

УДК 338.2

Ю.А. Фридман, Е.Ю. Логинова, Г.Н. Речко

КОНКУРЕНТНЫЕ СТРАТЕГИИ УГОЛЬНОГО БИЗНЕСА: ТРАНСПОРТНЫЕ РИСКИ

«За морем телушка - полушика, да рубль перевоз»
(Русская народная пословица)

Похоже, «сырьевой суперцикл»¹, начавшийся в конце 1990-х гг., закончился, и в ближайшее время сырьевые рынки будут находиться в состоянии ожидания новых драйверов роста. Аналитики прогнозируют спад цен на алюминий, медь и никель в 2013 г. на 5-10%, в 2014 г. – на 8-13 %. Стоимость золота уже упала до двухлетнего минимума, опустившись ниже отметки в 1400 долл. США (еще в начале этого года за одну тройскую унцию драгоценного металла давали больше 1700 долл.).² Цены на уголь, снижавшиеся всю вторую половину 2012 года, в настоящее время находятся практически в статическом состоянии.

Существующие оптимистические прогнозы мирового потребления угля в перспективе 25-30 лет не способствуют росту мировых цен на него в настоящее время и краткосрочной перспективе. В России же рост потребности в угле маловероятен в

потребление угля в основных сегментах российского рынка снижается примерно на 0,8% в год, а в 2012 г. и того больше (около 3%). В перспективе продолжится «сжатие» внутреннего рынка и снижение доли угля в балансе потребления первичных энергоресурсов [1-2].

Для Кузбасса сжатие внутреннего рынка и наращивание экспортных поставок заметно увеличивают риски угольного бизнеса. По оценкам специалистов, если цена FOB на российский энергетический уголь, обеспечивающая экономическую эффективность поставок, составляет около 90 долл./т, то аналогичный показатель для Австралии – 45 долл./т [3].

Австралийский уголь PCI с зольностью 15-16% и летучими 10,5% предлагается сегодня по цене 123-124 долл./т CFR Китай. Аналогичный российский уголь с летучими 10-14% и зольностью 10-12% оценивается в 128-130 долл./т на тех же условиях [4].

Консенсус-прогноз динамики цен на уголь на

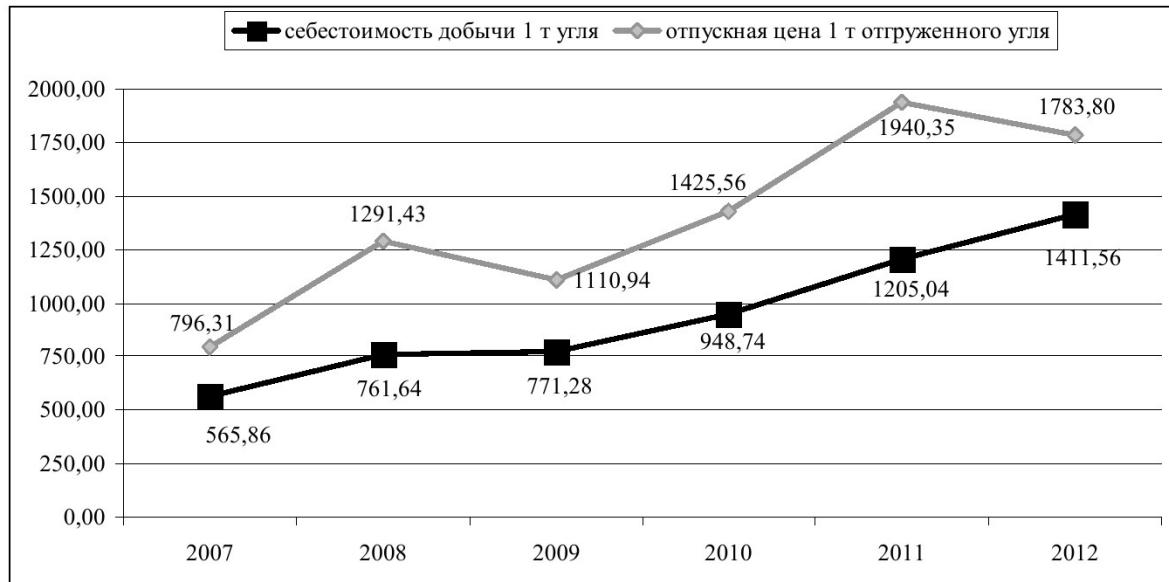


Рис. 1. Динамика себестоимости добычи и отпускной цены угля по Кузбассу (в руб.).

Источник: данные «Информационно-вычислительного центра» (Сибирское межрегиональное отделение Российской фонда федерального имущества).

силу мощного давления со стороны природного газа, которое в дальнейшем будет только возрастать. За последние двенадцать лет (2000-2011 гг.)

ближайшие три года, подготовленный инвестиционными и отраслевыми аналитиками, представлен в табл. 1.

При этом за последние пять лет себестоимость добычи тонны угля в Кузбассе выросла в 2,5 раза, отпускная цена – в 2,2 раза (рис. 1).

¹ Под «сырьевым суперциклом» (commodities supercycle) понимается длительное, в течение полутрех-двух десятилетий, повышение цен на сырье.

² <http://www.lenta.ru/articles/2013/04/17/cycle/>

Таблица 1. Прогноз цен на уголь на мировом рынке
(в долларах США за тонну, FOB Австралия)

	2013	2014	2015	Долгосрочный прогноз
Энергетический уголь (6600 ккал/кг)	96	102	103	100
Коксующийся уголь (твёрдый)	177	187	191	174

Источник: составлено по [5-6].

В цене кузбасского угля значительную долю составляют расходы на доставку угля покупателям по железной дороге, перевалку в морских портах. В частности, транспортные затраты в цене энергетического угля с учетом издержек, связанных с реализацией и перевалкой в портах, занимают более 50 %, коксующегося угля – свыше 30 %. Для сравнения: аналогичный показатель в нефтяной отрасли составляет менее 10 %, алюминиевой – между 10 и 20 %, металлургической – чуть менее 20 % [7].

Сложившаяся в России система железнодорожных грузоперевозок является сегодня ключевым риском на пути развития угольного бизнеса. За последние годы во взаимоотношениях угольных компаний и железнодорожной монополии накопилось немало проблем в сфере тарифной политики, диспетчеризации, развития инфраструктуры, координации в действиях транспортных компаний и т.д.

Реформа российской системы железнодорожных перевозок стартовала в начале 2000-х гг. (соответствующее постановление Правительства РФ вышло в мае 2001 г. [8]). Целями преобразований назывались «повышение устойчивости работы железнодорожного транспорта, его доступности, безопасности и качества предоставляемых им услуг для обеспечения единого экономического пространства страны и общенационального экономического развития; формирование единой гармоничной транспортной системы страны; снижение совокупных народно-хозяйственных затрат на перевозки грузов железнодорожным транспортом; удовлетворение растущего спроса на услуги, предоставляемые железнодорожным транспортом». Реформа проходит в несколько этапов. Целью периода 2006-2010 гг. стало создание развитого конкурентного рынка железнодорожных перевозок, в частности, в сфере грузовых перевозок. В числе задач – обеспечение устойчивости в работе рынка оперирования подвижным составом, развитие конкуренции, совершенствование нормативно-правовой базы, системы тарифного регулирования.

