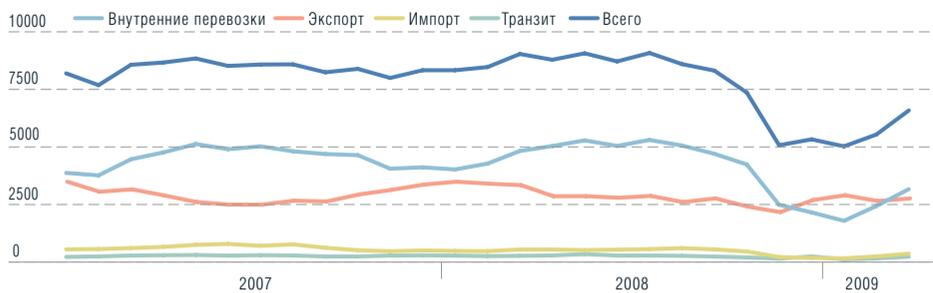
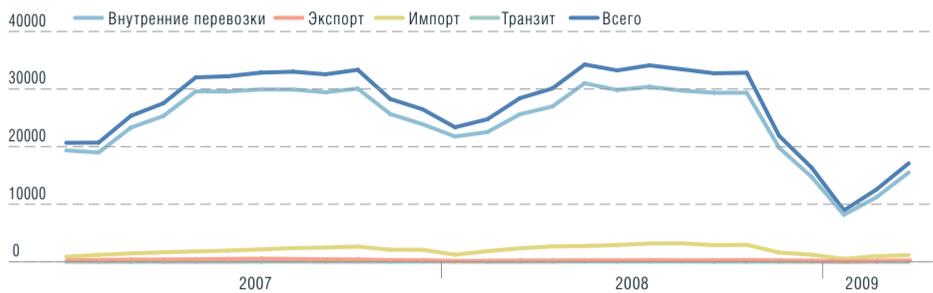


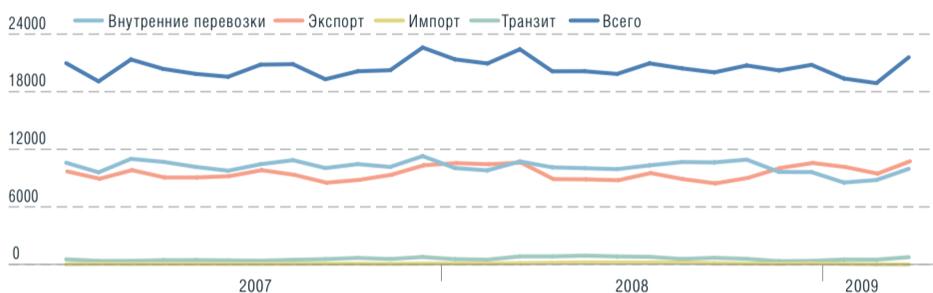
ПЕРЕДОВИКИ ПРОИЗВОДСТВА



ПЕРЕВОЗКИ ЧЕРНЫХ МЕТАЛЛОВ (ТЫС. Т)



ПЕРЕВОЗКИ МИНЕРАЛЬНО-СТРОИТЕЛЬНЫХ ГРУЗОВ (ТЫС. Т)



ПЕРЕВОЗКИ НЕФТИ И НЕФТЕПРОДУКТОВ (ТЫС. Т)

Основной вклад в падение отрасли внесли внутренние перевозки — экспорт грузов по железной дороге продолжал расти и в октябре, и в ноябре, и в декабре. Как уточняют в Центре фирменного технического обслуживания ОАО РЖД, положительная динамика по итогам 2008 года в целом наблюдалась только по углю (рост на 6,1%), нефтеналивным (на 1,2%) и минерально-строительным (на 0,1%) грузам.

Впрочем, именно они составляют основу перевозок ОАО РЖД, в которых на уголь и минерально-строительные грузы в 2008 году приходилось по 23%, на нефть и нефтепродукты — 17%. В результате, несмотря на обвал четвертого квартала, по итогам года железнодорожные грузоперевозки в России (с учетом транзита) снизились всего на 0,84%. Погрузка, правда, упала сильнее — на 3% (данный показатель лучше соответствует реальной ситуации в российской экономике). К этому моменту железнодорожники не только поняли, но и официально объявили, что от будущего отрасли ничего хорошего ждать не стоит.

