

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ



Рынок лизинга вагонов бьет рекорды **20** |
Дойдет ли «широкая» колея до Европы? **21** |
Электрички станут ходить реже, а стоять —
дороже **22** | Разгрузит ли московские дороги
Малое кольцо? **22** |

Генеральное наступление

инфраструктура

В ОАО РЖД разработали новую Генеральную схему развития железных дорог до 2020 года. На строительство инфраструктуры железнодорожники требуют от государства рекордную сумму 5,5 трлн рублей. В последние годы, впрочем, правительство отказывало им в значительно меньших суммах.

Новый документ меняет ориентиры, заложенные в Стратегии развития железнодорожного транспорта до 2030 года, которая была принята в 2008 году правительством России и до сих являлась основным стратегическим руководством для железнодорожников. На начальном ее этапе — с 2008 по 2015 год — предусматривалась коренная модернизация инфраструктуры и подвижного состава, ликвидация узких мест и строительство ряда наиболее востребованных железнодорожных линий. В дальнейшем — с 2016 года — увеличение инвестиций, динамичное расширение железнодорожной сети и создание инфраструктурных условий для развития новых точек экономического роста в стране.

Для реализации «Стратегии-2030» был выработан ряд принципов финансирования, которые, правда, так и не были применены, в результате чего

инвестиции стали существенно отставать от намеченных планов. Кроме того, за это время изменилась конъюнктура товарных рынков, отраслевых стратегий, инвестиционных приоритетов и возможностей бюджетов разных уровней.

По словам главы РЖД Владимира Якунина, цель разработки Генеральной схемы — определение основных параметров развития отрасли на перспективу до 2020 года в новых экономических условиях. При этом документ представляет собой достаточно гибкий стратегический план, обозначающий векторы для инвестирования.

Генсхема-2020 допускает два варианта развития отрасли — максимальный и минимальный. Оба предполагают сырьевой сценарий роста экономики России, однако максимальный в дополнение к этому включает возможность развития страны по инновационному пути и создания высоко-



Интенсивность движения пассажирских поездов дальнего следования к 2020 году должна увеличиться на 17% фото РИА Новости

технологичных производств. В РЖД утверждают, что при подготовке Генсхемы-2020 были учтены мнения всех крупнейших грузоотправителей и планы развития смежных видов транспорта. Широкое обсуждение нового документа состоялось на научно-техническом совете компании, в котором приняли участие все заинтересованные стороны.

На совещании вновь был поднят вопрос об исчерпании пропускных способностей ин-

фраструктуры железных дорог. Протяженность узких мест, используемых на грани их возможностей, составляет уже около 6,5 тыс. км, что превышает 7% общей длины железных дорог. В соответствии с прогнозируемыми по максимальному варианту объемами перевозок до 2015 года их протяженность достигнет около 14 тыс. км, а к 2020 году возрастет до 18 тыс. км.

Объемы перевозок на многих направлениях превышают рекордные показатели советского времени, по грузонапряженности на 1 км пути РЖД вышли на лидирующие позиции в мире. Как говорят в компа-

нии, в условиях дефицита инвестиций остается только более интенсивно использовать существующую инфраструктуру (сокращать интервалы между поездами, повышать скорости, увеличивать вес поезда), однако на отдельных перегруженных сверх меры участках даже это уже не представляется возможным.

Направление — порт

В последние годы экспортные грузопотоки в значительной степени переориентировались на Восток, прежде всего в Китай, что эксперты прогнозировали еще до кризиса.

(Окончание на стр. 18)

финансы

Главное противоречие, с которым сталкивается сегодня железнодорожная отрасль, оказалось довольно затычным и труднопреодолимым. С одной стороны, существует очевидный запрос на новое строительство в отрасли, с другой — нет понимания того, кем и на каких условиях это финансирование должно осуществляться. Существует ли волшебный механизм, который позволит и дорогу построить, и поездка обновить, и деньги сэкономить? Ответу на этот вопрос посвящено исследование юридической компании Latham & Watkins, которое оказалось в распоряжении „Ъ“.

США. На Бога надейся, а сам не плошай

Особенности железнодорожной отрасли США — наличие частной собственности на железнодорожную инфраструктуру, большое число компаний, занимающихся грузовыми перевозками, а также выделение пассажирских перевозок в отдельную госкомпанию Amtrak, субсидируемую государством. Именно столь пестрый состав участников рынка США и стал причиной широко распространенного мнения, что в США железнодорожное строительство ведется исключительно на частные деньги. На деле это не совсем так.

Транспортная инфраструктура США может финансироваться из разных источников, как с

привлечением частных инвесторов на рынках капитала, так и с участием государства. Американцы, привлекая деньги на инфраструктуру, делают упор на долговых бумагах и предлагают весьма интересные варианты.

Например, самым необычным долговым инструментом, используемым для финансирования инфраструктуры, со сроком окупаемости свыше 20 лет являются облигации GARVEE. Отдельные штаты выпускают эти бумаги в расчете на будущие гранты из федерального бюджета на поддержание и строительство транспортной инфраструктуры, которые и служат обеспечением. При этом доходы по таким облигациям не облагаются налогами — правда, и гарантий со стороны государства, как правило, не имеется. Доходность облигаций GARVEE, выпущенных в 2009 году, составила 3,36–4,75%.

Ставка на долговые бумаги позволила привлечь деньги в момент финансового кризиса, когда инвесторы с трудом шли в подобные инструменты. В 2009 году облигации Build America Bonds давали властям штатов и местным властям возможность финансировать инфраструктурные проекты, используя федеральные ассигнования. В отличие от многих видов облигаций, используемых для финансирования инфраструктуры, эти бумаги не освобождались от подоходного налога и штаты могли выпускать их в любом количестве до конца 2010 года. Выплаты процентов по облигациям субсидируются из феде-

рального бюджета в размере до 35% процентной ставки.

Крупномасштабные инфраструктурные проекты сложно финансировать только посредством частного капитала, рассчитывая на выручку от проекта в качестве обеспечения. Поскольку объемы и сроки поступления такой выручки трудно прогнозируемы и не позволяют привлечь достаточное количество средств на приемлемых для проекта условиях, было решено дополнительно финансировать такие проекты напрямую из федерального бюджета.

Ключевыми инвесторами в «традиционные» транспортные проекты являются инфраструктурные банки штатов (State Infrastructure Banks). Первоначально они формируются за счет субсидий из федерального бюджета или бюджета штата. Кредиты предоставляются на развитие инфраструктурных проектов, как правило, по ставкам ниже рыночных (в некоторых случаях — нулевым). Обеспечением выступает залог будущей выручки от проекта.

Первоначально в программу создания инфраструктурных банков штатов, запущенную в 1995 году, входило только десять штатов. По состоянию на декабрь 2008 года в программе участвовали 32 штата и одна территория. При этом около 87% финансирования, доступного через инфраструктурные банки штатов, приходилось на пять штатов: Южную Каролину, Аризону, Флориду, Техас и Огайо.

(Окончание на стр. 19)



Государственная
Транспортная
Лизинговая
Компания

ВЫБИРАЙТЕ ЛИДЕРА ЛУЧШАЯ ТЕХНИКА И ТЕХНОЛОГИИ ОТЕЧЕСТВЕННЫХ И ИНОСТРАННЫХ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ НА УНИКАЛЬНЫХ УСЛОВИЯХ

ЛИЗИНГ ВСЕХ ВИДОВ ТЕХНИКИ И ОБОРУДОВАНИЯ ДЛЯ ПРЕДПРИЯТИЙ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ

// Лизинг дорожной техники и оборудования, грузового и пассажирского транспорта, лизинг авиационной техники, включая аэронавигационное и аэропортовое оборудование, железнодорожного подвижного состава, водного транспорта и портового оборудования //

5,14%
ЛУЧШАЯ
СТАВКА



www.gtlk.ru
(495) 2210012

Реклама. Открытое акционерное общество «Государственная транспортная лизинговая компания». Занимает первое место в лизинге дорожной техники, автобусов и микроавтобусов, оборудования для авиационной отрасли; четвертое место — в лизинге железнодорожного подвижного состава. Предоставляет программы государственного лизинга с низким размером ставок удорожания и оптимальными условиями аванса на технику и технологии отечественных и иностранных предприятий, произведенные на территории России. Срок лизинга от 3 лет. Аванс — до 30%. Среднегодовое удорожание — от 5,14%. Программы государственного лизинга распространяются на технику и технологии, произведенные на территории России. Все сведения опубликованы исключительно в информационных целях, не налагают на компанию никаких обязательств и не носят характер гражданско-правовой оферты.

железнодорожный транспорт

Генеральное наступление

инфраструктура

(Окончание. Начало на стр. 17)

При меньших, чем ожидалось, показателях ВВП нагрузка на железнодорожную сеть достигла докризисного уровня. И она концентрируется именно на основных экспортных направлениях, в том числе наибольшие темпы роста наблюдаются на Дальневосточном полигоне, который демонстрирует рекордные для российской и советской истории показатели.