К настоящему моменту, по мнению Министерства транспорта РФ, цель «создания развитого конкурентного рынка услуг операторов, привлечения частных инвестиций в обновление вагонного парка и обеспечения потребностей экономики в вагонах» достигнута. Теперь актуальна задача «нормативного закрепления правил поведения на рынке». Минтранс работает над законопроектами,

формирующими единые правила операторской деятельности. Речь идет о внесении комплексных изменений в федеральный закон «О железнодорожном транспорте», точечных изменений в «Устав железнодорожного транспорта» [9].

В октябре 2003 г. начало работу ОАО «Российские железные дороги», сменившее министерство путей сообщений. Спустя несколько лет компания приступила к передаче инвентарного парка собственным дочерним структурам:

– летом 2007 г. зарегистрировано ОАО «Первая грузовая компания» (ПГК). По информации на середину 2011 г., ПГК являлась крупнейшим железнодорожным оператором грузов в России, в чьем управлении находилось более 235 тыс. вагонов, в том числе около 120 тыс. полувагонов;

– осенью 2010 г. на рынке появилась еще одна «дочка» РЖД – ОАО «Вторая грузовая компания», которой передана оставшаяся часть грузового железнодорожного парка РЖД.

Таким образом, доля частного грузового подвижного состава формально достигла 100 %. ОАО «Российские железные дороги» выступает в роли владельца локомотивного парка и сетевой инфраструктуры, а также интегратора процессов, имеющих место в сфере железнодорожных грузоперевозок.

Параллельно со структурными изменениями в системе грузовых перевозок на сетях РЖД происходили другие преобразования, направленные на рост конкуренции. В частности, в 2003 г. введен в действие универсальный тариф 10-01. Он, среди прочего, впервые разделил, прежде единый тариф на грузовые железнодорожные перевозки, на инфраструктурную и вагонную составляющие. Это стимулировало появление на рынке железнодорожных грузоперевозок частных операторов, в первую очередь, в более доходных сегментах, в частности, в сфере транспортировки угля.

При большинстве перевозок на внутрироссийском рынке цена доставки угля определяется как сумма тарифа РЖД на предоставление инфраструктуры и локомотивной тяги до покупателя и стоимости использования (в том числе аренды) вагонов, предоставленных их владельцем³. Тариф

³ Чаще всего процесс расчета и оплаты перевозки проходит упрощенно: грузовладелец обращается в операторскую компанию, которая делает расчет инфраструктурной составляющей по конкретному маршруту и добавляет свою – вагонную – в виде количества суток, помноженных на ставку аренды. На динамику ставок

Таблица 2. Оценка эффективности в системе «тариф – цена угля – прибыль»

		Рост железнодорожных тарифов к 2030 году		
		в 2,5 раза	в 3,27 раза	в 4,06 раза
Корпоративная эффективность угольной отрасли (общее корпоративное сальдо денежных средств)		при уровне добычи (2030 г.) в 325 млн. тонн угля		
		<i>Положительна</i>		<i>Устойчиво отрицательна</i>
Бюджетная эффективность угольной отрасли (прирост выплат отрасли в бюджет РФ)		<i>Повышается</i> с увеличением объемов добычи угля. Однако это повышение имеет пределы роста.		
		предел роста бюджетной эффективности достигается при объемах добычи угля 400-500 млн. т		
Прогнозируемая средняя цена потребления энергетического угля на внутреннем рынке (определяется прогнозируемой динамикой роста транспортных затрат и издержек на производство угольной продукции)		Не менее 95-100 долл. США за тонну	100-120 долл. США за тонну	Не менее 120 долл. США за тонну

Примечание. В сценарных расчетах принята гипотеза (согласно международным оценкам): мировая цена нефти к 2030 г. составит не менее 110-120 долл. США за баррель. В соответствии с этим условием в 2030 г. прогнозная цена CIF на высококачественный энергетический уголь составит 160, а цена FOB – 145-150 долл. США за тонну.

Источник: составлено по [2, с. 12-17].

«РЖД» пересматривается, как правило, один раз в год и увеличивается с учетом инфляции. Хотя, по подсчетам специалистов, в частности, для реализации Стратегии-2030 рост тарифа не должен превышать 4,7-5,5 % в год [4, с.61]. Цена использования вагонов сегодня варьируется в зависимости от условий договоров. Она может изменяться ежедневно в зависимости от наличия / отсутствия полувагонов, от периода их оборачиваемости, от сроков, на которые заключены договоры на аренду и оказание экспедиторских услуг.

При экспортных поставках цена транспортировки формируется как сумма услуг РЖД по предоставлению инфраструктуры и локомотивов и стоимости аренды вагонов частных компаний. По мнению грузовладельцев, конкуренция на рынке перевозок угля до сих пор не привела к снижению стоимости услуг операторов.

Когда в середине 1990-х гг. разрабатывалась и принималась нынешняя система тарифообразования, предполагалось, что она будет действовать только в течение переходного периода, до стабилизации экономики. И теперь, в нынешних условиях, она явно не способствует развитию экономики. С одной стороны, действующая система тарифообразования не обеспечивает РЖД возможности инвестирования в развитие инфраструктуры, приводит к перегрузке сети, а, с другой стороны, – не учитывает платежеспособность компаний, связанную с динамикой мировых сырьевых рынков [11, с.75-77].

Совокупный объем инвестиционной програм-

мы ОАО «РЖД», как пояснил В. Якунин, выступая на заседании Сибирского межрегионального транспортного координационного совета 17 апреля 2012 г. в Кемерове, оценивался на тот момент в 0,7% валового внутреннего продукта (ВВП) страны, притом, что необходимый минимальный уровень финансовых вложений только в инфраструктуру оценивался в 1-1,5% ВВП. В частности, до 2020 года на развитие БАМа и восточной части Транссиба потребуется 918 млрд. руб. (в ценах 2011 г.). Глава РЖД отметил, что, среди прочего, рассматривается возможность включения в тариф на перевозку грузов инвестиционной составляющей.

По оценкам Института проблем естественных монополий, инвестиционные потребности по развитию пропускной способности железнодорожной инфраструктуры на период 2013-2020 гг. (включая развитие подходов к портам Северо-Запада и Юга России) требуют финансирование в объеме 2,2 трлн. руб. Потери же для ВВП и промышленного производства в случае отсутствия финансирования данных проектов составят 6,4 трлн. руб. Потери для экономики страны почти в три раза превышают необходимые для развития инфраструктуры инвестиции, а до 2020 г. из-за действующих ограничений объем не вывоза грузов в России в целом может превысить 200 млн. т, в том числе до 34,8 млн. т угля [12].

