

ГРУЗОВОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

РЫНОК ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК
ПЕРЕЖИВАЕТ СИСТЕМНЫЙ КРИЗИС
ПЕРЕИЗБЫТКА ВАГОНОВ /3
ОПЕРАТОРЫ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА
НЕ СОГЛАШАЮТСЯ С НОВОЙ ТЕХНОЛОГИЕЙ
УПРАВЛЕНИЯ ДВИЖЕНИЕМ ОТ ОАО РЖД /6
ФЕДЕРАЛЬНАЯ АНТИМОНОПОЛЬНАЯ
СЛУЖБА РАССЛЕДУЕТ ДЕЛО О КАРТЕЛЬНОМ
СГОВОРЕ ПО РАЗДЕЛУ РЫНКА КУЗБАССА /8
ОАО РЖД И РОСТРАНСНАДЗОР ОСТАНОВИЛИ
30 ТЫСЯЧ ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ /11



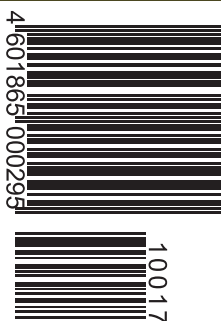
Понедельник, 22 апреля 2013
Тематическое приложение
к газете «Коммерсантъ» №17
Коммерсантъ

BUSINESS GUIDE


СОЖТ

Совет Операторов
Железнодорожного
Транспорта

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР
ВЫПУСКА



РЕКЛАМА

KOMMERSANT.RU

BUSINESS GUIDE ТЕМАТИЧЕСКИЕ ПРИЛОЖЕНИЯ К ГАЗЕТЕ **КОММЕРСАНТЪ**





АЛЕКСЕЙ ЕКИМОВСКИЙ,
РЕДАКТОР BUSINESS GUIDE
«ГРУЗОВОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ
ТРАНСПОРТ»

БЕДА НЕ ПРИХОДИТ ОДНА

В начале года на рынок железнодорожных перевозок обрушились все несчастья и напасти, которых только можно было ожидать. Спад промышленного производства повлек за собой снижение погрузки и снизил доходы операторов, переинвестированный рынок вагонов привел к гигантскому профициту подвижного состава, за которым последовало обрушение арендных ставок ниже уровня рентабельности.

В разгар этой плачевной рыночной ситуации железнодорожная монополия в одностороннем порядке решила вводить новую технологию управления движением на железнодорожном транспорте, в результате чего операторы опасаются вообще потерять свой бизнес в том виде, в котором он существовал после начала структурных реформ. В довершение ко всему за операторов взялись антимонопольные органы, которые усмотрели признаки картеля в технологических соглашениях о бесперебойных перевозках угля в Кузбассе.

Но и этого оказалось мало. Зафиксировав резкое снижение уровня безопасности перевозок, надзорные органы и ОАО РЖД в один момент остановили эксплуатацию несколько десятков тысяч сравнительно новых грузовых вагонов и цистерн.

Между тем большинство этих проблем можно было предотвратить заранее, если бы сами операторы внимательно и ответственно смотрели в будущее. Но теперь уже поздно: впереди у них несколько лет тяжелых испытаний спадом спроса, после целого десятилетия бурного роста бизнеса.

Тематическое приложение к газете «Коммерсантъ»
(Business Guide «Грузовой железнодорожный транспорт»)

Дмитрий Сергеев — президент ИД «Коммерсантъ»
Павел Филенков — генеральный директор ИД «Коммерсантъ»
Азер Мурсалиев — шеф-редактор ИД «Коммерсантъ»
Михаил Михайлин — редакционный директор ИД «Коммерсантъ»
Анатолий Гусев — автор дизайн-макета
Павел Кассин — директор фотослужбы
Валерия Любимова — коммерческий директор ИД «Коммерсантъ»

Рекламная служба:
Тел. (499) 943-9108/10/12, (495) 101-2353
Алексей Харнас — руководитель службы «Издательский синдикат»
Алексей Екимовский — выпускающий редактор
Ольга Боровягина — 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: «Сканвеб Аб».
Адрес: Корьяланкату 27, Коувола, Финляндия
Тираж: 75000. Цена свободная

Рисунок на обложке: Мария Заикина

ПОТЕРЯННЫЙ ГРУЗ ЗАМЕДЛЕНИЕ ЭКОНОМИКИ, ВЫЗВАВШЕЕ НЕЗНАЧИТЕЛЬНЫЙ СПАД ГРУЗОПЕРЕВОЗОК, ОКАЗАЛОСЬ ВЕСЬМА ОЩУТИМЫМ ДЛЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ОПЕРАТОРОВ. НА НЕГАТИВНЫЕ ПРОЦЕССЫ В ПРОМЫШЛЕННОСТИ НАЛОЖИЛСЯ КРИЗИС ПЕРЕПРОИЗВОДСТВА ПОДВИЖНОГО СОСТАВА. НЕ ЗАДЕЙСТВОВАННЫЕ В РАБОТЕ ВАГОНЫ НЕ ТОЛЬКО МЕШАЮТ ДРУГ ДРУГУ ПРОЕХАТЬ, НО И СРЕМИТЕЛЬНО ПАДАЮТ В ЦЕНЕ. АЛЕКСЕЙ ЕКИМОВСКИЙ

Объем грузовых перевозок на железной дороге падает четвертый месяц подряд. В сравнении с прошлогодним первым кварталом погрузка зафиксировала снижение на 4,1%, до 239,9 млн тонн, в среднесуточном выражении — на 3%, заявил президент ОАО РЖД Владимир Якунин на селекторном совещании в начале апреля. Наибольший спад в первом квартале продемонстрировали зерно (–53,5%), металлолом (–10%), руда и сера (–11,6%), строительные (–8,7%) и лесные грузы (–7%). Перевозки нефти и нефтепродуктов тоже снизились на 2,2%, а погрузка наиболее массового железнодорожного груза — каменного угля — подросла незначительно, всего на 0,3%. Грузооборот железных дорог в первом квартале снизился еще сильнее, чем погрузка: на 5% к аналогичному периоду прошлого года.

«Снижение связано с общим замедлением роста промышленного производства в России, а также с отрицательными показателями некоторых ключевых для железнодорожных перевозок внешних рынков», — комментируют ситуацию в информационно-аналитическом центре СРО «НП „Совет операторов железнодорожного транспорта“» (СОЖТ). — Так, например, в 2013 году выходят на завершающую стадию олимпийские стройки в Сочи, в связи с этим снизится объем перевозок строительных грузов». Кроме того, там констатируют, что на снижении перевозок нефтеналивных грузов отразился запуск ВСТО-2, а слабый урожай зерновых в сезоне 2012 года привел к снижению объемов перевозок зерна.

При этом аналитики СОЖТ прогнозируют восстановление роста перевозок грузов по железной дороге уже в 2013 году. «Росту будут способствовать начало строительного сезона, масштабные планы по строительству и реконструкции

автомобильных дорог. Кроме того, есть прогнозы по улучшению конъюнктуры металлургического рынка, а планы на увеличение урожая зерновых в 2013 году предполагают рост примерно на 15–20% к 2012 году», — отмечают в СОЖТ. Другим фактором, вызывающим беспокойство ОАО РЖД и операторского сообщества, является массовый уход высокодоходных перевозок грузов на другие виды транспорта. «По предварительным оценкам, доля железнодорожных перевозок, переведенных только на автотранспорт, достигает до 1,5% к прошлому году», — рассказывает гендиректор Трубной транспортной компании Евгений Прилепин, ожидая лишь некоторого оживления на рынке к августу-сентябрю текущего года. Однако полное восстановление объемов перевозок возможно не ранее 2014 года, считает топ-менеджер.

Независимые аналитики рынка также не ждут кардинального обвала перевозок в 2013 году. По оценкам эксперта Sberbank Investment Research Игоря Васильева, уже вострой погрузка на железной дороге стабилизируется, а во второй половине года возможен небольшой рост. В то же время он отмечает, что инфраструктурные платежи за перевозку грузов (особенно угля на экспорт) выросли. «Унификация тарифов на порожний пробег полувагонов, проведенная в ноябре прошлого года, привела к росту затрат грузоотправителей, а с января прошла еще и индексация общесетевого тарифа», — напоминает господин Васильев. — Таким образом, транспортная составляющая в цене угля существенно подросла. И если операторы еще могут оперативно снижать свои ставки за предоставление вагонов, то инфраструктурный тариф уплачивается грузовладельцами полностью», — отмечает аналитик.

Проблемы в перевозках угля предчувствуют и сами операторы. «Основная причина снижения погрузки происходит из-за невозможности продать уголь на внешних рынках, угольным компаниям не выгодно реализовывать свою продукцию по сегодняшним ценам», — отмечают в компании „Запсиб-Транссервис“. — На фоне профицита подвижного состава происходит жесткая ценовая конкуренция между операторами, ставки на аренду полувагонов упали до уровня 500–600 руб. в сутки без НДС, что не позволяет выплачивать лизинговые платежи и производить ремонты вагонов, приобретенных за последние пять лет», — добавляют в компании. На сегодняшний день нет факторов, на основании которых можно было бы спрогнозировать улучшение ситуации и выход из кризиса, так как не решены вопросы технологии работы сети с множеством операторов, не определен правовой статус оператора, отсутствует законодательная база, регламентирующая отношения участников перевозочного процесса, считают в «Запсиб-Транссервисе».

Процессы в сегменте контейнерных перевозок участники рынка характеризуют как «спад активности». «В четвертом квартале прошлого года контейнерный рынок вырос на 5,4%, в первом квартале 2013 года — на 1,2%, что существенно ниже среднегодовых темпов роста», — приводят статистику в ОАО „Трансконтейнер“. — В наибольшей степени были затронуты внутренние и экспортные перевозки как наиболее тесно связанные с промышленным производством в стране. Импортные перевозки продолжают демонстрировать устойчивую положительную динамику», — отмечают в компании. Между тем в марте железнодорожные перевозки контейнеров выросли на целых 7,5%, то есть фактически вернулись к темпам прошлого года, что наряду с ➔



ОПЕРАТОРАМ, КУПИВШИМ СЛИШКОМ МНОГО ВАГОНОВ, ОСТАЕТСЯ ТОЛЬКО ЖДАТЬ, КОГДА РОСТ ПОГРУЗКИ ВЕРНЕТСЯ НА ЖЕЛЕЗНУЮ ДОРОГУ

ПЕРЕДОВИКИ ПРОИЗВОДСТВА



ГРУЗА НА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ ЕЩЕ ДОСТАТОЧНО. НО В БОРЬБЕ ЗА НЕГО ОПЕРАТОРЫ ЖЕРТВУЮТ СВОЕЙ ДОХОДНОСТЬЮ

прогнозами оживления экономики России во второй половине текущего года дает основания надеяться на восстановление активности на контейнерном рынке, отмечают в пресс-службе «Трансконтейнера».

ВАГОНОВ ВСЕ БОЛЬШЕ Нынешние колебания спроса на вагоны, конечно, несравнимы с обвалом 2008–2009 годов, когда погрузка рухнула на 33%. Впрочем, невысокие темпы спада погрузки — небольшое утешение для операторов. Спрос на вагоны резко упал из-за серьезного переизбытка грузовых вагонов. Еще полгода назад операторские ставки превышали 1 тыс. руб. за полувагон в сутки, тогда как сегодня они опускаются ниже 500 руб. Рынок цистерн также просел — падение ставок существенное, хотя такого профицита, как в сегменте полувагонов, на рынке перевозок нефтеналива еще не наблюдается.

«С начала 2012 года на рынке грузовых железнодорожных перевозок наблюдается профицит парка полувагонов и цистерн», — рассказывает Евгений Прилепин из Трубной транспортной компании, добавляя, что сегодня в стране работают 525 тыс. полувагонов и 272 тыс. цистерн. — При этом в силу низкой технологической эффективности их работы профицит полувагонов, по разным оценкам, достигает 100 тыс., профицит цистерн — 30 тыс.», — подсчитывает топ-менеджер.

Он добавляет, что скорость перемещения вагона упала более чем на 12% по отношению к 2010 году, что приводит к росту непроизводительных расходов. «Так, для перевозки одного и того же количества грузов ОАО РЖД вынуждено перемещать большее количество вагонов, что означает рост эксплуатационных затрат на персонал, электроэнергию и топливо, локомотивную тягу. Это приводит к росту тарифной нагрузки на экономику в целом и снижает инвестиционный потенциал ОАО РЖД, в частности», — отмечает господин Прилепин. — В условиях наличия узких мест на инфраструктуре переизбыток вагонов приводит к усугублению данной проблемы — требуются дополнительные инвестиции в развитие путей и сортировочных станций», — предостерегает он.

Между тем советник председателя президиума СОЖТ Сергей Афанасьев отмечает, что ставки операторов упали нелинейно, а в зависимости от дальности перевозки и дру-

гих факторов. «Анализируя динамику цен на предоставляемые подвижного состава, можно отметить, что в перевозках на малые расстояния (до 3 тыс. км) снижение стоимости было существеннее, чем в перевозках на дальние расстояния (свыше 3 тыс. км). По состоянию на конец первого квартала снижение по первой группе составило 40–60%, по второй — 20–30%», — подсчитывает он.

Наибольшее снижение ставок наблюдалось в сегменте перевозок с большим коэффициентом порожнего пробега. «Если же говорить о таких, например, направлениях, как перевозки в полувагонах из портов в регионы массовой погрузки (Урал и Сибирь), то здесь темпы снижения цены предоставления вагонов не такие высокие, поскольку и первоначальная добавочная стоимость к арендной ставке была ниже», — отмечает господин Афанасьев. Он также обращает внимание на то, что стоимость предоставления вагонов по долгосрочным контрактам упала на 15–20%, а в споте — на все 30–40%.

«Для стабилизации ситуации необходим либо рост грузооборота на 15%, либо списание 15% парка полувагонов», — считает заместитель гендиректора ОАО «Федеральная грузовая компания» (ФГК) Андрей Исаев. — При этом звучат инициативы о введении жесткого запрета на эксплуатацию свыше определенного срока жизни вагона. Понятно, что главная цель такого запрета — поддержка вагоностроителей, загрузка производственных мощностей которых серьезно сократилась в результате профицита вагонов на рынке. Однако, на наш взгляд, нельзя забывать и о других участниках процесса — операторах. Ведь для утилизации старого парка необходимо понимание, чем его можно заменить».

