была ситуация по перевозкам на Северной, Московской, Северо-Кавказской, Приволжской, Южно-Уральской, Забайкальской, Дальневосточной и Сахалинской железных дорогах. От нуля до 15%, то есть несколько лучше рынка, наблюдалось падение перевозок на Октябрьской, Юго-Восточной, Куйбышевской, Свердловской, Красноярской и Восточно-Сибирской железных дорогах. А Западно-Сибирская железная дорога даже показала результаты выше еще фактически докризисного сентября 2008 года.

Зато по грузообороту картина несколько иная. Снижение его более чем на 15% наблюдается только на Московской, Калининградской и Сахалинской железных дорогах. Остальные дороги Урала и Центральной России удерживают снижение в диапазоне от нуля до 15%. Зато в Сибири и на Дальнем Востоке наблюдается рост к показателям 2008 года.

Вообще в целом грузооборот российских железных дорог восстанавливается быстрее грузопотока. Кроме того, по этому показателю еще более существенно расходятся тенденции во внутренних и экспортных перевозках. Экспортный грузооборот начал снижаться еще в мае—июне 2008 года, достиг дна в сентябре и затем, вопреки влиянию кризиса, устремился вверх. В ноябре экспортный грузооборот превысил внутрироссийский, а снижаться он начал только в январе 2009 года. Тем не менее в марте 2009 года экспортный грузооборот вслед за рынком в целом снова поднялся и затем рос быстрее внутреннего вплоть до августа, когда началось медленное снижение. При этом экспортные грузопотоки оставались более или менее стабильными, то есть изменение тенденций происходило в первую очередь за счет изменения расстояний, то есть направлений перевозок.

Глава агентства InfraNews Алексей Безбородов отмечает, что растут в первую очередь перевозки на дальневосточные порты, а «до недавнего времени» — нефти в Китай. Параллельно, добавляет эксперт, снижались поставки через порты северо-запада, то есть «экспортные расстояния реально росли». В 2008 году, добавляет господин Безбородов, происходило «то же самое, только наоборот»: порт Восточный встал на ремонт, снизились перевозки металла через Владивосток, потоки пошли на Прибалтику, Петербург и Мурманск, что также увеличило расстояния перевозок. «Кроме того, весь прошлый год энергетики искали уголь подешевле и отказывались от газа,— добавляет эксперт.— Это произошло по итогам отопительного сезона 2007–2008 годов. На железнодорожный тариф меньше обращали внимания, и суммарный пробег с грузом стал расти».

Источники BG в «Кузбассразрезугле», одном из крупнейших в стране производителей энергоугля, рассказывают, что в начале года действительно наблюдалось падение грузооборота по продукции компании. Причина в том, что из 50 млн тонн угля к продаже контрактами было подтверждено только 36 млн тонн. «Правда, уже в феврале ситуация изменилась: законтрактовано было порядка 46 млн тонн,— поясняет собеседник BG.—Соответственно, пошел рост».

Представители Новолипецкого меткомбината (НЛМК) добавляют, что осенью 2008 года, с началом кризиса, произошло резкое, более чем вдвое, падение спроса на металлопродукцию в России. «Металлурги были вынуждены переориентироваться на внешние рынки, где спрос оставался относительно стабильным,— отмечают в компании.— Соответственно, увеличилась доля перевозок в порты. Кроме того, по экспортным контрактам выполнялись заказы лета, задержанные из-за кризиса, поэтому замедление грузопотоков было не так заметно. Но к концу года и на внешних рынках наблюдалось снижение спроса».

Восстановление грузопотока, рассказывают в НЛМК, началось с марта 2009 года, что связано с ростом объемов отгрузок металлопродукции и сырья на внешние рынки, в особенности на рынки Юго-Восточной Азии. Летом восстановились объемы производства на большинстве металлургических предприятий за счет заказов с экспортных рынков, в свою очередь, произошло увеличение внутреннего грузооборота сырьевых ресурсов. Внутренний рынок начал восстановление только со второй половины года, добавляют в компании. В «Мечеле» тоже говорят о восстановлении грузооборота во втором квартале 2009 года «по мере заключения контрактов с азиатскими потребителями». Внутренний спрос, отмечают в компании, начал восстанавливаться с лета и к сентябрю достиг примерно 80–85% от уровня прошлого года, что увеличило внутренний грузооборот.

