

ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА

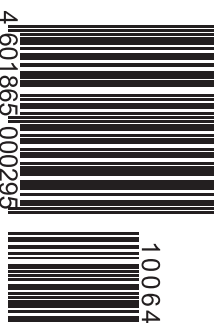
КУДА ЕДЕТ ПОРОЖНИЙ ВАГОН / 3
КОГДА ОТРАСЛЬ ПЕРЕЙДЕТ
ОТ СТРАТЕГИИ К ТАКТИКЕ / 6
ГДЕ ВЗЯТЬ ДЕНЕГ
НА ИНФРАСТРУКТУРУ / 10
КАК ПОТРАТИТЬ ТРИЛЛИОН / 12
КТО КУПИТ НОВЫЕ ЭЛЕКТРИЧКИ / 14



Понедельник, 21 ноября 2011
Тематическое приложение
к газете «Коммерсантъ» №64

Коммерсантъ

BUSINESS GUIDE



РЖД Российские
железные дороги

Реклама

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР ВЫПУСКА

KOMMERSANT.RU

BUSINESS GUIDE ТЕМАТИЧЕСКИЕ ПРИЛОЖЕНИЯ К ГАЗЕТЕ **КОММЕРСАНТЪ**





ВЯЧЕСЛАВ ЗАКАТАЕВ,
РЕДАКТОР BUSINESS GUIDE
«ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА»,
ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР АНАЛИТИЧЕСКОГО
ЖУРНАЛА «ТРАНСПОРТ»

ПОЛЬЗУЯСЬ СЛУЧАЕМ

Однажды в беседе с источником на рынке перевозок «скоропорта» в Восточной Европе я почерпнул новое слово. Русский язык источника был комплиментарен, но не идеален, и, характеризуя состояние парка изотермического состава в России, он скомкал «катастрофическое» до «катастрофальное». Ни один корректор на полосу бы это не пропустил даже в кавычках, заметку нужно было быстро сдать и забыть, как большинство строчных текстов в ежедневке...

Но с тех пор этот лингвистический заусенец, накрепко засевший в языке, трансформировался в некий неологизм, словно соединяющий в себе «катастрофу» и «фатализм». И потому, как мне кажется, потрясаяще подходящий для описания того, с какой фатальной неизбежностью надвигается катастрофа.

К чему я, собственно, припомнил это емкое словечко. В современных условиях, когда на здравые доводы «нелюбимого ребенка» в немногочисленной семье госмонополий (ведь «экспорт транспортных услуг» — это, согласитесь, по большому счету никакой не экспорт) о необходимости опережающего развития инфраструктуры акционер регулярно отвечает в духе гребенщиковского «я не хочу говорить вам „Нет“, но поймете ли вы мое „Да“», реально ощущаешь, с какой катастрофальной неизбежностью надвигается транспортная катастрофа. Ее же буквально видно из окон пригородной электрички: количество станций, способных принимать 71 условный вагон, растет в сотни раз медленнее, чем 71 реальный вагон выходит на сеть из ворот пользующихся случаем вагонзаводов.

Тематическое приложение к газете «Коммерсантъ» (Business Guide-Транспортная инфраструктура)

Демьян Кудрявцев — генеральный директор
Азер Мурсалиев — шеф-редактор
Анатолий Гусев — арт-директор
Эдвард Опп — директор фотослужбы
Валерия Любимова — директор по рекламе.
Рекламная служба:
Тел. (499) 943-9108/10/12, (495) 101-2353
Алексей Харнас — руководитель службы «Издательский синдикат»
Вячеслав Закатаев — выпускающий редактор
Наталья Дашковская — редактор
Сергей Цомык — главный художник
Виктор Куликов — фоторедактор
Екатерина Бородулина — корректор
Адрес редакции: 125080, г. Москва, ул. Врубеля, д. 4.
Тел. (499) 943-9724/9774/9198

Учредитель: ЗАО «Коммерсантъ. Издательский дом».
Адрес: 127055, г. Москва, Тихвинский пер., д. 11, стр. 2.
Журнал зарегистрирован Федеральной службой по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор).
Свидетельство о регистрации СМИ — ПИ № ФС77-38790 от 29.01.2010

Типография: «Сканвеб Аб».
Адрес: Корьяланкату 27, Коувола, Финляндия
Тираж: 75000. Цена свободная

Рисунок на обложке: Мария Заикина

АНАЛИЗ ЭФФЕКТИВНОСТИ ПО ЗАВЕРШЕНИИ ТРЕТЬЕГО ЭТАПА СТРУКТУРНОЙ РЕФОРМЫ ЖЕЛЕЗНО-ДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА ОАО «РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ» СТАЛО ПЕРЕВОЗЧИКОМ ГРУЗОВ БЕЗ ВАГОНОВ. СИТУАЦИЯ УНИКАЛЬНАЯ. НИГДЕ В МИРЕ ПОДОБНАЯ СТРУКТУРНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ОТРАСЛИ НЕ ВСТРЕЧАЕТСЯ.

ЮРИЙ СААКЯН, ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ИНСТИТУТА ПРОБЛЕМ ЕСТЕСТВЕННЫХ МОНОПОЛИЙ

Казалось бы, одна из ключевых задач реформы — создание конкуренции на рынке предоставления грузовых вагонов под перевозку — достигнута. Однако обратной стороной медали стало существенное сокращение эффективности работы самих вагонов.

Если несколько лет назад пробки на определенных направлениях, в основном на подходах к портам, возникали к концу года, когда грузоотправители спешили вывезти груз по «старому» тарифу, то теперь речь идет о перманентном заторе в местах массовой погрузки/выгрузки на протяжении многих месяцев.

Участники перевозочного процесса вынуждены констатировать: на сети железных дорог вновь, как и в суровых 1990-х годах, возник дефицит вагонов под погрузку. Вот только теперь его причина иная, нежели в постперестроечные годы. Реализация структурной реформы, призванной повысить качество перевозок и снизить транспортную нагрузку на грузоотправителя, наряду с формированием (за счет частной собственности на погрузочные ресурсы) конкуренции на рынке услуг железнодорожного транспорта обнажила и ряд проблем, эту конкуренцию сопровождающих. Вырос порожний пробег, увеличился оборот вагонов, растут простои на станциях, увеличивается совокупная транспортная нагрузка для грузоотправителей.

Нынешней ситуацией недовольны абсолютно все участники перевозочного процесса. Недовольно ОАО «Российские железные дороги» как владелец инфра-

структуры: компания не имеет возможности упорядочить движение порожних вагонов операторов и хоть как-то ограничить простои частных вагонов на своих путях. Помимо этого ОАО РЖД не может освоить перевозки дополнительных объемов грузов и выполнить заявленные планы по погрузке.

Недовольны грузоотправители, так как для них не только растет стоимость перевозки, но и увеличиваются риски невывоза грузов. Опять, как и прежде, до реформы, ощущается дефицит подвижного состава. Наиболее тяжелая ситуация у небольших предприятий, к которым подавать вагоны по устраивающим их ценам операторам просто невыгодно.

Недовольны операторы, так как замедляется оборот вагонов, снижается производительность парка, растут цены на новые вагоны. Все эти факторы увеличивают сроки окупаемости инвестиций в вагонный парк и снижают рентабельность операторского бизнеса.

Все эти проблемы — результат отставания нормативно-правового и тарифного регулирования от современных потребностей рынка. Если движение частных вагонов стало подчиняться целям максимизации дохода оператора в ущерб сетевой технологии, по которой раньше работал инвентарный парк, то нужно наводить порядок в государственном регулировании: убирать перекосы в тарифной системе и заполнять пробелы в нормативно-правовой базе. Необходимо приблизить нынешний принцип управления вагонами со стороны операторов к тому

принципу управления, который был когда-то у инвентарных вагонов. Иного не дано, так как инфраструктура исторически создавалась под работу единым парком с учетом максимальной эффективности управления им.

КАК ОНИ, ТАК И Я Железнодорожный транспорт чутко реагирует на процессы, происходящие в экономике. Поэтому если плохо экономике, то плохо и стальным магистралям. Как правило, результаты структурной реформы оценивают, сравнивая нынешние показатели работы железнодорожного транспорта с показателями начала 2000-х годов, когда экономика только выходила из предыдущего кризиса. При росте грузовой базы по многим показателям МПС России и ОАО РЖД действительно стали работать лучше в сравнении с дореформенным периодом. Однако к показателям лучших годов времен МПС СССР, когда весь парк был инвентарным, а экономика была плановой, железнодорожники не приблизились.

Попробуем сравнить работу отрасли сегодняшней и времен МПС СССР в границах тех железных дорог, которые затем вошли в состав МПС России. Причем выберем такие показатели работы, которые не только позволят нам сравнить эффективность работы железнодорожного транспорта сегодня и в советское время, но и в меньшей степени будут зависеть от структуры экономики.

Во времена МПС СССР большую часть парка составляли инвентарные вагоны, за исключением небольшой доли принадлежавших промышленным предприятиям →



ВАГОННЫЕ ПРОБКИ — ОБЫЧНОЕ ДЕЛО

ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА

(не более 10%). Управление парком строилось исходя из достижения наилучших технологических показателей работы подвижного состава, которые, в свою очередь, позволяли перевозить грузы с минимальными издержками. За счет оптимизации перевозочного процесса и провозные способности инфраструктуры использовались наиболее эффективно.

Справедливо ради следует отметить, что в советские времена вагонов тоже не хватало. Это объяснялось тем, что расчет потребного парка вагонов на плановый период, как и многие прочие показатели, согласовывался в составе утвержденных государственных планов социально-экономического развития страны. При этом, как правило, собственные планы предприятиями занижались, поскольку за невыполнение планов организации получали административные наказания, а перевыполнение планов поощрялось. Поэтому выгоднее было занижить план, а потом выполнить и даже перевыполнить его. В результате важнейший для транспорта исходный показатель — потребность народного хозяйства в перевозках грузов — занижался.

По мнению члена ученого совета ИПЕМ профессора Э. И. Позамантира, работавшего в Институте комплексных транспортных проблем при Госплане СССР, заведомое занижение производственных планов предприятиями тормозило развитие экономики. Так, планируемые поставки вагонов обеспечивали лишь заложенные в план объемы перевозок грузов. А выявленная в ходе работы возможность перевыполнения заниженного плана выпуска продукции предприятиями часто не могла быть реализована из-за недостатка вагонов, хотя их выпуск при своевременном планировании был бы вполне возможен.

Наряду с указанными проблемами планирования потребного парка и его поставок ситуацию усугубляло еще и то, что потребность в вагонах была неравномерной по дням и месяцам. Как правило, клиенты железных дорог в конце месяца и квартала пытались форсировать выполнение утвержденного плана производства и, соответственно, погрузки. Несмотря на то что все эти факторы учитывались при расчетах, теория оптимальных резервов в то время была развита слабо, поэтому реально в предложении к плану включалась не расчетная, а лишь экспертная оценка коэффициента неравномерности требуемой численности рабочего парка.

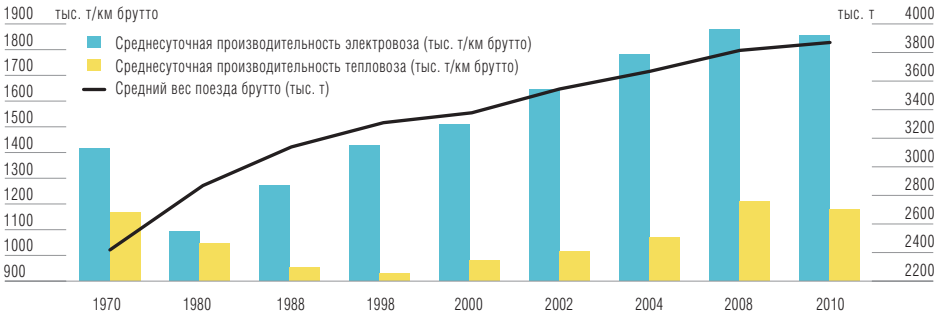
В сводном отделе Госплана представленные планы по поставкам новых грузовых вагонов и локомотивов на сеть также занижались. Поэтому грузоотправители в отдельные месяцы испытывали дефицит вагонов, что вынуждало МПС СССР любыми способами повышать показатели работы погрузочного ресурса, чтобы меньшим, чем необходимо, парком обеспечить перевозку всех предъявляемых к перевозке грузов.

Ситуация во времена МПС СССР несколько напоминает складывающуюся в настоящее время. Сейчас государство продолжает систематически срезать индексацию тарифов, автоматически занижая объем инвестиционной программы госмонополии, как во времена МПС СССР все планы железнодорожников по поставкам подвижного состава срезал Госплан.

Так нужно ли винить железную дорогу в том, что она не способна сама купить вагоны и локомотивы? Если бы регулятор создал условия для покупки подвижного состава, то проблема дефицита локомотивов и вагонов отпала бы сама собой. А если государство не желает решать эту задачу, отдавая ее решение частному бизнесу, то необходимо понимать, к чему это может привести.

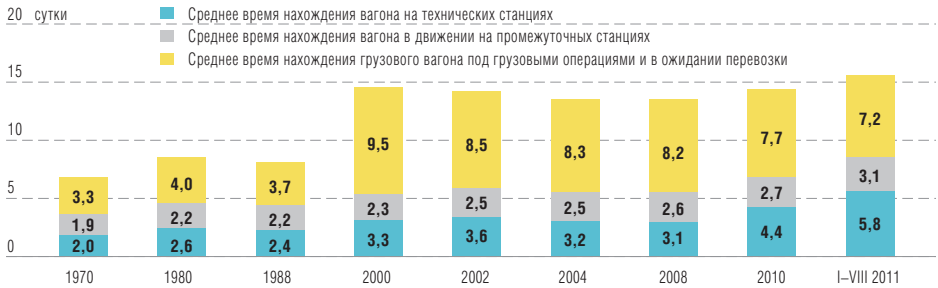
ЕСТЬ К ЧЕМУ СТРЕМИТЬСЯ Действительно, в условиях «планового» дефицита во времена МПС СССР грузовые вагоны использовались достаточно эффективно. Можно сказать, что вагон практически не стоял, а все время

СИТУАЦИЯ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ ТЯГОВОГО ПАРКА НАГЛЯДНО ПОКАЗЫВАЕТ, ЧТО В СЕГМЕНТЕ, ГДЕ НА ПЕРВОМ МЕСТЕ СТОЯЛА ТЕХНОЛОГИЯ, ПОКАЗАТЕЛИ РАБОТЫ С РОСТОМ ГРУЗОВОЙ БАЗЫ УЛУЧШАЛИСЬ



ДИНАМИКА ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТИ ЛОКОМОТИВОВ

ИСТОЧНИК: СТАТИСТИЧЕСКИЕ ОТЧЕТЫ О РАБОТЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА МПС СССР, ОАО РЖД, АНО «ИПЕМ».