С НОВЫМ ПРОГНОЗОМ Первый прогноз дальнейшего снижения перевозок в 2009 году ОАО РЖД представило правительству еще в середине ноября прошлого года в ходе утверждения своего бюджета и инвестпрограммы. Тогда был принят вариант падения на 6%, причем министр транспорта Игорь Левитин по итогам заседания правительства заверял, что оно утвердило «самый жесткий из предложенных ОАО РЖД сценариев развития ситуации».

Однако этот прогноз быстро превратился из самого пессимистичного в самый оптимистичный. Уже через месяц, 16 декабря, совет директоров монополии рассмотрел три новых сценария, из которых худший предполагал падение на 19%. В этом случае за один 2009 год отрасль должна была быть отброшена на восемь лет назад — на уровень перевозок 2001 года. Спустя еще десять дней ру-

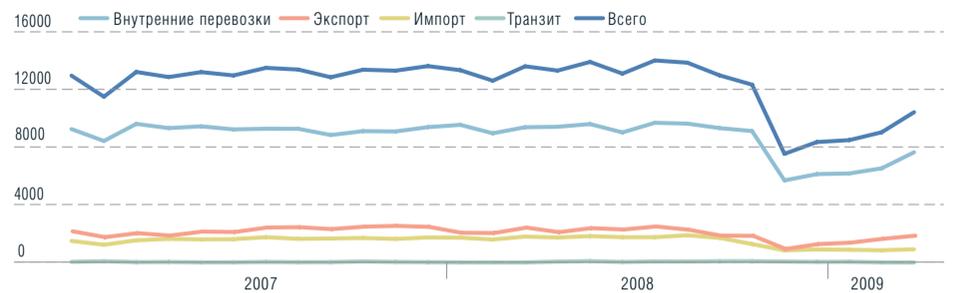
ководство ОАО РЖД вслух назвало этот сценарий развития событий базовым. Базовым он остается и по сей день.

Пока динамика перевозок находится в целом в рамках модели ОАО РЖД. Тотальная остановка промышленности в январе на фоне попыток распродать скопившиеся складские запасы привела к падению грузоперевозок сразу на 34%. Вариант «минус 19%» предполагал даже худшее — снижение среднесуточной погрузки в январе на 42,7%. Итоги февраля также были лучше плана — падение на 24,2% против предполагаемого в 35,9%. В марте тенденция сохранилась — падение снова замедлилось и составило 21,8% против прогноза в 35,2%. Однако апрель стал поводом для пессимизма.

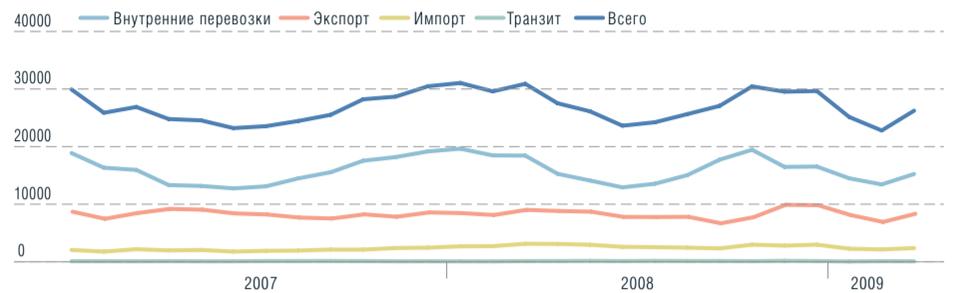
Январский план ОАО РЖД, вероятно, основывался на популярном еще в конце 2008 года мнении, что ситуация в экономике начнет выправляться уже во втором квартале 2009 года и падение перевозок замедлится почти до 20%. В начале года этот прогноз, казалось бы, оправдывался: многие предприятия, особенно металлургические, рапортовали о росте погрузки и увеличении производства. Но эксперты предупреждали, что всплеск ситуационный, происходит он из-за того, что распроданы складские запасы, и не подкреплен реальным ростом спроса.

