



ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

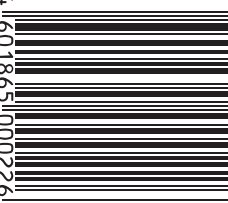
КТО НА НИЗКОЙ БАЗЕ. ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ
ВОССТАНАВЛИВАЮТ ОБЪЕМЫ ПЕРЕВОЗОК /19
КАК ВЫЖИТЬ БЕЗ КОЛЮЧЕЙ ПРОВОЛОКИ.
ПРЕЗИДЕНТ ОАО РЖД О БЕЗОПАСНОСТИ /22
СТРАСТИ ПО МОДЕЛИ. КАКИЕ ИДЕИ МОНОПОЛИИ
НЕ НРАВЯТСЯ ВСЕМ ОСТАЛЬНЫМ /24
ПОЧЕМУ «САПСАН» НЕ «СОКОЛ».
ПЕРВЫЙ ВЫСОКОСКОРОСТНОЙ ПРОЕКТ В РОССИИ /26
СТОП МАШИНА. ПЕРЕЖИВУТ ЛИ КРИЗИС
ПРОИЗВОДИТЕЛИ ВАГОНОВ И ЛОКОМОТИВОВ /30

Вторник, 22 декабря 2009 №239
(№4294 с момента возобновления издания)
Цветные тематические страницы №17–32
являются составной частью газеты «Коммерсантъ»
Рег. №01243 22 декабря 1997 года.
Распространяются только в составе газеты.

Коммерсантъ

BUSINESS GUIDE

4 601865 000226



09152

РЖД
ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР
ВЫПУСКА

www.kommersant.ru



РЕНАТА ЯМБАЕВА,
РЕДАКТОР BUSINESS GUIDE
«ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ»

ОСЕННЕЕ ОБОСТРЕНИЕ

Во время учебы в МГУ мы с присутствующим студентам черным юмором среди признаков весны и осени отмечали: «Мехматовцы из окон полетели». Но сезонное обострение наблюдают не только психиатры. Оно, например, существует у российских железных дорог. Весной это бывают коррекции бюджета с учетом реалий. Осенью — утверждение бюджета на следующий год и, как правило, принятие правительством тех или иных решений по ходу реформы отрасли со всей сопутствующей суетой.

Обычно ключевым месяцем становится ноябрь, но в этом году правительство, как и зима, припозднилось, и нужное заседание прошло только 10 декабря. Более того, текущая лихорадка дискуссии между ОАО РЖД, чиновниками и частными операторами подвижного состава по реформе грозит перейти в хроническую — первый вице-премьер Игорь Шувалов велел сторонам остыть и к весне все-таки договориться между собой.

Но беда в том, что противоречия существуют не только между сторонами, но и внутри каждой из них. ОАО РЖД традиционно стоит раком между необходимостью экономической эффективности работы коммерческой компании, многочисленными социальными аспектами основного вида транспорта страны и прочими задачами государственной важности. Минтранс формально должен занять позицию «над схваткой», регулируя рынок в целом и поддерживая частных, но при этом не может игнорировать интересы государственной железнодорожной монополии. Тем более что президент ОАО РЖД Владимир Якунин не менее, а то и более вхож к премьеру Владимиру Путину, чем министр транспорта Игорь Левитин. Частные операторы подвижного состава, конечно, хотели бы жестко отстаивать свои интересы, но в работе они каждый день полностью зависят от ОАО РЖД, и идти на открытый конфликт с монополией в такой ситуации просто опасно. В результате дискуссия превращается в кашу из взаимных выходов и реверансов.

При этом ни у одной из сторон, похоже, сегодня нет ресурса, чтобы разрубить этот узел и декларативно поставить в истории точку. Соответственно, нет ни среди чиновников, ни в отрасли фигуры, которая бы четко распределила роли и ликвидировала внутренние противоречия. Но мне все-таки кажется, что сделать это может только государство.



КОЛОНКА РЕДАКТОРА

ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ ПОЕХАЛИ В ГОРУ

РОССИЙСКИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ НАЧАЛ ВОССТАНАВЛИВАТЬСЯ ПОСЛЕ КРИЗИСНОГО ПРОВАЛА. В ЦЕЛОМ ПО ГОДУ ПЕРЕВОЗКИ СНИЗЯТСЯ НЕ НА 20%, КАК ПРЕДПОЛАГАЛО ОАО РЖД ВЕСНОЙ, А ТОЛЬКО НА 15%. БОЛЕЕ ТОГО, ДОЧЕРНЯЯ МОНОПОЛИИ ПЕРВАЯ ГРУЗОВАЯ КОМПАНИЯ УДВАИВАЕТ ГРУЗОПОТОК. В РЕЗУЛЬТАТЕ ХОЛДИНГ ОАО РЖД СНОВА ЗАНЯЛ БОЛЕЕ ПОЛОВИНЫ РЫНКА.

РЕНАТА ЯМБАЕВА, АЛЕКСЕЙ ЕКИМОВСКИЙ, РОМАН АСАНКИН

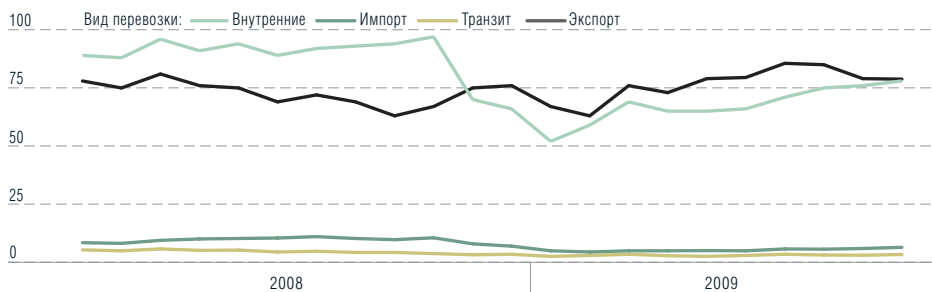
ОТНОСИТЕЛЬНАЯ СТАБИЛИЗАЦИЯ

К концу года ситуация в российских железнодорожных перевозках не кажется столь плачевной, как это представлялось еще весной. Отрасль, быстрее многих других рухнувшая с началом кризиса, начала понемногу восстанавливаться (см. графики динамики грузоперевозок и грузооборота). Отчетливо заметная стабилизация началась летом.

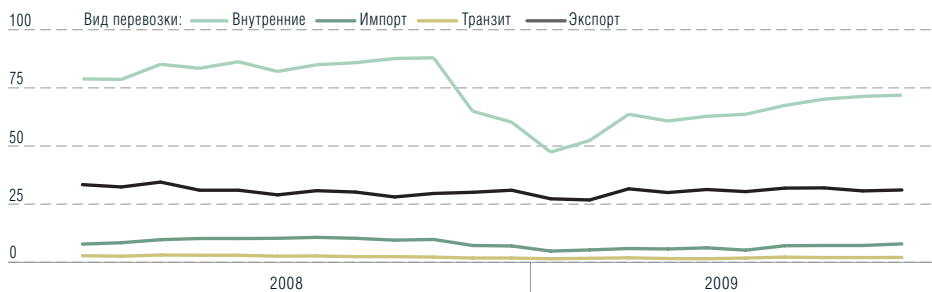
В июле падение, в январе составлявшее 34%, а весной постепенно уменьшившееся до примерно 20%, составило только немногим более 15%, в сентябре—октябре оно уменьшилось до 12%. Эта тенденция в целом совпала с теми, что наблюдаются у ключевых грузоотправителей. Тогда же, летом, об определенной стабилизации заговорили металлурги. Конъюнктура на рынке стали начала восстанавливаться, так же, как и объемы поставок продукции черной металлургии — хотя и не до докризисных уровней. Поддерживал все отрасли экспорт, что особенно четко прослеживается по объемам железнодорожных перевозок. Фактически в них и не было кризисного падения. В ноябре впервые с начала кризиса железные дороги вышли в плюс. Общий объем грузоперевозок в этом месяце по сравнению с ноябрем 2008 года вырос на 5,5%, грузооборот вырос на 4,8%.

В итоге руководство ОАО РЖД существенно улучшило прогнозы по итогам 2009 года, рассчитывая перевезти на 15% меньше грузов, чем в 2008 году, а не на 20%, как это предполагалось еще в мае (см. интервью с президентом ОАО РЖД Владимиром Якуниным на стр. 22 и со старшим вице-президентом ОАО РЖД Вадимом Михайловым на стр. 21).

Однако нынешний рост наблюдается уже относительно низкой базы первых кризисных месяцев — в ноябре 2008 года перевозки ОАО РЖД упали на 20,1%. К докризисному же ноябрю 2007 года снижение перевозок в ноябре 2009 года составило 15,7%. В целом по январю—ноябрю перевозки на российских железных дорогах снизились на 16,9%, грузооборот — на 13,5%. Таким образом, чтобы выполнить новый прогноз, железные дороги должны в декабре перевезти на 12% больше грузов, чем в декабре 2008



ДИНАМИКА ГРУЗОБОРОТА РОССИЙСКИХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ В 2008-2009 ГОДАХ (МЛН ТКМ) ИСТОЧНИК: РЖД.



ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ ПО РОССИЙСКИМ ЖЕЛЕЗНЫМ ДОРОГАМ В 2008-2009 ГОДУ (ТЫС. Т) ИСТОЧНИК: РЖД.

ПЕРЕДОВИКИ ПРОИЗВОДСТВА



БЛАГОДАРИ ЭФФЕКТУ НИЗКОЙ БАЗЫ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ БЫСТРО ОБОГНАЛИ ОБЪЕМЫ ПЕРЕВОЗОК ПЕРВЫХ КРИЗИСНЫХ МЕСЯЦЕВ

года. По грузообороту в 2009 году ОАО РЖД рассчитывает выйти на падение всего на 6,7% (до 2260,7 ткм).

Лучше рынка выглядят перевозки каменного угля, где наблюдается снижение только на 7,9%. Угольщики поясняют, что их во многом «вытянули» также экспортные контракты, которые были годовыми, заключались еще, по сути, до кризиса и строго выполняются иностранными потребителями. Однако и в России основные потребители угля энергетические компании не слишком сильно снизили производство в результате кризиса. Потребление электроэнергии в стране снизилось всего на 6,5%. Одна-

ко в 2010 году, несмотря на общую стабилизацию, ситуация может ухудшиться: угольщики не ждут, что и на этот раз им удастся сразу подписать потребителей на полные годовые объемы.

Металлурги, несмотря на определенную рецессию, в январе—ноябре снизили перевозки на 21%, то есть по-прежнему чувствуют себя хуже рынка в целом. В то же время перевозки железной руды и кокса, основных видов сырья для черной металлургии, оживились и снижаются всего на 8,9% и 10,1% соответственно. Примерно на том же уровне идут производители минеральных удобрений, которые снижают перевозки своей продукции на 10,7%. Зато существенное падение даже с учетом влияния провала первых месяцев кризиса показывают производители лесных и строительных грузов. У первых снижение перевозок составило 28,9%, у вторых — вообще превысило 36%. Именно последняя цифра дает президенту ОАО РЖД Владимиру Якунину основания говорить о том, что даже до устойчивой стабилизации российской экономики пока далеко, не говоря уже о ее восстановлении.

СМЕНА НАПРАВЛЕНИЯ При этом и специалисты ОАО РЖД, и независимые эксперты отмечают, что кризис не только повлиял на объемы перевозок по железным дорогам, но и изменил структуру грузопотоков. В разных регионах динамика существенно отличается. Так, например, в сентябре хуже рынка (падение больше чем на 15%) →

В НОЯБРЕ ВПЕРВЫЕ С НАЧАЛА КРИЗИСА ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ ВЫШЛИ В ПЛЮС. ОБЩИЙ ОБЪЕМ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК В ЭТОМ МЕСЯЦЕ ПО СРАВНЕНИЮ С НОЯБРЕМ 2008 ГОДА ВЫРОС НА 5,5%, ГРУЗОБОРОТ ВЫРОС НА 4,8%



«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 прогнозы 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»



«ПРАВИТЕЛЬСТВО СДЕЛАЛО МНОГОЕ, НО НЕ ВСЕ, ЧТО ПЛАНИРОВАЛОСЬ»

ГОД НАЗАД РУКОВОДСТВО ОАО «РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ» (РЖД) БЫЛО В ЧИСЛЕ ПЕРВЫХ В СТРАНЕ, КТО ВСЛУХ ОБОЗНАЧИЛ МАСШТАБЫ ЭКОНОМИЧЕСКОГО КРИЗИСА. В ИТОГЕ ПРОГНОЗЫ ОКАЗАЛИСЬ НЕМНОГО ПЕССИМИСТИЧНЕЕ РЕАЛЬНОСТИ. НО И СЕГОДНЯ В ИНТЕРВЬЮ ВG ПРЕЗИДЕНТ ОАО РЖД ВЛАДИМИР ЯКУНИН ДЕКЛАРИРУЕТ, ЧТО ГОВОРИТЬ О ВОССТАНОВЛЕНИИ ЭКОНОМИКИ ПОКА РАНО.

BUSINESS GUIDE: После происшедшего месяц назад крушения «Невского экспресса» неизбежно придется начать с проблем безопасности. Причем в разрезе терроризма вопрос выглядит почти риторическим. Ведь нельзя обнести все 85,5 тыс. км российских железных дорог колючей проволокой. Как же тогда обеспечивать безопасность?

ВЛАДИМИР ЯКУНИН: Обнести все колючей проволокой нельзя, конечно. Мало того, что это невозможно, но еще и чрезвычайно опасно. Больше людей поубиваем, чем спасем. Мы серьезно занялись этим вопросом еще после террористических актов в районе Минвод, когда в 2003 году взрыв в электричке унес 47 жизней, а более 170 человек было ранено. И не только мы — законодатели, правоохранительные и специальные службы. Пришлось потратить очень серьезные деньги, чтобы обеспечить контролируемый вход и выход к поездам. На том участке. Но это не большой участок и это одна линия. И это Кавказ.

BG: Ну и что же делать?

В. Я.: В целом безопасность на транспорте обеспечивается за счет нескольких факторов. Первое — собственно безопасность инфраструктуры и подвижного состава. Мирная практика показывает, что железные дороги — самый безопасный вид транспорта. За все 30 лет истории высокоскоростного железнодорожного движения, например, погибло три человека — при аварии в Японии.

BG: Но это технологическая безопасность...

В. Я.: Да. Я несколько расширяю проблему и считаю это правильным. Второе, безусловно, подготовленность персонала железных дорог к обеспечению безопасности. Речь идет о путевых рабочих, осмотрщиках вагонов, дежурных по станции, начальниках и так далее. Вся система сосредоточена на обеспечении безопасной перевозки пассажиров и грузов. Это принцип номер один, идеологема организации деятельности железной дороги — во всяком случае, ОАО РЖД.

