



ОЛЬГА СОЛОМАТИНА,
РЕДАКТОР BUSINESS GUIDE «ЛОГИСТИКА»

СМЕНА ПРОФЕССИИ

Хороших новостей на этот раз у меня, похоже, нет. В сфере логистики наблюдается снижение объема перевозок, импортозамещение и откровенный демпинг. Стоимость перевозок снизилась настолько, что, управляя полную фуру или борт, компания работает в лучшем случае с нулевой рентабельностью. Но и работа «в ноль» сегодня необходима как воздух: она дает перевозчикам оборотные средства, которых всем так катастрофически не хватает. По сути, клиенты стали для транспортных компаний «кредиторами», без которых мы наблюдали бы новую волну банкротств и увольнений.

Как и во всех других областях экономики, логистические компании столкнулись с ростом неплатежей. Грешат этим сегодня даже естественные монополии, мотивируя свой отказ платить по счетам в срок именно стабильностью своего положения.

Если верить в то, что российская экономика будет приходить в себя вслед за западными рынками, и считать логистику своеобразным маркером, показывающим состояние всех отраслей, обнадеживающая новость все же найдется. Это инвестиции, которые собираются вкладывать в развитие собственных компаний и освоение новых рынков иностранные логисты и перевозчики. Об этом — в материале на стр. 30

У западных гигантов есть, конечно, завидный карт-бланш — собственные или доступные кредитные средства. Вероятно, укрупнение компаний путем слияний и поглощений — новый тренд ближайшего года. Примеры тому мы уже видим среди российских таможенных брокеров и автотранспортчиков.

Что в итоге получается? К примеру, перевозчики «занимают» деньги у клиентов, а не у банков, ужесточение требований к таможенным брокерам рикошетит по коррупционной составляющей, а аэропорты, к примеру, понимают, что заработать они могут на пассажирах, а не на авиакомпаниях. Нам в очередной раз приходится наблюдать смену правил игры, а кому-то и вовсе придется сменить профессию или сферу приложения своих профессиональных интересов. Я никогда еще раньше не видела столько людей, которые были уволены и месяцами не могут найти работу по специальности.

Новое десятилетие сформирует новые ценности, о которых сегодня можно только гадать. Но уже ясно: первое десятилетие века запомнится как время золотого дождя, по которому мы еще долго будем скучать.



КОЛОНКА РЕДАКТОРА

СВОБОДНЫЙ ПОЛЕТ

ОБЩЕЕ СНИЖЕНИЕ ЦЕН В РОССИЙСКОЙ ЭКОНОМИКЕ ПРИВЕЛО К ПАРАДОКСАЛЬНЫМ ЯВЛЕНИЯМ В ТРАНСПОРТНОЙ СФЕРЕ: В ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ, АВИА- И АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ РОСТ ТАРИФОВ СМЕНИЛСЯ ФАКТИЧЕСКИ ДЕМПИНГОМ. В КОНТЕЙНЕРНЫХ ЛИНИЯХ, КОТОРЫМИ В РОССИЮ ДОСТАВЛЯЕТСЯ ЗНАЧИТЕЛЬНАЯ ЧАСТЬ ИМПОРТА, ПОСЛЕ ПАДЕНИЯ СТОИМОСТИ ПЕРЕВОЗКИ НАЧИНАЕТСЯ РОСТ. ПОРТЫ «ЗАВИСЛИ» ПРИМЕРНО НА ДОКРИЗИСНЫХ УРОВНЯХ. АЛЕКСЕЙ СТРИГИН

ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА: РОСТ ТАРИФОВ И ДЕМПИНГ В некой идеальной экономической модели величина транспортных тарифов должна изменяться прямо пропорционально стоимости перевозимых товаров — если принять за основу такую вводную, что транспортная составляющая в конечной цене продукции остается неизменной. В реальной экономике все происходит несколько иначе, однако в целом примерно таким «идеальным» образом.

Рынок железнодорожных грузовых перевозок в стране поделен между ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) и частными или же принадлежащими РЖД операторами. Монополия владеет инфраструктурой и локомотивной тягой, а также собственным вагонным парком, операторы имеют свои вагоны, некоторые — в подавляющем меньшинстве — локомотивы.

Цена за перевозку складывается из платы за пользование инфраструктурой, услугами локомотива и вагона. Соответственно, операторы перечисляют РЖД плату за инфраструктуру и локомотивы, зарабатывая на вагонной составляющей, которая в общем тарифе занимает 17–20%. Частные компании имеют возможность делать вагонную часть как больше, чем она заложена в базовом тарифе, так и меньше, варьируя свою ценовую политику в зависимости от ситуации. ОАО РЖД такой возможности лишено и обязано перевезти любой предъявленный отправителем груз в требуемом направлении по установленному государством (прейскурантом 10–01) тарифу.