Так и вышло. Ситуация в апреле ухудшилась по сравнению с мартом, и темпы падения грузоперевозок снова ускорились — до 22,7%. Таким образом, первый месяц второго квартала выбился из прогноза ОАО РЖД о годовом падении на 19%. Президент монополии Владимир Якунин (интервью с ним см. на стр. 24) признает, что реализация этого варианта оказалась под угрозой.

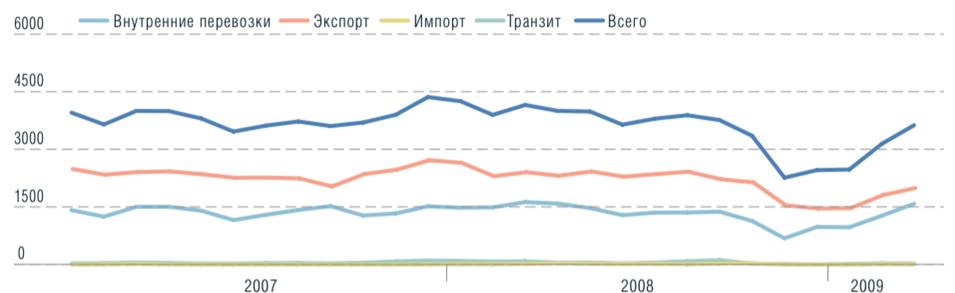
Его пессимизм разделяют и экономисты от государства. В конце апреля Минэкономки пересмотрело оценку снижения ВВП за первый квартал — с 8,8% на 10,4% в январе, с 7,3% на 8,7% в феврале, с 7,2% на 9,5% в марте. Общее снижение за квартал было определено в 9,5%. «С точки зре-



ПЕРЕВОЗКИ МЕТАЛЛИЧЕСКИХ РУД (ТЫС. Т)



ПЕРЕВОЗКИ КАМЕННОГО УГЛЯ (ТЫС. Т)



ПЕРЕВОЗКИ ХИМИЧЕСКИХ И МИНУДОБРЕНИЙ (ТЫС. Т)

ния динамики оценка ситуации не изменилась, — пояснял заместитель главы министерства Андрей Клепач. — Мы считаем, что в первом квартале, по сути дела, достигли дна и во втором экономика испытает как бы отскок. В принципе за второй квартал, с учетом сезонного фактора, экономика может вырасти от 1,3 до 2,8%. Но в годовом выражении будет минус, почти сопоставимый с тем, что было в первом: от минус 8,7% до минус 10% — в зависимости от разных тенденций в промышленности, в рознице».

Перевозки по сети железных дорог в первом квартале снизились на 27,1%, то есть, исходя из прогнозов Минэкономики, таким же может быть и общее падение за год. Эта цифра совпадает с пессимистичным прогнозом ОАО РЖД, «вариантом минус 27%». Он появился еще в январе, но предназначался исключительно «для внутреннего пользования» и никогда не обсуждался публично. Владимир Якунин подтвердил Business Guide, что такой вариант существует, уточнив, что пока он не стал базовым. По мнению топ-менеджера, при сохранении текущей ситуации все-таки более реалистично снижение перевозок по году на 25%, но ОАО РЖД надеется, что меры по поддержке экономики дадут эффект и падение замедлится.

Независимые экономисты также более оптимистичны, чем Минэкономики: они говорят о снижении ВВП России по итогам 2009 года на 5–6%, что может соответствовать падению железнодорожных грузоперевозок на 15–18%.

