

«ИНВЕСТИЦИОННАЯ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТЬ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ ПОКА НЕВЕЛИКА»

20–22 МАЯ В СОЧИ СОСТОИТСЯ III МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ БИЗНЕС-ФОРУМ «СТРАТЕГИЧЕСКОЕ ПАРТНЕРСТВО 1520». СТАРШИЙ ВИЦЕ-ПРЕЗИДЕНТ ОАО РЖД БОРИС ЛАПИДУС В РАЗГОВОРЕ С „Ъ“ ОТМЕЧАЕТ НЕ ТОЛЬКО ТИПИЧНОСТЬ ПРОБЛЕМ И ЗАДАЧ, КОТОРЫЕ ПРИХОДИТСЯ РЕШАТЬ СТРАНАМ С ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ КОЛЕЕЙ ШИРИНОЙ 1520 ММ, НО И ВПОЛНЕ ОСОЗНАННУЮ ПОТРЕБНОСТЬ ВСЕХ УЧАСТНИКОВ ФОРУМА В ОБМЕНЕ ОПЫТОМ.

BUSINESS GUIDE: Почему форум «Стратегическое партнерство 1520» интересен столь разным странам?

БОРИС ЛАПИДУС: Более чем 15-летний опыт работы железнодорожных систем суверенных стран СНГ показал, что как в каждой из стран в отдельности, так и в целом по пространству, объединенному железнодорожной колеи шириной 1520 мм, накопилось большое количество проблем. Главное состоит в том, что все эти проблемы — типовые. Они, может быть, в разной степени, но касаются всех без исключения железных дорог с шириной колеи 1520 мм.

Поэтому мы предложили новый подход — рассматривать проблемы не в рамках отдельных железнодорожных систем, а как общее бизнес-пространство, объединенное общими стандартами железнодорожной колеи.

Проблемы носят системный характер и наиболее эффективно могут быть решены только в случае постоянного диалога, обсуждения их с другими участниками «пространства 1520».

И для этого было предложено организовать форум «Стратегическое партнерство 1520» как инструмент решения этих задач для всех субъектов бизнеса, заинтересованных в обсуждении общих проблем «пространства 1520» и в развитии возможностей.

Во-первых, это проблема запредельного износа основных фондов и необходимость обновления как инфраструктуры, так и парка подвижного состава. Во-вторых, ряд технологических проблем, связанных с логистической ограниченностью перевозок при более высоком спросе на межгосударственные, транзитные перевозки. В-третьих, инвестиционная привлекательность железных дорог пока невелика как для частного бизнеса, так и для крупных инвестиционных институтов.

ВГ: А в чем причина низкой инвестиционной привлекательности железной дороги?

Б. Л.: Причин несколько. Прежде всего, это незавершенность процессов реформирования и соответствующие правовые ограничения. Во-вторых, бизнес-сообщество плохо информировано о стратегических возможностях системы и вообще о том, что происходит в каждой из стран с шириной колеи 1520 мм. Например, отсутствует реальная оценка спроса на подвижной состав, а отсюда — проблемы с развитием транспортного машиностроения. Очевидно, что пока бизнес не понимает, каков спрос на продукцию, инвестировать в машиностроение никто не будет.

В рамках решения этой задачи важна тема использования транзитного потенциала. Очевидно, что транзит может быть эффективным только в случае, если в рамках «пространства 1520» существуют общие подходы и бизнес-идеи в отношении тарифной политики, логистических технологий, оптимизации таможенных процедур, сокращения технологических и производственных транзакций и т. п.

РУКОВОДИТЕЛИ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА ЛАТВИИ ЗАВЕРЯЮТ, ЧТО В БЛИЖАЙШИЕ 100 ЛЕТ ПЕРЕШИВКА КОЛЕИ 1520 НЕ ПЛАНИРУЕТСЯ — ЭТО ПРИЗНАНО ЭКОНОМИЧЕСКИ НЕЦЕЛЕСООБРАЗНЫМ



АЛЕКСЕЙ МЯШОВ

Дело в том, что существующие межгосударственные форматы не направлены на решение этих задач. И все указанные проблемы в этих форматах не решались. В этих вопросах нет никакой политики. Здесь должны работать сугубо экономические интересы.

ВГ: Насколько политические интересы государств-участников влияют на ход обсуждений?

Б. Л.: Политики тут практически нет. Мы изначально договорились, что политические аспекты на наших форумах не обсуждаются. Как правило, представители государств — например, министры транспорта и другие политики принимают участие только тогда, когда они представляют принимающие страны. Так, например, было в Латвии, в Казахстане и в России.

ВГ: Какова аудитория предстоящего форума?

Б. Л.: Помимо железнодорожных, логистических компаний и операторов, это представители транспортного машиностроения, транспортного строительства, банков и инвестиционных компаний, которые имеют в лице железнодорожного транспорта потенциально большой и стабильно реализуемый объект для инвестиций.

Два-три года назад железнодорожный транспорт был для всех перечисленных субъектов «черным ящиком». Тем более что в то время достаточно активно звучал вопрос о перешивке колеи на европейскую в Прибалтике и в Казахстане. И никто не мог сказать, насколько это всерьез.

