

«МЫ ДО СИХ ПОР РАСХЛЕБЫВАЕМ ПОСЛЕДСТВИЯ ПРОШЛОГО ДЕФИЦИТА»

СЛОЖНАЯ СИТУАЦИЯ НА РЫНКЕ НИКОГДА НЕ ПУГАЛА НАСТОЯЩИХ ПРОФЕССИОНАЛОВ, НО ДЛЯ РАБОТЫ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ ВСЕГДА ЛУЧШЕ СТАБИЛЬНОСТЬ, НЕЖЕЛИ ВЗЛЕТЫ И ПАДЕНИЯ, СЧИТАЕТ ОДИН ИЗ САМЫХ УСПЕШНЫХ БИЗНЕСМЕНОВ НА РОССИЙСКОМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ РЫНКЕ, СОВЛАДЕЛЕЦ И ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ГРУППЫ RAIL GARANT СЕРГЕЙ ГУЩИН.

BUSINESS GUIDE: Какова ваша оценка текущего состояния рынка железнодорожных грузоперевозок в основных сегментах?

СЕРГЕЙ ГУЩИН: На мой взгляд, на тех рынках, где мы работаем, самая сложная ситуация в угольной отрасли. В результате проведенной унификации порожнего пробега и общей индексации тарифов транспортная составляющая в цене угля повысилась. Но как раз в этот момент мировой рынок угля просел, спрос на уголь упал и теперь несравним с прошлым годом. Хотя я и не являюсь аналитиком угольного рынка, но из нашего общения с клиентами мы понимаем, что без господдержки эта отрасль может ощутить еще больший спад. Сегодняшний российский экспорт составляет порядка 120–150 млн тонн — это всего 1,5% от мирового потребления угля. Из-за длительного спада мировых цен рентабельность шахт снизилась, а в случае дальнейшего снижения может совсем обнулиться. По нашим данным, сейчас угольная отрасль выживает лишь за счет технологического резерва: добывают тот уголь, который не требует больших затрат, и откладывают расходы на будущие периоды.

Но долго это продолжаться не может, и если государство не подумает об угольщиках, то тогда мы вернемся назад лет на 15, когда шахтеры стучали касками на Горбатом мосту.

В качестве одной из таких мер нашему государству следует внимательно посмотреть на железнодорожный тариф для угольных предприятий, уйти от ситуации, когда он составляет свыше 50% от конечной стоимости продукции. Сделать это можно, временно заморозив рост тарифов в угольной отрасли или другим способом — главное, чтобы появилась возможность более оперативно реагировать на существенные изменения рыночной конъюнктуры.

ВГ: Что в этой ситуации делать операторам полувагонов?

С. Г.: Операторы вынуждены следовать за рынком и, естественно, снижают стоимость своих услуг. Однако нам это дается непростой ценой: сегодня лизинговые платежи составляют 800–1000 руб. за вагон в сутки — это уже больше тех цен, которые мы предлагаем клиентам. Так что сейчас нам приходится договариваться с лизинговыми компаниями о пересмотре условий платежей, чтобы предложить грузоотправителю приемлемую ставку аренды вагона.

ВГ: И как к этому относятся лизинговые компании?

С. Г.: В подавляющем большинстве случаев — с пониманием, ведь мы с ними находимся в одной лодке, точнее, в одном рынке. Да, нам приходится договариваться о реструктуризации своих долговых обязательств, снижении размера лизинговых платежей, но и мы, и лизинговые компании понимаем, что рынок операторских услуг всегда был и остается цикличным, и есть все основания ожидать улучшения ситуации в среднесрочной перспективе.

ВГ: Сейчас многих операторов беспокоит проблема останковки вагонов с бракованным литьем. Как ваша компания планирует компенсировать убытки от таких решений регуляторов?

С. Г.: Мы исходим из того, что есть продукция, которая сертифицирована соответствующими службами, выпускается по всем существующим нормам и ГОСТам, проходит приемщиков ОАО РЖД, проводится проверки надзорных органов. Таким образом, все эти органы нам рекомендуют: покупайте эти вагоны. Мы приходим в лизинговые компании и вместе с ними покупаем эти вагоны и распределяем между собой риски. Рыночные риски понятны: есть погрузка, нет погрузки — это риск оператора, здесь все корректно. А в данном случае не ясно, чей это риск. Получа-

СЕРГЕЙ ГУЩИН:

**«НАМ ВМЕСТЕ С ОАО РЖД
НУЖНО НА ВСЕХ УРОВНЯХ
СТРЕМИТЬСЯ ТОЛЬКО
К ОДНОМУ — ПОВЫШЕНИЮ
ОБЪЕМОВ И ЭФФЕКТИВНО-
СТИ ПЕРЕВОЗОК»**



ется, мы оказываемся виноваты в том, что покупаем вагоны, следуя рекомендациям государственных органов.

Но дело даже не столько в убытках. В результате таких действий доверие инвесторов к отрасли подрывается, инвестиция в железную дорогу становится ненадежной из-за того, что одной телеграммой можно остановить десятки тысяч вагонов. Потрачены деньги, сорваны контракты, оптимального решения до сих пор нет. Я опасюсь того, что сейчас все банки будут принимать повышенные риски на железнодорожную инфраструктуру, перестанут ее финансировать в том объеме, в котором это было раньше. В итоге мы будем опять иметь дефицит, в том числе грузовых вагонов. Кроме того, мы рискуем загубить вагоностроительные предприятия, которые хорошо развивались в последние годы.

ВГ: Можно ли в этом случае говорить об ошибках в реформе?