Участники рынка отмечают, что уже появились предложения о продаже дешевых грузовых вагонов от собственников подвижного состава и банков. Учитывая спад спроса и обвал цен на вагоны, причина может быть только одна: начались дефолты железнодорожных операторов по договорам лизинга. Сейчас их главная задача — сбросить дорогой в обслуживании и хранении актив, который стал зарабатывать меньше, чем выплаты по кредитам. «Никто не продавал бы вагоны, если бы на рынке все было хорошо», — комментирует тенденцию первый вице-президент транспортной группы FESCO, руководитель железнодорожного оператора «Трансгарант» Алексей Гром. — Очевидно, что в среднесрочной перспективе эти компании не видят точек роста для развития бизнеса, а вагоны с учетом кредитных обязательств содержать стало сложно».

В этой связи господин Гром призывает банки, особенно российские, больше вникать в детали транспортного бизнеса, поскольку они стали его инвесторами, и обсуждать условия кредитных договоров исходя из рыночной ситуации. «Долгосрочная политика банков в кредитовании транспортных компаний в противовес желанию быстро заработать может помочь динамичному развитию отрасли», — полагает он.

По мнению целого ряда участников рынка, именно деятельность банков создала в свое время спекулятивные настроения на рынке. А их желание быстро получить прибыль в период дефицита подвижного состава повлияло на производство некачественного литья, поскольку заводы также старались максимально заработать в этот период. Алексей Гром справедливо замечает, что железнодорожная отрасль требует долгосрочного планирования и прозрачности, ведь ставка для грузоотправителя рассчитывается исходя из цены на привлеченный подвижной состав. «Более или менее стабильным был только 2011 год, когда арендная ставка в течение всего года составляла 900–1000 руб. в сутки за полувагон, а стоимость нового вагона не превышала 2 млн руб.», — отмечает первый вице-президент FESCO.

ВПЕРЕД К ДЕФИЦИТУ Крупные операторы подвижного состава не скрывают, что конкуренция на рынке резко обострилась. «Уменьшение грузопроявления привело к усилению борьбы за клиента и снижению ставок оперирования», — констатируют в ОАО «Первая грузовая компания» (ПГК). — Дополнительной нагрузкой для операторов стал ввод в конце прошлого года унификации порожнего пробега: в сложившейся высококонкурентной ситуации операторы не могут позволить себе перекладывать увеличившиеся расходы за порожний пробег на грузоотправителей», — отмечают в компании. Учитывая это обстоятельство, ПГК даже ввела скидку для тех типов вагонов, на которые стоимость порожнего пробега снизилась. «Нам удалось нормализовать затраты на порожний пробег за счет изменения внутренней логистики: мы снизили дальность порожнего пробега вагонов из-под грузов первого класса, при этом в два раза удлинился порожний рейс вагонов из-под черных металлов», — рассказывают приемы борьбы с кризисом цен в ПГК. В компании рассчитывают на рост к концу 2013 года, но, по их прогнозам, он будет весьма скромным: не более 2% к прошлогодним показателям.

Однако если не принимать никаких мер, то снижение стоимости предоставления вагонов ниже экономически обоснованного уровня может продлиться до 2015 года, считает Евгений Прилепин, в конечном итоге это приведет к прекращению закупок новых вагонов. «А это означает повторение ситуации, возникшей в 1990-е годы, когда вагоны практически не закупались в течение десяти лет. Краткосрочный положительный эффект от снижения стоимости услуг операторов обернется огромным недоинвестированием в обновление парка вагонов и ростом тарифов в среднесрочной и долгосрочной перспективе», — прогнозирует он.

По мнению господина Прилепина, решение подобных вопросов лежит в области разработки регуляторных механизмов, основная задача которых обеспечить баланс между уровнем конкуренции на рынке, его инвестицион-

ной привлекательности и технологической эффективности в условиях имеющихся ресурсов инфраструктуры. «Эти механизмы должны быть направлены на поэтапное ограничение работы старого парка подвижного состава со сверхнормативным сроком службы и развитие производства инновационного подвижного состава, что также позволит избежать роста дефицита или профицита вагонов», — считает он.

В то же время, по мнению исполнительного директора СОЖТ Дмитрия Королева, в конце концов ставки операторов будут балансировать на уровне цен, которые установлены для привлеченного перевозчиком парка. «Нельзя не отметить такой фактор, как приближающийся сезон ремонта железнодорожных путей, приводящий к еще большему снижению среднесуточной скорости вагона. Как следствие, средняя ставка операторов, скорее всего, зафиксирована на уровне тарифов так называемого парка ВСП, привлекаемого ОАО РЖД для нужд перевозок грузов у дочерней Федеральной грузовой компании», — полагает он. Кстати сказать, монополия уже не забирает в аренду такое большое количество вагонов у своей «дочки», как это было еще в прошлом году. По данным ОАО РЖД на конец марта, в управлении монополии находилось лишь 50 тыс. таких вагонов, хотя, согласно правительственным распоряжениям, этот парк мог бы достигать 80 тыс. полувагонов.

Тем временем избыток подвижного состава на железной дороге продолжает усугубляться. По данным Андрея Исаева из ФГК, каждый месяц на сети появляется порядка 3 тыс. новых полувагонов.

КРИЗИС БУДЕТ ЗАТЯЖНЫМ По мнению директора исследовательского агентства Infranews Алексея Безбородова, нынешняя ситуация спада — неизбежная фаза развития рынка. «Операторы очень хорошо жили в предыдущие три года — теперь придется потерпеть», — отмечает эксперт, полагая, что период низких ставок за предоставление вагона продлится как минимум год-полтора. По его мнению, уже давно нужно было прекратить покупать новые вагоны, а чтобы разрешить нынешнюю проблему, нужно порезать на металлолом весь старый парк вагонов — другой альтернативы нет. По его словам, только на контейнерном рынке, несмотря на значительное количество собственников, операторы имеют сбалансированный по спросу парк подвижного состава. «Даже „Трансконтейнер“ приобретал новые платформы только взамен выбывающих по сроку службы, да и все другие игроки сработали в этой ситуации четко и дисциплинированно», — отмечает эксперт.

Между тем сами участники рынка полагают, что сложные экономические и инфраструктурные условия дадут дополнительный стимул для консолидации рынка операторов. «Для роста грузооборота фундаментальных предпосылок нет», — считает заместитель гендиректора ОАО «Федеральная грузовая компания» Андрей Исаев. — Из этого можно сделать вывод, что операторам в течение как минимум нескольких лет предстоит учиться работать в условиях низких ставок». Но не только низкие ставки осложняют деятельность операторов: в условиях дефицита грузовой базы операторы практически ежедневно вынуждены защищать собственные объемы от конкурентов, а также атаковать самим, отмечает господин Исаеву. «По нашим прогнозам, через два-три года останется четыре-пять крупных операторов, несколько десятков локальных, рынок станет низкодходным и стабильным», — полагает он.

С этим доводом согласны и в ПГК. «Все чаще в таких экстремальных условиях конкуренции и инфраструктурных ограничений собственники относительно небольшого количества подвижного состава отказываются от сдачи вагонов в долгосрочную аренду грузоотправителям и принимают решение в пользу объединения парка с более крупными игроками», — отметили в пресс-службе компании. ■

ФАКТОРОМ, ВЫЗЫВАЮЩИМ БЕСПОКОЙСТВО ОАО РЖД И ОПЕРАТОРСКОГО СООБЩЕСТВА, ЯВЛЯЕТСЯ МАССОВЫЙ УХОД ВЫСОКОДОХОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ НА ДРУГИЕ ВИДЫ ТРАНСПОРТА



«МЫ ДО СИХ ПОР РАСХЛЕБЫВАЕМ ПОСЛЕДСТВИЯ ПРОШЛОГО ДЕФИЦИТА»

СЛОЖНАЯ СИТУАЦИЯ НА РЫНКЕ НИКОГДА НЕ ПУГАЛА НАСТОЯЩИХ ПРОФЕССИОНАЛОВ, НО ДЛЯ РАБОТЫ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ ВСЕГДА ЛУЧШЕ СТАБИЛЬНОСТЬ, НЕЖЕЛИ ВЗЛЕТЫ И ПАДЕНИЯ, СЧИТАЕТ ОДИН ИЗ САМЫХ УСПЕШНЫХ БИЗНЕСМЕНОВ НА РОССИЙСКОМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ РЫНКЕ, СОВЛАДЕЛЕЦ И ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ГРУППЫ RAIL GARANT СЕРГЕЙ ГУЩИН.

BUSINESS GUIDE: Какова ваша оценка текущего состояния рынка железнодорожных грузоперевозок в основных сегментах?

СЕРГЕЙ ГУЩИН: На мой взгляд, на тех рынках, где мы работаем, самая сложная ситуация в угольной отрасли. В результате проведенной унификации порожнего пробега и общей индексации тарифов транспортная составляющая в цене угля повысилась. Но как раз в этот момент мировой рынок угля просел, спрос на уголь упал и теперь несравним с прошлым годом. Хотя я и не являюсь аналитиком угольного рынка, но из нашего общения с клиентами мы понимаем, что без господдержки эта отрасль может ощутить еще больший спад. Сегодняшний российский экспорт составляет порядка 120–150 млн тонн — это всего 1,5% от мирового потребления угля. Из-за длительного спада мировых цен рентабельность шахт снизилась, а в случае дальнейшего снижения может совсем обнулиться. По нашим данным, сейчас угольная отрасль выживает лишь за счет технологического резерва: добывают тот уголь, который не требует больших затрат, и откладывают расходы на будущие периоды.

Но долго это продолжаться не может, и если государство не подумает об угольщиках, то тогда мы вернемся назад лет на 15, когда шахтеры стучали касками на Горбатом мосту.

В качестве одной из таких мер нашему государству следует внимательно посмотреть на железнодорожный тариф для угольных предприятий, уйти от ситуации, когда он составляет свыше 50% от конечной стоимости продукции. Сделать это можно, временно заморозив рост тарифов в угольной отрасли или другим способом — главное, чтобы появилась возможность более оперативно реагировать на существенные изменения рыночной конъюнктуры.

ВГ: Что в этой ситуации делать операторам полувагонов?

С. Г.: Операторы вынуждены следовать за рынком и, естественно, снижают стоимость своих услуг. Однако нам это дается непростой ценой: сегодня лизинговые платежи составляют 800–1000 руб. за вагон в сутки — это уже больше тех цен, которые мы предлагаем клиентам. Так что сейчас нам приходится договариваться с лизинговыми компаниями о пересмотре условий платежей, чтобы предложить грузоотправителю приемлемую ставку аренды вагона.

ВГ: И как к этому относятся лизинговые компании?

С. Г.: В подавляющем большинстве случаев — с пониманием, ведь мы с ними находимся в одной лодке, точнее, в одном рынке. Да, нам приходится договариваться о реструктуризации своих долговых обязательств, снижении размера лизинговых платежей, но и мы, и лизинговые компании понимаем, что рынок операторских услуг всегда был и остается цикличным, и есть все основания ожидать улучшения ситуации в среднесрочной перспективе.

ВГ: Сейчас многих операторов беспокоит проблема останковки вагонов с бракованным литьем. Как ваша компания планирует компенсировать убытки от таких решений регуляторов?

С. Г.: Мы исходим из того, что есть продукция, которая сертифицирована соответствующими службами, выпускается по всем существующим нормам и ГОСТам, проходит приемщиков ОАО РЖД, проводится проверки надзорных органов. Таким образом, все эти органы нам рекомендуют: покупайте эти вагоны. Мы приходим в лизинговые компании и вместе с ними покупаем эти вагоны и распределяем между собой риски. Рыночные риски понятны: есть погрузка, нет погрузки — это риск оператора, здесь все корректно. А в данном случае не ясно, чей это риск. Получа-

СЕРГЕЙ ГУЩИН:

«НАМ ВМЕСТЕ С ОАО РЖД
НУЖНО НА ВСЕХ УРОВНЯХ
СТРЕМИТЬСЯ ТОЛЬКО
К ОДНОМУ — ПОВЫШЕНИЮ
ОБЪЕМОВ И ЭФФЕКТИВНО-
СТИ ПЕРЕВОЗОК»



ется, мы оказываемся виноваты в том, что покупаем вагоны, следуя рекомендациям государственных органов.

Но дело даже не столько в убытках. В результате таких действий доверие инвесторов к отрасли подрывается, инвестиция в железную дорогу становится ненадежной из-за того, что одной телеграммой можно остановить десятки тысяч вагонов. Потрачены деньги, сорваны контракты, оптимального решения до сих пор нет. Я опасюсь того, что сейчас все банки будут принимать повышенные риски на железнодорожную инфраструктуру, перестанут ее финансировать в том объеме, в котором это было раньше. В итоге мы будем опять иметь дефицит, в том числе грузовых вагонов. Кроме того, мы рискуем загубить вагоностроительные предприятия, которые хорошо развивались в последние годы.

ВГ: Можно ли в этом случае говорить об ошибках в реформе?

С. Г.: На мой взгляд, мы до сих пор расхлебываем последствия прошлого дефицита. За время роста спроса мы построили много вагонов, рынок раскрутился, пришли инвесторы. В результате цены на вагоны взлетели, в погоне за прибылью пострадало качество производства вагонов, никто не заботился о последствиях. Но могу с уверенностью сказать, что операторам это тоже совершенно не нужно: нам всегда лучше, если несколько лет ставка будет держаться на уровне 1 тыс. руб. в сутки, чем в один год 1,5 тыс. руб., а в другой — 500 руб. Большие доходы привлекают спекулянтов, которые перезаказывают вагоны, что и привело к нынешнему провалу рынка.

ВГ: Чем может помочь в этой ситуации государство?

С. Г.: Я считаю, что должна быть продуманная политика в этой сфере, нужно просто привести в соответствие объемы выпуска, потребности и выбытия вагонов. Ведь можно посчитать примерный объем ежегодного списания, вагоностроители определяют объем производства, ОАО РЖД и операторы должны сообщать об объемах перевозок. Тогда у нас не будет появляться вопросов, как срочно убрать 100 тыс. вагонов с железной дороги.

