

доходном сегменте потерял 20,8% грузов (в среднедоходном — 18,5%), тогда как перевозки низкодходных грузов уменьшились на 24,4%.

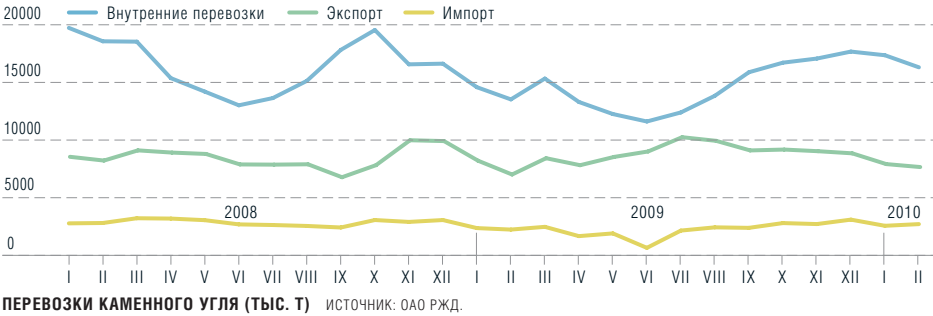
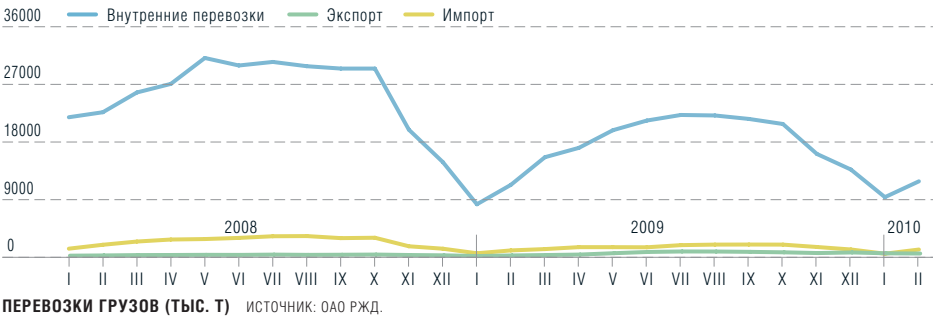
Перевозки в вагонах дочерних структур ОАО РЖД, в целом увеличившиеся на 54,1%, следуют тенденциям частных операторов. Быстрее всего они росли в среднедоходном сегменте (на 93,1%), в высокодоходном рост составил 39,2%, в низкодходном — 63,4%. Эти тенденция не полностью отвечают среднерыночным. В целом в 2009 году перевозки по железным дорогам высокодоходных грузов снизились всего на 12,6%, среднедоходных — на 22,8%, низкодходных — на 18,2%.

Однако, подчеркивают в монополии, ее собственные вагоны до сих пор на 74% используются именно для перевозок низкодходных грузов, тогда доля высокодоходных в общем объеме не превышает 15,9%. По холдингу в целом на низкодходные грузы приходится 66,1% перевозок, на высокодоходные — 23,9% (доля выросла на 0,7 п.п.). У частных операторов на низкодходные грузы приходится 51,5% перевозок, на высокодоходные — 44,9%. Структура перевозок дочерних операторов ОАО РЖД сходна — 51,1% низкодходных и 41,3% высокодоходных грузов.

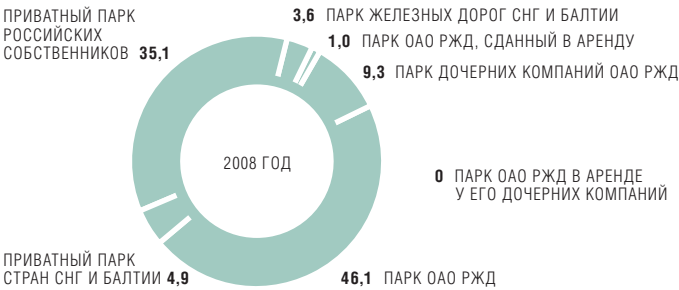
Как отмечают в ОАО РЖД, наиболее сильное конкурентное давление со стороны частных компаний холдинг испытывает при перевозках нефтяных грузов (73,5% перевозок в частных вагонах), удобрений (73,4%), руды (55,7%) и «остальных» грузов (44,6%). Существенную долю, уточняют в монополии, кроме перевозок каменного угля она сохраняет в перевозках хлебных грузов (83,5%), кокса (76,3%), минерально-строительных грузов (67%), лесных грузов (63,7%).