Третье — взаимодействие с правоохранительными органами и спецслужбами по обеспечению безопасности путем предупреждения незаконного вмешательства в перевозку. Здесь я считаю, что нам нужно было быть настойчивее с внесением поправок в законодательные акты после первого подрыва «Невского экспресса». Мы тогда вышли в правительство с предложением ужесточить уголовное преследование за незаконное вмешательство в деятельность железных дорог. У нас не проходит месяца, чтобы какие-то персонажи не попытались своровать кабель и сдать его во вторсырье. И таким людям, если их задержат, грозит в худшем случае штраф. А ведь это нарушает систему автоматического управления движением поездов. Мы подготовили предложения по ужесточению наказаний еще два года назад. Сейчас вроде бы обещают, что законопроект будет внесен.

Кроме того, существуют методы и силы правоохранительных органов и спецслужб, направленные на предупреждение террористических действий в отношении желез-



ДМИТРИЙ ЛУКЬЧИН

ВЛАДИМИР ЯКУНИН: «МОДЕЛЬ, КОТОРУЮ МЫ ПОЛОЖИЛИ В ОСНОВУ СВОЕГО ПЛАНИРОВАНИЯ НА ЭТОТ ГОД, ОКАЗАЛАСЬ ДОСТАТОЧНО ТОЧНОЙ»

ной дороги, которые они используют в рамках своих собственных программ. Я знаю, что такие программы существуют. Не моя вахта, как говорится, но знаю, что эта работа ведется, потому что мы с ними сотрудничаем.

BG: Насколько эта работа активна и адекватна?

В. Я.: Она активна, а насколько адекватна — не мне судить. Когда у ОАО РЖД возникают проблемы, я могу снять трубку и позвонить любому руководителю правоохранительных органов или спецслужб и обсудить те вопросы, которые меня интересуют. Есть активность, есть документы, закрепляющие наше взаимодействие. Но мне никто не давал права оценивать их работу, потому что я не знаю, да и не должен знать, всех нюансов. Считаю ли я, что все сделано, чтобы не допустить таких случаев? Ну, раз произошло то, что произошло, значит, вероятно, сделано не все...

BG: То есть все, что касается не технологических и не производственных вопросов, ОАО РЖД отдает полностью на откуп силовикам и умывает руки?

В. Я.: Нет, не так. Есть специфические методы борьбы с терроризмом — агентурные, оперативные, военные, мы этим не занимаемся. Но наши работники, находясь в контакте с правоохранительной системой и спецслужбами, обязаны информировать, если появляются неустановленные лица в неподобающем месте на инфраструктуре. Они немедленно информируют соответствующего диспетчера, это отработано.

BG: И относятся к этому серьезно?

ЯКУНИН

ВЛАДИМИР ИВАНОВИЧ

Родился 30 июня 1948 года во Владимирской области.

В 1972 году, окончив Ленин-

градский механический инсти-

тут, поступил на работу в Ин-

ститут прикладной химии. Служил в армии.

С 1977 года трудился в Комитете СССР по внешнеэкономическим связям.

В 1982–1985 годах возглавлял иностранный отдел Физико-технического института име-

ни Иоффе. С 1985 года — на дипломатической службе, был секретарем постпредства при ООН.

По возвращении в Россию в 1991 году занялся бизнесом, возглавлял Международ-

ный центр делового сотрудничества в Санкт-Петербурге.

С 1997 года — начальник Северо-Западной окружной инспекции Главного контрольного управления президента.

С октября 2000 года — заместитель министра транспорта,

В. Я.: Наши сотрудники относятся к этому очень серьезно. И такие сигналы регулярно поступают.

BG: А сотрудники силовых структур?

В. Я.: Нам об этом не рассказывают. Но сигналы появляются на 100%. Слишком велика цена ошибки или недогляда.

Еще один важный элемент обеспечения безопасности — это профессиональная подготовленность сотрудников, техники, структур ОАО РЖД для работы в чрезвычайных ситуациях. О крушении «Невского экспресса» я был проинформирован через 20 минут. Вы представляете, где это произошло, у меня мобильный телефон не работал — и я получил сигнал, будучи в Петербурге, через 20 минут. Через 40–45 минут мы были на Московском вокзале. Уже разворачивался штаб, давались инструкции об информировании встречающих, подходила мотриса, на которой мы вместе с начальником дороги, вице-президентами, другими сотрудниками, планировавшими участвовать в моем субботнем совещании, отправились на место крушения. Восстановительные поезда выехали через 40 минут после сигнала. Первую помощь пассажирам организовывали поездные бригады, в том числе встречного поезда. Они перевязывали, носили людей вместе с несколькими пассажирами.

Вот этим пассажирам я должен отдать ну просто величайшую дань уважения. Представьте себе. Произошло крушение. Темнота, не понятно, загорится или не загорится, стоны, плач, крики — черт знает что творится! Нашли выход — через крышу. Никто не ломанулся туда, давая друг друга. Три пассажира из второго вагона, который слетел с рельсов, подошли к проводнику и вместе отжимали алюминиевую полку, чтобы освободить и вытащить человека, у которого пережалло артерию. Они не кинулись спасаться, по дороге затоптав слабых, раненых или женщин. Безмерно восхищен и благодарен этим людям. Поэтому последний элемент безопасности — воспитание самого общества, понимание того, что терроризм не где-то там, за горами. Обязанность граждан — помогать государству с этим злом бороться. Не надо хватать кирпич и идти на вооруженного автоматом бандита. Достаточно снять трубку и позвонить.

BG: Вы уже пытались оценивать материальный ущерб ОАО РЖД от крушения?

В. Я.: По предварительным оценкам, прямой ущерб ОАО РЖД от крушения «Невского экспресса» составил почти 180 млн рублей. Это потеря трех вагонов и ремонт одного, восстановление инфраструктуры, компенсации семьям погибших и пострадавшим, подмена поездов... Но это, конечно, второй вопрос — в тот момент важнее было помочь людям, восстановить движение, убедиться, что все заработало, а уж потом садиться и считать убытки.

BG: Последствия крушения полностью ликвидированы?

В. Я.: По непострадавшему пути мы с учетом работы следственной бригады восстановили движение через 26 часов, а если считать только чистое время, то были готовы к вос-

становлению движения по обоим путям через 10 часов. Еще потребовалось окно для завершения работы по контактной сети. Я считаю, что работники железных дорог выдержали все нормативы, которые у нас существуют, и даже с перевыполнением плана работали. Никто не канючил, никто не просился отдохнуть.

BG: Какова в целом ситуация с безопасностью железнодорожных перевозок?

В. Я.: О терроризме мы сейчас не говорим? Конечно, случаются и аварии, сбои, хотя за шесть лет существования компании количество разного рода происшествий уменьшилось почти на четверть. Говоря о статистике, нужно еще серьезно подумать над категориями событий, которые у нас значатся как браки. Они разные бывают. Но если говорить в целом, то у нас в этом году статистика событий, связанных с браком в нашей работе, на 14% меньше, чем в прошлом году, хотя и наблюдается некоторое увеличение браков по вагонному хозяйству, по грузовым вагонам — это отцепки, это ремонт.

Вот, например, случай: в феврале на Западно-Сибирской железной дороге произошла авария грузового поезда — с рельс сошли десять вагонов, был нарушен габарит соседнего пути. В результате схода повреждены помимо вагонов 150 м пути, опоры контактной сети, 500 м контактного провода... Полный перерыв в движении поездов превысил восемь часов. Причиной же аварии стал излом боковой рамы тележки вагона, изготовленной ОАО «Азовмаш» в 2006 году. При этом выявить трещину заранее было невозможно: осмотрщикам она не видна. С проблемой некачественного подвижного состава мы сталкиваемся постоянно.

Отдельная головная боль — автомобильные переезды. Вы даже не представляете себе, какое количество аварий происходит. Не проходит и дня, чтобы на какой-нибудь дороге пьяный водитель не выехал на переезд перед идущим поездом. И тут, к сожалению, несмотря на то, что переезды оборудуются техническими средствами заграждения, существенного улучшения пока не происходит. В этом году в результате несоблюдения водителями Правил дорожного движения более 40 человек погибли, пострадавших — более 100, а о нашем ущербе я и не говорю. При этом при столкновении автомобилей с пассажирскими или пригородными поездами ставится под угрозу жизнь многих тысяч пассажиров поездов.

BG: А статистика происшествий, подобных крушению «Невского экспресса»?

В. Я.: К сожалению, например, в Махачкалинском отделении такое случается регулярно — ежемесячно, а то и каждые две недели устраивается подрыв. Но там подрывают так, что у нас не происходит реальных сходов. И тем более нет тяжелых последствий. Не хотел бы сейчас пускаться в рассуждения, зачем это делается, оставим это правоохранительным органам.

BG: В бюджете ОАО РЖД есть отдельная строка расходов на безопасность?



ЭКСПЕРТНОЕ МНЕНИЕ

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 поездов 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 показало, 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 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 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 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 ответ на поставленный вопрос заключается в том, что у нас есть принципиальные разногласия.

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 ответ на поставленный вопрос заключается в том, что у нас есть принципиальные разногласия.

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 ответ на поставленный вопрос заключается в том, что у нас есть принципиальные разногласия.

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 ответ на поставленный вопрос заключается в том, что у нас есть принципиальные разногласия.

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 ответ на поставленный вопрос заключается в том, что у нас есть принципиальные разногласия.

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 ответ на поставленный вопрос заключается в том, что у нас есть принципиальные разногласия.

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 ответ на поставленный вопрос заключается в том, что у нас есть принципиальные разногласия.

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 ответ на поставленный вопрос заключается в том, что у нас есть принципиальные разногласия.

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

РЕФОРМУ ПЕРЕЧИТАЮТ ПО ВЕСНЕ

ОАО РЖД НЕ УДАЛОСЬ ДОГОВОРИТЬСЯ С ЧИНОВНИКАМИ ПО ПОВОДУ ЦЕЛЕВОЙ МОДЕЛИ РЫНКА ГРУЗОПЕРЕВОЗОК И НАПРАВЛЕНИЯМ РЕФОРМЫ ОТРАСЛИ. ЗАТО МОНОПОЛИЯ ЧУТЬ ЛИ НЕ ВПЕРВЫЕ НАЧАЛА ОБСУЖДАТЬ СВОИ ПРЕДЛОЖЕНИЯ С УЧАСТНИКАМИ РЫНКА. УЧИТЫВАТЬ ИХ МНЕНИЕ ОАО РЖД НЕ ТОРОПИТСЯ. НО ОПЕРАТОРЫ, НЕСМОТРИ НА РЯД ПРИНЦИПИАЛЬНЫХ РАЗНОГЛАСИЙ, ГОТОВЫ К КОМПРОМИССАМ.

АЛЕКСЕЙ ЕКИМОВСКИЙ

ПЕРЕД ДЕДЛАЙНОМ Наступающий год для железных дорог может стать самым интересным и богатым на события с момента начала структурной реформы отрасли, начатой в 2001 году. Согласно постановлению правительства № 384, в 2010 году заканчивается третий этап преобразований — «формирование развитого конкурентного рынка железнодорожных перевозок». Проблема в том, что четвертого этапа программа не предусматривает.

По идее чиновников уже сейчас рынок должен был быть почти готов к самостоятельной работе на сети независимых железнодорожных перевозчиков со своими вагонами и локомотивами, а уровень конкуренции позволил бы отказаться от государственного регулирования тарифов. Правительственные реформаторы к концу этого этапа предполагали снова собраться и, внимательно посмотрев на то, что у них получилось, задаться вопросом: возможно ли теперь полностью организационно отделить перевозочную деятельность от услуг по предоставлению путевой инфраструктуры?

Не нужно быть большим железнодорожным экспертом, чтобы увидеть, сколько мероприятий в ходе первого и второго этапа реформы не были выполнены, а если и выполнены, то с большим опозданием и не совсем так, как планировалось изначально. Министр транспорта Игорь Левитин на одном из совещаний прямо признал, что наибольшее отставание в реформе допущено по грузовым перевозкам. В то же время целый ряд важнейших структурных преобразований на железной дороге все же прошел, причем, как кажется большинству участников рынка, они повлекли за собой необратимые последствия.

Предвидя, что решения по дальнейшей реформе в 2010 году неизбежно появятся в повестке дня правительства, ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) поспешило предложить свое видение итогов и дальнейшего хода структурных преобразований на железнодорожном транспорте. Так в октябре появился программный документ под названием «Целевая модель рынка грузовых железнодорожных перевозок до 2015 года», подготовленный специалистами монополии с помощью консалтинговой компании McKinsey. Большинство из его ключевых положений вызвали неоднозначную реакцию и у чиновников, ответственных за реформу, и у независимых участников рынка.

НЕОТДЕЛИМАЯ ИНФРАСТРУКТУРА

Прежде всего авторы модели дают отрицательный ответ на вопрос о возможности отделения инфраструктуры от перевозок. В ОАО РЖД настаивают, что это существенно снизит технологическую эффективность работы железнодорожного транспорта, не создаст поля для конкуренции перевозчиков и увеличит риск прекращения обслуживания мелких и средних клиентов. В Минтрансе в ответ отмечают, что время для рассмотрения этого вопроса еще не пришло и даже по программе структурной реформы планируется лишь по завершении третьего этапа. «На сегодня у нас нет ни опыта работы перевозчиков на инфраструктуре ОАО РЖД, ни понимания того, как формировать нормативную



ВМЕСТО КОНКУРЕНЦИИ НА МАРШРУТАХ ОАО РЖД ПРЕДЛАГАЕТ ЧАСТНИКАМ В АРЕНДУ «ТУПИКОВЫЕ» ВЕТКИ ДЛИНОЙ 200—700 КМ

базу этого процесса, учитывая особую специфику нашей страны», — поясняет глава департамента по правовым вопросам Минтранса Алексей Дружинин. — Этот вопрос нельзя считать закрытым, как предлагается в модели, его решение следует отнести на тот момент, когда такие технологические возможности будут более очевидны».

Большинство опрошенных ВГ частных операторов также не считают вопрос актуальным. Но, например, председатель совета директоров Дальневосточной транспортной группы (ДВТГ; оперирует более 12 тыс. вагонов) Раиса Паршина выступает за то, чтобы реформа железнодорожного транспорта шла в соответствии с изначальными целевыми установками: операторы подвижного состава должны эволюционировать в железнодорожных перевозчиков. «В свое время мы даже получили лицензию перевозчика, но потом эти документы были почему-то отменены», — вспоминает она.

В модели ОАО РЖД и McKinsey прекращение действия лицензий объяснено тем, что существующие операторы не способны «выполнить все требования, предъявляемые к общесетевому перевозчику» и поэтому не могут выполнять перевозки. В итоге единственным железнодорожным перевозчиком в полном юридическом смысле остается ОАО РЖД.