Ну и, конечно, должен измениться подход государства к инвестициям в инфраструктуру железнодорожного транспорта. Я считаю, что решение о финансировании инфраструктурных проектов не должно быть прямо связано с их окупаемостью. Например, Транссиб строился в свое время без оглядки на окупаемость, исключительно из стратегических соображений и теперь все им активно пользуются. Конечно, можно искать резервы внутри ОАО РЖД, и наверняка это надо делать. Но невозможно требовать от государственной инфраструктурной монополии той же эффективности, какая есть, например, у нас, операторов. Следует признать и то, что мы, операторы, все же забрали часть рынка у монополии и теперь грузоотправители платят деньги нам за операции с вагонами. Теперь мы сами покупаем подвижной состав, работаем с клиентами, снижаем или увеличиваем ставки, конкурируем между собой. Однако в вопросе развития инфраструктуры решающую роль должно играть государство: нельзя оставлять менеджмент ОАО РЖД один на один с этой проблемой.

ВГ: Пока руководство монополии планирует ввести только дополнительные технологические ограничения для операторов. Да и в целом там считают, что нужно отдать перевозчику в управление 30% парка полувагонов и только тогда перевозки станут эффективными. Насколько вы согласны с такой позицией?

С. Г.: Большое количество собственников вагонов действительно затрудняет перевозочный процесс. Консолидация парка выгодна, эффективна и нужна, этот процесс постепенно идет, и мы все должны над этим думать. Хороший пример — СП «Рейл Гаранта» с ЗАО «Спецэнерготранс», которое управляет нашим общим парком крытых вагонов. Как акционеры и члены совета директоров, имея доступ к бюджетам, ко всем отчетным документам, мы получаем все, что эти вагоны заработали. И мы всем открыто предлагаем вступить в эту модель, в том числе таким крупным компаниям, как ПГК. Эта схема, основан-

ная на взаимном доверии участников, зарекомендовала себя как вполне работоспособная.

В этой логике можно посмотреть на идею создания крупной компании, которая бы просто владела вагонами, а их управлением занимались бы профессиональные операторские компании.

Мы, например, сотрудничаем с американской компанией Exsif, берем у нее в аренду танк-контейнеры. Эта компания принципиально не идет в операторский бизнес — она только владеет контейнерами и сдает их в аренду по всему миру. В результате у нее сформировались значительные компетенции по содержанию танк-контейнеров и их эксплуатации, а за счет объема имущества в собственности — очень дешевые деньги. Доходы она получает от таких коммерсантов, как мы, сдавая им в аренду парк, и получается весьма эффективная схема. Похожую компанию создал на российском рынке Brunswick, но почему бы и ОАО РЖД, и его структурам, крупным финансовым организациям не принять участие в такой компании? А продавать перевозки в этом парке будем мы, операторы, что у нас неплохо получается. Мне представляется, что это один из вариантов консолидации парка, причем абсолютно рыночный.

ВГ: Как в монополии смотрят на ваши инициативы?

С. Г.: Вообще говоря, нам вместе с ОАО РЖД нужно на всех уровнях стремиться только к одному — повышению объемов и эффективности перевозок, что увеличит не только наши доходы, но и доходы инфраструктуры.

ВГ: Один из крупных частных проектов в сфере консолидации парка — создание крупного железнодорожного холдинга на базе активов АФК «Система». Приглашали ли вас принять участие в этом СП?

С. Г.: Нам предлагали, но мы не участвовали, поскольку модель, на мой взгляд, была заведомо нерабочая. Такая крупная компания, которая может потратить очень большие деньги на покупку «СГ-Транса», по сути, приглашает вас в союз неравных по размеру акционеров, который, по моему мнению, обречен: большой в конечном итоге всегда вытеснит меньшего. Поэтому мы всегда ищем равноправных партнеров.

ВГ: У вашей группы были намерения строить сеть контейнерных терминалов в России. В каком состоянии эти проекты?

С. Г.: Анализируя потребности наших специализированных компаний, мы занимались развитием инфраструктуры, которая была им необходима, и в конечном итоге пришли к выводу о том, что более эффективно вкладываться в развитие ремонтных мощностей. У нас уже пять лет работает вагонно-колесная мастерская в Старом Осколе, недавно на ее базе мы ввели в строй новое ремонтное депо. Так что и в дальнейшем будем концентрировать свои силы на этом направлении.

Интервью взял АЛЕКСЕЙ ЕКИМОВСКИЙ

ГЛАВНОЕ, ЧТОБЫ ПОЯВИЛАСЬ ВОЗМОЖНОСТЬ БОЛЕЕ ОПЕРАТИВНО РЕАГИРОВАТЬ НА СУЩЕСТВЕННЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ РЫНОЧНОЙ КОНЪЮНКТУРЫ



УПРАВЛЯЙ И ВЛАСТВУЙ

НОВЫЙ ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЙ ПОРЯДОК РАБОТЫ В ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗКАХ, РАЗРАБОТАННЫЙ ОАО «РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ», ПРИЗВАН ОБЛЕГЧИТЬ УПРАВЛЕНИЕ ДВИЖЕНИЕМ В ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СЕТИ. ОДНАКО ОН СУЩЕСТВЕННО УЩЕМЛЯЕТ ПРАВА ЧАСТНЫХ ОПЕРАТОРОВ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА, А ТАКЖЕ НАЛАГАЕТ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА НА ГРУЗООТПРАВИТЕЛЕЙ, К КОТОРЫМ ТЕ СОВЕРШЕННО НЕ ГОТОВЫ. ОПЕРАТОРСКОЕ СООБЩЕСТВО НАМЕРЕНО ДОНЕСТИ СВОЕ МНЕНИЕ ДО ПРАВИТЕЛЬСТВА, ПОКА МОНОПОЛИЯ НЕ УСПЕЛА ЗАКРЕПИТЬ НОВУЮ ТЕХНОЛОГИЮ В ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВЕ.

АЛЕКСЕЙ ЕКИМОВСКИЙ

С начала года в ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) принят новый «программный документ» — Единый сетевой технологический процесс (ЕСТП) грузовых железнодорожных перевозок. Это новые технологические принципы, с помощью которых монополия намерена существенно повысить эффективность перевозок и справиться с заторами в узких местах инфраструктуры. «В новых условиях работы российских железных дорог, связанных с появлением множества операторов грузовых вагонов, основой организации перевозок становится более жесткая технологическая дисциплина при соблюдении и обеспечении новой технологии перевозочного процесса», — гласят официальные разъяснения пресс-релизов ОАО РЖД.

В ОАО РЖД подчеркивают, что документ принят внутри монополии и обязателен к исполнению всеми ее сотрудниками в тех пределах, которые определены законодательством о железнодорожном транспорте. Над последним в ОАО РЖД также намерены работать и в ближайшее время предложить Минтрансу и всем причастным ведомствам соответствующие поправки к уставу железнодорожного транспорта и другие законы. Впрочем, в монополии уточняют, что ЕСТП касается в основном только крупных грузоотправителей и операторов, тогда как для повагонных отправок технологическая дисциплина будет мягче.

Однако у операторов обнаружились весьма серьезные претензии к новой технологии работы. В частности, она подразумевает введение жесткого календарного планирования груженых и порожних вагонопотоков, к которому не готовы в первую очередь грузоотправители. По мнению председателя СРО НП «Совет операторов железнодорожного транспорта» (СОЖТ) и гендиректора Globaltrans Сергея Мальцева, ЕСТП вступает в противоречие с общим отраслевым трендом на клиентоориентированность. «Перевозчик декларирует возврат от непрерывного планирования перевозок к месячному планированию, при котором заявки на перевозки грузов и отправку порожних вагонов должны согласовываться на месяц вперед, что несет в себе определенные риски. Это может спровоцировать новый масштабный виток недоверия грузовладельцев и так неудовлетворенных снижением скорости перевозок грузов и другими сложностями. Мы поддерживаем создание дискретной системы планирования, но в более коротком периоде — недельном или декадном», — готов к компромиссам господин Мальцев.

В ОАО «Первая грузовая компания» (ПГК) поддерживают стремление ОАО РЖД ввести новую технологию эффективного использования подвижного состава с учетом ограничений инфраструктуры, но также считают, что предлагаемая редакция документа «имеет ряд серьезных технологических, юридических и организационных недоработок». «Основной целью реформы железнодорожного транспорта является создание равнозначного доступа всех участников рынка к инфраструктуре, однако проект ЕСТП не предусматривает этого важнейшего принципа», — отмечают в компании, указывая, что документ создавался без учета мнения

всех участников перевозочного процесса. Все рычаги управления находятся в руках ОАО РЖД, а участники рынка довольно часто сталкиваются с преференциями по отношению к привлеченному перевозчиком парку и вагонам ОАО «Федеральная грузовая компания», подчеркивают в ПГК.

Специалисты компании отмечают отсутствие в документе «системного подхода по приему к перевозке грузов в необходимом количестве, заадресовку частных вагонов под заявки грузоотправителей, а также технологии перемещения порожнего подвижного состава, что приводит к невыполнению оператором взятых на себя обязательств, к снижению пропускной способности инфраструктуры и в результате к простаиванию поездов». «Только в прошлом году наша компания потратила 40 млрд руб. на передислокацию порожних вагонов, а сегодня в брошенных поездах по-прежнему простаивает до четверти парка ПГК, который принят по заявкам от клиентов, согласован и оплачен. Налицо переизбыток парка вагонов в одних регионах погрузки и недостаток в других», — жалуются в ПГК.

В компании также считают, что месячное планирование перевозок будет невозможным для грузоотправителей в условиях ориентации экономики на экспорт сырья и нестабильности рынков сбыта продукции. «Это не соответствует технологии производства и сбыта клиентов ПГК, основная часть которых крупнейшие производственные предприятия страны. Необходимо рассмотреть возможность одновременного использования сроков планирования различной глубины: месячного, недельного и оперативного», — полагают в компании и надеются, что модель ЕСТП будет доработана с учетом пожеланий операторов, поскольку они являются полноправными участниками рынка грузовых перевозок.

Первый вице-президент FESCO и руководитель железнодорожного оператора «Трансгарант» Алексей Гром соглашается, что планирование — важная часть перевозочного процесса. «Когда-то мы уже так работали: был основной план, дополнительный план, а непрерывного планирования не было», — вспоминает топ-менеджер. Сейчас ситуация такова, что долгосрочные договоры заключаются все реже, получить договор даже на год совсем не просто, но, например, на квартал — задача выполнимая, считает он. «Это необходимо для планирования грузопотоков на железной дороге, от этого зависит работоспособность

всей системы», — говорит господин Гром, добавляя, что в нынешних условиях этот вопрос обойти не удастся.

По его мнению, создание грамотной логистики сегодня должно быть в руках грузоотправителей, хотя до сих пор даже в крупных компаниях продажами и логистикой занимаются зачастую совершенно разные подразделения, а продавцы вспоминают про необходимость перевозки в последнюю очередь. «Трейдер вряд ли заинтересован предоставлять план отгрузок на месяц вперед. Решить эту проблему можно только через сближение коммерческой и логистической служб в компаниях», — считает Алексей Гром.

Еще одним новшеством, которое серьезно обеспокоило операторов в предложениях ОАО РЖД, стало закрепление за монополией права без ведома оператора отправлять не задействованный в перевозках вагон на произвольную станцию для отстоя, причем оплачиваться эта «услуга» должна за счет оператора. В материалах СОЖТ, которые готовились в ответ на разработку проекта ЕСТП, этот пункт правил представлен нецелесообразным: «существует высокий риск злоупотребления правом», «провоцируются споры по вопросам причинения убытков», «нарушаются основы гражданского права и права собственности».

«В случае наделения перевозчика такими полномочиями именно он будет определять, с каких путей общего пользования и вагоны чьих владельцев будут перемещаться в первую очередь», — приводятся в материалах СОЖТ слова заместителя исполнительного директора партнерства Андрея Тонких. — Это может привести к нарушению системы планирования и логистики оператора и к росту финансовых затрат, в то время как правовых оснований у оператора для взыскания ущерба не будет».

Прежде чем внедрять систему повсеместно, ее нужно попробовать в виде эксперимента. «Схему наделения перевозчика правом на перемещение не принадлежащих ему вагонов, не участвующих в перевозочном процессе, без согласия владельцев, наверное, целесообразно опробовать на основе индивидуальных двусторонних договоров», — считает председатель президиума СОЖТ Сергей Мальцев. — А практика уже покажет эффективность или неэффективность этих мер. Только после этого и можно приступить к разработке соответствующих комплексных изменений в законодательство».

В группе Rail Garant также считают, что эта часть технологии должна быть более прозрачной и понятной. «Указанное

право перевозчика можно регламентировать в договоре с оператором, например, в ожидании заадресовки, во избежание отстоя вагона в брошенном поезде, накопление на станции концентрации и т. д. Но при этом в каждом договоре должны быть четко определены перечень станций, стоимость услуги, порядок и сроки отправления вагона», — говорит управляющий директор Трубной транспортной компании Евгений Прилепин. А дополнительно, по мнению заместителя гендиректора ЗАО ОТЭКО Андрея Волкова, чтобы не было заторов на магистральных путях, для всех собственников вагонов нужно более жестко соблюдать требование, при котором при регистрации нового вагона за ним закреплялось место, где он будет отставаться в случае отсутствия груза.

В целом, по мнению Сергея Мальцева, ЕСТП не должен позиционироваться как внутренний документ ОАО РЖД, а пройти обсуждение на федеральном уровне с участием операторов. Он отмечает, что уже предпринятые попытки реализовать заложенные в нем принципы управления объединенными парками вагонов натолкнулись на претензии со стороны Федеральной антимонопольной службы, которая занялась изучением новой технологической схемы обеспечения перевозок угля в Кузбассе.

Между тем, по мнению экспертов, только прозрачность технологий и публичность взаимодействия перевозчиков с операторами и грузоотправителями может пойти на пользу российским железным дорогам. «Сегодня у нас имеются случаи, когда порожний вагон с конкретным номером появился на одной станции и в тот же момент он уже встал под погрузку на другой — без пробега и уплаты тарифа», — рассказывает директор исследовательского агентства Infranews Алексей Безбородов. Поэтому он рекомендует операторам сосредоточить свои усилия на том, чтобы заставить ОАО РЖД открыть полный и беспрепятственный доступ к системе ЭТРАН любому собственнику вагона. «Тогда абсолютно все будет видно в реальном времени, что происходит в системе, понимать, куда и как отправляются вагоны, и не будет поводов для взаимных упреков и претензий», — убежден эксперт.