В дальнейшем максимальное увеличение объемов перевозок грузов по-прежнему ожидается на железнодорожных направлениях, обеспечивающих доставку грузов в морские порты. Прогнозируется увеличение грузооборотов на подходах к Ванино-Совгаванскому транспортному узлу в сравнении с нынешними в 2,3 раза к 2015 году и в 3,2 раза — к 2020 году, на подходах к Северо-Западному региону — в 1,4 и 1,7 раза соответственно, на подходах к Северному Кавказу — в 1,4 и в 1,6 раза соответственно.

Аналитики РЖД предполагают, что к 2015 году на выходе из Восточной Сибири на Восток объем перевозок увеличится на 21% по отношению к уровню 2011 года, а к 2020-му — на 40%. Дефицит пропускной способности Транссиба в направлении дальневосточных портов к 2015 году составит 23 пары грузовых поездов в сутки (на участке Слюдянка—Улан-Удэ), к 2020 году — 33 пары.

Для освоения перспективных объемов перевозок требуется значительное развитие инфраструктуры подходов к портам северо-запада, в первую очередь ближних и дальних подходов к Усть-Луге, включая развитие Сонковского хода.

На юге России необходимо завершить реконструкцию участка Максим Горький—Котельниково—Тихорецкая—Крымская со строительством обхода Краснодарского узла. Это позволит выстроить широкий транспортный коридор с Урала в порты

Новороссийск и Туапсе. Что касается наиболее проблемного Восточного полигона, то часть грузов могла бы взять на себя Байкало-Амурская магистраль, но и ей требуется существенная модернизация. Также среди первоочередных проектов расширения узких мест — дальнейшее обновление Транссибирской магистрали, развитие инфраструктуры участков Междуреченск—Тайшет, Тобольск—Сургут—Коротчаево.

Пассажиры ускорятся

Пассажирские перевозки, по мнению экспертов, в ближайшие годы будут расти не так быстро, как грузовые. Основными причинами называют недостаточные темпы реализации проектов скоростных и высокоскоростных перевозок, невозможность существенно ускорить движение пассажирских поездов на действующих перегруженных линиях и создать специализированные пассажирские и грузовые линии.

Тем не менее Генсхема предполагает увеличить интенсивность движения пассажирских поездов дальнего следования на сети РЖД в период массовых перевозок к 2020 году на 17% (на 126 пар поездов) — в основном за счет использования большего количества скоростных и высокоскоростных пассажирских поездов (увеличение на 69 пар, или в 6,3 раза).

Движение пригородных поездов по сети РЖД к 2020 году вырастет по сравнению с уровнем 2011 года на 35% (на 1243 пары поездов), в основном за счет использования скорых пригородных поездов (на 497 пар, или в 2,4 раза). На Московский узел придется более 44% общесетевого прироста, или 550 пар пригородных поездов.

Кроме того, предусматривается комплекс мероприятий, направленных на повышение скорости движения пассажирских поездов. Так, до 160–200 км/ч планируется разогнать поезда на существующей инфраструктуре участков Москва—Харь-

ПРОГНОЗЫ ОСНОВНЫХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Прогноз пассажирооборота (млрд пасс/км)



Прогноз грузопотока (млн т)



Прогноз грузооборота (млрд т/км)



■ Минимальный вариант ■ Максимальный вариант

Источник: ОАО «Российские железные дороги»

ков—Адлер, Москва—Сузема—Киев, Москва—Красное—Минск, Омск—Новосибирск, Москва—Нижний Новгород.

Но участники рынка обращают внимание на то, какие при этом возникнут проблемы. Интенсификация применения ускоренных поездов приведет к значительному сокращению грузового движения и необходимости существенного развития инфраструктуры, опасается гендиректор СЭУ Владимир Рашевский.

На отдельных направлениях решить эту проблему можно было бы, построив высокоскоростные специализированные магистрали, однако реализация таких проектов пока под вопросом из-за неопределенности с финансированием. В планах РЖД строительство магистралей, где поезда могли бы разогнаться до 300–400 км/ч, на направлениях Москва—Санкт-Петербург и Нижний Новгород—Казань с возможным продлением до Екатеринбургa.

В результате к 2020 году общая протяженность скоростных и высокоскоростных линий на сети ОАО РЖД составит 6323 км, пассажиропоток скоростных и высокоскоростных поездов достигнет 18,9 млн человек в год, в сутки будет курсировать 78 пар таких поездов.

Инвестиции отклонились от графика

По оценкам Организации экономического сотрудничества и развития, инвестиции в мировую транспортную систему до

2030 года должны составить более \$11 трлн, в том числе в развитие железных дорог — \$5 трлн.

«Стратегией-2030» предусмотрено направить на развитие железнодорожной инфраструктуры России около 10,7 трлн руб. в ценах 2007 года без НДС. Сумма вполне обособленная с учетом того, что российская сеть железных дорог составляет 8,4% общей протяженности железных дорог мира, а ее грузооборот достигает 20% мирового.

При этом доля средств федерального бюджета в общем объеме финансирования до 2015 года предусматривалась в размере 22%, остальное должны были покрыть частные вложения, бюджеты субъектов РФ и 60% должно было обеспечить ОАО РЖД за счет собственных и привлеченных источников.

Механизм реализации «Стратегии-2030» должна была стать подпрограмма «Железнодорожный транспорт» ФЦП «Развитие транспортной системы России с 2010 по 2015 год». Однако экономический кризис заставил скорректировать планы. Ожидается финансирование подпрограммы на этот период оценивается в объеме 2,1 трлн рублей вместо заложенных 4,1 трлн рублей. Средства из федерального бюджета выделяются также недостаточно. Приоритетным стало завершение строительства железной дороги в Якутии, а также уже начатых проектов по линии инвестиционного фонда РФ.

Предусмотренные «Стратегией-2030» и ФЦП механизмы финансирования железнодорожного транспорта фактически не были задействованы. Инвестиционная составляющая в тарифы РЖД так и не введена, а это должно было принести за последние годы порядка 800 млрд руб. инвестиций. Сами тарифы не только не введены к экономически обоснованному уровню, но и сдерживались во время кризиса, отмечает в ОАО РЖД.

Железнодорожники рисуют достаточно мрачную картину возможных последствий отклонения от «прорывных» сценариев Генеральной схемы. Анализ формируемых эффектов для бюджетной системы показывает, что в случае нереализации запланированных мероприятий по развитию железнодорожной инфраструктуры в 2015 году будет не вывезено более 230 млн тонн грузов, а суммарные ежегодные потери бюджетной системы Российской Федерации составят более 200 млрд руб. К 2020 году неосвоенный объем перевозок может возрасти до 400 млн тонн, при этом ежегодные потери денежных средств бюджетной системы составят более 350 млрд рублей», — отмечает генеральный директор ОАО «Институт экономики и развития транспорта» Федор Пехтерев.

Для реализации Генсхемы в период 2012–2020 годов необходимо 4,1 трлн руб. В прогнозах ценах сумма достигнет 5,5 трлн рублей. По словам начальника Департамента инвестиционной деятельности ОАО РЖД Дмитрия Мухина, финансовые возможности компании не позволяют ей полностью обеспечить реализацию Генсхемы. До 2020 года дефицит инвестиций составит около 800 млрд руб., или 100 млрд руб. в год. И это без учета таких проектов, как реконструкция верхнего строения пути и искусственных сооружений. Отдельного финансирования требуют масштабные проекты развития круп-

ных железнодорожных узлов (Московского, Санкт-Петербургского, Свердловского и других), а также проекты организации скоростного и высокоскоростного пассажирского движения.

Механизмы господдержки много обсуждались: это инфраструктурные облигации, сетевой контракт, привлечение пенсионных средств как для финансирования государственных проектов, так и на инвестирование в корпоративные инфраструктурные проекты РЖД.

24 января нынешнего года на совещании в Кемерове премьер-министр РФ Владимир Путин поддержал идеологию выпуска инфраструктурных облигаций как заемных средств, необходимых для реализации проектов. Правда, официально решения правительства по этому вопросу пока не было.

Частный интерес

Эксперты в основном скептически относятся к идее привлечения частных инвестиций в проекты развития железнодорожной инфраструктуры. «Если взять среднюю стоимость строительства 1 км пути на тепловозной тяге в размере около 150 млн руб., загруженность 20 млн тонно-километров в год и тарифную ставку в среднем 0,4 руб. на тонно-километр, то приход к выводу, что только за счет перевозок окупаемость строительства невозможна, даже с учетом сетевой составляющей для компании в целом», — говорит первый заместитель председателя государственного научно-исследовательского учреждения «Совет по изучению производственных сил» Виктор Разбегин. По его словам, более чем на двух третях территории России инвестор при реализации промышленного проекта должен потратить на создание транспортной инфраструктуры, обеспечивающей доступность магистральной сети, более \$200 млн, а на половине территории страны — более \$2 млрд.

Частные инвестиции в развитие железнодорожной инф-

раструктуры не придут, если только это не будет связано с нефтяными и другими сырьевыми проектами. Вот сравнительно свежие примеры. «Газпром» в 2010 году завершил строительство линии Обская—Карская длиной 572 км на полуострове Ямал для вывоза углеводородов, а «Мечел» в текущем году открыл движение по ветке Улак—Эльга протяженностью 321 км для вывоза угля. Однако это все не магистральные, а скорее подъездные пути.