ДИНАМИКА ОБОРОТА ВАГОНОВ

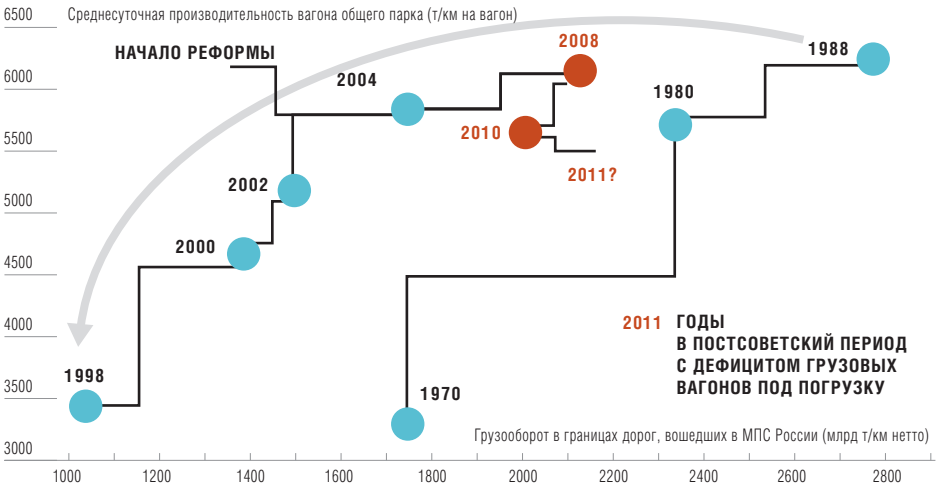
ИСТОЧНИК: СТАТИСТИЧЕСКИЕ ОТЧЕТЫ О РАБОТЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА МПС СССР, ОАО РЖД, АНО «ИПЕМ».

находился в работе. Показатель порожнего пробега вагонов к общему пробегу в 1988 году в границах дорог, которые затем вошли в состав МПС России и ОАО РЖД, составлял 0,3, в то время как в 2011 году он достиг 0,41–0,42. Основной принцип управления порожними вагонами заключался в оперативной отправке вагона на ближайшую станцию зарождения груза. Этот принцип, кстати, полностью исключал встречный порожний пробег однотипных вагонов и в целом минимизировал пробеги и оборот вагонов.

Производительность вагона общего парка в 1988 году достигла наивысших показателей, и лишь в 2008 году отрасль смогла приблизиться к этому значению. При этом стоит учесть, что средняя дальность в 1988 году была существенно меньше, а объем перевозок — больше. Вес груза в одном вагоне был на 8–9% меньше нынешнего. Это объясняется тем, что во времена МПС СССР перевозилось большое количество товаров народного потребления. Сейчас же в большей степени железнодорожным транспортом перевозятся массовые, тяжелые грузы, а львиная доля грузов высокого передела, имевших при перевозке железнодорожным транспортом низкую статическую нагрузку, ушла на автотранспорт. Если же вынести за скобки все преимущества современных вагонов (увеличенная нагрузка на ось до 23,5 тонны, большая вместимость,

повышенная средняя статическая нагрузка), то по показателю производительности нынешним железнодорожникам далеко до 1988 года, а по полувагонам при нынешнем принципе управления парком рекорд производительности МПС СССР не будет достигнут никогда. Начиная с 2008 года, когда стал исчезать «ядровой» инвентарный парк, управлявшийся диспетчерским аппаратом ОАО РЖД, показатели работы парка вагонов стали заметно снижаться. Теперь управление почти всем парком вагонов было сконцентрировано в операторских компаниях и исходило из принципа максимизации дохода, приносимого одним вагоном в сутки. Впервые был нарушен принцип «рост объема перевозок — рост производительности вагонов». В настоящее время производительность вагона уже ниже, чем в 1980 году, и продолжает падать.

Во времена МПС СССР оборачиваемость вагонов была в разы меньше. Да, здесь можно возразить, что тогда была другая дальность перевозок и изменилась структура перевозимых грузов. Но даже если учесть эти факторы, оборот все равно был намного лучше, чем сейчас. Ввиду острой нехватки подвижного состава в отдельные месяцы железнодорожники стремились любыми способами минимизировать простои вагонов, чтобы обеспечить своих клиентов вагонами. На станциях погрузки вагоны МПС



ЭФФЕКТИВНОСТЬ РАБОТЫ ВАГОННОГО ПАРКА

ИСТОЧНИК: СТАТИСТИЧЕСКИЕ ОТЧЕТЫ О РАБОТЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА МПС СССР, ОАО РЖД, АНО «ИПЕМ».

СССР (с учетом забалансовых вагонов и вагонов в резерве) в среднем стояли не более трех-четырёх суток, в 2010–2011 годах простой составляет уже семь-восемь суток. Простой на сортировочных и участковых станциях вырос в два с половиной раза. Вызвано это тем, что сейчас на таких станциях стали сортироваться частные порожние вагоны, в то время как инвентарные вагоны проходили аналогичные станции без переработки. Сортировочные станции испытывают дополнительную нагрузку, их путевого развития бывает порой просто недостаточно для сортировки не только груженых, но теперь еще и порожних вагонов. В результате средний оборот вагона достиг в 2011 году отметки в 16 суток.

Если бы удалось достичь дореформенных показателей работы сортировочных и участковых станций, времени погрузки и выгрузки (в границах тех дорог МПС СССР, которые вошли в состав МПС России) и сделать поправку на рост средней дальности перевозки и неравномерность погрузки по месяцам, то нынешние объемы перевозок можно было бы освоить, например, по перевозкам в полувагонах, парком на 80–100 тыс. вагонов меньше, чем задействованный сегодня. Притом что весь парк в отрасли в настоящее время превышает 460 тыс. полувагонов.

Сейчас, когда итоговая транспортная нагрузка стала зависеть не только от дальности перевозки груза, но и от времени оборота вагона у оператора, грузоотправитель платит за неэффективную работу парка, за которую раньше никогда не платил (стоимость перевозки в эффективно управляемом инвентарном парке не зависела от времени нахождения вагона в пути следования). Для примера: если оборот вагона на отдельных направлениях вырос с начала 2011 года с 20 до 24 суток, то вагонная составляющая операторов при неизменной арендной ставке выросла на 20%. Это приводит к расчетному увеличению итоговых затрат по данному направлению для грузоотправителя на 4–5% сверх того уровня, который уже был проиндексирован регулятором в начале года.

ТЯГА НЕ ОСЛАБЛА Владелец инфраструктуры, одновременно являющийся перевозчиком, всегда заинтересован в наиболее эффективном использовании локомотивного парка на своей сети. И проанализировав работу нынешнего локомотивного парка и парка времен МПС СССР, можно с уверенностью сказать, что тяговый подвижной состав в грузовом движении стал работать более эффективно. Производительность локомотивов всегда в большей степени зависела от изменения веса поезда. Масса поезда со времен МПС СССР и вплоть до сегодняшнего дня неуклонно росла, даже в кризисный период. Это объясняется тем, что в структуре перевозимых грузов стали преобладать массовые грузы, выросла степень маршрутизации, появились новые, более мощные локомотивы, увеличилась составность поездов, стали развиваться полигоны тяжеловесного движения. Почти все показатели, связанные с работой локомотивного парка, улучшились. Ухудшались лишь показатели работы тепловозов, но этому есть объективное объяснение. Когда интенсивность движения на том или ином направлении достигала определенной отметки, экономически выгодной становилась электрификация пути. Перевозки на менее интенсивных участках продолжали осуществлять тепловозами. По мере роста грузовой базы все более интенсивные участки переводились на электротягу, тепловозы оставались на наименее деятельных участках, что неизбежно относительно ухудшало все показатели, связанные с их работой.

Ситуация с использованием тягового парка наглядно показывает, что в сегменте, где была сохранена единая, централизованно управляемая производственная цепочка и на первом месте стояла технология, показатели работы с ростом грузовой базы всегда улучшались. В вагонном сегменте, где в угоду частным экономическим моделям

разорвали единый производственный процесс, показатели нередко снижаются, даже несмотря на рост грузовой базы. То есть существующая организация управления вагонами частными компаниями препятствует реализации прогрессивных технологий, освоенных еще во времена МПС СССР, а после и в МПС России. Министерству путей сообщения, являющемуся единым собственником инфраструктуры, локомотивов и вагонов, крайне выгодно было внедрять такие инновации, которые давали бы общий синергетический эффект в масштабах всего железнодорожного транспорта.

МАЛО ТОГО При этом на фоне роста успешности отдельных операторских компаний отрасль в целом все больше проигрывает автомобильному транспорту.

С 1990-х годов грузы (особенно продукция высокого передела) постепенно уходили на автотранспорт. Тарифы автоперевозчиков оказались куда более гибкими и рыночными по сравнению с железнодорожными. В 2011 году, когда стали исчезать последние инвентарные вагоны, процесс оттока грузов с железнодорожного транспорта ускорился.

До 1990-х годов железнодорожный транспорт реально был экономическим интегратором, объединяющим товарные рынки союзных республик. Доля же межреспубликанских перевозок автомобильным транспортом была чрезвычайно мала, так как тарифы на перевозку были в разы выше, даже несмотря на то что автоперевозчики не платили за инфраструктуру. А что сейчас происходит с перевозками между странами СНГ?

Часть стран уже провела свои реформы железнодорожной отрасли, но они мало повлияли на межгосудар-

ственные перевозки. После того как свою структурную реформу провела Россия, ее последствия ощутили железнодорожные администрации всех государств, ранее входивших в СССР. В большей степени она затронула мелкий и средний бизнес, а также отправителей промышленных товаров и товаров народного потребления в страны СНГ.

Поскольку при железнодорожных перевозках мелких партий грузов велик оборот вагона (а при отправлениях в страны СНГ существуют риски его нецелевого использования на сопредельной территории), операторы неохотно соглашались предоставлять свои вагоны под такие перевозки. А если и соглашались, то цена услуги значительно вырастает, что делает автотранспорт более конкурентоспособным в соотношении «цена-качество». Отправка небольшой партии вагонов с немассовыми грузами сейчас стала весьма дорогим удовольствием.

Это снижает конкурентоспособность российской продукции на стратегически важных для нас рынках СНГ, а основным транспортным средством при обеспечении взаимной торговли России со странами СНГ все больше становится автотранспорт. Теперь железнодорожный транспорт пространства колеи 1520 мм уже не является тем интегратором, которым он был когда-то, а переход части грузов с железнодорожного транспорта требует дополнительных инвестиций из федерального бюджета на развитие дорожной сети как в России, так и соседних странах.

Таким образом общество расплачивается за не имеющее объективных причин вытеснение регулятором железнодорожного транспорта из тех секторов и дальностей, где он способен обеспечивать минимальную себестоимость перевозки. Так, затраты на топливо при перевозке 1 ткм

продукции автотранспортом в пять раз выше, чем при перевозке железной дорогой. Затраты на оплату труда в два раза больше. Ежегодные расходы на содержание и ремонт существующих автомобильных дорог существенно увеличиваются из-за появления на них тяжеловесных грузовиков, которые интенсивно изнашивают полотно.

ПО БОЛЬШОМУ СЧЕТУ Если ситуация не изменится, мы рискуем превратить железнодорожный транспорт из мощного интеграционного инструмента в инфраструктурный ограничитель дальнейшего развития экономики России, нарушающий экономические связи внутри страны, осложняющий сложившиеся кооперационные связи российских предприятий с соседями и снижающий конкурентоспособность российской продукции на внешних рынках.

Необходимо отметить, что в Европе происходящие сейчас преобразования железнодорожного транспорта направлены в первую очередь на стимулирование перехода значительной части грузов с автомобильного транспорта на железнодорожный. Значимым фактором принятия такого решения является более высокая экологичность железнодорожного транспорта в сравнении с автомобильным. При этом власти находят эффективные способы финансовой поддержки развития железнодорожной инфраструктуры.

Возможно, стоит оценить результаты реформы и внести более существенные коррективы в программу дальнейшего преобразования железнодорожного транспорта. При этом не надо искать виноватых, выяснять, почему мы получили не тот результат, который хотели, а признать, что

ситуация в стране и мире изменилась и, наверное, пришло время скорректировать пути достижения целей реформы железнодорожного транспорта. Целесообразно при этом отталкиваться не от стремления к рынку или экономических показателей — рынок далеко не так всемогущ, как считали либералы на заре реформ, а поставить во главу угла технологию работы железнодорожного транспорта и его эффективность.

Как же приблизиться к той технологии работы вагонного парка, все преимущество которой мы растеряли? Есть несколько путей. Можно улучшать управление вагонным парком за счет тарифных настроек, в первую очередь необходимо унифицировать тариф на порожний пробег. Необходимо также внести в действующую нормативно-правовую базу изменения, предусматривающие обязательность заключения договоров между всеми участниками перевозочного процесса, определяющих технологические принципы работы вагонного парка и взаимную ответственность сторон.

Можно создать экономические условия для передачи части универсального парка вагонов под единое управление или условия для укрупнения операторов универсального парка, чтобы проявился «эффект масштаба» и более крупные компании смогли управлять вагонами эффективнее, чем тысячи небольших. Число крупных компаний должно быть ограничено. Это существенно улучшит ситуацию с продвижением вагонопотоков. Все эти меры или их комбинация позволят улучшить нынешние показатели работы вагонов и приблизить их к тем, что были во времена МПС СССР. Думается, к этому необходимо стремиться. ■

РЕФОРМА ПРОДОЛЖАЕТСЯ

Сергей Мальцев, председатель президиума НП «Совет участников рынка операторов железнодорожного подвижного состава»:

— В последнее время нередко мифологизируется старая система управления вагонным парком и взаимоотношений между участниками рынка времен МПС: мол, не было никаких проблем и все было хорошо. Были, и большие. Иначе что заставило бы крупнейшие промышленные предприятия страны отвлечь от основного бизнеса серьезные средства для создания собственных транспортных предприятий? Ведь именно очевидные изъяны той системы, для которой, как и сейчас, были характерны проблемы нехватки вагонов, невыполнения заявок, стали первопричиной появления операторских компаний.

Реформирование железнодорожного транспорта направлено на трансформацию МПС в инвестиционно привлекательную отрасль. К настоящему моменту практически во всех сегментах железнодорожного транспорта уже выработаны или по крайней мере намечены эффективные механизмы привлечения частных инвестиций. Операторами подвижного состава было инвестировано в обновление вагонного парка в ценах текущего момента более 850 млрд рублей. Необходимо создать аналогичные условия для привлечения частных инвестиций в приобретение локомотивов, и такие условия создаются. Летом текущего года ФСТ РФ был принят инфраструктурный тариф и завершается подготовка нормативно-правовой базы для запуска пилотных проектов по созданию локальных перевозчиков. Привлечение частных инвестиций в развитие инфраструктуры непосредственно в материальные активы с учетом специфики железнодорожного транспорта, наверное, нельзя считать эффективным инструментом. Скорее для этих целей необходимо применять нетрадиционные финансовые инструменты. Например, преобразовывать пропускные способности транспортной инфраструктуры в товар, продажа которого на тендерной основе позволит привлекать финансовые средства от потребителей услуг.