ГРУЗОБОРОТ ТРАНСПОРТА*

	ФЕВРАЛЬ 2009 ГОДА (МЛРД ТКМ)	В % К		ЯНВАРЬ—ФЕВРАЛЬ 2009 ГОДА В % К ЯНВАРЮ—ФЕВРАЛЮ 2008 ГОДА
		ФЕВРАЛЮ 2008 ГОДА	ЯНВАРЮ 2009 ГОДА	
ГРУЗОБОРОТ ТРАНСПОРТА	327,6	80,9	93,9	81,8
В ТОМ ЧИСЛЕ				
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО	128,8	72,4	100,9	71,3
АВТОМОБИЛЬНОГО	12,7	80,7	106,3	82,7
МОРСКОГО	5,6	96,0	77,1	113,8
ВНУТРЕННЕГО ВОДНОГО	0,4	79,0	100,9	86,3
ВОЗДУШНОГО (ТРАНСПОРТНАЯ АВИАЦИЯ)	0,2	57,7	82,3	66,9
ТРУБОВОДНОГО	179,9	87,9	89,3	89,8

* ИСТОЧНИК: РОССТАТ.

В конце лета — начале осени 2008 года, перед самым обвалом производственного сектора, железнодорожные операторы пожинали последние плоды экономического бума. «Для отправки своего металла по России мы не могли найти вагонов даже по ценам, на 30% превышающим установленные государством: никто не хотел везти, у всех вагоны были уже заняты», — жаловался представитель крупного металлургического холдинга. Осенью ситуация резко изменилась: речь шла уже не о надбавках к гостарифу, напротив, скидки операторов составляли 5–10% от него.

В январе—феврале положение дел на рынке в разрезе объемов перевозок и величины тарифов развивалось весьма любопытным образом. С начала года Федеральная служба по тарифам (ФСТ) увеличила ставки РЖД на 5% вместо 14%. Надо отметить, что частные операторы

обычно с нетерпением ждут решения ФСТ, поскольку в своей ценовой политике отталкиваются именно от тарифов РЖД. Пятипроцентный рост, конечно, тоже увеличение, но все же втрое меньше, нежели планировалось, и к тому же гораздо ниже инфляции, которая сложится по итогам года. Сами РЖД за скидку с планируемых 14% до реальных 5% получат компенсацию из федерального бюджета в размере 50 млрд рублей, а вот независимым игрокам, лишенным поля для традиционного маневра, никаких компенсаций не положено.

Кроме того, в 2008 году начало активно работать ОАО «Первая грузовая компания» (ПГК), стопроцентная «дочка» РЖД, в которую было передано 200 тыс. грузовых вагонов, в том числе все полувагоны — самый востребованный тип подвижного состава. ПГК, как и любой другой оператор, имеет возможность выбирать себе клиентов и направления, по которым желает возить грузы, а также маневрировать с вагонной составляющей. Такого количества вагонов, как у ПГК, даже близко нет ни у какого другого оператора; естественно, появление на рынке «дочки» РЖД оказало серьезное влияние на цены других участников рынка.

Наконец, спад в перевозках ОАО РЖД составил 33,1% в сравнении с 2008 годом, у частных показатели отличаются не сильно.

Все это привело к тому, что в первые месяцы 2009 года частные железнодорожные операторы оказались в крайне тяжелом положении. Купленные на пике цен в 2008 году вагоны требуют значительных выплат лизинговым компаниям и других расходов, объем перевозок обвалился, а продукция клиентов — в основном сырье и строительные грузы — резко подешевела. В итоге у многих не осталось иного выбора, кроме откровенного демпинга. Вагонная составляющая практически исчезла. Многие операторы к локомотивной и инфраструктурной составляющей, которые они отдают РЖД, добавляют еще несколько процентов и уже счастливы, хотя еще полгода назад прибавляли 30% и считали, что этого мало.

Это хорошо видно по отчетам публичных компаний, которые вышли на фондовый или долговой рынки и потому →



ИТАР-ТАСС

СПАД В ПЕРЕВОЗКАХ ОАО РЖД
СОСТАВИЛ 33,1%
В СРАВНЕНИИ С 2008 ГОДОМ

ПЕРЕДОВИКИ ПРОИЗВОДСТВА