В 2011 году на Эльгинском месторождении добыто 250 тыс. тонн угля, в текущем году планируется уже 2 млн, к 2021 году компания предполагает добычу до 27 млн тонн. Очевидно, что все это обернется повышением нагрузки на БАМ и подходы к морским гаваням. Одновременно неизбежное возникновение эффекта узкого горлышка сулят проекты развития портовой инфраструктуры. Так, к 2015 году порт Посьет увеличит свои мощности по перевалке угля с нынешних 5 млн тонн до 14 млн. В порту Ванино также проектируется специализированный угольный терминал с поэтапным ростом мощностей перевалки от 5 млн до 25 млн тонн.

По словам генерального директора «Мечел-Транс» Олега Васечко, реализация всех намеченных проектов в Советской Гавани и порту Ванино предполагает перевалку 96 млн тонн в год. По расчетам же, пропускная способность от Комсомольска до Ванино составит 32,6 млн тонн. Соответственно, к 2015 году реальные потребности будут превышать возможности в три раза.

В этой ситуации, по мнению участников рынка, финансировать развитие магистральной инфраструктуры должно государство, основываясь на балансе объемов производства продукции по отраслям экономики и возможностях транспортной инфраструктуры. В соглашении, подписанном РЖД и крупнейшими грузоотправите-

лями 24 января, а также в поручении Владимира Путина описан четкий регламент действий, по которому будут выбраны проекты, относящиеся непосредственно к компании РЖД, и проекты, которые дают мультипликативный эффект для экономики и должны осуществляться компанией совместно с субъектами РФ и претендовать на государственную поддержку.

В соответствии с решениями, принятыми в Кемерове, железнодорожники собрали информацию от крупных грузоотправителей о прогнозных объемах перевозок грузов для подготовки двусторонних соглашений. В РЖД констатируют, что получить прогнозные данные теперь непросто: когда грузовладельцы узнали, что должны будут финансово участвовать в инфраструктурных проектах, они стали более тщательно планировать объемы перевозок.

Стоит отметить, что РЖД уже подписали первое двустороннее соглашение с ОАО НОВАТЭК. Оно предусматривает проведение мероприятий, направленных на увеличение пропускной способности инфраструктуры Свердловской железной дороги на участке Лимбей—Сургут—Тобольск стоимостью до 41,3 млрд руб., из которых 30,5 млрд руб. будет выделено ОАО НОВАТЭК. Возврат средств частному инвестору произойдет путем оказания транспортных услуг по перевозке увеличивающихся объемов продукции в будущем (до 12 млн тонн в год).

«Соглашение дает нам возможность развиваться дальше. Мы теперь можем увидеть, в какие сроки какие месторождения можем осваивать, когда перевозки обеспечат вывоз продукции. Мы получаем стопроцентную гарантию вывоза всех грузов и уверенности, что наша продукция вовремя дойдет до потребителей», — заявил по итогам подписания председатель правления НОВАТЭК Леонид Михельсон.

Дмитрий Новиков

«Физического простоя в проекте не было»

интервью

Строительство новой железнодорожной линии Кызыл—Курагино, которая впервые свяжет Республику Тыва с железнодорожной сетью России, вошло в активную фазу. В середине апреля частный инвестор ЗАО «Енисейская промышленная компания» (ЕПК) выбрал компанию НПО «Мостовик» в качестве генподрядчика на строительство 255-километрового участка дороги, а государственный контракт на строительство остальных 147 км в конце прошлого года выиграла компания «Стройновация». О деталях этого крупнейшего ГЧП-проекта в сфере железнодорожной инфраструктуры в интервью «Ъ» рассказывает заместитель генерального директора по строительству ЗАО «Енисейская промышленная компания» Сергей Мельниченко.

— Паспорт проекта строительства железной дороги Кызыл—Курагино увязке с освоением месторождений полезных ископаемых в Тыве был утвержден правительством в 2007 году. Почему так долго не начиналась стройка?

— Кызыл—Курагино — это самая большая по протяженности железная дорога, реализуемая с участием частного капитала на территории Российской Федерации. Масштабный инфраструктурный проект требует согласования во многих министерствах и ведомствах. Уже в 2008 году, через год после выхода упомянутого распоряжения, были подготовлены документы на проведение торгов и проектирование трассы. В 2009 году были проведены изыскания и выполнены проектные работы, но документация получила отрицательное заключение...

— Почему отрицательное?

— Главоскспертиза посчитала, что мы недостаточно защитили объект от возможных опасных ситуаций, связанных с эксплуатацией дороги в сложных горных условиях. Был проведен перерасчет по новым СНиПам и ГОСТам: ранее при назначении конструктивных решений использовались стандарты, утвержденные до 1980 года. Новая нормативная база — более жесткая в требованиях обеспечения безопасности объектов железнодорожного транспорта — потребовала изменить многие технические решения, которые легли в основу предварительной оценки. На доработку этих замечаний ушел еще год: мы ввели в проект противолавинные и противопосыпные сооружения и в конце 2010 года получили положительное заключение. Кстати, наш проект уникальный



в своем роде: он первый получил сразу три положительных заключения на федеральном уровне. К концу 2011 года мы смогли выйти на стадию выбора подрядчика по строительству. Так что физического простоя в этом проекте не было, проектирование осуществлялось по графику.

— Сейчас проект дороги предусматривает пропускную способность 15 млн тонн в год. Однако в самой ближайшей перспективе разработка угольных месторождений в Тыве потребует гораздо больших объемов отгрузки. Понадобится для этого новый проект?

— Когда формировался бизнес-план проекта в 2006 году, кроме Енисейской промышленной компании, заявившей об объеме в 12 млн тонн в год, никого не было. Поэтому и проект проектировался под эти объемы: 12 млн тонн под вывоз угля и еще 3 млн тонн для грузов народно-хозяйственного назначения. В 2009 году мы уже понимали, что дорога должна иметь резерв пропускной способности, и предусмотрели технические решения, которые позволяют увеличить пропускную способность дороги до 27 млн тонн, причем ее можно проводить поэтапно по мере необходимости.

— Что это за технические решения?

— Например, есть длинные перегоны между разъездами — по 25–30 км, пропускная способность которых естественным образом ограничена. На таких участках мы предусмотрели так называемую полку на ровном участке, где при необходимости можно разместить еще один разъезд или станцию, чтократно увеличит пропускную способность перегона. Таких разъездов у нас зарезервировано девять. Любый инвестор — с нами или без нас — сможет реализовать эти мероприятия. Но есть отдельные участки, где такие меры уже не

помогут. В этих местах мы предусмотрели возможность строительства второго пути. Плюс существуют методы по повышению пропускной способности путем оптимизации управления движением. Сегодня нас устраивает полуавтоблокировка, но при желании и незначительных затратах можно будет ввести полную автоблокировку. — Были ли проблемы с подключением к магистральной путям ОАО РЖД? С способен ли Транссиб принять уголь из Тувы в таком количестве?

— Разрешение на присоединение дает Министерство транспорта, и никаких проблем с этим у нас не было. А ОАО РЖД планирует объемы перевозок и затраты по увеличению пропускной способности инфраструктуры. Там всегда существовала программа по развитию и реконструкции участка Междуреченск—Абакан—Тайшет, которая выполнялась по мере поступления средств. Насколько я знаю, ОАО РЖД уже приняло на себя обязательства по модернизации участка Абакан—Тайшет, нас больше всего интересует именно это восточное плечо. Сроки строительства согласованы с нашим проектом, и через четыре года мы сможем отгрузать заявленные 15 млн тонн. Но если снова говорить о перспективах увеличения грузооборота нашей дороги, например, до 27 млн тонн, то следующим шагом будет и дальнейшее усиление Транссиба. Пока же эти объемы не подтверждены, проводить столь затратные мероприятия не вполне рационально.

— Кто будет владеть и управлять дорогой?

— У нас есть инвестсоглашение о том, что имущество, образованное за счет средств инвестфонда, будет передано в уставный капитал ОАО РЖД, а имущество, построенное за счет средств частного инвестора, будет принадлежать ЕПК. Расчетным путем в соответствии с существующей методикой это имущество было разделено на две части: инфраструктура от нулевого километра в Курагино до 147-го км будет государственной, а ЕПК будет владеть участком от 147-го км до 402-го км. Наиболее вероятный сценарий, который сейчас обсуждается участниками проекта, предполагает передачу этого 255-километрового участка в доверительное управление ОАО РЖД. При этом особо хочу отметить, что на всем своем протяжении эта дорога будет дорогой общего пользования, то есть грузы и пассажиры будут перевозиться по ней по тем же тарифам и на условиях, которые приняты на всей магистральной сети железных дорог в России.

Интервью взял
Алексей Екимовский

ЛИЗИНГ

«Газпромбанк Лизинг» предоставляет своим клиентам услуги по финансовой аренде (лизингу):

- Финансирование капитальных вложений (финансовый лизинг);
- Финансирование текущей деятельности (возвратный лизинг);
- Финансирование создания и модернизации инфраструктурных и производственных объектов с длительным инвестиционным периодом (инвестиционный лизинг).