Федеральные власти сегодня прекрасно понимают необходимость «совершенствовать государственную политику на железнодорожном транспорте, переходить к современным методам регулирования в этой сфере» [13], планированию тарифов на долгосрочную перспективу.

Речь идет о возможности введения в сфере железнодорожных перевозок тарифообразования

влияют наличие конкретного вида подвижного состава, баланс спроса на него и предложения; общая ситуация на сети РЖД (наличие пробок, инфраструктурных ограничений и пр.) [10].

по RAB-методике, которая в последние годы активно применяется в российской электроэнергетике, в частности, в электросетевом комплексе. RAB (Regulatory Asset Base – регулируемая база капитала) – долгосрочная методика расчета тарифов по принципу возврата на инвестированный капитал. Считается, что RAB-система позволяет инвестировать без существенного роста тарифов для потребителей. RAB осуществляется исходя из трехлетнего и пятилетнего периода возврата денег. Как поясняют в РЖД, сейчас в расчете тарифов на железнодорожные грузовые перевозки уже используется метод, близкий к RAB.

Недавно Минэкономразвития РФ провело исследование роста тарифов на железнодорожные грузоперевозки при переходе на методику RAB. Проведенный анализ показал, что при переходе на новую модель тарифы РЖД могут вырасти лишь на 2-3 % сверх уровня инфляции. При этом аналитики исходили из того, что государство не будет выделять бюджетных субсидий на реализацию инвестиционных проектов. В случае частичного сохранения господдержки рост будет менее значительным. Ведомство исходило из реального уровня роста издержек на 1-2 % в год и нормы доходности на уровне крупных проектов в развивающихся странах – 10-12,5%. Амортизационные отчисления будут начисляться исходя из полезного срока использования в 40 лет, предполагает модель Минэкономразвития [14].

Исходя из этих посылов, были рассмотрены несколько сценариев развития событий в системе «железнодорожный тариф – корпоративная эффективность угольной отрасли – бюджетная эффективность угольной отрасли» (табл. 2).

Как следует из результатов выполненных сценарных расчетов, при повышении железнодорожных тарифов к 2030 году в 2,5 раза положительное корпоративное сальдо денежных средств достигается при уровне добычи на конец периода, равном 325 млн. тонн и цене угля не менее 95 долл. за тонну.

При повышении железнодорожных тарифов к 2030 году в 3,27 раза и тем более в 4,06 раза суммарный корпоративный поток денежных средств устойчиво отрицателен.

Промежуточным значением, при котором потенциально может быть достигнуто положительное суммарное значение корпоративного сальдо денежных средств по производственной и ликвидационной деятельности, является повышение железнодорожных тарифов примерно в 2,9 раза к 2030 году [2, с. 16].

В настоящее время, по различным оценкам, перевозками угля по железнодорожной дороге в России занимаются порядка 10-15 частных транспортных компаний. Причем общее число операторов, располагающих своим парком полуавтоматов, включая самостоятельные и кэптивные, исчисляется сотнями. Практически все основные

производители угля и его главные потребители: «Мечел», «Новолипецкий металлургический комбинат» (НЛМК), «Евраз», «Кузбассразрезуголь», «Сибирский Деловой Союз» и некоторые другие – имеют дочерние транспортные организации, что позволяет им обеспечивать собственную производственную безопасность. Кэптивные операторы работают в сравнительно более выгодных условиях, чем независимые операторы, поскольку их деятельность сконцентрирована на оказании услуг для своих учредителей. Данные компании обеспечены стабильным грузопотоком и работают на маршрутных перевозках. Тем не менее, практика показывает: даже компании, обладающие собственными транспортными подразделениями, все равно привлекают к перевозкам операторские компании или арендуют у них парк.

Летом 2011 г. Правительство РФ утвердило вариант продажи 75 % минус две акции ОАО «Первая грузовая компания», которая на тот момент была 100 %-ной «дочкой» РЖД. Правительственным распоряжением оговаривался ряд требований к претендентам – ими могут быть только профильные компании, владеющие не менее 15 тысячами единиц грузового железнодорожного подвижного состава (в собственности и / или в аренде), а также обладающие опытом управления таким составом. Кроме того, претендент не должен иметь убытков в 2009-2010 гг. Российская пресса среди возможных покупателей акций ПГК называла GlobalTrans (структуры Владимира Лисина и Геннадия Тимченко). Осенью того же года победителем аукциона было признано ООО «Независимая транспортная компания», подконтрольная Владимиру Лисину (основному бенефициару НЛМК). В 2012 г. он консолидировал остальные 25 % акций ПГК. В целом 100 % ПГК обошли бизнесмену в 175,5 млрд. руб. [15].

Продажа контрольного пакета акций ОАО «Первая грузовая компания», как и полагали отраслевые эксперты, не привела к серьезному переделу рынка грузоперевозок (поскольку «завести» весь имеющий в распоряжении ПГК подвижной состав, в том числе 120 тысяч полуавтоматов, на того или иного грузоотправителя или грузополучателя, входящего в состав какого-либо промышленного холдинга, нереально). Новый контролирующий акционер оператора сегодня развивает грузоперевозки как отдельный бизнес. «Первая грузовая компания» сохраняет (по информации на весну 2013 г.), лидирующее положение на рынке транспортировки угля. В свою очередь, UCL Rail, объединяющая ПГК и «Независимую транспортную компанию», по результатам 2012 г. возглавляет рейтинг российских железнодорожных операторов по объему перевозок⁴. Обсуждается возможность выхода UCL Rail на IPO весной 2013 г. [16]. Ранее появлялась информация о том, что

⁴ Газета «Коммерсантъ». 25.03.2013. № 50/П (5081).

ПГК планирует провести первичное размещение акций.

Сам факт продажи государством ОАО «Первая грузовая компания» участники российского рынка оценивали как начало процесса укрупнения компаний-операторов, действовавших, в том числе в перевозке угля. События 2013 года фактически подтвердили это.