Информационный голод ощущали и сами страны — участники колеи 1520. В частности, те страны, где не было собственной машиностроительной базы — Казахстан, Армения, Таджикистан, Литва. Для того чтобы принимать решения о строительстве, например, заводов по производству подвижного состава, нужно понимать, каков спрос и каково предложение на рынке, каковы стандарты и требования к подвижному составу у соседей — российских, украинских перевозчиков.

Теперь эти вопросы становятся более понятными, и транспортное машиностроение начинает активно развиваться, и не только в России.

Сегодня Украина активно возрождает локомотиво- и вагоностроение, а Латвия — производство пригородных поездов, большую активность проявляет Казахстан. Белоруссия начинает производить собственные вагоны, более того, вагоны уже делают предприятия, которые вообще никогда их не производили, а в Узбекистане всерьез думают о сборочном производстве локомотивов.

Важной аудиторией являются и грузоотправители, которые тоже заинтересованы в понимании возможностей железных дорог в развитии их бизнеса.

ВГ: Насколько реальны сценарии перешивки широкой колеи в формат 1435 мм?

Б. Л.: В Казахстане, возможно, в головах некоторых политиков еще есть сценарии строительства новых линий в формате 1435 мм, но о перешивке существующей колеи речи тоже уже не идет. Да и наличие двух стандартов оценивается как рискованное с точки зрения эффективности.

Руководители транспортного комплекса Латвии заявляют, что в ближайшие 100 лет перешивка колеи 1520 не планируется, так как это признано экономически нецелесообразным.

В результате формирования более прозрачных условий для развития и технического перевооружения железных дорог такие сценарии всерьез уже не рассматриваются.

ВГ: Каков экономический смысл развития «пространства 1520» для ОАО РЖД?

Б. Л.: Во-первых, в сохранении партнерских отношений в транзитных, экспортных и импортных перевозках. Мы заинтересованы в том, чтобы были единые технологические, таможенные и прочие подходы у всех стран с широкой колеи. Чтобы те или иные изменения в технической политике не приводили к разрыву связей и транзитных цепочек. Чтобы техническое развитие давало синергетический эффект.

Благодаря этому диалогу, например, мы пришли к единому пониманию и единым подходам по вопросам транзита Китай—Европа с железнодорожниками Казахстана.

Мы пришли к единому пониманию перспектив электрификации между российскими и латвийскими железными дорогами. Мы пришли к пониманию, что заинтересованы в поставках продукции машиностроительных предприятий Украины.

Очень важно для нас и для других участников и то, что во время этого диалога активно происходит обмен опытом в отношении реформ железнодорожного транспорта, которые идут во многих странах. В каждой из стран реформа идет разными темпами. Где-то быстрее, с большим количеством рисков, где-то — по консервативному сценарию.

Мы имеем возможность учесть тот опыт, который нарабатан, например, в Казахстане. В частности, он говорит о том,

что в части разделения перевозок и локомотивной тяги политика должна быть как можно более сдержанной. Приватизация должна быть более эволюционной, чтобы это не отразилось негативно на общем финансовом результате.

И это важно не только для России. Очень большое внимание опыту реформ уделяет, например, Белоруссия, где реформы только начинаются.

ВГ: А есть ли какой-то эффект от диалога со странами со стандартом 1520, но которые не входят в СНГ. Например, с Финляндией?

Б. Л.: Безусловно. Финны с удовольствием участвуют в диалоге, потому что это расширяет их возможности по увеличению грузопотоков, развитию скоростного и высокоскоростного пассажирского движения. Сейчас мы реализуем ряд совместных проектов в этой области.

Монгольские железные дороги, также имеющие колею стандарта 1520, тоже активно участвуют в процессе. Например, они сейчас проявляют интерес к полному техническому перевооружению всей своей железнодорожной системы. Понятно, что российские железные дороги и другие партнеры очень заинтересованы в участии в этом процессе.

ВГ: Каковы реальные результаты прошлых форумов?

Б. Л.: Если на первых форумах речь шла лишь об осмыслении общих задач, общего бизнес-пространства, то сейчас все больше обсуждаются конкретные проекты, есть уже и конкретные результаты.

В частности, в этом году в Сочи мы намерены заключить соглашение о единых технических стандартах. Делается это на форуме специально. Для того чтобы у всех участников была подробная информация о тех нововведениях, которые появляются у нас.

ВГ: Есть ли в мире аналоги подобных форумов и объединений?

Б. Л.: Абсолютных аналогов нет. Все международные организации — ОСЖД, МЖД и прочие занимаются в основном вопросами законодательства, регулирования правовых аспектов. Организаций с четкой бизнес-направленностью я не знаю.

Одним из направлений деятельности нашего форума является организация регулярной международной выставки «Экспо 1520». Первая выставка прошла в прошлом году и была довольно успешной. Следующая будет в 2009 году. Уверен, что мы и дальше будем развивать эти направления, и они будут успешными и востребованными.

ВГ: Есть ли уже какие-то итоги работы ОАО РЖД по управлению армянскими железными дорогами?

Б. Л.: О результатах говорить пока рано. К 12 июня мы должны провести инвентаризацию, проработать ряд маркетинговых, производственных, технических вопросов. Работа идет. Важно понимать, что для РЖД это — коммерческий проект.

Интервью взял ВЛАДИМИР ЗМЕЮЩЕНКО