В МАСШТАБАХ СТРАНЫ, В ИНТЕРЕСАХ КАЖДОГО

www.gazprombank.ru

8 495 913 74 74

ГПБ (ОАО). Генеральная лицензия ЦБ РФ № 354. Реклама.

www.gpbl.ru

8 495 719 13 96

ЗАО «Газпромбанк Лизинг»

железнодорожный транспорт

Дефицит решений

Енисейская
промышленная
компания

РЕКЛАМА

финансы

(Окончание. Начало на стр. 17)

Германия.
«Сетевой контракт»
Германская модель реформы железных дорог стала прообразом российской: большая часть железных дорог Германии находится в собственности государственных компаний, основной оператор инфраструктуры — стопроцентно государственная Deutsche Bahn AG. Однако немецкая модель финансирования так и осталась мечтой российских железнодорожников. Обязанность государства по финансированию железнодорожной инфраструктуры предусмотрена в конституции ФРГ и осуществляется из федерального бюджета в виде безвозвратных субсидий и беспроцентных кредитов. Основой для выделения средств служит договор об эксплуатации и финансировании, заключенный между федеральным правительством и группой Deutsche Bahn AG на основании федеральной программы финансирования транспортной инфраструктуры до 2015 года. Это и есть прообраз российского «сетевого контракта», который в настоящий момент безуспешно проходит согласования в министерствах. Договор фиксирует годовой бюджет и порядок его распределения. Согласно действующему до 2013 года договору об эксплуатации и финансировании, начиная с 2009 года компании Федеральных железных дорог получают до \$3,4 млрд (€2,5 млрд) в год и будут получать такую сумму ежегодно до 2013 года. Этот бюджет может расходоваться компаниями по их усмотрению без дополнительных разрешений. Такой подход в первую очередь необходим для обеспечения плановости затрат. Со своей стороны компании Федеральных железных дорог принимают на себя определенные обязательства — так называемые обещания по качес-

ву, выполнение которых ежегодно проверяется органами государственной власти. В случае несоблюдения таких обязательств применяются санкции. Еще одним механизмом финансирования строительства железных дорог являются инвестиционные гранты Компании по финансированию транспортной инфраструктуры (VIFG). Это стопроцентно государственное общество распределяет средства, поступающие от дорожных и судовых сборов, на финансирование транспортной инфраструктуры, в том числе на строительство новых железных дорог в соответствии с инвестиционной программой 2003–2015 годов. Размер инвестиционных грантов VIFG ежегодно в среднем составляет около €900 млн (в 2009 году — €1,11 млрд).

Великобритания. Всем миром
О британской реформе железных дорог последних десятилетий упоминают, когда хотят привести пример того, как делать не надо. Считают, что реформирование привело к снижению транспортной безопасности, стремительному росту тарифов и ухудшению управляемости. Однако несмотря на болезненность преобразований, железные дороги выжили и даже продолжают развиваться. Практически вся железнодорожная инфраструктура Великобритании (кроме Северной Ирландии) принадлежит структурам некоммерческой организации Network Rail, которая находится в государственной собственности. Грузовые и пассажирские перевозки осуществляются частными компаниями на основании лицензий. В середине 2000-х годов в Великобритании широко применялись схемы частной финансовой инициативы и ГЧП: правительством и местными органами власти одобрено больше 700 проектов по схеме частной финансовой инициативы. Значительная часть этих проектов

финансировалась за счет поступлений от выпуска и размещения проектных облигаций. С 2005 года проектные облигации все реже используются для финансирования подобных проектов ГЧП, поскольку традиционное преимущество этого подхода — более низкие процентные ставки — было сведено к нулю снижением процентных ставок по банковским кредитам. На смену проектным пришли корпоративные облигации Network Rail, обеспеченные государственными гарантиями, имеющие рейтинг на уровне суверенного и фактически отождествляемые с долговыми инструментами государства. Коллективный британский подход к решению инфраструктурных задач хорошо виден на примере строительства новой железнодорожной ветки под центром Лондона, которая соединит его восточную и западную части. — «Кроссрейл». В настоящее время сметная стоимость этого проекта составляет приблизительно £14,8 млрд. Минтранс Великобритании обеспечит прямое финансирование проекта в виде гранта в размере £4,7 млрд. Около £7,1 млрд инвестируют компания Transports for London и органы власти Большого Лондона. Последние для этих нужд ввели новый налог для жителей Лондона и местных компаний — сбор на нужды городской инфраструктуры и дополнительный налог на нежилую недвижимость. Интерес к проекту проявил и ряд частных компаний. Так, группа компаний «Кэнэри-Уорф» согласилась выделить £150 млн на строительство новой станции Кэнэри-Уорф, а «Беркли Хоумс» — построить станцию в Вулдидже. Пример «Кроссрейл» наглядно демонстрирует, что при планировании любого проекта, требующего значительных инвестиций, необходимо обеспечить финансирование из как можно большего числа различных источников, как частных, так и государственных.

Китай. За ценой не постоим
За последние два десятилетия Китаю удалось совершить «железнодорожное чудо», что отражает его подход к индустриализации и внедрению инновационных технологий в разных отраслях. Китайцы составляют около 20% населения планеты, при этом на них приходится всего 5,5% железных дорог мира. И хотя Китай стал крупнейшей железнодорожной державой мира (протяженность его железных дорог примерно 75,5 тыс. км), но это лишь начало. Страна целенаправленно ликвидирует дефицит железных дорог, и ее руководство называет это приоритетным направлением своей инфраструктурной политики. В 2000-х годах развитие железнодорожной инфраструктуры достигло пика. В период между 2000 и 2004 годами объем инвестиций в строительство железных дорог составил порядка 270,9 млрд юаней (\$43,2 млрд). В рамках пакета мер по стимулированию экономики, утвержденных в кризисном 2008 году, государство выделило около 1,8 трлн юаней (\$288 млрд) на развитие железных дорог, и эти деньги уже полностью израсходованы. К 2020 году китайское правительство планирует увеличить протяженность железных дорог до 100 тыс. км. В плане 12-й пятилетки (2012–2017 годы) — строительство 40 тыс. км новых железных дорог, на которое планируется привлечь финансирование в размере 2,8 трлн юаней (\$448 млрд). Практически вся железнодорожная инфраструктура находится в государственной собственности и эксплуатируется Министерством железнодорожного транспорта. Исторически основная нагрузка по финансированию железнодорожной отрасли приходилась на государственный бюджет, в частности через созданный в 1991 году фонд строительства железных дорог, формируемый за счет отчислений предприятий желез-

нодорожного сектора. Аналог таких отчислений в российской практике — инвестиционная составляющая в тарифе, введение которой планировалась с 2008 года, но так и не было сделано. Наряду с бюджетным финансированием с начала 90-х годов XX века Министерство железнодорожного транспорта (МЖТК) размещало так называемые железнодорожные строительные облигации (ЖКО), которые законом классифицировались как корпоративные облигации, но, по сути, являлись государственными облигациями. В качестве обеспечения по облигациям выдавался гарант фонда строительства железных дорог. Срок обращения облигаций — от 5 до 30 лет. Облигации размещались на тендерах среди инвесторов на внутреннем рынке Китая. В 1992 году МЖТК осуществило дебютный выпуск ЖКО на сумму 2 млрд юаней (\$320 млн), а по состоянию на август 2011 года сумма выпущенных МЖТК ЖКО составила 373 млрд юаней (\$59,68 млрд). В соответствии с эмиссионной документацией ЖКО единственным используемым инструментом обеспечения по бумагам является гарантия фонда. Средства, полученные от выпуска, используются для постройки железных дорог и покупки подвижного состава. Со сменой министра железных дорог КНР в начале 2011 года изменился и подход государства к финансированию железнодорожных проектов. Было решено сократить государственное финансирование данной сферы и сделать больший акцент на развитие частных и муниципальных инвестиций в железнодорожную отрасль. Ситуация также ухудшается тем, что в балансе МЖТК нет места для новых заимствований: долг превышает его активы более чем на 50%. При этом аналитики скептически относятся к качеству этого долга в условиях непрозрачности управления железнодорожной системой, отсутствия частного финанси-

рования, централизованного установления тарифов и небольших доходов от проектов.