Привлечение вагонного парка «дочек» РЖД под непосредственное управление перевозчика и приравнивание его к инвентарному на тактическом уровне для транспортного рынка уже в среднесрочной перспективе принесет положительный результат. Но оно должно преследовать одну цель — облегчить ситуацию переходного периода, не более. В противном случае мы вновь получим многоукладный рынок, стандартизация которого в принципе невозможна ввиду различий в юридической, финансовой и технологической плоскостях. Технологии функционирования инвентарного и приватного парков абсолютно разные, и обеспечить их эффективную работу в рамках единого экономического пространства, на мой взгляд, принципиально невозможно. Попытки возврата к системе управления парком времен МПС обернутся для железнодорожной отрасли консервацией устаревшей технологии на неразвивающейся и стареющей инфраструктуре и в конечном итоге исчезновением мотивации улучшать и развивать ее.

Настоящий этап реформы действительно выявил объективные проблемы отрасли — износ инфраструктуры, дефицит пропускных способностей, недостаточность и старение локомотивного парка. Способно ли ОАО РЖД не в рамках реализации целевой модели решить эти проблемы даже при полноценном финансировании? Частный бизнес готов осущест-

влять вложения в путевое развитие, модернизацию погрузочно-разгрузочных операций, приобретение локомотивов. Но нам нужна стабильная государственная политика. Мы предлагаем продолжить намеченный реформой курс и создать условия для реализации целевой модели рынка грузовых перевозок до 2015 года, доработать нормативную базу, принять новые техрегламенты, выработать внятную тарифную политику. Точноно предлагаем синхронизировать перевозки порожних вагонов с заявками грузоотправителей, внести плату за нахождение вагонов на инфраструктуре сверх нормативного времени, унифицировать тарифы на перевозки порожних вагонов, создать коммуникационный ресурс между перевозчиком, операторами и грузоотправителями.

Игорь Васильев, аналитик компании «Тройка диалог»:

— Проблема невывоза груза на железной дороге комплексная и часто возникает не из-за дефицита вагонов, а из-за проблем инфраструктуры, нехватки пропускной способности и сбоев в системе управления перевозочным процессом. При этом решение возникающих проблем в ручном режиме зачастую приводит к появлению новых через какое-то время. Увеличение сроков оборота вагонов из-за простоев на станциях и сверхнормативных сроков погрузки и выгрузки приводит к естественному росту цен на вагонную составляющую перевозки, так как основным критерием для оператора является выручка на вагон в сутки, а не стоимость перевозки. В целом система управления движением оказалась не приспособлена для работы с большим числом операторов подвижного состава и нуждается в реформировании.

При этом восстановление системы МПС, когда практически весь подвижной состав управлялся централизованно и обезличенно, на мой взгляд, нецелесообразно, тем более в приказном порядке. Возможно оперирование некоторым количеством подвижного состава в обезличенной форме, но такое объединение должно происходить добровольно и на рыночных условиях. И процесс такого объединения уже идет: частные операторы уже заключают взаимные договоры на использование вагонов, что фактически делает такие вагоны обезличенным парком. При этом операторы четко понимают, какие грузы и в каких направлениях будут перевозиться в их вагонах и будут ли они иметь достаточную доходность от таких перевозок. Создание единой информационной торговой площадки также представляется достаточно эффективной мерой, способной сблизить грузоотправителей и операторов подвижного состава.

Алексей Гром, управляющий директор «Трансгаранта»:

— Думаю, что нужно говорить не о возврате к МПС, а о том, что предпринять в существующих рыночных условиях, чтобы наладить систему транспортировки. Это гораздо важнее.

Несомненно, лучший опыт МПС необходимо помнить и применять. Но сегодня промышленные предприятия практически полностью находятся в частных руках, стоимость сырья и товаров зависит от цен на мировом рынке, биржевых котировок, курсов валют, и поэтому постоянно изменяется. У грузоотправителей появляются новые незапланированные рынки сбыта, и они часто меняют направления перевозок.

Нельзя с полной уверенностью утверждать, что железнодорожная система могла бы работать как часы, останься она прежней.

В новых условиях железнодорожная отрасль не могла оставаться анахронизмом, поэтому и началось реформирование. Оно проходило в несколько этапов в установленные правительством сроки, чтобы избежать резких перемен. Сейчас нужно оценить результаты реформы не с точки зрения «как раньше было хорошо, а сейчас плохо», а с позиции «как сделать лучше, как стать эффективнее».

От МПС сейчас нужно взять систему планирования с закреплением в контрактах объемов, направлений и обязательной ответственности всех участников за нарушения процесса перевозок.

Дмитрий Адамидов, аналитик «ИНВЕСТКАФ»:

— Структурная реформа — это было бы прекрасно при условии, что государство до (!) проведения реформы вложило бы в железнодорожную инфраструктуру те самые 60 трлн рублей (в ценах 2007 года), которые зафиксированы в транспортной стратегии Минтранса до 2030 года. А потом уже можно было делать либерализацию доступа на инфраструктуру, наводить порядок в тарифах, делить подвижной состав и т. д. Тогда бы существовали материальные предпосылки для развития конкуренции, появления новых перевозчиков, и т. д.

В условиях, когда либерализация случилась, но материальная база отрасли осталась прежней, из структурной реформы получилось то же самое, что из почти всех экономических реформ 1990-х годов. Поставленные цели если и достигнуты, то несоразмерно дорогой ценой. И главное, сами по себе многие цели оказались сомнительны, потому что в итоге ни для отрасли, ни для большинства потребителей в лучшую сторону кардинально ничего не менялось.

Иными словами, реформа должна была бы быть подкреплена материально. Более того, в отличие от авиации, железнодорожный транспорт просто не может эффективно работать по предлагаемой схеме. И вольно или невольно все возвращается на круги своя. СМИ, которые везде ищут интригу, пишут часто, что менеджмент РЖД противится реформе. Но тут дело не в злых кознях менеджмента РЖД, а в том, что по-другому в существующих обстоятельствах железнодорожный транспорт работать и не может. Так что нынешний возврат в той или иной форме к временам МПС (в смысле объединенного подвижного состава) кажется логичным. И, наверное, чем меньше будет в отрасль приходить внешних инвестиций (не важно — государственных ли, ГЧП или еще каких-то), тем больше будет тенденция «возврата к МПС».

В этой ситуации больше всего тревожит тот факт, что правительство, по-моему, слабо представляет, что же делать с железнодорожным транспортом. Как его развивать, какое место он должен занимать в транспортной системе страны. Минтранс, конечно же, написал уже упоминавшуюся стратегию развития транспорта до 2030 года, но это, по сути, объединенные «хотелки» всех транспортных, которые потянули аж на 170 трлн рублей. Но имея в виду, что за 20 лет государство сможет собрать на инвестиции в транспортную систему едва ли 50–60 трлн рублей, было бы полезно иметь политическое решение, что мы финансируем в первую очередь, что — во вторую и т. д. Отсюда бы вытекали и многие оперативные решения.

«ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СЕТИ ТРЕБУЕТСЯ МАСШТАБНАЯ МОДЕРНИЗАЦИЯ»

ИНВЕСТИЦИОННАЯ ПРОГРАММА «РОССИЙСКИХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ» НА БУДУЩИЙ ГОД МАЛО ОТЛИЧАЕТСЯ ОТ ПРОШЛОГОДНЕЙ. В КОМПАНИИ УТВЕРЖДАЮТ, ЧТО ПОСТУПАТЕЛЬНОЕ РАЗВИТИЕ ОТРАСЛИ В РАМКАХ УТВЕРЖДЕННОЙ ПРАВИТЕЛЬСТВОМ «СТРАТЕГИИ 2030» ВОЗМОЖНО ЛИШЬ ПРИ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОДДЕРЖКЕ. В ИНТЕРВЬЮ ВГ ГЛАВА ОАО РЖД ВЛАДИМИР ЯКУНИН РАССКАЗАЛ О РОЛИ ФЕДЕРАЛЬНОЙ ВЛАСТИ В РАБОТЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА.

BUSINESS GUIDE: Владимир Иванович, погрузка грузов на сети железных дорог по итогам текущего года вырастет, по вашим прогнозам, всего на 3%. Очевидно, экономика медленно выходит из кризиса. Насколько сильным, по вашим оценкам, оказалось влияние экономического кризиса на работу РЖД и дальнейшее развитие компании?

ВЛАДИМИР ЯКУНИН: Кризис еще не закончился. Его первая волна отбросила реализацию стратегических планов компании лет на пять. Но по нашим оценкам, грузооборот железнодорожного транспорта уже в 2011 году превысит уровень докризисного 2007 года.

Действительно, в течение прошлого и позапрошлого годов ОАО РЖД работало в условиях преодоления экономики страны кризиса и обострения конкуренции на транспортном рынке. Хочу отметить, что мы удовлетворяли спрос на перевозки в условиях резко меняющихся направлений адресации груза, когда при общем спаде объемов на 15% в направлении портов Дальнего Востока они резко, почти на четверть, возросли, достигнув пиковых значений. В целом экспортные перевозки не были снижены, а перевозки, например, крупнотоннажных контейнеров ускоренными контейнерными поездами на экспорт увеличились почти на 20%.

Мы адекватно отреагировали на кризис и разработали комплекс мер для минимизации его негативных последствий. Во всех структурных подразделениях холдинга, дочерних компаниях были задействованы жесткие программы ресурсосбережения по всем видам ресурсов: трудовым, материальным, энергетическим, перевозочным. Компания проводила активную политику по сдерживанию цен накупаемые материальные ресурсы — эти цены удалось снизить в среднем на 20%.

Благодаря успешной реализации антикризисных мер в 2010 году мы обеспечили стабильную работу, был достигнут прирост погрузки грузов почти на 9%, чистая прибыль компании — 78,5 млрд рублей — вчетверо больше показателя, который прогнозировался.

Дополнительным свидетельством эффективности разработанных компанией антикризисных мер является то, что основные финансово-экономические показатели были улучшены даже на фоне индексации тарифов ниже экономически обоснованного уровня, только на 9,4%. Помимо этого сохранялась практика предоставления исключительных — пониженных — тарифов на перевозку зерна и продуктов перемола, ряда других грузов. То есть мы продолжали субсидировать другие отрасли.

ВГ: Из-за кризиса, компания не могла сосредоточиться на инфраструктурном развитии?

В. Я.: Не совсем так. Во время кризиса мы не начинали новых проектов, но ряд строек, где уже был значительный задел, мы продолжали вести. В результате за последние четыре года серьезно расширили подходы к порту Новороссийск, провозную способность на ближних подходах к



Усть-Луге довели до 30 млн тонн в год, обеспечили перевозку 15 млн тонн нефти в бухту Козьмино. Во многом в результате этого за 2008–2011 годы объемы экспортных перевозок грузов в российские порты возросли на 22% и превысили 210 млн тонн.

Значительная работа по расшивке узких мест на основных направлениях сети продолжается и сейчас, в частности на БАМе в рамках реконструкции Кузнецовского тоннеля. Завершен первый этап проекта усиления южного хода Забайкальской железной дороги, в рамках которого продолжается комплексная реконструкция участка Карымская—Забайкальск.

Важной задачей, поставленной правительством Российской Федерации, является развитие высокоскоростного и скоростного движения, в том числе строительство высокоскоростных железнодорожных магистралей в рамках подготовки к проведению чемпионата мира по футболу в 2018 году. Первый российский высокоскоростной проект магистраль между Москвой и Санкт-Петербургом мы должны реализовать к концу 2017 года. Магистраль Москва—Екатеринбург, получившая название ВСМ-2, — в 2018-м.

По нашим расчетам, общая стоимость строительства высокоскоростной сети составляет около 2–2,5 трлн рублей, в том числе в 1,5 трлн рублей обойдется магистраль до столицы Урала.

Решение этого вопроса требует значительных инвестиционных вложений, и ОАО РЖД готово участвовать в реализации такого масштабного проекта на принципах государственно-частного партнерства.

Отдельно хочу остановиться на проектах, реализуемых на Северо-Кавказской железной дороге. Здесь по поручению правительства мы принимаем активное участие в проектах государственной важности. Нам вверена подготовка инфраструктуры для обеспечения транспортного обслуживания XXII Олимпийских зимних игр и XI Паралимпийских зимних игр 2014 года в Сочи. На сегодняшний день у нас там шесть проектов, все работы по которым выполня-

ются строго по плану. И мне приятно, что достигнутые результаты постоянно получают высокие оценки руководства Международного олимпийского комитета.

В этом году по графику мы завершим основные строительные-монтажные работы по прокладке железнодорожной линии от Адлера до аэропорта города Сочи. Во время проведения Игр эта небольшая линия длиной всего около 3 км с двумя тоннелями общей длиной 503 м должна обеспечить перевозку 60% всех авиапассажиров, а это свыше 80 тыс. человек в сутки. Благодаря ей гости и участники Олимпиады смогут быстро и с комфортом перемещаться между основными транспортными узлами и непосредственным местом проведения Игр. Пассажирское движение по этой линии планируется открыть уже весной следующего года.

Правительство поставило задачу создать в зоне олимпийского гостеприимства безбарьерную среду. На это нацелен следующий олимпийский проект компании — реконструкция железнодорожных терминалов станций Дагомыс, Сочи, Мацеста, Хоста, завершить который мы планируем в августе будущего года. И главный транспортный проект Олимпиады — совмещенная автомобильная и железная дорога Адлер—горноклиматический курорт «Альпика-Сервис». Именно по этой линии гости и участники Олимпиады попадут из центра Сочи на горные стадионы Красной Поляны и к ледовым дворцам в Олимпийском парке. На сегодняшний день по данным строителей, готовность объекта превысила 60%.

Проект по доставке десятков тысяч зрителей к соревновательным объектам горного и прибрежного кластеров уникален по своей сложности и масштабам. Трасса маршрута пересекает реки (впадающие в р. Мзымту, вдоль которой идет трасса) и горные ущелья, поэтому более половины его протяженности составляют искусственные сооружения: мосты, эстакады, тоннели. Этот проект стартовал в июне 2008 года, ввод в эксплуатацию планируется в середине 2013 года.

В целом же за последние четыре года построено 580 км вторых путей и новых линий, около 470 км станционных путей, электрифицировано порядка 440 км, комплексно реконструировано и модернизировано более 9 тыс. км железнодорожного пути.

ВГ: 580 км — это меньше процента от совокупной длины железных дорог в стране. А олимпийские объекты все же, несмотря на их государственную значимость, в большей степени социальные, нежели коммерческие, направленные на развитие промышленного потенциала, освоение ресурсов. В обозримой перспективе просматривается возврат к развитию сети?