С. Г.: На мой взгляд, мы до сих пор расхлебываем последствия прошлого дефицита. За время роста спроса мы построили много вагонов, рынок раскрутился, пришли инвесторы. В результате цены на вагоны взлетели, в погоне за прибылью пострадало качество производства вагонов, никто не заботился о последствиях. Но могу с уверенностью сказать, что операторам это тоже совершенно не нужно: нам всегда лучше, если несколько лет ставка будет держаться на уровне 1 тыс. руб. в сутки, чем в один год 1,5 тыс. руб., а в другой — 500 руб. Большие доходы привлекают спекулянтов, которые перезаказывают вагоны, что и привело к нынешнему провалу рынка.

ВГ: Чем может помочь в этой ситуации государство?

С. Г.: Я считаю, что должна быть продуманная политика в этой сфере, нужно просто привести в соответствие объемы выпуска, потребности и выбытия вагонов. Ведь можно посчитать примерный объем ежегодного списания, вагоностроители определяют объем производства, ОАО РЖД и операторы должны сообщать об объемах перевозок. Тогда у нас не будет появляться вопросов, как срочно убрать 100 тыс. вагонов с железной дороги.

Ну и, конечно, должен измениться подход государства к инвестициям в инфраструктуру железнодорожного транспорта. Я считаю, что решение о финансировании инфраструктурных проектов не должно быть прямо связано с их окупаемостью. Например, Транссиб строился в свое время без оглядки на окупаемость, исключительно из стратегических соображений и теперь все им активно пользуются. Конечно, можно искать резервы внутри ОАО РЖД, и наверняка это надо делать. Но невозможно требовать от государственной инфраструктурной монополии той же эффективности, какая есть, например, у нас, операторов. Следует признать и то, что мы, операторы, все же забрали часть рынка у монополии и теперь грузоотправители платят деньги нам за операции с вагонами. Теперь мы сами покупаем подвижной состав, работаем с клиентами, снижаем или увеличиваем ставки, конкурируем между собой. Однако в вопросе развития инфраструктуры решающую роль должно играть государство: нельзя оставлять менеджмент ОАО РЖД один на один с этой проблемой.

ВГ: Пока руководство монополии планирует ввести только дополнительные технологические ограничения для операторов. Да и в целом там считают, что нужно отдать перевозчику в управление 30% парка полувагонов и только тогда перевозки станут эффективными. Насколько вы согласны с такой позицией?

С. Г.: Большое количество собственников вагонов действительно затрудняет перевозочный процесс. Консолидация парка выгодна, эффективна и нужна, этот процесс постепенно идет, и мы все должны над этим думать. Хороший пример — СП «Рейл Гаранта» с ЗАО «Спецэнерготранс», которое управляет нашим общим парком крытых вагонов. Как акционеры и члены совета директоров, имея доступ к бюджетам, ко всем отчетным документам, мы получаем все, что эти вагоны заработали. И мы всем открыто предлагаем вступить в эту модель, в том числе таким крупным компаниям, как ПГК. Эта схема, основан-

ная на взаимном доверии участников, зарекомендовала себя как вполне работоспособная.

В этой логике можно посмотреть на идею создания крупной компании, которая бы просто владела вагонами, а их управлением занимались бы профессиональные операторские компании.

Мы, например, сотрудничаем с американской компанией Exsif, берем у нее в аренду танк-контейнеры. Эта компания принципиально не идет в операторский бизнес — она только владеет контейнерами и сдает их в аренду по всему миру. В результате у нее сформировались значительные компетенции по содержанию танк-контейнеров и их эксплуатации, а за счет объема имущества в собственности — очень дешевые деньги. Доходы она получает от таких коммерсантов, как мы, сдавая им в аренду парк, и получается весьма эффективная схема. Похожую компанию создал на российском рынке Brunswick, но почему бы и ОАО РЖД, и его структурам, крупным финансовым организациям не принять участие в такой компании? А продавать перевозки в этом парке будем мы, операторы, что у нас неплохо получается. Мне представляется, что это один из вариантов консолидации парка, причем абсолютно рыночный.

ВГ: Как в монополии смотрят на ваши инициативы?

С. Г.: Вообще говоря, нам вместе с ОАО РЖД нужно на всех уровнях стремиться только к одному — повышению объемов и эффективности перевозок, что увеличит не только наши доходы, но и доходы инфраструктуры.

ВГ: Один из крупных частных проектов в сфере консолидации парка — создание крупного железнодорожного холдинга на базе активов АФК «Система». Приглашали ли вас принять участие в этом СП?

С. Г.: Нам предлагали, но мы не участвовали, поскольку модель, на мой взгляд, была заведомо нерабочая. Такая крупная компания, которая может потратить очень большие деньги на покупку «СГ-Транса», по сути, приглашает вас в союз неравных по размеру акционеров, который, по моему мнению, обречен: большой в конечном итоге всегда вытеснит меньшего. Поэтому мы всегда ищем равноправных партнеров.

ВГ: У вашей группы были намерения строить сеть контейнерных терминалов в России. В каком состоянии эти проекты?

С. Г.: Анализируя потребности наших специализированных компаний, мы занимались развитием инфраструктуры, которая была им необходима, и в конечном итоге пришли к выводу о том, что более эффективно вкладываться в развитие ремонтных мощностей. У нас уже пять лет работает вагонно-колесная мастерская в Старом Осколе, недавно на ее базе мы ввели в строй новое ремонтное депо. Так что и в дальнейшем будем концентрировать свои силы на этом направлении.

Интервью взял АЛЕКСЕЙ ЕКИМОВСКИЙ

ГЛАВНОЕ, ЧТОБЫ ПОЯВИЛАСЬ ВОЗМОЖНОСТЬ БОЛЕЕ ОПЕРАТИВНО РЕАГИРОВАТЬ НА СУЩЕСТВЕННЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ РЫНОЧНОЙ КОНЪЮНКТУРЫ