Россия. Лоскутное одеяло
Сравнение отечественного и зарубежного опыта финансирования железнодорожного строительства оказывается не в пользу России — но только на первый взгляд. Практически все перечисленные подходы к финансированию в свое время были опробованы и принесли плоды: российская железнодорожная сеть входит в тройку мировых лидеров в этой отрасли. Период расцвета государственно-частного партнерства в стране пришелся на XIX век. Например, строительство Царскосельской железной дороги осуществлялось за счет средств акционерной компании, учредителями которой были предприниматели из России, Германии и США. Акции компании были распределены между 186 акционерами. Акционерная компания для строительства и эксплуатации Царскосельской железной дороги считалась первой железнодорожной компанией, и на ее примере было основано финансирование и строительство большинства частных железных дорог в России в XIX веке. С 1861 по 1873 год в России было создано 53 железнодорожных общества с суммарным акционерным капиталом 698,5 млн руб., тогда как компании промышленных предприятий имели суммарный акционерный капитал в размере лишь 128,9 млн руб. Более 65% акционерного капитала, образованного в указанный период, приходилось, таким образом, на долю железнодорожного транспорта. Частные железнодорожные компании размещали акции и облигации на российском и международном рынках. Облигации железнодорожных обществ, как правило, по гарантии правительства России. Акционеры получали фиксиро-

ванный доход в виде дивидендов, которые выплачивались не с начала эксплуатации железной дороги, а с момента размещения акций. Правительство также гарантировало выплату таких дивидендов. Существовал в России и аналог инфраструктурного фонда. В середине XIX века на средства, полученные от продажи Николаевской железной дороги, а также продажи Аляски, был сформирован государственный железнодорожный фонд. Этот фонд выдавал частным акционерным обществам кредиты на строительство железных дорог. Начиная с 1871 года ввиду возросшей конкуренции железнодорожных компаний при размещении облигационных займов на внешних рынках правительство решило выпустить общий, «консолидированный» железнодорожный облигационный заем и уже от себя самостоятельно распределить средства между компаниями. Средства от продажи консолидированных облигаций зачислялись в Железнодорожный фонд, из которого производилась покупка разрешенных к выпуску облигаций крупных железнодорожных обществ. Государство в лице Министерства финансов, имевшее на европейских рынках более высокий рейтинг как заемщик, чем отдельные железнодорожные общества, по сути, выступило посредником между зарубежными рынками ценных бумаг и российскими акционерными железнодорожными компаниями. С 1871 по 1880 год было выпущено шесть консолидированных железнодорожных облигационных займов. Доходность, первоначально определенная в 5%, впоследствии опустилась до 4,5% и 4%. Срок погашения составлял 81 год. Выгодные государственные кредиты и иные формы государственной поддержки вызвали рост железнодорожного строительства, продолжавшийся до середины 70-х годов. За 1865–1875 годы протяженность же-

лезнодорожной сети увеличилась с 3,8 тыс. до 19 тыс. верст. С момента национализации железных дорог в России отрасль финансировалась за счет средств государственного бюджета. Из числа крупнейших железнодорожных строек советского периода можно назвать Турксиб, часть Транссибирской магистрали, БАМ, «малый БАМ». Кроме того, все крупнейшие дороги были сделаны двухпутными, многие — там, где было экономически целесообразно, — электрифицированы (по этому показателю Россия до сих пор занимает первое место в мире). Таким образом, есть две составляющие транспортного строительства: ориентированность на достижение результата и широкое использование различных методов финансирования. И мировой, и российский опыт свидетельствует о том, что крупные инфраструктурные проекты в сфере железнодорожного транспорта не могут реализовываться без участия государства, а наличие различных источников финансирования проекта и категорий инвесторов позволяет сбалансировать финансовые риски проекта. Причем в условиях финансового кризиса государство и межгосударственные финансовые институты берут на себя все более активную роль в этом процессе. Как подчеркивают авторы, сегодня в России механизмы финансирования инфраструктуры законодательно ограничены, и применение новых способов потребует внесения изменений в правила игры. Можно с уверенностью утверждать, что именно дефицит принятия решений является основной проблемой для выхода из инфраструктурного тупика. Игроки лишь пасуют друг другу мяч, вместо того чтобы стать командой. Связано это с российским электоральным циклом или с особенностями национального менталитета, станет ясно в ближайшие месяцы.

Никита Волков

реклама



175 лет вместе со страной

175 лет железным дорогам России

В 1837 году в России появились первые 26 км железной дороги. С тех пор проложено более 85 тысяч км путей, которые навсегда изменили облик нашей страны. Не останавливаясь на достигнутом, мы на высоких скоростях движемся в будущее.

www.rzd.ru

Железнодорожный транспорт

Лизинг в кризисы не верит

бизнес

Как результат структурной реформы к нынешнему этапу развития железнодорожного рынка в России крупнейшими собственниками грузовых вагонов стали не операторы подвижного состава и перевозчики, а лизинговые компании и банки. Бурный рост железнодорожных перевозок и экономические стимулы для обновления подвижного состава сделали услугу лизинга на операторском рынке очень привлекательной для крупных и мелких финансовых структур. Ажиотажный спрос на вагоны уже проходит, но лизинговые компании не чувствуют серьезных угроз для своего бизнеса.

По данным исследования агентства «Эксперт РА», опубликованном в апреле, железнодорожная техника является бесспорным лидером роста в портфеле лизинговых компаний. В 2011 году на нее пришлось 48,6% заключенных сделок (в 2010 году этот показатель составлял 39,1%). Таким образом, доля этого сегмента в общем портфеле лизинговых компаний на начало 2012 года составила 47,38%. Для сравнения: второй по объему сегмент — лизинг авиатранспорта — занимает чуть более 12%, а на остальные отрасли приходится не более 3% на каждую. Железнодорожный подвижной состав дал самый существенный прирост лизинговому рынку: без учета этого сегмента рынок вырос бы на 51,5%, а не на 79,3%, говорится в исследовании «Эксперт РА».

Лидером по количеству сделок с железнодорожными вагонами, как и в 2010 году, стала компания «ВТБ-Лизинг», заключившая новых сделок на 168,3 млрд руб. По данным самой компании, удельный вес железнодорожной техники в структуре консолидированного портфеля составил 66,4% (216,9 млрд руб.). Приобретение группой ВТБ опорного банка ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) Транскредитбанк позволило группе получить также активы и бизнес группы компаний «Транскредитлизинг», которая в 2010 году была пятой в рейтинге лизинговых компаний «Эксперт РА» и третьей в сегменте лизинга железнодорожной техники. Именно железнодорожный сегмент обеспечил ООО «Газтехлизинг» возможность сохранить за собой четвертое место в рейтинге по итогам года: крупнейшей сделкой для компании во втором полугодии стала поставка вагонов компании-оператору «Спецэнерготранс».

Еще одной знаковой сделкой на рынке железнодорожной техники стал контракт ОАО «ВЭБ-лизинг» с ОАО «Калужский завод „Ремпутьмаш“» (входит в группу заводов «Ремпутьмаш», принадлежащих ОАО РЖД) на поставку путевой техники на 89 млрд руб. в интересах железнодорожной монополии. По итогам тендера, в котором компания оказалась единственным претендентом, договор заключен на ставку 11,47% годовых на 15-летний срок. «Таких сделок не было никогда на российском рынке», — подчеркнул гендиректор «ВЭБ-лизинга» Вячеслав Соловьев в интервью телеканалу «Россия 24», имея в виду прежде всего сумму контракта (около \$3 млрд). Этой неординарной сделке предшествовал небольшой конфуз: в феврале журналисты „Ъ“ заметили, что «Ремпутьмаш» планировал созвать внеочередное собрание акционеров в марте и одобрить заключение этого контракта с ОАО



Грузовые вагоны оказались самым удобным и надежным активом для лизинговых компаний
ФОТО РУСЛАНА ШАМКУОВА/ИТАР-ТАСС

«Русрейллизинг», аффилированным с ОАО РЖД. Однако впоследствии в корпоративных документах название этой компании было удалено.

Аналитики «Эксперт РА» прогнозируют, что темпы роста рынка в 2012 году могут замедлиться из-за снижения деловой активности на железнодорожном рынке. Однако самим лизинговым компаниям в этом сегменте комфортно как ни в одном другом. Доля железнодорожного транспорта и оборудования в лизинговом портфеле того же «ВЭБ-лизинга» выросла в первом квартале 2012 года с 46,6% до 71,3% в процентном соотношении, или с 60,6 млрд до 321 млрд в рублевом эквиваленте. Директор по развитию нового бизнеса ОАО «Государственная транспортная лизинговая компания» Владимир Добровольский сравнивает железнодорожные вагоны с недвижимостью, основываясь на показателях доходности и износоустойчивости актива (см. интервью).

На лизинговом рынке появились и новые игроки, которые решили специализироваться исключительно на железнодорожном транспорте. В конце 2011 года японская компания Mitsui и группа ИСТ Александра Несиса на паритетных началах создали совмест-

ное предприятие, которое займется сделкой в лизинг вагонов. На первом этапе партнеры намерены вложить в совместный бизнес \$100 млн, а в будущем эта цифра может вырасти до \$500 млн. Возглавит СП представитель группы ИСТ, а операционные функции на условиях аутсорсинга будет выполнять подконтрольная ИСТ лизинговая компания RAIL1520. Кроме того, в конце 2011 года эта компания получила кредит Сбербанка на десять лет в размере 10 млрд руб. Согласно официальному сообщению банка, заемщик планирует полностью использовать предоставленную кредитную линию в первом полугодии 2012 года. Одним из основных поставщиков новых вагонов для лизинговой компании станет Тихвинский вагоностроительный завод, также подконтрольный группе ИСТ.

«Актив идеален для лизинга: этот сегмент не сравнить с лизингом грузовиков, где вероятность аварии значительно выше. Для вагона это очень редкое событие, актив практически неубиваемый и ремонтпригодный, с гарантированной экономикой благодаря наличию тарифа и вагонной составляющей», — говорит исполнительный директор RAIL1520 Дмитрий Бовыкин. Такой бизнес может вести небольшая по количеству персонала компания, штат из 50 человек может управлять активами на \$2 млрд, добавляет он.