В РЫНКЕ Сами частные операторы подтверждают, что пережили кризис легче, чем ОАО РЖД. Так, например, грузооборот крупнейшей на рынке Globaltrans по итогам 2009 года увеличился на 3%, до 80,9 млрд ткм. В компании рост объясняют «сбалансированностью парка подвижного состава между универсальными полувагонами и цистернами», а также «качеством предлагаемых услуг и долгосрочными отношениями с клиентами». Среди основных грузов, обеспечивших рост грузооборота, — черные металлы, железная руда, нефть и нефтепродукты. Снизился грузооборот по металлолому, цементу, углю и стройматериалам.

В Globaltrans добавляют, что средняя стоимость грузевой отправки по группе в рублях выросла в 2009 году на 11%. Однако в долларовом выражении чистая прибыль компании в 2009 году сократилась на 15%, до \$121,2 млн, выручка — на 19,5%, до \$1,16 млрд. Скорректированная выручка компании без учета «затрат на грузевый тариф» (его грузоотправитель выплачивает перевозчику ОАО РЖД) снизилась на 12%, до \$685,3 млн. Скорректированный показатель EBITDA сократился на 18%, до \$284,5 млн. Но, подчеркивают в Globaltrans, скорректированная выручка компании в рублях выросла на 12%, чистая прибыль — на 9%, EBITDA — на 5%. В показатели отчетности были включены итоги работы «Балттранссервиса», 50% акций которого группа приобрела в декабре 2009 года в ходе SPO.



ПЕРЕДОВИКИ ПРОИЗВОДСТВА



СТРУКТУРА РЫНКА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК (%) ИСТОЧНИК: ОАО РЖД.

Globaltrans даже покупала в 2009 году вагоны: во втором полугодии были заключены контракты на 6 тыс. новых полувагонов и 500 цистерн на общую сумму порядка \$260 млн без НДС. Часть из законтрактованных вагонов была поставлена до конца 2009 года, оставшиеся планируются к поставке в течение 2010 года. Такой шаг вполне объясним: по данным Globaltrans, в 2009 году железнодорожные вагоны подешевели более чем на 40%.

Петербургский частный оператор «Евросиб — Транспортирные системы» в 2009 году перевез 17,6 млн тонн грузов, грузооборот составил 31,293 млрд ткм. В первом квартале перевозки составили 4,2 млн тонн, грузооборот — 6,719 млрд ткм. Как поясняют в компании, внутренние перевозки выросли на 18%, экспорт — на 13%, импорт — почти вдвое. Перевозки энергетического угля универсальным подвижным составом сократились по сравнению с тем же периодом 2009 года, добавляют в «Евросиб», однако увеличились «более доходные перевозки продукции черной металлургии». «Существенно» выросли объемы перевозки лесных и сельскохозяйственных грузов. Перевозки удобрений, круглого леса и щепы, минерально-строительных грузов слегка выросли или остались на уровне первого квартала 2009 года.

В «Евросиб» отмечают, что после падения цен на перевозки в конце 2008 года и начале 2009 года конъюнктура начала постепенно восстанавливаться. В компании видят перспективу возвращения цен к уровням 2007–2008 годов к концу 2011 года. Цены на перевозки грузов в универсальном подвижном составе (особенно полувагонах), добавляют в «Евросиб», растут ускоренными темпами, тогда как цены на перевозки в специализированных вагонах (например, хопперах, платформах) — незначительно.