В. Я.: Наша страна обладает уникальной территорией и запасами природно-сырьевых ресурсов, и эти ценности приобретают экономический смысл, только когда для доступа к ним создана необходимая инфраструктура. На сегодня

КРИЗИС ОТБРОСИЛ РЕАЛИЗАЦИЮ СТРАТЕГИЧЕСКИХ ПЛАНОВ НА ПЯТЬ ЛЕТ, НО ДОЛГОСРОЧНЫЕ ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА ОСТАЮТСЯ БЕЗ ИЗМЕНЕНИЙ

ЯКУНИН ВЛАДИМИР ИВАНОВИЧ
Родился 30 июня 1948 года во Владимирской области. В 1972 году, окончив Ленинградский механический институт, поступил на работу в Институт прикладной химии. Служил в армии. С 1977 года трудился в Комитете СССР по внешнеэкономическим связям. В 1982–1985 годах возглавлял иностранный отдел Физико-технического института имени Иоф-

фе. С 1985 года — на дипломатической службе, был секретарем постпредства при ООН. По возвращении в Россию в 1991 году занялся бизнесом, возглавлял Международный центр делового сотрудничества в Санкт-Петербурге. С 1997 года — начальник Северо-Западной окружной инспекции Главного контрольного управления президента. С октября 2000 года — заместитель министра транспорта,

с февраля 2002 года — первый заместитель министра путей сообщения. 24 октября 2003 года назначен первым вице-президентом, 14 июня 2005 года — президентом ОАО РЖД. Имеет ряд государственных наград, в том числе орден Почета и «За заслуги перед Отечеством» I степени, медаль «За боевые заслуги». Возглавляет попечительские советы Центра национальной славы и Фонда Андрея Первозванного.



няшний день сеть железных дорог России хорошо развита на юге, в центральной части страны и на Урале, но ее плотность явно недостаточна в Сибири и на Дальнем Востоке. Доступ различных регионов к железнодорожной сети также весьма неравномерен, что создает существенные дисбалансы в их развитии.

Загрузка железнодорожной сети в целом крайне высока — по этому показателю мы на одном из первых мест в мире. При этом речь идет не только о развитии новых, но и о модернизации существующих направлений. Сейчас в сети более 6 тыс. км узких мест, половина из них приходится на главные направления, по каждому из которых ежесуточно движется 50 и более пар поездов.

Износ инфраструктуры тоже велик: более 20 тыс. км пути требуют ускоренного капитального ремонта. Кроме того, многие железнодорожные узлы исторически интегрированы в центральную часть городов — необходима их коренная модернизация с выводом грузового движения за пределы городской черты, строительство обходов.

Наш приоритет как инфраструктурной компании — остаться одним из лидеров по протяженности железнодорожной сети, увеличить ее плотность и создать все необходимые транспортные условия для развития промышленных зон и производственных кластеров. Мы ожидаем, что развитие российской экономики потребует соответствующего транспортного обеспечения: за счет роста спроса на железнодорожные перевозки к 2020 году грузооборот железнодорожного транспорта может увеличиться на 30%. И сеть нужно готовить к перевозкам таких объемов грузов. При этом узких мест не должно стать больше, железнодорожная сеть должна развиваться, а качество перевозок, их скорость и безопасность должны быть существенно повышены. У нас есть ориентир — это утвержденная государством Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года.

И хотя в кризисных условиях экономики необходимо пересмотреть приоритеты развития, ее цели и задачи на долгорочный период должны остаться неизменны.

ВГ: Перечисленные планы довольно обширны, чего не скажешь об инвестпрограмме госкомпании. Если ее объемы будут сохраняться на уровне текущего года, видимо, перенос сроков реализации «Стратегии 2030» будет уже не на пять лет. При этом пакеты акций дочерних компаний — быстроисчерпаемый ресурс, а IPO РЖД — последний резерв. За счет каких источников возможно дальнейшее развитие?

В. Я.: Следует признать, что на должные темпы реализации Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года мы пока не вышли.

Стратегия предусматривала рост капитальных вложений к уровню 2007 года. В условиях кризиса, как я уже сказал, мы столкнулись с сокращением объема инвестиционной программы ОАО РЖД до уровня 2004–2005 годов в сопоставимых ценах. При сохранении существующих ограничений темпов развития сети уже к 2015 году могут быть невывезенными более 200 млн тонн грузов. Такой сценарий недопустим, так как ведет к прямому ограничению роста ВВП! Мы еще раз убеждаемся, что железнодорожной сети требуется масштабная модернизация и развитие.

Это подтверждается и выводами рабочей группы по естественным монополиям, которая в рамках формирования Стратегии до 2020 года провела собственные исследования и представила несколько сценариев развития железнодорожного транспорта.

Приведу цитату из материалов группы: «Основная проблема развития железнодорожного транспорта — невозможность в краткосрочной и среднесрочной перспективах в полном объеме обеспечить потребности экономики и населения в перевозках. В краткосрочной перспективе железнодорожный транспорт может стать сдерживающим фактором для развития экономики и обеспечения необходимого уровня мобильности населения».

**ЗА СЧЕТ СПРОСА
НА ПЕРЕВОЗКИ К 2020
ГОДУ ГРУЗОБОРОТ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО
ТРАНСПОРТА МОЖЕТ
УВЕЛИЧИТЬСЯ НА 30%**

Для того чтобы этого не происходило, необходимо в кратчайшие сроки вернуться на траекторию роста, предусмотренную «Стратегией 2030». В этой связи считаю важным в рамках стратегического планирования развития экономики создать условия для инвестирования в развитие железнодорожной инфраструктуры не менее 1% от ВВП России ежегодно.

Очевидно, что такой объем вложений можно обеспечить только за счет увеличения доходов ОАО РЖД и формирования долгорочной тарифной политики, привлечения частных инвестиций в инфраструктурные проекты и роста объемов государственного финансирования. Фактически мы предлагаем сформировать финансово-инвестиционную модель развития железнодорожной инфраструктуры на принципах частно-государственного партнерства. Эти принципы, к слову, в других странах эффективно работают уже десятилетиями. По оценкам, порядка 30% денежных поступлений железных дорог в мире формируется государством. Крупные инфраструктурные проекты финансируются за счет средств государственного бюджета. Одним из мировых лидеров по объемам инвестирования в развитие железнодорожного транспорта является Китай: там инвестируется сумма, превышающая 60% от совокупных доходов железнодорожной отрасли. В Германии финансирование железнодорожного транспорта осуществляется преимущественно за счет государственного и региональных бюджетов, а также в меньшей степени за счет собственных средств компаний группы Deutsche Bahn. Во Франции железные дороги до 40% всех денежных поступлений, более €20 млрд, ежегодно получают в рамках государственного и иного публичного финансирования.

К слову, в кризисные годы правительства ряда стран только усиливали участие в финансировании железных дорог. Наиболее яркий пример — тот же Китай, правительство которого инвестировало сотни миллиардов долларов бюджетных средств в развитие сети обычных и высокоскоростных железных дорог. Рост бюджетных инвестиций в модернизацию железнодорожной инфраструктуры стал важным рычагом поддержания европейской

**ОАО «РОССИЙСКИЕ
ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ»
(РЖД)**
Учреждено постановлением правительства от 18 сентября 2003 года. Начало работы 1 октября 2003 года. Сформировано путем внесения в уставный капитал по балансовой стоимости активов 987 организаций федерального железнодорожного транспорта. Уставный капитал — 1,69 трлн рублей. На 100% принадлежит

государству. Эксплуатирует 85,2 тыс. км железных дорог, обеспечивает 43% общего грузооборота (с учетом трубопроводов) и более 32,7% пассажирооборота транспорта России. Инвентарный парк локомотивов ОАО РЖД по состоянию на 1 января 2011 года составляет 20,2 тыс. единиц, из них 9,7 тыс. электровазов и 10,5 тыс. тепловозов.



экономики. Очевидно, что на этот опыт необходимо обратить внимание, так как за ним стоят реальные социально-экономические эффекты и объективная оценка выгод для государства.

ВГ: Каков, на ваш взгляд, должен быть формат участия государства в развитии инфраструктуры федерального железнодорожного транспорта?

В. Я.: Для реализации стратегических задач холдинг РЖД может заработать и привлечь на финансовых рынках до 80% от минимально необходимых инвестиций. Это то, что можно гарантировать сегодня. При таком сценарии среднегодовое развитие отрасли составит порядка 2–3%, что явно не соответствует требованиям времени и экономики, которые оцениваются в 4–6%.

Мы видим две составляющие в решении проблемы дефицита инвестиций в развитие инфраструктуры. Первая — это возможность сгенерировать часть средств за счет внутренних оптимизационных мер: снижения издержек, продажи акций «дочек», привлечения заемного финансирования. Именно эти механизмы в первую очередь предлагают нам использовать Минэкономразвития и Минфин. Однако значительных внутренних источников для наращивания инвестиций у компании фактически нет. Поэтому нам необходима вторая составляющая для решения поставленной задачи — активная государственная поддержка.

Мы ее видим в следующем. Источником целевого финансирования инфраструктурных проектов железнодорожного транспорта может стать введение инвестиционной составляющей в грузовые тарифы ОАО РЖД и выпуск инфраструктурных облигаций Российской Федерации с привлечением средств пенсионного фонда.

Говоря об инфраструктурных облигациях как способе государственного финансирования, хочу подчеркнуть, что заемные средства, привлекаемые Российской Федерацией в форме облигаций или через другие инструменты, могут быть в дальнейшем внесены в уставный капитал компании и направлены на финансирование целевых инфраструктурных проектов, что позволяет говорить об этой схеме как о целевом финансировании инфраструктурных проектов.

Наши расчеты доказывают, что поступления в федеральный бюджет от проектов развития железнодорожной инфраструктуры обеспечат возврат в бюджет вложенных в уставный капитал РЖД средств за десять лет. Это очень хорошие показатели для инфраструктурных проектов, так как окупаемость инвестиций в инфраструктуру для самой компании при существующих тарифах превышает 20 лет. Вообще, проекты со сроками окупаемости более 20 лет обладают крайне непривлекательными для внешних кредиторов экономическими параметрами. И рассматриваемые безотносительно их роли в экономике страны, сами по себе они не генерируют достаточное количество средств, необходимых для обслуживания внешнего долга по рыночной цене. Поэтому профинансировать их целевым образом через обыкновенные рыночные инструменты невозможно.

В то же время эффект, который получают экономика страны и государственный бюджет от реализации подобных проектов, делает инвестиции со стороны государства в такие проекты очень привлекательными. Кроме того, у Российской Федерации как заемщика также есть доступ к внешним долгорочным источникам заимствований, которого нет у РЖД. Я имею в виду кредиты от международных институтов развития, которые могут быть предоставлены на срок до 30 лет. Мы уверены, что это отличный инструмент по многим причинам. Так, для государства инвестиции в железнодорожную инфраструктуру окупаются за счет дополнительных налогов, акцизов и сборов, не считая косвенных мультипликативных эффектов. При этом, например, Пенсионный фонд РФ получает реальный и надежный механизм инвестирования и возврата пенсионных средств. В свою очередь, железнодорожная инфраструктура получит дополнительные средства для развития без серьезного увеличения тарифной нагрузки на пользователей. Для промышленности увеличатся заказы на металлургическую, энергетическую и машиностроительную продукцию, новые заказы получают строители. Сложно назвать другую отрасль, способную обеспечить столь же мощный синергетический эффект развития экономики, какой может дать транспорт. ■

**В КРИЗИСНЫЕ ГОДЫ ПРАВИТЕЛЬСТВА
РЯДА СТРАН УСИЛИВАЛИ
УЧАСТИЕ В ФИНАНСИРОВАНИИ
ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ. НАИБОЛЕЕ ЯРКИЙ
ПРИМЕР — КИТАЙ, ПРАВИТЕЛЬСТВО
КОТОРОГО ИНВЕСТИРОВАЛО СОТНИ
МИЛЛИАРДОВ ДОЛЛАРОВ В РАЗВИТИЕ
СЕТИ ОБЫЧНЫХ И ВЫСОКОСКОРОСТНЫХ
ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ**



ПЕРЕСТРОЙКА И УСКОРЕНИЕ СРОКИ ВВОДА ВЫСОКОСКОРОСТНЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ МАГИСТРАЛЕЙ (ВСМ) В РОССИИ ОПРЕДЕЛЕНЫ РЕШЕНИЕМ ПРОВЕСТИ В 2018 ГОДУ В СТРАНЕ ЧЕМПИОНАТ МИРА ПО ФУТБОЛУ. ПО ДАННЫМ ОАО РЖД, ПЕРВЫЙ РОССИЙСКИЙ ВЫСОКОСКОРОСТНОЙ ПРОЕКТ — МАГИСТРАЛЬ МЕЖДУ МОСКВОЙ И САНКТ-ПЕТЕРБУРГОМ — ДОЛЖЕН БЫТЬ РЕАЛИЗОВАН К КОНЦУ 2017 ГОДА. ПРОЕКТ МОСКВА—ЕКАТЕРИНБУРГ, ПОЛУЧИВШИЙ НАЗВАНИЕ ВСМ-2, — В 2018-М. ПО ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫМ РАСЧЕТАМ, ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ СТРОИТЕЛЬСТВА ВЫСОКОСКОРОСТНОЙ СЕТИ СОСТАВЛЯЕТ ОКОЛО 2–2,5 ТРЛН РУБЛЕЙ, И ПРИВЛЕЧЬ ИХ ГОСКОМПАНИЯ НАМЕРЕНА В РАМКАХ КОНТРАКТОВ ЖИЗНЕННОГО ЦИКЛА.

1964 Япония
1981 Франция
1981 Италия
1988 Германия
1992 Испания
2008 Китай
???? Россия

ОБЩИЙ КИЛОМЕТРАЖ ВЫСОКОСКОРОСТНЫХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ, ИСПОЛЬЗУЕМЫХ В МИРЕ

ПО ДАННЫМ МЕЖДУНАРОДНОГО СОЮЗА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ НА ЯНВАРЬ 2011 ГОДА.



ЧТО ТАКОЕ ВСМ?

