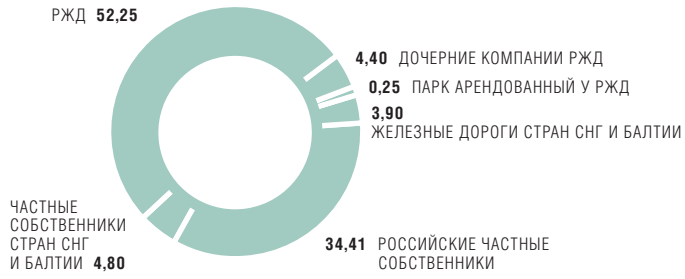
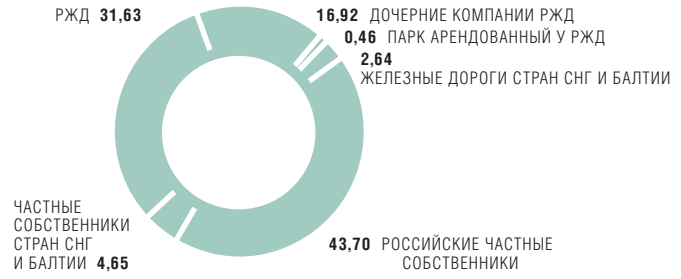


СТРУКТУРА РОССИЙСКИХ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК В ПЕРВОМ КВАРТАЛЕ 2008 ГОДА (%)



СТРУКТУРА РОССИЙСКИХ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК В ПЕРВОМ КВАРТАЛЕ 2009 ГОДА (%)

середины прошлого года конъюнктура рынков угля и стали быстро улучшалась, цены росли, и производители могли позволить себе больше платить транспортникам. Перевозка угля, долгое время считавшаяся чисто социальным занятием, стала выгодной.

В таком случае, казалось бы, в условиях кризиса холдинг ОАО РЖД может легко отвоевать потерянные рынки обратно. Однако этому есть два препятствия. Во-первых, частные операторы могут проводить гораздо более гибкую тарифную политику. Во-вторых, большинство металлургов и многие угольщики имеют собственные транспортные подразделения и в условиях резкого снижения производства, а значит и перевозок, будут загружать работой в первую очередь их.

Кроме того, холдинг ОАО РЖД теряет позиции почти во всех видах грузоперевозок — на 3–7%. По итогам первого квартала его доля выросла только в перевозках хлебных грузов. Для этого факта тоже есть объяснение, хотя и не совсем официальное. В прошлом году ряд зерновиков и частные операторы, работающие на этом рынке, обвиняли ОАО РЖД в том, что оно искусственно создает преференции для компании «ЛП-транс». Затем ее дочерняя структура «Рустранском» создала СП с ПГК — «Русагротранс». Формально эта компания также входит в холдинг ОАО РЖД, так что именно ее работа могла обеспечить госмонополии существенный рост доли в перевозках зерна.

Кроме того, увеличить долю рынка удалось еще одному дочернему предприятию ОАО РЖД — «Трансконтейнеру». По данным компании, в первом квартале объем перевозок у нее снизился на 12%, тогда как у других операторов — на 36%. В результате, утверждают в «Трансконтейнере», его доля на рынке выросла с 60 до 67%. Причем ситуация продолжает улучшаться. Если в январе перевозки компании сократились на 19,1%, то в феврале — на 12,6%, а в марте — уже только на 4,9%.

ЧАСТНЫЕ СЛУЧАИ Сами частные операторы подтверждают, что им удается обгонять рынок. В Globaltrans (входит в группу «Н-Транс»), крупнейшем частном игроке, поясняют, что «в целом 2008 год был очень успешным, даже несмотря на ухудшение экономической ситуации». Конечно, уточняют в компании, в четвертом квартале прошлого года ее грузооборот снизился — на 11%, что было вызвано «резким снижением экономической активности и промышленного производства в стране». Снижение, добавляют в Globaltrans, наблюдалось практически по всей номенклатуре грузов, за исключением, наверное, перевозок нефти и нефтепродуктов, а также энергетического угля, где спрос на железнодорожные перевозки был по-прежнему устойчивым.

