



РЕНАТА ЯМБАЕВА,

РЕДАКТОР BUSINESS GUIDE

«ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ»

## ПУТЬ НА «ПЕРВУЮ»

Мне каждый день приходится решать, насколько то или иное событие достойно внимания. Что «тянуть на первую», что — на открытие делового блока, что оставить «внутри», что запихнуть в «контекст». Честно говоря, аргументы далеко не всегда объективны. Поводом для движения новости «наверх» может стать то, что она эксклюзивна или просто забавна. Железные дороги — одна из моих любимых тем, а профильный автор „Ъ“ Алексей Екимовский, без ложной скромности, — один из лучших в отрасли. Но на первой полосе ее новости с начала года появлялись всего дважды. У заметок про авиакомпании шансов открыть газету на порядок больше, хотя они перевозят в 25 раз меньше пассажиров и в 1556 раз меньше грузов, чем железные дороги.

Отчасти загвоздка в том, что читатели „Ъ“ редко ездят в поездах и часто летают самолетами. Но отрасль еще и весьма закрыта. К ОАО РЖД у меня претензий почти нет — но и только. Из частных операторов лишь Globaltrans торгуется на бирже. Еще несколько иногда готовы разговаривать. Читателям не интересны события отрасли, игроки которой им неизвестны, а рынок формируется медленно и неохотно. Проблемы, встающие в ходе реформы, специфичны и для неподготовленного читателя просто скучны. В итоге наши подчас очень важные заметки закапываются внутри газеты и отдают учебником для студентов МИИТа.

Поэтому завершения или хотя бы серьезного продвижения реформы железных дорог журналисты ждут не меньше участников отрасли. Тогда в ней появятся крупные инвесторы, котировки акций, известные фигуры, попятные события и мы сможем хотя бы раз в месяц ставить новости железных дорог на первую полосу.

Тематическое приложение к газете «Коммерсантъ»

(Business Guide-Железнодорожный транспорт)

Демьян Кудрявцев — генеральный директор

Андрей Васильев — шеф-редактор

Анатолий Гусев — арт-директор

Энди Опп — директор фотослужбы

Екатерина Кузнецова — директор по рекламе.

Рекламная служба:

Тел. (499) 943-9108/10/12, (495) 101-2353

Алексей Харнас — руководитель службы

«Издательский синдикат»

Рената Ямбаева — выпускающий редактор

Наталья Дашковская — редактор

Ольга Хвостунова — ответственный секретарь

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

# ГРУЗЫ ПОШЛИ В РОСТ

## НАЧАЛО 2010 ГОДА ПОКАЗАЛО, ЧТО ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ ПРОДОЛЖАЮТ ВОССТАНАВЛИВАТЬ ОБЪЕМЫ ПЕРЕВОЗОК, ПОТЕРЯННЫЕ В КРИЗИСНОМ 2009 ГОДУ. ТЕНДЕНЦИЯ, НАМЕТИВШАЯСЯ ЕЩЕ ОСЕНЬЮ, СОХРАНЯЕТСЯ, ХОТЯ РАЗРЫВ С УРОВНЕМ ДОКРИЗИСНОГО 2008 ГОДА ВСЕ ЕЩЕ ВЕЛИК. БОЛЕЕ ТОГО, ОАО РЖД УЛУЧШАЕТ ПРОГНОЗЫ НА 2010 ГОД, РАССЧИТЫВАЯ НА ОБЩИЙ РОСТ УЖЕ НА УРОВНЕ 5%.

РЕНАТА ЯМБАЕВА, АЛЕКСЕЙ ЕКИМОВСКИЙ

**ПРЕДНОВОГОДНЯЯ КОРРЕКЦИЯ** Кризисный 2009 год российские железные дороги закончили чуть лучше, чем сами же прогнозировали в течение года. Общий объем перевозок снизился на 16,8%. Самым серьезным было падение по минерально-строительным грузам — 32,1%. Строительная отрасль сильно пострадала от кризиса и восстанавливается очень медленно.