Салман Бабаев, в недавнем прошлом вице-президент монополии, а ныне гендиректор крупнейшего дочернего оператора ОАО РЖД Первая грузовая компания (ПГК; оперирует 200 тыс. вагонов), защищает позицию своего акционера. «Мировой опыт подобных реформ свидетельству-

ет, что расходы грузоотправителей на железнодорожные перевозки вырастут на 30–40%», — отмечает он, ссылаясь на исследование Института проблем естественных монополий (ИПЕМ), в котором потери возможного отделения инфраструктуры от перевозок оценены в 223 млрд рублей.

Публикуя пресс-релизы об этом исследовании, ИПЕМ не указывает, что расчеты были проведены на основе финансовой информации ОАО РЖД за 2007 год, но руководитель отдела исследований железнодорожного транспорта института Владимир Савчук уверен в актуальности цифры и сегодня. Он заверил ВГ, что данные были «очищены от эффектов мероприятий, происшедших в последующие два года», хотя и не пояснил, как это было сделано.

ТУПИКОВЫЕ ПЕРЕВОЗЧИКИ

Между тем этот на первый взгляд чисто философский постулат о неразделимости инфраструктуры и перевозок привел авторов модели к видению совершенно новой структуры рынка. Вместо предполагавшейся на начальном этапе реформы конкуренции перевозчиков на магистральных маршрутах ОАО РЖД предложило построить модель конкуренции так называемых локальных перевозчиков. Разделить инфраструктуру от перевозок нельзя, авторы концепции считают возможным передать желающим участникам рынка в аренду небольшие участки путей общего пользования, в основном «тупиковые» ветки длиной 200—700 км, в пределах которых они будут осуществлять все виды грузоперевозок собственными локомотивами и вагонами и платить ОАО РЖД арендную плату за инфраструктуру. В этом случае операторы будут конкурировать между собой на стадии проведения тендера, а работать — в качестве перевозчика-монополиста по регулируемым тарифам.

Частные операторы в целом считают идею «интересной», но отмечают, что каждый такой участок будет обладать своими уникальными особенностями и далеко не всегда будет привлекателен для их бизнеса. «Здесь решение должно быть тщательно продумано, чтобы не получить неконтролируемый рост транспортных издержек и образование новых, пусть и небольших, монополистов», — поясняет глава «Трансгаранта» (входит в транспортную группу FESCO, оперирует более 14 тыс. вагонов) Алексей Гром. В любом случае таких перевозчиков появится слишком мало (ОАО РЖД готово выделить им в аренду не более 3% путей), и это не является первоочередной задачей для рынка, считает большинство участников рынка.

ТЯГА К ПЕРЕВОЗКАМ Гораздо больше заинтересовал операторов вопрос о судьбе локомотивной тяги в России. В своей модели, основываясь на принципиальной невозможности отделения инфраструктуры от перевозок, авторы приходят к выводу о невозможности выделения в отдельную услугу локомотивной тяги, поскольку она неразрывно связана с деятельностью перевозчика. Из этого неизбежно следует вывод, что практику работы на путях ОАО РЖД собственными поездными формированиями, которую благодаря реформе научились реализовывать некоторые операторы с собственными вагонами и локомотивами, следует если не отменить, то уж точно не развивать как минимум до 2015 года.

Несмотря на то что в собственности операторов на 1 января находилось уже 536 локомотивов, в том числе 172 магистральных, разработчики документа считают, что это не привело «к сколь-нибудь значимому притоку в частный локомотивный парк» и при этом снизило рентабельность тягового парка ОАО РЖД. Кроме того, в монополии отмечают, что такие операторы никогда не смогут работать на участках, где происходит смена типа тяги, например, с тепловозной на электровозную (всего на сети порядка 500 таких переломных точек), а использование тепловозов на электрифицированных участках противоречит эффективности.

Между тем крупнейший частный оператор подвижного состава Globaltrans (оперирует парком более 26 тыс. вагонов) в декабре провел демонстративную сделку по поглощению контрольного пакета самого известного оператора собственных поездов монополии и так давно заблокировала. «Есть технология, есть тарифный инструмент, но получить согласование ОАО РЖД на осуществление такой перевозки мы не можем уже четыре года», — рассказывает госпожа Паршина (ДВТГ владеет тремя магистральными локомотивами — трехсекционными тепловозами ЗТЭ10МК — и намеревается использовать их на неэлектрифицированных участках Дальневосточной дороги).

При этом Раиса Паршина не видит ни технологических, ни юридических проблем для работы частных локомотивов на магистральных путях. «Даже в советское время по

В ОКТЯБРЕ ПОЯВИЛСЯ ПРОГРАММНЫЙ ДОКУМЕНТ ПОД НАЗВАНИЕМ «ЦЕЛЕВАЯ МОДЕЛЬ РЫНКА ГРУЗОВЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК ДО 2015 ГОДА», ПОДГОТОВЛЕННЫЙ СПЕЦИАЛИСТАМИ ОАО РЖД С ПОМОЩЬЮ КОНСАЛТИНГОВОЙ КОМПАНИИ MCKINSEY



ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА

магистральным путям ходили локомотивы, принадлежавшие крупным предприятиям, и перевозили различные строительные грузы. Нам нужно фактически то же самое», — говорит она. Обслуживание и снабжение локомотивов обеспечивается подписанием соответствующих договоров со всеми ремонтными делом на пути следования, ровно такие же договоры есть сейчас у каждого частного оператора по вагонам. Госпожа Паршина не видит проблем также и с арендой у ОАО РЖД локомотивных бригад или с допуском к работе на путях общего пользования машинистов частных операторов, если они обучены и имеют квалификацию по принятым в железнодорожном транспорте стандартам. «Разумеется, имея в парке всего три тепловоза, я не пойду с ними на сложные участки, в том числе с переломом тяги, но если позволить таким перевозкам развиваться, то мой парк локомотивов будет расти и в конце концов в нем могут появиться и электровозы, почему нет?» — считает глава ДВТГ.

Раиса Паршина также готова поспорить с ОАО РЖД и об эффективности инвентарных локомотивов, приводя в пример Дальневосточную дорогу. «Здесь всегда была нехватка тепловозов, зачастую их перегоняют на сотни километров с соседних отделений ОАО РЖД. Но этих затрат не видно: локомотивы ОАО РЖД используют инфраструктуру, а тариф не платят», — указывает госпожа Паршина. В то же время, добавляет она, в тарифе для частного локомотива все пройденные расстояния строго оплачиваются, что приносит доход инфраструктуре и одновременно заставляет частника думать о повышении эффективности работы собственного локомотива.

Алексей Гром из «Трансгаранта» готов согласиться с тем, чтобы локомотивная тяга осталась внутри инфраструктурной монополии, но при одном условии: в этом случае ОАО РЖД должно предоставить операторам четкую программу по инвестициям в тяговый подвижной состав. «Нам нужны гарантии того, чтобы, допустим, в 2020 году наши вагоны не остались вообще без локомотивов», — говорит он. Сегодня же, по данным господина Грома, перспективы очень тревожные, поскольку темпы износа локомотивного парка превышают возможности его строительства на российских заводах.

Гендиректор ПГК Салман Бабаев также считает, что не стоит спешить с выделением локомотивной тяги в отдельную услугу, но совсем по другой причине: локомотив является основой деятельности перевозчика, и его нельзя у него отнимать. «При таком подходе можно и перевод стрелок тоже назвать отдельной услугой, и составление поездов, и работу оператора на горке» — все это часть деятельности перевозчика, которую можно делить на составляющие бесконечно, считает господин Бабаев.

«НАМ НУЖНО БОЛЬШЕ ВОЗМОЖНОСТЕЙ»

Операторы вагонов только в этом году объединились в НП «Совет рынка операторов железнодорожного подвижного состава». Об их консолидированной позиции по главным вопросам структурной реформы ВГ рассказали исполнительный директор партнерства, советник старшего исполнительного вице-президента ОАО «СИБУР Холдинг» ДМИТРИЙ КОРОЛЕВ.



BUSINESS GUIDE: Какова позиция «Совета рынка» по вопросу об отделении железнодорожной инфраструктуры от перевозок и выведения локомотивной тяги в самостоятельный вид деятельности?

ДМИТРИЙ КОРОЛЕВ: Наше партнерство видит рассмотрение этих вопросов не раньше 2013 года. Но нужно четко отметить, что практика управления собственными магистральными локомотивами показала себя успешной, это хорошо видно на примере «Балттранссервиса», акции которого недавно высоко оценены фондовым рынком. Стоимость транспортно-логистических издержек грузовладельцев при перевозках собственными поездными формированиями ниже, чем при перевозках ОАО РЖД, а ритмичность и скорость доставки груза у частных

В Минтрансе по этому вопросу занимают осторожную позицию. По словам Алексея Дружинина, еще на стадии подготовки Устава железнодорожного транспорта правовой статус локомотивной тяги не был определен, и теперь не ясно, относить ли ее к перевозочной или к инфраструктурной деятельности. Однако сейчас Минтранс полон решимости исправить эту ошибку — «определить правовой статус локомотивной тяги» с той целью, чтобы все-таки попытаться найти способы направить частные инвестиции в локомотивный парк.

БЕСЦЕННЫЙ ПОРОЖНЯК Самые жаркие споры после опубликования целевой модели вызвало предложение монополии обязать операторов заключить типовый договор с ОАО РЖД, куда войдет право перевозчика самостоятельно перемещать частные вагоны в целях более эффективного управления движением. Особенно это станет актуально, когда с планируемым выведением инвентарного парка во Вторую грузовую компанию перевозчик останется без вагонов. По словам представителей ОАО РЖД, уже сейчас компания не может правильно распределять ресурсы по сети из-за невозможности прогнозировать перемещение вагонов операторов, что создает существенные сложности в организации движения, особенно на участках с низкой пропускной способностью.

Раиса Паршина полагает, что реформой правил диспетчеризации и регулирования деятельности операторов подвижного состава должно заниматься государство в лице ФАС и ФСТ. «РЖД — это коммерческая организация, участник рынка. Почему она считает себя вправе кому-то диктовать условия, например, в отношении движения наших вагонов, при том что за их передвижение или простой мы платим полный тариф», — говорит госпожа Паршина. Глава «Трансгаранта» согласен, что операторы не должны мешать ритмичной работе инфраструктуры, для чего нужно разработать четкие правила. Он предлагает ОАО РЖД для начала отработать эту систему на своих дочерних компаниях ПГК и «Трансконтейнер» и затем предлагать схему частным операторам. «Если это окажется выгодно, то операторы сами встанут в очередь на заключение договора с перевозчиком», — полагает господин Гром.

Он отмечает, что операторы в не меньшей степени, чем перевозчик, заинтересованы в росте общей эффективности эксплуатационной работы отрасли, а договор с перевозчиком — благо для оператора, если кроме дополнительных обязанностей он получит больше прав требовать от железной дороги четкого выполнения ею своих обязательств. «Сейчас, поскольку договор перевозки заключается между перевозчиком и грузовладельцем, в случае срывов сроков доставки груза, например, из-за некачест-

венной работы морского порта, грузополучателя или самой железной дороги они могут правильно разделить между собой ответственность. Но оператору спросить не с кого, хотя он тоже понес потери из-за простоя своих вагонов», — отмечает глава «Трансгаранта». Салман Бабаев приводит обратный пример: в случае происшествий по вине оператора или его вагона отвечать перед ОАО РЖД все равно будет грузоотправитель, заключивший от своего имени договор перевозки.

ВГ: Интересна ли операторам идея ОАО РЖД о создании «локальных перевозчиков»?

Д. К.: По-сути, на рынке уже есть аналоги — предприятия промышленного железнодорожного транспорта (ППЖТ). Там объединены инфраструктура и локомотивная тяга, они обеспечивают доставку вагонов от станции до фронтов погрузки и выгрузки на предприятиях. Они выполняют функции по перемещению вагонов, но, конечно, не являются перевозчиками — это либо самостоятельные юридические лица, либо дочерние зависимые общества в структуре грузовладельцев, или железнодорожные цеха крупных предприятий. Многие из них, хорошо понимая важность вопросов промышленной безопасности, готовы инвестировать в необходимую им инфраструктуру. Более того, сейчас крупные операторы подвижного состава, прежде всего входящие в структуру крупных производственных

холдингов, входят в управление крупными ППЖТ, и это является уже частью их бизнеса, например Независимая перевозочная компания, «СИБУР-Транс». Если ОАО РЖД предложит им формировать состав собственным локомотивом до ближайшей сортировочной станции, эти формы работы будут только приветствоваться. Нам нужно, чтобы было больше различных возможностей для развития бизнеса операторских компаний. Необходимо развивать и институт локальных перевозчиков, и перевозки собственными поездными формированиями, вопрос лишь в достижении консенсуса по тарифному регулированию.

ВГ: Каковы предложения операторов?

Д. К.: Мы полагаем, что нужно унифицировать ставки на пробег порожних вагонов. Это не значит, что мы предлагаем отказаться от системы тарифных классов на груженные вагоны, поскольку это существует во всем мире. Но в связи с ликвидацией инвентарного парка, чего давно ждут частные операторы, тарифную систему все равно придется кардинально реформировать, поскольку услуга предоставления вагонов будет фактически дерегулирована. Мы полагаем, что в результате создания Второй грузовой компании тарифная нагрузка на грузоотправителя вырастет, причем в большей степени на владельцев грузов

первого класса и мелкого, среднего отправителя. Как мы помним, выйдя на рынок перевозок угля, Первая грузовая компания сформировала 20-процентную надбавку к инвентарному тарифу за свои вагоны, и грузоотправители вынуждены были согласиться, поскольку из-за больших объемов перевозок не смогли без нее обойтись. Государство должно учитывать это при принятии решения о дальнейшей реформе.

ВГ: Но ведь создание ВГК обусловлено стремлением создать конкурента ПГК?