Парк собственного подвижного состава «Евросиба» сохранился на прежнем уровне. «Финансовая устойчивость компании позволила нам войти в число тех игроков рынка, которым не пришлось возвращать вагоны лизинговым компаниям, — поясняют в компании. — Более того, пользуясь падением ставок на аренду подвижного состава, мы оптимизировали парк вагонов, взятых на условиях операционной аренды, путем замещения более дорогих вагонов менее дорогими». В 2009 году «Евросиб» вагонов не покупал, но планирует увеличение парка в 2010 году.

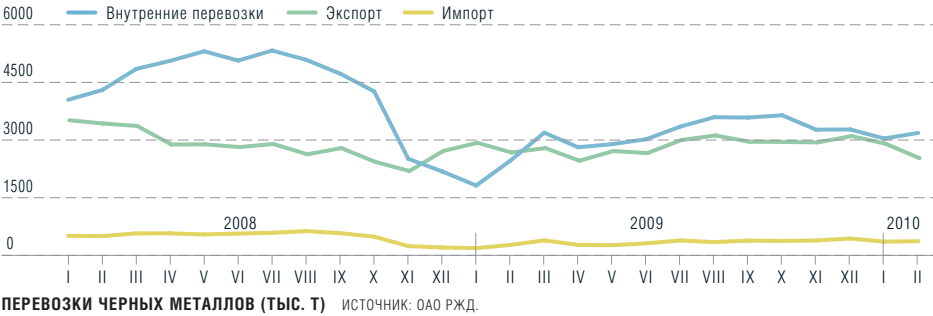
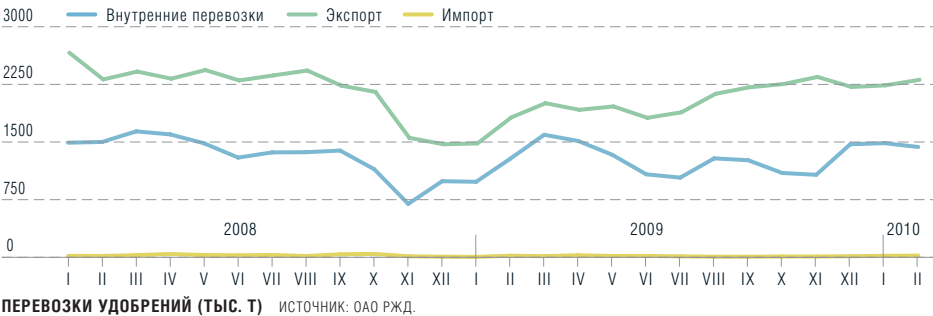
Группа «Трансгарант» (входит в FESCO), по словам управляющего директора Алексея Грома, ежемесячно наращивает объем перевозок со второго полугодия 2009 го-

да. Однако закончила она год несколько хуже рынка в целом. Так, объем погрузки снизился на 22,3%, до 19,23 млн тонн, грузооборот — на 27%, общее количество вагонов в оперировании — на 9%, до 14,86 тыс. «Уменьшение парка стало одной из основных антикризисных мер начала 2009 года, когда из управления было выведено более 2,5 тыс. вагонов», — поясняют в «Трансгаранте». Из всех видов грузов выросли у компании только перевозки извести (на 29,2%) и бумаги (на 11,1%), не занимающие существенной доли в общем объеме. Из значительных по объемам перевозок грузов сильное падение показали металлы (на 41,8%) и уголь (на 29,6%). Перевозки железнодорожного сырья (26,6% от общего грузо потока «Трансгаранта») снизились только на 11,2%.

Но тенденции первого и второго полугодий 2009 года существенно различались, уточняют в компании. Если в первом полугодии отмечалось снижение основных показателей, то во втором полугодии произошел рост: грузооборот увеличился на 27%, погрузка — на 13%. Восстановление началось с июня. Раньше всего положительная динамика у «Трансгаранта» наметилась по углю, щебню, промышленным и продовольственным товарам.