Однако в конце 2009 года тенденция может измениться. В En+ Group, управляющей металлургическими, горнорудными и энергетическими активами «Базэла», отмечают, что осенью были введены конвенционные запреты и ограничения на транспортировку угля в адрес ряда дальневосточных портов и в связи с этим «экспортеры вынуждены работать на склад».

ВОЗВРАТ К МОНОПОЛИИ

Еще одной «восстановительной» тенденцией второй половины 2009 года стало восстановление позиций на рынке ОАО РЖД с дочерними компаниями. Доля перевозок в инвентарном парке, то есть вагонах, которые остались у самой монополии, в течение года почти не изменилась и по итогам января—октября составила 34,55%. Однако дочерние операторы ОАО РЖД, в первую очередь Первая грузовая компания (ПГК), укрепляли позиции на рынке. В результате если по итогам первого квартала доля холдинга ОАО РЖД в общем объеме перевозок упала ниже половины, до 48,6%, то в январе—октябре материнская компания только с учетом ПГК снова занимала на рынке более 50% (53%).

Гендиректор ПГК Салман Бабаев отмечает, что по итогам 2009 года компания должна увеличить перевозки более чем вдвое по отношению к 2008 году. Причем, уверяет топ-менеджер, это объясняется не только завершением перевода всего положенного ПГК парка в оперирование компании из аренды ОАО РЖД. «Мы в этом году приобрели 8 тыс. новых вагонов, а также арендовали с рынка и взяли в операционный лизинг порядка 25 тыс. единиц»,— поясняет господин Бабаев. На 2010 год столь существенного роста ПГК уже не планирует — всего 4–5% к нынешним объемам. Но и этого достичь будет непросто, признает Салман Бабаев — учитывая, что прогноз в целом по железнодорожным перевозкам предполагает рост на 3,7%, это значит, что ПГК придется увеличивать долю на рынке.

В финансовом отношении 2009 год оказался для компании менее успешным, чем прошлый, тем не менее она получит около 2 млрд рублей прибыли — фактически столько же, сколько ОАО РЖД. По словам Салмана Бабаева, реальные финансовые показатели будут соответствовать запланированным в начале года. «Главное, что в условиях избытка подвижного состава, когда грузоотправитель волен свободно выбирать на рынке партнеров, наша компания имеет тысячи договоров, обеспечивает 37% всего грузооборота российских железных дорог и 19% в объемах перевозок, мы имеем самую высокую по отрасли производительность вагона»,— уверяет глава ПГК. По его словам, в 2010 году компания планирует получить 4 млрд рублей прибыли.

У частных операторов подвижного состава ситуация не такая радужная, хотя многие из них показывают динамику выше рынка. Крупнейший в отрасли Globaltrans в первом полугодии сократил грузооборот на 4% на фоне общего падения на 21%. Как сообщают в компании, ее доля в погрузке черных металлов и угля на всей сети железных дорог выросла с 11% до 16% и с 1% до 2% соответственно. По итогам января—сентября показатели Globaltrans стали лучше. В третьем квартале грузооборот вырос на 9,8% при общеотраслевом снижении на 5,4%. Как пояснили в компании, ей удалось увеличить грузооборот по черным металлам на 27,5%, по железной руде — на 148,3%, по нефти и нефтепродуктам — на 4%. В целом за девять месяцев Globaltrans вывел грузооборот на уровень 2008 года, тогда как в целом по России он упал на 16,9%. Подконтрольная Globaltrans Новая перевозочная компания отмечает рост в полтора раза грузооборота по углю.

В «Балттранссервисе» (как и Globaltrans, входит в группу «Н-транс», в начале декабря было объявлено о консолидации компаний) отмечают, что в январе—сентябре перевезли на 8% больше нефтепродуктов, чем за тот же период 2008 года. По итогам 2009 года компания ожидает роста перевозок на 10%. Положительная динамика возникла в апреле—мае, тогда как обычно в силу сезонных факторов в это время перевозки нефти и нефтепродуктов снижаются. В «Балттранссервисе» необычную тенденцию связывают с ростом цен на нефть.