Д. К.: Существующие в любом едином холдинге механизмы внутрикорпоративного управления препятствуют созданию конкуренции между дочерними компаниями. Конкуренция между ВГК и ПГК возможна, когда состоится продажа контрольного пакета акций сторонним инвесторам. Но мы считаем, что продажа существенной части инвентарного парка операторам, которые не имеют общих акционеров, позволит усилить конкуренцию между операторами за увеличение своей доли рынка. Расширяя парк подвижного состава, операторы будут заинтересованы найти ему работу, что расширит выбор для грузовладельцев и грузоотправителей. Чтобы повысить удовлетворенность клиентов и выиграть за него конкурентную борьбу, операторы будут стремиться подготовить для них лучшие маркетинговые и ло-

ВТОРАЯ ОТСТАЮЩАЯ Еще одним ключевым моментом реформы, по которому у частных операторов, чиновников и ОАО РЖД радикально разошлись позиции, стал проект монополии по созданию ВГК. ОАО РЖД топчется не только потому, что ликвидация понятия «инвентарный парк» была запланирована еще на втором этапе реформы. По словам вице-президента ОАО РЖД Валерия Решетникова, уже через год порядка 60–70 тыс. вагонов выйдет из эксплуатации по сроку службы и страна на выходе из спада перевозок окажется в ситуации дефицита вагонов. Но Минтранс использует этот аргумент против ВГК. «Если за два года из работы выйдет около половины парка, то зачем его вносить в уставный капитал компании?» — говорит источник „Ъ“ в министерстве.

Подавляющее большинство опрошенных ВГ частных операторов предлагают провести приватизацию инвентарного парка путем продажи вагонов. По мнению Алексея Грома, создание еще одной дочерней структуры приведет к росту накладных расходов ОАО РЖД и, соответственно, себестоимости перевозок. «Мы, например, в том числе и из-за кризиса, реорганизовали дочернюю компанию „Трансгарант-Восток“, переведа их перевозки в материнскую компанию. Сократили издержки на избыточный персонал и два офиса», — рассказывает он.

Одной из мотиваций Минтранса в дроблении инвентарного парка на две равновеликие компании было стремление не допустить монополизма на рынке. Но, например, Раиса Паршина в конкуренцию между двумя дочерними компаниями одного холдинга не верит. Глава ДВТГ подозревает, что, создавая ВГК ОАО РЖД, наоборот, стремится «снова подобрать под себя» перевозчик, проигравшие частникам. Салман Бабаев по-своему интерпретирует смысл создания ВГК, призывая не забывать об интересах ОАО РЖД. «Ведь очевидно, что от продажи готового и успешного бизнеса можно выручить гораздо больше средств, чем от продажи вагонов, а следовательно, больше средств можно направить на развитие инфраструктуры», — отмечает он. В конечном итоге, добавляет глава ПГК, все эти вагоны выйдут из-под контроля ОАО РЖД, когда акции дочерних компаний будут проданы. Конкуренции со стороны ВГК Салман Бабаев не боится, хотя и признает, что сейчас борьба за грузоотправителя серьезно ужесточилась.

Сегодня уже ясно, что до конца года правительство не рассмотрит ход структурной реформы — слишком расходятся мнения, велики сталкивающиеся в спорах силы, а также риски нарушить работу железных дорог. В середине декабря на совещании у вице-премьера Игоря Шувалова Минэкономики и Минтрансу, другим ведомствам, ОАО РЖД и частным операторам была дана отсрочка до марта 2010 года — чтобы выработать консолидированную позицию. ■

гистические предложения, что только положительно скажется на развитии отрасли.

ВГ: Как вы видите регулирование перемещения порожних вагонов частных операторов на сети?

Д. К.: Обезличивание и массовая передача частных вагонов в управление ОАО РЖД приводит к возникновению, по сути, арендных отношений, которые в конечном счете будут рассчитываться исходя из доходности в рублях за вагоно-сутки. Но инвестиционная нагрузка на вагон у каждого оператора разная, сейчас этот разрыв еще сильнее ввиду недавнего обвала цен на вагоны почти втрое. Принимая во внимание, что ОАО РЖД является объектом госрегулирования и должно предоставлять всем равные условия на рынке, невозможность установить единую справедливую для всех операторов расчетную ставку доходности. В то же время у ОАО РЖД есть уникальное конкурентное преимущество: оно обладает всей картиной и полнотой информации о грузопотоках. Это может стать основой для формирования со стороны ОАО РЖД выгодно для части операторов предложения по управлению частным подвижным составом, и, соответственно, часть операторов будет заинтересована в заключении такого рода договора на добровольной основе.

Интервью взял АЛЕКСЕЙ ЕКИМОВСКИЙ

ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ НАБИРАЮТ СКОРОСТЬ

ВПЕРВЫЕ В ИСТОРИИ РОССИЙСКИХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ ДОВЕДЕН ДО КОНЦА ПРОЕКТ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ВЫСОКОСКОРОСТНОГО ДВИЖЕНИЯ. НЕДЕЛЮ НАЗАД МЕЖДУ МОСКВОЙ И ПЕТЕРБУРГОМ НАЧАЛ ХОДИТЬ НОВЫЙ ПОЕЗД «САПСАН» ПРОИЗВОДСТВА SIEMENS. ВРЕМЯ В ПУТИ СОСТАВЛЯЕТ 3 ЧАСА 45 МИНУТ. ДО СИХ ПОР САМЫМ БЫСТРЫМ ПОЕЗДОМ В СТРАНЕ БЫЛ «НЕВСКИЙ ЭКСПРЕСС», КОТОРЫЙ ЕХАЛ ИЗ МОСКВЫ В ПЕТЕРБУРГ НА 45 МИНУТ ДОЛЬШЕ. ВАЛЕНТИНА РАЗУМЕЕВА

МЕДЛЕННЫЙ РАЗГОН Понятие «высокоскоростной железнодорожный транспорт» довольно условное и определяется для конкретного исторического периода, а термины «высокоскоростное движение» и «высокоскоростной поезд» использовались еще в начале XX века. В настоящее время в мире сложилась следующая градация: со скоростями до 140–160 км/ч движутся поезда на обычных железнодорожных линиях, движение со скоростями 160–200 км/ч называется скоростным и осуществляется на реконструированных линиях, более 200 км/ч развивают поезда на специально построенных высокоскоростных железнодорожных магистралях.

История регулярного высокоскоростного железнодорожного сообщения началась в Японии в 1964 году, когда была введена в эксплуатацию первая в мире высокоскоростная магистраль Токио—Осака, получившая название «Синкансен» («Новая линия»). Линия была рассчитана на скорость до 210 км/ч. В Европе первыми переняли эстафету французы, где благодаря поддержке президента Жоржа Помпиду в 1969 году была открыта первая ветка скоростной железной дороги RER, а в 1981 году — линия Париж—Лион, названная TGV (train à grande vitesse — «скоростной поезд»). Расстояние между Лионом и Парижем поезд преодолевал за два часа, двигаясь со скоростью 260 км/ч. В дальнейшем поезда TGV получили распространение в ряде стран Европы во многом благодаря совместимости с бельгийскими, швейцарскими и британскими стандартами.

Сегодня как в Европе, так и в Японии скорость движения высокоскоростных поездов доходит до 350 км/ч. В настоящее время в число стран с высокоскоростным

железнодорожным движением входят: Япония, Германия, Швейцария, Франция, Испания, Италия, Великобритания, Финляндия, Китай, Северная Корея, Бельгия, Швеция, Турция.

Россия отстает от этой мировой тенденции на десятки лет, хотя еще в СССР шла работа по увеличению скорости пассажирских поездов. Создание собственного высокоскоростного электропоезда было начато в 1965 году. В 1973-м опытный ЭР-200 покинул цеха Рижского завода. На постоянную нитку в графике движения по маршруту Москва—Петербург он был поставлен в 1984 году. Конструкционная скорость поезда ЭР-200 составляла 200 км/ч. Однако с тех пор какого-либо существенного продвижения в этом направлении не произошло.

«Причин этому много, — поясняет старший вице-президент ОАО РЖД Валентин Гапанович. — Одна из проблем, которая до сих пор ограничивает рост железнодорожных скоростей в России, — отсутствие законодательной базы. Согласно существующим нормативам, скорость на нашей железной дороге может быть доведена только до 200 км/ч. Но мы активно работаем в этом направлении и планируем, что в ближайшее время в нормативную базу будут установленным порядком внесены изменения, которые позволят электропоездам „Сапсан“ развивать эксплуатационную скорость до 250 км/ч». Вторая причина, добавляет топ-менеджер, в том, что скоростные, пригородные и грузовые поезда в России до сих пор курсируют по одной и той же инфраструктуре. Средняя скорость грузового поезда — менее 50 км/ч. Поэтому в процессе разработки расписания и графика движения приходится это учитывать. В той же Франции инфраструктура высокоскоростных

пассажирских перевозок отделена от грузовых, и это в том числе позволяет развивать скорость до 350 км/ч.

В России пытались сделать то же самое на линии Москва—Петербург. В 1991 году было создано РАО «Высокоскоростные магистрали», 87,38% акций которого получило Росимущество, 4,779% — власти Петербурга, остальные бумаги были распылены между администрациями других субъектов федерации. Проект предполагал создание железнодорожных путей, транспортно-коммерческого комплекса и скоростного (до 350 км/ч) поезда «Сокол». Общие вложения в проект оценивались в \$5 млрд. Однако в 2000 году от него было решено отказаться. В 2003 году был закрыт проект «Сокола». Вместо этого созданное в 2003 году ОАО РЖД начало две менее радикальные скоростные программы — Москва—Петербург и Петербург—Хельсинки на базе существующей инфраструктуры. Оба проекта предполагают работу с иностранными производителями подвижного состава — с Siemens в первом случае и Alstom во втором.

ЧТО ЗА ПТИЦА «САПСАН» Разработка высокоскоростного проекта ОАО РЖД и Siemens началась еще в конце 2004 года при прежнем президенте российской компании Геннадии Фадееве. В апреле 2005 года на ярмарке в Ганновере он подписал с Siemens соглашение о совместной разработке и производстве семейства электропоездов на базе Inter City Express (ICE-3) с максимальной скоростью до 300 км/ч. Тогда утверждалось, что реализация проекта обойдется Siemens более чем в €150 млн, а ОАО РЖД — примерно в €2 млрд, из которых €1,5 млрд пойдут на закупку почти 60 новых поездов. Предполагалось,

что выпускаться поезда будут в России на специально созданном СП. Однако очень быстро параметры проекта изменились. Уже в конце сентября 2005 года (в июне ОАО РЖД возглавил Владимир Якунин) руководство российской монополии объявило, что планирует приобрести в рамках данного контракта всего шесть поездов.

Условия соглашения были определены к маю 2006 года — Владимир Якунин и президент Siemens Transportation Systems Group Ханс Шаберт объявили, что «достигли окончательных договоренностей». Речь шла о приобретении у Siemens восьми поездов за €276 млн. Сервисный контракт еще на €300 млн сторонам удалось подписать только через год. О выпуске поездов в России уже никто не упоминал. Поезд назвали Velaro RUS, основой для него стала «платформа 5» немецких Velaro (на базе нее строился и ICE-3). Предполагалось, что Velaro RUS будет на 33 см шире ICE-3. Длина поезда — 250 м, он состоит из десяти вагонов и рассчитан на 600 пассажиров. Вложенный ОАО РЖД в разработку Velaro RUS не предполагалось. Но компания уже профинансировала подготовку техзадания и проекта. В апреле 2005 года сообщалось, что стоимость первого этапа составит €42 млн. При этом в итоге поезда для ОАО РЖД подорожали — каждый стоил €34,5 млн вместо предполагавшихся примерно €25 млн.

Тогда стороны предполагали, что первый поезд ОАО РЖД получит в конце 2008 года и тогда же можно будет начать его сертификационные испытания. Завершить исполнение контракта Siemens планировал в конце 2009 — начале 2010 года. Владимир Якунин рассчитывал, что тогда же первый поезд встанет на линию.

Несмотря на пессимистические прогнозы экспертов, в целом график был выдержан. В течение 2009 года поезда, получившие русское название «Сапсан», проходили испытания на участке между Москвой и Петербургом, а также на экспериментальном кольце в Щербинке под Москвой и скоростном полигоне Белореченская—Майкоп Северо-Кавказской железной дороги. В мае на перегоне Окуловка—Мстинский мост специалисты ОАО РЖД разогнали поезд до 281 км/ч. Это был абсолютный рекорд скорости на отечественных железных дорогах.

Для адаптации под российские условия производителями были внесены существенные изменения в основные узлы состава. Также наряду с европейскими нормами для поезда должны соблюдаться и российские стандарты. Так, в России эксплуатация поезда должна быть возможной при температуре окружающей среды до −40°C без каких-либо ограничений. В связи с этим многие компоненты пришлось доработать. При производстве были применены специальные, пригодные для эксплуатации в таких температурных диапазонах материалы, что позволяет обходиться без дополнительного обогрева. Также российские нормы более строги к предельным значениям электромагнитной совместимости, чем европейские.

Кроме того, в России машинист, находящийся в кабине более трех часов, должен иметь возможность управлять стоя. В поездах Siemens предусматривалось управление



ФОТОГРАФИЯ ПРЕС

В ТЕЧЕНИЕ 2009 ГОДА «САПСАН» ПРОХОДИЛ ИСПЫТАНИЯ И ПОСТАВИЛ АБСОЛЮТНЫЙ РЕКОРД СКОРОСТИ НА РОССИЙСКИХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ — 281 КМ/Ч



«САПСАН» — ПЕРВЫЙ ПОЕЗД, ДЛЯ КОТОРОГО ОАО РЖД РАЗРАБОТАЛО СПЕЦИАЛЬНУЮ ТАРИФНУЮ СИСТЕМУ, ВО МНОГОМ ПЕРЕКЛИКАЮЩУСЯ С ПРЕДЛОЖЕНИЯМИ АВИАПЕРЕВОЗЧИКОВ

только сидя, а высота кабины составляла 1,45 м. Пришлось изменить конструкцию головной части поезда, чтобы им мог стоя управлять машинист ростом 1,9 м. Дополнительно в кабине были созданы условия для одновременной работы двух человек, как это принято в России. Еще ряд технологических доработок касался ходовой части и ее адаптации под российскую ширину колеи 1520 мм.

Обслуживание поездов «Сапсан» производится в моторвагонном депо «Санкт-Петербург-Московское». Октябрьской железной дороги на станции Металлострой. Депо было открыто в мае 2000 года, а с 2005 года в нем проводились работы по реконструкции для обслуживания высокоскоростных поездов производства Siemens. 30 июля 2009 года депо было открыто для приема и обслуживания поездов. Как сообщили в компании, инвестиции в строительные работы и оснащение депо современным оборудованием составили более 3 млрд рублей.

Кроме того, основной задачей ОАО РЖД была адаптация инфраструктуры к более высоким скоростям. Глава департамента пассажирских сообщений монополии Геннадий Верховых уверяет, что трасса между Москвой и Петербургом полностью готова к высокоскоростному движению. Все работы были завершены в ноябре. Линия подверглась значительной модернизации. В общей сложности компания направила на эти цели порядка 15,4 млрд рублей. В 2006–2009 годах на протяжении всей трассы шло строительство станционных путей, реконструкция контактной сети, земляного полотна и верхнего строения пути, укладка высокоскоростных стрелочных переводов, спрямление кривых малого радиуса. «Несмотря на то что железная дорога, связывающая Москву с северной столицей, едва ли не самая загруженная в стране, нам удалось на протяжении всего периода строительства и реконструкции не вносить больших изменений в график движения на этом направлении», — добавляет Геннадий Верховых.

