РЕНАТА ЯМБАЕВА,
РЕДАКТОР BUSINESS GUIDE
«ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ»

ТРУДНОСТИ ДИАГНОСТИКИ

Я люблю железные дороги и терпеть не могу расхожие штампы вроде «стальных артерий страны». Но кризис обеспечил этой набившей оскомину фразе новое прочтение. Мне кажется, что вовремя взятый анализ крови помог бы многим более адекватно воспринимать развитие болезни российской экономики. Во всяком случае, журналистам в первые месяцы кризиса данные о погрузке ОАО РЖД говорили гораздо больше, чем вечно опаздывающие и не всегда адекватные индексы Росстата. Достаточно вспомнить рост промпроизводства в октябре на 1,6% за счет выпуска 12 млн чугунных сковородок.

Пока Минэкономики пыталось сохранять оптимизм и хоть какие-то прогнозы роста, начальник отдела экономполитики „Ъ“ чуть ли не ежедневно заходил ко мне с вопросом — не удалось ли достать свежей статистики ОАО РЖД. Других оперативных данных о ситуации в экономике просто не было. Еще в середине ноября ОАО РЖД еле удалось убедить правительство принять бюджет монополии «в самом жестком варианте» снижения перевозок в 2009 году на 6%. Через три недели данные о падении их в ноябре на 20% позволили экспертам „Ъ“ дать пугающий прогноз падения промпроизводства на 10% (реальность оказалась чуть лучше — 8,7%), а ОАО РЖД принять базовым на 2009 год падение перевозок на 19%.

К весне ситуация развернулась — в апреле Минэкономики резко ухудшило прогнозы. Уточненные данные по первому кварталу показали падение ВВП на 9,5%, по году чиновники говорили о снижении на 8,7–10%. На этот раз экономисты сочли мнение Минэкономики излишне пессимистичным. Но перевозки, падение которых усилилось в апреле, говорят в пользу чиновников.

Жаль только, что и этот источник информации о кризисе мы не смогли сделать полноценным. Я не раз предлагала президенту ОАО РЖД Владимиру Якунину создать на базе данных по погрузке альтернативный еженедельный индекс, который публиковал бы „Ъ“. С аналогичной инициативой выступали и другие газеты. Но глава ОАО РЖД спустил эти просьбы на тормозах, что понятно. Он все-таки человек государственный, и если правительство не хочет баловать граждан информацией, то зачем госмонополии идти против потока? Хорошо уже, что получить данные от ОАО РЖД в любом случае проще, чем от Минэкономики или Росстата.

