



Цветные тематические страницы №9–12 являются составной частью газеты «Коммерсантъ». Распространяются только в составе газеты.

Железнодорожный транспорт

Пятница 30 августа 2013 №157

nno.v.kommersant.ru



Решение проблем привлечения финансовых ресурсов для развития инфраструктуры, по мнению большинства экспертов, является ключевым вопросом развития железнодорожного комплекса. При этом очевидно, что существующие механизмы консолидации бюджетных денежных средств недостаточны, а условия для частных инвестиций в железнодорожную инфраструктуру в России пока нет.

Инфраструктурная неспособность

— путевое хозяйство —

Дефицит рублей

Очевидно, что разработка моделей управления транспортными потоками на железной дороге, производство инновационного подвижного состава, внедрение систем автоматики и телемеханики, а также множество других мероприятий, по сути, являются задачами второго порядка. Железнодорожный транспорт в первую очередь путевая инфраструктура, и если в данной сфере возникают проблемы, то исправить их не сможет ни суперинтеллектуальная система, ни гиперинновационная техника. При этом именно развитие инфраструктуры является одной из самых проблемных областей железнодорожной отрасли. Инвестиционные программы принимались правительством регулярно и также регулярно секвестрировались. В итоге, даже по самым скромным подсчетам, объемы вложений в железнодорожную инфраструктуру необходимо увеличить, по крайней мере, в два раза, иначе протяженность перегруженных участков на сети увеличится на 7,2 тыс. км.

«Сейчас вложения в модернизацию инфраструктуры составляют 0,6–0,7% от ВВП, — отметил первый вице-президент ОАО РЖД Вадим Морозов. — Стратегией социально-экономического развития России до 2020 года предусмотрено увеличение до 1–1,5%, и мы надеемся, что эти планы будут реализованы на практике». При этом в развитых странах уровень расходов на развитие железнодорожной инфраструктуры составляет 4,5–5%. В целом для содержания и модернизации инфраструктуры на уровне современных требований до 2015 года потребуются инвестировать порядка 600 млрд руб., при этом собственные средства ОАО РЖД составят лишь около одной трети (200 млрд руб.). Опыт последних лет показывает, что рассчитывать на то, что оставшаяся часть будет полностью закрыта за счет бюджетных средств, слишком наивно. Соответственно, возникает вопрос о поиске альтернативных источников, прежде всего средств частных инвесторов. И пусть небольшой, но опыт участия бизнес-структур в реализации инфраструктурных проектов в России уже имеется.

Транспортная «дочка» СИБУРА «СИБУР-транс» вложила в 2011 году в инфраструктуру монополии 140 млн руб., «Северсталь» — 80 млн руб., говорится в материалах РЖД. В 2012 году СИБУР и НОВАТЭК заключили с РЖД соглашения, по которым компании вкладываются в путевую инфраструктуру общего пользования. По ним компании участвуют в финансировании расширения пропускной способности железной дороги: НОВАТЭК вкладывает 30 млрд руб., объем инвестиций СИБУРА и ЛУКОЙЛа не раскрывается. Существует программа развития контейнерных терминалов у компании FESCO, которая предусматривает модернизацию инфраструктуры и обновление перегрузочного оборудования для обеспечения высокого качества услуг. «Развитие транспортно-логистических центров по сети РЖД со специализированными контейнерными площадками, оснащенными современным оборудованием, — это насущная необходимость, — отметил вице-президент транспортной группы FESCO по линейно-логистическому дивизиону Сергей Костян. — Такой продукт при большом потенциале роста контейнеризации в России и планах увеличения объемов контейнерных перевозок в связи с вступлением нашей страны в ВТО будет обязательно востребован», — полагает он.

Тарифная помощь

Безусловно, инвестиции в инфраструктуру предполагают большие вложения на стартовом этапе и длительный период окупаемости. При этом если контейнерные терминалы, сухие порты и



другие объекты могут действовать как полноценные коммерческие предприятия, то вложения в железнодорожные пути общего пользования пока не предполагают извлечение прибыли. Компании решают свои частные производственные проблемы, и не все имеют возможность «пожертвовать» столь серьезные средства на развитие транспортных подходов. В таких проектах даже перспективы возврата вложений до конца неясны, поскольку инфраструктура общего пользования по закону не может находиться в частной собственности.

