



РЕНАТА ЯМБАЕВА,

РЕДАКТОР BUSINESS GUIDE

«ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ»

## СОРОК СТРОК СОМНЕНИЙ

«Все врут»,— говорил главный герой одного популярного сериала. В нашей работе этот тезис, увы, в последние годы тоже стал одним из ключевых и подтверждается чуть ли не каждый день. Поэтому 12 следующих страниц рассказа о ситуации на железных дорогах, по более или менее официальной информации, я хочу предварить 40 строками сомнений.

В основном они касаются главной темы последних двух месяцев — перегруженности сети ОАО РЖД из-за роста парка вагонов и их массового перехода в руки частных операторов. Этот тезис летом начал раскручиваться так, будто дирижировал пиарщик мирового уровня. Да, операторы и ОАО РЖД отчасти спорят о причинах проблем, но хором подтверждают их наличие.

Однако мне история кажется во многом искусственной. Действительно, по данным самого ОАО РЖД, оборот вагона в первом полугодии вырос всего на 4,6%. Коллеги из Infranews посчитали, что в заявлениях о массовом простое вагонов 2 октября реально речь идет о 0,168% парка, который может в худшем случае занять всего 43 км путей, или 0,052% главного хода. Но еще больше вопросов вызывает внезапный громкий выстрел проблемы — по крайней мере, в публичном поле. Движенцы ОАО РЖД что, не ожидали ничего подобного? Слова о невывозе 5% грузов тоже звучат странно — погрузка растет в полном соответствии с прогнозами монополии, примерно на 3%.

Не буду утверждать, что проблемы нет вообще. Но думаю, что ее в отрасли раздувают — каждый в своих целях. Кстати, один из топ-менеджеров ОАО РЖД в итоге неохотно признался, что «мы все несколько утрируем». Во спасение, конечно.

Тематическое приложение к газете «Коммерсантъ»

(Business Guide-Железнодорожный транспорт)

Демьян Кудрявцев — генеральный директор  
Азер Мурсалиев — шеф-редактор  
Анатолий Гусев — арт-директор  
Эдвард Опп — директор фотослужбы  
Валерия Любимова — директор по рекламе.

## Рекламная служба:

Тел. (499) 943-9108/10/12, (495) 101-2353

Алексей Харнас — руководитель службы «Издательский синдикат»

Рената Ямбаева — выпускающий редактор

Наталья Дашковская — редактор

Сергей Цомык — главный художник

Виктор Куликов — фоторедактор

Екатерина Бородулина — корректор

Адрес редакции: 125080, г. Москва, ул. Врубеля, д. 4.  
Тел. (499) 943-9724/9774/9198

Учредитель: ЗАО «Коммерсантъ. Издательский дом».  
Адрес: 127055, г. Москва, Тихвинский пер., д. 11, стр. 2.  
Журнал зарегистрирован Федеральной службой по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор).  
Свидетельство о регистрации СМИ — ПИ № ФС77-38790 от 29.01.2010

Типография: «Сканвэб Аб».

Адрес: Корьяланкату 27, Коувола, Финляндия

Тираж: 75000. Цена свободная

Рисунок на обложке: Мария Заикина

## ПУТИ РАЗОБЩЕНИЯ

В КОНЦЕ 2010 ГОДА КАЗАЛОСЬ, ЧТО РОССИЙСКИЙ РЫНОК ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК НАКОНЕЦ-ТО СЛОЖИЛСЯ. БЫЛИ ПОНЯТНЫ ОБЩИЙ РАСКЛАД СИЛ, ЯВНЫЕ ЛИДЕРЫ И ИГРОКИ ВТОРОГО ЭШЕЛОНА, А ТАКЖЕ ОСНОВНАЯ ИНТРИГА 2011 ГОДА — КТО И КАК КУПИТ У РЖД ПЕРВУЮ ГРУЗОВУЮ КОМПАНИЮ. НО ЛЕТОМ РИТОРИКА ИЗМЕНИЛАСЬ. ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ НЕ СПРАВЛЯЮТСЯ С ПОТОКОМ ГРУЗОВ, ЗАГОВОРИЛИ УЧАСТНИКИ РЫНКА И РЕГУЛЯТОРЫ. В ИТОГЕ ОТРАСЛЬ СНОВА ОКАЗАЛАСЬ НА РАЗВИЛКЕ ОТ ВОЗВРАЩЕНИЯ К ГОСТАРИФАМ ДО ПОЛНОГО ДЕРЕГУЛИРОВАНИЯ. РЕНАТА ЯМБАЕВА

**ПОЗАДИ КРУТОЙ ПОВОРОТ** Прошлый год для российских железных дорог стал поворотным. Дело не только в том, что отрасль вместе со своими клиентами начала оправляться от кризиса, показав устойчивый рост перевозок (8,8%) и доходов. По итогам 2010 года впервые в истории больше половины грузов (по данным ОАО РЖД — 50,1%) были отправлены в частных вагонах.

