



АЛЕКСЕЙ ЕКИМОВСКИЙ,
РЕДАКТОР BUSINESS GUIDE «ГРУЗОВОЙ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ»

РЕФОРМА ОТНОШЕНИЙ

Наблюдая со стороны за одиннадцатилетней историей железнодорожной реформы и пытаясь разобраться в самых разных вопросах — от чисто философских до сугубо технологических, начинаешь понимать, что важнейшие изменения произошли не столько в нормативной или правовой сфере, сколько в появлении совершенно новой атмосферы в отрасли. Из полувоенной структуры она превратилась в уважаемый бизнес, и если еще на заре реформ в здании на Новой Басманной ходили преимущественно «на поклон» или «на ковер» к начальству, то со временем все чаще туда стали идти «договариваться».

Но и эти времена, когда решение частной проблемы зависело от выбора правильной двери в кабинет в центральном аппарате ОАО «РЖД», постепенно проходят. Почувствовав, что поодиночке операторы уже вряд ли смогут решать свои проблемы, корень которых лежит уже не в плоскости административных указаний, а в создании единых для всех правил игры, им пришлось объединить усилия, чтобы доводить до регуляторов свою позицию.

Как рассказывают сами участники рынка, на заседаниях «Совета операторов» иногда присутствует до 200 человек, нередко разгораются споры между прямыми конкурентами, но в результате им удается найти общий взгляд на судьбу дальнейшей реформы. Может быть, именно поэтому монополия стала не только их слушать, но и слышать, и даже идти на компромиссы. Впрочем, самостоятельно система уже перестала справляться с возникающими проблемами, и другого выхода просто нет.

Тематическое приложение к газете «Коммерсантъ» (Business Guide-Грузовой железнодорожный транспорт)

Демьян Кудрявцев — генеральный директор
Азер Мурсалиев — шеф-редактор
Анатолий Гусев — автор макета
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»

Алексей Екимовский — 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: «Сканвэб Аб».
Адрес: Коряланкату 27, Коувала, Финляндия
Тираж: 75000. Цена свободная

Рисунок на обложке: Эльвира Насибуллина

ИХ НЕ ДОГОНЯТ

РЫНОК ОПЕРАТОРОВ ГРУЗОВОГО СОСТАВА В ОБЩИХ ЧЕРТАХ СФОРМИРОВАЛСЯ. ДЕСЯТКА КРУПНЕЙШИХ ВАГОННЫХ КОРПОРАЦИЙ УЖЕ КОНТРОЛИРУЕТ БОЛЬШУЮ ЧАСТЬ ДОХОДОВ ОТРАСЛИ. ПРОЦЕСС СЛИЯНИЙ И ПОГЛОЩЕНИЙ МЕЖДУ ТЕМ ПРОДОЛЖАЕТСЯ.

АЛЕКСЕЙ ЕКИМОВСКИЙ

Отрасль кипит крупными сделками по слиянию и поглощению, операторы наращивают перевозки двузначными цифрами, ставки за пользование вагонами превысили докризисные значения. Стремительно теряет свою рыночную долю холдинг ОАО «Российские железные дороги» (РЖД), у которого правительство последовательно отнимает оставшиеся активы в сегменте оперирования подвижным составом. В результате рыночных процессов, на которые регулирующие органы имеют все меньше влияния, в отрасли окончательно сформировались крупные вагонные корпорации, лидерство которых уже вряд ли будет оспорено в ближайшее время.

На топ-10 операторских компаний приходится около 60% всего грузового железнодорожного парка, на топ-5 — почти половина. Подобная картина наблюдается, например, в российской гражданской авиации, где, по общему убеждению отраслевых экспертов, уже окончательно сложились условия для высококонкурентного рынка. Обращает на себя внимание то, что железнодорожная отрасль прошла этот путь становления всего за какие-то 5–6 лет, тогда как авиаторам понадобилось на это почти 20 лет.

По итогам 2011 года безусловным лидером на рынке стал холдинг UCL Rail Владимира Лисина, который в конце года приобрел у ОАО РЖД 75% акций крупнейшей в стране Первой грузовой компании (ПГК). Вместе с далеко не рядовым оператором Независимой транспортной компанией (НТК) холдинг теперь располагает парком свыше 200 тыс. грузовых вагонов, объем перевозок различных грузов превышает 350 млн тонн. Кстати сказать, НТК, занимающая лишь восьмое место по объему парка в управлении, обогнала своих конкурентов по объему перевозок, оставив позади даже «Нефтетранссервис» братьев Аминовых, парк которого почти вдвое превышает парк НТК. Эффективность железнодорожных перевозок холдинга UCL, скорее всего, будет расти и дальше благодаря росту взаимодействия с ключевым клиентом группы Новолипецким металлургическим комбинатом, куда перешел бывший гендиректор НТК Александр Сапронов на созданную специально под него должность вице-президента по логистике.

Призванная стать прямым конкурентом ПГК Вторая грузовая компания (ВГК) пока не успела показать себя в настоящем бою. Будучи зарегистрированной как юридическое лицо лишь в конце 2010 года, в течение всего прошлого года ВГК постепенно получала свой 180-тысячный парк от ОАО РЖД, сдавая вагоны в аренду частным операторам. «Какие бы гениальные люди там ни работали, невозможно одновременно принять в управление такой огромный парк», — соглашается с объективными сложностями этого процесса руководитель одной из компаний-конкурентов. Более того, трудности с вывозом грузов в полувагонах из Кузбасса ударили по планам рыночных реформ: правительственным постановлением ВГК обязали отдать в аренду свыше 100 тыс. грузовых вагонов своей материнской компании ОАО РЖД. Операторы обеспокоены, что под этим благодидным предлогом на сеть возвращается инвентарный парк, который снова стал искажать сложившиеся условия для конкуренции на рынке.