Обеспечить возможность такого возврата призван документ, разработанный Федеральной службой по тарифам. Упрощенно говоря, он создает правовую основу для стимулирования вложений в инфраструктурные проекты с помощью инструментов тарифного регулирования. Инвестор, обеспечивший финансирование строительства, получает возможность со временем вернуть свои средства за счет снижения платы за пользование услугами субъектов естественных монополий на железнодорожном транспорте. Планируется ввести пониженные и повышенные ставки грузовых тарифов. Повышенные — когда финансирование осуществляется за счет собственных или привлеченных средств ОАО РЖД, а их возврат идет за счет доходов поступлений от тарифной выручки, а также других сборов и плат. Пониженные тарифы будут действовать, когда инвестор вкладывает собственные деньги. Таким образом, заинтересованные в развитии железнодорожного хозяйства стороны в случае принятия решения в его нынешнем виде получают реальную возможность стать «кузцами своего счастья», а не зависеть от изгибов высокой политики, нюансов распределения бюджетных потоков и других не связанных с реальными потребностями производственно-го сектора факторов.

Кстати, механизмы компенсации вложений предусмотрены не только для мегапроектов макроэкономического значения. Строительство объекта, признанного важным для развития отрасли или региона, при соблюдении определенных процедур может стать предметом регулирования, что существенно расширяет круг потенциальных инвесторов.

Именно в этом ряд экспертов склонен выделять главную новацию документа. Впрочем по-

ка он имеет скорее рамочный характер и лишь вводит понятийный аппарат и определяет основные принципы, реализация которых начнется после принятия дополнительных документов. В частности, пока варианты тарифных послаблений, а именно размер увеличения или уменьшения коэффициентов к действующим тарифам, комбинированная ставка или формула цены на перевозки, лишь перечислены, а методика их установления является предметом обсуждения. В детализации нуждаются также формат предоставления проектной документации, методология оценки, механизмы контроля и взаиморасчетов. Однако в целом бизнес-сообщество уже сейчас достаточно позитивно восприняло появление подобной инициативы. «Понятно, что постановление вводит только общие правила игры и вариант, когда «дьявол будет скрываться в деталях», тоже стоит учитывать, — отмечает генеральный директор ООО «Промнерултранс» Андрей Промовой. — Но в данном случае интересы сторон совпадают: бизнес получит возможность оптимизировать транспортную составляющую производственной деятельности, власть — решить застарелые проблемы в условиях дефицита финансовых ресурсов. В конечном счете государство даже больше заинтересовано в том, чтобы первоначальный посыл документа не был выхолощен в процессе принятия корреспондирующих актов, так как при таком сценарии решение актуальных вопросов будет отложено на неопределенно долгий срок».

Добавить инструментов

В качестве одного из потенциально наиболее удобных мест реализации идеи проекта постановление эксперты указывают ограниченность инструментов для возврата инвестиций. Действительно, размер возможных тарифных льгот несопоставим с объемами вложений, необходимых для строительства даже самого скромного объекта инфраструктуры. На практике это означает, что возврат инвестиций растягивается на десятки лет, что явно не привлекает привлекательности таким проектам.

С учетом волатильности рынков и глобальной мировой нестабильности риски того, что по построенной сегодня ветке через 10–15 лет возить будет нечего, воспринимаются бизнесом как несомненно актуальные. Представля-

ется, что пойти на них могут лишь компании, для которых развитие инфраструктуры является вопросом выживания «здесь и сейчас». Даже в таком варианте привлечение частного капитала будет способствовать улучшению ситуации в целом на сети, но, во-первых, это позволит решить лишь часть проблем, а во-вторых, не дает возможности играть на опережение, формируя инфраструктуру под потенциальные потребности в будущем.

Вместе с тем повысить эффективность компенсационных механизмов вполне реально. По мнению независимого эксперта доктора экономических наук Леонида Мазо, нужно дополнить содержание содержащегося в проекте постановления тарифные меры экономическими. «Представляется логичным подготовить законопроект о внесении изменений в закон о налоге на прибыль, предусматривающий уменьшение налогооблагаемой базы на величину капитальных инвестиций в производственную инфраструктуру, включая не только железные дороги, но и другие виды транспорта, — отмечает он. — Иначе вложения внешних инвесторов, которые они способны осуществлять только из чистой прибыли, могут быть для них неэффективны». При этом эксперт отмечает, что потери для бюджета в этом случае будут не настолько болезненными, как это представляется на первый взгляд, поскольку в перспективе выпадающие доходы будут компенсированы за счет увеличения налоговых поступлений (в том числе пошлин и акцизов от роста производства и перевозок, а также от снижения бюджетной нагрузки в субсидировании владельца инфраструктуры ОАО РЖД). Кроме того, представители крупного бизнеса ратуют за внедрение концессионных схем, успешность которых доказывает в том числе и российский опыт.