Многосубъектность, которая сегодня имеет место среди компаний, предоставляющих услуги по транспортировке угля и экспедированию, неоднозначно оценивается остальными участниками процесса перевозок. Но для производителей угля главный плюс заключается в том, что с появлением частных операторов у них возникло право выбора. Однако технологические минусы нередко перевешивают экономические плюсы от многообразия перевозчиков. В связи с реорганизацией «Российских железных дорог» и выходом на рынок значительного количества операторов была утрачена технология использования парка, которая существовала в рамках МПС-РЖД, констатируют представители отрасли. Коэффициент использования парка в сети снизился. Например, угольная компания отправляет вагон с углем из Кузбасса в порт Находки, а оттуда он идет пустой. Частные операторы самостоятельно не могут обеспечить централизованное управление подвижным составом, в первую очередь, порожним подвижным составом, в масштабах сети. Причем эффективность использования вагона у отдельного оператора очень высокая. Но каждый оператор выстраивает свою оптимальную логистику с точки зрения экономики, не учитывая при этом общую логистику на сети. В итоге это приводит к увеличению маневровых, сортировочных работ, росту встречных отправок однородных вагонов [17]. «Раньше вагоны принадлежали перевозчику, сейчас – грузоотправителям и операторам. Поэтому сложилась тенденция, когда универсальный подвижной состав стал, по сути, специализированным, и в ряде случаев он курсирует со стопроцентным порожним пробегом, что приводит к снижению эффективности использования вагонов» [9].

Операторы порой сетуют на *увеличивающуюся оборачиваемость вагонов*, что вызваноостоями под погрузку / выгрузку. При отгрузке с предприятий, которые находятся в регионах с дефицитом грузовой базы, операторы вынуждены мириться с существеннымиостоями в ожидании погрузки. На задержки с перевозками угля может влиять и неправильная организация выгрузки угля в портах. Например, при использовании агрессивных технологий выгрузки полуваагонов грейферным способом повреждается до 70 % подвижного состава. Необходимость ремонта вагонов, невозможность их эксплуатации периодически вызывает кратковременные перебои с подачей грузовых вагонов под загрузку.

В последние месяцы к этому добавилась еще одна *проблема, вызванная качеством вагонов* и грозящая перерасти в очередной кризис железнодорожных перевозок в масштабах России. В апреле 2013 г. ОАО «РЖД» направила телеграммы, в которых запрещала эксплуатировать на своей сети грузовые вагоны с боковыми рамами Кременчугского сталелитейного завода (Украина) 2010-2011 гг. выпуска и литьем «Алтайвагона» 2010 года. Причина – участвовавшие сходы вагонов, укомплектованных деталями этих производителей (только в 2013 г. было 5 случаев излома боковых рам «Алтайвагона» и 10 – Кременчугского завода). Вагоны, согласно телеграммам, признаны «потенциально опасными» и отставляются от эксплуатации по окончании погрузочно-разгрузочных операций. Срок запрета – «до вынесения соответствующих решений федеральных органов». По информации, появившейся в отечественной прессе, запрет коснулся целого ряда крупных операторов, среди которых ПГК, «Нефтетранссервис», Rail Garant, СУЭК (логистический дивизион), «Трансойл» [18]. Речь идет о десятках тысяч вагонов (до 10 % парка), значительная часть из них – полуваагоны, использующиеся для перевозки угля⁵.

Периодически случающиеся коллапсы в сфере железнодорожных грузоперевозок за последние годы стали отличительной чертой российской транспортной отрасли. От чего в значительной степени страдают производители угля – одни из главных отечественных грузоотправителей. Показательным примером может служить 2011 г. Рост стоимости полуваагонов и, как ее итог, перенасыщенность железнодорожной инфраструктуры подвижным составом, привели тогда к значительным задержкам в движении вагонов. Похожая ситуация имела место в 2008-2009 гг., когда на подъездных путях в Кузбассе стояли тысячи вагонов разных грузовых компаний [19]. В августе 2011 г., по данным компании Brunswick Rail, на сети находилось около 1 млн. 50 тыс. вагонов. При этом, например, парк локомотивов почти не изменился, и результатом оказалось увеличение нагрузки на локомотивный парк. Рост профицита вагонов на сети в условиях инфраструктурных ограничений сопровождался увеличением стоимости перевозок. В частности, в течение 2011 г., по данным ОАО «РЖД», произошло резкое увеличение ставок аренды на вагон: стоимость полуваагона за год выросла на 45,9 %, нефтебензиновой цистерны – на 24,6 %, крытого вагона – на 24,2 %. Среднерыночная ставка аренды полуваагона к концу 2011 г. составила 1350 руб. в сутки, цистерны – 1194 руб., крытого вагона – 1156 руб. [20]. В начале августа 2011 г. президент ОАО «РЖД» В. Якунин назвал «совершенно нереалистичной, астрономической»

⁵ На момент написания статьи эта ситуация еще не получила какого-либо окончательного разрешения.

сумму в 2,5 млн. руб., которой к тому времени достигла стоимость одного полувагона. По его словам, причина сложившейся ситуации заключалась в том, что «в стране не хватает крупногабаритного вагонного литья». Представители отрасли отмечали, что весной 2011 г. дефицит составлял около 25-30 тысяч вагонокомплектов. По этой причине цены на литье выросли в 5-6 раз, на грузовые вагоны – в 2 раза. Чтобы ликвидировать дефицит и «успокоить цены» было принято решение закупить около 30 тысяч вагонокомплектов китайского литья через ТД «РЖД», чтобы обеспечить должный контроль за качеством. Поставки начались в конце мая того же года. Рост цен в тот период произошел, по мнению специалистов, по нескольким причинам. С одной стороны, увеличились затраты производителей вагонов: возросла цена на сталь, существенно – до 25 тыс. долл. США – повысилась стоимость крупного железнодорожного литья. С другой стороны, цены тянули вверх растущий спрос грузообразующих и транспортных компаний в связи с посткризисным восстановлением экономики. Между тем, принимая во внимание ряд объективных предпосылок роста стоимости полувагонов, сами участники рынка грузоперевозок называли еще и субъективную причину «взвинчивания цен» – вмешательство государственных компаний, в частности, финансовой группы ВТБ. Государственные банки контролировали до 80 % рынка литья, что позволяло им выкупать полувагоны у производителей в России и Украине [17]. Банки и лизинговые компании, подконтрольные государству, в 2011-2012 гг. излишне «накачали» сегмент железнодорожной

техники деньгами, недооценив возможные риски и последствия своих действий.

В 2012 г. ставки аренды грузовых вагонов оставались относительно стабильными до августа, а в сентябре начался обвал. В сегменте полувагонов ставка менее чем за полгода упала на 40 %. В первом квартале 2013 г. падение продолжилось. По данным НП «Совет участников рынка услуг операторов железнодорожного подвижного состава», индекс средней арендной ставки по-прежнему показывает отрицательную динамику и в феврале 2013 г. опустился почти до уровня января 2008 г. (рис. 2). Крупнейшие операторы начали демпинговать. По некоторым данным, их ставки по отдельным направлениям в начале 2013 г. упали до 500 руб. за полувагон в сутки и даже ниже.

При этом в 2012 г. частные операторы продолжали наращивать парк вагонов, хотя и меньшими темпами. По данным РЖД, за год количество полувагонов выросло на 12 %. Темпы роста парка полувагонов более чем в два раза опережали темпы роста грузооборота. В итоге к концу 2012 г. на рынке сформировался существенный профицит универсального парка, по разным оценкам – 70-150 тысяч полувагонов [20]. Объемы производства полувагонов начали падать.