ДЕМОНОПОЛИЗАЦИЯ Однако экономический кризис не только отбросил отрасль назад по объемам работы — он существенно подтолкнул ее вперед в области развития конкуренции. Сравнение структуры грузоперевозок в первом квартале 2009 года с тем же периодом 2008 года четко показывает, что свои позиции на рынке существенно усилили частные операторы подвижного состава. При общем снижении перевозок по сети в первом кварта-

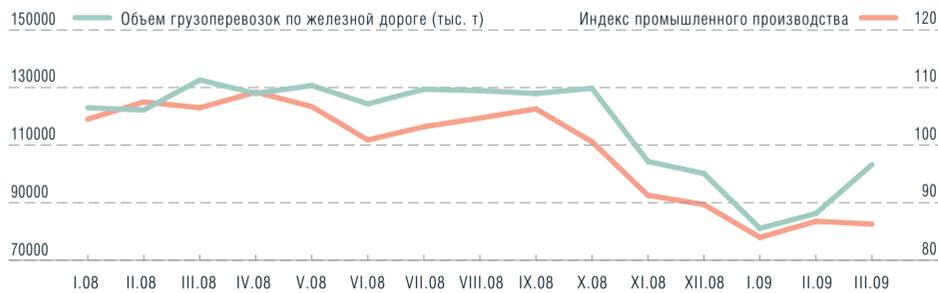
ле на 28,3% у холдинга ОАО РЖД (даже вместе с дочерними компаниями) они упали на 38,6%, а у частных операторов — только на 11,6%.

В результате доля частных выросла с 39,2% (в том числе российских — 34,4%) в январе—марте 2008 года до 48,3% (российских — 43,7%) в первом квартале 2009 года. Холдинг ОАО РЖД уже, собственно, нельзя назвать монополистом, потому что его доля на рынке упала ниже 50% — до 48,6%.

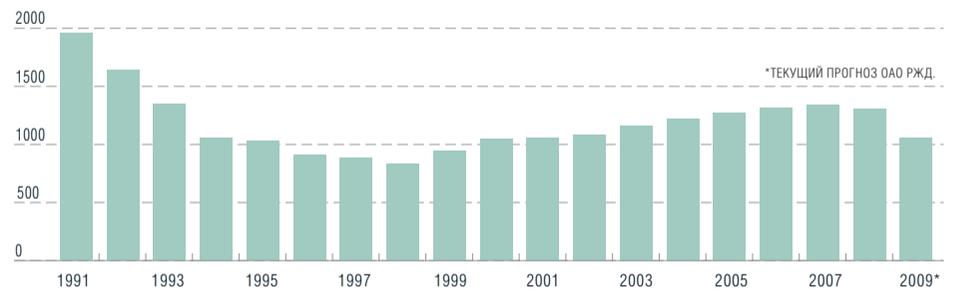
Непосредственно же материнская компания обеспечивает всего 31,7% перевозок. Получается, что более двух третей рынка де факто выведено из-под госрегулирования тарифов (дочерние операторские компании ОАО РЖД работают по схемам частных). Главным образом это произошло за счет выведения существенной части вагонного парка ОАО РЖД в Первую грузовую компанию (ПГК). Объем перевозок ПГК постоянно растет, но оценить, как повлиял на компанию кризис, невозможно из-за эффекта низкой базы. Год назад ПГК только начала работу, ее формирование продолжалось до конца 2008 года.

Тем не менее в марте по сравнению с февралем перевозки ПГК выросли на 34%, до 15,1 млн тонн. Частники уже жалуются, что им трудно конкурировать с крупнейшей дочерней структурой ОАО РЖД — правда, не всегда считая эту борьбу рыночной (подробнее об этом см. стр. 26). В самой ПГК свою долю на рынке в первом квартале оценивают в 14,1% (в целом дочерние компании ОАО РЖД перевезли 16,9% грузов). Однако компания не смогла помочь холдингу ОАО РЖД удержать свою долю на рынке.

Главным образом, частники усилили свои позиции в перевозках угля (с 23,7 до 37,6%), которые традиционно были вотчиной холдинга ОАО РЖД (его доля упала с 74 до 60,6%), и черных металлов — здесь доля госмонополии снизилась с 61,9 до 48,3%, а доля частных операторов выросла с 30,1 до 43%. Такая ситуация легко объяснима. До



ПЕРЕВОЗКИ ПО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ В СРАВНЕНИИ С ДИНАМИКОЙ ПРОМПРОИЗВОДСТВА ИСТОЧНИК: ОАО РЖД, РОССТАТ.



ПЕРЕДОВИКИ ПРОИЗВОДСТВА