инвентарный парк — 9,7%. Российский рынок железнодорожных перевозок стал свободным. И тут началось.

Летом, в один голос говорят и частные операторы, и руководство ОАО РЖД, и чиновники, железные дороги почти встали. Эффективность работы сети резко снизилась, возникли серьезные пробки на станциях. В результате, уверяет один из топ-менеджеров ОАО РЖД, не вывозится около 5% грузов.

КРУПНЕЙШИЕ РОССИЙСКИЕ ОПЕРАТОРЫ ВАГОНОВ

	ОПЕРАТОР	ОБЪЕМ ПЕРЕВОЗОК В 2010 ГОДУ (МЛН Т)	ДОЛЯ В ОБЩЕМ ОБЪЕМЕ ПЕРЕВОЗОК НА РОССИЙСКИХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ	КОЛИЧЕСТВО ВАГОНОВ В УПРАВЛЕНИИ НА КОНЕЦ ГОДА (ТЫС.)
1	ПЕРВАЯ ГРУЗОВАЯ КОМПАНИЯ*	302,35	23,06%	212,87
2	GLOBALTRANS**	63,8	4,87%	50,65
3	«ТРАНСОЙЛ»	59	4,50%	29,82
4	НЕЗАВИСИМАЯ ТРАНСПОРТНАЯ КОМПАНИЯ	56,45	4,31%	22,58
5	«НЕФТЕТРАНССЕРВИС»	35,36	2,70%	37,58
6	«ГАЗПРОМТРАНС»	25	1,91%	25,9
7	«ТРАНСГАРАНТ»	24,56	1,87%	15,6
8	«РУСАГРОТРАНС»*	20	1,53%	31,7
9	«ЕВРОСИБ СПБ»	17,71	1,35%	10,09
10	«ЗАПСИБТРАНССЕРВИС»	17	1,30%	5,75
11	«МЕТАЛЛОИНВЕСТТРАНС»	15,2	1,16%	8,98
12	«ЕВРАЗТРАНС»	15	1,14%	4,75
13	RAIL GARANT	14,66	1,12%	18,5
14	«МЕЧЕЛ-ТРАНС»	14	1,07%	4,03
15	СУЭК	14	1,07%	10,1
16	«НОВОТРАНС»	12,6	0,96%	17,76
17	«ЕВРОТРАНС»	12,53	0,96%	15,23
18	«ТРАНСКОНТЕЙНЕР»*	11,98	0,91%	24,25
19	«ЛУКОЙЛ-ТРАНС»	11,6	0,88%	11,09
20	ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКАЯ КОМПАНИЯ	11	0,84%	10,88

*ВХОДЯТ В ГРУППУ ОАО РЖД. **ВКЛЮЧАЯ «БАЛТТРАНССЕРВИС». ИСТОЧНИК: «РЖД-ПАРТНЕР РЕЙТИНГ», РЖД.

НИКТО НЕ ЖДАЛ ИСПАНСКОЙ ИНКВИЗИЦИИ

«У ОАО РЖД недостаточно мощностей, чтобы обеспечивать комфортную работу сети в новых условиях. Начиная реформу, об этом просто не подумали»,— заявил BG Сергей Мальцев, гендиректор крупнейшего в России частного оператора подвижного состава Globaltrans. Однако это не совсем правда. Начиная реформу — как раз думали. Первый президент ОАО РЖД Геннадий Фадеев, обсуждая с регуляторами и операторами вопрос выведения парка из монополии, постоянно предупреждал, что это может вылиться в технологические проблемы на сети железных дорог, и призывал не торопиться.

Когда его в июне 2005 года проводили на почетную пенсию в советники тогдашнего премьера Михаила Фрадкова, в отрасли говорили, что одной из причин отставки стало как раз сопротивление экс-президента ОАО РЖД ходу реформы и развитию рынка приватных вагонов. Оставаясь еще некоторое время в совете директоров монополии, Геннадий Фадеев пытался бороться до последнего. В сентябре 2006 года он стал единственным членом совета, проголосовавшим против выведения парка вагонов ОАО РЖД в дочернего оператора, который станет участником свободного рынка, назвав это «преждевременным». Но паровоз было не остановить, хотя в конце концов Первая грузовая компания (ПГК), создание которой началось в 2007 году, получила менее половины вагонов монополии (подробнее о компании см. стр. 8).