Гораздо быстрее выправились металлурги, у которых мощности возвращались к полной загрузке уже летом. Однако перевозки черных металлов в целом по году все равно снизились существенно — почти на 20%. В то же время перевозки руды упали всего на 8,6%. Менее всего пострадали перевозки нефтяных грузов, где снижение составило только 2,7%. Нефтяники даже в кризис не столкнулись с падением спроса. Наоборот, конъюнктура их рынков с начала 2009 года быстро улучшалась.

Не слишком существенно снизились и перевозки каменного угля, занимающие большую долю в общем объеме работы железных дорог, — на 8,3%. В основном этот уголь предназначен для энергетиков, а энергопотребление в России в 2009 году снизилось всего на 4,6%. Экспортные контракты угольщики заключили еще до разгара кризиса, и они были полностью исполнены, так что отгрузка энергетических углей за границу не снизилась. Отгрузки минеральных удобрений, резко упавшие в начале года, также к концу восстановились, и общее снижение перевозок этого вида грузов составило только 9,8%.

**ВЕСЕННИЙ РОСТ** На фоне глубоко провальных первых месяцев 2009 года начало 2010 года выглядело для железных дорог весьма обнадеживающим. Так, в январе погрузка на сети российских железных дорог выросла на 17,2% к январю 2009 года (тогда спад составил 33,1%) и составила 87,6 млн тонн. Прирост к аналогичному периоду прошлого года показали перевозки каменного угля (на 13,3%), кокса (на 85,3%), руды (на 32,1%), химических удобрений (на 50,1%), нефти и нефтепродуктов (на 11,2%), контейнеров (на 27,3%). Снизились погрузка зерновых (на 10,7%) и цемента (на 5,1%). В то же время в сравнении с январем докризисного 2008 года, когда перевозки железных дорог уверенно росли, итоги января 2010 года показывают падение в 21,6%. В дека-

бре 2009 года этот разрыв был меньше — 17,9%. В феврале рост замедлился. Погрузка на сети железных дорог составила 88,4 млн тонн, что на 11% больше, чем в феврале 2009 года, но на 18,8% меньше, чем в феврале докризисного 2008 года. В сравнении с показателями января погрузка выросла на 17,2%, а в целом за два месяца она увеличилась на 14% (на 19,6% меньше, чем в январе—феврале 2008 года).

По итогам квартала погрузка росла уже только на 12,7%. Ситуацию дополнительно ухудшил март, в котором рост составил всего 10,7%. Зато он наблюдался почти по всем видам грузов, кроме зерна (падение на 22,7%) и строительных грузов (на 1,8%). Продолжилось сокращение разрыва с докризисными показателями. Погрузка марта отстает от показателя марта 2008 года всего на 13,5%, в целом по первому кварталу — на 17,9%.

В апреле рост активизировался. Погрузка увеличилась на 13,3%, прежде всего за счет каменного угля (рост на 16,1%) и кокса (на 51%), черных металлов (на 34,4%) и их лома (на 76,9%), нефти и нефтепродуктов (на 16,8%). Упали лишь перевозки зерна — на 29%. В целом в январе—апреле погрузка выросла на 12,9%. Но если за первые четыре месяца 2009 года железная дорога потеряла 118,3 млн тонн грузов, то в январе—апреле 2010 года вернула лишь 43,5 млн тонн, то есть менее трети.

В то же время российские железные дороги почувствовали кризис одними из первых в российской экономике. Стабилизация перевозок и даже падение наблюдалось уже весной—летом 2008 года, когда власти России активно подчеркивали, что она остается «островком стабильности» на фоне мирового кризиса. Поэтому с апреля—мая сравнение текущих показателей работы железных дорог пойдет уже фактически с кризисными. Но руководство ОАО РЖД смотрит на ситуацию с оптимизмом и планирует скорректировать в лучшую сторону общий прогноз перевозок. Если в конце 2009 года монополия планировала, что рост в 2010 году составит 3,7%, теперь говорит уже о возможном увеличении погрузки на 5%.

**ПОД КОНТРОЛЕМ** Наблюдавшаяся в начале 2009 года тенденция уменьшения доли ОАО РЖД и его дочерних компаний на рынке грузовых перевозок сохра-

нилась. В то же время по итогам года холдингу удалось восстановить утраченные в первом квартале контролируемые позиции.

