

ЭКСПЕРТНОЕ МНЕНИЕ

В. Я.: Важно понимать, что повышение безопасности на железнодорожном транспорте — комплексная программа, которая решается в рамках всей инвестпрограммы компании. В частности, в нее входит капитальный ремонт пути и искусственных сооружений, закупка нового подвижного состава, приобретение средств автоматики, телемеханики, сигнализации и многое другое. В каждой статье производственного бюджета присутствуют элементы, направленные на обеспечение безопасности.

Кроме того, существует специальная программа повышения безопасности движения, которая состоит из закупки диагностических комплексов для локомотивов, мотивации сотрудников за обеспечение безаварийной работы и других направлений деятельности. За годы существования компании только в эту программу было вложено более 28,7 млрд рублей. Всего же с момента образования ОАО РЖД на мероприятия, напрямую или косвенно оказывающие влияние на безопасность движения, направлено более 1,3 трлн рублей.

ВГ: И последний вопрос, имеющий отношение к «Невскому экспрессу», — вы не наблюдаете возникновения каких-то психологических проблем у пассажиров в отношении поездок по железной дороге, причем на самой доходной для ОАО РЖД линии Москва—Петербург?

В. Я.: Нет, не наблюдаем. Люди с нормальным разумом понимают, что, если, например, оторвался карниз у входа на станцию метро и, не дай бог, убил нескольких человек, это не повод, чтобы в метро больше не ездить.

ВГ: Но в данном случае это не случайность, а целенаправленное действие террористов...

В. Я.: В сегодняшнем мире в этом смысле мало кто защищен где бы то ни было, так что это тоже в некотором смысле случайность. В любом случае у нас нет падения пассажиропотока между Москвой и Петербургом. В день катастрофы люди, естественно, приходили, узнавали, что происходит задержка, и отказывались от билетов. В первые дни мы фиксировали падение пассажиропотока где-то на 3%. Сейчас он восстановился, и никакой психологической несовместимости с железнодорожным транспортом наши пассажиры не демонстрируют.

ВГ: Переходя к ситуации в ОАО РЖД и экономике в целом. Мы наблюдали летом, в июне, некую коррекцию после быстрого падения грузопотока, и уже начали все радоваться тому, что все восстанавливается. Нужно понимать, что зафиксированный в ноябре помесечный рост оценивается уже применительно к низкой базе первых месяцев кризиса. Реально грузопотоки восстанавливаются или нет?

В. Я.: Модель, которую мы положили в основу своего планирования на этот год, оказалась достаточно точной. Сначала мы прогнозировали падение по отношению к прошлому году на 19% — до июля так и происходило. С августа мы увидели тенденцию, которая говорила о стабилизации экспортных перевозок грузов, что позволило нам рассчитывать окончательные параметры года исходя из того, что общее падение перевозок для нас составит около 15–16%. Коррекция произошла в основном за счет экспорта в первую очередь руды, частично — черных металлов, частично — угля и удобрений. Но беспокоит то, что не восстановился объем перевозки строительных грузов. То есть инвестиционные региональные и федеральные программы не дают стимула для восстановления этой работы, замерли инвестиции, стройка замерла. Это очень серьезный показатель — значит, не создается новых предприятий, новых домов, торговых и офисных центров. И мы это фиксируем по своим данным.

Мы никогда не поддерживали точку зрения, что происходит восстановление экономики. Мы говорили и говорим, что произошла определенная стабилизация, и эта стабилизация неустойчивая. Если говорить о внутренних перевозках, к сожалению, нет показателей, которые свидетель-

ствовали бы о том, что мы начали создавать и поддерживать внутренний спрос, который вызывает, соответственно, перевозки грузов и материалов. И это должно быть предметом внимания соответствующих органов государственной власти.

ВГ: То есть, на ваш взгляд, восстановления российской экономики нет?

В. Я.: Мы не считаем, что произошли события, которые позволяют говорить о восстановлении. Меры, которые были приняты правительством, позволили стабилизировать ситуацию. По всей видимости, сейчас должны последовать меры по стимулированию внутреннего спроса — он означает внутреннее развитие экономики. Нельзя надеяться только на экспорт. У нас огромная страна, огромный рынок. Мы на этом рынке можем стабилизироваться самостоятельно — и надо это делать.

ВГ: Вторая волна кризиса возможна? Вы ее как-то в своих планах учитываете или нет?

В. Я.: Я и год назад говорил, и сейчас говорю, что состояние неустойчивой квазистабильности не исключает второй волны кризиса. События, которые мы наблюдаем в ОАЭ, к сожалению, подтверждают это опасение.

ВГ: Для ОАО РЖД правительство сделало все, что просила компания?

В. Я.: Я считаю, что правительство сделало многое, но не все, что планировалось. По всей видимости, обстоятельства сложны для выполнения основного решения.

ВГ: Что именно вы имеете в виду?

В. Я.: Основное решение в том, чтобы постараться максимально сохранить инвестиционную программу ОАО РЖД. Этого сделать не удалось: ресурсов не хватило.