У другого ведущего участника рынка, группы «Трансгарант» (входит в FESCO), в начале года на пике кризиса объем перевозок падал на 30%, что сопоставимо с общеотраслевым снижением. Восстановление началось с июня. Раньше всего положительная динамика у «Трансгаранта» наметилась по углю, щебню, промышленным и продовольственным товарам. По прогнозу исполнительного директора «Трансгаранта» Алексея Грома, на докризисный объем перевозок и грузооборота группа выйдет в декабре. По итогам 2009 года объем перевозок ожидается на 15% ниже 2008 года, то есть примерно на уровне общеотраслевого прогноза ОАО РЖД. Но уже начиная с третьего квартала, уверяют в компании, она задействует свой парк почти полностью. В 2010 году компания планирует перевезти 25–26 млн тонн грузов, то есть на 20% больше, чем в текущем году.

Глава совета директоров Дальневосточной транспортной группы (ДВТГ) Раиса Паршина отмечает, что если цистерны и полувагоны компании были задействованы даже в январе и феврале, то контейнерные перевозки (больше половины парка компании — фитинговые платформы) практически остановились. Госпожа Паршина поясняет, что железная дорога конкурирует за контейнерные грузы в первую очередь с более дешевым морским транспортом, куда и ушел и без того сжавшийся грузопоток. Поэтому, добавляет глава ДВТГ, и восстановление этих перевозок идет медленнее всего. Компания зафиксировала такую тенденцию только в сентябре. «В ноябре и декабре мы приближаемся к докризисным уровням, если состояние мировой экономики не будет ухудшаться, то в 2010 году мы должны выйти на показатели 2007 года»,— прогнозирует госпожа Паршина.

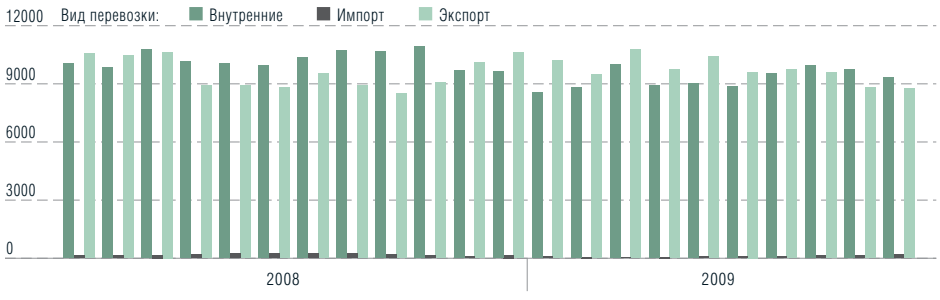
КОНЪЮНКТУРНЫЕ РАЗЛИЧИЯ

На финансовые показатели железнодорожных компаний оказали влияние не только объемы перевозок, но и в значительной степени рыночная конъюнктура. Цены на услуги предоставления контейнерных платформ, по словам Раисы Паршиной, увязаны с ценой морского фрахта. «Мы продаем своим клиентам преимущественно комплексную услугу экспедирования груза, включая морскую составляющую, по сквозной ставке,— поясняет глава ДВТГ.— Разумеется, мы вынуждены были снизить цену и на железнодорожном участке на 30–40%». Однако, несмотря на все это, компания не намерена отказываться от своей специализации на контейнерных перевозках, будучи уверенной в долгосрочной перспективе развития этого сегмента рынка.