Так или иначе целесообразность законодательного закрепления заложенных в ЕСТП механизмов еще только предстоит рассмотреть правительственной комиссии по транспорту и связи под председательством вице-премьера Аркадия Дворковича, а готовить документы к заседанию будет Минтранс. В министерстве призывают не драматизировать ситуацию, решение будет приниматься исходя из баланса интересов перевозчика и операторов, уверяет один из профильных чиновников ведомства. Ряд предложений из ЕСТП уже реализованы путем точечных изменений в законодательство, но масштабные изменения в законодательство потребуют длительных согласований с другими министерствами и ведомствами. В этом сложном процессе молодой операторской организации, очевидно, предстоит пройти своеобразное боевое крещение и впервые померяться лоббистским ресурсом на федеральном уровне с всемогущей железнодорожной монополией. ■



ВАСИЛИЙ ШАПОШНИКОВ

ДЕФИЦИТ ИНФРАСТРУКТУРЫ ЗАСТАВЛЯЕТ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ ДУМАТЬ НАД НОВОЙ ТЕХНОЛОГИЕЙ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК



«МЫ ВСЕ К ТОМУ И СТРЕМИЛИСЬ, ЧТОБЫ НЕ БЫЛО ДЕФИЦИТА ПОДВИЖНОГО СОСТАВА»

ОПЕРАТОР ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ ЗАО «СПЕЦЭНЕРГОТРАНС» МОЖЕТ ЧУВСТВОВАТЬ СЕБЯ ЗАЩИЩЕННЫМ В РАЗГАР КРИЗИСА НА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ: ЧАСТЬ ЕГО ГРУЗОВОЙ БАЗЫ ОБЕСПЕЧИВАЕТ МАТЕРИНСКИЙ ХОЛДИНГ «СТРОЙГАЗКОНСАЛТИНГ». НО, ПО СЛОВАМ ГЕНЕРАЛЬНОГО ДИРЕКТОРА КОМПАНИИ МАКСИМА МИРОНЕНКО, ВО ВСЕМ ОСТАЛЬНОМ ЕГО ПРЕДПРИЯТИЕ ИСПЫТЫВАЕТ ТЕ ЖЕ ТРУДНОСТИ, ЧТО И ОСТАЛЬНЫЕ УЧАСТНИКИ РЫНКА.

BUSINESS GUIDE: Как вы можете охарактеризовать текущую ситуацию на рынке грузовых железнодорожных перевозок?

МАКСИМ МИРОНЕНКО: Ситуация в целом напряженная, но по различным грузам динамика наблюдается разная: направленная. По наиболее массовым грузам в сравнении марта к февралю текущего года — уголь, строительные грузы — действительно мы видим падение, но в плюс идут цемент, руды, химикаты и нефтепродукты. На отставание погрузки накладывается и наша вторая проблема — переизбыток универсальных вагонов. По нашим оценкам, на сети сейчас находится порядка 70–80 тыс. полувагонов, не задействованных в перевозочном процессе. То есть порядка 15% всего российского парка полувагонов не требуются для нынешнего объема перевозок.

BG: Как распределяется этот профицит по операторам?

М. М.: Сейчас достаточно защищенными чувствуют себя компании, у которых есть грузовая база. Груз есть у операторов с долгосрочными контрактами на перевозку либо у экзитивных операторов. Те, кто не привязан к конкретной грузовой базе, страдают, конечно, в большей степени. Наша компания, например, входит в группу «Стройгазконсалтинг», что позволяет нам обеспечить около 15–20% всех наших перевозок, но в остальном мы находимся в рынке, как и остальные компании, и испытываем все те же трудности, которые возникают от действия этих факторов.

BG: За счет чего вы конкурируете с другими операторами?

М. М.: К сожалению, сегодня все конкурируют по цене предоставления вагона для грузоотправителя. Конечно, каждая компания предлагает к своему вагону дополнительный сервис, но этими компетенциями обладают многие участники рынка. Поэтому остается лишь снижать цену. На определенных полигонах операторы пытаются выдать друг друга, в результате чего чувствуется уже очень серьезное снижение цен. В некоторых случаях уже сегодня операторские ставки ниже критического минимума.

BG: Вы говорите о пределе рентабельности?

М. М.: Нет, я говорю о критическом минимуме, при котором бизнес становится невозможен. Вы знаете, что оператор в любом случае несет затраты на обслуживание вагона, на выплаты по лизингу или кредиту. Простая математика нам подсказывает, что, купив полувагон по сегодняшней цене — 1,6 млн руб. без НДС, мы потратим только на банковские проценты порядка 550–600 руб. в сутки на вагон, и это без учета его технического обслуживания, накладных расходов, не говоря уже о возврате вложенных инвестиций. А сегодня ставки операторов порой опускаются ниже этого значения. Что уж говорить о тех вагонах, которые были куплены по более высокой цене...

BG: И как низко операторские ставки могут упасть?

М. М.: Мы надеемся, что процесс падения цен уже остановился, потому что дальше некуда. Эта ситуация ненормальная — долго она продлится не может. Должна про-

МАКСИМ МИРОНЕНКО:
«РЫНОК ДОЛЖЕН
САМ ВСЕ РАССТАВИТЬ
ПО СВОИМ МЕСТАМ»



ГЛЕБ ШЕЛКУНОВ

изойти коррекция, поскольку объективные экономические факторы будут к этому подталкивать. Сейчас начинается весна, грузоперевозки традиционно оживляются на железной дороге — эти факторы должны сыграть положительную роль и слегка поднять ставки. Но для кардинального роста экспорта наших товаров на мировые рынки предпосылок пока не видно. Тем временем, по нашим данным, новые вагоны с заводов продолжают поступать на сеть, так что в краткосрочной перспективе ситуация будет только ухудшаться: год-два будут очень тяжелыми. Кто дольше продержится в этом бизнесе, кто — меньше, это другой вопрос. У крупных операторов, таких, как ПГК и ФГК, запас прочности, наверное, больше, чем у других.

BG: Государство и регулирующие органы могут чем-то помочь рынку?

М. М.: Я не сторонник государственного вмешательства в экономику, но не могу не отметить, что идея о запрете сверхнормативного продления срока службы подвижного состава — наиболее правильная и действенная мера в нынешних условиях. Капитально-восстановительный ремонт вагонов с истекшим сроком службы был в свое время разрешен из-за острейшего дефицита подвижного состава. Сегодня вагонов достаточно, и было бы очень правильно это давнее экстренное допущение отменить. К сожалению, такое решение не состоялось и сегодня продолжает обсуждаться в совершенно иной плоскости.

BG: Так или иначе, в Минтрансе всерьез думают над мерами, которые позволят сократить количество вагонов на сети, поскольку других решений проблемы просто нет. Согласны ли вы с этим?

М. М.: Идей обсуждается много, были предложения по вводу введения неких квот по количеству вагонов на сети вплоть до распределения номеров на вагоны. Но, на мой взгляд, такие нерыночные механизмы ни к чему не приведут и лишь породят такие же нерыночные последствия, при которых произойдет перераспределение ограниченного ресурса между небольшой группой лиц.

BG: К одной из таких «нерыночных» мер уже имеет претензии Федеральная антимонопольная служба: она видит признаки картельного сговора в создании пула из 12 операторов в Кузбассе. Каково ваше отношение к этому?

М. М.: Обеспокоенность железной дороги и региональной администрации понятна: из-за заторов возникли проблемы с погрузкой, и их задача состояла в том, чтобы сократить входящий поток порожних вагонов в Кузбасс. Нужно

учитывать, что это регион самой массовой погрузки в стране и все вагоны стремятся именно туда. Но мы также помним, что уже давно на железной дороге действуют приказы Минтранса, благодаря которым абсолютно все вагоны стали адресными, то есть без подтверждения погрузки или ремонта мы никуда не можем отправить вагон. Этого механизма, на мой взгляд, было бы вполне достаточно, чтобы регулировать входящий объем вагонопотока в Кузбасс.

BG: То есть ОАО РЖД не справляется со своей работой?

М. М.: Если повысить качество диспетчеризации, формирования таких нерыночных объединений можно было бы избежать. Но во всем обвинять ОАО РЖД тоже нельзя: вагонов действительно построено слишком много, и они повышают напряженность на сети. Нынешний профицит парка — это некоторые издержки реформы, но мы все к тому и стремились, чтобы не было дефицита подвижного состава. Теперь нужно подстраивать технологию движения под те условия, которые сегодня созданы благодаря реформе.

BG: В ОАО РЖД считают необходимым введение планирования перевозок грузов на месяц вперед. Поможет ли это избежать пробок и заторов?

М. М.: Наша позиция полностью совпадает с позицией некоммерческого партнерства, куда входит наша компания: мы считаем, что к жесткому месячному планированию в том виде, которое предлагает ОАО РЖД, не готово большинство грузоотправителей, а спрогнозировать на месяц вперед порожние потоки по некоторым направлениям технически невозможно. Это, конечно, лучше, чем ничего, но главные проблемы диспетчеризации этот механизм не решают. Следует иметь в виду, что груз либо отправляется по заданному направлению, либо лежит на складе предприятия и ждет своего покупателя — куда ему ехать, еще неизвестно. У некоторых грузовладельцев цены меняются чуть

ли не ежедневно, и этим определяются объем и направление отгрузки. Любое планирование окажется пальцем в небо, на практике такие планы будут выполняться плохо.

BG: Что же, на ваш взгляд, нужно делать?

М. М.: Нужно повышать пропускную способность инфраструктуры, и если новые пути строить не на что, то нужно повышать роль сортировочных станций, чтобы они аккумуляли потоки груженых и порожних вагонов. Хотелось бы также обратить внимание на изношенный парк локомотивной тяги. При отсутствии бюджетных решений нужно срочно либерализовать этот рынок и открыть доступ частным инвестициям в локомотивы. Мы считаем, что операторы уже вполне способны быть полноценными перевозчиками на определенных маршрутах, а частный капитал должен идти в обновление тяги. Это можно делать через долгосрочную аренду локомотивов с ОАО РЖД или любым другим законным способом. Но пока мы находимся в ожидании государственных решений в отношении либерализации данного сегмента.

BG: Ваша компания готова покупать и оперировать собственными локомотивами?

М. М.: Мы, как минимум, уже готовы выступить инвесторами. Возможность собственных операций с локомотивами мы рассматривали во вторую очередь, поскольку наша логистика не вполне оптимальна для работы собственным локомотивом. Такие перевозки выгодны для крупных грузоотправителей, у которых устойчивые направления регулярных отгрузок, а у нас по большей части клиенты, относящиеся к среднему бизнесу, с разветвленной сетью маршрутов. Но технологически мы к такой работе готовы, если нашему клиенту потребуется эта услуга, мы вполне сможем ее оказать.

BG: А что делать с вагонами и их переизбытком?

М. М.: Я считаю, рынок должен сам все расставить по своим местам. У участников рынка, в том числе лизинговых компаний, должен сработать здравый смысл: зачем покупать определенные типы вагонов, если они никому не нужны? Но в то же время, если не будет принято решения о запрете продления сроков эксплуатации вагонов, ситуацию, на мой взгляд, быстро изменить не получится.

BG: Сейчас речь идет об оставлении как раз новых вагонов, произведенных в 2010 и 2011 годах, у которых обнаружались некачественные литые детали. Может быть, таким образом чиновники хотят сократить количество вагонов на сети?

М. М.: Если это решение обусловлено борьбой с избытком парка, то оно не очень понятно и не достигнет результата, ведь в конце концов эти вагоны рано или поздно будут отремонтированы и выйдут на сеть. Если же говорить все-таки о безопасности, то мы согласны: безопасность превыше всего. Но, с другой стороны, когда одной телеграммой останавливается такое значительное количество вагонов, полагаем, это избыточной мерой. По итогам последних совещаний, по нашей информации, все вагоны с



НОВЫЕ ВАГОНЫ С ЗАВОДОВ ПРОДОЛЖАЮТ ПОСТУПАТЬ НА СЕТЬ, ТАК ЧТО В КРАТКОСРОЧНОЙ ПЕРСПЕКТИВЕ СИТУАЦИЯ БУДЕТ ТОЛЬКО УХУДШАТЬСЯ

→ литьем Кременчугского завода выпуска 2010 года отставлены от эксплуатации и мы ожидаем предписаний, что делать с забракованными деталями. В частности, у нашей компании оказалось более 400 таких вагонов, у других компаний их намного больше.

ВГ: Будет у вас возможность каким-то образом компенсировать убытки?

М. М.: Если признают виновным изготовителя литья, будем думать, что делать дальше, разбираться, в том числе ставить вопрос об ответственности завода—изготовителя вагонов. Хотя на практике инструментарий у оператора по защите собственных экономических интересов крайне ограничен. Мне кажется, что здесь был бы возможен диалог российских регулирующих органов с украинскими производителями. Также не стоит забывать, что при принятии решения о замене всех литых деталей определенного года выпуска, это спровоцирует рост цен на литье, а также очереди в ожидании проведения досрочных ремонтов. А это опять же серьезнейшие убытки.

ВГ: Кроме этих бракованных у вашей компании вагоны без работы простаивают?

М. М.: У нашей компании ни один вагон не отстаивается, все задействованы в перевозке. Всего у нас 23,5 тыс. вагонов различных типов. Часть из них мы сдаем в долгосрочную аренду, остальными вагонами управляем самостоятельно. За последние два года наша компания вагоны практически не покупала, кроме газовых цистерн, которых уже более 3 тыс. в нашем парке. На этот рынок мы смотрим более оптимистично, чем на все остальные: спрос на них растет, растет и производство, что говорит о долгосрочности тренда.

ВГ: Танк-контейнеры не вытесняют перевозки в цистернах?

М. М.: Танк-контейнеры заняли свою нишу: они используются преимущественно в труднодоступных для транспорта местах, а также для последующей перевалки на иной сухопутный или водный транспорт, а также когда использование танк-контейнеров обусловлено выстроенными определенным образом каналами продаж. При этом значительная часть сжиженных газов перевозится групповыми и маршрутными отпарками от эстакады налива до эстакады слива. Пока эти два сегмента скорее дополняют друг друга и не конкурируют между собой.

ВГ: У вас также есть крупный парк крытых вагонов, который передан в совместное предприятие с группой Rail Garant. Зачем это сделано?

М. М.: В момент кризиса 2008 года парк крытых вагонов находился примерно в такой же ситуации, как и парк полувагонов. Но когда рынок начал оттаивать, фокус внимания операторов и производителей сосредоточился на полувагонах — обновлением парка крытых вагонов никто не занялся. А в 2009—2012 годах, когда восстановилась грузовая база под этот тип подвижного состава, появился его дефицит. Плюс этому дефициту добавляет ежегодное списание парка — это один из самых возрастных типов подвижного состава в стране. Основной парк крытых вагонов у ПГК и ФГК — порядка 44,5 тыс., наш «Рэйлспецтранс» стал третьим по величине с парком в 5 тыс. вагонов.