В РЖД считают, что в 2012 г. «рынок железнодорожных грузоперевозок перестал быть рынком оператора с конкуренцией за вагоны среди грузоотправителей, каким он был еще в 2011 г., и стал рынком клиента с ростом конкуренции за грузы между железнодорожными компаниями». По мнению отраслевых аналитиков, *по меньшей мере, на 3-4 года рынки перевозок грузов, грузовых*

ДИНАМИКА КОНЬЮНКТУРЫ РОССИЙСКОГО РЫНКА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК

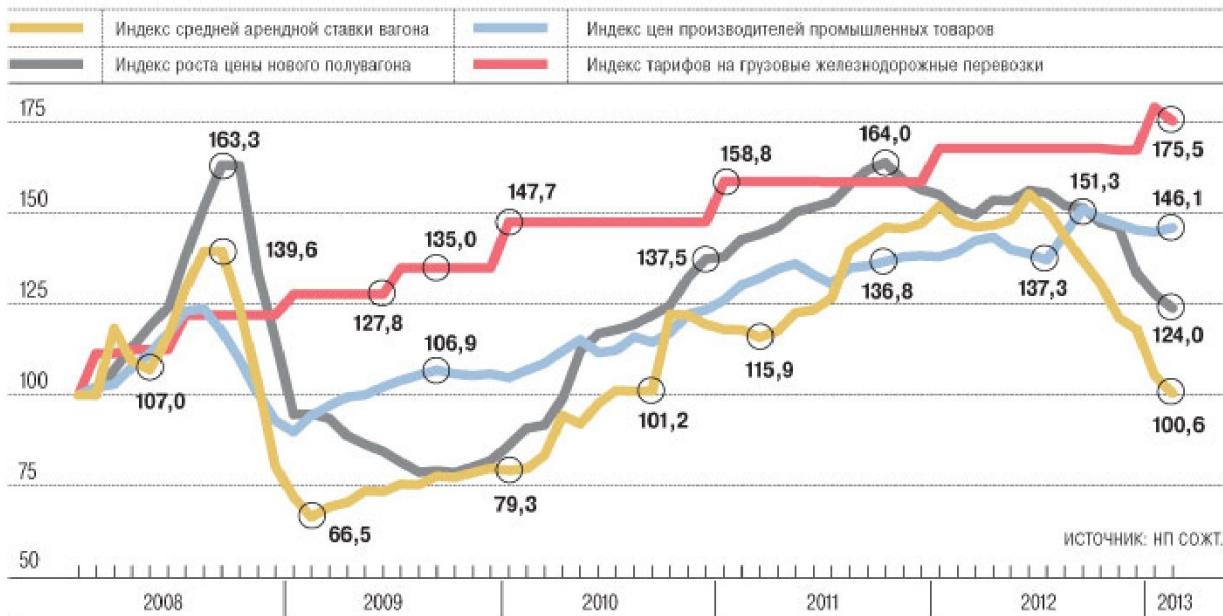


Рис. 2. Динамика конъюнктуры российского рынка железнодорожных перевозок
Источник: Цит. по [20].

вагонов и комплектующих превратятся из «рынков продавца» в «рынки покупателя» [21].

На фоне подобного поведения операторов показательны шаги, которые, со своей стороны, предпринимают угольные компании: стремясь обеспечить ритмичность отгрузки угля, в последние годы они пошли в логистику. Угольные компании стали покупать полувагоны, порой и по завышенным ценам, что, тем не менее, позволяет им «иметь маржу на реализации продукции». Причем в самом выигрышном положении оказывались те угледобывающие компании, которые наиболее эффективно управляют собственным парком полувагонов, которые приобретают подвижной состав по минимальным ценам, либо те, кто находится ближе всего к точке реализации своей продукции.

Обратимся к примеру ОАО «Кузбасская Топливная Компания» (КТК). В 2010 г. она в сотрудничестве с оператором «Сибурглеметтранс» создала совместное предприятие «Кузбасская Транспортная Компания». Таким образом, производитель энергетического угля стремился хеджировать риски при поставках своей продукции на экспорт. Для этого компания планировала приобрести 5000 полувагонов. Летом 2011 г. ее парк насчитывал чуть более 3100 единиц подвижного состава. В первом квартале 2013 г. «Кузбасскую Транспортную Компанию» приобрела железнодорожная компания «ЗапСиб-Транссервис» (ЗСТС). В сделку вошли 3120 вагонов, а также 5-летний контракт на перевозки 65 % грузов КТК. Причем ЗСТС для работы с «Кузбасской Топливной Компанией» потребуется больше полувагонов, чем было приобретено в рамках данной сделки [22]. В ближайшие два года «ЗапСиб-Транссервис» намерен нарастить собственный парк вагонов с нынешних более 12000 до 20000 единиц подвижного состава. КТК не раскрывает мотивы продажи своего кэптивного оператора, однако можно предположить, что в текущих условиях содержать собственный парк угольной компании стало просто невыгодно и неперспективно. Сегодня отраслевые эксперты полагают, что *тенденция покупки кэптивных компаний независимыми операторами в ближайшее время сохранится, а в дальнейшем можно ожидать и слияния крупных компаний*.

По наблюдениям специалистов, усугубила ситуацию на рынке, как ни странно, мера для разгрузки инфраструктуры, введенная осенью 2012 г., – унификация тарифов на порожний пробег. «Раньше транспортные компании оптимизировали порожний пробег, снижение его цены было одним из конкурентных преимуществ. Унификация тарифов сделала оптимизацию порожнего пробега неэффективной», – цитирует представителей лизинговой компании Brunswick Rail газета «Коммерсантъ». Те операторы, которые не смогли изменить логистические схемы в новых условиях, были вытеснены из перевозочного процесса. Что-

бы избежать платы за простой вагонов (доходит до 50 долл. США в день), эти транспортные компании готовы были сдавать вагоны в аренду по заниженным ставкам. В результате произошла «натурализация» профицитных полувагонов, поясняют в Brunswick Rail. «Если раньше они все были тем или иным способом вовлечены в перевозочный процесс, то в конце 2012 г. часть попала на открытый рынок, что сказалась на ставке аренды. С 40-45 за полувагон в день она упала до 20-25 долл.» [20]. На текущий момент, отраслевые эксперты полагают, что лимит снижения ставок практически исчерпан. Более того, ожидается некоторый рост спроса на полувагоны, особенно в сегменте перевозок генеральных грузов. Это, в свою очередь, может привести к корректировке цен в сторону увеличения [23].

В последние годы РЖД, операторы, грузоотправители, федеральные и региональные власти активно занимаются поиском возможных путей выхода из создавшейся ситуации, механизмов повышения эффективности угольных перевозок. Нужно учитывать, что *вопрос транспортного обеспечения угольной промышленности можно решить только комплексно с учетом интересов всех участников транспортной цепочки*.