Господин Бовыкин считает операционный лизинг более надежным видом бизнеса, чем финансовый. «Фактически финансовый лизинг — это завуалированная продажа актива в рассрочку. По сути, тот же кредит», — поясняет он свою позицию. Компании, занимающиеся финансовым лизингом, в свою очередь, считают операционный лизинг обычной арендой, но гендиректор RAIL1520 с такой трактовкой не согласен. «Ставки аренды могут измениться в течение года, а операционный лизинг предполагает фиксацию арендной ставки в течение длительного периода», — поясняет он. Лизинговая компания должна подтвердить финансовому ее банку долгосрочный и стабильный доход с актива, поэтому такой консервативный подход к бизнесу достаточно привлекателен для привлечения заемных средств.

Перегретость рынка железнодорожных вагонов, цены на которые достигли докризисных уровней, и загруженные до предела пропускные способности магистральной инфраструктуры не пугают лизинговые компании. «Если цены на вагоны резко упадут, для нас это будет означать только одно: мы за те же деньги сможем купить больше вагонов», — отмечает Дмитрий Бовыкин. По его словам, на любом состоявшемся рынке, которым с полной уверенностью можно назвать рынок грузовых вагонов в России, заложена не-

которая волатильность. Для лизинговой компании любой перепад рынка сулит определенные преимущества: можно либо купить больше вагонов по низкой цене, либо отдать лизингополучателю по высокой ставке, а долгосрочные контракты позволяют хеджировать эти риски, считает господин Бовыкин.

Гораздо большие угрозы, по мнению Дмитрия Бовыкина, несет в себе низкое качество производимых вагонов. «Главная неприятность, которая может произойти, — это остановка вагонов в связи с претензиями к производителю. Все это ведет к тому, что цены на вагоны вырастут», — считает он. В «Газпромбанк Лизинг» стараются передавать в лизинг только новые и качественные подвижные составы. «При работе с поставщиками мы используем поэтапное финансирование, при этом окончательный платеж осуществляется после приемки всей партии имущества, когда лизингополучатель подтверждает его качество», — говорит гендиректор компании. — Эффективными механизмами снижения рисков поставщика и контроля качества поставляемых вагонов являются предоставление банковской гарантии и использование покрытых аккредитивов, одним из условий оплаты по которым является проверка качества поставляемого подвижного состава со стороны лизинговой компании и лизингополучателя. Эти меры защищают не только лизинговую компанию и финансирующий ее банк, но и самого эксплуатанта предмета лизинга».

В то же время, по мнению одного источника, „Ъ“ на лизинговом рынке, громкие скандалы по поводу качества вагонов объясняются в большей степени ожесточенной борьбой за клиентов на рынке производителей, которые используют любой повод для того, чтобы опорочить конкурента. Гендиректор «Уралвагонзавода» (УВЗ), лидер в России по производству грузового подвижного состава: произвел

в 2011 году свыше 25 тыс. вагонов) Олег Сиенко в одном из апрельских интервью сравнил качество украинских вагонов с «вагонами из бумаги» и считает, что правительство России «делает недостаточно для защиты нашего рынка» от некачественной зарубежной продукции. «Условия для всех должны быть равные. А на нашем рынке для них (украинских производителей) — „Ъ“ условия должны быть все-таки пожестче. Ведь если они выпускают продукцию ниже качеством, чем наша, это вообще недопустимо», — считает гендиректор УВЗ. Между тем корпорация уже получила первые иски в арбитражный суд от крупнейшего в России оператора ОАО «Первая грузовая компания» (принадлежит холдингу UCL Владимира Лисина), недовольного качеством производства вагонов УВЗ.

Игроки рынка также не боятся перемен, связанных с продолжением структурной реформы на железнодорожном транспорте, поскольку лизинговые ставки зависят от всей экономики перевозимого груза в целом. «Ставка аренды вагона — это определенная часть экономики добычи, перевозки и продажи угля. Объем этого рынка ограничен не добычей (она может быть увеличена достаточно оперативно транспортными компаниями), а изменением тарифа приведет в первую очередь к перераспределению нормы прибыли между угледобычей и перевозкой», — поясняет Дмитрий Бовыкин. «На величину ставки влияет большое количество составляющих, в частности ставки кредитных средств, которая зависит от предмета лизинга, срока кредитования, финансового состояния самого клиента, заинтересованности в нем со стороны кредитной организации и т. д. Здесь необходим индивидуальный подход к каждому проекту и клиенту», — подтверждает гендиректор ЗАО «Газпромбанк Лизинг» Максим Агаджанов.

Алексей Екимовский

«Нам комфортно работать со средними клиентами»

интервью

Государственная транспортная лизинговая компания (ГТЛК) не получает никаких преференций от государства для работы на рынке железнодорожных вагонов. О надежности и доходности этого сегмента лизинга рассказал директор по развитию бизнеса компании ВЛАДИМИР ДОБРОВОЛЬСКИЙ.

— Насколько бизнес железнодорожных вагонов новый для ГТЛК?

— Мы уже работаем на этом рынке полтора года, поэтому для нас это уже не новый вид бизнеса. Любая лизинговая компания, если она хочет стать крупной, будет стремиться заниматься лизингом железнодорожных вагонов. Этот рынок, наверное, останется наиболее понятным в России. Впервые, очевидно стоимость актива, которая достаточно велика: сегодня грузовой вагон стоит 3–4 млн руб. Большинство сделок в этом сегменте — крупные: 50 вагонов и выше. Во-вторых, это актив, который медленно изнашивается: срок его службы более 30 лет. Железнодорожный сегмент схож с рынком недвижимости: сдавая в аренду грузовой транспорт, вы получаете стабильный доход.

Если посмотреть на топ-10 лизинговых компаний, вы увидите, что основу их портфеля составляет лизинг железнодорожных вагонов. Не у каждого оператора есть достаточно свободных средств для приобретения подвижного состава, что объясняет большой объем сделок в этом сегменте с помощью кредитных средств. На западных рынках наблюдается аналогичная ситуация: логистические компании в основном используют лизинговый механизм. Вообще, на мой взгляд, больший эффект достигается, когда каждый занимается своим делом: оператор возит грузы, устраивает логистику, а финансист привлекает средства.

— Сейчас на железнодорожном рынке все говорят о профиците вагонного парка на сети, а вагоностроительные заводы вышли на рекордные показатели производства. Сказатели рисков того, что спрос на вагоны упадет и у лизинговых компаний будут трудности с размещением своего парка на рынке?

— Естественно, мы оцениваем ситуацию на рынке с некоторой осторожностью, но у ГТЛК не настолько большой парк, чтобы излишки от нее зависеть. В контексте оценки рисков лизинговой компании более уместен вопрос о том, насколько бизнес конкретного оператора подвержен рискам. Кроме того, по нашей оценке, реального профицита на рынке нет — некоторые грузоотправители месяцами ищут на рынке вагоны и не могут найти.

— Но согласитесь, кризис 2008–2009 годов показал, что погрузка может упасть разом на 33%. Тогда операторы массово возвращали вагоны лизинговым компаниям, потому что их было нечем загружать...

— Тогда пострадали в первую очередь компании, которые работали на длинном плече перевозок: потянулись их финансовые состояния.



Давайте посмотрим на это иначе. С момента кризиса прошло четыре года. Сейчас рынок вагонов восстановился, цены превысили докризисные показатели, выросли ставки за пользование вагоном. Тем временем с активом ничего не произошло, единственное, могла немного вырасти окупаемость, но несущественно. Железнодорожный вагон — это не автотранспорт, который в течение двух-трех лет серьезно теряет в стоимости. К тому же лизинговые компании нашли эффективные способы заставить освободившихся вагоны работать — создавали собственные операторские компании, передавали вагоны в краткосрочную аренду на один-два месяца. Те, кто сумел договориться с банками-кредиторами о расщепке основного долга, вообще не столкнулись с какими-либо трудностями. У лизинговой компании всегда должна быть финансовая подушка, которая позволит спокойно пережить кризисные времена и дожидаться восстановления рынка.

Многое зависит и от клиентов. Нам комфортно работать со средними клиентами — логистическими компаниями, финансовое положение которых мы оцениваем как вполне устойчивое. У каждой компании своя специализация. Может быть, в перспективе мы выйдем в другие сегменты.

— Как государственная компания, получаете ли вы какие-то преимущества на рынке лизинга вагонов?

— Никаких преимуществ у ГТЛК на рынке подвижного состава нет. В этом сегменте мы работаем исключительно по правилам и условиям рынка, предлагаем лизинговые программы с привлечением финансирования банков. Как крупная и устойчивая компания, входящая в топ-5 ГТЛК является первоклассным заемщиком и может рассчитывать на гибкие условия кредиторов, что, в свою очередь, позволяет предлагать рынку конкурентный продукт.