Тенденция сохранилась и в первом квартале 2010 года. «Трансгарант» продемонстрировал резкий рост перевозок — на 33%, до 6,1 млн тонн. «По результатам первого квартала 2010 года мы превысили уровень докризисного 2008 года на 3%, — пояснил господин Гром. — Основной рост компания демонстрирует по сырьевым грузам и перевозкам грузов в контейнерах. С учетом растущих объемов «Трансгарант» пополняет парк подвижного состава — с начала года мы получили 1050 новых полувагонов по договору операционного лизинга. В апреле парк пополнится еще на 275 единиц этого вида подвижного состава». Рост в первом квартале наблюдался по всем основным номенклатурам грузов «Трансгаранта». В частности, перевозки угля выросли на 46%, железорудного сырья — на 20%, металлов — на 21%, щебня — в девять раз. Объем контейнерных перевозок увеличился в 3,4 раза, до 27,6 тыс. ТЕУ. Грузооборот «Трансгаранта» возрос на 48%, до 7,6 млрд ткм. По состоянию на 31 марта компания оперировала 15,62 тыс. вагонов.

ВНЕ РЫНКА Самые впечатляющие результаты в отрасли по итогам 2009 года показала дочерняя ОАО РЖД Первая грузовая компания (ПГК), работающая на тех же условиях, что и частные операторы подвижного состава



(то есть вне ценового регулирования со стороны государства). Ее объем перевозок вырос в 1,9 раза, до 231,8 млн тонн. В первом квартале 2010 года объемы перевозок ПГК выросли еще в 1,5 раза по сравнению с аналогичным периодом 2009 года и составили 65,7 млн тонн. Основной рост произошел по каменному углю (на 55,3%); нефтяным грузам (на 19,0%), руде (на 83,9%), черным металлам (на 207,1%). Снизились только перевозки строительных грузов (на 3,4%).

«Основной стратегией ПГК во время кризиса было увеличение доли перевозок, сохранение существующей клиентской базы и ее расширение за счет предоставления клиентам конкурентоспособных тарифов», — поясняют в компании. В результате, по данным ПГК, ее доля в грузообороте крупнейших российских холдингов выросла в среднем на 7%, «прежде всего за счет тарифной политики». В компании уточняют, что в среднем в кризис она снижала тарифы на 10–15% относительно инвентарного парка (вагоны в собственности ОАО РЖД, перевозки в которых регулируются Прейскурантом 10–01). «Это позволило увеличить клиентскую базу компании вдвое, охватив не только самых крупных, но и мелких грузоотправителей», — отмечают в ПГК.

В результате выручка ПГК в 2009 году выросла на 39,6%, до 71,5 млрд руб., однако чистая прибыль снизилась на 72,7%, до 2,1 млрд руб., а EBITDA — на 29,5%, до 17,7 млрд руб. Но в компании результаты считают неплохими, так как изначально ее бюджет на 2009 год предусматривал прибыль в размере всего 500 млн руб., а убытки по итогам первого полугодия составили почти 1,6 млрд руб.

Тем не менее компания активно обновляла парк, приобретая с начала 2009 года около 8 тыс. единиц подвижного состава. Однако при этом ПГК примерно столько же вагонов списала, так что их общее количество осталось на прежнем уровне. Кроме того, осенью 2009 года ПГК взяла более 25 тыс. вагонов в аренду у ОАО РЖД. В 2010 году за счет собственных средств компания планирует купить не менее 15 тыс. вагонов, в основном полувагонов, а также цистерн, крытых вагонов и хопперов.

Но в компании признают, что она «не показательна», поскольку рост произошел прежде всего за счет увеличения грузовой базы. «По сути, 2009 год стал первым годом, когда мы работали полным парком», — уточняют в ПГК. Таким образом, реальную эффективность работы дочернего оператора ОАО РЖД должны показать итоги текущего года. ■