В результате компания показала падение, соответствующее среднему по отрасли,— в целом грузооборот российских железных дорог в четвертом квартале 2008 года снизился по сравнению с тем же периодом 2007 года на 10,7%. Но по итогам года Globaltrans снизила объем перевозок грузов на 6%, до 33,3 млн тонн (2,5% от общего грузопотока российских железных дорог), хотя по грузообороту компания показала рост на 1%, до 61,7 млрд ткм — это примерно 3% от общего грузооборота железных дорог.

В то же время в начале 2009 года Globaltrans удалось укрепить свои позиции, которые в самой компании называют «вполне уверенными». Ее грузооборот в январе снизился на 15,1%, тогда как по России в целом — на 29,88%. В феврале разрыв увеличился: Globaltrans упала на 5,9%, тогда как грузооборот по сети уменьшился на 26,79%.

В компании основной причиной того, что ее показатели лучше, чем рынка в целом, называют универсальность своего вагонного парка. На долю полувагонов в нем приходится около 57%, что, поясняют в Globaltrans, «позволяет своевременно и адекватно реагировать на изменение рыночной ситуации». «С начала кризиса в конце прошлого года у нас не было ситуаций с простоями вагонов»,— заверяют в компании. В Globaltrans подтверждают, что компания «конечно же, столкнулась с ростом порожнего пробега», объясняя ситуацию ростом доли угля в структуре перевозок и отказом от обслуживания «ряда мелких компаний». «Теперь мы очень пристально мониторим финансовое состояние наших клиентов»,— отмечают в Globaltrans.

Другая крупная операторская компания группы «Н-Транс» — «Балттранссервис» — кризиса вообще почти не почувствовала, поскольку специализируется на перевозке нефтеналивных грузов, а этот рынок, как уже отмечалось выше, практически не пострадал. «Цистерны для перевозки нефтеналива сегодня по сети востребованы практически на 100%,— заверил Business Guide гендиректор компании Владимир Прокофьев.— Поэтому невостребованного подвижного состава у компании нет. Что касается объемов, то у нас они довольно стабильны, и этот уровень сохраняется последние пять лет».

Входящая в первую десятку российских частных операторов «Дальневосточная транспортная группа» (ДВТГ) также следует в русле общей тенденции. По итогам 2008 года компания резко увеличила объем перевозок — на 22,9%, до 26,2 млн тонн, ее доля в российском грузопотоке достигла 2%. В частности, на 65,6% выросли контейнерные перевозки ДВТГ.

В январе объем перевозок ДВТГ снизился всего на 4,7%, в феврале — на 1,1%, в марте — на 5,8%. В целом доля компании в российских железнодорожных грузоперевозках по итогам первого квартала 2009 года составляла 1,8%. Как пояснила Business Guide глава совета директоров ДВТГ Раиса Паршина, ДВТГ также наращивает перевозки угля и других видов топлива по новым контрактам с предприятиями ЖКХ. Однако эти перевозки как раз могут оказаться под угрозой — не из-за снижения объемов отправок, а по причине возникновения у ДВТГ проблем с финансированием закупок соответствующего подвижного состава (подробнее см. стр. 21).

Но не всем даже крупнейшим операторам удается работать существенно лучше рынка. Как сообщили Business Guide в «Трансгаранте» (один из крупнейших участников рынка, входит в группу FESCO), его потери в объемах перевозок составили около 20%, то есть почти вдвое больше, чем у частных операторов в целом (по итогам 2008 года «Трансгарант» перевез 24,8 млн тонн грузов — на 17,3% больше, чем в 2007 году). «Мы стали меньше возить все, что связано с рудно-металлургической отраслью (руда, металл, кокс), строительными грузами (щебень, цемент) и импортом контейнерных грузов,— поясняет вице-президент FESCO Алексей Гром.— При этом почти стабильны перевозки первичных энергоресурсов (уголь, нефть и нефтепродукты, сжиженный газ)».

По словам топ-менеджера, для преодоления негативных последствий кризиса компания еще в октябре прошлого года стала сокращать арендованный парк, находившийся в ее управлении. За три месяца было выведено из аренды около 3 тыс. вагонов, что составляет 20% общего парка подвижного состава «Трансгаранта».

