

РЕНАТА ЯМБАЕВА,
РЕДАКТОР BUSINESS GUIDE «ГРУЗОВОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ»

ТЕНЬ СУРКА

Редкое выступление руководства ОАО РЖД обходится без упоминания о том, как много уже грузовых вагонов у частных операторов. Вот видите, говорят чиновники от госмонополии, на нашем рынке развивается конкуренция. Да-да, вторят им чиновники от Минтранса, конкуренция должна шириться и углубляться.

Только самые смелые готовы вслух сказать неприкрытую никакими оговорками правду — нет на российском железнодорожном рынке конкуренции. Интервью с одним отчаянным правдорубом — главой «Первой грузовой компании» ОАО РЖД Салманом Бабаевым — можно прочитать в этом выпуске Business Guide. Прочие участники рынка, с которыми мои коллеги и я общались в процессе подготовки материалов, подписаться под подобными крамольными утверждениями отказались. Но в неофициальных беседах были не менее откровенны.

«Все направления давно поделены,— пояснял руководитель одной из крупных частных операторских компаний.— Мы не пытаемся отобрать друг у друга бизнес. С одной стороны, это довольно трудно сделать. У каждого оператора — сложившиеся отношения с грузоотправителями, отработанные схемы. Новичок просто не способен оказать такую же услугу. С другой стороны, работы на всех хватает в силу общего дефицита парка».

Когда соотношение спроса и предложения на рынке позволит конкуренции перестать быть мифом, его участники не берутся оценить. Но сходятся во мнении, что еще «лет десять» они друг друга беспокоить не будут. Это спокойное время может продлиться и дольше. Во-первых, неизбежная консолидация частников облегчит им возможность договариваться между собой. Во-вторых, уже сегодня операторы задумываются над той или иной формой «общественной» консолидации.

Они говорят о создании центров координации перевозок, возможности оперативного обмена парком и общем информационном обеспечении. И крайне смущаются, когда им задаешь вопрос, насколько подобные инициативы соответствуют антимонопольному законодательству. Потому что понимают — все это очень похоже на ремонополизацию железнодорожных перевозок. Получается, что де юре завершившись, реформа железнодорожного транспорта де факто может вернуться к исходной точке.

↑ КОЛОНКА РЕДАКТОРА

ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ ПОВЕРНУЛИ К ИНВЕСТОРАМ

НА РЫНКЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК НАСТУПАЕТ ПЕРИОД ПЕРЕМЕН. С ОДНОЙ СТОРОНЫ, ПРОДОЛЖАЮТ НАРАЩИВАТЬ ДОЛЮ ЧАСТНЫЕ ОПЕРАТОРЫ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА. С ДРУГОЙ — В ВОЗМОЖНОСТЯХ С ЧАСТНИКАМИ ПЫТАЕТСЯ СРАВНЯТЬСЯ МОНОПОЛИЯ ОАО РЖД, СОЗДАВАЯ СОБСТВЕННЫХ ДОЧЕРНИХ ОПЕРАТОРОВ И ПРЕДЛАГАЯ ИХ АКЦИИ ИНВЕСТОРАМ. ПЕТР МИРОНЕНКО, АЛЕКСЕЙ ЕКИМОВСКИЙ