Риски госуправления

По словам участников рынка, проблемы с реализацией проектов зачастую возникают в совсем неожиданных местах: любой объект инфраструктуры является не только частью общенационального хозяйства, но и просто зданием, сооружением, для функционирования которого требуются определенные ресурсы. И если вопросы эксплуатации такими службами РЖД решаются пусть не всегда так оперативно, как хотелось бы, но, по крайней мере, достаточ-

но предсказуемо, то взаимодействие с местными властями приобретает порой самые причудливые формы. В частности, речь идет о согласовании подключений к инженерным коммуникациям, а также плате за них. Инвесторы уже причули к мысли, что участок под застройку будет не объектом необходимой инфраструктуры, как это принято в развитых странах, а частью земной поверхности, которую еще предстоит преобразовать для эффективного использования. Вопрос даже не в размере дополнительных расходов (хотя и они порой достигают 20–30% от стоимости объекта), а в том, что нет четких процедур взаимодействия с владельцами подземных коммуникаций и органами местного самоуправления.

У железнодорожного оператора «Евросиб» достаточно серьезный опыт реализации проектов по развитию транспортно-логистической инфраструктуры регионов — три за последние семь лет, включая действующие терминально-логистические комплексы в Санкт-Петербурге (Шушары) и Новосибирске. «Мы готовы развивать это направление дальше и в более крупных масштабах, поскольку терминалы являются значимым звеном зарождения и погашения грузопотоков, — говорит директор по работе с органами государственной власти ЗАО «Евросиб СПб — транспортные системы» Михаил Иванов. — Однако существует ряд рисков, связанных с общим пониманием государственной политики в области развития транспортной логистики как фундаментального направления развития транспорта в целом. Сколько и каких портов должно быть? Сколько и каких терминалов? Сколько вагонов и километров путей?».

По его мнению, сегодня на железнодорожном транспорте изменилась структура вагонного парка, система планирования, нормирования и управления вагонопотоками, соответственно должны изменяться, развиваться и оптимизироваться инфраструктура железных дорог, система путевого хозяйства, классификация станций. «И это задача не только ОАО РЖД и частных инвесторов, но и органов государственной исполнительной власти, отвечающих за социальное положение граждан в подведомственном регионе», — отмечает господин Иванов, добавляя, что в компании одобряют намерение правительства до конца года актуализировать Программу развития транспорта до 2020 года. «Надеюсь, будущая программа будет представлять собой не столько перечень мероприятий, сколько характеризовать бизнес-подход к реализации каждого ее пункта как отдельного проекта с бизнес-планом или ТЭО и, соответственно, с экономической оценкой, финансовой выгодой для участвующих сторон и правовым сопровождением», — говорит он.

Впрочем, если на местном уровне понимают, какой мультипликативный эффект может дать для региональной экономики появление новых объектов транспортной инфраструктуры, груз проблем оказывается не настолько тяжелым. Так, например, частная транспортная группа FESCO и ОАО «Корпорация развития Московской области» подписали соглашение о намерениях по развитию принадлежащего FESCO транспортно-логистического центра (ТЛЦ) на территории Ступинского района Московской области в поселке Усадь. Стороны договорились способствовать созданию условий для привлечения инвестиций в ТЛЦ, который станет значимым объектом транспортной инфраструктуры Московской области. По условиям соглашения корпорация будет предоставлять информацию о программах развития транспортного комплекса и формах государственной поддержки инвесторов, а также разрабатывать предложения по реализации проекта. Со стороны частных предпринимателей разработана бизнес-план, а также привлечение инвестиций в развитие.

А караван идет

— лизинг —

Ситуация на рынке лизинга подвижного состава выглядит неоднозначно. С одной стороны, снижение грузооборота по железной дороге и переизбыток парка привели к падению спроса на новые вагоны. В то же время оценки лизингодателей достаточно оптимистичны, что связано с возможными государственными мерами по поддержке рынка. Однако даже без учета возможных мер госрегулирования положение дел в этом сегменте, по общему мнению, отнюдь не катастрофическое.