Создав СП, мы сразу заняли значительную долю на рынке и оптимизировали управление этим специфическим подвижным составом в отдельной компании. Его главная отличительная особенность — большое количество повагонных отправок, то есть работа с неограниченным кругом контрагентов, своеобразный железнодорожный ритейл. Но сейчас и в этом сегменте происходит некоторое снижение — и по грузовой базе, и по доходности, что приводит к локальному профициту подвижного состава на отдельных полигонах. Тем не менее на 2013 год перед этой компанией поставлена четкая задача сохранить и приумножить достигнутое.

ВГ: Стоит ли покупать так называемые инновационные вагоны, которые скоро планируют выпускать вагоностроительные заводы?

М. М.: Мы смотрим на этот подвижной состав несколько настороженно. Действительно, по заявленным эксплуатационным характеристикам, межремонтному пробегу такие вагоны интересны, но возникает вопрос о готовности сети к их эксплуатации, в частности наличия требуемых пунктов технического обслуживания, оснащенных всем необходимым и имеющих соответствующим образом подготовленный персонал. В том числе и поэтому у нас пока нет планов по закупке инновационных вагонов. Да и существующего парка хватает.

Интервью взял АЛЕКСЕЙ ЕКИМОВСКИЙ

ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЙ КАРТЕЛЬ ПОЛТОРА ГОДА НАЗАД, ПО ПОРУЧЕНИЮ ДМИТРИЯ МЕДВЕДЕВА, АДМИНИСТРАЦИЯ КЕМЕРОВСКОЙ ОБЛАСТИ И ОАО «РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ» (РЖД) РАЗРАБОТАЛИ СХЕМУ БЕСПЕРЕБОЙНОЙ ПОДАЧИ ВАГОНОВ НА УГОЛЬНЫЕ ПРЕДПРИЯТИЯ РЕГИОНА. СЕГОДНЯ ЭТИ СОГЛАШЕНИЯ ВЫЗВАЛИ ПОДОЗРЕНИЯ ФЕДЕРАЛЬНОЙ АНТИМОНОПОЛЬНОЙ СЛУЖБЫ. АЛЕКСЕЙ ЕКИМОВСКИЙ

В этом году крупнейшие операторы подвижного состава и без того затянувшие пояс из-за спада погрузки и отраслевого кризиса получили удар с неожиданной стороны. Федеральная антимонопольная служба (ФАС), которая всегда стояла на страже конкуренции и защите интересов операторских компаний от действий монополии, направила острие своего внимания против них самих. Служба заинтересовалась протоколами совещаний администрации Кемеровской области и ОАО РЖД в лице Западно-Сибирской дороги, по результатам которых были заключены технологические соглашения между администрацией области, ОАО РЖД и 12 крупнейшими операторами полувагонов. Кроме указанных госструктур под подозрение попали ОАО «Первая грузовая компания», ОАО «Федеральная грузовая компания», ЗАО «Нефтетранссервис», ООО «ТК „Новотранс“», ООО «Сибуглеметтранс», ООО «РГ-Транс», ООО «ЗапСиб-Транссервис», ОАО СУЭК, ООО «Независимая транспортная компания», ОАО «Новая перевозочная компания», ООО «Мечел-Транс» и ООО «ТрансГрупп АС».

ТЕМНОЕ ДЕЛО В ФАС уточнили, что заявление поступило от одной общественной ассоциации операторов подвижного состава летом 2012 года, с этого момента служба и начала разбираться в проблеме. «Мы разослали запросы в различные организации, в том числе и участникам рынка, администрации области и ОАО РЖД, к нам пришло несколько коробок с различными документами, — рассказывает заместитель начальника управления по борьбе с картелями ФАС Константин Алешин. — На основе полученных результатов в марте мы возбудили дело по признакам нарушения двух статей „Закона о защите конкуренции“: ст. 11 (картельный сговор) и ст. 16 (заключение антиконкурентного соглашения с органом власти», — поясняет ситуацию о размерах возможных санкций, равно как и о степени виновности участников соглашения, пока говорить рано, поскольку расследование дела еще не закончено. Вопрос действительно непростой, по мнению господина Алешина, вряд ли решение будет принято на ближайшей комиссии ФАС 24 апреля, но все признаки заключения картельного соглашения усматриваются, добавляет он.

«Фактически, речь идет о соглашении по разделу рынка перевозок угля в Кемеровской области между 12 операторами: в нем определено, в чьем вагоне какой объем угля с какой станции поедет, — поясняет ситуацию Константин Алешин. — В результате с рынка было устранено порядка 200 операторов подвижного состава». При этом инфраструктура как и была, так и осталась недостаточной, количество задействованных в перевозках вагонов осталось прежним, а конкуренция исчезла. «Неспособность наладить диспетчеризацию не должна становиться поводом для передела рынка и приводить к нарушению законодательства о конкуренции», — резюмирует господин Алешин.

ОПЕРАТОРЫ НАСТАИВАЮТ, ЧТО В НАСТОЯЩИЙ МОМЕНТ ОТСУТСТВУЕТ АЛЬТЕРНАТИВНАЯ ТЕХНОЛОГИЯ ДЛЯ РЕГИОНОВ С НЕДОСТАТОЧНЫМИ ПРОПУСКНЫМИ СПОСОБНОСТЯМИ ИНФРАСТРУКТУРЫ



АДМИНИСТРАТИВНЫЙ РЕСУРС

В службе также подчеркивают, что задачи по улучшению диспетчеризации грузопотока достигнуто не было. По данным ФАС, в середине 2012 года операторские ставки на полувагоны для грузоотправителей Кузбасса подросли, а объемы погрузки на ряде предприятий области даже немного снизились. Нынешнее же общее падение цен на полувагоны, по мнению службы, происходит по иным фундаментальным причинам — из-за переизбытка парка и мировой рыночной конъюнктуры. Какими-либо официальными документами, принятыми на федеральном уровне о создании пула операторов, ФАС не обладает, хотя и запрашивала их у участников дела, добавил Константин Алешин.

ЕДИНЫМ ФРОНТОМ В сложившейся ситуации операторы, наверное, впервые будут выступать по одну сторону баррикад с монополией, которая так же, как и они, не признает факта нарушения антимонопольного законодательства. «Осенью 2011 года в Кузбасском регионе деятельности Западно-Сибирской железой дороги сложилась тяжелая ситуация с вывозом угля. Она была вызвана затовариванием железнодорожных станций Кузбасса порожними вагонами более 80 частных компаний-операторов, вызвавших ограничение пропускных способностей Западно-Сибирской железной дороги. В результате только 40% из ежесуточно находящихся на станциях Кузбасса полувагонов использовалось под погрузку. Темпы погрузки были снижены: было не догружено до плана суточной погрузки более 700 вагонов угля, 700 вагонов черных металлов, 600 вагонов руды, 70 вагонов кокса», — комментируют положение дел в ОАО РЖД.

В монополии напоминают, что срочные меры по разрешению кризиса были приняты по поручению председателя правительства РФ, а принятые решения были инициированы и утверждены губернатором Кемеровской области Аманом Тулеевым «и позволили полностью урегулировать ситуацию». Главным результатом, по словам железнодорожников, стало стабильное увеличение объемов погрузки угля предприятиями Кузбасса — за год они возросли на 16%, или на 75 тыс. тонн в сутки. «В ноябре 2012 года погрузка угля в Кузбассе достигла максимума за 20 лет — 8,4 тыс. вагонов в сутки, в начале 2013 года Кузбасс продолжает стабильно работать, обеспечивая прирост погрузки угля к уровню 2012 года на 2,7%», — отчитываются в монополии, считая «ненормальным положение, когда в связи с успешным урегулированием кризисной ситуации по вывозу груза в отношении руководителей ОАО РЖД, грузоотправителей региона, администрации Кемеровской области по инициативе ФАС России может быть возбуждено уголовное дело».

Тем временем на операторском рынке возникло редкое единодушие по отношению к угольщикам и разработанной ОАО РЖД технологии для Кузбасса. Операторы и сегодня едины во мнении, что другого выхода просто не было. «Ограничение количества операторов для вывоза кузбасского угля стало единственным возможным выходом из

транспортного коллапса, который был создан к концу 2011 года, — комментируют тему в ОАО „Первая грузовая компания“. — Только благодаря созданию пула операторов удалось разгрузить инфраструктуру Западно-Сибирской магистрали, решить ситуацию с вывозом излишков хранящегося на складах предприятий угля, а также обеспечить дальнейший планомерный вывоз социально значимого груза».

«Действия по заключению соглашений между ОАО РЖД, операторами и грузоотправителями носят исключительно организационно-технологический характер в целях реализации эффективной работы станций Кузбасского региона и не содержат признаков картеля», — подчеркивают в некоммерческом партнерстве «Совет участников рынка услуг операторов железнодорожного подвижного состава» (СОЖТ). «Операторы только выполняли принятые решения, но не влияли на них. Деятельность координационных транспортных советов с участием администрации Кемеровской области не создавала негативных антиконкурентных последствий для регионального рынка», — считают операторы.

Операторы просят ФАС при расследовании учесть то, что этот транспортный координационный совет на полигоне Западно-Сибирской железной дороги был создан во исполнение поручения президента России Дмитрия Медведева от 12 октября 2011 года. Все решения о формировании ограниченного пула операторов по каждой станции были приняты ОАО РЖД на основе решений грузоотправителей, а крупнейшие операторы, работающие в регионе, заключали организационно-технологические соглашения с грузоотправителями и ОАО РЖД. Операторы настаивают, что это были меры — «единственно возможные в текущей ситуации и одобренные со стороны органов исполнительной власти региона и Российской Федерации».

«Кроме того, нельзя игнорировать факт, что решениями совещаний под эгидой администрации Кемеровской области неоднократно рассматривался вопрос обеспечения прав иных операторов, варианты организации их взаимодействия с крупными операторами, — говорят в СОЖТ. — И большинство из владельцев подвижного состава продолжали работать, но по изменившейся технологии движения в поездах крупных операторов в адрес одного грузополучателя. Задачей железной дороги было снижение переработки поездов, чтобы эффективно использовать мощности инфраструктуры».

Операторы также не согласны с доводом ФАС о том, что в результате создания картеля повысились цены на их услуги. «Цены на услуги операторов в течение 2011—2012 годов устанавливались и изменялись в соответствии с конъюнктурой рынка услуг по предоставлению вагонов и колебаний цен на рынке российского угля. Если не учитывать всей совокупности экономических факторов, то можно констатировать, что создание такого „картеля“ привело к падению цен», — считают в партнерстве.



ПОПЫТКА ОАО РЖД И КЕМЕРОВСКОЙ АДМИНИСТРАЦИИ ОПТИМИЗИРОВАТЬ ПОЕЗДНУЮ РАБОТУ С УГЛЕМ КУЗБАССА НАВЛЕКЛА НА КРУПНЕЙШИХ ОПЕРАТОРОВ ПОДОЗРЕНИЯ В КАРТЕЛЬНОМ СГОВОРЕ

В СОЖТ также указывают, что операторы не заключали никаких соглашений между собой, что могло бы квалифицироваться как картельный сговор: все их договоры заключены с ОАО РЖД и грузоотправителями, как это и предполагает деловая практика на железной дороге. «Указанные соглашения определяют основные показатели погрузки и технологии подвода порожних вагонов на станции. Коммерческие условия услуг каждого оператора регулируются индивидуальными договорами с грузоотправителями», — уточняют в партнерстве.

АЛЬТЕРНАТИВЫ НЕТ Добросовестность операторов должно подтверждать и то, что все эти договоренности достоверно отражались в переписке с госорганами и подробно освещались в прессе, а не были тайными, как это предполагает логика картельного сговора. Операторы настаивают, что в настоящий момент отсутствует альтернативная технология для регионов с недостаточными про-

пускными способностями инфраструктуры. По мнению первого вице-президента FESCO, руководителя железнодорожного оператора «Трансгарант» Алексея Грома, нужно радоваться, что возникшие проблемы в Кузбассе были оперативно решены за столом переговоров между монополией и крупнейшими операторами (хотя его компания в этот пул счастливых не попала). «Все согласились, потому что иначе было бы еще хуже», — резюмирует он. Однако, по его мнению, было бы справедливо, если бы именно к тем компаниям, которые получили определенные преференции по погрузке, ОАО РЖД распространяло ограничения на перемещение вагонов. «На этих операторов в первую очередь и должны налагаться технологические запреты и санкции за непроизводительные операции с вагонами, в том числе по принудительному перемещению вагонов на станции отстоя. Эти операторы должны нести полную ответственность за обеспечение погрузки и ее ритмичность», — считает господин Гром.