Например, крупнейшие операторы стараются максимально приблизить технологию обеспечения Кузбасса порожними полувагонами к технологии управления инвентарным парком. Пару лет назад РЖД и Центр фирменного транспортного обслуживания (ЦФТО) выступили с инициативой заключения агентских соглашений с владельцами подвижного состава. ЦФТО в данном случае выступает в роли агента собственника: берет на себя обязательство вывезти оговоренный объем грузов и предоставить под него соответствующее количество вагонов. Также предусматриваются обязательства в отношении порожнего пробега. Эта идея отчасти возвращает тот механизм организации перевозок, который существовал в дореформенный период, и в целом был эффективен.

Для обеспечения более жесткой технологической дисциплины ОАО «РЖД» в настоящее время разработало *Единый сетевой технологический процесс (ЕСТП) железнодорожных грузовых перевозок*. Он, прежде всего, направлен на технологическое обеспечение организации и управления перевозками на основе системного взаимодействия всех участников рынка грузовых перевозок (РЖД, грузовладельцев, операторов, владельцев путей необщего пользования). Фактически ЕСТП определяет процесс организации перевозочного процесса в условиях множественности операторов подвижного состава. Он также призван решить задачу регламентации функций всех участников перевозочного процесса, основанную на нормативных и технологических документах железнодорожной отрасли [24], организовать мониторинг деятельности участников эксплуатацион-

ной работы и их взаимодействие по единому набору показателей. Он должен установить правила взаимоотношений с внешними контрагентами, прежде всего с операторами, а также выстроить технологию оперативного взаимодействия служб дорог с органами управления дирекций в регионах [25]. В рамках ЕТСО одним из важных элементов управления парками является переход от непрерывного приема заявок к месячному планированию перевозок не только грузов, но и порожних вагонов. Порожний вагон может быть выведен с путей необщего пользования, принят к перевозке и отправлен лишь при наличии договора между оператором, владельцем подвижного состава и владельцем путей необщего пользования [26].

Решение вопроса перемещения порожних вагонов, по мнению специалистов Минтранса РФ, возможно, будет найдено в заключении договоров между оператором и владельцем инфраструктуры. На практике перемещение подвижного состава должно осуществляться лишь в случае, если у его владельца будет понимание того, куда будет перемещен его вагон и за какую цену. В целом решение проблемы загруженности инфраструктуры может заключаться в определении оптимального количества подвижного состава, одновременно находящегося на сети [24].

Приведем такой пример. 18 апреля текущего года Кузбасский регион Западно-Сибирской железной дороги сообщил о погрузке рекордного за этот год количества угля – 8174 вагона. Погрузка топлива с начала 2013 г. выросла к уровню прошлого на 1% – до уровня более 55 млн. тонн (в течение 2012 г. было погружено 192 из 201,5 млн. т добываемого угля). «Сегодняшние успехи – плоды работы, которую все участники перевозочного процесса проделали в прошлом году, – заявил зам. начальника ЗСЖД по Кузбасскому территориальному управлению С. Макаренко, чьи слова приводит газета «Гудок». – Главное достижение – технология подбора и формирования на станции Входная порожних вагонов отдельных операторов, адресованных на одну станцию назначения, в организованные маршруты, которые при необходимости переадресовываются на другие станции». Эта мера позволила максимально разгрузить станции от маневровой работы и исключить хаотичное поступление порожних вагонов. На недавнем заседании Сибирского межрегионального координационного совета прозвучала мысль распространить опыт станции Входная на всю сеть. На Восточном полигоне по тому же принципу уже начали формировать порожние поезда для Кузбасса на станциях Тайшет (ВСЖД) и Хабаровск-2 (ДВЖД) [27].

В октябре 2011 г. администрация Кемеровской области, Западно-Сибирская железная дорога и угледобывающие предприятия региона подписали протокол, предусматривающий заключение до 1 декабря 2011 г. с 11 (по другим данным – с 12)

крупными грузоперевозчиками соглашений на 2012 год, гарантирующих вывоз грузов. Небольшим компаниям-грузоперевозчикам было предложено объединиться под эгидой крупных операторов. Заметим, на момент подписания документа перевозку грузов, главным образом, угля, в Кузбассе осуществляли свыше 200 операторов. За полтора года перечень операторов, обслуживающих предприятия области, расширился до 16 [28]. Это помогло решить проблемы транспортного коллапса в Кузбассе. «Тем самым навели порядок с подачей вагонов под погрузку, уменьшили их простой»⁶. Однако с тем, что данная схема работает эффективно, согласны не все. В марте 2013 г. стало известно о возбуждении дела Федеральной антимонопольной службой в отношении администрации Кемеровской области, ОАО «РЖД» и 12 железнодорожных операторов, занятых обслуживанием предприятий Кузбасса [29].

В январе 2012 г. в Кемерове в присутствии на тот момент премьер-министра РФ Владимира Путина ОАО «РЖД», промышленные компании и государственная корпорация «Внешэкономбанк» подписали соглашение о развитии инфраструктуры железнодорожного транспорта для обеспечения нужд промышленности. Администрации 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» А. Бокарев. По словам главы правительства, «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 В. Путин пояснил, что «долгосрочные обязательства грузоотправителей увязаны с обязательствами железнодорожников по модернизации необходимой инфраструктуры, в том числе при инвестиционной поддержке государственных институтов развития». В официальном сообщении ОАО «Российские железные дороги» раскрывалась суть взаимных обязательств сторон. Соглашение предусматривает обеспечение полного вывоза грузов, предъявляемых грузоотправителями, за счет увеличения пропускных способностей железнодорожных линий. В частности, промышленные организации совместно с 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» – заключается договор с грузоотправителем, предусматривающий объемы и

⁶ <http://www.delkuz.ru/content/view/16882/226/>

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 неокупаемости 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.

Частные инвестиции в инфраструктуру железнодорожного транспорта в рамках механизма государственно-частного партнерства можно рассматривать как одну из тех мер, которые способны помочь разрешить кризисную ситуацию в отрасли.

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 сейчас в добыче и торговле углеводородами, в том числе в торговле природным газом, и применяются они довольно часто. В случае с железнодорожными перевозками внедрение долгосрочного планирования позволит преодолеть явный перекос в сторону операторов подвижного состава, существующий в распределении финансовых потоков железнодорожной отрасли.

