старший президент ОАО РЖД Федор Андреев взялся наконец подробно объяснить причины ухудшения финансового состояния компании. Он уточнил, что все дело в росте доли частных операторов в перевозках наиболее доходных грузов, увеличении доли в перевозках ОАО РЖД грузов самого дешевого первого класса, а также продолжающейся переориентации экспорта с сухопутных погранпереходов (более дорогие тарифы) на российские порты (более дешевые тарифы).

Любопытно, что при этом утвержденные правлением итоги работы ОАО РЖД в первом полугодии отнюдь не выглядели удручающе. В январе—июне компания перевезла всего на 0,3% меньше грузов, чем планировалось, а пассажирооборот вырос к плану на 4,7%. ОАО РЖД не смогло добрать только 0,4% доходов по грузоперевозкам к плану (1,2 млрд руб.), превысив показатели января—июня 2004 года на 7,1%. Доходы от пассажирских перевозок выросли

на 5,1% к плану (на 1,9 млрд руб.) и на 32,8% по отношению к первому полугодию 2004 года. В целом же ОАО РЖД обогнало план по сбору доходов от перевозок в январе—июне на 0,2% (0,7 млрд руб.), получив в итоге чистую прибыль в размере 3,4 млрд руб. вместо планировавшегося убытка в 1,8 млрд руб.

Впрочем, Федор Андреев пояснил, что полугодовой план ОАО РЖД формирует на базе собственных оценок, поэтому в нем заложены более реалистичные показатели. А если их экстраполировать на официальный годовой план, то дефицит доходов составит около 2%. В результате даже с учетом допиндексации тарифов в целом за год ОАО РЖД недополучит 3% доходов. Основной вклад в этот разрыв внесут грузоперевозки (недобор 4,4% доходов — 26,7 млрд руб.). ОАО РЖД планирует сократить утвержденные еще в декабре 2004 года расходы на 0,6% (4,3 млрд руб.), но в конечном итоге компания рассчитывает получить почти вдвое меньшую чистую прибыль — 8,7 млрд руб. вместо 16,9 млрд руб. «Впрочем, это пессимистическая оценка», — уточнил Федор Андреев. — Скорее всего, доходы будут больше».

Прогноз господина Андреева уже подтверждается. На селекторном совещании в сентябре Владимир Якунин заявил, что в августе произошел перелом негативных тенденций, господствовавших с начала года в экономике компании. «Если за семь месяцев прирост доходности составлял только 3,6%, то в августе — уже 9,2%, а увеличение доходности пассажирских перевозок превысило 20%», — пояснил господин Якунин. — Впервые с начала года динамика доходов компании от перевозок опередила рост расходов: 15,3% против 14%. За оставшиеся четыре месяца года необходимо нарастить темпы привлечения грузов к перевозке. Ускорение промышленного роста в стране, происшедшее в летние месяцы и прогнозируемое на оставшийся до конца года период, дает все основания для решения этой задачи. При этом рост себестоимости перевозок должен быть ограничен уровнем 7,2%, что значительно ниже инфляции».

СТРАТЕГИЯ В ЕЖОВЫХ РУКАВИЦАХ Тем не менее руководство ОАО РЖД продолжает настаивать на внесении изменений в стратегию развития компании до 2010 года. Напомним, что совет директоров ОАО РЖД в целом одобрил ее в августе прошлого года. В стратегии контрольные параметры состояния компании определены в трех вариантах — гарантированном (на основе инерционного варианта развития экономики), базовом (на основе среднесрочных прогнозов социально-экономического развития страны, разработанных Минэкономразвития) и сценарном (соответствующем решению задачи удвоения ВВП).

По словам Федора Андреева, итоги января—июня этого года отличаются от стратегического прогноза почти вдвое в худшую сторону. Грузооборот компании вырос на 3,2% вместо 6,7%, доходы — на 9,8% вместо 13,5%, расходы — на 14,6% вместо 10,2%. Более того, деятельность ОАО РЖД уже с трудом поддается макроэкономическому прогнозированию. «В этом году впервые рост грузооборота компании не соответствует темпам роста ВВП, а гораздо ниже него», — поясняет господин Андреев.

Скорректированную стратегию руководство ОАО РЖД планирует разработать и представить совету директоров компании до конца года. Однако ее инвестпрограмма на 2006 год потребовала секвестрирования в гораздо более сжатые сроки. В начале сентября правление ОАО РЖД в целом одобрило проект инвестпрограммы на 2006–2008 годы, урезав ее на 10–15%. Новый вариант предусматривает инвестиции в 158 млрд руб. в 2006 году (вместо 175 млрд руб.), 175 млрд руб. — в 2007 году (вместо 202,8 млрд руб.) и 198 млрд руб. — в 2008 году (вместо 232,8 млрд руб.). Старший вице-президент компании Борис Лапидус заявил, что программа приведена в соответствие с самым пессимистичным из рассматривавшихся до сих пор сценариев развития ОАО РЖД. Более того, обнародованные цифры не являются окончательными и, скорее всего, еще будут пересматриваться. Окончательный вариант инвестпрограммы планируется утвердить в октябре. По предварительным прогнозам Федора Андреева, основная часть сокращений в ней коснется закупок вагонов при сохранении вложений в инфраструктуру и локомотивы.

Одновременно компания меняет и подходы к разработке своего бюджета. «Теперь мы будем планировать его на базе максимального прогноза расходов и минимального — доходов», — заверяет господин Андреев. — Следует, конечно, помнить, что наш бюджет утверждается правительством и формируется при участии Минэкономразвития и Федеральной службой по тарифам. Компания, как правило, достаточно точна в прогнозах, зато госчиновники традиционно завывают доходы и занижают расходы. Но я уверен, что на этот раз мы не повторим прошлогодние ошибки и убедим госведомства в справедливости наших оценок».

Бюджет ОАО РЖД на 2006 год правительство должно рассмотреть в ноябре. Насколько он окажется адекватным, станет понятно только к концу первого полугодия следующего года. Между тем у компании будет уже гораздо меньше права на ошибку, чем раньше. Ведь теперь за плечами ОАО РЖД стоят два инвестиционных рейтинга, крупные облигационные займы и синдицированный кредит международных банков. А западные инвесторы весьма настороженно относятся к эмитентам, не умеющим прогнозировать свое развитие. ■