Более того, он предлагает применять подобные меры и в других местах, где возможности железнодорожной инфраструктуры ограничены, например, на припортовых станциях. «Действительно, существуют наиболее уязвимые регионы, где даже минимальный простой вагона мо-

жет нарушить ритмичность погрузки и отправления», — рассуждает Алексей Гром. — Но таких проблемных мест не больше 10% от всей протяженности железных дорог, по ним и нужно принимать локальные управленческие решения. Если же вводить жесткие меры по всей сети, это может привести к очередному коллапсу там, где его легко было бы избежать», — полагает господин Гром. «Не там ищут», — говорит другой участник рынка. — Здесь не было цели кого-то ограничить или поднять цены, это чисто технологический прием», — сетует он. В группе Rail Garant также считают, что любые решения, направленные на улучшение технологии, должны приветствоваться. «Для выполнения такой многокритериальной задачи, как вывоз угля с углепогрузочных станций, нужно привлекать исключительно профессиональных игроков рынка оперирования и уже на их основе производить укрупнение парков вагонов других владельцев», — считают в компании. С этой точки зрения выбор в пользу нескольких крупных компаний очевиден, но при этом необходимо создать такие механизмы укрупнения парка, которые не будут ущемлять права других участников рынка, добавляют в Rail Garant. Председатель президиума НП СОЖТ Сергей Мальцев отмечает, что опробованная технология на Кузбассе на-

ходит свое развитие в Едином сетевом технологическом порядке, который ОАО РЖД приняло для себя как программный документ и приступило к его реализации. «Например, положения, определяющие порядок взаимодействия перевозчика, грузовладельцев и операторов в целях заключения договора об организации перевозок направлены на формирование эффективной логистики в условиях ограниченных пропускных способностей инфраструктуры. При попытке реализации данной технологии на Кузбассе в действиях ОАО РЖД, грузоотправителей и операторов ФАС усматривает признаки картеля. Тогда признаки картеля можно усмотреть и в технологии подачи перевозчиком порожних вагонов под погрузку в пределах дороги или станции по согласованной между РЖД, операторами и грузоотправителями технологии работы объединенным парком грузовых вагонов», — отмечает он. По его мнению, операторы и грузовладельцы уже стали полноценными участниками перевозочного процесса, и их технологическое взаимодействие не должно рассматриваться антимонопольными органами как антиконкурентные действия, особенно если целью их сотрудничества является обеспечение потребностей страны в эффективных грузоперевозках. ■

НЕСПОСОБНОСТЬ НАЛАДИТЬ ДИСПЕТЧЕРИЗАЦИЮ НЕ ДОЛЖНА СТАНОВИТЬСЯ ПОВОДОМ ДЛЯ ПЕРЕДЕЛА РЫНКА, СЧИТАЮТ В ФАС

НА РЫНКЕ БОЛЬШЕ НЕ НАЛИВАЮТ ПОСЛЕ ПУСКА НЕФТЕПРОВОДА ВОСТОЧНАЯ СИБИРЬ—ТИХИЙ ОКЕАН ПРОГНОЗИРОВАЛСЯ НЕИЗБЕЖНЫЙ ПРОФИЦИТ ЦИСТЕРН. ОДНАКО СУЩЕСТВЕННОГО ИЗБЫТКА ПОКА НЕ НАБЛЮДАЕТСЯ, ЧТО НЕ ОТМЕНЯЕТ ТОГО ФАКТА, ЧТО В БУДУЩЕМ ОПЕРАТОРАМ ПРИДЕТСЯ РАБОТАТЬ В БОЛЕЕ ЖЕСТКОЙ КОНКУРЕНТНОЙ СРЕДЕ, ЧЕМ В ПОСЛЕДНИЕ ГОДЫ. ДАЖЕ ВОЗМОЖНЫЙ РОСТ ПРОИЗВОДСТВА НЕФТЕПРОДУКТОВ ПРЕЖНИЕ ОБЪЕМЫ НЕФТЕНАЛИВА НА ЖЕЛЕЗНУЮ ДОРОГУ, СКОРЕЕ ВСЕГО, НЕ ВЕРНЕТ.

ДЕНИС СОИН

ТРУБА ЗОВЕТ Один из топ-менеджеров крупной компании-оператора как-то раз в частной беседе так описал идеальную модель бизнеса по предоставлению подвижного состава под перевозку: «Конечно же, все хотели бы катать нефть ритмичными маршрутными отравками». На сегодняшний день эта модель не устарела, но из-за конкуренции со стороны ОАО «Транснефть» выглядит уже не очень привлекательно, по крайней мере с точки зрения безрисковой стабильной доходности.

Нефтеналив — вторая по объему номенклатура на сети РЖД после угля. В 2012 году по железным дорогам было транспортировано 258,2 млн т, в первом квартале 2013-го — 64,4 млн т. Это еще и одна из самых стабильных номенклатур, которая вытягивала общий объем перевозок в спокойные годы. В текущем году, по итогам первого квартала, ее перевозки снизились на 2,2% при падении по всем номенклатурам на 4,1%. Наконец, нефтеналив относится к категории высокодоходных грузов, в то время как тот же уголь — к категории низкодоходных. Занимая в общем объеме перевозок по стальным магистралям всего 3,8%, он дает РЖД 6,7% доходов, а прибыль от транспортировки сырой нефти в 3,8 раза выше, чем от каменного угля.

В силу своей специфики железнодорожный транспорт проигрывает трубопроводному — прежде всего по цене. Однако у него есть и ряд сильных сторон. Компании, которые производят низкосернистую нефть, теряют конкурентное преимущество на международном рынке при смешивании нефти низкого и высокого качества в трубопроводе. Кроме того, при выстроенной технологии работы между ОАО РЖД, оператором подвижного состава и грузоотправителем железнодорожный транспорт может предоставить потребителю качественную и ритмичную доставку маршрутных поездов с нефтью и нефтепродуктами.

Разумеется, создание банка качества нефти снизит конкурентное преимущество стальных магистралей. Но оно вряд ли окажет какое-то существенное влияние на перевозку нефти высокого качества, так как нефтяники будут стремиться вывести свою продукцию на международный рынок без потери конкурентного преимущества. Однако цена при выборе способа перевозки является решающим фактором, в связи с чем активное развитие трубопроводов в последние полтора десятилетия достигло того момента, когда грузовая база операторов по данной номенклатуре начинает сокращаться.

Точкой, после которой начался отсчет новой эпохи, можно считать введение в эксплуатацию в конце 2012 года второй очереди трубопровода Восточная Сибирь—Тихий океан (ВСТО-2). Напомним, что до введения второй очереди нефть перекачивалась по трубе до станции Сковородино, откуда доставлялась в морскую бухту Козьмино железнодорожными цистернами. В 2012 году через систему ВСТО было перекачено 15 млн т, в этом году показатель планируется на уровне 21 млн т, из которых 3 млн т придутся по-прежнему на железнодорожный транспорт.

«По приблизительным оценкам, после ввода всех трубопроводов, которые будут сданы в эксплуатацию в скором

времени, доля железных дорог в перевозке сырой нефти будет равна 5–6% (в настоящее время 10%), а доля нефтепродуктов может снизиться до 50% (в настоящее время 75%). Например, запуск на полную мощность ВСТО-2 перетянет с железных дорог 11–12 млн т нефти, в результате объемы ее перевозки железнодорожным транспортом просядут на 20%», — подсчитывает руководитель отдела исследований грузовых перевозок Института проблем естественных монополий (ИПЕМ) Александр Поликарпов.

Пессимизма добавляет то, что, по официальным прогнозам, в 2013 году ожидается стагнация объемов добычи нефти в России (–0,2% к 2012-му), а в период 2014–2015 годов — ее снижение. Правда, в первом квартале уровень добычи остался на прошлогоднем уровне при снижении экспорта 3%. Перевозки, как было указано выше, упали незначительно, а ставки на предоставление подвижного состава остались на планке 2012 года, утверждают операторы.

В результате рынок, по крайней мере в текущий момент, прекрасно сбалансирован по спросу и предложению. К тому же, как замечает господин Поликарпов, ставки на предоставление цистерн между крупными поставщиками нефти и операторами грузовых вагонов обычно закреплены долгосрочными договорами на один год или более длительный период, что дает возможность обеим сторонам строить долгосрочные планы развития. Впрочем, ограниченное падение ставок после выхода ВСТО-2 на проектную мощность и освобождения 7–8 тыс. цистерн вполне может произойти уже в 2013 году.

В ОЖИДАНИИ РОСТА ПЕРЕРАБОТКИ

Крупнейшим операторам цистерн в сложившейся рыночной ситуации придется менять свою стратегию. Представитель ООО «Трансойл» говорит о том, что «портфель логистических технологий, современный парк и собственная инфраструктурно-сервисная платформа остаются залогом нашей способности с максимальной выгодой для клиентов создавать возможности дальнейшего роста». Он обращает внимание на то, что сегмент нефтеналивных грузов железнодорожным транспортом является наиболее стабильным, его доля в структуре погрузки ежегодно занимает порядка 20%. После остановки погрузки сырья в Сковородино нефтепродукты динамично восполнили корзину сегмента. «Свои планы мы корректируем с учетом стратегических ориентиров развития топливно-энергетического сектора и ожидаем в перспективе существенного роста выработки мо-

торных топлив, а также производства энергетических газов», — заключает представитель «Трансойла».

Сергей Авсейков, начальник департамента маркетинга и развития ОАО «Новая перевозочная компания» (входит в группу Globaltrans), также ожидает, что железнодорожным операторам удастся увеличить перевозки нефтепродуктов. Он, в частности, указывает на активный рост перевалки нефтепродуктов в нефтеналивном терминале порта Усть-Луга, мощность которого в 2012 году значительно выросла. Перевозки нефтепродуктов по сети ОАО РЖД в адрес Усть-Луги в 2012 году выросли более чем в два раза. Кроме того, в прошлом же году в Новороссийском порту был запущен новый мазутный терминал мощностью 4 млн т в год.

В конце 2012 года между Gupvgo и НК «Роснефть» был заключен контракт о вывозе около 6 млн т мазута с самарской группы НПЗ в 2013 году. При этом Gupvgo планирует вывозить весь мазут с этих НПЗ именно по железной дороге, несмотря на то что раньше часть этого груза транспортировалась по внутренним водным путям. Кроме того, в 2012 году открылся нефтеперерабатывающий завод ТАНЕКО мощностью 7 млн т нефти в год, при вывозе продукции которого тоже используется железная дорога.

«Следует отметить, что, по прогнозам Минэкономразвития, ежегодный рост нефтепереработки в 2013–2015 годах составит около 4 млн т, что также может благоприятно сказаться на перевозках нефтепродуктов по железной дороге», — отмечает господин Авсейков. Вопрос в том, насколько продукция переработки по объемам заменит сырье. Господин Поликарпов полагает, что замена не окажется, к сожалению, равноценной: «Маловероятно замещение ушедших объемов нефти нефтепродуктами. Скорее всего, освободившуюся пропускную способность железнодорожной инфраструктуры займут массовые грузы, в частности, уголь».

ПОРА ОБЪЕДИНЯТЬСЯ

Почти все операторы, характеризую рынок, используют один и тот же эпитет «стабильный». По состоянию на конец 2012 года количество операторов нефтебензиновых цистерн по сравнению с 2008 годом практически не изменилось. Доля цистерн под управлением четырех крупнейших операторов, в парке которых более 10 тыс. цистерн, увеличилась с 39% в 2008 году до 43% в 2012-м. При этом доля цистерн, принадлежащих каппивным операторам, в 2012 году уменьшилась и составила 11% от общего парка цистерн на сети РЖД (–2% к 2008 году).

Кроме того, около 5% парка составляют цистерны транспортных подразделений крупных нефтехимических холдингов.

В общем контуры сегмента не изменились, идут лишь процессы внутри него самого и имеют явно выраженную тенденцию к консолидации парка. Рынок предоставления вагонов ожидает серьезная трансформация, уже сейчас идут активные процессы поглощения операторских компаний друг другом. Для сохранения технологической устойчивости и экономической эффективности операторы цистерн будут прибегать к различным способам консолидации парков — от заключения договоров на взаимное использование вагонов вплоть до слияния компаний и продажи активов.

Так, ОАО ПГК продало компании «Трансойл» 10 тыс. цистерн, а АФК «Система» реализует стратегию по созданию крупного железнодорожного оператора и объединяет в подконтрольном ООО «Финансовый альянс» парк цистерн «Башнефти». Из-за постепенной переориентации рынка на транспортировку нефтепродуктов все большее значение в настоящее время имеют связи операторов с компаниями-производителями, что в перспективе приведет к более активным консолидационным процессам.

Однако профицита цистерн на рынке совсем избежать не удастся. Заместитель гендиректора ОТЭКО Андрей Волков рассказывает, что однажды на российском рынке уже был профицит парка цистерн — в начале 2000-х. «Тогда тоже купили довольно много цистерн, стоимость нового вагона была минимальной за всю историю», — вспоминает он. Сегодня, по словам господина Волкова, заводы предлагают цистерны по 1,8–2,0 млн руб., но он не исключает, что они опустятся и ниже. «Если бы все вагоны выпускались качественными, то избытка вагонов на сети было бы еще больше, а пока часть вагонов периодически простаивает, либо ремонтируется из-за предписаний Ространснадзора и других органов», — отмечает он.

Скорее всего, этим летом небольшие игроки не потянут приобретение новых цистерн, считает господин Волков. «Летний сезон традиционно труднее, поскольку открывается навигация и часть нефтеналива уходит с железной дороги на водный транспорт, спрос на цистерны падает», — отмечает он. Если грузоотправители будут настаивать на еще большем снижении ставок аренды вагона, то операторы, возможно, просто откажутся работать по таким ценам и поставят часть цистерн «под забор». «Так уже было в кризис 2008–2009 годов, когда из-за отсутствия спроса цистерны в большом количестве были отставлены. Лучше вагон постоит на запасных путях, чем будет приносить еще большие убытки в перевозках», — отмечает господин Волков.

Аналитики считают, что в условиях ужесточения конкуренции на рынке операторы цистерн займутся сокращением издержек. «Мы видим, что операторы, работающие в данном сегменте, начинают обращать внимание на технику, которая в ближнесрочной перспективе дает сокращение расходов, в частности, на промывку цистерн. Ставка на повышение эффективности — это четко выраженный рыночный тренд прошлого года», — говорит директор по развитию в России и СНГ Scanjet Systems AB Роман Шаманский. ■



ИВАН ШАПОВАЛОВ

КОМПЕНСИРОВАТЬ УХОД НЕФТИ С ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ В ТРУБОПРОВОДЫ ОПЕРАТОРЫ ЦИСТЕРН РАССЧИТЫВАЮТ ПЕРЕВОЗКАМИ НЕФТЕПРОДУКТОВ



ВАГОНЫ ПОДАЛИ В ОТСТАВКУ

СТОЛКНУВШИСЬ ЛИЦОМ К ЛИЦУ С УХУДШЕНИЕМ КАЧЕСТВА ПРОИЗВОДСТВА ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ, ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ МОНОПОЛИЯ И РОСТРАНСНАДЗОР ОСТАНОВИЛИ ЭКСПЛУАТАЦИЮ ДЕСЯТКОВ ТЫСЯЧ ВАГОНОВ. И БЕЗ ТОГО ДЕФИЦИТНЫЕ ЛИТЫЕ ДЕТАЛИ ТЕПЕРЬ СНОВА ВЗЛЕТЯТ В ЦЕНЕ, ЗА ЧТО БУДУТ ПЛАТИТЬ СОБСТВЕННИКИ ВАГОНОВ. ОПЕРАТОРЫ НАДЕЮТСЯ, ЧТО НАДЗОРНЫЕ И КОНТРОЛИРУЮЩИЕ ОРГАНЫ ПОРАБОТАЮТ С ПРОИЗВОДИТЕЛЯМИ ВАГОНОВ, КОТОРЫЕ В ПОГОНЕ ЗА ПРИБЫЛЬЮ СНИЗИЛИ КАЧЕСТВО ВЫПУСКАЕМОЙ ПРОДУКЦИИ.