Теоретически промышленные организации – грузоотправители способны законтрактовать примерно до 80 % необходимых объемов в рамках договоров «бери или плати». Главным фактором, который может ограничить применение принципа take-or-pay на транспорте, как полагают аналитики, является экономическая нестабильность [30], из-за чего, в частности, угольные компании далеко не всегда смогут гарантировать РЖД отправку изначально заявленного объема грузов. Большин-

ство угольных компаний реально способны гарантировать объемы перевозок только на несколько лет вперед. Самы угольные компании достаточно осторожно комментируют перспективу долгосрочного планирования погрузки, за которое ратует РЖД. Тем временем, сейчас ряд крупных грузоотправителей, представляющих различные отрасли, уже работает на основе долгосрочных договоров, и их число будет расти, уверены в Минтрансе России, хотя при этом оговариваются, что «обязательное введение практики долгосрочных договоров может привести к нарушению прав малого и среднего бизнеса. Ведь многие грузоотправители осуществляют несистематические или разовые перевозки» [9].

Невзирая на некоторые положительные изменения в сфере перевозки угля железнодорожным транспортом, российские угольные компании по-прежнему называют ее одним из основных рисков для собственного развития. И помимо изменчивости цены доставки продукции конечному потребителю, особые опасения вызывает необходимость расширения железнодорожной инфраструктуры. В частности, это связано с увеличением объемов поставки на существующие рынки и освоением новых рынков угля в Азиатско-Тихоокеанском регионе.

О том, что угольным компаниям необходимо увеличивать поставки продукции не на Запад, а на Восток, их руководители начали говорить еще накануне кризиса 2008 г. Причем в качестве основного тормоза для переориентации на рынок АТР специалисты называют «мягко говоря, недостаточно развитую транспортную инфраструктуру для данного направления» [4, с. 58].

Ведущие российские угольные компании («УК «Кузбассразрезуголь», «СУЭК», «Мечел», «Сибирский Деловой Союз») намечают дальнейшее развитие действующих и строительство новых угольных терминалов в морских торговых портах Усть-Луга, Мурманск, Ванино, Тамрюк, Посыть, Тамань, что будет способствовать росту поставок угля на экспорт. Основываясь на успешном мировом опыте частно-государственного партнерства в сфере строительства транспортных узлов для перевозки угля, угольные компании ждут от государства инвестиций в строительство портовой инфраструктуры (припортовых станций и портовых мощностей) на Дальнем Востоке, на юге (Тамань) и северо-западе России [4, с. 61]. А также угольные компании рассчитывают на помощь и поддержку государства в развитии железнодорожной инфраструктуры, прежде всего Транссибирской железнодорожной магистрали (Транссиба), Байкало-Амурской магистрали (БАМа). В настоящее время рассматривается возможность, что ОАО «РЖД» получит в уставный капитал в 2013-2015 гг. 260 млрд. руб. на развитие Транссиба и БАМа. Это необходимо, чтобы к 2016 г. на подходах к портам Дальнего Востока иметь

возможность дополнительно перевозить по БАМу и Транссибу 25 млн. тонн грузов. Фактически, по некоторым данным, речь идет об увеличении пропускных способностей железных дорог на Дальний Восток на протяжении от Тайшета (Иркутская область). На этом участке расположены добывающие активы целого ряда промышленных холдингов (в том числе, занимающихся экспортом сырья), а также месторождения, разработку которых еще только планируется начать, обеспечив гарантированный вывоз добывших грузов [ИА «Интерфакс» (02.04. 2013)]. На данный момент годовая пропускная способность Транссиба составляет до 120 [4, с. 62], БАМа – 16 млн. тонн [<http://portnews.ru/news/157845>]. Общий объем финансирования реализации проекта по реконструкции и повышение провозной способности БАМа и Транссиба составит в 2013–2017 гг. 980 млрд. руб. [<http://portnews.ru/news/157845>].

Отметим, перспективы у инвестирования на основе частно-государственного партнёрства в крупные транспортные проекты есть. Например, как стало недавно известно, негосударственный пенсионный фонд (НПФ) «Благосостояние», подконтрольный ОАО «РЖД», собирается приобрести облигации совместного инфраструктурного проекта РЖД и «Мечела», направленного на расширение железной дороги для доставки угля с Эльгинского месторождения (лицензия на его освоение принадлежит «Мечел-майнингу») до порта Ванино. НПФ планирует выкупить облигации на 5 млрд. руб. Еще часть облигаций приобретет ВЭБ на средства Пенсионного фонда. Всего проект по расширению железнодорожных путей оценивается в 40 млрд. руб. Его окупаемость – 12-15 лет. Реализация проекта позволит увеличить пропускную способность дороги до 12 млн. т [31].

В Кемеровской области осенью 2012 г. РЖД начало строительство железнодорожного тоннеля в районе станции Кургеш Кузбасского региона ЗСЖД. Проект создания нового тоннеля, параллельного существующему, является стратегическим для Кузбасского региона ЗСЖД. В настоящее время идущий по тоннелю подвижной состав имеет ограничение скорости до 60 км/ч. Новый тоннель позволит увеличить скорость движения поездов, а также сократить эксплуатационные расходы на содержание действующей инфраструктуры. Объем инвестиций ОАО «РЖД» на реализацию данного проекта за три года превысит 7 млрд. руб. Ввести тоннель в эксплуатацию планируется в 2015 г. Старый тоннель длиной 1169 м будет законсервирован [<http://www.delkuz.ru/content/view/16056/226>].

Естественно, государство должно быть заинтересовано в повышении конкурентоспособ-

ности отечественных компаний на мировых рынках и всячески этому способствовать. Так, например, поступает Китай. Не менее важным представляется формирование современной модели эффективного управления подвижным составом в условиях изменившейся конфигурации отрасли при сохранении госмонополии на сети РЖД. Решение данных проблем, как следствие, может способствовать «демократизации» цен на перевозки.

Долгосрочная программа развития угольной промышленности России до 2030 года, утвержденная в январе 2012 г., предполагает, что в течение ближайших восемнадцати лет ежегодный объем добычи угля в стране вырастет в 1,4 раза – до 430 млн. тонн. Доля экспорта в поставках угольной продукции, согласно содержащимся в программе прогнозам, за это время должна увеличиться с 33,5 % до 43,6 %. Причем наиболее существенный рост ожидается в восточных направлениях: более чем в 2,6 раза – до 85 млн. тонн к 2030 г. Общий объем финансирования программы оценивается в 3,694 трлн. руб. Реализация столь амбициозных планов по приросту добычи закономерным образом должна сказаться на объемах перевозок железнодорожным транспортом. В рамках развития нормативно-правовой базы предполагается совершенствовать систему тарифного регулирования железнодорожных перевозок, стимулировать заключение долгосрочных контрактов на внутреннем рынке, создать индексы для повышения объективности ценообразования и организации биржевой торговли угольным топливом и т.п. [2].

Без решения выше перечисленных задач в сфере грузоперевозок реализация программы развития угольной промышленности представляется затруднительной. Пропускная способность железных дорог по ключевым угольным направлениям выходит за пределы допустимого, либо достигнет критических значений в ближайшие несколько лет. Если не принимать никаких мер, то еще совсем немного, 10-20 млн. тонн – и железнодорожная сеть встанет, заявляют эксперты [4 с. 78].