ВГ: Инвестпрограмма, которая сложилась на следующий год, это что для вас? Поддержание нынешнего уровня, латание дыр, хоть какое-то продвижение вперед?

В. Я.: Это модель попытки стабилизировать ситуацию в национальной экономике. Инвестпрограмма у нас примерно на уровне прошлого года. И это было непросто, имея в виду, что государство вновь пошло на компенсацию убытков ОАО РЖД от регулирования тарифов ниже экономически обоснованного уровня.

ВГ: То есть субсидии в 50 млрд рублей все равно недостаточно?

В. Я.: Ну, это то, что касается непосредственно тарифов. Да, этого недостаточно, чтобы восстановить инвестпрограмму в том объеме, который планировался еще в ноябре 2007 года. Но это бюджет, который позволяет нам произвести необходимую работу по модернизации, капремонту и содержанию инфраструктуры. Позволит нам на уровне прошлого года закупить локомотивы, пассажирские вагоны, моторвагонный подвижной состав, совершенствовать систему сигнализации, централизации, которые тоже необходимы, систему управления. Да, мы по одежке протягиваем ножки — это факт. Да, нам нужно было бы больше, ориентируясь на будущие периоды. Но бюджет, экономика — вещи строго математические, поэтому будем исходить из того, что в наших силах.

ВГ: Была информация, как раз в ходе подготовки финансовой инвестпрограммы, — отчасти официальная, отчасти полуофициальная — об определенных и местами довольно существенных разногласиях между вами и Минтрансом. Складывалось впечатление, что в определенный момент конфликт был действительно острым. Потом показалось, что противоречия несколько сгладились. Но после последнего публичного обсуждения целевой модели рынка сложилось впечатление, что конфликт снова разгорается. Откуда возникли эти разногласия с Минтрансом?

В. Я.: Дискуссия — вещь совершенно необходимая, потому что было бы странно, если бы мы присвоили себе право истины в последней инстанции. Мы далеки от этого. Но мы ежедневно работаем на рынке грузоперевозок. Мы действительно честно и ответственно пытаемся выполнять

ту задачу, которую перед нами поставили, — осуществлять модернизацию и реформирование железнодорожной отрасли в соответствии с программой, утвержденной правительством, и при этом обеспечить стабильность и эффективность ОАО РЖД как компании во всех видах деятельности. Мы за это отвечаем.

Подчас попытки Минтранса представить себя как единственного защитника рыночного развития железных дорог, защитника конкуренции на самом деле несерьезны. Во-первых, это невозможно сделать в одиночку. Во-вторых, ОАО РЖД — такой же элемент рынка, который надо защищать и развивать. И в-третьих, сегодня нет системы, которая способна самостоятельно выполнить ту миссию железнодорожного транспорта, которая прописывается во всех программных документах.

Что касается рынка и рыночных отношений, я уже неоднократно говорил: рынок — это инструмент повышения эффективности. И этим инструментом тоже нужно уметь пользоваться. У меня было несколько очень серьезных разговоров с весьма либеральными представителями бизнеса Франции, Германии, США. Они удивляются тому, что у нас происходит в энергетике. Удивляются, когда я им рассказываю, в какие условия ставят нашу компанию. Модель развития рынка, которую мы предложили, направлена не на консервирование существующего состояния дел. Это наше выверенное мнение относительно того, что необходимо и полезно для развития отрасли и железнодорожного рынка. Рынка в целом, а не только конкретных частных операторов подвижного состава или только ОАО РЖД. Поэтому ответ на поставленный вопрос заключается в том, что у нас есть принципиальные разногласия.

ВГ: Можете их как-то обозначить?

В. Я.: Они заключаются в том, что сейчас невозможна и неправильна попытка отделения инфраструктуры от перевозки. Мы считаем, что неправильна и попытка задержать создание Второй грузовой компании. Задержка с созданием Первой грузовой компании уже нанесла экономический ущерб ОАО РЖД, а это значит — и государству. Поэтому что ПГК задержали на семь месяцев, и за это время некоторые коммерческие предприятия, объявив о выходе на IPO (речь идет о состоявшемся в апреле 2008 года публичном размещении акций Globaltrans, входящей в группу «Н-транс»... — **ВГ**), смогли собрать эти сливки. А мы попали в режим кризиса, потому что нам нужно было год отработать, чтобы представить баланс для выхода на IPO.

Сейчас наблюдается тенденция консолидации операторов опять-таки для предложения акций инвесторам. А нам опять пытаются сказать — если ВГК возникнет, это обрушит рынок. Это неправда, потому что стоимость перевозки будет по рынку определяться спросом и предложением. И если вагонов будет много и работать они будут эффективно, то цена, как это сейчас происходит, будет падать. А если вагонов будет не хватать, то цена на перевозку будет расти. Это закон экономики. Сегодня вагонов больше, чем нужно. Поэтому цена у всех: у ПГК, у любых частных операторов — ниже установленного государством Прейскуранта 10–01. Но я в своих инвентарных вагонах не могу себе этого позволить. И может быть, кому-то хотелось бы, чтобы такое положение сохранилось навсегда. А мы считаем, что это несправедливо по отношению к грузовладельцу.