МЕЖДУ НЕБОМ И ЗЕМЛЕЙ Пассажиропоток между Москвой и Петербургом по итогам 2008 года составил 6,46 млн человек, или 21% от годового объема перевозок в дальнем следовании в целом. Объем перевозок скоростными поездами — «Авророй», «Невским экспрессом» и ЭР-200 — в прошлом году составил

741 тыс. пассажиров, или 11,5% от общего объема перевозок на линии. За 11 месяцев 2009 года пассажиропоток между двумя столицами составил 5,46 млн человек, скоростными поездами было перевезено 566 тыс. человек, или 10,36% от общего объема.

«Сапсан» — первый поезд, для которого ОАО РЖД разработало специальную тарифную систему, во многом перекликающуюся с предложениями авиаперевозчиков. Для самого быстрого поезда в России установлены индексы сезонности и коэффициенты, меняющиеся в зависимости от дня недели и времени отправления. Система гибкого тарифного регулирования на проезд в поездах дальнего следования, действующая в России с 2003 года, коэффициенты которой дифференцированы лишь в зависимости от периода поездки, к этим поездам не применяется.

«Мы изучили ценовые предложения ведущих авиаперевозчиков, а также тарифы на высокоскоростные железнодорожные перевозки в других странах», — поясняет вице-президент ОАО РЖД Михаил Акулов. — Их система расчета стоимости билета учитывает большое число различных факторов и дает на выходе много вариантов цен. Используемая сейчас ОАО РЖД система гибкого тарифного регулирования не может применяться в неизменном виде к высокоскоростным поездам, потому что это совершенно новый вид перевозок. Очевидно, что для пассажира высокоскоростного поезда, который преодолевает сотни и сотни километров за два-три часа, большое значение имеет не только день отправления, но и время. И мы ему предлагаем большой выбор по цене, классу и часу поездки».

«Сапсаны» курсируют, как говорят в ОАО РЖД, зеркальным графиком, отправляясь из Петербурга и Москвы в одно и то же время и прибывая на Ленинградский и Московский вокзалы также одновременно. Время отправления — 6.45, 13.00 и 19.00. Дневные поезда делают ос-

тановки в Твери, Бологом, Вышнем Волочке и Окуловке. Время в пути утреннего и вечернего поездов — 3 часа 45 минут, дневного, из-за остановок, — 4 часа 15 минут. Теоретически за день можно совершить поездку из Москвы в Петербург и обратно.

Индекс сезонности с 26 декабря по 15 апреля составит 0,9. Базовый тариф для бизнес-класса (или первого) — 5300 рублей, для экономического (или второго) — 3000,02 рубля. Таким образом, самый дешевый билет от Москвы до Петербурга в экономическом классе будет на поезд, отправляющийся в среду, независимо от времени. Его цена составит 2405 рублей. Самый дешевый билет бизнес-класса тоже в среду в любое время — 4763,7 рубля, в цену включено горячее питание.

Еще одно нововведение, которое предлагает ОАО РЖД для этих поездов, — скидка 10% при одновременной покупке билета «туда и обратно». Это тоже взято из практики авиакомпаний, широко использующих подобную систему. При покупке билета «туда и обратно» выигрывает и пассажир, и перевозчик. Первый платит меньше, второй быстрее получает деньги. В результате самый дешевый билет в обе стороны в экономическом классе стоит 4329 рублей, в бизнес-классе — 8885,8 рубля. Билеты «туда и обратно» оформляются не на одном бланке, а на двух, но купить оба со скидкой, а затем один из них сдать нельзя. «Мы предлагаем прозрачную систему расчета стоимости билетов — так, чтобы каждый пассажир смог без особых усилий ею воспользоваться и сократить расходы на поездку. Вместе с тем мы хотим, чтобы и пассажир был честным с нами и соблюдал правила fair-play», — отмечают в пресс-службе ОАО РЖД.

Согласно рекламным предложениям авиакомпаний, сегодня цена билета из Москвы в Санкт-Петербург начинается от 1000 рублей в экономическом классе и от 5000–6000 рублей в бизнес-классе. Но это цена без тарифов и сборов. С учетом всех накруток ОАО РЖД и авиакомпании предлагают примерно одинаковый уровень цен — 2500–3000 рублей за билет в один конец. В борьбе за бизнес-класс вперед вырывается поезд — у авиакомпаний билет стоит 7000–10 000 рублей.

При этом в ОАО РЖД уверяют, что внутренней конкуренции между разными поездами самой монополии не будет. «Между Москвой и Петербургом курсируют десятки поездов, различающихся как по стоимости билетов на них, так и по времени отправления», — поясняет Геннадий Верховых. — И мы не считаем, что есть риск перетекания пассажиров с ночных поездов на «Сапсан». С другой стороны, если такое и произойдет, ничего страшного не случится. Мы просто внесем коррективы в существующий график движения. За высокоскоростными поездами будущее, и опасаться того, что пассажир предпочтет прогресс, по меньшей мере странно. Мы же вводим их для удобства пассажиров». Топ-менеджер добавляет, что в любом случае говорить об изменении структуры пассажиропотока на направлении Москва—Петербург можно будет не раньше чем через полгода-год.

ОАО РЖД позаимствовало у авиакомпаний не только систему тарифообразования, но и принципы подготовки персонала. Все поездные бригады высокоскоростных по-

ездов прошли обучение в учебном центре «Аэрофлот» — занятия по психологии человека, урегулированию конфликтных ситуаций, правилам встречи и размещения пассажиров, сервису в пути, основам первой помощи. Учитывая популярность направления Москва—Петербург у иностранных граждан, все проводники также прошли экспресс-курс английского языка.

Все машинисты и помощники машинистов имеют сертификаты для управления высокоскоростными поездами. Обучение проводили специалисты Siemens; часть локомотивных бригад прошла обучение в Германии, остальные — в России. Всего укомплектовано 40 локомотивных бригад. Каждый рейс поезда обслуживают 20 человек: машинист, помощник машиниста, бортинженер, начальник поезда, девять проводников, семь стюардов (четыре стюарда обслуживают два вагона бизнес-класса, бармен и два официанта — вагона-бистро, обслуживающие пассажиров при помощи мобильного бара-тележки).

В 2010 году высокоскоростные «Сапсаны» начнут обслуживать направление Москва—Нижний Новгород. Сейчас ОАО РЖД заканчивает подготовку инфраструктуры для скоростного сообщения между этими городами, в результате чего скорость движения на отдельных участках будет повышена до 140–160 км/ч. Общая стоимость реконструкции составляет около 9,5 млрд рублей. Открыть скоростное движение на этой реконструированной трассе железная дорога планирует летом 2010 года. Время в пути сократится с нынешних 5 часов 17 минут до 3 часов 55 минут.

КУРС НА ЗАГРАНИЦУ Второй высокоскоростной проект, совместный с Финляндией и Alstom, должен стартовать на год позже российско-немецкого. Пассажирское сообщение между Россией и Финляндией — самая интенсивная международная линия ОАО РЖД. В 2008 году пассажиропоток в российско-финляндском сообщении составил 432 тыс. человек, что на 8,4% больше уровня 2007 года. По прогнозам ОАО РЖД, в 2009 году между Россией и Финляндией будет перевезено порядка 356 тыс. человек.

Однако с учетом объемов грузоперевозок пропускные способности участка подходят к пределу, поэтому проект по сокращению времени хода пассажирских поездов по территории России напрямую связан с необходимостью выноса грузового движения на новую линию и реализуется одновременно. Скорость движения пассажирских поездов на участке Петербург—Бусловская будет увеличена до 200 км/ч, время хода от Петербурга до Хельсинки сократится с 5 часов 50 мин до 3 часов 30 мин.

ОАО РЖД реализует проект в соответствии с подписанным в сентябре 2001 года Владимиром Путиным (тогда президентом России) и президентом Финляндии Тарьей Халонен соглашением о совместной организации скоростного движения между Петербургом и Хельсинки. В финансировании проекта участвует Инвестфонд РФ. Общий объем инвестиций, в том числе и на вынос грузового движения, оценивается в 79,7 млрд рублей, 28 млрд рублей из которых — средства Инвестфонда.

Ввод участка скоростного движения Петербург—Бусловская запланирован на вторую половину 2010 года. Подвижной состав, который будет курсировать между Россией и Финляндией, выпустит французский концерн Alstom. Контракт на поставку четырех двухсистемных поездов Pendolino Smb был подписан в сентябре 2007 года между российско-финским предприятием Oy Karelian Trans Ltd и Alstom. В поездах будут одновременно реализованы национальные стандарты обоих государств — России и Финляндии. В связи с эксплуатацией поездов на международном маршруте пограничный и таможенный контроль будет проходить во время движения. Открыться линия должна в конце 2010 года. ■

ВРЕМЯ В ПУТИ УТРЕННЕГО И ВЕЧЕРНЕГО «САПСАНОВ» — 3 ЧАСА 45 МИНУТ. ТЕОРЕТИЧЕСКИ ЗА ДЕНЬ МОЖНО СОВЕРШИТЬ ПОЕЗДКУ ИЗ МОСКВЫ В ПЕТЕРБУРГ И ОБРАТНО



В ХОДЕ ПЕРЕГОВОРОВ С SIEMENS ПОЕЗДА ДЛЯ ОАО РЖД ПОДОРОЖАЛИ — КАЖДЫЙ СТОИТ €34,5 МЛН ВМЕСТО ПРЕДПОЛАГАВШИХСЯ ПРИМЕРНО €25 МЛН

ИВАН ШКОЛОВ

ДОЛГАЯ ДОРОГА В СОЧИ

ОЛИМПИАДА-2014 В СОЧИ РИСКУЕТ ПОПАСТЬ В КНИГУ РЕКОРДОВ ПО СТОИМОСТИ ПРОВЕДЕНИЯ. ОДНАКО УЖЕ СЕЙЧАС МОЖНО УТВЕРЖДАТЬ, ЧТО САМЫЙ АМБИЦИОЗНЫЙ СПОРТИВНЫЙ ПРОЕКТ СТРАНЫ ВЗЯЛ УВЕРЕННОЕ ЗОЛОТО ПО СТОИМОСТИ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ. ИЗ 235 ОЛИМПИЙСКИХ ОБЪЕКТОВ В СОЧИ ВСЕГО 45 — ТРАНСПОРТНЫЕ, НО ИХ БЮДЖЕТ ПРАКТИЧЕСКИ РАВЕН ОБЪЕМУ ОБЩИХ ЗАТРАТ НА СПОРТИВНЫЕ КОМПЛЕКСЫ.

АНАТОЛИЙ КАЛИНИН

ОЛИМПИЙСКИЙ ПОДХОД Счастливым лицом министра транспорта Игоря Левитина на церемонии выбора столицы проведения зимней Олимпиады-2014 показали все телеканалы. Искренняя радость главного транспортника России отражала не только гордость за страну, которая в течение многих лет добивалась этой возможности, но и удовлетворение тем, что роль его отрасли будет иметь решающее значение для проведения игр.

Узкая полоска земли на берегу Черного моря, где растянулись курортные километры Большого Сочи, — одно из самых напряженных в стране мест с точки зрения транспорта. Круглосуточные пробки на единственной на побережье автомобильной дороге и медленно ползущие вдоль кромки воды поезда составляют часть городского ландшафта. Казалось, что решить эту проблему невозможно в принципе, да и не нужно. Если бы не Олимпиада.

При стоимости проведения Игр \$6,2 млрд расходы только на железную дорогу до Красной Поляны составляют \$6,1 млрд. Однако, как отметил в мае глава координационной комиссии Международного олимпийского комитета (МОК) Жан-Клод Килли, прочие затраты, в том числе на транспорт, «относится к стоимости Олимпийских игр некорректно». Зато корректным будет сравнение, что расшивка сочинской транспортной проблемы уже стала настоящей «олимпиадой» для железнодорожников и дорожников.

Практически сразу после объявления Сочи олимпийской столицей ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) при поддержке из федерального бюджета приступило к проектированию новых объектов железнодорожной инфраструктуры вдоль береговой линии и на горных курортах. На заседании правления ОАО РЖД по итогам 2008 года президент компании Владимир Якунин говорил: «Задачи, связанные с транспортным обеспечением Олимпийских игр в Сочи, решались в приоритетном порядке». К началу 2009 года здесь уже вовсю развернулись работы, и в настоящее время идет строительство шести различных объектов.

В первую очередь олимпийским строителям пришлось решать вопрос доставки стройматериалов к возводимым ледовым дворцам, гостиницам, вокзалам, тоннелям и дорогам. По статистике ОАО РЖД, в январе—сентябре для олимпийских объектов в Сочи было доставлено порядка 6,5 млн тонн грузов: цемента, нефти, строительных и лесных материалов, черных металлов. Всего же, по оценкам ГК «Олимпстрой», объем поставок по железной дороге в период с 2009 года по 2013 год превысит 70 млн тонн. Причем на этот вид транспорта придется львиная доля перевозок, общий объем которых, по оценке губернатора Краснодарского края Александра Ткачева, составит порядка 100 млн тонн.

Стартовым объектом Олимпиады, представленным широкой публике в конце 2008 года, стал грузовой двор «Россельхозакадемия» в районе аэропорта Адлер. Всего в Имеретинской низменности к концу года будут действовать два новых грузовых двора ОАО РЖД, и как сообщили в компании, их общая стоимость составила 3,8 млрд рублей. Первый двор мощностью 11 млн тонн в год, или 448 вагонов в сутки, предназначен для нерудных материалов, таких, как

ПРИ СТОИМОСТИ ПРОВЕДЕНИЯ ИГР \$6,2 МЛРД РАСХОДЫ ТОЛЬКО НА ЖЕЛЕЗНУЮ ДОРОГУ ДО КРАСНОЙ ПОЛЯНЫ СОСТАВЛЯЮТ \$6,1 МЛРД. НО ГЛАВА КООРДИНАЦИОННОЙ КОМИССИИ МОК ЖАН-КЛОД КИЛЛИ СЧИТАЕТ, ЧТО ОТНОСИТЬ ИХ К СТОИМОСТИ ОЛИМПИЙСКИХ ИГР «НЕКОРРЕКТНО»



ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА



СТАРТОВЫМ ОБЪЕКТОМ ОЛИМПИАДЫ, ПРЕДСТАВЛЕННЫМ ШИРОКОЙ ПУБЛИКЕ В КОНЦЕ 2008 ГОДА, СТАЛ ГРУЗОВОЙ ДВОР «РОССЕЛЬХОЗАКАДЕМИЯ» В РАЙОНЕ АЭРОПОРТА АДЛЕР

щебень, песок и инертные материалы, отмечает вице-президент ОАО РЖД Олег Тони. Грузовой двор номер два мощностью 3,7 млн тонн в год, или 170 вагонов в сутки, предназначен для приема контейнеров, конструкций и цемента. К концу ноября его готовность оценивалась на 90%, планируется, что объект будет сдан в декабре.

