



Л

Тематическое приложение к газете **Коммерсантъ**

Логистика

Среда 23 октября 2013 №194

kommersant.ru

15 Что стимулирует рост рынка услуг временного хранения

15 Как инновационные вагоны будут способствовать увеличению грузопотока

16 Почему региональное авиасообщение не может развиваться без господдержки

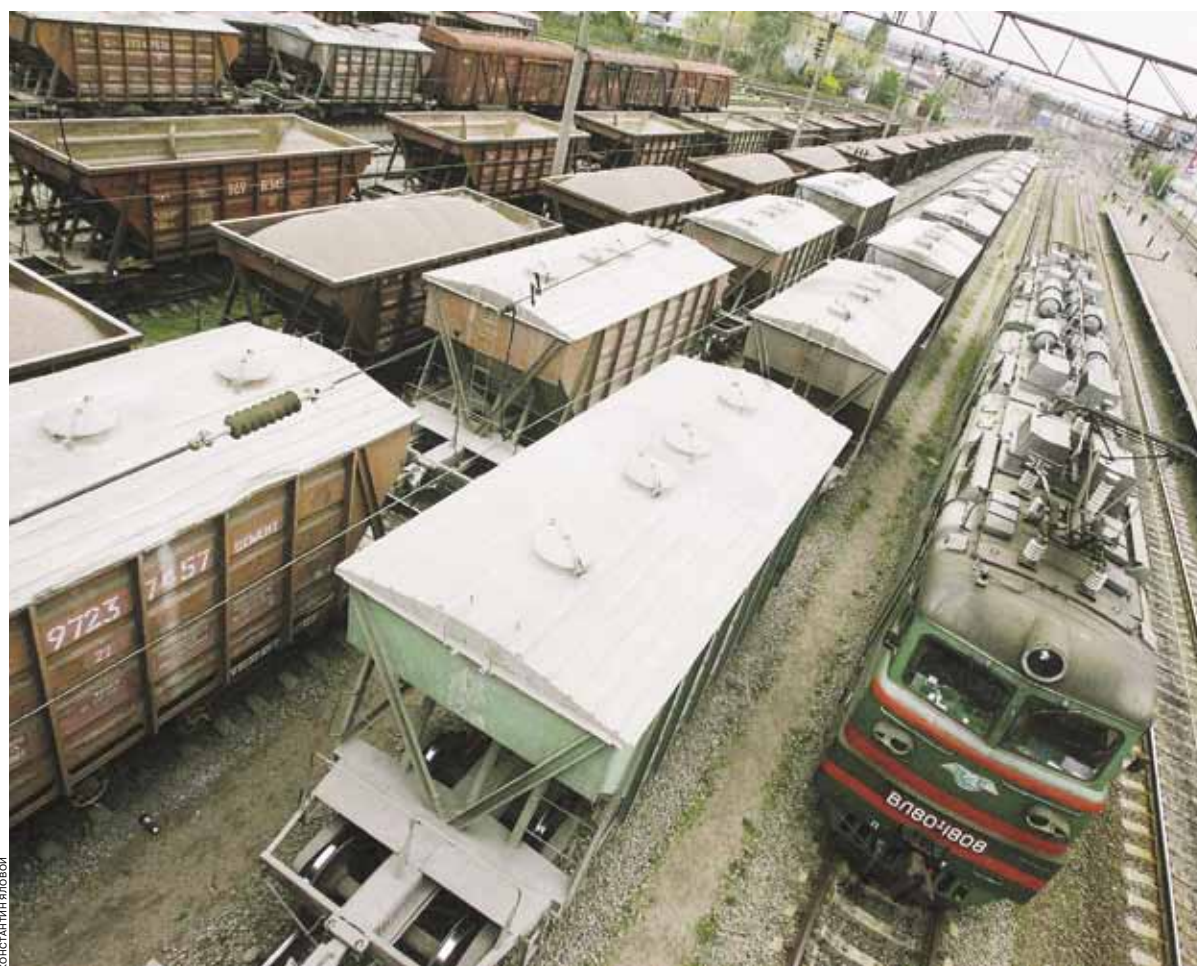
Статистика независимых экспертов и данные ОАО РЖД по итогам девяти месяцев текущего года зафиксировали негативную динамику в сегменте железнодорожных грузоперевозок. Несмотря на усилия государства в области совершенствования тарифной политики, бизнес по-прежнему недоволен высокой стоимостью доставки грузов. Уже по итогам года эксперты прогнозируют спад общего объема перевозок. Улучшить статистику железнодорожников, по их мнению, сможет лишь потенциальный рост поставок энергоносителей.

Ставка на «завтра»

— грузоперевозки —

На территории Сибирского федерального округа действуют четыре филиала ОАО РЖД: Западно-Сибирская, Восточно-Сибирская, Красноярская и Забайкальская железные дороги. «Кардинально структура грузоперевозок на данных железных дорогах за первые девять месяцев 2013 года не изменилась. Большую часть перевозимых грузов составляют уголь, нефть и нефтепродукты, сырье для металлургии и металлопродукция, круглый лес и продукты лесопереработки, строительные и химические грузы, зерно и контейнеры», — перечислил ведущий эксперт компании «Финан Менеджмент» Дмитрий Баранов.

