

Груз ответственности

Поделят на троих?

ОАО «Российские железные дороги» (РЖД), Внешэкономбанк и грузоотправители в январе текущего года подписали соглашение о привлечении инвестиций в развитие железнодорожной инфраструктуры. Фактически этот документ предполагает внедрение в практику отношений РЖД с крупнейшими клиентами принципа «бери или плати».

Екатерина ЛОГИНОВА

Соглашение о развитии инфраструктуры железнодорожного транспорта для обеспечения нужд промышленности ОАО «РЖД», промышленные компании и государственная корпорация «Внешэкономбанк» (ВЭБ) подписали 24 января в Кемерове в присутствии премьер-министра РФ Владимира Путина. По его словам, «соглашение является новым механизмом обеспечения интересов как грузоотправителей, так и транспортников в целях решения главной задачи – социально-экономического развития региона и страны в целом». При этом глава Правительства Российской Федерации пояснил, что «долгосрочные обязательства грузоотправителей увязаны с обязательствами железнодорожников по модернизации необходимой инфраструктуры, в том числе при инвестиционной поддержке государственных институтов развития».

В пресс-релизе, который ОАО «Российские железные дороги» распространило 24 января, раскрывается суть взаимных обязательств сторон. Соглашение предусматривает обеспечение полного вывоза грузов, предъявляемых грузоотправителями, за счет увеличения пропуск-



На фото (на первом плане слева направо): Владимир Якунин, президент ОАО «РЖД»; Владимир Дмитриев, председатель госкорпорации «Внешэкономбанк»; Андрей Бокарев, председатель Совета директоров ОАО «УК «Кузбассразрезуголь»

Частные инвестиции в железнодорожную инфраструктуру способны помочь разрешить кризисную ситуацию в отрасли. Но «в краткосрочной перспективе для выхода из транспортного коллапса нужны другие меры» //

ных способностей железнодорожных линий. В частности, промышленные организации совместно с ОАО «РЖД» на долгосрочной основе определяют объемы, сроки и направления перевозок грузов. РЖД, в свою очередь, определяет потребность в увеличении пропускных способностей железных дорог и оценивает возможную окупаемость проектов и способы финансирования.

«При окупаемости инвестиций для ОАО «РЖД», – отмечается в сообщении, – заключается договор с грузоотправителем, предусматри-

вающий объемы и сроки осуществления перевозок, долгосрочный уровень тарифа, взаимные гарантии сторон. В частности, в случае предъявления к перевозке меньших объемов грузов промышленные организации компенсируют ОАО «РЖД» перевозку неосвоенных объемов груза. В свою очередь компания обеспечивает развитие инфраструктуры в необходимом объеме за счет собственных или заемных средств. При этом в целях сдерживания роста тарифов приоритетным является максимальное использование доступного заемного финансирования».

В случае расчетной некупаемости проектов развития инфраструктуры, как уточняется в пресс-релизе РЖД, промышленные организации совместно с РЖД и органами власти субъектов РФ инициируют формирование комплексных инвестиционных проектов по развитию территории, включая железные дороги, и направляют во Внешэкономбанк и профильные ведомства обоснования реализации данных проектов за счет средств государственной поддержки.

Эксперты, опрошенные журналом «Деловой Кузбасс», считают, что частные инвестиции в инфраструктуру железнодорожного транспорта в рамках механизма государственно-частного партнерства, – одна из тех мер, которые способны помочь разрешить кризисную ситуацию в отрасли. «Но следует понимать, – предупреждает ведущий аналитик компании Brunswick Rail Андрей Цыганов, – что реальные сроки строительства новых путей – не год и не два. Поэтому в краткосрочной перспекти-

ве для выхода из транспортного коллапса нужны другие меры».

Между тем, подписанное соглашение, которое имеет рамочный характер, содержит еще одну важную новацию. Оно предполагает внедрение в практику взаимоотношений РЖД с крупнейшими клиентами принципа «бери или плати» (take-or-pay). Смысл подобных договоров заключается в следующем. Поставщик берет на себя обязательство предоставить товар на тех или иных условиях. Покупатель обязуется оплатить определенное количество (объем) товара, вне зависимости от того, сколько он на самом деле его приобрел. Если компания-покупатель не делает этого, она должна выплатить поставщику штраф. «Наибольшее распространение такие контракты получили в добыче и торговле углеводородами, в том числе в торговле природным газом, и применяются они довольно часто, – рассказывает **ведущий эксперт УК «Финам Менеджмент» Дмитрий Баранов.** – Таким