ВСМ — это железнодорожный транспорт, обеспечивающий движение поездов по специально выделенным железнодорожным путям со скоростью свыше 200 км/ч

ДЛЯ ДОСТИЖЕНИЯ ТАКОЙ СКОРОСТИ ИСПОЛЬЗУЮТСЯ:

- Специальные электропоезда
- Специальные рельсы
- Специальные пути
- Специальная инфраструктура

ВСМ — ВАЖНЫЙ ЭЛЕМЕНТ РАЗВИТИЯ МИРОВОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ

- Активно развивается на всех континентах
- Соединяет между собой города и аэропорты
- Дополняет и «питает» авиационный транспорт
- Все города вдоль ВСМ становятся столицами

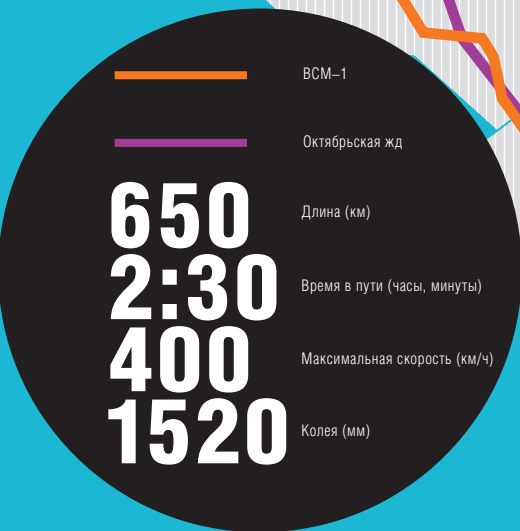
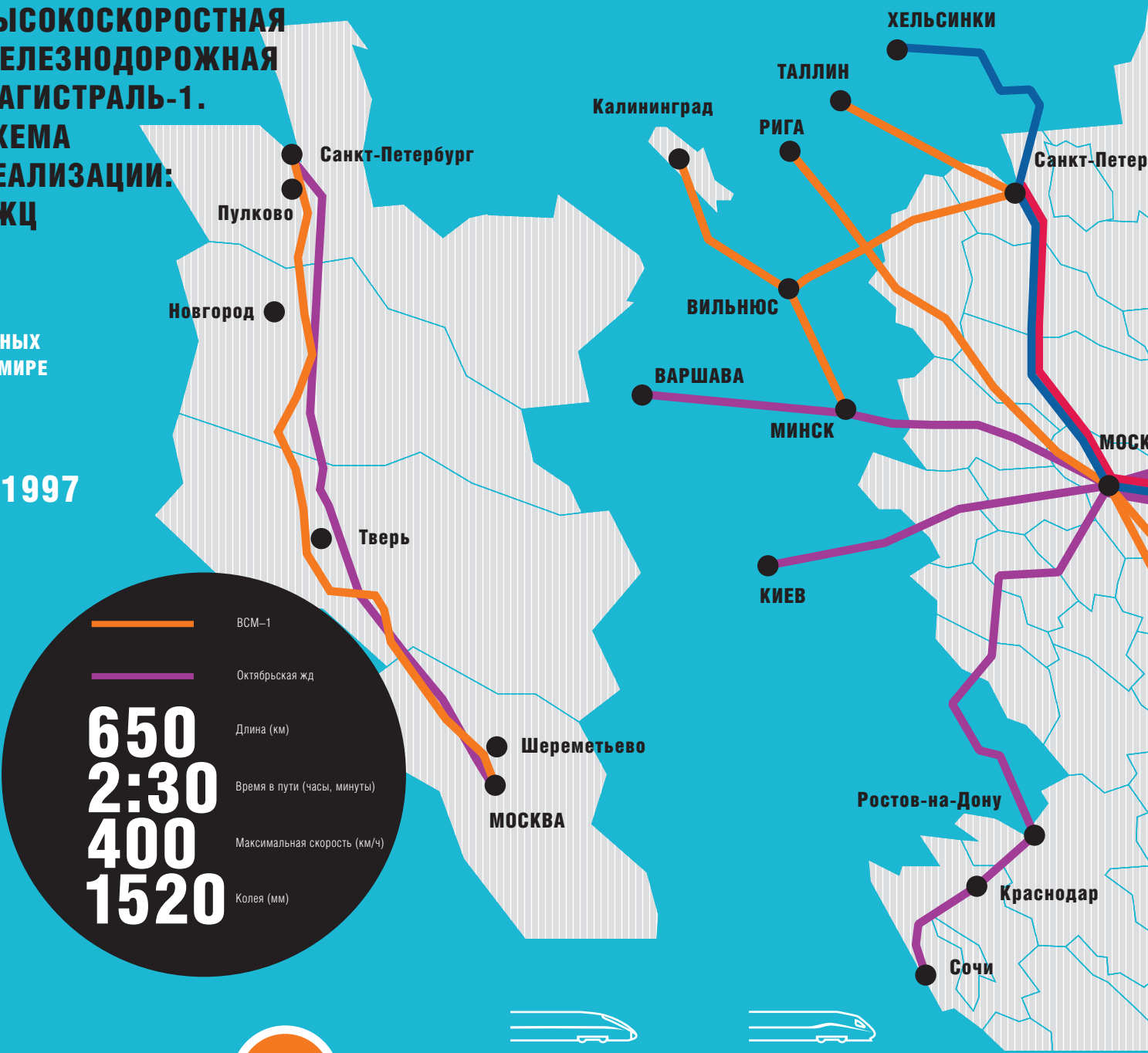
РОССИЯ МОЖЕТ И ДОЛЖНА СТАТЬ ЧАСТЬЮ ЭТОЙ СИСТЕМЫ

ЗАЧЕМ НУЖНО РАЗВИВАТЬ ВСМ?

«...Чтобы вдохнуть новую жизнь в железные дороги...» EUROPEAN COMMISSION (2001)
«...Чтобы вдохнуть новую жизнь в Россию...» ОАО РЖД (2011)

СТРОИТЕЛЬСТВО ВСМ ПРИВЕДЕТ К СОЗДАНИЮ НОВЫХ РАБОЧИХ МЕСТ; ПОВЫСИТ ПРЕСТИЖ СТРАНЫ; ПРИВЛЕЧЕТ ЧАСТНЫЕ ИНВЕСТИЦИИ В РАЗВИТИЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ; СОДЕЙСТВУЕТ ВНЕДРЕНИЮ И ИСПОЛЬЗОВАНИЮ НОВЫХ СОВРЕМЕННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ; ПОВЫСИТ ТРАНСПОРТНУЮ ДОСТУПНОСТЬ РЕГИОНОВ, И, КАК СЛЕДСТВИЕ, ИХ ЭКОНОМИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ

ВЫСОКОСКОРОСТНАЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ МАГИСТРАЛЬ-1. СХЕМА РЕАЛИЗАЦИИ: КЖЦ



- Нет! Пробкам
- Нет! Авариям
- Нет! CO2



- Да! Развитию науки
- Да! Развитию экономики
- Да! Развитию туризма



2009

Запущен первый высокоскоростной поезд «САПСАН»

построен на платформе VELARO RUS

Развивает скорость до 250* км/ч

8 поездов курсируют

На маршруте Санкт-Петербург — Москва — Нижний Новгород

Будет закуплено еще 8 поездов



2010

Первый международный высокоскоростной поезд в России ALLEGRO

Построен на платформе PENDOLINO

Развивает скорость до 220* км/ч

8 рейсов в день

на маршруте Санкт-Петербург — Хельсинки**

*МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ 330 КМ/Ч.
**НА 07.04.2011.

ПОСТАПНО

Госзаказчик

Приемка проекта

Приемка объекта

Приемка эксплуатации

КОНТРАКТ ЖИЗНЕННОГО ЦИКЛА —

это одна из форм ГЧП — система долгосрочных договорных отношений между государственным и частным партнерами с привлечением заемного финансирования. Данная форма подразумевает под собой контракт на проектирование, строительство, финансирование и техническое обслуживание объекта инфраструктуры в течение всего срока контракта

- Первые контракты жизненного цикла были применены в Великобритании в 1992 году
- КЖЦ в настоящее время широко применяется по всему миру. Лидеры по применению — страны Евросоюза, США, Канада, Австралия
- За 20 лет в Европе было заключено более 1400 контрактов (LCC)
- В Западной Европе КЖЦ является одной из форм ГЧП, которая применяется для реализации крупных инфраструктурных проектов

>1400
контрактов

>€260 млрд



СХЕМА ОРГАНИЗАЦИИ УСКОРЕННОГО, СКОРОСТНОГО И ВЫСОКОСКОРОСТНОГО ДВИЖЕНИЯ ПЕЗДОВ С УЧЕТОМ ПРОВЕДЕНИЯ ЧЕМПИОНАТА МИРА ПО ФУТБОЛУ В 2018 ГОДУ

бург

ВА

Ярославль

Нижний Новгород

Саранск

Казань

Екатеринбург

Волгоград

Самара



- Существующий полигон скоростного движения пассажирских поездов
- Полигон организации высокоскоростного движения пассажирских поездов (300–400 км/ч)
- Существующий полигон скоростного движения пассажирских поездов (160–200 км/ч)
- Полигон организации ускоренного движения пассажирских поездов (70–90 км/ч)

КОНТРАКТ ЖИЗНЕННОГО ЦИКЛА — ВЕРШИНА ЭВОЛЮЦИИ В ИНФРАСТРУКТУРНОМ СТРОИТЕЛЬСТВЕ

ОСНОВНОЙ ПРИНЦИП КЖЦ: НЕТ СЕРВИСА — НЕТ ОПЛАТЫ



СТОИМОСТЬ ЖИЗНЕННОГО ЦИКЛА ИНФРАСТРУКТУРЫ

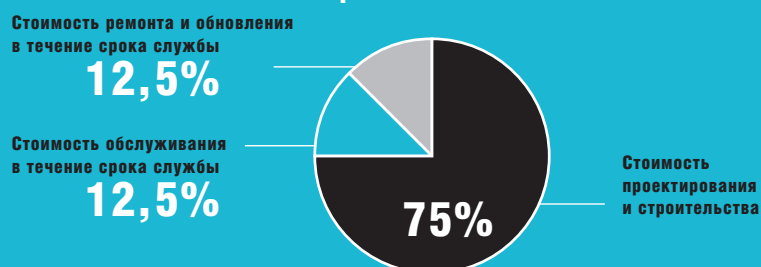
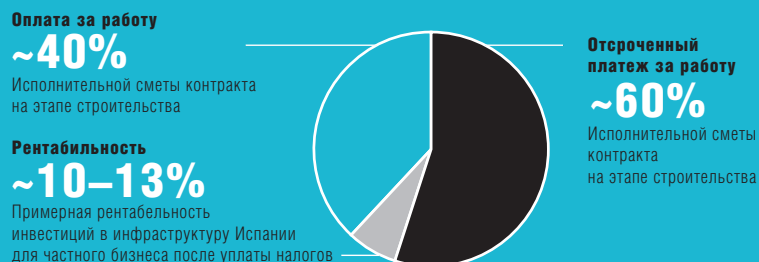


СХЕМА СРОКА СЛУЖБЫ И СОСТОЯНИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ПРОТЯЖЕНИИ ЖИЗНЕННОГО ЦИКЛА

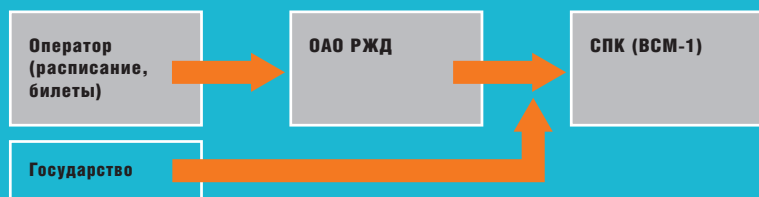


ПРИМЕР СХЕМЫ РАСЧЕТА С ИСПОЛНИТЕЛЕМ КОНТРАКТА

Высокоскоростные магистрали в Испании



ДЕНЕЖНЫЕ ПОТОКИ НА ЭТАПЕ ЭКСПЛУАТАЦИИ



РАСПРЕДЕЛЕНИЕ ДОЛЕЙ НА ЭТАПЕ СТРОИТЕЛЬСТВА



Е ВЫПОЛНЕНИЕ ПЛАНА СТРОИТЕЛЬСТВА



ОСНОВНЫЕ СТАДИИ ПРОЕКТА ВСМ-1



ВЗЯТЬ ЧУЖОЕ. НА ВРЕМЯ

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ ОТРАСЛЬ И РАНЬШЕ ЖАЛОВАЛАСЬ НА НЕДОФИНАНСИРОВАНИЕ. В ТО, ЧТО ПОСЛЕ КРИЗИСА ИНВЕСТИПРОГРАММА ИНФРАСТРУКТУРНОЙ ГОСКОМПАНИИ НАЧНЕТ БЫСТРО РАСТИ, ВЕРИТСЯ С ТРУДОМ. РЖД ГОТОВЫ ЗАНЯТЬ ДЕНЕГ, ЧТОБЫ ПОСТРОИТЬ НОВЫЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ, КОТОРЫЕ ОСТАНУТСЯ У СТРАНЫ НАВСЕГДА. ВОТ ТОЛЬКО ДОЛЬШЕ ЧЕМ НА ДЕСЯТЬ ЛЕТ НИКТО ИМ В ДОЛГ НЕ ДАЕТ. А ОКУПИТЬ ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ПРОЕКТЫ ЗА ДЕСЯТЬ ЛЕТ МОЖНО БЫЛО БЫ, РАЗВЕ ТОЛЬКО УТРОИВ ПРОВОЗНОЙ ТАРИФ. ЧТО ВРЯД ЛИ БУДЕТ СДЕЛАНО.

ВЯЧЕСЛАВ ЗАКАТАЕВ, ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР АНАЛИТИЧЕСКОГО ЖУРНАЛА «ТРАНСПОРТ»

ВСЕ ПРАВИЛЬНО СДЕЛАЛ Незадолго до кризиса, в 2007 году, «Российские железные дороги» первыми в стране разработали программный документ, по которому готовы были жить и работать следующую четверть века. В «Стратегии 2030» было все: от двухпутных вставок на переполненной пассажирскими поездами однопутке Туапсе—Адлер до спорного соединительного пути между Свердловской и Северной железными дорогами и утопического проекта новой линии на Магадан. Железнодорожники объявляли необъятное и назвали цену вопроса: 13,7 трлн рублей, около половины из которых (43,1%, если быть точным) РЖД брали на себя, примерно треть рассчитывали привлечь от частных инвесторов, заинтересованных в транспортной доступности новых добывающих и промышленных мощностей. А на следующий год случился кризис и нарушил инвестиционные планы и железнодорожников, и интересующихся.

Многие помнят, пожалуй, одну из самых громких историй последних лет, связанную с реализацией железнодорожного проекта в рамках государственно-частного партнерства (ГЧП). «Норильский никель» секвестровал планы освоения рудных месторождений юго-востока Забайкальского края, вследствие чего софинансируемая из Инвестфонда РФ железная дорога Нарын—Лугокан до собственно Лугокана не дойдет. Не без проблем продвигалось строительство дороги к Эльгинскому угольному месторождению «Мечела», а Енисейская промышленная корпорация и вовсе вышла из проекта линии Курагино—Кызыл в Туве.

Государство тоже притормозило с инвестициями в транспорт. По данным Росжелдора, в 2010 году финансирование мероприятий, предусмотренных отраслевой ФЦП, было сокращено на 83%.

Надо сказать, что такое решение российских властей идет вразрез с мировой тенденцией. Развитые страны, отождествляющие развитие транспорта с развитием экономики, пошли по очевидному антикризисному пути, гарантирующему мультипликативный эффект: вложились в железные дороги.

ВОЗМОЖНЫ ВАРИАНТЫ Следует отметить, что опыт государственного участия в инфраструктурном строительстве в новейшей истории нашей страны имеется. Во-первых, Инвестиционный фонд выделил 45,5 млрд рублей на два проекта по реконструкции действующих участков РЖД: Санкт-Петербург—Бусловская (Октябрьская железная дорога) и Оунэ—Высокогорная (Дальневосточная железная дорога). Кроме того, финансирование из госфонда предусмотрено в упоминавшихся уже проектах строительства железных дорог в Забайкалье и Туве, а также линии Карабула—Ярки в Приангарье.