ОЛИМПИЙСКИЙ БЮДЖЕТ Возрастающий объем грузовых перевозок и возложенная на железнодорожников ответственность по доставке гостей Олимпийских

игр потребовали модернизации и усиления протянувшейся вдоль черноморского побережья железнодорожной инфраструктуры. Сейчас стокилометровый участок железной дороги от Туапсе до Адлера большей частью является однопутным, а существенная часть искусственных сооружений магистрали была построена до 1925 года.

Институты и подрядные организации строительного комплекса ОАО РЖД разработали «Проект усиления линии Туапсе—Адлер» стоимостью порядка 20 млрд рублей. Предполагалось, что проект будет финансироваться за счет средств от дополнительного увеличения с 1 апреля 2008 года тарифа на грузовые перевозки на 1%. Фактически на олимпийские транспортные стройки скинулись все российские грузоотправители.

Однако, поясняют источники ВГ в ОАО РЖД, средств от доиндексации тарифов на линию Туапсе—Адлер, грузовые дворы и железную дорогу в аэропорт Адлера не хватает. В результате монополии придется вкладывать в эти проекты дополнительные собственные средства.

По данным ВГ, в конце августа правление ОАО РЖД приняло решение об увеличении инвестиционного бюджета компании на 5 млрд рублей для покрытия дефицита по ряду проектов. Из этих средств на олимпийские стройки должно было пойти 1,4 млрд рублей. Они предназначались для проекта «Организация грузовых дворов для обеспечения поступающих грузов для строительства олимпийских объектов» (700 млн рублей) — для обеспечения ввода в эксплуатацию в текущем году в соответствии с разработанной проектно-сметной документацией грузовых дворов «Россельхозакадемия» (строительство очистных сооружений и прокладку внешних сетей водопровода грузового двора) и «Сочинский» (монтаж оборудования, противопожарного резервуара воды и насосной станции для хозяйственно-питьевых нужд грузового двора).

На проект «Организация интермодальных перевозок на участке Сочи—Адлер—аэропорт Сочи» предназначалось 400 млн рублей, в том числе на проект «Усиление инфраструктуры железнодорожной линии Туапсе—Адлер» — 300 млн рублей на разработку проектно-сметной документации. В целом в 2009 году ОАО РЖД потратило на олимпийские стройки 7,3 млрд рублей собственных средств (с учетом тех, что поступают от доиндексации тарифов). В инвестпрограмме 2010 года на эти цели заложено 11,8 млрд рублей собственных средств, в 2011 году запланировано потратить 10,7 млрд рублей, в 2012 году — 11,5 млрд рублей (см. график).

Государство, впрочем, потратит на железнодорожные олимпийские проекты гораздо больше. Строительство совмещенной (автомобильной и железной) дороги Адлер—Красная Поляна финансируется напрямую из бюджета через внесение средств в уставный капитал ОАО РЖД. В бюджете 2008 года на это было выделено 24,6 млрд рублей, 2009 года — 16,9 млрд рублей. В 2010–2011 годах ОАО РЖД должно получить из бюджета по 60 млрд рублей, а в 2012 году — 71,4 млрд рублей. Общий объем средств, предусмотренный проектом инвестиционного бюджета ОАО РЖД на 2010–2012 годы на проект дороги Адлер—«Альпика-Сервис» составит 191,4 млрд рублей.

ОЛИМПИЙСКИЕ ЛИНИИ По словам Олега Тони, после реконструкции линия Туапсе—Адлер сможет провезти до 21 млн тонн грузов в год, ее пропускная способность увеличится с 54 пар поездов до 70 пар поездов в сутки. В значительной мере повысится безопасность железнодорожного движения, уверяет вице-президент ОАО РЖД, в том числе благодаря комплексной защите линии от природных явлений: штормов, обвалов, оползней и селей. В компании отмечают, что реализация этого проекта позволит снизить риски транспортной изоляции столицы будущих зимних Олимпийских игр.



Третьим олимпийским инфраструктурным объектом стала железная дорога из Сочи, мимо Адлера к Олимпийскому парку, расположившемуся в Имеретинской долине. По проекту, представленному экспертам МОК Олегом Тони, здесь протянется сплошной двойной путь с тремя тоннелями общей протяженностью порядка 3 км.

Железнодорожникам предстоит уложить 30 км пути, реконструировать станцию Сочи, построить новую станцию и пассажирский терминал Олимпийский парк и остановочный пункт Имеретинский курорт. К осени 2009 года на отдельных участках уже проложено несколько километров вторых путей, возводятся два путепровода и мост, на 90% выполнены работы по подготовке строительной площадки комплекса тоннелей.

Однако эта дорога пока вызывает вопросы у местных жителей. Как пояснил Олег Тони, в зону строительства попадает целый ряд частных построек, трасса тоннелей пересекает множество городских коммуникаций и не исключено их переустройство. Логистическая схема доставки строительных материалов и вывоза грунта крайне сложна, потому что затрагивает Курортный проспект Сочи, и без того загруженный трафиком. А близость прилегающих жилых строений требует серьезных проработок, исключающих просадки и обрушения этих зданий. «Все же существует техническое решение, которое позволит обойти вопрос с отселением жителей», — считает вице-президент ОАО РЖД. По его словам, в настоящий момент ведутся соответствующие проектные работы.

Реконструированный Сочинский аэропорт к началу Олимпийских игр должен стать полноценным мультимодальным транспортным узлом за счет строительства здесь железнодорожного терминала. Железнодорожная линия от Адлера до аэропорта Сочи длиной 2,8 км с двумя тоннелями общей длиной 503 м сможет обеспечить перевозку 60% всех авиапассажиров, или более 86 тыс. человек в сутки. Эта линия соединит железную дорогу Сочи—Олимпийский парк с воздушными воротами Олимпиады.

Линия Адлер—Аэропорт должна быть введена в строй уже в ноябре 2012 года. Сейчас здесь активно ведутся строительные работы. В нескольких метрах от аэровокзала возводится железобетонный каркас будущей железнодорожной станции, завершены работы по бетонированию фундамента остановочного павильона, ведется проходка тоннелей.

Вслед за XXII Олимпийскими зимними играми Сочи примет XI Паралимпийские игры, что вынуждает сочинские власти адаптировать городскую инфраструктуру для использования лицами с ограниченными физическими возможностями. Аналогичная работа ведется и ОАО РЖД, которое за три года планирует соответствующим образом реконструировать пассажирские терминалы железнодорожных станций Дагомыс, Сочи, Мацеста, Хоста.

По оценкам Олега Тони, на данный момент реализация всех олимпийских проектов ведется без отставаний, к концу года завершится строительство всех временных зданий и сооружений: 37 км временных дорог, десятки временных мостов через реку Мзымта, подъездных дорог к производственным базам и строительным площадкам, к карьерам и отвалам грунта. Уже возведены пять вахтовых поселков, в которых живут строители. В основной производственной базе поселка Веселое закончено строительство двух общежитий, каждое из которых рассчитано на 282 человек, административно-бытового корпуса и столовой. Ведутся работы по прокладке инженерных сетей, строительству цехов, монтажу оборудования.

ОЛИМПИЙСКАЯ ВЫСОТА Самым сложным инфраструктурным объектом Олимпиады станет совмещенная автомобильная и железная дорога Адлер—горноклиматический курорт «Альпика-Сервис». Закладка нулевого километра трассы состоялась в мае при участии вице-премьера Дмитрия Козака и президента ОАО РЖД Владими-



САМЫМ СЛОЖНЫМ ИНФРАСТРУКТУРНЫМ ОБЪЕКТОМ ОЛИМПИАДЫ СТАНЕТ СОВМЕЩЕННАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ И ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА АДЛЕР—ГОРНОКЛИМАТИЧЕСКИЙ КУРОРТ «АЛЬПИКА-СЕРВИС»

ра Якунина. Именно по этой дороге будет организована доставка зрителей и участников соревнований на горные стадионы Красной Поляны и к ледовым дворцам Олимпийского парка Имеретинской низменности. Пропускная способность железной дороги составит до 8,5 тыс. пассажиров в час, автомобильной — до 11,5 тыс. в час.

За пять лет в горах предстоит построить 48 км электрифицированной однопутной железной дороги с двухпутными вставками и двумя новыми станциями Эсто-Садок и Альпика-Сервис, 46,5 км автомобильной дороги второй и третьей категории с многоуровневой транспортной развязкой с федеральной автодорогой М-27. Проект включает шесть тоннельных комплексов, состоящих из восьми железнодорожных тоннелей общей длиной 12,3 км, три автодорожных тоннеля общей длиной 7,6 км, три сервисно-эвакуационных тоннеля общей длиной 9,5 км. Общая стоимость проекта оценивается в 270 млрд рублей.

«Все шесть тоннельных комплексов уже находятся в процессе строительства, на пяти из них начата проходка тоннелей и штолен», — рассказывает Олег Тони. — При этом работы на штольнях тоннельных комплексов 1 и 5 ведутся со значительным опережением графика». К началу ноября длина штольни тоннеля № 5 достигла 1000 м и темпы проходки составляли 400 м в месяц. Длина штольни тоннеля № 1 достигла 493 м.

ОЛИМПИЙСКАЯ ЭКОЛОГИЯ Одним из главных обременений для строителей олимпийской инфраструктуры является обязательное выполнение компенсационных природоохранных мероприятий. Совмещенная дорога пройдет по территории Сочинского национального парка, и внимание общественности приковано к вопросам

экологической безопасности. На последнем совещании по вопросам строительства дороги Дмитрий Козак утвердил частичное изменение проекта из экологических соображений. Для сохранения реликтовой самшитовой рощи рядом с местом строительства тоннельного комплекса № 2 вместо планировавшейся ранее насыпи будет возведена километровая эстакада. По оценке Дмитрия Козака, природоохранное изменение проекта обойдется бюджету в 183 млн рублей.

«При осуществлении проекта соблюдаются нормы, установленные действующим природоохранным законодательством, разрабатываются и проводятся все необходимые компенсационные мероприятия», — уверяет Олег Тони. — Было оптимизировано пространственное размещение дорог, на экологически чувствительных участках предусмотрен преимущественно тоннельный способ строительства или строительство на эстакадах».

Для минимизации последствий строительства в непосредственной близости от крупных месторождений питьевых вод намечены сбор и очистка всех видов сточных вод и оборотное водоснабжение. На отдельных строительных площадках реализуется принцип «нулевого сброса». Разработаны мероприятия по управлению отходами, к транспорту и спецтехнике предъявляется требование «Евро-3».

Выполнение компенсационных мероприятий по пересадке растений занесенных в Красную книгу, привело даже к переносу сроков начала работ по тоннельному комплексу № 2. Всего же к ноябрю ООО «Стройдор-А» совместно с ФГУ «НИИ „Горлесэкол“» высадили 12 тыс. растений иглицы шиповатой, 35 тыс. растений самшита колхидского в Веселовском лесничестве.

ОЛИМПИЙСКИЕ ТЕМПЫ Сложность в строительстве совмещенной дороги, по словам Олега Тони, заключается в строго фиксированном сжатом сроке реализации, ограниченном пятью годами. Из-за этого отсутствует возможность использования последовательной экономической схемы строительства линейных объектов. Учитывая сжатые сроки реализации проекта, проектирование и строительство ведется параллельно.

Разработка стадии «Проект» будет завершена до конца года. Экспертизу планируется проходить поэтапно с завершением в феврале-марте 2010 года и получением разрешения на строительства в мае 2010 года. Управление таким масштабным проектом потребовало создания в Сочи специализированного подразделения ОАО РЖД — службы заказчика «ДКРС-Сочи».

По рекомендации экспертов МОК строители заключили договор со швейцарской компанией Amberg Engineering Ltd. Швейцарские специалисты раз в три месяца проводят мониторинг строительных объектов и готовят свои рекомендации в виде отчета по анализу рисков. Кроме того, инженерное сопровождение осуществляют специалисты группы компаний Lavalin, которая управляет транспортными проектами зимней Олимпиады-2010 в Ванкувере. Эффективность управления проектом, поясняют в ОАО РЖД, достигается через «оперативное решение управленческих вопросов на основе постоянного мониторинга за ходом проектирования и строительства объекта».

«К ноябрю работы развернуты на фронте 48 км на территории общей площадью более 500 га, поэтому для контроля за ходом строительства применяются современные технические средства», — добавляет Олег Тони. Беспилотный летательный аппарат с фотовидеокамерой позволяет оперативно оценивать статус выполнения работ.

Одним из основных рисков реализации проекта в срок остаются вопросы изъятия земельных участков под строительство. Олег Тони приводит в качестве примера нерешенный вопрос с земельным участком на южном портале тоннеля № 3 на участке Сочи—Алиан, который, в свою очередь, препятствует развертыванию работ по автодорожному тоннелю на полную мощность. «Реализация инвестиционно-строительного проекта — это единый цикл, начиная с отвода территории под строительство и заканчивая вводом в эксплуатацию», — поясняет Олег Тони.

По графику начало работ на горных станциях Эсто-Садок и Альпика-Сервис запланировано на ноябрь 2009 — январь 2010 года. Но выполнение графика будет зависеть от сроков предоставления земельных участков для строительства этих станций. ■

СЛОЖНОСТЬ В СТРОИТЕЛЬСТВЕ СОВМЕЩЕННОЙ ДРОГИ ЗАКЛЮЧАЕТСЯ В СТРОГО ФИКСИРОВАННОМ СЖАТОМ СРОКЕ РЕАЛИЗАЦИИ В ПЯТЬ ЛЕТ. ИЗ-ЗА ЭТОГО НЕВОЗМОЖНО ИСПОЛЬЗОВАТЬ ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНУЮ ЭКОНОМИЧНУЮ СХЕМУ СТРОИТЕЛЬСТВА ЛИНЕЙНЫХ ОБЪЕКТОВ



ФИНАНСИРОВАНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ОЛИМПИЙСКИХ ПРОЕКТОВ (МЛРД РУБ.) ИСТОЧНИК: РЖД

НЕПОДВИЖНЫЙ СОСТАВ

РЕЗКОЕ СНИЖЕНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК БОЛЬНО УДАРИЛО ПО ОТРАСЛЕВОМУ МАШИНОСТРОЕНИЮ. ЧУТЬ ЛУЧШЕ ДРУГИХ СЕБЯ ЧУВСТВУЕТ «ТРАНСМАШХОЛДИНГ», ЧЕЙ ОСНОВНОЙ ЗАКАЗЧИК ОАО РЖД СНИЗИЛО ЗАКУПКИ ЛОКОМОТИВОВ ВСЕГО НА 20%. ХУЖЕ ПРИШЛОСЬ ВАГОНОСТРОИТЕЛЯМ, ЧЬИ ПРОДАЖИ УПАЛИ БОЛЕЕ ЧЕМ НА 60% — ЧАСТНЫЕ ОПЕРАТОРЫ ПОЧТИ ОСТАНОВИЛИ ЗАКУПКИ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА.