● По данным РЖД, в целом по стране погрузка на сети «Российских железных дорог» за январь — сентябрь 2013 года составила 924,3 млн т, что на 3% меньше, чем за аналогичный период 2012 года (АППП). Грузооборот с начала 2013 года составил 1 614,9 млрд тарифных тонно-километров (-2,6% к АППП), с учетом прогнана в порожнем состоянии — 2 068,5 млрд тонно-километров (-0,5% к АППП). Объемы погрузки в январе — августе 2013 года на ЗСЖД составили 179,1 млн т, что на 0,4 млн т больше, чем за АППП. Грузооборот за восемь месяцев 2013 года на ЗСЖД составил 207,5 млрд тонно-километров, что на 0,3% выше, чем за АППП. На ВСЖД за восемь месяцев текущего года было погружено 47,3 млн т (-53,6 тыс. т, или -1,1% к АППП). Погрузка на станци-



ях Красноярской за первое полугодие 2013 года составила 34,2 млн т различных грузов (-5,29% к АППП). За восемь месяцев 2013 года погрузка на ЗабЖД составила 12,2 млн т (-38,5% к АППП). Грузооборот за восемь ме-

сяцев 2013 года составил 140,7 млрд тонно-километров (-1,6% к АППП). «Общее снижение грузовых перевозок обусловлено продолжающейся стагнацией экономики страны, сокращением объемов промыш-

ленного производства», — пояснила Ольга Павлова, начальник отдела по работе со СМИ службы корпоративных коммуникаций Западно-Сибирской железной дороги — филиала ОАО РЖД.

На спад объемов грузоперевозок по сети железных дорог влияет, по мнению участников рынка, не только «стагнация экономики». Несмотря на все попытки федеральных властей усовершенствовать тарифную политику, грузоотправители, как и раньше, недовольны стоимостью перевозки.

c15

РЖД ОСТАЛОСЬ БЕЗ ГОСПОДДЕРЖКИ

Минэкономки объявило о том, что правительство не планирует индексировать тарифы ОАО РЖД на перевозку нефти и нефтепродуктов. Эта мера стала бы исключением из общей нулевой индексации тарифов естественных монополий и поддержала бы инвестпрограмму ОАО РЖД. В ведомстве добавили, что у ОАО РЖД «есть возможность варьировать внутри общего изменения инфраструктурной составляющей тарифа изменение тарифов по разным грузам». Речь идет о праве монополии повышать или снижать тарифы в рамках ценовых пределов (от -12,8% до +13,4%), эти правила утверждены приказом ФСТ от 18 декабря 2012 года. ОАО РЖД не получит и субсидии, которые должны компенсировать «заморозку» тарифов. «Влияние этого решения на деятельность естественных монополий может быть негативным. Во-первых, и это признается властями, у монополий могут возникнуть проблемы с выполнением инвестиционных программ, так как средств будет не хватать. Во-вторых, при стремлении многих компаний оптимизировать свои издержки не исключено, что они будут сокращать, по возможности, потребление услуг естественных монополий, что в сочетании с замороженными тарифами может ухудшить производственные и экономические показатели монополий. В-третьих, такая мера может негативно сказаться на инвестиционной привлекательности монополий, ухудшит условия привлечения ими заемных средств, скажется на объемах платежей, поступающих от них в бюджеты всех уровней», — считает ведущий эксперт УК «Финан Менеджмент» Дмитрий Баранов.

По оценкам главы «InfoLine-Аналитики» Михаила Бурмистрова, если ОАО РЖД не получит субсидии и будет работать в условиях заморозки среднего уровня тарифов по всем видам грузов, компания будет вынуждена сократить инвестпрограмму на 70-90 млрд руб. за счет переноса на 2015-2016 годы расходов, связанных с реконструкцией железнодорожных путей, и сокращения расходов на обеспечение безопасности и закупки тягового состава, а также «отказа от реализации социальных проектов и осуществления взносов в уставный капитал дочерних компаний». Монополии придется «ускоренно вводить гибкое тарифообразование в рамках тарифного коридора по отдельным маршрутам и видам грузов, в рамках реализации комплексных системных мер привлечения высокооборотных грузов (в первую очередь нефтеналивных), которые сейчас перевозятся автомобильным и речным транспортом», — говорит эксперт. С другой стороны, ОАО РЖД придется повысить тарифы «для убыточных для железной дороги грузов, таких как уголь». «Потенциально речь может идти не менее чем о 20 млрд руб., сформированных за счет дополнительных доходов», — считает господин Бурмистров.

Егор Попов

Информация рекламная. Возможны изменения.
Сайт: uralairlines.ru | Тел: 8-800-2000-262

МОСКВА, ЕЖЕДНЕВНО

в город, который не спит

www.uralairlines.com
тел. 8-800-2000-262
(звонок по России бесплатный)

УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ
URAL AIRLINES