Но это уже история. Гораздо любопытнее, что никто не подумал о «недостатке мощностей РЖД» и заканчивая реформу. Судьба вагонов монополии окончательно решилась как раз в поворотном 2010 году. После долгих споров, подогреваемых частными операторами, у которых были свои виды на парк ОАО РЖД, весной монополия и регуляторы наконец согласовали создание Второй грузовой компании (ВГК, см. материал на этой стр.).

Будущее российского рынка железнодорожных перевозок было определено. ОАО РЖД выводит большую часть парка путем передачи около 180 тыс. вагонов ВГК, а также продажи на рынке еще 50 тыс. полувагонов и 23 тыс. зерновозов. У самой монополии должно остаться около 60 тыс. инвентарных вагонов «для технологических нужд и спецперевозок». По сути, все согласились, что с сентября 2011 года, по завершению создания ВГК, в России больше не будет понятия «инвентарный парк» — рынок железнодорожных перевозок станет свободным. Еще более свободным его была призвана сделать продажа монополией контроля в одном из двух ее основных дочерних операторов.

Частные компании с энтузиазмом включились в передел рынка и начали борьбу за «наследство ОАО РЖД». Аукционы по продаже вагонов монополии позволили резко усилить позиции одному из старейших игроков, Независимой транспортной компании (НТК) Владимира Лисина, и новичку «Нефтетранссервису» братьев Аминовых, который всерьез заявил о себе на рынке только в 2008 году.

Первая компания, купив 20 тыс. полувагонов ОАО РЖД, перешла из обширного ряда кэптивных (она обслуживала в основном перевозки Новолипецкого меткомбината господина Лисина) в узкий ряд глобальных операторов. Вторая смогла быстро вырваться за пределы рынка перевозок нефтепродуктов, с которого начинали бизнес ее руководители — выходцы из «Транснефтепродукта» и близких к нему структур (по неофициальным данным, менеджмент входит в состав акционеров «Нефтетранссервиса»; подробнее о компании см. стр. 5). Наряду с Globaltrans и «Трансойлом» Геннадия Тимченко эти операторы сформировали пул лидеров отрасли, нацелившихся на главный приз — 75% акций ПГК, которые должны быть проданы в октябре.

Во втором эшелоне тоже появились новые игроки. Так, на рынок вернулся экс-владелец «Трансгаранта» Сергей Гущин (в 2007 году компанию купила группа FESCO Сергея Генералова, сам господин Гущин возглавлял «Трансгарант» до 2009 года). В конце августа 2010 года его железнодорожные активы были окончательно консолидированы в рамках группы RailGarant, которая по количеству вагонов и объемам перевозок вошла в первую двадцатку российских операторов. Сам господин Гущин ушел с поста гендиректора «Востокнефтетранса» (СП «Транснефти» и «Уралвагонзавода»), чтобы заняться управлением собственными активами. По неофициальной информации, совладельцами RailGarant стали также бывшие партнеры господина Гущина по «Трансгаранту» Николай Фалин и Сергей Смыслов. В первом полугодии, по данным ГВЦ РЖД, с которыми удалось ознакомиться BG, RailGarant заняла 13-е место по объемам перевозок среди операторов (с учетом инвентарного парка).

«Трансгарант» хоть прорывов, подобно конкурентам, и не демонстрировал, но уверенно сохранял позиции в конце первой десятки. А осенью 2010 года структуры Сергея Генералова купили в ходе IPO крупный пакет акций (12,5%) еще одного дочернего оператора ОАО РЖД — «Трансконтейнера». Господин Генералов сразу подчеркнул, что хочет стать «стратегическим инвестором». Подготовка запланированной монополией на этот год продажи крупного пакета акций «Трансконтейнера» затянулась, но официально от нее не отказались, и в правительстве обсуждается продажа сразу 50%. Впрочем, у Сергея Генералова уже появился серьезный конкурент: в апреле об интересе к «Трансконтейнеру» объявила Globaltrans.

В общем, в отрасли (по крайней мере, вслух и громко) весь прошлый год обсуждали что угодно, кроме угрозы коллапса всей системы грузовых перевозок уже в 2011 году. Теперь же выясняется, что такой сценарий развития событий был неизбежен в ходе фактической ликвидации инвентарного парка вагонов, и это очевидно буквально всем.