АЛЕКСЕЙ ЕКИМОВСКИЙ

В начале апреля ОАО «Российские железные дороги» (РЖД), ссылаясь на предписания Ространснадзора, запретило эксплуатацию грузовых вагонов, произведенных украинским ПАО «Кременчугский сталелитейный завод» (входит в группу «Азовмаш») и отечественным ОАО «Алтайвагон» в 2010 и 2011 годах. Объем отставленных вагонов беспрецедентный: по разным данным, под действие телеграмм первого вице-президента ОАО РЖД Вадима Морозова от 4 и 6 апреля подпадало от 70 тыс. до 100 тыс. полувагонов и цистерн, что составляет около 10% всего вагонного парка страны. После целого ряда совещаний, в том числе с участием крупных операторов, количество отставленных вагонов удалось сократить до 30 тыс.: в срочный внеплановый ремонт с заменой литых деталей будут отправлены вагоны кременчугского производства 2010 года, а также детали «Алтайвагона», произведенные в феврале, апреле и июне 2010 года.

Несмотря на то что Ространснадзор обнаружил дефекты значительно раньше и отозвал сертификат у Кременчугского завода еще в феврале, реакция на рынке на запрашивающие телеграммы ОАО РЖД была близка к панике. Операторы опасались, что отставленные от перевозок десятки тысяч вагонов окончательно закупорят железнодорожную сеть, поскольку ремонтные депо не смогли бы справиться с объемом вынужденного ремонта. Остановился и сам Кременчугский завод, на складах которого скопилось значительное количество «потенциально опасных» литых деталей, и когда он будет способен восстановить качественное производство, пока не ясно. Тем не менее еще в конце марта представители завода участвовали в экстренном совещании под эгидой СРО «НП „Совет операторов железнодорожного транспорта“» и НП «Объединение производителей подвижного состава», где совместно с крупнейшими ремонтными компаниями разрабатывали план дальнейших действий.

Подобные запреты, хотя и в меньших масштабах, происходили и раньше, вспоминает гендиректор ОАО «Новая перевозочная компания» Валерий Шпаков. И во всех случаях последствия были одинаковы: массовая браковка литых деталей, дефицит качественного литья и спекулятивный рост цены на него, перегруженность вагоноремонтных предприятий, рост цен на ремонты и сверхнормативные простои вагонов. «За неполные четыре месяца 2013 год уже стал „рекордсменом“ по количеству изломов боковых рам тележек грузовых вагонов: зафиксировано 29 случаев», — констатирует печальное положение господин Шпаков. — При этом уже не первый год по количеству изломов „лидируют“ детали, срок эксплуатации которых составил менее пяти лет, но есть и много случаев изломов литых деталей 1980-х и 1990-х годов изготовления». Меры, применяемые ОАО РЖД и Ространснадзором, призваны выявить брак в эксплуатации, но не могут повлиять на причину его возникновения — нарушение технологии изготовления литых деталей, считает топ-менеджер.

ОПЕРАТОРЫ СЧИТАЮТ, ЧТО ПРИ ДОЛЖНОМ КОНТРОЛЕ СО СТОРОНЫ ПРОВЕРЯЮЩИХ ОРГАНОВ НЕ ПРИШЛОСЬ БЫ ОСТАНАВЛИВАТЬ ДЕСЯТКИ ТЫСЯЧ ВАГОНОВ

Но беда, по его мнению, не только в этом. За последние годы изменилась интенсивность эксплуатации вагонов, выросла норма их загрузки, а конструкция вагонов остается неизменной. «По сути, все эксплуатируемые в настоящее время грузовые тележки — это тележки модели 18–100 или же ее усовершенствованные копии. Однако даже усиленные боковые рамы, производимые заводами в последние годы, подвержены изломам, что говорит о моральном устаревании тележки 18–100 и ее клонов», — полагает Валерий Шпаков. Таким образом, на очевидные проблемы качества литья накладывается и морально устаревшая конструкция тележки, не приспособленная к существующим условиям эксплуатации.

В ОАО «Первая грузовая компания» (ПГК) считают, что решение проблемы безопасности на железной дороге «требует разработки комплекса мер, нацеленных на устранение причины возникновения сходов на железных дорогах». В первую очередь, по мнению специалистов компании, нужно ужесточить контроль за техническим состоянием вагонов при осмотре перед рейсом, а также увеличить качество ремонтов и эффективность выявления дефектов вагонов, в том числе скрытых. «Для предупреждения участившихся аварий с участием „молодых“ вагонов нужен контроль качества новых литых деталей, а также следует повысить эффективность проверок состояния путей и инфраструктуры», — добавляют в ПГК.

Главная причина возникновения проблемы некачественного литья — ослабление контроля за выпуском железнодорожной продукции, особенно в период повышенного спроса, считает заместитель гендиректора ОТЭКО Андрей Волков. «В прошлые годы ослабили эти требования, а сегодня, когда парк стал эксплуатироваться интенсивнее, выявились проблемы с качеством производства», — констатирует топ-менеджер. Однако он отмечает, что процедура останова и допуска к перевозкам вагонов остается не совсем прозрачной: одни вагоны тормозят, другие отпускают. «Я понимаю трудности контролирующих и регулирующих органов, всю сложность ситуации и то, что безопасность движения всегда превыше всего», — говорит заместитель гендиректора ОТЭКО. — Но тогда должны быть четкие критерии, по которым мы одни вагоны разрешаем использовать, а другие отставляем от эксплуатации».



ИВАН ШПАКОВ

Кроме того, он считает неправильным, что все риски брака производителя ложатся на плечи собственников и операторов, тогда как контролем качества производства и допуском вагонов на сеть занимаются совершенно другие организации. Не стоит забывать и про контрафактные детали, которые появились в период дефицита нового литья. «Контрафакта, может быть, было бы гораздо меньше, если бы существовала возможность в режиме онлайн проверить историю детали по ее номеру, году выпуска и изготовителю», — отмечает господин Волков, добавляя, что сегодня такой информации в свободном доступе нет.

Операторы в принципе недовольны тем, что любой сход вагона по излому боковой рамы относится на счет собственника подвижного состава. «Получается, что собственник вагона виноват уже в том, что его купил», — недоумевает Игорь Тягунов, заместитель гендиректора по эксплуатации и технической политике группы Rail Garant. — Вагон построен на сертифицированном производстве, принят инспекторами по качеству ОАО РЖД, собственник своевременно выполняет ремонты согласно установленным нормативам. Согласно предписаниям Ространснадзора мы проводим и досрочные ремонты, но практика показывает, что дефектоскопирование и досрочные плановые ремонты ситуации с безопасностью не меняют. Кто сегодня может гарантировать, что, произведя замену потенциально опасного литья на новое, мы решим проблему излома рам? У кого есть уверенность, что новая рама не является потенциально опасной?» — задает риторические вопросы регуляторам Игорь Тягунов.

По его мнению, главной мерой по борьбе с браком может быть только ужесточение ответственности за производство некачественной продукции, автоматический отзыв дефектных деталей производителем с компенсацией всем участникам перевозочного процесса возникших убытков. «Если наши производители не готовы работать качественно и нести всю полноту ответственности за свою продукцию, то, может быть, стоит пойти по пути автопрома и разрешить эксплуатацию подвижного состава из других стран, где производители несут ответственность за качество своей продукции и гарантируют ее надежную эксплуатацию до 1 млн км пробега», — полагает Игорь Тягунов.

В компании «Запсиб-Транссервис» полагают, что самая эффективная и действенная мера — «привести в соответствие правовую базу, в частности повысить роль центров технического аудита. В этом случае можно будет не только говорить о снижении брака, но и о конкретизации ответственности», — полагают в компании. А остановка такого количества «потенциально опасных» вагонов в принципе не должна была иметь места, так как вагоны изначально были признаны годными, считают в компании. «До тех пор пока не будет предусмотрена жесткая ответственность заводов-изготовителей, риск выпуска некачественных вагонов будет оставаться высоким», — резюмируют в «Запсиб-Транссервисе».

Решать уже возникшую проблему тоже нужно с умом, поэтапно. «Нужно не отставлять все скопом, а сначала понять, сколько литья сегодня заводы могут выделить для замены. Пусть заводы сами определяют номерные графики и сроки замены за их счет некачественного литья», — рекомендует Игорь Тягунов. Кроме того, по его мнению, нужно дать возможность доступа на рынок иностранного литья в неограниченном количестве, «а рынок сам определит, когда достаточно». Ну и, конечно же, установить жесткий контроль качества поставляемой продукции и найти конкретных виновников. «Иначе это ведет к системе, которая стимулирует производство подвижного состава, о качестве которого остается только догадываться», — резюмирует позицию операторов господин Тягунов.

Между тем независимые эксперты смотрят на ситуацию с качеством литья еще более пессимистично. «Пока не до конца ясно, почему были отставлены только эти вагоны, поскольку качество литья на всех заводах примерно одинаковое», — рассказывает гендиректор агентства „Infoline-Аналитика“ Михаил Бурмистров. — Просто российские заводы много деталей отбраковывают сразу на контроле выпуска, а Кременчугский завод этим практически не занимался», — отмечает эксперт. Это означает, что проблема изломов боковых рам тележек может остаться печальной реальностью на протяжении лет пяти, пока заводы не заменят все бракованные детали последних лет выпуска. По мнению господина Бурмистрова, речь может идти о порядке 50 тыс. вагонов в год.

В любом случае цены на литье в России снова начнут расти, хотя участники рынка как раз ожидали некоторого послабления. «Сейчас строительство новых вагонов сходит на нет, а потому заводы могут освободить мощности для производства литья в интересах ремонтных предприятий. Цены уже чуть-чуть начали снижаться, но возникший новый дефицит эту историю прекратил», — сожалеет Михаил Бурмистров. Но в целом рынок должен пережить эту болезнь роста: если отставить от эксплуатации 30 тыс. или даже 100 тыс. вагонов, критических последствий для перевозок не будет, учитывая нынешний профицит подвижного состава на железной дороге. ■

ЗА ПОСЛЕДНИЕ ГОДЫ ИЗМЕНИЛАСЬ ИНТЕНСИВНОСТЬ ЭКСПЛУАТАЦИИ ВАГОНОВ, ВЫРОСЛА НОРМА ИХ ЗАГРУЗКИ, А КОНСТРУКЦИЯ ВАГОНОВ ОСТАЛАСЬ ПРЕЖНЕЙ

ЗА БОРТОМ РЕФОРМЫ

СЕГОДНЯШНИЙ РЫНОК РЕМОНТА ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ РАЗДЕЛЕН НА ДВА ПРИНЦИПИАЛЬНО РАЗНЫХ СЕГМЕНТА. ПЕРВЫЙ СОСТАВЛЯЮТ ВЫДЕЛЕННЫЕ ИЗ СОСТАВА ОАО РЖД ТРИ ВАГОНРЕМОНТНЫЕ КОМПАНИИ (ОАО ВРК-1, ОАО ВРК-2 И ОАО ВРК-3), В КАЖДУЮ ИЗ НИХ ВХОДИТ ПО 40 ВАГОННЫХ ДЕПО, РАСПРЕДЕЛЕННЫХ ПО ВСЕЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СЕТИ. ДРУГАЯ ЧАСТЬ РЫНКА ПРИХОДИТСЯ НА ПОКА НЕМНОГОЧИСЛЕННЫЕ ЧАСТНЫЕ ДЕПО, ПРИНАДЛЕЖАЩИЕ ГРУЗОВЛАДЕЛЬЦАМ И ОПЕРАТОРСКИМ КОМПАНИЯМ. ПРЕИМУЩЕСТВО РАБОТЫ С ВРК — ГЕОГРАФИЧЕСКИЙ ОХВАТ СЕРВИСНЫХ ПУНКТОВ, НА СТОРОНЕ ЧАСТНИКОВ — ГИБКОСТЬ В ОТНОШЕНИЯХ С КЛИЕНТАМИ И СТРЕМЛЕНИЕ К ПОВЫШЕНИЮ ЭФФЕКТИВНОСТИ БИЗНЕСА. ОДНАКО ДЛЯ ОПЕРАТОРОВ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА ТЕМА РЕМОНТА ВАГОНОВ МНОГИЕ ГОДЫ ОСТАЕТСЯ САМОЙ ГОРЯЧЕЙ.

ДЕНИС СОИН

В ОЖИДАНИИ КОНКУРЕНЦИИ Заместитель гендиректора Объединенной транспортно-экспедиторской компании (ОТЭКО) Андрей Волков отмечает, что либерализация рынка ремонта вагонов принесла очень хорошие результаты: сотрудники депо теперь сами звонят операторам и зовут обслуживаться к себе. Однако кардинальных изменений в ценовой политике услуг ремонтных депо операторы не ждут. «Даже если будут приватизированы вагоноремонтные мощности ОАО РЖД, цены на услуги существенно снизиться не смогут, поскольку основная составляющая стоимости ремонта — стоимость запасных частей», — отмечает господин Волков. — Пока нет предположений и к тому, что будет устранен дефицит литых деталей, что сегодня особенно актуально, в отдельных случаях мы имеем дело с дефицитом колесных пар. А решений о том, как мы будем защищаться от брака производителя и контрафакта, до сих пор не принято — пока все риски возлагаются на собственника вагонов».

Заместитель гендиректора группы Rail Garant по эксплуатации и технической политике Игорь Тягунов тоже отмечает, что на рынке плановых ремонтов, несмотря на растущие цены, происходят позитивные изменения: появились варианты выбора между ВРК и частными вагоноремонтными предприятиями. «Гораздо хуже обстоит ситуация с текущими ремонтами, так как данный вид деятельности находится в руках ОАО РЖД и конкуренция в данном сегменте не просматривается. Это, наверное, и служит ростом стоимости и количества текущих видов ремонтов, несмотря на то что парк вагонов в РФ значительно обновился», — предполагает он. Топ-менеджер надеется, что грядущая приватизация крупных ВРК позволит сократить накладные расходы предприятий, оптимизировать производство, сократить стоимость и улучшить качество ремонтов. «Что же касается текущих отцепочных ремонтов, то хочется пожелать ОАО РЖД конкуренции на этом рынке, только это сможет изменить ситуацию с текущими отцепочными ремонтами», — полагает Игорь Тягунов.