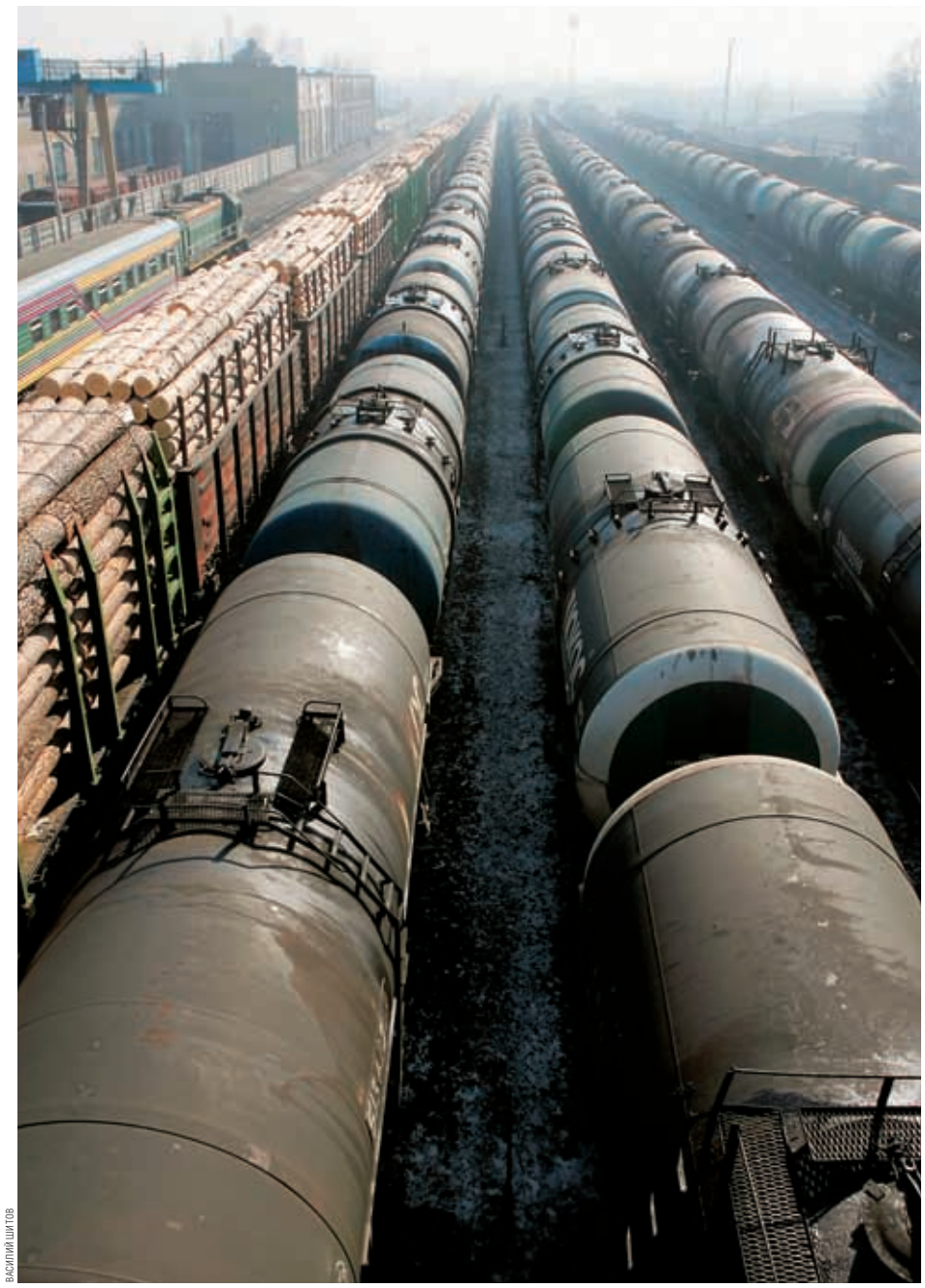
КТО НА РЫНКЕ Рынок железнодорожных перевозок стабилизируется. Если в 2005 году его объемы выросли на 4,35%, в 2006-м — на 3,3%, то в 2007 году — всего на 2,5% (до 1,34 млрд тонн). Медленно растут или даже снижаются перевозки массовых грузов. Так, по каменному углю они снизились на 0,4% до 286,3 млн тонн, по нефти и нефтепродуктам — выросли только на 2,1% до 233 млн тонн, железной руды — на 1,7% до 110,2 млн тонн. Несмотря на наблюдающийся в России строительный бум, снизился на 0,1% объем перевозок строительных грузов (до 200,8 млн тонн). Правда, вопреки сезонному фактору к концу года стройматериалы стали демонстрировать рост (по декабрю — на 7,2%), скорее всего, связанный с началом строительства олимпийских объектов. Зато перевозки цемента по всему году выросли на 8,4% (41,4 млн тонн), наряду с зерном (на 19,1% до 27 млн тонн) и коксом (на 10,2% до 12,5 млн тонн).