ДАЛЬШЕ — ТУПИК

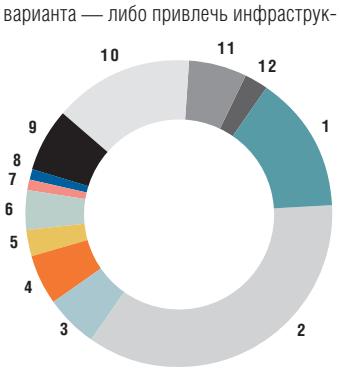
Исторически инфраструктура российских железных дорог развивалась исходя из технологии перевозок, предусматривающей максимально эффективное использование подвижного состава, поясняют в ОАО РЖД. Перевозчик сам определял, откуда куда лучше подавать вагоны. Частные операторы в первую очередь пришли в перевозки грузов специализированными вагонами, например цистернами. Они всегда были регламентированы достаточно четко по пунктам отправления, назначения, объемам. Именно поэтому, добавляют в монополии, на первом этапе либерализации рынка суть технологии движения не изменилась и дерегулирования серьезных кризисных явлений не вызвала.

ВТОРАЯ ГРУЗОВАЯ: КОРОЛЬ БЕЗ КОРОЛЕВСТВА

«Все идет по изначально утвержденному графику создания компании»,— заверяет гендиректор ВГК Виталий Евдокименко. Он поясняет, что бизнес-план ВГК в корне отличался от того, который был принят для ПГК. У нее основной капитал был сформирован одномоментно, 26 октября 2007 года. Все вагоны были внесены в один день. Компания начала хозяйственную деятельность, но сразу сдала вагоны в обратную аренду ОАО РЖД. Затем ПГК начала формировать свою производственно-коммерческую структуру — это длилось более двух лет, в течение которых вагоны постепенно возвращались в компанию.

Но при создании ВГК, уточняет господин Евдокименко, решили не формировать уставной капитал сразу, «чтобы постепенно адаптировать рынок грузовых перевозок к новой конфигурации». В целом компании должны быть переданы 156,7 тыс. вагонов ОАО РЖД в собственность (из них чуть более 114 тыс. полувагонов) плюс еще 23,7 тыс. полувагонов в управление по договорам сублизинга.

ВГК зарегистрировали 24 сентября 2010 года. Чтобы компания начала хозяйственную деятельность, уставный капитал должен быть оплачен не менее чем на 50%, поясняет Виталий Евдокименко. Поэтому 1 октября 2010 года компания получила 53,3 тыс. полувагонов плюс 200 млн руб. и сразу начала работать. Между моментом создания ПГК и началом ее хозяйственной деятельности прошло три месяца, подчеркивает господин Евдокименко. «За шесть дней мы не смогли бы создать работающую структуру,— поясняет он.— Было три варианта. Во-первых, отдать вагоны обратно в аренду ОАО РЖД, как сделала ПГК. Но против этого категорически возражали органы государственного регулирования, считая, что такая схема создает дискриминационные условия на рынке. Поэтому ее даже рассматривать не стали. Оставалось два варианта — либо привлечь инфраструктуру ОАО РЖД по агентскому соглашению, либо отдать вагоны в аренду другим участникам рынка».



1 Полувагоны в управлении ВГК*	26,4
2 Полувагоны в управлении ЦФТО РЖД*	64
3 Полувагоны у «Трансснабкома»*	9,8
4 Полувагоны у «Нефтетранссервиса»*	9,8
5 Полувагоны у «Транспортного актива»*	4,6
6 Полувагоны у«Русагротранса»*	7,6
7 Полувагоны у «Транслеса»*	2,3
8 Полувагоны у МЦ МИИТ*	2
9 Прочие полувагоны (статус неизвестен)	12
10 Крытые вагоны в совместном управлении с ПГК**	26,5
11 Платформы (статус неизвестен)	10,8
12 Прочие вагоны (статус неизвестен)	4,3

** По состоянию на 5 сентября 2011 года.*
***Объединение парков началось в сентябре, указано полное количество вагонов, которые должна получить ВГК.*

КТО РАСПОРЯЖАЕТСЯ ПАРКОМ ВГК (%)
ИСТОЧНИК: ОАО РЖД, ВГК.