В заключение отметим, что транспортные риски угольных компаний можно снизить только в условиях когда:

- инвестирование в развитие транспортной инфраструктуры будет учитывать как доходность перевозок, так и платежеспособность угольного бизнеса;

- будут в разы увеличены объёмы государственных инвестиций в инфраструктурные проекты.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Шматко С.И. Об итогах реструктуризации и перспективах развития угольной промышленности // Материалы

совещания у Председателя Правительства РФ В.В. Путина по вопросам развития угольной промышленности (24 января 2012 г., Кемерово).

2. Долгосрочная программа развития угольной промышленности России на период до 2030 г. (утв. распоряжением Правительства РФ от 24.01.2012г. № 14-р). [Эл. ресурс]. – URL: http://www.rosugol.ru/upload/pdf/dpup_2030.pdf

3. Рекорды по добыче и экспорту угля в России не должны вводить в заблуждение (пресс-релиз Института проблем естественных монополий, 12.12.2012). [Эл. ресурс]. – URL: <http://www.delkuz.ru/content/view/16580/1/>

4. Российский рынок угля 2012. Аналитический обзор. РосБизнесКонсалтинг. – Москва. 2012.

5. Прогноз цен на энергетический уголь на мировом рынке. [Эл. ресурс]. – URL: <http://metalexpertresearch.com/research/ru/>

6. Прогноз цен на коксующийся уголь на мировом рынке. [Эл. ресурс]. – URL: <http://metalexpertresearch.com/research/ru/>

7. О мерах по развитию угольной промышленности. Стенограмма совещания в г. Ленинск-Кузнецкий (06.08.2012) под председательством премьер-министра РФ Д. Медведева. [Эл. ресурс]. – URL: <http://government.ru/docs/20000/#sel>

8. Постановление Правительства РФ от 18.05.2001 № 384 (ред. от 22.07.2009) «О Программе структурной реформы на железнодорожном транспорте».

9. Сейчас важно нормативное закрепление правил поведения на рынке. Интервью Директора департамента государственной политики в области железнодорожного транспорта Минтранса России В. Петренко газете «Коммерсантъ» // Коммерсантъ. 25.03.2013. № 50/П (5081).

10. Соин Д. Ставки на дне // Коммерсантъ. Приложение «Логистика». 10.04.2013. № 62 (5093).

11. Российский рынок железнодорожных грузоперевозок. Аналитический отчет DISCOVERY ResearchGroup (сентябрь 2012 г.).

12. Савчук В. Несбалансированность частных инициатив и возможностей государства при реализации программ развития портов и железнодорожной инфраструктуры (доклад на 18 Междунар. конф. по транспорту и логистике «ТрансРоссия», 23-24 апреля 2013 г., Москва). [Эл. ресурс]. – URL: http://ipem.ru/images/stories/Files/ZHelDor/konferenc/24.04.2013_transrussia_infrastructure.pdf

13. Путин: РФ нужна формула расчета ж/д тарифов на пять-десять лет. РИА «Новости» (26.04.2012). [Эл. ресурс]. – URL: <http://ria.ru/economy/20120426/635898131.html#ixzz2RHC88uQH>

14. Агентство экономической информации «ПРАЙМ» (13.03.2013). [Эл. ресурс]. – URL: <http://1prime.ru/MACROECONOMICS/20130313/761715854.html>

15. Владимир Лисин перезагрузил долги // Коммерсантъ. 15.04.2013. № 65/П (5096)

16. UCL Rail Владимира Лисина готовится к IPO // Газета «Ведомости». 18.02.2013.

17. Логинова Е. Вагонные споры. Последнее дело? // Деловой Кузбасс – новый век. 2011. №8.

18. Тимошинов Е. Вагоны остановили по требованию // Газ. «Коммерсантъ». 10.04.2013. № 62 (5093).

19. Логинова Е. «Игра по правилам и без» // Деловой Кузбасс – Новый век. 2010-2011. № 12-1.

20. Тимошинов Е., Попов Е. Вагоны застоялись на запасном пути // «Коммерсантъ». 25.03.2013. № 50/ П (5081).

21. Бурминстров Б. Вопрос цены // Газета «Коммерсантъ». 25.03.2013. № 50/П (5081).

22. «ЗапСиб-Транссервис» приобрел Кузбасскую транспортную компанию. [Эл. ресурс]. – URL: <http://infranews.ru/logistika/zheleznaya-doroga/31293-edelka-na-50-mln/>

23. Лимит снижения ставок практически исчерпан. Интервью ген. директора группы Rail Garant Ильи Дудинского // Газета «Коммерсантъ». 25.03.2013. № 50/П (5081).

24. Нужно решение, устраивающее всех. Интервью директора департамента государственной политики в области железнодорожного транспорта Минтранса РФ В. Петренко / Инфорагентство «РЖД-Партнер. ру» (18.04.2013). [Эл. ресурс]. – URL: <http://www.rzd-partner.ru/interviews/interview/nuzhno-reshenie--ustraivaishchee-vsekh/>

25. От организации к координации. Интервью первого вице-президента ОАО «РЖД» В. Морозова (24.10.2012). [Эл. ресурс]. – URL: <http://www.gudok.ru/transport/comment.php?ID=446248>

26. Сергеенко О. На сети выстраивается модель корпоративного управления // Газета «Гудок». 28.05.2012. [Эл. ресурс]. – URL: http://www.gudok.ru/transport/zd/?pub_id=433424

27. Болдырев А. Угольная прибавка // Гудок. 22.04.2013. № 70 (25269). С. 2.

28. Тимошинов Е. ФАС разберется с вывозом кузбасского угля // «Коммерсантъ». 26.03.2013. №51 (5082).

29. Екимовский А. Технологический картель // Коммерсантъ. «Business Guide (Грузовой железнодорожный транспорт)». Приложение. 22.04.2013. №17 (210).

30. Логинова Е. Груз ответственности. Поделят на троих? // Деловой Кузбасс – новый век. 2012. №2.

31. РЖД нашла деньги на Ванино // Ведомости (26.04.2013). [Эл. ресурс]. – URL: http://www.vedomosti.ru/companies/news/11590871/rzhd_pomozhet_mechelu#ixzz2RYC1QBdl

□ Авторы статьи:

Фридман
Юрий Абрамович,
докт. экон. наук, проф., гл. научн.
сотр. ИЭОПП СО РАН, проф. каф.
прикладных информационных техно-
логий КузГТУ. Тел. 8-3842-75-75-38

Логинова
Екатерина Юрьевна,
канд. полит. наук, науч. сотр.
ИЭОПП СО РАН
E-mail: katrin.2007@mail.ru

Речко
Галина Николаевна,
канд. экон. наук, зав. лаб. ИЭОПП
СО РАН, доц. каф. прикладных
информационных технологий Куз-
ГТУ. E-mail: rgn.vt@kuzstu.ru