



РЕНАТА ЯМБАЕВА,
РЕДАКТОР BUSINESS GUIDE
«ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ»

ОСЕННЕЕ ОБОСТРЕНИЕ

Во время учебы в МГУ мы с присутствующим студентам черным юмором среди признаков весны и осени отмечали: «Мехматовцы из окон полетели». Но сезонное обострение наблюдают не только психиатры. Оно, например, существует у российских железных дорог. Весной это бывают коррекции бюджета с учетом реалий. Осенью — утверждение бюджета на следующий год и, как правило, принятие правительством тех или иных решений по ходу реформы отрасли со всей сопутствующей суетой.

Обычно ключевым месяцем становится ноябрь, но в этом году правительство, как и зима, припозднилось, и нужное заседание прошло только 10 декабря. Более того, текущая лихорадка дискуссии между ОАО РЖД, чиновниками и частными операторами подвижного состава по реформе грозит перейти в хроническую — первый вице-премьер Игорь Шувалов велел сторонам остыть и к весне все-таки договориться между собой.

Но беда в том, что противоречия существуют не только между сторонами, но и внутри каждой из них. ОАО РЖД традиционно стоит раком между необходимостью экономической эффективности работы коммерческой компании, многочисленными социальными аспектами основного вида транспорта страны и прочими задачами государственной важности. Минтранс формально должен занять позицию «над схваткой», регулируя рынок в целом и поддерживая частных, но при этом не может игнорировать интересы государственной железнодорожной монополии. Тем более что президент ОАО РЖД Владимир Якунин не менее, а то и более вхож к премьеру Владимиру Путину, чем министр транспорта Игорь Левитин. Частные операторы подвижного состава, конечно, хотели бы жестко отстаивать свои интересы, но в работе они каждый день полностью зависят от ОАО РЖД, и идти на открытый конфликт с монополией в такой ситуации просто опасно. В результате дискуссия превращается в кашу из взаимных выходов и реверансов.

При этом ни у одной из сторон, похоже, сегодня нет ресурса, чтобы разрубить этот узел и декларативно поставить в истории точку. Соответственно, нет ни среди чиновников, ни в отрасли фигуры, которая бы четко распределила роли и ликвидировала внутренние противоречия. Но мне все-таки кажется, что сделать это может только государство.

↑
КОЛОНКА РЕДАКТОРА

ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ ПОЕХАЛИ В ГОРУ

РОССИЙСКИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ НАЧАЛ ВОССТАНАВЛИВАТЬСЯ ПОСЛЕ КРИЗИСНОГО ПРОВАЛА. В ЦЕЛОМ ПО ГОДУ ПЕРЕВОЗКИ СНИЗЯТСЯ НЕ НА 20%, КАК ПРЕДПОЛАГАЛО ОАО РЖД ВЕСНОЙ, А ТОЛЬКО НА 15%. БОЛЕЕ ТОГО, ДОЧЕРНЯЯ МОНОПОЛИИ ПЕРВАЯ ГРУЗОВАЯ КОМПАНИЯ УДВАИВАЕТ ГРУЗОПОТОК. В РЕЗУЛЬТАТЕ ХОЛДИНГ ОАО РЖД С НОВА ЗАНЯЛ БОЛЕЕ ПОЛОВИНЫ РЫНКА.

РЕНАТА ЯМБАЕВА, АЛЕКСЕЙ ЕКИМОВСКИЙ, РОМАН АСАНКИН

ОТНОСИТЕЛЬНАЯ СТАБИЛИЗАЦИЯ

К концу года ситуация в российских железнодорожных перевозках не кажется столь плачевной, как это представлялось еще весной. Отрасль, быстрее многих других рухнувшая с началом кризиса, начала понемногу восстанавливаться (см. графики динамики грузооборотов и грузооборота). Отчетливо заметная стабилизация началась летом.

В июле падение, в январе составлявшее 34%, а весной постепенно уменьшившееся до примерно 20%, составило только немногим более 15%, в сентябре—октябре оно уменьшилось до 12%. Эта тенденция в целом совпала с теми, что наблюдаются у ключевых грузоотправителей. Тогда же, летом, об определенной стабилизации заговорили металлурги. Конъюнктура на рынке стали начала восстанавливаться, так же, как и объемы поставок продукции черной металлургии — хотя и не до докризисных уровней. Поддерживал все отрасли экспорт, что особенно четко прослеживается по объемам железнодорожных перевозок. Фактически в них и не было кризисного падения. В ноябре впервые с начала кризиса железные дороги вышли в плюс. Общий объем перевозок в этом месяце по сравнению с ноябрем 2008 года вырос на 5,5%, грузооборот вырос на 4,8%.

В итоге руководство ОАО РЖД существенно улучшило прогнозы по итогам 2009 года, рассчитывая перевезти на 15% меньше грузов, чем в 2008 году, а не на 20%, как это предполагалось еще в мае (см. интервью с президентом ОАО РЖД Владимиром Якуниным на стр. 22 и со старшим вице-президентом ОАО РЖД Вадимом Михайловым на стр. 21).