В результате для внесения первого транша в уставный капитал ВГК выбрали вагоны, которые уже были на тот момент сданы в аренду — в основном (45,5 тыс.) ПГК. «Помимо прочего передача на данном этапе вагонов, находящихся в аренде, в уставный капитал не изменила общего количества присутствовавшего на рынке инвентарного парка»,— отмечает господин Евдокименко. Подвижной состав, который получила ВГК, как был, так и остался в статусе приватного, то есть работающего по свободным тарифам.

До конца 2010 года в капитал ВГК было внесено еще примерно 7 тыс. вагонов, а с 14 февраля началась передача лизинговых вагонов. В результате компания получила все вагоны, которые ОАО РЖД с 2006 года брало в лизинг. Именно этим парком компания начала управлять самостоятельно по одной простой причине: условия его работы четко ограничивались минимальной доходной ставкой. Выдерживать ее необходимо, чтобы окупить лизинговые платежи. Затем к лизинговому парку добавилось еще около 3 тыс. полувагонов в самостоятельном управлении.

«Определенное время, больше месяца, мы работали по тарифам прейскуранта,— поясняет Виталий Евдокименко.— Потом перешли на ставки ПГК. Где возможно, повышали доходность, пересматривали коммерческие условия, но в основном оптимизировали логистику движения порожнего вагона, оптимизируя расходы, связанные с оплатой порожнего пробега, расходы на ремонт и так далее. В результате увеличили маржинальную доходность, доведя ее до 966 руб. за вагон в сутки в августе. Притом что у некоторых операторов еще в июле доходность работы парка вагонов доходила до 1600 руб. за вагон в сутки. Но в то же время от демпинга мы стараемся уйти». Грузовая база ВГК децентрализована, ее основу составляет средний клиент, около 45% перевозок приходится на щебень, добавляет топ-менеджер. Географически это, например, Северный Кавказ — там, где раньше в основном работал инвентарный парк, Свердловская и Южно-Уральская железные дороги.

К началу сентября ВГК владела более чем 143 тыс. вагонов (из них 134 тыс. полувагонов), но сама управляла только 26,4 тыс. полувагонов. Еще 64 тыс. полувагонов (в том числе арендованные ПГК) управляло ЦФТО ОАО РЖД по агентскому договору, а 43,8 тыс. были сданы в аренду частным операторам. В первую очередь это «Трансснабком» и «Транспортный актив» (по неофициальной информации, подконтрольны менеджменту Globaltrans), а также «Нефтетранссервис» (см. диаграмму).

В августе ВГК начала получать крытые вагоны, но приняла решение о совместной работе этим парком с ПГК. Речь идет об экспериментальной схеме, поясняет Виталий Евдокименко, в рамках которой коммерческие договоры заключает каждый участник отдельно, но технологически парк обезличен для перевозчика, управляет перевозкой порожних вагонов ПГК на основании отдельных договоров.

Таким образом, хотя формально ВГК и является вторым по размеру российским оператором вагонов, по масштабу парка в самостоятельном управлении на рынок она влияет как железнодорожная компания в конце первого десятка (по данным ГВЦ РЖД, с которыми удалось ознакомиться BG, в первом полугодии ВГК занимала девятое место по объемам перевозок). По словам Виталия Евдокименко, вагоны будут изъяты из аренды ПГК до ее продажи, постепенно планируется расторгнуть договоры аренды и с частными операторами. Также ВГК ведет переговоры о покупке подвижного состава, до конца года планируется приобретение первой партии. По предварительным планам, до 2015 года должно быть куплено около 68 тыс. вагонов, в 2012 году — около 16 тыс.

Однако кто реально будет управлять этим парком, то есть станет ли ВГК в конечном итоге реальным игроком, пока неизвестно. Сейчас ее на рынке, по сути, заменяет ЦФТО ОАО РЖД, который и является крупнейшим в отрасли оператором подвижного состава, управляя смешанным парком приватных (то есть работающих по свободному ценообразованию) вагонов ПГК и ВГК и оставшихся в собственности монополии инвентарных (то есть предоставляемых по гостарифам) вагонов.