

«ПРОГНОЗ ОАО РЖД КАЖЕТСЯ БОЛЕЕ БЛИЗКИМ К РЕАЛЬНОСТИ»

ЕЩЕ В МАЕ ФИНАНСОВАЯ СИТУАЦИЯ В ОАО «РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ» (РЖД) КАЗАЛАСЬ УГРОЖАЮЩЕЙ. МЕНЕДЖМЕНТ МОНОПОЛИИ ГОВОРИЛ ОБ ОТСТАВАНИИ ОТ УТВЕРЖДЕННОГО В КОНЦЕ 2008 ГОДА ФИНАНСОВОГО ПЛАНА И УГРОЗЕ УБЫТКОВ ПО ИТОГАМ ГОДА. НО ТЕПЕРЬ ОАО РЖД ЖДЕТ ЧИСТОЙ ПРИБЫЛИ В РАЗМЕРЕ БОЛЕЕ 2 МЛРД РУБЛЕЙ. ЗА СЧЕТ ЧЕГО УДАЛОСЬ НА НЕЕ ВЫЙТИ, BG РАССКАЗАЛ СТАРШИЙ ВИЦЕ-ПРЕЗИДЕНТ ОАО РЖД ВАДИМ МИХАЙЛОВ.

BUSINESS GUIDE: Обрисуйте текущую финансовую ситуацию в ОАО РЖД. Как компания заканчивает год?

ВАДИМ МИХАЙЛОВ: Хочу сразу уточнить, что приводить все данные мы будем в соответствии с российской отчетностью. Официальные цифры по МСФО будут готовы только к середине 2010 года. Все показатели по 2009 году, которые я называю, опираются только на данные РСБУ. Со следующего года, я надеюсь, мы перейдем на полугодовой формат МСФО и сможем давать соответствующие прогнозы более оперативно. Сейчас в разрезе МСФО я могу сказать только то, что ОАО РЖД закончит год с прибылью.

BG: Вопреки достаточно негативным прогнозам, сделанным в мае?

В. М.: Этот год ОАО РЖД, как и вся российская экономика, начало очень тяжело. Но руководство компании еще в конце 2008 года сделало весьма реалистичные прогнозы и, как показало развитие событий, более чем адекватно оценило ситуацию. Тогда был создан антикризисный штаб и принята программа сокращения издержек на 173 млрд рублей, позже увеличенная до 187 млрд рублей. В результате компания оказалась готова к резкому и глубокому падению перевозок в начале года. Потом рынок начал постепенно восстанавливаться. Уже в августе мы понимали, что выполним прогноз по падению погрузки на 19%, а сейчас можно констатировать, что падение будет меньшим — на 15%. Это очень хороший результат, причем в доходной части он существенно лучше наших ожиданий. Кроме того, в течение года удалось добиться дополнительной экономии в плюс к существовавшей программе сокращения издержек. Сама программа, по последним сводкам за полугодие, выполнена более чем наполовину — на 100 млрд рублей. За девять месяцев экономия уже достигла 143,2 млрд рублей. И по этому по итогам года мы выходим на безубыточный уровень. Плановая чистая прибыль по РСБУ должна составить не менее 2,1 млрд рублей.

BG: Но еще в мае специалисты ОАО РЖД говорили об опережающем прогнозе росте затрат на электроэнергию, топливо и социальные расходы, а также существенном недоборе доходов к плану, в частности, из-за падения пассажирских перевозок, которое не было учтено. . .

В. М.: Существенный вклад в рост доходов внесло то, что уменьшились темпы падения объемов перевозок.

BG: Но между объемом перевозок и объемом доходов нет прямой связи, доходность ведь может быть разной. . .

В. М.: Это правда, но план по доходной ставке выполняется, то есть прямая связь есть. В частности, нам помогло определенное изменение структуры грузопотоков: активно пошли грузы на Восток, в дальневосточные порты и на Китай. Сейчас мы уже перевыполняем план по доходам, утвержденный советом директоров 2 июня. Тогда была заложена прибыль в 700 млн рублей, будет 2,1 млрд рублей, а может, и больше. Погрузка превысит плановую почти на 5%. Доходы от перевозок планировались на уровне 1008 млрд рублей — будет 1034 млрд рублей; расходы при плане в 1002 млрд рублей составят 1001 млрд рублей. Тут нужно подчеркнуть, что у ОАО РЖД очень высока доля постоянных затрат — порядка 80% от себестоимости перевозки, которая не зависит от погрузки и ограничивается возможностями по сокращению доходов даже в условиях падения объемов работ.

BG: Но дополнительных сокращений к объявленным ранее не проводилось?

