

Первые прогнозы для Первой грузовой

ТРАНСПОРТ

Совет директоров ОАО «Российские железные дороги» поставил точку в вопросе, обсуждение которого продолжалось более двух лет: быть или не быть в России грузовой компании?

Напомним, что еще в июле 2006 года правление ОАО «РЖД» одобрило бизнес-план создания грузовой компании и вынесло документы на совет директоров. Однако Минтранс РФ и комитет по реформированию РЖД выступили с критикой, считая, что создаваемая грузовая компания станет еще одним монополистом.

Межведомственная комиссия по реформированию железнодорожного транспорта при Минтрансе РФ в октябре 2006-го создала рабочую группу по выработке согласованной модели, но к единому мнению прийти так и не удалось. До июня 2007 года вопрос о создании дочерней грузовой компании оставался открытым.

Руководство крупнейшего отечественного перевозчика утвердило бизнес-план и пакет учредительных документов долгожданного дочернего опе-

ратора – ОАО «Первая грузовая компания» (ПГК). Выход на рынок транспортных услуг нового крупного перевозчика ускорит процесс обновления парка подвижного состава и укрепит рыночные позиции РЖД. Кроме того, за счет размещения ценных бумаг ПГК на фондовых биржах у РЖД появится дополнительная возможность привлечения финансовых ресурсов для решения актуальных инвестиционных задач.

ОАО «РЖД» стало основным учредителем и владельцем новой операторской компании (100 процентов акций минус одна акция, находящаяся во владении автономной некоммерческой организации «Центр Желдорреформа»). Капитализация ПГК превысит 3 млрд. долларов (по более оптимистичным расчётам – более 5 млрд. долларов). Возглавит ОАО «Первая грузовая компания» вице-президент ОАО «РЖД» Салман Бабаев.

По прогнозам, к 2012 году новый оператор на рынке транспортных услуг будет зарабатывать более 50 млрд. рублей в год. Стоимость вагонов, вносимых в уставный капитал создаваемой компании, составляет 84,35 млрд. рублей. Часть уставного капитала будет оплачена деньгами, железнодорожники внесут около 1,3 млрд. рублей, чтобы наделить ПГК оборотными средствами для начала хозяйственной деятельности.

Главной «дочке» РЖД передадут практически весь парк специализированных грузовых вагонов и часть универсального подвижного состава. Планируется, что в 2008 году количество вагонов ПГК, находящихся в непосредственном оперировании компании, превысит две трети всего переданного ей парка, а в 2009 году все грузовые вагоны дочернего общества будут полностью использоваться для операторских целей ПГК. Согласно прогнозной финансовой модели ПГК, планируемые темпы обновления вагонного парка позволят существенно сократить уровень его износа. До 2012 года будет приобретено порядка 72 тыс. новых вагонов и порядка 70 тыс. старых вагонов выйдут из парка подвижного состава.

В ОАО «РЖД» связывают большие надежды с создаваемой компанией. Доля ПГК в грузообороте рынка, в соответствии с прогнозом, увеличится с 18,3 процента в 2008-м до 20,5 процента в 2012-м году. Наиболее значительное увеличение доли ПГК по сравнению с 2008 годом предполагается в секторах перевозки кокса, каменного угля, удобрений, руды и металло-строительных грузов. Эксперты согласны, что создание ОАО «Первая грузовая компания» позволит РЖД улучшить позиции, выйти из-под жёсткого государственного регулирования (особенно в части та-

рифной политики) и вывести ПГК на рынок транспортных услуг.

В РЖД планируют оставить за собой контрольный пакет акций компании, но не исключено, что до 49 процентов акций будут выставлены на продажу, что, по мнению экспертов, позволит железнодорожникам привлечь порядка 4 млрд. долларов на обновление инфраструктуры российских железных дорог. Новая компания получит порядка 265 тыс. вагонов, в основном специализированных. Это цистерны, цементовозы, минераловозы, хоппер-дозаторы. Универсальных полувагонов у нового оператора будет свыше 70 тыс. единиц.

С началом работы ОАО «Первая грузовая компания» РЖД вернет утраченные позиции в сфере перевозок высококачественных грузов, сохранит статус общественного перевозчика, то есть РЖД и впредь будут выполнять обязанности, возлагаемые на них транспортным законодательством. Поскольку дочерний оператор будет сам устанавливать цены на свои услуги, за счет более высокой рентабельности перевозки вагонов, что сегодня важно как для ОАО «РЖД», так и для других операторов, – считает Василий ЛАРИОНОВ, заместитель начальника дорожного центра фирменного транспортного обслуживания.

Подготовил
СЕРГЕЙ ШАДРИН.

На правах рекламы.