ПЕТР МИРОНЕНКО

«ТРАНСМАШХОЛДИНГ» ВЫЕХАЛ НА ЛОКОМОТИВАХ Рынок железнодорожного машиностроения четко делится на две части с точки зрения структуры спроса. Производители грузовых вагонов более чувствительны к рынку, продавая свою продукции как разным частным операторам подвижного состава, так и дочерним операторам ОАО РЖД сейчас это прежде всего Первая грузовая компания (ПГК; см. таблицу). У пассажирских вагонов есть только один потребитель — само ОАО РЖД. На рынке локомотивов царит двойная монополия: ОАО РЖД и здесь является, по сути, единственным потребителем, но и производитель только один: все локомотивостроительные заводы в России принадлежат «Трансмашхолдингу» (акционеры — структуры Искандера Махмудова, Андрея Бокарева, компания «Трансгрупп» и ОАО РЖД). На рынке пассажирских вагонов локомотивной тяги, несмотря на формальное существование конкуренции, «Трансмашхолдинг» тоже занимает фактически монопольное положение. Тверской машиностроительный завод (ТВЗ), который компания контролирует на паритетных основах с ОАО РЖД, по собственным данным, занимает более 90% рынка.

Такая монополия несет в себе определенные риски, ставя заводы «Трансмашхолдинга» в серьезную зависимость от единственного потребителя. Но во время кризиса это компании, наоборот, помогло. В «Трансмашхолдинге» признают, что снижение объемов продаж в 2009 году произошло прежде всего «по видам продукции, сбываемой на коммерческом рынке, — маневровым тепловозам и грузовым вагонам». Входящий в холдинг Брянский машиностроительный завод, например, снизил производство вагонов на 91% (см. таблицу). При этом выпуск магистральных тепловозов и электровозов заводами холдинга, по его прогнозам, в 2009 году снизится всего на 19,2%. В начале года технический директор «Трансмашхолдинга» Владимир Шнейдмюллер говорил, что падение объема заказов РЖД составляет 30%. Но летом первый вице-президент ОАО РЖД Вадим Морозов объявил, что снижение заказов у «Трансмашхолдинга» не превысит 20%. Впрочем, это гораздо меньше объема, на который рассчитывали машиностроители. Планы по закупкам локомотивов ОАО РЖД снизило на 47%.

В самом тяжелом положении среди предприятий «Трансмашхолдинга» оказался ТВЗ, имевший относительно высокую долговую нагрузку. В марте, когда снижение объемов грузовых перевозок начало медленно стабилизироваться, пассажирские перевозки только ускорили падение. В начале апреля президент ОАО РЖД Владимир Якунин объявил, что закупки пассажирских вагонов у ТВЗ в 2009 году будут сокращены на 44%, что уже грозило заводу массовыми сокращениями.

Предприятие пришлось спасать премьеру Владимиру Путину, который спустя неделю подписал постановление правительства о выделении ОАО РЖД прямой целевой субсидии на 3,1 млрд рублей специально для закупки вагонов ТВЗ. Но кардинально ситуацию с заказом продукции

ТВЗ это не изменило: сейчас в «Трансмашхолдинге» рассчитывают, что падение продаж завода в 2009 году составит примерно 40%.

Инвестпрограмма ОАО РЖД на 2010 год, утвержденная правительством 10 декабря, предполагает, что в следующем году затраты госмонополии на обновление локомотивного парка снижаться не будут. Закупки на приобретение тягового подвижного состава должны даже вырасти на 2,8%, до 365 единиц.

ФРАНЦУЗСКИЙ АКЦЕНТ Параллельно с борьбой за заказы ОАО РЖД руководству «Трансмашхолдинга» в начале года пришлось заниматься не менее трудным процессом — согласованием сделки по продаже блока пакета своих акций иностранному инвестору. В 2008 году основным претендентом на 25% плюс одну акцию компании был канадский концерн Bombardier, с которым акционеры холдинга, и в первую очередь глава ОАО РЖД Владимир Якунин, вели переговоры с 2007 года. Но в сентябре 2008 года канадцы вышли из переговоров — как объяснял тогда Владимир Якунин, их не устроила слишком высокая оценка актива в \$2,9 млрд.

Тогда акционеры «Трансмашхолдинга» обратились к альтернативным покупателям — конкурентам Bombardier французскому Alstom и немецкому Siemens. Уже в октябре 2008 года холдинг подписал меморандум о стратегическом партнерстве с Alstom. Переговоры о структуре возможной сделки на фоне прогрессирующего в мире экономического кризиса шли еще полгода, и только в конце марта 2009 года стороны подписали соглашение о намерениях по продаже Alstom блока пакета «Трансмашхолдинга».

Соглашение предполагает, что Alstom купит 25% плюс одну акцию холдинга у Искандера Махмудова, Андрея Бокарева и «Трансгрупп» (у них на всех останется 50% минус две акции), а пакет ОАО РЖД (25% плюс одна акция) останется неизменным. В рамках сделки «Трансмашхолдинг» должен получить доступ к технологиям и базам данных Alstom. Оценка, которую холдинг получил в ходе сделки, не раскрывалась, известно было лишь, что Alstom заплатит \$75 млн аванса, а остальная сумма будет зависеть от прибыли холдинга в 2008–2011 годах.

Но и этого аванса акционеры «Трансмашхолдинга» пока не получили: сделка, о которой договорились еще в марте, до сих пор не закрыта. На момент подписания предполагалось, что она будет завершена до конца года. Представитель «Трансмашхолдинга» (ТМХ) сказал ВГ, что процесс завершения сделки пока «продолжается», не уточнив, будет ли выдержан срок. Только 7 декабря ТМХ получил одобрение ФАС на консолидацию 50% ООО «Сапфир», владеющего 50,65% акций ТВЗ — ранее в компании поясняли, что завод тоже хотят включить в сделку, для чего и нужна его консолидация. По данным ВГ, сейчас закрытие сделки запланировано на первую половину 2010 года.

ВАГОННЫЕ СПОРЫ Проблемы с производством пассажирских вагонов и локомотивов с помощью прямой господдержки и госзаказа государству удалось смягчить относительно легко. С большими трудностями столкнулся рыночный сегмент грузовых вагонов, которые обязаны быть рентабельными. При этом надо учитывать, что в структуре заказов новых грузовых вагонов частные операторы подвижного состава занимали в последние годы большую долю, чем в объемах перевозок.

Как только с конца 2008 года грузовые перевозки начали показывать среднее падение на 20–30% к прошлому году, рынок грузовых вагонов перевернулся на 180 градусов. Еще летом 2008 года железнодорожные операторы в один голос жаловались ВГ на дефицит подвижного состава, мощности вагоностроительных заводов были перегружены, а для заказа партии полувагонов нужно было встать в очередь. Уже к началу 2009 года операторы ломали голову над вопросом о том, что делать с простаивающими вагонами собственного парка, за которые нужно было отдавать лизинговые платежи, а о закупках нового подвижного состава не могло быть и речи. Производство вагонов стало падать в геометрической прогрессии по отношению к спаду перевозок — по данным агентства INFOLine, за девять месяцев 2009 года объем производства вагонов в России упал на 59%. Если в 2008 году всего в России было произведено 43,9 тыс. вагонов, то за девять месяцев 2009 года — всего 13,9 тыс.

Больше других пострадал самый массовый сегмент полувагонов (–64%), в десять раз сократилось производст-

во крытых вагонов, почти в пять раз — фитинговых платформ, а цементовозов, по данным агентства, в этом году в России было произведено всего 17. Переизбыток вагонов на рынке привел не только к падению производства, но и резкому снижению цен. Например, по данным, которые приводятся в меморандуме недавнего вторичного размещения оператора Globaltrans, средняя стоимость полувагона в 2008 году составляла \$78,6 тыс., а уже к началу сентября 2009 года — \$42,4 тыс.

В результате с серьезными финансовыми проблемами столкнулся крупнейший в России НПК «Уралвагонзавод» (УВЗ), даже несмотря на преимущество в виде удачной диверсификации производства (примерно половина выручки УВЗ, который помимо вагонов производит танки Т-90, приходится на военные заказы, которые в кризис не только не упали, но и выросли). В феврале завод впервые остановил конвейер, объяснив, что производство стало убыточным: цены на вагоны упали сильнее, чем цены на сырье. Гендиректор завода Николай Малых добивался от крупнейшего заказчика ПГК повышения закупочных цен, но из-за конфликтов с госмонополией (второй проблемой была высокая доля брака в продукции УВЗ) в апреле лишился своего поста.

Его сменил бывший менеджер «Итеры» Олег Сиенко, который считался протеем гендиректора «Ростехнологий» Сергея Чemezова — заказчика военной продукции компании. После смены руководства завод, включенный в список системообразующих предприятий, начал получать господдержку. В сентябре государство выкупило допэмиссию УВЗ на 5 млрд рублей. А спустя всего два месяца, в начале декабря, завод посетил премьер Владимир Путин, который пообещал УВЗ в первом квартале 2010 года еще одно вливание в уставный капитал, на этот раз на 10 млрд рублей. Деньги понадобятся заводу, чтобы реструктурировать долг, который, по последним оценкам, составляет 61 млрд рублей (еще в конце августа он был на 10 млрд рублей меньше).

Государство поддержало УВЗ прямым финансированием, а с обеспечением заказами компании повезло. Летом завод получил крупнейший единовременный заказ, став партнером «Транснефти» в СП, которое будет заниматься транспортировкой нефти по железнодорожному

ПРОИЗВОДСТВО ВАГОНОВ В РОССИИ В 2008–2009 ГОДАХ (ШТ.)

ВИД ВАГОНА	ОБЪЕМ ПРОИЗВОДСТВА В 2008 ГОДУ	ОБЪЕМ ПРОИЗВОДСТВА В ЯНВАРЕ–СЕНТЯБРЕ 2009 ГОДА	ИЗМЕНЕНИЕ К ЯНВАРЮ–СЕНТЯБРЮ 2008 ГОДА
ЦИСТЕРНА	3239	5401	137%
ПОЛУВАГОН	24110	6397	-64%
КРЫТЫЙ ВАГОН	3630	276	-91%
ФИТИНГОВАЯ ПЛАТФОРМА	5286	996	-78%
АВТОМОБИЛЕВОЗ	923	0	-100%
ХОППЕР	1255	451	-48%
КОНТЕЙНЕР-ЦИСТЕРНА	21	0	-100%
ДУМПКАР	195	153	8%
ПЛАТФОРМА	1070	241	-72%
ЦЕМЕНТОВОЗ	4170	17	-100%

ИСТОЧНИК: INFOLINE.

КРУПНЕЙШИЕ ПРОИЗВОДИТЕЛИ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА В РОССИИ

ПРОИЗВОДИТЕЛЬ	ОБЪЕМ ПРОИЗВОДСТВА В 2008 ГОДУ (ШТ.)	ОБЪЕМ ПРОИЗВОДСТВА ЗА ДЕВЯТЬ МЕСЯЦЕВ 2009 ГОДА (ШТ.)	ИЗМЕНЕНИЕ К ПЕРВЫМ ДЕВЯТИ МЕСЯЦАМ 2008 ГОДА
«УРАЛВАГОНЗАВОД»	19939	5027	-64,00%
«РУЗХИММАШ»	5158	3382	-13,60%
«АЛТАЙВАГОН»	7202	1919	-67,00%
«ПРОМТРАКТОР-ВАГОН»	1270	1281	34,40%
ЗАВОД МЕТАЛЛОКОНСТРУКЦИЙ (Г. ЗНГЕЛЬС)	2078	712	-56,00%
АРМАВИРСКИЙ ЗАВОД ТЯЖЕЛОГО МАШИНОСТРОЕНИЯ	1100	292	-65,00%
«ТРАНСМАШ»	2096	268	-86,00%
БРЯНСКИЙ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД	2392	180	-91,00%

ИСТОЧНИК: INFOLINE.



СМЕЖНИКИ

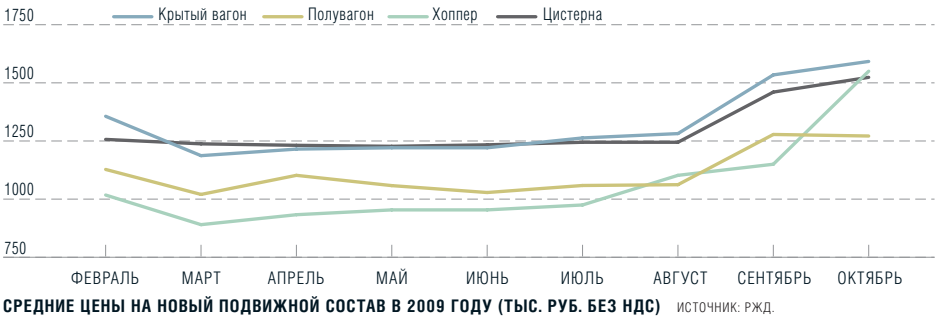
участку нефтепровода Восточная Сибирь—Тихий океан (железнодорожный маршрут Тайшет—Сковородино будет действовать до открытия второго участка нефтепровода в 2014 году). СП «Востокнефтетранс» заказало на УВЗ сразу 5,4 тыс. цистерн.

Крупные заказы на УВЗ доразместили и ПГК, отношения которой с заводом изменились к лучшему после смены его руководства. Сейчас гендиректор ПГК Салман Бабаев называет отношения с УВЗ «нормальными». «До конца года мы должны подписать соглашение о сотрудничестве до 2015 года, где будут определены объемы и сроки закупок — в основном это будут полувагоны (порядка 10 тыс. только в 2010 году), в этом году мы дозаявили заводу еще 700 вагонов», — говорит Салман Бабаев. Он признает, что такому крупному оператору, как ПГК не обойтись без мощностей УВЗ, даже несмотря на известные проблемы с качеством литья. «Дело в том, что “Промтрактор” может делать только 2 тыс. вагонов в год, а УВЗ — порядка 18 тыс., — рассказывает он. — Неплохие вагоны делают Рославльский и Новокузнецкий заводы, но объемы выпуска — 500–1000 вагонов в год — это не разговор, не тот масштаб». По словам Олега Сиенко, сейчас мощности УВЗ по производству цистерн и полувагонов загружены на 100%. Уже летом УВЗ начал возвращать сотрудников, отправленных в неоплачиваемые отпуска.