Участие в них было одобрено фондом четыре-пять лет назад. С тех пор «инструмент активной государственной инвестиционной политики для интенсификации структурных преобразований российской экономики» в новых железнодорожных проектах не применялся.

РАЗВИТЫЕ СТРАНЫ, ОТОЖДЕСТВЛЯЮЩИЕ РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТА С РАЗВИТИЕМ ЭКОНОМИКИ, ПОШЛИ ПО ОЧЕВИДНОМУ АНТИКРИЗИСНОМУ ПУТИ, ГАРАНТИРУЮЩЕМУ МУЛЬТИПЛИКАТИВНЫЙ ЭФФЕКТ: ВОЛОЖИЛИСЬ В ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ



КИТАЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ В КРАТЧАЙШИЕ СРОКИ УСКОРИЛИСЬ ЗА ГОСУДАРСТВЕННЫЙ СЧЕТ

Еще один проект инфраструктурного развития, в котором участвует государство, имеет беспрецедентный повод: Россия получила право провести летние Олимпийские игры 2014 года в Сочи, а РЖД обязаны срочно повысить уровень транспортного обслуживания в зоне этого горноклиматического курорта. Собственно, именно в связи с этим в 2008 году была опробована идея инвестиционной составляющей в железнодорожном тарифе. РЖД разрешили повысить тарифы на 1% и таким образом заработать на реализацию проектов транспортного обеспечения Олимпиады.

Кстати, это совсем не понравилось грузовладельцам, справедливо полагавшим, что престиж — дело добровольное. Но поскольку подорожали перевозки незначительно, массовых протестов не последовало и грузы поехали под «олимпийский» процент. Но экономический кризис спутал железнодорожникам карты: спад объемов перевозок не дал им заработать на олимпийском проценте запланированные на олимпийские стройки средства. А строительство уже началось...

Продолжать реализацию сочинских проектов железным дорогам пришлось при помощи прямых субсидий, вносимых государством в уставный капитал компании. Здесь важно подчеркнуть, что в рамках ФЦП «Модернизация транспортной системы 2010–2015 годов» подавляющее большинство объектов нового железнодорожного строительства предполагалось финансировать за счет средств РЖД, полученных в результате выделения в тарифе инвестиционной составляющей. Как известно, соответствующее правительственное решение так и не последовало.

А между тем помимо Олимпиады в ближайшие несколько лет в стране намечено провести еще несколько статусных мероприятий, среди которых саммит АТЭС во Владивостоке и Универсиада в Казани. В рамках подготовки к ним также необходимо обновить транспортную инфраструктуру и в обоих случаях организовать железнодорожное сообщение мегаполисов с местными аэропортами. Причем ветку до аэропорта Казань РЖД строят за свой счет, а на рельсовую связь Владивостока с Кневичами правительство направило прошлогодние дивиденды самих РЖД. То же, к слову, «госучастие».

Следующий масштабный (и снова «социальный») проект — развитие сети скоростного и высокоскоростного железнодорожного сообщения в рамках подготовки к проведению в России чемпионата мира по футболу 2018 года. По словам главы РЖД Владимира Якунина, компания готова к участию в нем. Готова и представлена концепция проекта, понятны масштабы необходимых инвестиций, превышающие 2,5 трлн рублей. Пока нет полной ясности с их источниками. Железнодорожники справедливо голосуют за ГЧП, понимая, что за счет собственной инвестиционной программы проект не потянуть. К тому же мировая практика доказала эффективность такого взаимодействия.

КАК У ВСЕХ Например, в США, Китае финансовую поддержку развитию инфраструктуры железнодорожного транспорта оказывают специальные государственные структуры, в Евросоюзе действуют программы финансирования трансевропейских сетей. В Германии железнодорожную инфраструктуру правительство финансирует напрямую из госбюджета: в течение пяти лет — с 2009 по 2013 год — по \$3,5 млрд ежегодно. Стоит отметить, что протяженность железных дорог этой страны — 44 тыс. км. Вдвое меньше, чем в России, но несопоставимо по плотности на единицу площади. И немцы продолжают строить!

США, национализировавшие в 1971 году пассажирские железнодорожные перевозки, не только поддерживают их за счет госбюджета, но и утвердили в 2009 году масштабную (\$8 млрд сразу и по \$1 млрд ежегодно в дальнейшем) программу развития высокоскоростного сообщения. Причем утвердили ее в разгар финансового кризиса как антикризисную меру для поддержания экономики страны.

Наиболее показателен пример КНР, в конце прошлого века сделавшей ставку на масштабное строительство до-

рог. Протяженность железнодорожной сети страны уже составляет 75 тыс. км, а на 2012–2017 годы запланировано увеличить ее еще на 40 тыс. км. Строительство финансируется из созданного в 1991 году Фонда железных дорог (формируется за счет инфраструктурной составляющей в тарифах на грузоперевозки) и средств, привлеченных при помощи долговых инструментов — так называемых железнодорожных строительных облигаций, эмитируемых транспортным ведомством КНР. В результате с 2000 по 2008 год инвестиции в транспортное строительство превысили \$330 млрд.

Помимо прямого госучастия в развитии отрасли за рубежом есть множество примеров государственно-частного партнерства, и этот опыт сегодня активно изучается в России.

И если, например, идею концессионного строительства с привлечением частного капитала адаптировать к реалиям отечественного законодательства, ограничивающего в обороте практически все активы ОАО РЖД (один из бывших топ-менеджеров госкомпании отмечал в беседе с автором, что усилия по согласованию, предшествовавшие отчуждению ряда вагоноремонтных мощностей, были «титаническими»), то создание специального фонда с государственным администрированием представляется целесообразным. По аналогии с Инвестфондом новая структура смогла бы сосредоточиться на распределении бюджетных средств на железнодорожные инфраструктурные проекты по развитию существующей сети. Долговые инструменты также можно было бы использовать для резкого ускорения модернизации железнодорожной сети. Но привлечение дополнительных заимствований в форме облигаций или банковских кредитов с целью финансирования тех или иных проектов означает для ОАО РЖД увеличение долговой нагрузки на компанию в целом. То есть необходимо создать условия, чтобы нагрузка приходилась на сам проект, что, в свою очередь, потребует наличия юридических оснований для выделения проекта в специальную проектную компанию. Создавать же проектную компанию под каждый из проектов ОАО РЖД, оперирующего сетью дорог в национальном масштабе, представляется по меньшей мере нецелесообразным.

Наиболее приемлемым способом финансирования развития железнодорожной инфраструктуры в текущих условиях с учетом низкого уровня госдолга и предполагаемого его увеличения, согласно Основным направлениям долговой политики РФ, представляется привлечение государством долгосрочных займов с последующей их передачей ОАО РЖД в виде безвозвратных бюджетных субсидий, беспроцентных бюджетных кредитов, вкладов в уставный капитал. Администрировать процесс сможет уже упоминавшийся специальный госфонд. В этом случае господдержка будет носить целевой, точечный характер, а контролировать эффективность капложений проще в процессе финансирования конкретного проекта. ■

СТАЛЬНЫЕ ТИСКИ ЭКОНОМИКИ

«СТАНОВОЙ ХРЕБЕТ СТРАНЫ» — СОВЕТСКИЙ ШТАМП НЕБЕЗОСНОВАТЕЛЬНО ПЕРЕКОЧЕВАЛ В НАШИ ВРЕМЕНА: СВЕЖАЯ СТАТИСТИКА ПОДТВЕРЖДАЕТ, ЧТО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ СОХРАНЯЕТ ЛИДЕРСТВО ПО ОБЪЕМАМ ПЕРЕВОЗОК. ПРИОРИТЕТНОЕ РАЗВИТИЕ ЕМУ ПРОЧИТ И УТВЕРЖДЕННАЯ В 2008 ГОДУ ПРАВИТЕЛЬСТВОМ РФ «СТРАТЕГИЯ РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА ДО 2030 ГОДА». БЕЗ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА НЕМЫСЛИМЫ ПРОЕКТЫ ПО РАЗВИТИЮ РЕГИОНОВ СЕВЕРА ЕВРОПЕЙСКОЙ ЧАСТИ РОССИИ, СИБИРИ И ДАЛЬНОГО ВОСТОКА.

АЛЕКСЕЙ ЕКИМОВСКИЙ

Однако нынешнее состояние железнодорожной инфраструктуры отнюдь не так радужно, как декларации руководителей различных уровней о ее перспективах. Данные годового отчета ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) свидетельствуют о существенном износе инфраструктуры. Несмотря на то что в 2010 году монополия отремонтировала больше 5 тыс. км путей, на начало года протяженность участков с просроченным ремонтом в целом по сети составила 20,11 тыс. км, что составляет 16,2% от развернутой длины главных путей. Это означает, что привести в порядок такие участки можно лишь за восемь лет, увеличив объемы ежегодного ремонта как минимум в три раза. 53,6 тыс. км, или 45% от развернутой длины контактной сети, эксплуатируются сверх нормативного срока. Более половины тяговых подстанций (763 из 1408) требуют реконструкции, более 3,6 тыс. тяговых и понижающих трансформаторов (81%) «проработали более двух нормативных сроков без капитального ремонта».

В последнем исследовании Института проблем естественных монополий (ИПЕМ) отмечается, что состояние магистральной железнодорожной инфраструктуры «уже сегодня становится ограничителем роста экономики». Пропускная способность инфраструктуры практически исчерпана в направлении Дальнего Востока. На подходах к портам Ванино и Советской Гавани через несколько лет она будет в два-три раза ниже перевалочных мощностей имеющихся там терминалов. Программы развития железнодорожного транспорта, включая «Стратегию 2030», «не подкреплены достаточными источниками финансирования, в них не определены условия возврата частных инвестиций для инвесторов, не понятна долгосрочная тарифная политика для грузопользователей», — констатируют специалисты ИПЕМ.

ПЕРЕКРЕСТНАЯ ГОСПОДДЕРЖКА Руководство ОАО РЖД уже не первый год сигнализирует правительству о том, что денег не хватает. В последнее время тон официальных сообщений монополии особенно резок и откровенен. «Недофинансирование транспортной инфраструктуры может нанести серьезный комплексный экономический ущерб интересам РФ, а объем потерь для бюджетной системы будеткратно превышать требуемый объем финансовых вложений», — цитируются слова президента ОАО РЖД Владимира Якунина в одном из ноябрьских пресс-релизов компании. Ранее был назван и объем «недофинансирования» — порядка 400 млрд руб. Но правительство ни год назад, ни в этом году не одобрило дополнительные инвестиции. И на недавней конференции транспортников в Новосибирске Владимир Путин с гордостью говорил о колоссальных бюджетных тратах на строительство автомобильных дорог, об инвестициях в инфраструктуру морских портов, а железнодорожников о средней скорости движения поездов...

В ОАО РЖД удивляются тому, почему именно за счет железнодорожников государство поддерживает другие от-

расли промышленности. Ежегодно, когда правительство в очередной раз обсуждает вопрос индексации тарифов, Владимир Якунин напоминает о том, что тарифы на железнодорожные перевозки растут в несколько раз медленнее, чем цены на электроэнергию, топливо, металлы, тогда как закупки именно этих товаров составляют львиную долю расходов монополии. Депутат Госдумы, первый зампред комитета по транспорту Владимир Клименко соглашается с тем, что в 1990-е годы нужно было поддерживать промышленность в том числе путем сдерживания роста железнодорожных тарифов. «Но до бесконечности это продолжаться не может: инфраструктура стареет», — констатирует он. — Мы предупреждали, что, когда поднимутся угольщики, металлурги и другие, может оказаться, что инфраструктура не сможет выполнять те заявки, которые эти отрасли предъявляют к вывозу. Это сегодня мы и имеем», — сожалеет господин Клименко.

Однако научный руководитель Высшей школы экономики Евгений Ясин, занимавший в 1990-е годы пост министра экономики, а в начале 2000-х стоявший у истоков структурной реформы железнодорожного транспорта, оценивает ситуацию иначе. «Действительно, есть несколько отдельных видов перевозок, которые поддерживаются льготными тарифами, но их немного и эти льготы компенсируются повышенными тарифами на перевозки других грузов по другим направлениям. По большому счету сегодня подпитываются бюджетными дотациями в основном пригородные пассажирские перевозки, которые по преимуществу нерентабельны», — отмечает господин Ясин.

ФАТАЛЬНАЯ КОНКУРЕНЦИЯ Повышение же платы за инфраструктуру по грузовому движению, по мнению экс-министра экономики, может привести к прямо противоположным результатам: частные операторские компании, которые зачастую принадлежат самим грузоотправителям, отреагируют на повышение цен сокращением перевозок, что отразится в конечном итоге на промышленном производстве и на всей экономике страны. Именно поэтому, считает господин Ясин, государство идет на определенную жертву и устанавливает низкие железнодорожные тарифы на некоторых направлениях, рассчитывая, что на других — рентабельных и выгодных — железная дорога свое возьмет. «Не говоря о том, что железнодорожники

имеют прямые связи с грузоотправителями, грузополучателями, экспедиторскими фирмами, у них есть также широкий набор дополнительных услуг и надбавок, который позволяет им обеспечивать свои интересы и получать прибыль», — отмечает профессор.

По его мнению, главная проблема монополии в том, что на рынке отсутствуют оптимальные соотношения цен на перевозку грузов разными видами транспорта. В частности, Евгений Ясин обращает внимание на существенный рост автомобильных перевозок. По разным подсчетам, грузовик на хорошей дороге выгоден при перевозках на расстояния до 1 тыс. км, а на более дальних расстояниях он проигрывает по рентабельности железной дороге. «Несмотря на особенности нашей территориальной конфигурации и вопреки, казалось бы, несомненной выгоде железнодорожных перевозок на дальние расстояния, часто оказывается проще перевозить грузы по автодорогам. Этот парадокс во многом объясняется тем, что грузоотправитель иной раз предпочитает не связываться с железной дорогой, ведь для этого нужен специальный экспедитор, умеющий работать с ней, появляются дополнительные расходы на перевалку. А представьте, что ко всем этим „удобствам“ добавится еще и повышение тарифов», — предостерегает научный руководитель ВШЭ.

МОТИВАЦИЯ РУБЛЕМ Становится очевидно, что, не балуя монополию легкими деньгами, государство принуждает ОАО РЖД продолжать рыночные реформы: форсировать продажу дочерних обществ, шире привлекать частные инвестиции, использовать заемные средства. Государственная компания вынуждена соглашаться с этим, хотя и делает это с явным неудовольствием: «В отличие от предшествующих лет, в 2012 и последующие годы у ОАО РЖД практически не остается внутренних резервов по финансированию инвестиционной программы за счет продажи акций дочерних обществ. Для реализации поставленных планов компании придется существенно нарастить кредитный портфель, занимая в среднем более 100 млрд рублей в год», — говорится в материалах ОАО РЖД.