По сути, услуги по предоставлению вагонов и составляют то, что принято называть российским рынком железнодорожных перевозок. Перевозчик в отрасли был и остается один — государственное ОАО «Российские железные дороги» (РЖД). Его расценки регулируются государством и каждый год индексируются Федеральной службой по тарифам (ФСТ) после ожесточенных дискуссий руководства монополии со всеми причастными министерствами и ведомствами. Но еще в 2003 году в тарифе была выделена так называемая вагонная составляющая. Это скидка от установленной государством цены перевозки, которую грузоотправитель получает, если использует собственный (или чужой, но главное — не принадлежащий напрямую ОАО РЖД) вагон. В среднем она составляет 15% от гостарифов, описанных в главном отраслевом документе Прейскуранте 10–01.

Вагоны ОАО РЖД в отрасли называют инвентарными, и стоимость перевозки в них строго регламентируется пре-

скураantom. Все прочие вагоны (в том числе вагоны дочерних структур ОАО РЖД) называют частными. Изменение расценок на их аренду в итоге обуславливает конечную рыночную динамику стоимости грузовых железнодорожных перевозок — она может быть как ниже (редко), так и гораздо выше государственных цен. Компании, которые распоряжаются частными вагонами, предоставляя (или не предоставляя) их грузоотправителям, называют операторами подвижного состава. Это и есть участники российского рынка железнодорожных перевозок.

Предприятия и организации владели вагонами еще во времена СССР. Например, в 1988 году их было 176 тыс. (около 9,3% общесоюзного парка, который достигал почти 1,9 млн вагонов). Целый ряд грузоотправителей до сих пор имеет значительные парки вагонов в прямой собственности. Так, у СУЭК их в конце 2010 года было 6,4 тыс., у МХК «Еврохим» — 6,38 тыс., у «Уралкалия» — 4,15 тыс. (а еще 3,43 тыс. у «Сильвинита», с которым он в этом году объединился). Многие создали дочерние captive транспортные структуры, обслуживающие в основном нужды материнской компании. Например, «Газпромтранс», который в 2010 году по размеру парка в управлении вошел в первую десятку (25,9 тыс. вагонов), «ЛУКОЙЛ-Транс», «Мечел-Транс»,

«Металлоинвесттранс». Еще в 2003 году на российских железных дорогах работало более 190 тыс. частных вагонов — 24% общего парка, который тогда составлял 817 тыс. вагонов.

С тех пор частный парк только рос. Появились независимые транспортные компании, не привязанные жестко к одному определенному грузоотправителю. Доля инвентарного парка в общем объеме перевозок стала меньше половины еще в 2008 году, когда ОАО РЖД, которое тоже хотело дополнительно заработать за счет гибкого изменения тарифов, начало активно выводить свои вагоны в дочерние структуры, не подпадавшие под госрегулирование вагонной составляющей.

Но по итогам 2010 года впервые больше половины грузов в России взяли под контроль частные владельцы вагонов. «Теперь тара управляет рынком»,— цитирует один из игроков первого вице-президента ОАО РЖД Вадима Морозова. Дочерние структуры госмонополии, работающие на рыночных условиях, перевезли еще 20,6% грузов. По государственным тарифам в инвентарном парке было отправлено всего 22,2% грузов. В первом полугодии 2011 года ситуация усугубилась. В частных вагонах поехало 58% грузов, дочерние операторы ОАО РЖД обслужили еще 28,3%, оставшийся у монополии →



К КОНЦУ ЛЕТА БОЛЕЕ 90% РОССИЙСКИХ ВАГОНОВ БЫЛИ ПРИВАТНЫМИ, ТО ЕСТЬ РАБОТАЛИ ПО РЫНОЧНЫМ ЦЕНАМ

## ПЕРЕДОВИКИ ПРОИЗВОДСТВА