Другой источник Business Guide, знакомый с ситуацией в «Трансгаранте», уточняет, что столь существенное падение тоннажа связано не только с кризисом, но и с изменением стратегии работы компании. «„Трансгарант“ одним из первых в отрасли сделал ставку на повагонные, а не маршрутные отправки, — поясняет собеседник Business Guide.— На этом рынке меньше конкуренция, зато выше доходы и маржа». Кроме того, добавляет источник Business Guide, значительная часть работы «Трансгаранта» приходилась на перевозки окатышей (сырье для метокомбинатов), которые почти сразу и очень серьезно пострадали из-за кризиса. Уже по итогам 2008 года компания снизила перевозки рудных и металлургических грузов на 10%. В 2009 году компания ожидает падения объема перевозок на 15%, грузооборота — на 20%.

Если частным операторам удастся сохранить динамику выше рынка в целом, благодаря кризису будет решена одна из задач структурной реформы железнодорожного транспорта, которая много лет обсуждалась чиновниками и основными игроками как ключевая — уход от доминирования в отрасли ОАО РЖД в пользу частного капитала. ■

> ЦЕНА ВОПРОСА

Динамика перевозок — не единственный фактор, определяющий экономику железных дорог. Даже сохраняя пока официальный прогноз падения перевозок в 2009 году на 19%, **ОАО РЖД** уже корректирует свой финансовый план. В январе монополия предполагала, что по итогам года получит доходы на уровне 1 021 млрд руб. при расходах 1 015 млрд руб. Чистый убыток ОАО РЖД должен был составить 24,4 млрд руб. Вариант «минус 27%» предусматривал доходы в размере 945,2 млрд руб., расходы — 973,4 млрд руб., чистый убыток — 78,8 млрд руб.

К концу апреля, хотя вариант «минус 27%» не стал базовым, плановые убытки ОАО РЖД выросли в четыре раза. Руководство монополии представило ее совету директоров уточненный финансовый прогноз с чистым убытком по итогам 2009 года в размере 97,1 млрд руб. Рост расходов ОАО РЖД объясняет несколькими основными факторами. Во-первых, опережающим прогноз ростом тарифов на электроэнергию в регулируемом секторе. Дело в том, говорят в ОАО РЖД, что почти во всех регионах местные энергетические комиссии установили энготарифы выше принятого на федеральном уровне роста на 19%. Поэтому монополии придется потратить на электроэнергию на 2 млрд руб. больше, чем она первоначально планировала. Кроме того, добавляют в ОАО РЖД, с начала года отмечается значительный рост цен на дизельное топливо. По оценкам специалистов монополии, сохранение этой тенденции обернется для ОАО РЖД дополнительными тратами в размере 2,2 млрд руб.

Но главный фактор роста расходов предопределен социальной политикой монополии, которая обязана индексировать зарплату своим сотрудникам в соответствии с официально установленным показателем инфляции. На сегодня прогноз Минэкономики по годовой инфляции повышен с 9,5 до 14%, что потребует от ОАО РЖД 15,7 млрд руб. дополнительных затрат на выплаты работникам. Также потеряет монополия на курсовой разнице, возникшей в результате девальвации рубля — связанные с этим убытки вырастут с 8,8 млрд руб. до 25,3 млрд руб.

Серьезный вклад в будущий рекордный убыток должна внести и нехватка доходов. Не ожидавшееся ОАО РЖД падение пассажиропотока снизит доходы монополии на 13,5 млрд руб. Отказ от продажи в плохих рыночных условиях акций дочерних компаний лишит ОАО РЖД еще 9,3 млрд руб. запланированных ранее поступлений. В целом доходы монополии по основной деятельности снизятся на 12,1 млрд руб., расходы увеличатся на 21,2 млрд руб. Прочие расходы вырастут на 53,1 млрд руб.

Конечно, во многом итоговый плановый убыток в 97,1 млрд руб. является «бумажным», и компенсировать его ОАО РЖД рассчитывает по крайней мере отчасти за счет «бумажных» мер — например, путем переоценки имущества, вносимого в капитал Федеральной пассажирской компании. Но монополия просит и новой помощи от государства — субсидии в размере 30 млрд руб. Однако пока никаких решений по этому поводу нет, и совет директоров ОАО РЖД лишь принял новый прогноз к сведению — приведенные в нем цифры вызвали дискуссию и не все оценки члены совета директоров сочли адекватными.