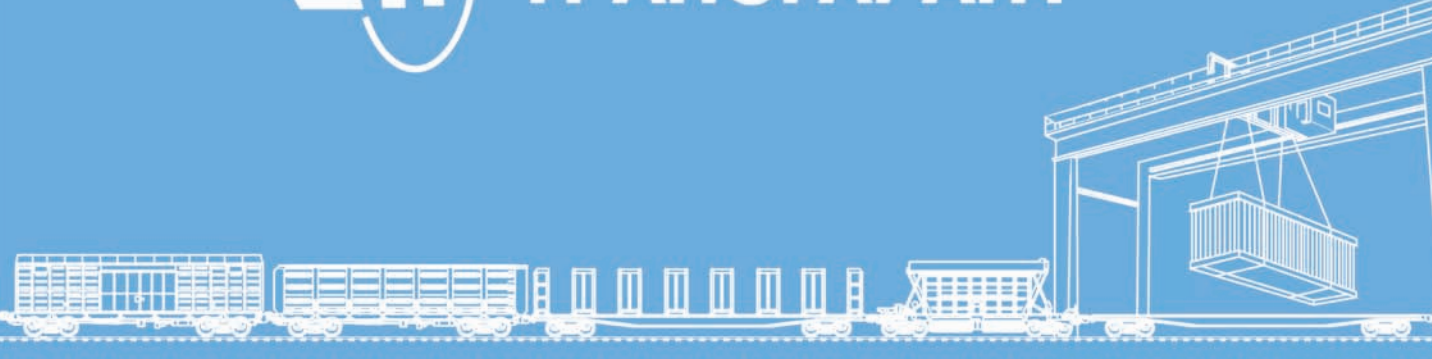
— А пассажирскими вагонами будете заниматься?

— На данный момент лизинг пассажирских вагонов практически отсутствует. В случае если этот сегмент будет демонизирован и начнет появляться рынок, лизинг будет наверняка востребован. Убыточность пассажирских перевозок демонстрирует необходимость принятия программ долгосрочного субсидирования, чтобы у участников этого рынка всегда была возможность адекватно обновлять подвижной состав. На сегодняшний день пассажирские перевозки — очень сложный сегмент для бизнеса.

Интервью взял
Алексей Екимовский



ТРАНСГАРАНТ



ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ТРАНСПОРТНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ

www.transgarant.com



RAIL GARANT
ГРУППА КОМПАНИЙ

+7 (495) 589-19-68
www.railgarant.ru

RAIL GARANT – ОДИН ИЗ ЛИДЕРОВ РЫНКА ОПЕРАТОРОВ Ж/Д ПОДВИЖНОГО СОСТАВА. ОСУЩЕСТВЛЯЕТ КОМПЛЕКСНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ ПРЕДПРИЯТИЙ ВО ВСЕХ СФЕРАХ ГРУЗОВЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК.

железнодорожный транспорт

Малое кольцо большого города

проект

Пассажирское движение по Малому кольцу Московской железной дороги пытались открыть без малого 100 лет назад, но безуспешно. В новом совместном проекте московских властей и железнодорожников предполагается решить эту задачу за четыре года. О том, как Малое кольцо поможет разгрузить столичное метро и автодороги города, в интервью "Ъ" рассказал генеральный директор ОАО «Московская кольцевая железная дорога» (МКЖД) и ОАО «Центральная пригородная пассажирская компания» **Михаил Хромов**.



— Каково нынешнее состояние инфраструктуры Малого кольца Московской железной дороги?

— Сейчас там только грузовое и технологическое движение. Электрификации на этих путях нет — движение осуществляется тепловозами. Инфраструктура, мосты и другие инженерные сооружения находятся в рабочем состоянии, но пассажирской инфраструктуры как таковой нет: если и есть платформа, пусть даже в исправном состоянии, она не рассчитана на тот пассажиропоток, который сегодня необходим.

— То есть все станции будут строиться заново?

— Да, их будет 31. Дорога будет полностью электрифицирована. Пассажирское движение будет организовано на существующих путях, а для грузового и технологического будет построен третий путь на большей части кольца. На участке от Пресни до Ленинского проспекта его решили не возводить, потому что там нет промышленных зон и грузовое движение несущественное. Но к нам грузовая составляющая не относится: наша задача — запустить пассажирское движение.

— Каковы сроки реализации проекта?

— По бизнес-плану в конце 2015 года мы должны запустить движение по всему кольцу. Учитывать такие сжатые сроки, мы отказались от пробных запусков на отдельных участках, сконцентрировав усилия на том, чтобы и проектировать, и вводить в строй Малое кольцо полностью. ОАО РЖД сейчас ведет активную работу по проектированию инфраструктуры. К июню-июлю с правительством Москвы должны окончательно пройти согласования по земельным вопросам, и тогда мы приступим к проектированию транспортно-пересадоч-

ных узлов. Проектирование всех составляющих проекта должно завершиться в конце года.

— Сколько пассажиров планируется перевозить по Малому кольцу?

— По нашим подсчетам, МКЖД возьмет на себя около 200–250 млн пассажиров в год. Сразу мы, конечно, вряд ли сможем обеспечить заявленные объемы перевозок, но уже через год эксплуатации, уверен, вполне сможем выйти на годовой объем в 200 млн пассажиров. Это, конечно, не метро (свыше 3 млрд пассажиров в год — «Б»), но цифры уже сопоставимы с пригородным сообщением: там годовой пассажиропоток около 500 млн человек. Основной объем будет приходиться с метрополитена и пригородных электричек, которые находятся на пересечении с Малым кольцом.

— Сколько в целом будет пересадок с метро?

— У нас спроектировано 12 пересадок с радиальных направлений пригорода и 7 пересадок с метро. Они будут сопрягаться через транспортно-пересадочные узлы. На всех таких узлах предусмотрены перехватывающие парковки, которые помогут разгрузить автомобильную инфраструктуру Москвы. Если кто-то и прорвался от МКАД до такого пересадочного узла Малого кольца, то он сможет оставить там машину и поехать дальше по своим делам общественным транспортом. К тому же если будет единый билет на все виды транспорта в Москве, то это будет очень удобно.

Хотел бы подчеркнуть, что транспортно-пересадочные узлы — это в первую очередь технология, а не коммерция, как многие считают. Для нас на первом месте стоит удобство пешеходных связей между разными видами транспорта, а коммерческие объекты будут устанавливаться только в том случае,

СХЕМА МАЛОГО КОЛЬЦА МОСКОВСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ И МЕТРОПОЛИТЕНА



если это не создает напряженности для потока людей. Если установка коммерческого объекта возможна, то это будет инвестиционный проект, если нет — чисто инфраструктурный.

— В чем разница?

— Инфраструктурные вложения если и окупаются, то только косвенно. Представьте: создание фактически новой транспортной системы, электрификация на всей протяженности дороги, строительство станций, подвижной состав — такой проект напрямую никогда не окупится. Вернее, сроки возврата инвестиций уходят за 20 лет и инвесторам это не интересно. Первоначально проект планировали окупить за счет масштабного освоения прилегающих территорий. Но московские власти пересмотрели свои приоритеты, и от этого варианта было решено отказаться.

— Какова стоимость проекта?

— Могу назвать цифры в ценах 2008 года, актуализировать данные мы сможем в конце года, когда завершится проектирование. Общая стоимость проекта — 102 млрд руб. Из них на стро-

ительство транспортно-пересадочных узлов приходится около 30 млрд руб. Остальные 70 млрд руб. — инфраструктура, подвижной состав и эксплуатационные депо. 42 млрд руб. — строительство третьего пути и электрификация всего кольца. Около 16 млрд руб. — 30 остановочных пунктов без учета пересадочных узлов, и где-то 12 млрд руб. уйдет на эксплуатационное депо и подвижной состав.

— Кто будет управлять этой дорогой?

— В инфраструктуру МКЖД вкладывается ОАО «Российские железные дороги», которое останется ее собственником и будет получать плату за использование инфраструктуры по установленным тарифам. Перевозчик будет выбран на конкурсе, он должен прийти со своим подвижным составом и обеспечить эксплуатацию этой линии в соответствии с проектными показателями. По предварительным подсчетам, эта деятельность будет для оператора окупаемой. — Какой будет подвижной состав — отечественный или иностранный?

— Мне, конечно, хотелось бы, чтобы на этой дороге работала отечественная техника. ЗАО «Трансмашхолдинг» заявило о своей готовности разрабатывать и произвести подвижной состав для Малого кольца. Но вопрос, на каких условиях это будет делаться и кто это сделает лучше, будет решаться через процедуру конкурса.

— Какие там должны быть поезда? Будут ли они отличаться от обычной электрички?

— Нам важно, чтобы учитывались ускоренный пассажирооборот, который происходит в пиковые нагрузки: промежуток между остановками должен быть в пределах пяти минут, а вход и выход пассажиров из вагона должен осуществляться в течение 30 секунд. Соответственно, это как минимум три двери в вагоне, желательно бестамбурное решение и, самое важное, показатель ускорения поезда. Нынешние пригородные электропоезда не соответствуют этим параметрам.

Интервью взял Алексей Екимовский

финансы

С 2011 года в пригородном комплексе России началась новая эра: все пригородные перевозки осуществлялись не ОАО «Российские железные дороги» (РЖД), а специально созданными пригородными пассажирскими компаниями (ППК). Таким образом, структурная реформа в пригородном комплексе вроде бы завершилась, но всех проблем с финансированием перевозок пассажиров так и не решила.