В. М.: Нет, идеология компании была в приоритетном ведении неполного рабочего графика. В течение года у нас



МИХАЙЛОВ ВАДИМ ВАЛЕРЬЕВИЧ

Родился в 1969 году в г. Мичуринск Тамбовской области. Окончил в 1992 году Государственную финансовую академию по специальности «финансы и кредит». В 1992–2003 годах работал в аудиторской компании Arthur Andersen, где прошел путь от экономиста до директора отдела банковского аудита. С 2003 по август 2009 года работал директором, затем генеральным директором ООО «Эрнст энд Янг — бизнес-консультирование». В августе 2009 года назначен старшим вице-президентом ОАО РЖД. На этом посту сменил Федора Андреева, который возглавил АЛРОСА.

порядка 500 тыс. человек ежемесячно находились в режиме неполного рабочего времени, чтобы избежать масштабных сокращений. Но с учетом определенного восстановления объемов перевозок в следующем году мы начнем выводить сотрудников на полный рабочий день. В целом за 2009 год было высвобождено 59 тыс. человек.

BG: Также предполагалось, что доходы ОАО РЖД уже в 2009 году вырастут за счет переоценки имущества, вносимого в Федеральную пассажирскую компанию, что должно было добавить 22 млрд рублей.

В. М.: Создание ФПК отнесено на 1 апреля 2010 года, и, соответственно, результат переоценки будут отнесены на 2010 год. Текущие прогнозы итогов 2009 года эти поступления не учитывают.

BG: За счет чего произошло сокращение расходов?

В. М.: Очень большая экономия была получена за счет переговоров с поставщиками о снижении цен на материалы и услуги. Почти по всем позициям мы вышли на цены 2007 года. В результате за девять месяцев материальные затраты удалось снизить на 31,1 млрд рублей, затраты на топливо и электроэнергию — на 18,6 млрд рублей. Расходы на амортизацию и налог на имущество уменьшились на 28,8 млрд рублей. Для этого мы проводили консервацию неиспользуемых основных средств. Расходы на оплату труда, с ЕСН снизились на 36,1 млрд рублей. За счет падения объемов перевозок удалось сэконо- мить 28,6 млрд рублей.

BG: Планировалось заморозить индексацию зарплат, это произошло?

В. М.: С третьего квартала. В целом по году экономия составит 46 млрд рублей.

BG: Как корректировалась и выполняется инвестпрограмма 2009 года?

В. М.: Исходно программа планировалась в объеме 252,2 млрд рублей, но в конце года была увеличена до 262,8 млрд рублей. Из этих средств 47,4 млрд рублей приходится на олимпийские стройки, а 215,4 млрд рублей — на собственные проекты компании. В том числе на закупку подвижного состава пойдут 60,4 млрд рублей. Кроме того, 93,4 млрд рублей, в том числе 46,9 млрд рублей в хозяйстве пути, будет потрачено на капитальные ремонты, которые не включены в общий объем инвестпрограммы.

BG: Как изменится инвестпрограмма в 2010 году?

В. М.: Базовая часть инвестпрограммы вырастет на 3%, до 270,5 млрд рублей. Но нужно учитывать, что эта цифра включает 71,8 млрд рублей вложений в «олимпийские» проекты. На собственные проекты компании пойдут 198,7 млрд рублей. Но в то же время мы существенно, на 35,5%, увеличиваем финансирование капитальных ремонтов — до 126,6 млрд рублей, в том числе 67,4 млрд рублей будет потрачено на хозяйство пути. Также у нас есть понимание, что все дополнительные доходы, которые удастся получить в 2010 году за счет повышения эффективности деятельности, будем направлять на возможное увеличение инвестпрограммы.

BG: В приведенный вами объем инвестпрограммы включены инвестиции дочерних структур ОАО РЖД?

В. М.: Нет. Это данные только по ОАО РЖД. В целом дочерние компании ОАО РЖД планируют в 2010 году инвестиции на уровне свыше 64 млрд рублей.

BG: Более 40 млрд рублей инвестпрограммы ОАО РЖД на 2009 год было профинансировано из бюджета. Какую господдержку должна получить компания в 2010 году?

В. М.: В целом в качестве субсидий из бюджета предполагается выделить 81,3 млрд рублей. В эту сумму входят 50 млрд рублей компенсаций выпадающих доходов по грузовым перевозкам, 28 млрд рублей — по пассажирским перевозкам в дальнем следовании и 3,3 млрд рублей — в пригородном сообщении. Еще 62,3 млрд рублей взносов государства в уставный капитал ОАО РЖД пойдут на олимпийские проекты (60 млрд рублей) и компенсации в связи со льготным проездом школьников, учащихся и студентов. И, наконец, 1,3 млрд рублей — это компенсации по перевозкам пассажиров из/в Калининградской области и перевозкам новых автомобилей на Дальний Восток. Итого выходит 144,9 млрд рублей.