↑
КОЛОНКА РЕДАКТОРА

РИСУНОК НА ОБЛОЖКЕ: МАРИЯ ЗАЙКИНА

Российские железные дороги
1520 СТРАТЕГИЧЕСКОЕ ПАРТНЕРСТВО

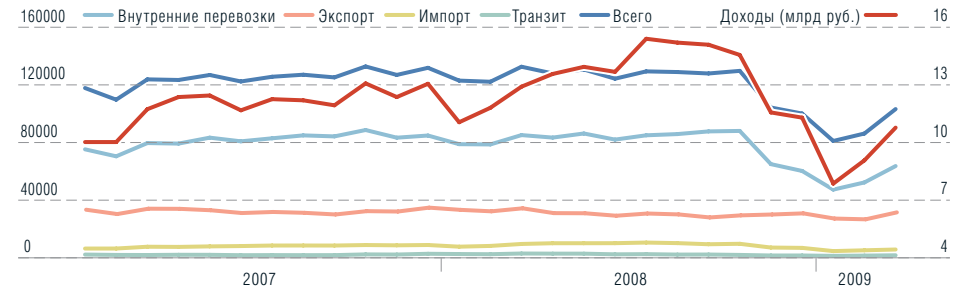
ОТ КРИЗИСА К КРИЗИСУ

РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ НЕ СМОГЛИ ПОКАЗАТЬ НЕПРЕРЫВНОГО РОСТА В ТЕЧЕНИЕ ДЕСЯТИ ЛЕТ. КРИЗИС ОБВАЛИЛ РЫНОК, И ПО ИТОГАМ 2008 ГОДА ПЕРЕВОЗКИ СНИЗИЛИСЬ — ВПЕРВЫЕ СО ВРЕМЕНИ ПРЕДЫДУЩЕГО КРИЗИСА 1998 ГОДА. ПАДЕНИЕ СТАЛО ОБВАЛЬНЫМ. ТЕКУЩИЙ ПРОГНОЗ ОАО РЖД ОТБРАСЫВАЕТ ОТРАСЛЬ НА УРОВЕНЬ 2001 ГОДА И УЖЕ КАЖЕТСЯ ОПТИМИСТИЧНЫМ, А САМА МОНОПОЛИЯ С ДОЧЕРНИМИ СТРУКТУРАМИ СТРЕМИТЕЛЬНО ТЕРЯЮТ РЫНОК — ИХ ВАГОНЫ ОБЕСПЕЧИВАЮТ МЕНЬШЕ ПОЛОВИНЫ РОССИЙСКИХ ПЕРЕВОЗОК. РЕНАТА ЯМБАЕВА

В СВОБОДНОМ ПАДЕНИИ Для преодоления психологически важного рубежа — десятилетнего роста — российским железным дорогам не хватило года. Символично, что подъем отрасли также начался с финансового кризиса — 1998 года. Именно тогда был показан исторический минимум грузовых перевозок с начала рыночных реформ в России — 834 млн тонн. С тех пор и вплоть до сентября 2008 года железнодорожники фиксировали исключительно рост.

Но в 1998 году кризис был российским и уже спустя короткое время позволил промышленности страны, особенно ориентированной на экспорт, сделать резкий рывок вверх. Сейчас ситуация другая — кризис мировой. Почти везде разоряются банки, останавливаются заводы, теряются рабочие места. Быстрого восстановления никто не ждет.

В ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) даже знают день, когда в отрасли начался системный кризис — 23 октября 2008 года. С этого момента дневная погрузка только падала. Уже по итогам месяца объем перевозок снизился на 2,3%. Но можно заметить, что признаки кризиса отразились на динамике перевозок еще до того как он был официально признан в России. Так, если в феврале наблюдался рост перевозок на 11,33% к тому же месяцу 2007 года, то уже в марте он составил 7%, в апреле—мае — всего около 3%, а в августе—сентябре — только 1,5–2%. Тогда же началось резкое снижение стоимости нефти и коррекция побивших все возможные рекорды цен на черные металлы.



ДИНАМИКА ГРУЗОПОТОКА РОССИЙСКИХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ (ТЫС. Т)

Падение очень быстро стало обвальным. В ноябре объем грузоперевозок ОАО РЖД снизился на 17,8%, в декабре — на 24%. В целом в кризисном четвертом квартале перевозки снизились на 14,6%, причем по целому ряду грузов падение превысило среднерыночное. Так, объемы перевозок руды уменьшились на 30%, черных металлов — на 28%, минерально-строительных грузов — на 19,3%, удобрений — на 32,4%, хлебных грузов — на 26,7%.

Ситуация в железнодорожных перевозках полностью соответствовала тому, что происходило на соответствующих рынках. Именно в начале октября российская промышленность впервые признала, что кризис пришел в реальный сектор. Началось падение с металлургов и автопроизводителей. Одновременно, 7 октября, о сокращении производства объявили ГАЗ, КамАЗ и Магнитогорский металлургический комбинат. Производители минеральных удобрений констатировали кризисный провал неделей позже. Депрессию в строительной отрасли четко показали данные Росстата в последних числах октября. В середине ноября металлурги уже официально говорили об остановке доменных печей, химики — о масштабных ремонтах на комбинатах. Перевозки железной руды как основного сырья для выплавки стали падали параллельно со снижением ее выпуска.

То, что перевозки угля падали медленнее рынка, тоже объяснимо: выпуск и потребление электроэнергии в России снижаются не так быстро, как производство в промышленности,— на 5–6%, тогда как металлурги, например, сокращали выпуск продукции в среднем вдвое. Перевозки угля упали в ноябре, но осенний пик, соответствующий закупке топлива электростанциями, начался раньше, чем в 2007 году — резкий рост наблюдался уже в сентябре и октябре. →

ОЛЕГ ХАРСЕЕВ

ГРУЗОПОТОК НА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ НАЧАЛ СНИЖАТЬСЯ СРАЗУ ПОСЛЕ ТОГО, КАК КРИЗИС ПРИШЕЛ В РЕАЛЬНЫЙ СЕКТОР РОССИЙСКОЙ ЭКОНОМИКИ