Депутат Госдумы Владимир Клименко хоть и не критикует действия правительства, но во многом соглашается с опасениями представителей монополии. «Когда-нибудь эти „дочки“ кончатся, и что будем делать?» — недоумевает де-

путат, добавляя, что сегодня за счет собственных средств ОАО РЖД может финансировать только поддержание существующей инфраструктуры и даже на это в полном объеме денег не хватает. «Ни один частный бизнесмен в здравом уме не будет вкладываться в инфраструктуру там, где еще только планируется промышленное развитие, в том числе и потому, что инвестиционный период таких проектов — 20–30 лет. Всем известно, что сейчас бизнес работает на коротких деньгах, и если мы будем полагаться только на возможности бизнеса в этом вопросе, то тогда мы фактически отказываемся от развития страны», — считает зампред комитета Госдумы по транспорту.

ТОЛЬКО БЕЗ ПАНИКИ В свою очередь представители либерального «крыла» реформы считают, что необходимые ресурсы инвестиций в инфраструктуру у железнодорожной монополии имеются. Евгений Ясин считает, у ОАО РЖД есть возможности повысить свою эффективность, в том числе за счет оптимизации системы управления, организации трудовых процессов и других мер. «Там полностью всяких недостатков, за счет устранения которых можно снизить издержки. В стране очень высок уровень издержек производства, и железнодорожный транспорт здесь не исключение», — отмечает профессор. Сэкономить можно было бы больше, но сейчас уровень конкуренции недостаточен, считает он. «В России пока не любят считать деньги: зачем снижать издержки, если несовершенный рынок позволяет поднять цены? Но это не вопрос отдельных компаний: для них просто нужно создать более жесткие условия, чтобы они старались лучше организовывать свои бизнес-процессы», — полагает научный руководитель ВШЭ.

Мрачных прогнозов относительно того, что из-за недофинансирования инфраструктуры железнодорожная сеть встанет, господин Ясин призывает не пугаться. «Если, предположим, на каком-то участке железной дороги 80% грузооборота составляют перевозки железной руды, то перевозки по ней не останавливаются. В конце концов, хозяева металлургического завода и рудника соберутся и купят этот участок. Да, пока у нас в стране инфраструктура по определению государственная, но это тоже существенный резерв», — обозначает перспективы профессор ВШЭ.

И вот здесь, похоже, у железнодорожников и государства есть шанс прийти к компромиссу. Вовлечение в экономический оборот самой инфраструктуры — давняя мечта ОАО РЖД, поскольку за счет возможности предоставления железнодорожных путей в залог по кредитам монополия может не толькократно увеличить объемы привлекаемых средств у банков, но и радикально улучшить условия кредитов. Но предметные разговоры об отмене запрета на приватизацию железнодорожной инфраструктуры вряд ли начнутся до завершения очередного политического цикла в России, ведь в предвыборных дебатах действующей власти вряд ли будет выгодно допускать публичные дискуссии на тему продажи в частные руки «кровеносной системы экономики». ■

ТАРИФЫ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ РАСТУТ В НЕСКОЛЬКО РАЗ МЕДЛЕННЕЕ, ЧЕМ ЦЕНЫ НА ЭЛЕКТРОЭНЕРГИЮ, ТОПЛИВО, МЕТАЛЛЫ, ТОГДА КАК ЗАКУПКИ ИМЕННО ЭТИХ ТОВАРОВ СОСТАВЛЯЮТ ЛЬВИНУЮ ДОЛЮ РАСХОДОВ МОНОПОЛИИ



НА ПОДХОДАХ К ПОРТАМ ДАЛЬНОГО ВОСТОКА ПРОПУСКНАЯ СПОСОБНОСТЬ ПОЧТИ ВДВОЕ НИЖЕ МОЩНОСТЕЙ ИМЕЮЩИХСЯ ТАМ ТЕРМИНАЛОВ

СКОЛЬКО СТОИТ БУДУЩЕЕ

ЗА ВОСЕМЬ ЛЕТ С НАЧАЛА ХОЗЯЙСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОАО «РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ» ВЛОЖИЛО В СОБСТВЕННОЕ РАЗВИТИЕ 2,9 ТРЛН РУБЛЕЙ. НАЧАЛИСЬ ЗАКУПКИ СОВРЕМЕННОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА, РЕАЛИЗАЦИЯ ПРОЕКТОВ СКОРОСТНОГО ДВИЖЕНИЯ. В КРИЗИС ГОСМОНОПОЛИИ НЕ УДАЛОСЬ УДЕРЖАТЬ НАБРАННЫЕ ТЕМПЫ КАПИТАЛЬНЫХ ВЛОЖЕНИЙ, НО УЖЕ В ИНВЕСТПРОГРАММЕ 2011 ГОДА ПОЯВИЛИСЬ ПРОЕКТЫ ПО РАЗВИТИЮ СЕТИ.

ЕВГЕНИЙ ПОЛЕВ

ПРЕВЫШЕНИЕ СКОРОСТИ Визитной карточкой современного железнодорожного холдинга в XXI веке стали скоростные пассажирские перевозки. Было принято решение ускорить перевозки на действующем участке Москва—Санкт-Петербург. За пять лет в рамках комплексной реконструкции главного хода Октябрьской железной дороги путь и контактная сеть были подготовлены к движению со скоростью 250 км/ч. Такого пути в стране еще не было. Кроме того, был спрямлен ряд участков, модернизировано специальное депо «Металлострой», в котором обслуживаются скоростные электропоезда.

Подвижной состав для межстоличного сообщения был заказан за рубежом: его построил концерн Siemens. В рамках подписанного в 2006 году между перевозчиком и машиностроителями контракта на сеть российских железных дорог поступило восемь современных электропоездов Velaro RUS, получивших название «Сапсан». Стоит отметить, что четыре из них изготовлены в двухсистемном исполнении, то есть могут использоваться на участках железных дорог и с переменным, и с постоянным током в контактной сети. Это позволило не только соединить современным видом пассажирских перевозок Москву и Нижний Новгород, но и опробовать технологию в рамках беспересадочного движения на маршруте между Санкт-Петербургом и Нижним Новгородом, участки которого электрифицированы разными родами тока. Первый «Сапсан» отправился в путь в декабре 2009 года, и на сегодняшний день, по данным ОАО РЖД, его услугами воспользовалось свыше 4 млн пассажиров.

Спустя год вторым полигоном ускорения пассажирских перевозок стал маршрут из Санкт-Петербурга в Хельсинки, где в рамках межгосударственных соглашений был запущен скоростной поезд «Аллегро». Важно подчеркнуть, что в рамках данного проекта, реализуемого при софинансировании Инвестфонда РФ, не только реконструирована

действующая линия от Санкт-Петербурга до госграницы. Для обеспечения доставки грузов в порты Выборг и Высоцк весной текущего года на обходном маршруте началось строительство соединительной ветки Лосево—Камменногорск, ввод которой ожидается в 2013 году.

В дальнейшем «Российские железные дороги» намерены ускорять пассажирские перевозки по новой для России технологии — со строительством новых выделенных магистралей. В среднесрочной перспективе такие дороги могут связать Москву с Санкт-Петербургом и Екатеринбург. Какие поезда будут перевозить здесь пассажиров, железнодорожники пока не решили. Зато на краткосрочную перспективу по закупке пассажирского подвижного состава у железнодорожников предельная ясность. Наряду с традиционными электропоездами, которые для ОАО РЖД строят Демиховский машиностроительный и Торжокский вагоностроительный заводы, перевозчик готов закупать новые модели. Пока они не производятся в России — заключенный летом контракт с Siemens предполагает поставку первых электропоездов с заводов Германии. Но в кратчайшие сроки производство этого подвижного состава будет локализовано на Урале на мощностях компании «Уральские локомотивы». По словам старшего вице-президента, главного инженера ОАО РЖД Валентина Гапановича уровень локализации производства «Ласточек» (а именно так железнодорожники окрестили русскую версию немецкого электропоезда Desiro) к 2017 году должен достичь 80%. По сути, поезд практически полностью будет производиться в России. Первые же «Ласточки» будут запущены на Северо-Кавказской железной дороге в 2013 году.

СПОРТИВНЫЕ ДОСТИЖЕНИЯ Если высокоскоростное движение — визитная карточка ОАО РЖД, то визиткой страны в ближайшие годы должен стать город

Сочи, где, как известно, в 2014 году состоятся зимние Олимпийские игры. Наряду со строительством «с нуля» полного комплекса спортивных сооружений город-курорт уже к 2013 году получит обновленную железнодорожную инфраструктуру. ОАО РЖД ведет здесь сразу несколько проектов. Прежде всего это усиление действующего участка Туапсе—Адлер. Проложенная преимущественно в прибрежной зоне однопутная линия за счет поэтапного ввода двухпутных вставок станет полностью двухпутной, что ускорит пропуск пассажирских и грузовых поездов.

Из новых объектов РЖД стоит выделить организацию интермодального пассажирского сообщения. Компания строит ветку в сочинский аэропорт.

Уже в 2012 году здесь между Сочи и аэропортом планируют начать перевозку пассажиров. Отметим, что после соединения столичных аэропортов с центром Москвы технология интермодальных перевозок тиражируется РЖД во многих заинтересованных регионах. Авиапассажиры Казани, Владивостока, Санкт-Петербурга в ближайшем будущем получат альтернативную возможность добраться в аэропорт. А в воздушную гавань столицы Урала, например, поезда ходят уже четвертый год.

В компании подчеркивают, что по ходу подготовки сочинских железнодорожных объектов к Олимпиаде на побережье обновится практически вся пассажирская инфраструктура, в том числе будет построен новый современный вокзал на станции Адлер.

Еще один олимпийский объект РЖД — уникальная совмещенная (железная и автомобильная) дорога, которая ведет из Адлера в горы, к спортивным сооружениям Красной Поляны и Олимпийского парка. Из 40 км трассы больше половины составляют искусственные сооружения — мосты и тоннели. Причем все они строятся практически одновременно, иначе столь сложный проект за отведенные пять лет не закончить.

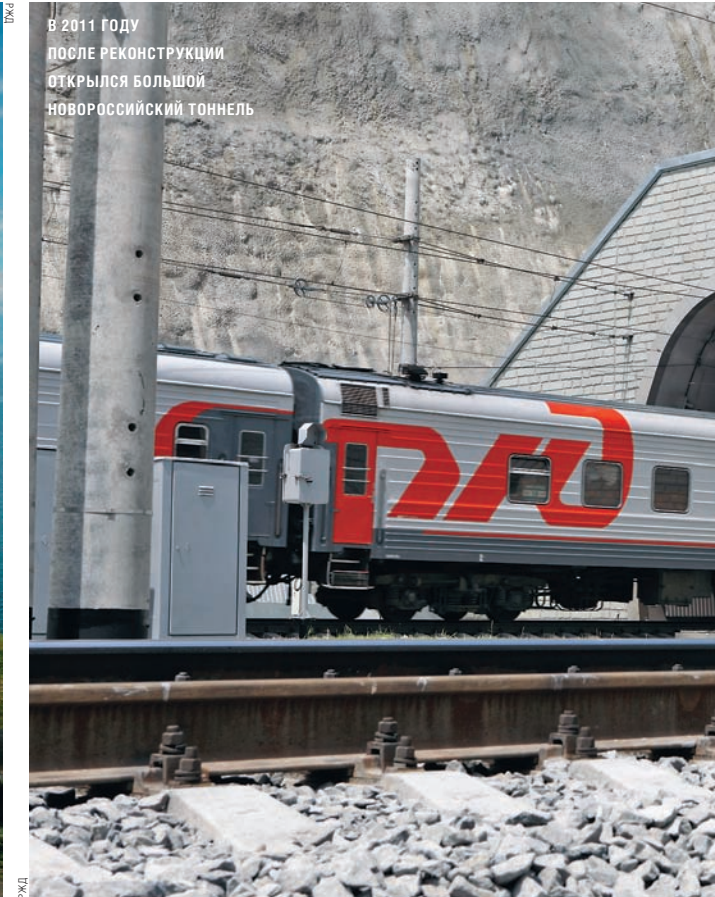
В ГОРУ Тоннели — отдельная тема для железнодорожников, поскольку именно за счет реконструкции данных искусственных сооружений удастся повысить пропускную способность. Многие из действующих сегодня тоннелей построены десятки лет назад и становятся узкими местами железнодорожной сети. Знаковым в новейшей истории отрасли стало в 2003 году завершение строительства Северо-Муйского тоннеля на БАМе (15,3 км, среди железнодорожных — шестое место в мире по протяженности, между прочим). После него железнодорожники ввели в строй еще ряд тоннелей: в 2006 году Большой Петлевой под Туапсе, в 2009-м Лагар-Аульский на Транссибе, в 2011-м большой Новороссийский. А в следующем году ожидается запуск Кузнецовского тоннеля на БАМе — его проходка ведется в рамках комплексного развития пропускной способности участка Оуэн—Высокогорная, направленного на ускорение доставки грузов в порты Дальнего Востока Ванино и Советская гавань.

В инфраструктурном развитии железных дорог подходы к морским портам вообще являются приоритетом просто потому, что экономика страны остается экспортно ориентированной и в отсутствие достаточного внутреннего спроса добывающие компании отправляют ресурсы на внешние рынки. При этом перевалочные мощности в отечественных портах планомерно наращиваются. По прогнозам Росморречфлота, совокупная мощность морских терминалов к 2015 году вырастет до 950 млн тонн, а в ближайшие 20 лет в каждом из морских бассейнов они удвоятся (а при позитивном сценарии в Дальневосточном бассейне даже утроятся). Соответственно, под девизом «порты — это наше все» железнодорожникам приходится подстраивать свои программы под приоритеты экономики.

Так, на южном направлении ОАО РЖД усиливает Приволжскую и Северокавказскую железные дороги от Вол-



ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКАМ ПРЕДСТОИТ МОДЕРНИЗИРОВАТЬ ТРАНССИБ И БАМ



В 2011 ГОДУ ПОСЛЕ РЕКОНСТРУКЦИИ ОТКРЫЛСЯ БОЛЬШОЙ НОВОРОССИЙСКИЙ ТОННЕЛЬ



РЖД ЗАКУПАЮТ НОВЫЕ ЛОКОМОТИВЫ, СПОСОБНЫЕ ВЕСТИ СОСТАВЫ БОЛЬШЕГО ВЕСА

гограда до станции Крымская (так называемый котельниковский ход). Масштабная модернизация ведется на северо-западе для обеспечения доставки растущих объемов грузов в динамично развивающийся порт Усть-Луга. Комплексная реконструкция линии Мга—Гатчина—Вейнмарн—Ивангород ведется с 2005 года и на сегодняшний день уже обеспечила возможность перевозки здесь до 30 млн тонн в год.