Частные операторы в большинстве своем остаются закрытыми компаниями и финансовые показатели, а тем более прогнозы, подробно не раскрывают. Реально публичной является только **Globaltrans**, которая в прошлом году провела IPO. Однако компания выпускает отчеты раз в полгода, не предоставляя квартальных данных. В самой Globaltrans отмечают, что у компании «консервативная финансовая политика и как следствие стабильное финансовое положение». По итогам 2008 года доходы компании составили $660,9 млн, прибыль — $97,4 млн.

Чистый долг Globaltrans уменьшился на 35%, до $334 млн, соотношение чистого долга к EBITDA снизилось с 2,9 до 1,3. Аналитики «Ренессанс Капитала» в феврале, основываясь на годовой отчетности Globaltrans и анализе ситуации на рынке, предполагали, что по итогам 2009 года грузооборот компании снизится на 12% при росте порожнего пробега до 25%. В результате «Ренессанс Капитал» снизил прогноз прибыли Globaltrans в 2009 году на 70% — до $48 млн.

Но, по мнению аналитиков, у Globaltrans «достаточно прочные позиции, чтобы пережить кризис». «Даже с учетом новых прогнозов рентабельность EBITDA должна в 2009 году достичь почти 40%,— говорится в отчете „Ренессанс Капитала“.— Ситуация с оборотным капиталом остается стабильной, при этом менеджмент существенно урезает капзатраты. В 2009 году чистый свободный денежный поток составит $107 млн, что в совокупности с денежными средствами на данный момент ($127 млн) покрывает платежи по задолженности на 2009 год ($186 млн). Кроме того, часть долга может быть перенесена на более поздние сроки благодаря ликвидности заложенного имущества, листингу в Лондоне и низкому уровню долговой нагрузки». Соотношение чистого долга Globaltrans к EBITDA к концу года «Ренессанс Капитал» оценивает на уровне двух.

«Трансгарант» отчет по итогам года по МСФО пока не публиковал, но в компании уточнили, что ее доходы и EBITDA выросли на 30%. Также в компании подчеркивают, что выполняют свои финансовые обязательства своевременно и в полном объеме, в том числе по кредитам за купленные вагоны.

То же самое о себе могут сказать не все операторы. **ДВТГ** последний отчет по МСФО опубликовала только по итогам 2006 года. Отчет за 2008 год по РСБУ адекватно не отражает деятельность компании — например, в соответствии с ним доходы ДВТГ составили всего около $100 млн. Но еще в начале года стало очевидно, что у компании есть серьезные финансовые проблемы. В феврале SPV-компания «ДВТГ-Финанс» допустила технические дефолты по оферте своего первого облигационного займа на 1 млрд руб. (сумма неисполненных обязательств — 191 млн руб.) и по купону второго — на 5 млрд руб. (сумма неисполненных обязательств — 148 млн руб.). Оферта по второму займу компании предстоит в июне. Организаторы займов — «КИТ Финанс», «Российский кредит», Номос-банк, инвестгруппа «Ист Коммерц».

Свой общий долг в ДВТГ не раскрывают. Согласно информационному меморандуму к облигациям второй серии, только на начало 2008 года он составлял 12,6 млрд руб., а соотношение чистого долга к EBITDA достигало критических 5,4. Финансовые аналитики полагают, что при таком соотношении обслуживать свой долг ДВТГ не может. По данным источников Business Guide в отрасли, в начале этого года задолженность компании составляла уже около 14 млрд руб.

В результате в конце марта Номос-банк подал в арбитражный суд Москвы иск на 1,062 млрд руб. к ДВТГ и «ДВТГ-Финансу». В банке поясняли, что он является держателем облигаций ДВТГ второй серии на 1 млрд руб., остальная сумма — это долг компании по выплате купонного дохода. Впрочем, глава совета директоров ДВТГ Раиса Паршина заверила Business Guide, что проблема решена: ДВТГ договорилась с банком о реструктуризации долга, и судебное разбирательство будет прекращено на ближайшем заседании.