Однако нынешний рост наблюдается уже относительно низкой базы первых кризисных месяцев — в ноябре 2008 года перевозки ОАО РЖД упали на 20,1%. К докризисному же ноябрю 2007 года снижение перевозок в ноябре 2009 года составило 15,7%. В целом по январю—ноябрю перевозки на российских железных дорогах снизились на 16,9%, грузооборот — на 13,5%. Таким образом, чтобы выполнить новый прогноз, железные дороги должны в декабре перевезти на 12% больше грузов, чем в декабре 2008



БЛАГОДАРА ЭФФЕКТУ НИЗКОЙ БАЗЫ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ БЫСТРО ОБОГНАЛИ ОБЪЕМЫ ПЕРЕВОЗОК ПЕРВЫХ КРИЗИСНЫХ МЕСЯЦЕВ

года. По грузообороту в 2009 году ОАО РЖД рассчитывает выйти на падение всего на 6,7% (до 2260,7 ткм).

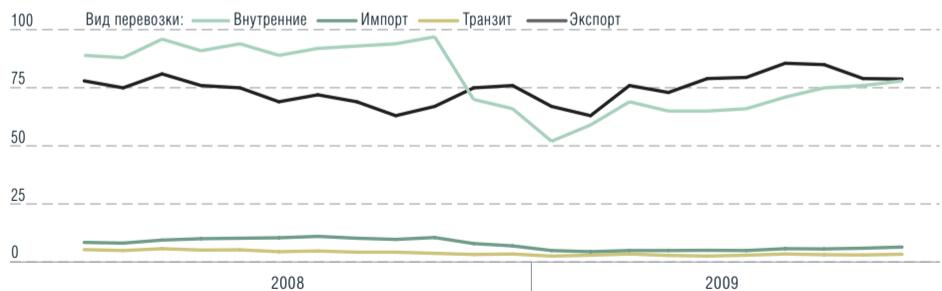
Лучше рынка выглядят перевозки каменного угля, где наблюдается снижение только на 7,9%. Угольщики поясняют, что их во многом «вытянули» также экспортные контракты, которые были годовыми, заключались еще, по сути, до кризиса и строго выполняются иностранными потребителями. Однако и в России основные потребители угля энергетические компании не слишком сильно снизили производство в результате кризиса. Потребление электроэнергии в стране снизилось всего на 6,5%. Одна-

ко в 2010 году, несмотря на общую стабилизацию, ситуация может ухудшиться: угольщики не ждут, что и на этот раз им удастся сразу подписать потребителей на полные годовые объемы.

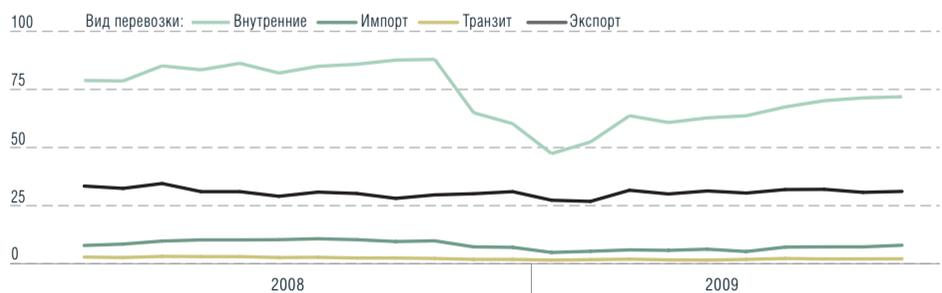
Металлурги, несмотря на определенную рецессию, в январе—ноябре снизили перевозки на 21%, то есть по-прежнему чувствуют себя хуже рынка в целом. В то же время перевозки железной руды и кокса, основных видов сырья для черной металлургии, оживились и снижаются всего на 8,9% и 10,1% соответственно. Примерно на том же уровне идут производители минеральных удобрений, которые снижают перевозки своей продукции на 10,7%. Зато существенное падение даже с учетом влияния провала первых месяцев кризиса показывают производители лесных и строительных грузов. У первых снижение перевозок составило 28,9%, у вторых — вообще превысило 36%. Именно последняя цифра дает президенту ОАО РЖД Владимиру Якунину основания говорить о том, что даже до устойчивой стабилизации российской экономики пока далеко, не говоря уже о ее восстановлении.

СМЕНА НАПРАВЛЕНИЯ При этом и специалисты ОАО РЖД, и независимые эксперты отмечают, что кризис не только повлиял на объемы перевозок по железным дорогам, но и изменил структуру грузопотоков. В разных регионах динамика существенно отличается. Так, например, в сентябре хуже рынка (падение больше чем на 15%) →

В НОЯБРЕ ВПЕРВЫЕ С НАЧАЛА КРИЗИСА ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ ВЫШЛИ В ПЛЮС. ОБЩИЙ ОБЪЕМ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК В ЭТОМ МЕСЯЦЕ ПО СРАВНЕНИЮ С НОЯБРЕМ 2008 ГОДА ВЫРОС НА 5,5%, ГРУЗООБОРОТ ВЫРОС НА 4,8%



ДИНАМИКА ГРУЗООБОРОТА РОССИЙСКИХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ В 2008-2009 ГОДАХ (МЛН ТКМ) ИСТОЧНИК: РЖД.



ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ ПО РОССИЙСКИМ ЖЕЛЕЗНЫМ ДОРОГАМ В 2008-2009 ГОДУ (ТЫС. Т) ИСТОЧНИК: РЖД.

↑
ПЕРЕДОВИКИ ПРОИЗВОДСТВА