Доходы и расходы

«Пригородные перевозки всегда были, есть и будут убыточными» — эта похожая на заклинание фраза уже много лет звучит из уст руководителей железной дороги. Причем ссылаются они не столько на собственный «раздельный учет доходов и расходов», сколько на международную практику, где пассажирский железнодорожный транспорт бурно развивается исключительно благодаря государственной поддержке. «В Германии соотношение доходов к расходам в пригородных перевозках уже 1 к 7. И у нас тоже так будет, потому что нерешенных вопросов в пригороде очень много», — отмечает начальник центра по корпоративному управлению пригородным комплексом ОАО РЖД Максим Шнейдер. Сегодня, по его словам, расходы на организацию пригородных пассажирских перевозок в России превышают доходы примерно в два раза, но поводов для радости очень немного.

В 2011 году расходы по пригородному комплексу составили почти 90 млрд руб., а доходы — почти 41 млрд руб., рассказывает господин Шнейдер, округляя для простоты миллионы. Разница в 49 млрд руб. — это и есть выпадающая часть. Из них около 30 млрд руб. — расходы на инфраструктуру, 45 млрд руб. — подвижной состав и его обслуживание, примерно 15 млрд руб. — собственные расходы пригородных компаний на организацию перевозок, продаж и контроля билетов, выплату зарплаты сотрудникам и так далее», — поясняет он. Чтобы покрыть эту гигантскую разницу, правительство РФ приняло постановление, по которому снизило для пригородных компаний в 2011 году плату за инфраструктуру на 99%, сократив операционный убыток ППК на 25 млрд руб. Эти деньги были перечислены из федерального бюджета напрямую в ОАО РЖД в качестве компенсации этой части затрат монополии.

По фактическим результатам в 2011 году расходы ОАО РЖД по инфраструктурной части немного превысили расчетные величины, но в итоге убытки ОАО РЖД от пригородного комплекса сократились с 29,9 млрд до 4,9 млрд руб. Еще 9 млрд руб. мы не предьявили ППК сами, установив нулевой уровень собственной рентабельности, взяв на себя часть административных расходов и т. д. И если бы оставшиеся непокрытыми убытки пригородных компаний были компенсированы субъектами федерации, то вся система вышла по этому году на безубыточность», — говорит Максим Шнейдер, добавляя, что итоговая дебиторская задолженность ППК перед ОАО РЖД по 2011 году составляет порядка 8,5 млрд руб.

По его словам, только 25 из 73 регионов приняли на себя ответственность за пригород и выделили нужную сумму для полного возмещения выпадающих доходов. «Татарстан — более 300 млн руб., Башкортостан — более 300 млн руб., Свердловская область целый 1 млрд руб. в прошлом году выделила» — восхищается господин Шнейдер сознательностью бывшего губернатора последней Александра Мишарина. В результате, по его словам, 10 из 23 перевозчиков в прошлом году операционно вышли на безубыточный уровень, а 6 компаний в результате обнуления инфраструктурной составляющей даже оказались в плюсе. «Прибыль образовалась в Москве, Подмосковье, Санкт-Петербурге, Ленинградской области, в Астрахани и Адигее, то есть там, где много пассажиров, меньше удельные расходы и хорошие доходы», — рассказывает топ-менеджер ОАО РЖД.

Большинство же ППК остались в значительном минусе, который был лишь частично компенсирован платежами региональных администраций, а ряд ППК столкнулся с убытками, которые пока не собираются компенсировать никто. По словам Максима Шнейдера, учитывая нынешнее состояние договоров с региональными администрациями, по 2012 году прогнозируется непокрытый убыток ППК на уровне 10 млрд руб.

Цены и объемы

Некоторые губернаторы, воспользовавшись своим правом регулировать тарифы на проезд в пригороде, приняли решение поднять цены за проезд. «Цена проезда в электричке стала неконкурентоспособна в большинстве регионов, но это не вина пригородных компаний. Цены повысились там, где были попытки регионов снизить убытки за счет этого инструмента», — поясняет Максим Шнейдер. Поначалу ростом цен и усилиями по контролю безбилетного проезда удавалось перекрыть падение числа перевезенных пассажиров, но отток неизбежно произошел. «Например, в Омске в 2009 году тариф подняли на 50%. За два полных года платный пассажир упал в три раза», — констатирует господин Шнейдер.

Другой путь, которым регионы пытаются сократить убытки своих ППК, — это снижение расходов за счет сокращения числа поездов на маршрутах. По словам Максима Шнейдера, среднее снижение вагонокилометровой работы составило 20%. «Фактически был отменен каждый десятый поезд, а и с каждого состава был отпущен один вагон», — иллюстрирует ситуацию топ-менеджер ОАО РЖД. Но такой подход идет в разрез с интересами пригородных компаний: если электричка будет ходить не раз в полчаса, а раз в три часа, то пассажирам станет неудобно и они будут искать альтернативные виды транспорта, считает он.

Третий, наиболее распространенный подход губернаторов по экономии бюджетных затрат — просто не платить ОАО РЖД, ссылаясь на то, что расходы монополии непрозрачны. Действительно, на первый взгляд получается, что львиная доля и без того скромных доходов ППК уходит обратно в ОАО РЖД за аренду и обслуживание подвижного состава с бригадами машинистов. «Если мы передадим поезд в собственность пригородных компаний и локомотивные бригады — в их штат, то экономического чуда не произойдет», — парирует Максим Шнейдер. — Им самим придется работать с подвижным составом по нормативам, которые утверждены Минтрансом. Уверю вас, ни одна компания, кроме Москвы и Петербурга, не сможет выплачивать зарплату вовремя и вообще сводить концы с концами. Потому что доходов, которые они получают, будет недостаточно на собственные затраты», — поясняет он позицию монополии.

Долги и субсидии

Из окаянных, но не оплаченных ППК услуг ОАО РЖД формируется дебиторская задолженность, которая хоть и не отражается пока в балансе монополии как убытки, но подпадает под термин сомнительных долгов, под которые необходимо создавать финансовый резерв. В 2011 году такой резерв по долгам пригородных компаний был сформирован на уровне 22,8 млрд руб. «Губернаторы предпочитают тратить деньги на автобусы и автодороги, надеясь на то, что ОАО РЖД как возило пассажиров, так и будет востребовано. Но правительство России распорядилось иначе, и фактически сейчас эти решения не выполняются. Мы не исключаем, что по результатам 2011 года часть пригородных компаний будет вынуждена обратиться в суд», — грозит нерадивым губернаторам господин Шнейдер.

Однако в ходе совещания по вопросам железнодорожных перевозок в Приволжском федеральном округе 25 апреля министр транспорта РФ Игорь Левитин фактически повторил сказанные еще в конце прошлого года неутешительные для пригородных компаний слова: в федеральном бюджете уже с 2013 года субсидирование пригородных перевозок не предусмотрено. Он подчеркнул, что к концу 2012 года и регионы, и ОАО РЖД должны оптимизировать доходы и расходы пригородных пассажирских компаний так, чтобы они работали только с учетом дотаций субъектов РФ.

Тем не менее в ОАО РЖД не видят другого выхода, нежели масштабная господдержка отрасли. «Мы благодарны тем 25 субъектам, которые выполнили свои обязательства, но нужно понимать, что год от года объем затрат и выпадающих доходов будет неуклонно расти. И через 10, и через 20 лет проблема не разрешится сама собой, а запас прочности, за счет которого мы сейчас живем, будет исчерпан окончательно», — говорит Максим Шнейдер. Он подчеркивает, что только модернизация пассажирских платформ тянет на 150 млрд руб., что почти в два раза превышает сегодняшние расходы на весь пригородный комплекс.

Алексей Екимовский

VII МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ БИЗНЕС-ФОРУМ

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ ПАРТНЕРСТВО 1520

30 мая - 1 июня 2012
СОЧИ, отель Radisson Lazurnaya

КЛЮЧЕВАЯ ТЕМА ФОРУМА

Пространство 1520: формула роста в системе экономических и торговых союзов

Генеральный партнер	Стратегический международный партнер	Официальный международный партнер	Международный партнер	Стратегический партнер
РЖД ОАО «Российские железные дороги»	SIEMENS Siemens AG (ООО «Сименс»)	DB Deutsche Bahn AG (Дойче Бан АГ)	UAB OAO «НПК „Трансволга“»	QOO „Объединенные Бизнес Системы“
Генеральная спонсорская компания	Партнер	Партнер	Партнер	Партнер
РЖАСТРОЙ ОАО «РЖДстрой»	СМЕТ ОАО «ТД РЖД»	ТрансКредитБанк группа ВТБ	ОАО «Вторая Грузовая Компания»	ООО «Узбекистан»
Спонсор круглого стола	Спонсор круглого стола	Спонсор круглого стола	Спонсор круглого стола	Спонсор кофе-брейка
Cotton Way ООО «Селен Вэй»	ЖАГО ОАО «ЖАГО»	Аэроэкспресс ОАО «Аэроэкспресс»	ВТБ Капитал ЗАО «ВТБ Капитал»	Искандер ЗАО «Трумпет компаний „Искандер“»
Генеральное информационное партнерство	Организатор			
РОССИЯ 24 Коммерсантъ РБК Интерфакс	ТАСС ТАСС			



тел.: +7 (495) 988 1800 | www.forum1520.ru