ВГ: Сохранение монополии ОАО РЖД как перевозчика на локомотивную тягу остается острым моментом?

В. Я.: Мы принципиально стоим на позиции, что сегодня локомотивную тягу от перевозки отделять нельзя. Услуги локомотивной тяги нет ни в одной стране мира, кроме Казахстана, да и там, помучившись, ее собираются ликвидировать и вернуться к общепринятому понятию перевозчика с локомотивом. У нас при создании такой услуги возникнет дефицит локомотивов.

Сегодня на один оператор не хочет брать на себя ответственность публичного перевозчика. Они хотят работать

только на специально выделенных и эффективных участках инфраструктуры с наиболее выгодными и технологичными отправлениями. Мы говорим: пожалуйста, если принимается решение, что любой приходит и называется перевозчиком, то и принимает на себя публичные обязанности перевозчика, и берет на себя всю нагрузку, связанную с этим.

Принимайте решение — вы государство. Так этого же не происходит! Говорят: вот у меня есть выгодный маршрут, я на нем хочу поставить еще свой локомотив и сам буду здесь работать, но по среднесетевой локомотивной составляющей тарифа. Это называется перекладывание денег из общественного кармана в частный карман. Я считаю, что это неправильно. Кроме того, для создания такого института непубличных перевозчиков нужно менять все законодательство, включая Гражданский кодекс.

ВГ: Как эти противоречия можно урегулировать?

В. Я.: Путем дискуссий. Мы никуда не убегаем, мы свою позицию отстаиваем, выходим на публичные площадки, совместно с Минтрансом, кстати, выходим. Пытаемся.

ВГ: Сколько может это длиться? Дискуссия идет давно, но складывается ощущение, что никто никого не слышит.

В. Я.: Нет, почему? Мы же принимаем компромиссные решения. Но последнюю точку в этой дискуссии поставит правительство.

ВГ: Вы рассчитывали, что хотя бы какие-то решения по реформе будут приняты на заседании правительства 10 декабря, однако тогда были рассмотрены только бюджет и инвестпрограмма ОАО РЖД. Вопросы по реформе в целом и модели развития рынка грузовых перевозок отнесены на следующий год. Какими могут быть последствия очередной задержки в принятии решений?

В. Я.: Ничего хорошего в том, что в очередной раз переносится принятие решений по дальнейшим преобразованиям в отрасли, конечно, нет. Всегда лучше как можно раньше увидеть цель. Но, согласитесь, лучше отложить принятие решения, если нет консолидированной позиции. Надо понимать, что существует программа структурной реформы, принятая правительством, сроки и результаты, как и ключевые мероприятия которой давно определены. И для реализации принятых и уже согласованных решений в рамках этой программы никаких задержек не будет.

Уже зарегистрирована и с 1 апреля начнет перевозки Федеральная пассажирская компания, продолжается активная подготовка к созданию ВГК — до конца года мы должны окончательно согласовать ее конфигурацию. Мы проводим работу по выделению в дочерние общества нескольких имущественных комплексов, не связанных с перевозками. В 2010 году завершится создание пригородных пассажирских компаний. В ближайшее время совет директоров ОАО и правительство утвердят программу продажи акций дочерних обществ на ближайшие три года. Поэтому мы и говорим, что все ключевые структурные преобразования компания проведет до завершения третьего этапа реформы.

Но на нынешнем этапе важно получить согласованное всеми видение будущей модели рынка грузовых и пассажирских перевозок, потому что только тогда можно будет понять, какие изменения понадобятся внести в законодательство, нормативную базу, технические регламенты и подготовить, например, план конкретных мероприятий на ближайшие два года. Поэтому сегодня мы в общем-то ждем только появления согласованной целевой модели рынка грузовых перевозок до 2015 года — по дальним пассажирским перевозкам и развитию конкуренции в этой сфере на основе механизма «франшиз» — концепция согласована еще в прошлом году. Несмотря на текущую дискуссию, я не сомневаюсь в том, что к весне будущего года все заинтересованные стороны консенсуса достигнут и все необходимые для дальнейших шагов решения правительство примет.

Интервью взяла РЕНАТА ЯМБАЕВА

«МЫ НИКОГДА НЕ ПОДДЕРЖИВАЛИ ТОЧКУ ЗРЕНИЯ, ЧТО ПРОИСХОДИТ ВОССТАНОВЛЕНИЕ ЭКОНОМИКИ. МЫ ГОВОРИЛИ И ГОВОРИМ, ЧТО ПРОИЗОШЛА ОПРЕДЕЛЕННАЯ СТАБИЛИЗАЦИЯ, И ЭТА СТАБИЛИЗАЦИЯ НЕУСТОЙЧИВАЯ»



ЭКСПЕРТНОЕ МНЕНИЕ