Номинально главный игрок в отрасли один. ОАО РЖД остается, и, скорее всего, еще несколько лет будет оставаться единственным железнодорожным перевозчиком, а частные операторы — всего лишь владельцами вагонов. Тем не менее, парк частных операторов подвижного состава стабильно растет, как и объем перевозимых в нем грузов. По данным Ассоциации собственников подвижного состава (АСКОП), в прошлом году частные операторы перевезли 37,8% всех грузов. В частной собственности, по данным ОАО РЖД, сейчас находится 36,2% вагонного парка страны — 352 тыс. вагонов.

Впрочем, президент АСКОП Владимир Прокофьев уточняет, что не всех владельцев подвижного состава, в том числе крупных, можно назвать полноценными операторами, зарабатывающими только на перевозочном бизнесе. «Все это в основном компании, которые закупали вагоны вынужденно, потому что негде было возить свою продукцию — нефтяники, металлурги»,— поясняет он. Действительно, даже в первой десятке как минимум три оператора — «Металлоинвесттранс», «ЕвразТранс», «Мечел-транс» — принадлежат к числу кэптивных и в основном возят грузы материнских компаний.

Аффилированные компании, владеющие собственным парком вагонов, имеют почти все крупнейшие грузоотправители — «Газпром», ЛУКОЙЛ, «Сибирская угольная энергетическая компания». «Газпромтранс» не входит в десятку по количеству вагонов, но по объему перевозок занимает четвертое место среди частных операторов, уступая только Globaltrans (входит в группу «Н-Транс», объединяя «Новую перевозочную компанию» и «Севтехнотранс»), «Балттранссервису» (также входит в «Н-Транс») и «Трансойлу». Из крупнейших нефтяников собственной железнодорожной компании до недавнего времени не было только у «Роснефти», но вместе с другим имуществом обанкротившегося ЮКОСа ей достался некогда один из крупнейших операторов цистерн — «ЮКОС-Транссервис».

Перевозками занимаются и другие грузоотправители. Так, производители цемента и зерновики, у которых возникают сложности с транспортом из-за сезонности бизнеса, тоже часть грузов возят в собственных вагонах. «Но все они не зарабатывают на операторской деятельности деньги, они просто закладывают перевозки в стоимость продукции»,— отмечает глава АСКОП.



ВАСИЛИЙ ШИТОВ

ГДЕ РАСТЕТ Руководители ОАО РЖД, отвечая на претензии о притеснении частных операторов, часто отмечают, что частники вытесняют монополию из самых высокодоходных сегментов железнодорожных перевозок. Частные операторы идут туда, где выгодно, признает Владимир Прокофьев, который одновременно возглавляет «Балттранссервис». В некоторых сегментах доля уже частников значительно выше средней — например, по наливным грузам (прежде всего нефти и нефтепродуктам) она составляет 69,7%, по рудным — больше 48%. «Рынок растет примерно теми же темпами, что и ВВП, около 7% в год, но по некоторым сегментам опережает его — например, по перевозкам грузов для черной металлургии, строительных материалов, щебня, цемента. В более динамичных сегментах рынка частные компании присутствуют весьма уверенно»,— говорит исполнительный директор группы компаний «Н-Транс» Андрей Филатов.

При этом частным операторам в большей степени, чем ОАО РЖД и ее дочерним компаниям, присутствующим во всех сегментах, приходится оперативно реагировать на →

УЖЕ БОЛЕЕ ТРЕТИ РОССИЙСКОГО ВАГОННОГО ПАРКА ПРИНАДЛЕЖИТ ЧАСТНЫМ ОПЕРАТОРАМ — БОЛЬШЕ ВСЕГО ИХ ДОЛЯ В ПЕРЕВОЗКАХ НЕФТИ И НЕФТЕПРОДУКТОВ

РИСУНОК НА ОБЛОЖКЕ - ЭЛЬВИРА НАСИБУЛЛИНА