Главным фактором, который может ограничить применение принципа «бери или плати» на транспорте, как полагают аналитики, является экономическая нестабильность. В случае, если у грузоотправителей будут покупать меньше их продукции, а отправлять по железной дороге они должны будут строго оговоренные объемы грузов, превышающие объемы реального сбыта, – им грозят штрафы, которые лишь ухудшат их положение. Кроме того, применение принципа «бери или плати» предпо-

«Принцип «бери или плати» можно применить на железной дороге, но для этого он должен подвергнуться корректировке. Договор должен быть трехсторонним и заключаться между РЖД, грузоперевозчиком, грузоотправителем» //



образом поставщик минимизирует риски по сбыту продукции: он получает компенсацию за те вложения, которые он сделал для обеспечения поставок в максимальном объеме. Принцип «бери или плати» можно применить на железной дороге, но для этого он должен подвергнуться корректировке. В результате реформы РЖД у компании практически не осталось собственного вагонного парка, а значит, и ответственность за вывоз грузов должен нести и грузоперевозчик. Договор должен быть трехсторонним: между РЖД, грузоперевозчиком, грузоотправителем. Согласитесь, просто наличие (создание) развитой инфраструктуры не дает грузоотправителю уверенности в том, что его грузы доставят до места назначения, если вагонов нет».

Теоретически промышленные организации-грузоотправители способны законтрактовать примерно до 80 % необходимых объемов в рамках договоров «бери или плати».

лагает, что грузоотправители должны предоставить «Российским железным дорогам» планы по перевозке грузов на «долгосрочную» перспективу, чтобы РЖД смогли сформировать программы развития инфраструктуры и тарифную политику. Однако, например, большинство угольных компаний реально способны гарантировать объемы перевозок только на несколько лет вперед. Само введение принципа «бери или плати» в практику железных дорог и последующее разделение на тех, кто работает по нему, и кто остался на старых условиях, способно привести к образованию двух неравных групп грузоотправителей, что может послужить основанием для обращений в суды из-за возможной дискриминации. «Так что обсуждение возможности введения принципа «бери или плати» на наших железных дорогах продолжится с привлечением всех заинтересованных сторон, – считает Дмитрий Баранов, – что позволит найти приемлемый для всех компромисс».

Сами грузоотправители официально сейчас не готовы публично обсуждать эту тему. По крайней мере, шесть угольных компаний из числа крупнейших грузоотправителей Кемеровской области, к которым журнал «Деловой Кузбасс» обратился за комментариями, предпочли хранить молчание как в отношении факта подписания соглашения между РЖД, ВЭБ и промышленными организациями, так и по поводу перспектив внедрения принципа «бери или плати» в отношении с РЖД. Неофици-

ально представители компаний говорят, что у них самих это вызывает слишком много вопросов. Напомним, администрация Кемеровской области сообщила, что «от имени 24 крупнейших грузоотправителей из различных отраслей промышленности», которые формируют более 80 % всех железнодорожных грузов, документ подписал председатель Совета директоров ОАО «УК «Кузбассразрезуголь» Андрей Бокарев.

Отраслевые эксперты полагают, что данное соглашение «направлено в будущее» – оно должно способствовать развитию железных дорог в стране, создавать условия для обновления и развития железнодорожной инфраструктуры, и, как следствие, перевозки должны стать более доступными разным категориям грузоотправителей, цены должны стабилизироваться, «пробки» на железных дорогах должны исчезнуть. Но «безоблачного» будущего ни грузоотправителям, ни грузополучателям, ни грузоперевозчикам не обещает никто.

В настоящее время, по оценке компании Brunswick Rail, в российской железнодорожной отрасли сложилась кризисная ситуация. Владельцы грузов испытывают жесткий дефицит доступного подвижного состава под погрузку. Причин тому несколько: избыточная нагрузка на железнодорожную инфраструктуру, а также отсутствие альтернативы в виде «социального перевозчика», чьи функции ранее выполняло ОАО «РЖД». «Локомотивная и инфраструктурная компоненты железнодорожного тарифа пока не либерализованы, потому притока частного капитала в эти сегменты в краткосрочной перспективе не предвидится, – замечает Андрей Цыганов. – Так что у частных игроков есть только одна точка приложения усилий – дальнейшее наращивание парка вагонов. Это, в конечном итоге, приводит лишь к усилению нагрузки на инфраструктуру, увеличивая дефицит вагонов под погрузку. Преодолеть кризисную ситуацию в железнодорожной отрасли можно только при условии качественных изменений. Однако именно качественных изменений мы пока не видим, есть лишь директивные меры РЖД по возврату к МПС. Поэтому в 2012 году ситуация существенно не поменяется». ■