По данным ОАО РЖД, доля монополии на рынке оперирования грузовыми вагонами снизилась в 2009 году до 51,2% по сравнению с 55,4% в 2008 году. Доля дочерних и зависимых обществ ОАО РЖД, увеличившись почти вдвое, достигла 17,3%. Кроме того, в 2009 году монополия передала вагоны в аренду дочерним компаниям. В частности, ОАО «Первая грузовая компания» получило 26 тыс. полувагонов, а ЗАО «Русагротранс» — 6,2 тыс. зерновозов. Перевозки в этих вагонах составили 2,8% от общих объемов перевозок.

При общем снижении железнодорожных грузоперевозок в России на 16,8% объемы перевозок в вагонах холдинга РЖД уменьшились на 23%. Наибольшее снижение объемов перевозок холдинга РЖД произошло в сегменте внутрироссийских перевозок (на 28,5%). Существенно сокращены объемы внутрироссийских перевозок минерально-строительных грузов (на 35,5%), каменного угля (на 24,4%), «остальных» грузов (на 33,1%), черных металлов (на 25,1%) и руды (на 18,8%). Экспорт снижен только на 1%, причем по некоторым видам грузов экспортные перевозки даже выросли. Это, например, нефтяные грузы (рост на 4,4%), руды (на 1,9%), минерально-строительные (на 2,4%) и хлебные (на 1,2%) грузы.

Объем грузоперевозок в частных вагонах в 2009 году снижался гораздо медленнее рынка в целом — на 4,3%. Российские частные операторы снизили перевозки всего на 1,2%, а экспорт у них вырос на 6,2% (в целом по рынку снизился на 0,9%). В отличие от холдинга ОАО РЖД, потерявшего объемы по всем сегментам, частные операторы увеличили перевозки каменного угля (на 42,3%), нефтяных грузов (на 1,2%), удобрений (на 0,7%), хлебных грузов (в 2,1 раза).

Таким образом, частные компании продолжили активно укреплять свои позиции на рынке низкодоходных перевозок угля, который до недавнего времени считался традиционным сегментом ОАО РЖД. С одной стороны, этот вид грузов принадлежит к самому дешевому первому тарифному классу. С другой стороны, перевозки каменного угля падали в кризис не так быстро, как рынок в целом, — всего на 8,3%. В 2009 году доля холдинга ОАО РЖД в перевозках каменного угля снизилась на 6,6 п.п., до 62,5%. Особенно быстро росли перевозки частными операторами угля на экспорт (на 10,6%).

В результате можно констатировать, что тенденции опережающего перетекания к частникам высокодоходных грузов, о которой с начала реформы отрасли все время говорит руководство ОАО РЖД, больше не существует. Наоборот, в 2009 году частные компании больше всего грузов потеряли именно в высокодоходном сегменте (падение перевозок на 3,5%), а в низкодоходном увеличили перевозки на 0,9%. При этом холдинг ОАО РЖД в высоко-

**МОЖНО КОНСТАТИРОВАТЬ, ЧТО ТЕНДЕНЦИИ ОПЕРЕЖАЮЩЕГО ПЕРЕТЕКАНИЯ К ЧАСТНИКАМ ВЫСОКОДОХОДНЫХ ГРУЗОВ, О КОТОРОЙ С НАЧАЛА РЕФОРМЫ ОТРАСЛИ ВСЕ ВРЕМЯ ГОВОРИТ РУКОВОДСТВО ОАО РЖД, БОЛЬШЕ НЕ СУЩЕСТВУЕТ**



ДИНАМИКА ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ ПО РОССИЙСКИМ ЖЕЛЕЗНЫМ ДОРОГАМ (ТЫС. Т) ИСТОЧНИК: ОАО РЖД.



ДИНАМИКА ГРУЗОБОРОТА РОССИЙСКИХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ (МЛН ТКМ) ИСТОЧНИК: ОАО РЖД.

### ПЕРЕДОВИКИ ПРОИЗВОДСТВА