БОРЬБА ЗА ЦИСТЕРНУ Заказ на 5,4 тыс. цистерн, полученный «Уралвагонзаводом» от СП с «Транснефтью», конечно, частный случай, и все же он отражает главную тенденцию рынка грузовых вагонов. Цистерны в течение всего года оставались единственным бесприорышным видом подвижного состава, поскольку нефтекомпания существенно меньше других отраслей пострадала от кризиса и перевозки нефти и нефтепродуктов стали единственным сегментом, который почти не упал (по итогам 11 месяцев 2009 года — всего на 2,6%).

В результате, по данным INFOLine, производство цистерн в России в январе—ноябре выросло более чем вдвое — на 137%. Этот перспективный рынок с УВЗ фактически на двоих поделил мордовский завод «Рузхиммаш», которому удалось быстро переориентировать производство. В 2008 году 54% производства «Рузхиммаша» пришлось на цементовозы, спрос на которые в связи с приостановкой почти всех крупных строительных проектов в этом году упал до нуля, а еще порядка 20% — на автомобильевозы и фитинговые платформы, также в этом году не востребованные. Цистерн для перевозки нефтепродуктов «Рузхиммаш» в 2008 году произвел всего 450. В 2009 году ситуация изменилась: по итогам девяти месяцев львиную долю (86%) в объемах производства завода составили цистерны, а от производства нерентабельных видов подвижного состава завод почти отказался.

«Рузхиммашу» было проще, чем конкурентам, адаптироваться к новым условиям, поясняет гендиректор INFOLine Михаил Бурмистров. Во-первых, исторически предприятие было крупнейшим в России производителем цистерн. Во-вторых, если, например, УВЗ — это конвейерное производство, которое может производить только крупные партии и которое невозможно быстро переориентировать, то работа «Рузхиммаша» строится на большом количестве небольших производственных линий. «Поэтому завод смог просто заморозить одну линию, быстро переоснастить оборудование и запустить другую, поэтому „Рузхиммаш“ и пострадал меньше, чем конкуренты», — поясняет господин Бурмистров. В результате предприятию удалось снизить производство всего на 13,6%.



Впрочем, цены на цистерны, в отличие от объемов производства, начали расти недавно и медленно. По данным INFOLine, если на пике средняя цена составляла 2,8 млн рублей, то в течение всего текущего года оставалась на уровне 1,2–1,25 млн рублей и только с сентября начала расти до 1,5 млн рублей. Возможно, поэтому, несмотря на небольшой спад производства, «Рузхиммаш» в своем годовом отчете все равно прогнозирует закончить 2009 год с убытком в 121 млн рублей против 217 млн рублей чистой прибыли в 2008 году.

Остальным производителям вагонов, которые в силу технологических особенностей производства не смогли его диверсифицировать в сторону более выгодных сегментов, пришлось хуже. Например, «Алтайвагону» удалось более или менее сохранить только объем производства полувагонов (–24%), а производство остальных вагонов, составлявших 58%, либо упало вдесятеро (крытые вагоны, фитинговые платформы), либо прекратилось вообще (автомобилевозы, обычные платформы). В результате объемы производства на «Алтайвагоне» упал на 67%.

Единственным производителем грузового подвижного состава, который смог по итогам января—ноября увеличить объемы производства (+34,4%), стал входящий в концерн «Тракторные заводы» Михаила Болотина завод «Промтрактор-вагон», производящий в основном полувагоны. В этом заводу помог контракт с ПГК, которая стала единственным и крупнейшим заказчиком завода, в 2009 году уже купила у «Промтрактора» 1,2 тыс. полувагонов и разместила заказ еще на 700. Салман Бабаев поясняет выбор производителя тем, что «Промтрактор» производит современные модели вагонов. «ОАО РЖД сегодня разрешило хождение практически по всей сети вагонов с нагрузкой 25 тонн на ось, поэтому с заводом „Промтрактор“ мы планируем заключить договор на следующий год о поставке таких вагонов», — отмечает Салман Бабаев. — Учитывая, что у ПГК 66% перевозок — это массовые, тяжелые грузы, нам интересно в одном вагоне возить больше, в результате экономика перевозок становится совсем другой».

ПРИЗРАК РЕЦЕССИИ Несмотря на то что погрузка на железных дорогах восстанавливается медленно и будущее рынка до конца не ясно, с конца лета российские вагоностроители начали оправляться от удара, нанесенного кризисом. Уже в начале сентября гендиректор крупнейшего железнодорожного оператора Globaltrans Сергей Мальцев говорил, что рынок перевозок угля снова испытывает дефицит полувагонов в связи с ростом цен на перевозки первого класса грузов. С началом осени впервые с начала кризиса стали расти цены и на подвижной состав.

С июля по октябрь цены на полувагоны выросли на 20,2%, на цистерны — на 22,4%, на крытые вагоны — на 26%, на хопперы — на 59,1%. Цены растут, во-первых, из-за роста цен на сырье, прежде всего металл, а во-вторых, из-за роста спроса, констатирует Михаил Бурмистров. Тем

не менее цены далеки от пика, который пришелся на октябрь 2008 года, и пока они будут оставаться относительно низкими, операторы будут пользоваться возможностью обновить парк вагонов, ведь когда-то это все равно придется делать, добавляет эксперт. О покупке нового подвижного состава задумалась уже не только ПГК, обеспечивавшая основную часть заказов, но и частные операторы. Например, с октября, уточнив свои прогнозы по восстановлению рынка, вновь стал строить вагоны «Трансгарант» — по словам управляющего директора компании Алексея Грома, до конца года оператор должен получить 500 полувагонов.

Начало восстановления рынка для вагоностроителей совпало с моментом, когда правительство наконец созрело для того, чтобы перейти от точечной поддержки отдельных производителей типа УВЗ или ТВЗ к принятию мер по системной поддержке рынка. В начале октября правительство приняло постановление о субсидировании лизинговых и кредитных ставок на закупку вагонов российского производства железнодорожными операторами. О необходимости такой программы еще весной говорил министр транспорта Игорь Левитин, а летом гендиректор УВЗ Олег Сиенко.

Государство будет компенсировать операторам две трети лизинговой или кредитной ставки (но не более двух третей ставки рефинансирования ЦБ, или не более 11%, если кредит валютный). В рамках постановления на программу будет выделено всего 600 млн рублей — в пять раз меньше, чем получил ТВЗ (деньги были перенесены с неудавшейся программы субсидирования железнодорожных перевозок автомобилей на Дальний Восток). Вопреки предложениям части операторов, программа распространяется только на контракты, заключенные с 1 июля 2009 года (в первоначальном варианте Минтранса планировалось захватить весь период с середины 2008 года). Эксперты сочли эти изменения правильными: вместо того чтобы поддерживать неправильные коммерческие решения операторов, закупавших подвижной состав на пике цен при очевидном падении перевозок, государство поможет операторам, закупаящим вагоны сейчас. Михаил Бурмистров оценивает потенциальный эффект программы в дополнительные 2,5–3,5 тыс. вагонов для российских заводов. Пржед всего, конечно, это будут цистерны.

Сейчас крупные частные железнодорожные операторы считают, что ситуация на рынке стабилизировалась достаточно для того, чтобы в 2010 году делать новые заказы. Олег Сиенко отмечает, что в портфеле заказов завода на 2010 год доля дочерней компании ОАО РЖД составляет меньше 50% и полувагоны на предприятии заказывают частные операторы. «На 2010 год мы планируем закупать вагоны, как минимум 1 тыс.», — говорит Алексей Гром из «Трансгаранта», поясняя, что в текущем году компания спишет по сроку службы «несколько сотен вагонов» и эти закупки должны поддержать численность парка. «Дальше мы посмотрим, как будет развиваться рынок, и запланируем соответствующее расширение парка», — добавляет он.

В Globaltrans также видят возможности для приобретения нового подвижного состава. По словам гендиректора компании Сергея Мальцева, она уже заключила контракты на поставку 2 тыс. новых полувагонов и считает, что прогнозы развития рынка делают такие вложения привлекательными. На приобретение подвижного состава может пойти часть из \$100 млн, которые оператор заработал в ходе декабрьского СПО на Лондонской фондовой бирже.

КЛЮЧЕВОЙ ПОКУПАТЕЛЬ Тем не менее вагоностроители и эксперты признают: на большое количество крупных заказов частных железнодорожных операторов рассчитывать и в 2010 году не приходится. Некоторые из крупных компаний, например Дальневосточная транспортная группа, в 2010 году закупать новый подвижной состав вообще не планируют. В этой ситуации загруженность вагоностроительных заводов будет зависеть от заказов ПГК, говорит Михаил Бурмистров — в следующем году основным покупателем на рынке останется она.

Салман Бабаев с этим не спорит — по его словам, в этом году его компания закупила 53% всех произведенных вагонов и в 2010 году этот процент не уменьшится. «За два года в общей сложности мы купили около 20 тыс. новых вагонов, включая 8 тыс. в этом, кризисном году, в течение которого у нас у самих иногда по 50 тыс. вагонов в сутки стояло без работы. Наша программа обновления подвижного состава определена до 2015 года, в 2010 году мы планируем приобрести за счет собственных средств около 15 тыс. вагонов и, возможно, 10 тыс. вагонов возъем в лизинг», — рассказывает Салман Бабаев. Он поясняет, что у ПГК есть вагоны с истекающим сроком службы — в предыдущие два года компания списала 13 тыс. единиц. Сейчас ПГК очень внимательно смотрит на рынок производителей вагонов, рассматривая в том числе и украинские заводы, говорит господин Бабаев. «Мы очень ждем, когда откроется завод в Тихвине (его строит группа ИСТ. — **BG**), ведь чем больше производителей, тем нам лучше», — отмечает он.

Господин Бабаев, поясняя большие объемы закупок своей компании, отмечает, что ее принцип работы отличается от других операторов. По его словам, несмотря на проблемы с загрузкой парка, ПГК должна иметь резерв по целому ряду типов подвижного состава. «В 2007 году все за цементовозами бегали, а в этом году строительный рынок провалился и цементовозы почти остановились», — приводит пример Салман Бабаев, добавляя, что у ПГК находится почти 49% всех цементовозов в России. По его словам, частные операторские компании, и особенно сами цементные предприятия, имеющие собственный парк цементовозов, зимой сами справляются с объемами перевозок, а летом, в разгар сезона, подключают цементовозы ПГК. «Если у меня их не будет, в стране возникнет дефицит этого подвижного состава», — поясняет он.

Кроме того, если ПГК не будет покупать вагоны, то вагоностроительные заводы сократят их выпуск и «потом вагоны покупать будет просто негде», продолжает гендиректор ПГК. «У нас 78% износа парка, в конечном итоге нам понадобится одномоментно закупить большое количество вагонов», — поясняет он. — А вдруг цена подскочит, как в прошлом году, до 2,7 млн рублей за полувагон (сейчас 1,1–1,2 млн рублей. — **BG**)?» По словам господина Бабаева, программа ПГК предусматривает закупку практически всех видов вагонов: минераловозов, цементовозов, цистерн, полувагонов и крытого подвижного состава. «Единственное, что мы сегодня не приобретаем, — это универсальные платформы, потому что их на рынке достаточно», — отмечает он. Господин Бабаев добавляет, что операторы нуждаются в новых конструкциях вагонов с увеличенным межремонтным пробегом и большей вместимости и уже ведут переговоры об этом с производителями. ■

СЕЙЧАС КРУПНЫЕ ЧАСТНЫЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ОПЕРАТОРЫ СЧИТАЮТ, ЧТО СИТУАЦИЯ НА РЫНКЕ СТАБИЛИЗИРОВАЛАСЬ ДОСТАТОЧНО ДЛЯ ТОГО, ЧТОБЫ В 2010 ГОДУ ДЕЛАТЬ НОВЫЕ ЗАКАЗЫ

КРУПНЕЙШИЕ СДЕЛКИ ПО ПРИОБРЕТЕНИЮ НОВОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА В 2009 ГОДУ			
ПРОИЗВОДИТЕЛЬ	ПОКУПАТЕЛЬ	ВИД ВАГОНА	КОЛИЧЕСТВО
НПК «УРАЛВАГОНЗАВОД»	СП «ВОСТОКНЕФТЕТРАНС»	ЦИСТЕРНА	5400
НПК «УРАЛВАГОНЗАВОД»	ПЕРВАЯ ГРУЗОВАЯ КОМПАНИЯ	ПОЛУВАГОН	2651
«ПРОМТРАКТОР-ВАГОН»	ПЕРВАЯ ГРУЗОВАЯ КОМПАНИЯ	ПОЛУВАГОН	1200
«РУЗХИММАШ»	«НЕФТЕТРАНССЕРВИС»	ЦИСТЕРНА	1000
«РУЗХИММАШ»	«ТРАНСОЙЛ»	ЦИСТЕРНА	1000
«ПРОМТРАКТОР-ВАГОН»	ПЕРВАЯ ГРУЗОВАЯ КОМПАНИЯ	ПОЛУВАГОН	700
НПК «УРАЛВАГОНЗАВОД»	ПЕРВАЯ ГРУЗОВАЯ КОМПАНИЯ	ЦИСТЕРНА	687
«РУЗХИММАШ»	ПЕРВАЯ ГРУЗОВАЯ КОМПАНИЯ	ЦИСТЕРНА	525
«АЛТАЙВАГОН»	ГК «БАЛТИЙСКИЙ ЛИЗИНГ» для ООО «ФИРМА „ТРАНСГАРАНТ“»	ПОЛУВАГОН	500
«АЗОВМАШ» (УКРАИНА)	«ВЗБ-ЛИЗИНГ»	ЦИСТЕРНА	485
НПК «УРАЛВАГОНЗАВОД»	ПЕРВАЯ ГРУЗОВАЯ КОМПАНИЯ	ЦИСТЕРНА	468
«РУЗХИММАШ»	ПЕРВАЯ ГРУЗОВАЯ КОМПАНИЯ	ЦИСТЕРНА	120
НПК «УРАЛВАГОНЗАВОД»	ПЕРВАЯ ГРУЗОВАЯ КОМПАНИЯ	ПОЛУВАГОН	50

ИСТОЧНИК: INFOLINE.

ТЕМАТИЧЕСКИЕ
СТРАНИЦЫ
ГАЗЕТЫ

Коммерсантъ



ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА
ПЕРЕДОВИКИ ПРОИЗВОДСТВА
СМЕЖНИКИ
ИНВЕТОРЫ
КОНКУРЕНТЫ
АДМИНИСТРАТИВНЫЙ РЕСУРС



BUSINESS
GUIDE