НА ДЕСЯТЬ КРУПНЕЙШИХ КОМПАНИЙ ПРИХОДИТСЯ БОЛЕЕ 60% ВСЕГО ГРУЗОВОГО ПАРКА В РОССИИ

ОПЕРАТОР	ПАРК В УПРАВЛЕНИИ (ЕД.)
1 ПЕРВАЯ ГРУЗОВАЯ КОМПАНИЯ (UCL RAIL)	191202
2 ВТОРАЯ ГРУЗОВАЯ КОМПАНИЯ*	173775
3 «НЕФТЕТРАНССЕРВИС»	59621
4 GLOBALTRANS	47580
6 «РУСАГРОТРАНС»	30860
7 RAIL GARANT	30363
5 «ТРАНСОЙЛ»	29015
9 «ГАЗПРОМТРАНС»	28473
8 НЕЗАВИСИМАЯ ТРАНСПОРТНАЯ КОМПАНИЯ (UCL RAIL)	28408
10 «ТРАНСКОНТЕЙНЕР»	24526

* ДАННЫЕ О ВАГОНАХ В СОБСТВЕННОСТИ КОМПАНИИ.
ИСТОЧНИК: ДАННЫЕ КОМПАНИЙ.

Третье и четвертое места в 2011 году разменяли «Нефтетранссервис» и группа Globaltrans, принадлежащая холдингу «Н-Транс». Последняя долгие годы считалась крупнейшим на рынке частным оператором, но по итогам 2011 года вынуждена была уступить бронзу «Нефтетранссервису», который в последние годы неудержимо наращивал свой парк универсальных полувагонов. В частности, в прошлом году компания приобрела два лота по 10 тыс. вагонов у ОАО РЖД, которые монополия продавала на аукционе с обязательством их капитального ремонта и введения их в эксплуатацию. Объявленная весной сделка по приобретению группой Globaltrans «Металлоинвесттранса», оперирующего более 10 тыс. вагонов, также не позволила подвинуть с третьего места «Нефтетранссервис», который в мае объявил о покупке у группы Fesco железнодорожного оператора «Трансгарант», управляющего парком вагонов свыше 16 тыс. единиц. Между тем Globaltrans существенно увеличивает суммарный объем грузоперевозок: у «Металлоинвесттранса» в 2011 году он составил 44,1 млн тонн против 25,5 млн тонн у «Трансгаранта».

Замыкает пятерку крупнейших операторов группа Rail Garant Сергея Смыслова и Сергея Гущина, которая объединяет в себе целый ряд компаний — операторов и собственников грузовых вагонов. Парк группы достаточно разнороден: это и универсальные полувагоны, которых в составе парка около половины, свыше 5 тыс. цистерн, уни-

кальные специализированные платформы для перевозки труб, а также крупнейший в стране парк танк-контейнеров для перевозки нефтехимических грузов. В прошлом году компания также объявила о запуске инфраструктурных железнодорожных проектов, планируя построить собственные железнодорожные контейнерные терминалы в центре России, которые позволят наладить логистику перевозок в направлении строящегося морского терминала группы в таллинском порту Мууга.

Перевозки нефтеналивных грузов в 2011 году показали плохую динамику, что не позволило операторам достичь особо ярких результатов в этом сегменте. Специализированный оператор цистерн «Трансойл», принадлежащий структурам нефтетрейдера Геннадия Тимченко, столкнулся с падением перевозок сырой нефти, доля которой в общем объеме перевозок снизилась с 23% до 11%. Зато выросли перевозки мазута и дизельного топлива на 6% и 4% соответственно, что позволило показать объем перевозок на уровне 53,2 млн тонн. «Трансойл» сохранил долю в сегменте транспортировки нефтеналивных грузов выше отметки 20% при общесетевом спаде погрузки нефти и нефтепродуктов», — отмечают в компании. Объем перевозок «Газпромтранса», оперирующего сопоставимым парком цистерн, также остался на уровне 2010 года: по оценке компании, он составил 28 млн тонн.

«Трансойл» — одна из немногих непубличных железнодорожных компаний, которые раскрыли финансовые результаты по итогам 2011 года: выручка оператора по РСБУ составила 54,2 млрд руб., чистая прибыль — 6,93 млрд руб. Котирующаяся на Лондонской фондовой бирже Globaltrans получила в 2011 году доходы в размере \$1,177 млрд, чистую прибыль — \$317,2 млн, что на 40% больше, чем годом ранее. Выручка по МСФО «Трансконтейнера», вышедшего на IPO в конце 2010 года, составила 30,876 млрд руб., чистая прибыль — 3,8 млрд руб., что более чем в четыре раза превышает прошлогодний уровень. Компания готовится к полной приватизации в 2011 году, главным претендентом на покупку считается группа Fesco Сергея Генералова, которая уже приобрела с рынка порядка 20% акций этого специализированного контейнерного оператора. Проданный Fesco в начале мая «Трансгарант» получил чуть более 9 млрд руб. выручки по МСФО и 1,9 млрд руб. чистой прибыли. ■



ИВАН ШАПТОВЛОВ

↑
ПЕРЕДОВИКИ ПРОИЗВОДСТВА