BG: Такая небольшая цифра покрытия убытков от пригородных перевозок откуда взялась?

В. М.: Столько регионы выделили на компенсацию по уже подписанным договорам. Но полностью компенсировать убытки по пригороду пока не получается. Мы ведем работу с регионами в этом направлении.

BG: Почему часть дотаций оформляется как субсидии, а часть — как взнос в уставный капитал?

В. М.: С точки зрения денежных потоков никакой разницы нет. Но надо понимать, что выданные субсидии облагаются налогом на прибыль, приравнявсь к доходам компании. Зато они могут учитываться как доходы. Через взнос в уставный капитал финансируются проекты, которые фактически являются приобретением или строительством актива. То есть государство, по сути, могло само построить объект и передать ОАО РЖД.

BG: Как в целом выглядит финансовый план ОАО РЖД на 2010 год? На базе каких прогнозов по перевозкам он составлялся?

В. М.: Если говорить об ОАО РЖД как о компании, а не о холдинге, мы ожидаем роста погрузки на 3,7% к 2009 году, роста грузооборота — на 3,8%. По сравнению с 2008

годом это будет снижение на 11,7% и на 3,2% соответственно. Пассажирооборот должен снизиться на 1,3% к 2009 году и на 12% к 2008 году. Мы заложили достаточно оптимистичный рост. Потому что, например, Минэкономики пока дает прогноз роста промышленного производства в стране в 2010 году на 1,9%. Но прогноз ОАО РЖД нам кажется более близким к реальности, поскольку основывается на конкретных данных по динамике погрузки в третьем и четвертом кварталах 2009 года. В результате с учетом выделения с 1 апреля ФПК доходы ОАО РЖД должны вырасти на 7,2%, до 1109,8 млрд рублей, чистая прибыль — в восемь раз, до 17,1 млрд рублей.

BG: А если учитывать компании ОАО РЖД, какими будут показатели в целом по холдингу?

В. М.: Мы предоставили на рассмотрение совета директоров консолидированную отчетность по 15 крупнейшим дочерним структурам, которые вместе с ОАО РЖД покрывают 98% активов холдинга. В сумме получаются доходы в 1538,9 млрд рублей и чистая прибыль на уровне 22 млрд рублей.

BG: Как меняется кредитный портфель компании?

В. М.: В 2010 году он не изменится, только с учетом курсовых разниц вырастет на 2,6 млрд рублей, до 360 млрд рублей. Совет директоров рекомендовал нам не наращивать заимствования, и в 2010 году инвестпрограмма ОАО РЖД реализуется исключительно за счет собственных средств. При этом мы меняем структуру кредитного портфеля. Еще в начале года было принято три принципиальных решения. Во-первых, перевести валютные обязательства в рублевые, во-вторых, увеличить долю долгосрочных обязательств и, наконец, заместить кредиты облигациями. И эти задачи успешно реализуются. Если на 1 января 2009 года доля рублевых заимствований составляла 68%, то на 31 декабря будет на уровне 80%. На кредиты сроком до года на 1 января приходилось 55% портфеля, сейчас — всего 13%. Доля займов на срок более трех лет увеличилась с 45 до 83%. К концу 2010 года доля облигаций должна вырасти до 83,5%.

BG: То есть вы планируете новые выпуски облигаций?

В. М.: Да, с целью рефинансирования двусторонних кредитов. Их доля в портфеле к концу 2010 года должна снизиться до 5,6%. С начала 2009 года уже выпущены корпоративные облигации на 130 млрд рублей. 9 декабря мы впервые разместили биржевые облигации на 15 млрд рублей с рекордной ставкой 9,4%. В 2010 году планируется разместить рублевые облигации на 60–100 млрд рублей в зависимости от ситуации на рынках и потребностей компании. Мы обсуждали, что в марте можем попробовать разместить еврооблигации примерно на \$1 млрд. Судьба этого выпуска также зависит от рыночной ситуации. При этом размер кредитного портфеля не изменится.

Интервью взяла РЕНАТА ЯМБАЕВА

«БОЛЬШАЯ ЭКОНОМИЯ БЫЛА ПОЛУЧЕНА ЗА СЧЕТ ПЕРЕГОВОРОВ С ПОСТАВЩИКАМИ О СНИЖЕНИИ ЦЕН НА МАТЕРИАЛЫ И УСЛУГИ. ПОЧТИ ПО ВСЕМ ПОЗИЦИЯМ МЫ ВЫШЛИ НА ЦЕНЫ 2007 ГОДА»