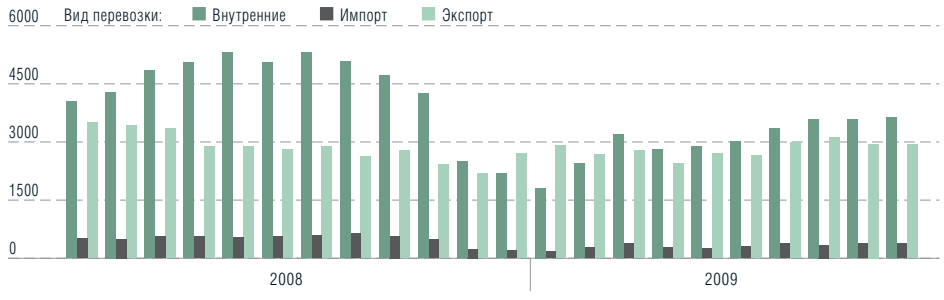
Однако, например, в Globaltrans отмечают, что цены на услуги операторов подвижного состава в рублях сохранились фактически на прежнем уровне. Так, в первом полугодии средняя стоимость груженой отправки в рублевом эквиваленте увеличилась на 1%, но в долларовом сократилась на 27%, до $590,2. По итогам января—сентября стоимость выросла до $603,5, но по-прежнему была на 27% ниже, чем за тот же период 2008 года. В результате доходы компании снизились на 36,8%, до $330,35 млн, прибыль — в 2,7 раза, до $37,2 млн.

В «Балттранссервисе» уточняют, что «некоторым компаниям» подняли ставки на перевозки нефтепродуктов. Однако доходы компании в долларовом эквиваленте все равно снизились на 18,65%, до $343,82 млн, прибыль до налогообложения выросла на 19%, до $18,17 млн. В рублях доходы выросли на 13,14%, до 11,44 млрд рублей, прибыль — на 65,5%, до 604,53 млн рублей.

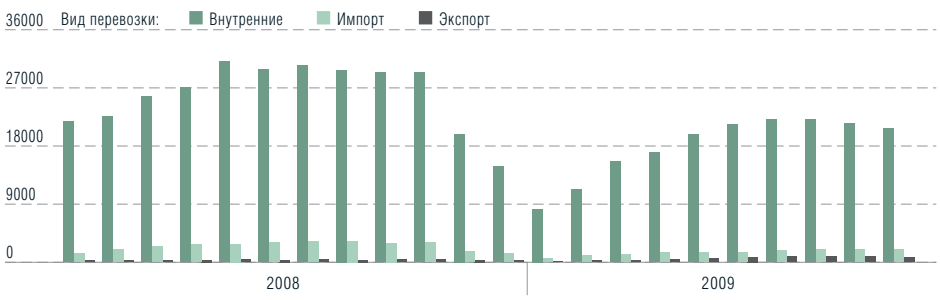
Алексей Гром отмечает, что на разных рынках ценовые тенденции были разными. «Кроме того, ожесточилась конкуренция за клиента»,— говорит господин Гром. По его данным, если в целом цены на предоставление полувагонов операторами снизились в пик кризиса более чем на 50%, то, например, стоимость перевозок в цистернах практически не изменилась. Сейчас стоимость услуг на перевозку в основных типах вагонов медленно восстанавливается, добавляет глава «Трансгаранта», но выход на уровень 2008 года произойдет еще не скоро. ■



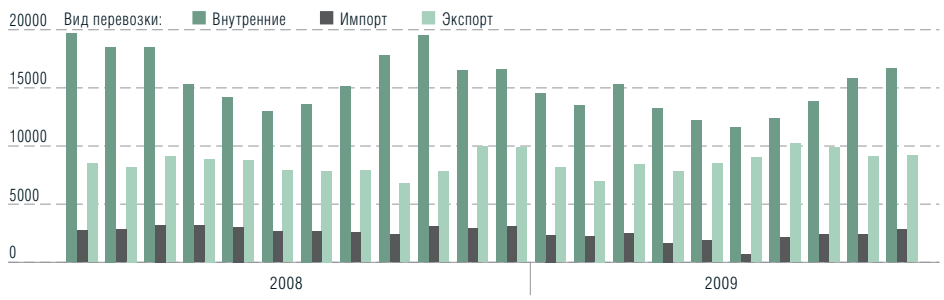
ПЕРЕВОЗКИ НЕФТИ (ТЫС. Т) ИСТОЧНИК: РЖД.



ПЕРЕВОЗКИ ЧЕРНЫХ МЕТАЛЛОВ (ТЫС. Т) ИСТОЧНИК: РЖД.



ПЕРЕВОЗКИ СТРОИТЕЛЬНЫХ ГРУЗОВ (ТЫС. Т) ИСТОЧНИК: РЖД.



ПЕРЕВОЗКИ УГЛЯ (ТЫС. Т) ИСТОЧНИК: РЖД.