Наполнили с горочкой

Главной проблемой, решение которой должно было обеспечить реформирование железнодорожной отрасли, был дефицит подвижного состава. Первоначально объем инвестиций оценивался на уровне \$300 млн. По факту на конец 2012 года говорили о \$3 млрд, и это неудивительно, ведь к концу декабря прошлого года на сети РЖД эксплуатировалось свыше 1,1 млн вагонов, что примерно равно уровню 1988 года, когда, по общему мнению, советские железные дороги пережили золотой век. Естественно, обеспечить платежеспособный спрос за счет собственных ресурсов операторские компании в полной мере не могли, и период с 2007 по 2012 год (с небольшим перерывом на кризис 2008–2009 годов) в полной мере можно назвать эрой расцвета лизинга. Можно сказать, что лизинговые компании просто переин-

тели банки и иные кредитные организации. Фактически порядка 80% приобретенных в последние три года вагонов оформлялись по лизинговым схемам. В результате, по экспертным оценкам, около 20% парка вагонов, эксплуатируемых на сети, принадлежит лизинговым компаниям. По итогам 2012 года их парк вырос на 16,8%. Крупнейшими лизинговыми компаниями в настоящее время являются ОАО «ВТБ-лизинг», ОАО «ВЭБ-лизинг», ЗАО «Сбербанк Лизинг».

Впрочем, все хорошо когда-нибудь заканчивается. Рекорды последнего времени, когда на сеть поступало больше 100 тыс. единиц ежегодно, вряд ли повторятся в ближайшем будущем. По данным ОАО РЖД, избыток вагонов превышает 250 тыс. единиц. То есть не только перспективы их загрузки сомнительны, но и возможность железнодорожной инфраструктуры по их перемещению давно исчерпаны.

Сами операторы оценивают количество лишних вагонов куда более скромно. «Профицит полувагонов на уровне 10–13% от общего парка данного вида подвижного состава является необходимым для обеспечения транспортной безопасности крупных грузоотправителей, — полагает исполнительный директор НП «Совет участников рынка услуг операторов железнодорожного подвижного состава» Дмитрий Королев.

В другом объединении операторов — НП операторов железнодорожного подвижного состава — также считают данные РЖД завышенными. «Безусловно, потребность в вагонах колеблется в зависимости от конъюнк-

туры на товарных рынках и дорожной обстановки, — констатирует председатель НП ОЖДПС Ольга Лукьянова. — При снижении эффективности перевозочного процесса количество используемых вагонов растет. К тому же следует учитывать структурные изменения экономики и динамику основных эксплуатационных показателей, таких, например, как дальность и время перевозки. Соответственно реальный профицит не может превышать 15%. Тем не менее, по общему мнению, профицит стал реальностью и период активного расширения вагонного парка закончился.

Более того, снижение перевозок по сети РЖД, наблюдаемое в последнее время (в январе—марте нынешнего года было перевезено на 3% меньше грузов, чем за аналогичный период 2012 года), провоцирует рост «безработицы» подвижного состава. Изменение негативного тренда не просматривается, и даже просто восстановление к концу года перевозок до уровня 2012 года, по мнению ряда экспертов, можно будет считать большим достижением. Естественно, что привлекательность вложений в новые вагоны на этом фоне снижается. Даже такие гиганты, как ОАО «Федеральная грузовая компания» (ФГК), уже объявляют о сокращении своих программ закупок. В частности, ФГК, для которой проблема омоложения собственного парка крайне актуальна, вынуждена была сократить свои планы на текущий год практически в два раза. Схожих позиций придерживается большинство членов операторского сообщества. Перспективы лизинга подвижно-

го состава в таких условиях не выглядят блестящими: при сохранении текущих рыночных тенденций спрос на подвижной состав, по некоторым оценкам, упадет в два-два с половиной раза по сравнению с 2012 годом. Впрочем, сами представители сектора не теряют оптимизма.

Пора прорезивать парки?

Наиболее важными факторами, определяющими спрос на железнодорожные грузовые вагоны, являются динамика перевозок грузов, эффективность использования подвижного состава и объемы списания старых вагонов. «Последний прогноз перевозок со стороны РЖД на 2013 год достаточно пессимистичен: -2,4% к уровню прошлого года, — констатирует руководитель департамента маркетинга и аналитических исследований компании Brunswick Rail Андрей Цыганов. — Эффективность использования вагонов, по нашим расчетам, за первые четыре месяца 2013 года снизилась в среднем на 4,4%. Если она останется на текущем уровне, то для перевозки прогнозируемого РЖД объема грузов понадобится рост парка примерно на 2%, что эквивалентно 20–25 тыс. вагонов». При этом следует понимать, что, исходя из возрастной структуры парка, объем списания в 2013 году может составить около 30–40 тыс. вагонов (естественно, если регуляторы не изменят правил игры). Таким образом, суммарный спрос на подвижной состав при сохранении текущих тенденций на рынке может быть в пределах 50–65 тыс. вагонов.