Разумеется, инфраструктурное развитие не замыкается на портовой тематике. Так, еще один проект, в начале реализации с подачи правительства наделенный мощной экспортной составляющей, даже получил соответствующее название: «Нефть для Китая». Еще до строительства трубопровода Восточная Сибирь—Тихий океан и ответвления от него в КНР железнодорожники должны были обеспечить перевозку значительных объ-

емов сырья в соседнюю страну. Для этого был спешно модернизирован со строительством вторых путей южный ход от станции Карымская на Транссибе до пограничного перехода Забайкальск, где в 2005 году, по данным ЗабЖД, было перевезено 10 млн тонн нефти, с 2006 по 2009 год — порядка 12 млн тонн ежегодно. Сегодня, несмотря на то что нефть «с колес» уже ушла в трубу, под растущие объемы экспортной руды и импортных контейнерных грузов в Забайкалье продолжают реконструкцию линии и в ближайшие несколько лет будет завершена ее электрификация. Из новых проектов по реконструкции сети стоит отметить развитие пропускной способности участка Красноярской железной дороги между Междуреченском и Тайшетом. Компания заказала технико-экономическое обоснование проекта еще до кризиса, получила ТЭО в 2009-м, а первые рубли (порядка 400 млн) на реализацию смогла внести лишь в инвестпрограмму текущего года. Этот участок необходимо заранее подготовить к новым объемам перевозок, которые

со временем выйдут на него с линии Курагино—Кызыл. Консорциум заинтересованных инвесторов при финансовой поддержке Инвестфонда намерен ввести ее в эксплуатацию через три года. Увеличение объемов перевозок будет связано главным образом с освоением одного из крупнейших в мире Элегестского угольного месторождения.

СКРЫТЫЕ РЕЗЕРВЫ Всякий раз при обсуждении годовой инвестиционной программы ОАО РЖД регуляторы указывают железнодорожникам на необходимость поиска внутренних резервов. В компании подсчитали, что только за счет внедрения ресурсосберегающих технологий и реализации отраслевой энергетической стратегии за восемь лет было сэкономлено 40 млрд рублей. В том числе за счет снижения потребления топлива и электроэнергии на тягу поездов. Экономить железнодорожникам позволяют, например, новые локомотивы, способные вести составы большего веса, чем их предше-

ственники. Программа тяжеловесного движения, в которой задействованы новые электровозы 2ЭС6, позволяет экономить не только энергетические ресурсы на тонну перевезенного груза, но и эффективнее использовать пропускные способности участков железных дорог. Так, по данным перевозчика, за десять месяцев 2011 года по сети проведено 2328 тяжеловесных поездов весом более 8 тыс. тонн каждый — это более чем вдвое превышает показатель прошлого года. Презентованный в сентябре текущего года на международном железнодорожном салоне «Экспо 1520» в подмосковной Щербинке электровоз 2ЭС10, способный водить составы весом до 10 тыс. тонн, с выходом на сеть сможет в кратчайшие сроки увеличить этот показатель вдвое. Но чтобы это произошло, вначале надо вдвое увеличить программу закупки локомотивов: при необходимых темпах обновления парка на уровне 700 машин в год ОАО РЖД на протяжении последних лет может себе позволить порядка 300–320 тепловозов и электровозов. ■



В РАЗВИТИИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ ПРЕЖДЕ ВСЕГО УЧИТЫВАЮТСЯ ПОДХОДЫ К ПОРТАМ



СОСТАВ РАЗВИТИЯ

мировой опыт подсказывает, что одним из стимулов к росту ВВП государства является повышение мобильности населения. Другими словам, поезда могут стать инструментом развития региональных и меж-региональных экономических связей. При условии, что реформа железных дорог сможет решить главную проблему этой сферы железнодорожного бизнеса — его хроническую убыточность.

АНАТОЛИЙ КАЛИНИН

В июле Демиховский машиностроительный завод (ДМЗ; Московская область) представил новый электропоезд ЭД4М с существенными конструктивными изменениями по сравнению с предыдущими поездами той же модели. Это состав более экономичный и комфортабельный: в вагонах установлены кондиционеры, современные кресла, сделаны более широкие проходы, используются антивандальные материалы и системы видеонаблюдения. Обновленные ЭД4М в ближайшее время появятся в Московском регионе, их планирует закупать ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) и передавать в аренду пригородным пассажирским компаниям, например ОАО «Центральная пригородная пассажирская компания» (ЦППК), оперирующему составами в Москве и Подмоскowie. С этого года вообще все пригородные перевозки в России выполняют созданные в рамках реформирования отрасли пригородные компании — совместные дочерние общества ОАО РЖД и региональных властей. Всего их 26, и создание пригородных пассажирских компаний — результат реформы железнодорожного транспорта.

Ответственность за приобретение нового подвижного состава на замену устаревающему как физически, так и морально сегодняшнему парку ляжет именно на пригородные компании. Проблема только в том, что пока большинство из них убыточно и не может позволить себе инвестировать в приобретение электропоездов по 180 млн рублей, а именно столько стоит новый восьмивагонный состав ДМЗ.

В то же время госкомпания с 2011 года больше не является перевозчиком в сфере пассажирских перевозок, что означает юридическое отсутствие возможности закупать пассажирские поезда. И если до сих пор обновление парка проходило через инвестиционный бюджет ОАО РЖД, то в ближайшие годы эта ответственность законодательно делегируется пригородным пассажирским компаниям. Для привлечения средств необходима поддержка региональных властей, утверждают в РЖД, ссылаясь на пример европейских железных дорог. Там реформа пригородного комплекса развивалась по схожему сценарию.

ЕВРОПЕЙСКИЕ ПОРЯДКИ В июне во французском городке Бельфор компания Alstom представила свой новый поезд Regiolis (от фр. — «региональный»). «Мы хотели создать современный поезд с легко изменяемой компоновкой. У нас были задачи экономического характера: снизить затраты на обслуживание техники и эксплуатационные расходы, повысить совместимость с другими европейскими железнодорожными системами», — выступил в рамках презентации Филипп Мелье, президент Alstom Transport.

Это один из самых современных подвижных составов в мире, и Alstom произвел его по заказу регионов Франции. Именно регионы являются заказчиком услуги по пригородным перевозкам, формулируют требования к поездам, количеству и протяженности маршрутов, выделяют средства на приобретение нового подвижного состава. Реформа, аналогичная российской, началась во Франции еще в 2002 году, и французы уже говорят о ее успехе. За прошедшие годы

В РОССИИ ЦЕНЫ НА ПРОЕЗД В РЕГИОНАЛЬНЫХ ПОЕЗДАХ РЕГУЛИРУЮТСЯ ВЛАСТЯМИ, А О СЕБЕСТОИМОСТИ ПЕРЕВОЗОК И ОБНОВЛЕНИИ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА ГОЛОВА БОЛИТ У ПРИГОРОДНЫХ КОМПАНИЙ

французские регионы вложили €9 млрд в покупку нового подвижного состава. В среднегодовом исчислении это примерно в четыре раза больше, чем тратят на обновление пригородного подвижного состава РЖД. Пассажиропоток за время реформы во Франции вырос на 40%, притом что в России он в последние годы снижался и только в 2011 году появилась тенденция к его росту на 4–5%.

В покупку новейшего Regiolis (стоимость четырехвагонного поезда составляет €4,5–6 млн в зависимости от комплектации) французские регионы уже вложили €800 млн. Всего заказано 166 составов, начало поставок запланировано на 2013 год, заказ сделали 11 из 22 провинций Франции.

Региональным властям выгодно инвестировать в пригородный железнодорожный транспорт, утверждают во французской железнодорожной компании SNCF, которая на основании договоров с регионами обслуживает эти поезда. Отчасти это политическое решение: муниципалитеты вряд ли решатся отменить пригородные поезда, а значит, потерять голоса избирателей, объясняют в компании.

SNCF — это национальные железные дороги Франции, аналог РЖД, являются подрядчиком, выполняющим пригородные перевозки. При этом компания не зарабатывает на них, выполняя государственный социальный заказ. Заказ этой услуги, расходы и доходы находятся в ведении региональных властей, получающих соответствующие субсидии у федерального центра. Похожая структура существует и в Германии, где земли и федеральные власти субсидируют расходы железнодорожных компаний, добавляя в их бюджеты в общей сложности по €6 на каждый €1, оплаченный пассажиром.

РЕФОРМА ПРИГОРОДНОГО КОМПЛЕКСА Плата за инфраструктурную составляющую составляет 40–60% в цене билета, именно из-за ее наличия себестоимость железнодорожных перевозок высока, утверждают в ОАО РЖД. При этом отказаться от железнодорожных перевозок в пользу более эффективных автомобильных невозможно, и не столько из-за недостаточно развитой автомобильной сети страны, сколько из-за колоссальных объемов пригородных перевозок — порядка 900 млн человек в год. Доля железнодорожных перевозок в общем пассажирообороте страны превышает треть.



ВНЕСЧАС ЗАКАТАЕВ

В европейской практике механизм компенсации затрат инфраструктурных компаний со стороны региональных и федеральных властей работает как часы, в России же пока нет. Если цены на проезд в пригородных поездах регулируются властями, то об обновлении подвижного состава и организации перевозок (маршрутная сеть, объемы движения, расписание) голова болит у пригородных компаний. Пока их расходы существенно превышают доходы, получаемые по регулируемым тарифам, в целом по стране пригородные компании тратят 80 млрд рублей и собирают 40 млрд рублей доходов.

«Для нормальной безубыточной деятельности пригородных компаний было бы достаточно компенсировать на каждый рубль, оплаченный пассажиром, 1 рубль бюджетных средств», — говорит Максим Шнейдер, начальник центра по корпоративному управлению пригородным комплексом ОАО РЖД. То есть в шесть раз меньше, чем это делают власти Германии.

В 2011 году федеральное правительство поручило заложить в федеральном бюджете денежные средства в размере 25 млрд рублей для субсидирования пригородным пассажирским компаниям этих затрат. Согласно постановлению правительства, схема выделения субсидий будет выглядеть так: на услуги по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования для пригородных перевозчиков будет дана скидка в 99% от базового тарифа, установленного Федеральной службой по тарифам. Кроме того, ОАО РЖД будут выделены 25 млрд рублей субсидий на компенсацию недополученных на поддержание инфраструктуры средств.

Однако этих средств недостаточно на полное покрытие всех убытков пригородных перевозчиков. Президент ОАО РЖД Владимир Якунин на ноябрьском селекторном совещании в компании уточнил, что всем субъектам Российской Федерации для обеспечения безубыточности пригородных компаний необходимо было направить на эти цели 14,5 млрд рублей. Однако в региональных бюджетах на компенсацию выпадающих доходов пригородных компаний предусмотрено гораздо меньше — около 6 млрд рублей.

Пока большая часть субъектов федерации не уделяют должного внимания пригородному железнодорожному

комплексу по сравнению с другими видами транспорта. Главной проблемой текущего этапа реформирования можно назвать отсутствие закрепленных норм выделения субсидий для железнодорожных перевозчиков.

«К сожалению, до сих пор проблема субсидирования решается в ручном режиме, а механизмы выделения субсидий из федерального и региональных бюджетов, механизмы распределения субсидий между субъектами и перевозчиками отсутствуют», — считает заместитель генерального директора Института проблем естественных монополий Олег Трудов.

Проблему могло бы решить принятие закона «Об организации регулярного пассажирского железнодорожного сообщения», который проходит согласование в правительстве, а также принятие субъектами РФ концепций развития пригородных пассажирских перевозок с определением долгосрочных механизмов их финансовой поддержки.

Кроме того, государство могло бы субсидировать часть затрат пригородных компаний на покупку электричек, произведенных в РФ, считает Максим Шнейдер. Государственная поддержка могла бы выражаться, например, в форме субсидирования части стоимости подвижного состава при его закупке — по примеру того, как это было сделано с закупкой автобусов по линии Минрегиона, когда регионы возмещали 30% от стоимости транспортных средств. Другим вариантом могло бы быть субсидирование процентных ставок по кредитам госбанков.

Эти меры позволят пригородным компаниям обновлять подвижной состав, ведь и российским, и иностранным производителям техники уже есть что предложить.

НОВЫЕ СОСТАВЫ В России основным производителем электропоездов является ДМЗ, который входит в группу «Трансмашхолдинг». Именно этот завод построил, например, аэроэкспрессы, курсирующие в Московском транспортном узле.

В скором времени на сети российских железных дорог появятся еще более современные поезда уже иностранного производства. В июне «Российские железные дороги», компания Siemens AG и ЗАО «Группа „Синара“» подписали соглашение о поставке 1200 вагонов электропоездов «Ласточка» (серия Desiro RUS).

Будет создан специализированный инженеринговый центр по разработке и модернизации моторвагонного подвижного состава, который позволит ОАО РЖД или другим перевозчикам заказывать внесение изменений в базовую конструкцию и комплектацию локализованных электропоездов. Сторонами согласована базовая цена на электропоезд (пять вагонов) в размере €8,6 млн.

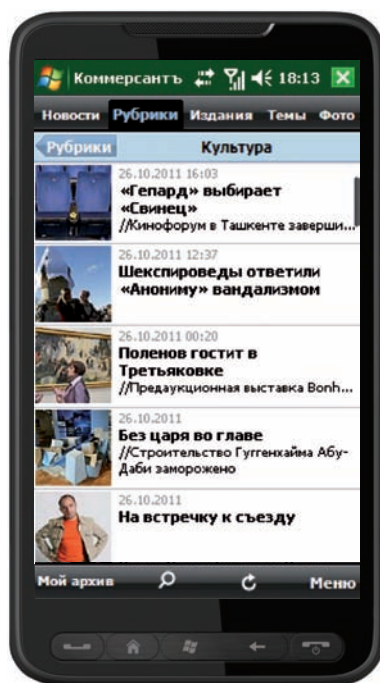
Присматривается к российскому рынку и французская компания Alstom. «Последняя тенденция — это создание совместных предприятий в транспортной сфере. У нас есть уже несколько СП в России, например с „Трансмашхолдингом“. Это важно, потому что ценовой сегмент Западной Европы неприемлем для России», — поясняет Терри Бест, глава коммерческой службы Alstom. ■

В ЕВРОПЕ СУБСИДИРУЮТ ПРИГОРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ И ЗАРАБАТЫВАЮТ НА ВЫСОКОСКОРОСТНЫХ



СМЕЖНИКИ

Коммерсантъ всегда на ваших экранах



Бесплатный сервис Издательского дома «Коммерсантъ» — приложение «Коммерсантъ» для мобильных платформ iPhone (iPod-touch), Windows Mobile и Android. Газета «Коммерсантъ», журналы «Коммерсантъ Weekend», «Коммерсантъ Власть», «Коммерсантъ Деньги», «Коммерсантъ Секрет фирмы», «Огонёк». Новостная лента, полный доступ к статьям, видео- и фотогалереям, удобный тематический рубрикатор, простая навигация, закладки для быстрого доступа, поиск по архивам, доступ к контенту из других приложений, экспорт в социальные сети с возможностью комментариев.
kommersant.ru/mobile

Версия 3.0 приложения «Коммерсантъ» доступна в AppStore.

Теперь и для Android!



реклама

BUSINESS GUIDE

Тематические приложения к газете
Коммерсантъ

ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА
ПЕРЕДОВИКИ ПРОИЗВОДСТВА
СМЕЖНИКИ
ИНВЕСТОРЫ
КОНКУРЕНТЫ
АДМИНИСТРАТИВНЫЙ РЕСУРС