В то же время член президиума НП «Совет участников рынка услуг операторов железнодорожного подвижного состава» Ирина Чиганашкина отмечает, что часть существующих проблем в сфере ремонта грузовых вагонов оказалась за рамками структурной реформы на железнодорожном транспорте: «Отсутствие возможности ремонта колесных пар в местах браковки вагона привело к увеличению простоя для подвижного состава». Она напоминает, что в дореформенный период один собственник на своей инфраструктуре имел фонд оборотных колесных пар,

из которого к вагону подкатывалась колесная пара взамен неисправной, а та, в свою очередь, отправлялась в ремонт и потом пополняла оборотный запас. С появлением права собственности на подвижной состав вопрос сохранения комплектации в том числе дорогостоящих узлов стал контролироваться собственником вагона, и теперь вагон стоит в ожидании ремонта собственной колесной пары. «Эта проблема не решена за годы реформирования», — резюмирует госпожа Чиганашкина.

Еще одна проблема — это отказ от принятия адекватных выводов о причинах неисправностей работниками вагоноремонтных депо и вагоностроительных заводов. «Мы неоднократно говорили о том, что работники инфраструктуры и вагоноремонтных депо должны иметь эксплуатационную и ремонтную документацию, позволяющую производить качественный осмотр подвижного состава, его техническое обслуживание и ремонт. Кроме того, очень важна авторизация вагоноремонтных предприятий, то есть признание производителем подвижного состава того, что работники инфраструктуры и авторизованных вагоноремонтных депо обладают необходимыми навыками и знаниями, а также технологией осмотра и ремонта», — обращает внимание Ирина Чиганашкина.

А порой ремонтники навязывают клиентам сервис, который тем совершенно не нужен, рассказывают операторы. По их словам, например, в случае отцепки грузового вагона в текущий ремонт наряду с необходимыми процедурами проводится процесс демонтажа, разборки и ремонта узлов и агрегатов, не выработавших свой ресурс и не нуждающихся в ремонте, что приводит к изменению технических характеристик, а зачастую и к порче вагонов. Подобные действия предприятий увеличивают стоимость ремонта вагонов и создают фиктивную загрузку мощностей, что, естественно, приносит дополнительные убытки владельцам подвижного состава.

Пока идет процесс реструктуризации, участники операторского рынка предлагают оформить бизнес по ремонту вагонов институционально. Так, Ирина Чиганашкина указывает на то, что частные депо до сих пор не объединены в ассоциацию для защиты своих интересов в части доступа к разрабатываемым нормативным документам, к влиянию на принимаемые решения в отрасли. Она не исключает, что в этом случае ремонтникам предстоит пройти тот путь, который уже прошли собственники вагонов, создав собственную саморегулируемую организацию. В противном случае их мнение вряд ли будет услышано на государственном уровне.

Впрочем, оценивать положение дел в вагоноремонтном комплексе только с сегодняшних позиций нерационально: конфигурация рынка очень быстро меняется. Часть депо закрывается или перепрофилируется, открываются новые. Как минимум две из трех ВРК будут приватизированы, что наверняка изменит общий уровень доступности ремонтных баз, как в свое время это произошло с рынком услуг предоставления вагонов под погрузку. «В ближайшие несколько лет ускорится процесс специализации депо», — считает ведущий эксперт-аналитик отдела исследований транспортного машиностроения Института проблем естественных монополий (ИПЕМ) Алексей Скок. — В первую очередь это коснется обслуживания именно инновационного подвижного состава, который по своим конструкционным особенностям сложнее в обслуживании и ремонте. Таким образом, одним из наиболее вероятных сценариев развития событий может стать проведение ремонта и технического обслуживания инновационных грузовых вагонов на мощностях частных специализированных предприятий», — уверен господин Скок.

РЕМОНТ ДЛЯ ИННОВАЦИЙ В апреле Федеральная служба по тарифам утвердила понижающие коэффициенты на перевозку грузов в так называемых инновационных вагонах, таким образом пытаясь стимулировать операторов к их приобретению. Согласно требованиям, утвержденным в «Перечне конструктивных элементов грузового вагона нового поколения», ходовая часть должна обеспечивать восприятие осевой нагрузки от 23,5 тонны и выше, пробег от постройки до депоовского ремонта должен быть не менее 500 тыс. км (не менее четырех лет), показатель межремонтного пробега — не менее 250 тыс. км (не менее двух лет).

«Так как стоимость инновационного вагона на 10–15% выше стоимости нового вагона старой конструкции, то требования операторов к его потребительским характеристикам значительно повышаются», — говорит Игорь Скок. Для операторов значимыми являются показатели, увеличивающие доходность подвижного состава, а именно межремонтный пробег и грузоподъемность. Чем данные показатели выше, тем дольше вагон может оставаться в работе и тем больше может принести прибыли владельцу.

Однако, как показывает опрос потенциальных потребителей этой продукции, их опасения по поводу инновационных вагонов связаны не с заявленными техническими данными, а именно с проблемой обслуживания и ремонта новой техники. Для них очевидны риски, связанные с необеспеченностью ремонтных депо необходимы-

ми запчастями для вагонов новой конструкции, в результате чего вагоны будут вынуждены простаивать в депо в ожидании запчастей, что нивелирует все их преимущества в эксплуатации.

По мнению Андрея Волкова, отрасли не нужно много конструкций вагонов, иначе в ремонтных депо придется держать очень много разных комплектов запчастей. «А инновационные вагоны еще сложнее и требовательнее к обслуживанию и ремонту, простой такого вагона будет дороже, поскольку и сам он стоит дороже», — отмечает Андрей Волков. После обкатки на ограниченных полигонах и при отладке системы ремонта и обслуживания эта технология сможет постепенно распределиться на всю остальную сеть, считает господин Волков.

Тем не менее уже на сегодняшний день, по данным Института проблем естественных монополий, на сети железных дорог России эксплуатируется 22 типа боковых рам вагонов, 7 типов тележек и активно внедряются еще 4 типа инновационных тележек. В результате вагоноремонтным компаниям, тем более в период дефицита литья, будет проблематично поддерживать неснижаемый запас запчастей по всей номенклатуре эксплуатируемой продукции, признает эксперт института Алексей Скок.

Председатель Некоммерческого партнерства операторов железнодорожного подвижного состава Ольга Лукьянова говорит о том, что производители, как показала практика, мало информируют депо о новинках и потому инновационные детали являются неожиданным открытием для сотрудников ремонтных предприятий. «Сейчас до сих пор не решена проблема с ремонтом вагонов с кассетными подшипниками. Эти вагоны по несколько месяцев простаивали в текущем ремонте по неисправностям колесных пар вследствие отсутствия обменного фонда данной модификации. Для сведения: срок нахождения обычных вагонов в текущем ремонте по неисправностям колесных пар занимает в среднем пять-шесть дней», — отмечает госпожа Лукьянова. Если и с имеющимся подвижным составом никак не удастся разобраться, что ж тогда делать с инновационным?

В то же время замещение инновационными вагонами подвижного состава старой конструкции в перспективе должно негативно сказаться на загрузке мощностей депо: ремонты будут производиться значительно реже. Однако частные ремонтные предприятия не боятся конкуренции. «Повышение эффективности работы парка только пойдет на пользу ремонтным предприятиям, так как приведет к повышению конкуренции на этом рынке и, как следствие, повысится качество обслуживания. А неэффективные



В БЛИЖАЙШИЕ НЕСКОЛЬКО ЛЕТ УСКОРИТСЯ ПРОЦЕСС СПЕЦИАЛИЗАЦИИ РЕМОНТНЫХ ДЕПО, В ТОМ ЧИСЛЕ ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ВАГОНОВ НОВОГО ПОКОЛЕНИЯ

предприятия покинут отрасль», — полагает Игорь Форостянко, коммерческий директор частного депо ООО «СФАТ-Рязань». Правда, он отмечает, что «о новых видах вагонов пока только говорят». В любом случае разрабатывать и выпускать их нужно, процесс это длительный, а пока необходимо работать над улучшением качества продукции, которая выпускается сегодня, решать вопросы с доступностью комплектующих для всех предприятий отрасли и ценообразованием, считает он.

СЕРВИС БУДУЩЕГО Учитывая заинтересованность и мнение операторов подвижного состава, для производителей вагонов новой конструкции вопрос сервиса становится самым главным. На рынке активно обсуждают намерение ОАО «Первая грузовая компания» в сотрудничестве с НПК «Уралвагонзавод» приобрести одну из ВРК, принадлежащих ОАО РЖД, и наладить на ее мощностях обслуживание и ремонт инновационной тележки Motion Control. На Тихвинском вагоностроительном заводе, где планируют выпускать тележку типа Barber, также ведут пе-

реговоры с крупными ВРК, но при этом не исключают, что дополнительные сервисные центры могут быть организованы на самом заводе.

«Как производитель инновационного продукта, мы несем ответственность перед участниками перевозочно-го процесса за его качество и безотказную эксплуатацию», — говорит заместитель гендиректора Объединенной вагонной компании (управляет Тихвинским заводом) Дмитрий Лосев. — Вагоны производства Тихвинского вагоностроительного завода, оборудованные современной ходовой частью, уже перевозят грузы по железным дорогам, а их серийное производство начнется в середине года». Для организации гарантийного и постгарантийного сервисного обслуживания компания разработала специальное положение о сервисных центрах, которое устанавливает порядок взаимодействия между заводом-изготовителем, собственником вагона, ремонтными предприятиями и владельцем инфраструктуры, рассказывает он. Его компания уже провела переговоры с ОАО ВРК-2, которое организует на базе своих предприятий инновационные тележки Тихвинского завода, в начале года подписаны соглашения с Сибирской вагоно-ремонтной компанией о создании центра обслуживания вагонов в Кузбассе.

«Кроме того, на базе вагоноремонтных предприятий организованы сервисные центры по обслуживанию подвижного состава нашего завода, ведется работа по созданию необходимых резервов запасных частей, проведены технические занятия с работниками этих сервисных центров по правилам технического обслуживания и текущего ремонта тележек типа Barber», — рассказывает господин Лосев, отмечая, что это лишь первый шаг в подготовке к плановым видам ремонта. В дальнейшем завод будет проводить аттестацию предприятий, которым будет дано право на выполнение депоовского и капитального ремонта, вести обучение ремонтного персонала, проверять его техническую оснащенность. «Мы хотим быть уверенными, что эти предприятия качественно проведут плановый ремонт вагонов с соблюдением разработанной нами технической документации и применением оригинальных запасных частей, которыми мы готовы их обеспечить», — заверяет потребителей Дмитрий Лосев.

Генеральный директор УК холдинга «Русская корпорация транспортного машиностроения» (РКТМ) Павел Овчинников подтверждает, что сегодня ремонтная инфраструктура не готова обслуживать инновационные вагоны. «Принципиально не решена ключевая проблема унификации вагонных тележек с нагрузкой 25 тонн на

ось, сегодня сразу несколько производителей, в том числе РКТМ, занимаются разработкой собственной 25-тонной тележки», — отмечает он. — Целесообразно, чтобы государство уже сегодня предприняло шаги для выработки национального стандарта на тележку. Тогда все узлы и детали будут взаимозаменяемы, и в этом случае ремонтная инфраструктура сможет достаточно быстро адаптироваться к новой технике», — добавляет топ-менеджер.

Между тем, по прогнозам Павла Овчинникова, в ближайшие пять лет депо будут загружены ремонтом традиционного парка. «Но через десять лет инновации в подвижном составе повлекут за собой и инновации в ремонте, от депо потребуются большие мобильность, гибкость и более совершенные технологии», — говорит он. — По нашему мнению, наиболее эффективными станут частные депо, действующие в единой связке с производством подвижного состава, когда вагоны обслуживаются в едином жизненном цикле. На наш взгляд, структура ВРК мало приспособлена к такому подходу», — считает господин Овчинников. И это одна из причин задуматься о создании собственной сети вагоноремонтных депо, оснащенных современным оборудованием, отмечает топ-менеджер РКТМ. ■

ЧЕРЕЗ ДЕСЯТЬ ЛЕТ ИННОВАЦИИ В ПОДВИЖНОМ СОСТАВЕ ПОВЛЕКУТ ЗА СОБОЙ И ИННОВАЦИИ В РЕМОНТЕ, ОТ ДЕПО ПОТРЕБУЮТСЯ БОЛЬШАЯ МОБИЛЬНОСТЬ, ГИБКОСТЬ И БОЛЕЕ СОВЕРШЕННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ



ХОРОШО СТОИМ

с началом эры профицита вагонов можно было ожидать, что на предприятия промышленного железнодорожного транспорта (ППЖТ) прольется денежный дождь. Этого, однако, не происходит: большинству ППЖТ это не очень интересно с финансовой точки зрения — их больше волнует решение застарелых проблем.

ДЕНИС СОИН

СПРОС ЕСТЬ, ПРЕДЛОЖЕНИЯ НЕТ В декабре 2012 года на одном из отраслевых мероприятий заместитель начальника Центральной дирекции по управлению движением ОАО РЖД Роман Баскин, заканчивая свой доклад, невесело произнес: «И в заключение хотелось бы сказать, что пока мы с вами здесь работали, на сеть поступило, исходя из средних темпов, 20 новых вагонов, которые заняли 285 м путей. Вот и считайте».

Тема лишнего подвижного состава до сих пор является одной из ключевых в отрасли. На том же мероприятии грузовладельцы часто жаловались на то, что резко выросло количество неопознанных вагонов, чьих собственников никак не получалось определить или разыскать. Они мешали нормальному процессу перевозок, что приводило к срыву сроков, лишней маневровой работе и прочим негативным последствиям.

В начале 2013 года ОАО РЖД предложило операторам станции для отстоя незадействованного подвижного состава. Казалось бы, профицит подвижного состава — отличный шанс заработать и для ППЖТ, благо что длина железнодорожных путей на территории заводов и фабрик почти сопоставима с протяженностью сети общего пользования. Объемы промышленного производства по сравнению с советскими временами, когда и строились пути промышленных железных дорог, сократились в разы, почему бы их не задействовать?

Одним из крупнейших заказчиков на такую услугу можно смело назвать ОАО «Федеральная грузовая компания» (ФГК). В прессе писали, что компания намерена отставить от эксплуатации порядка 30 тыс. вагонов. Однако в компании это не подтверждают. «В настоящее время в отстой направлено не более 5% от общего парка вагонов, находящегося в собственном управлении компании, — пояснили в ФГК. — Сегодня в условиях острого профицита подвижного состава на всей сети железных дорог данные цифры представляются незначительными и не оказывающими серьезного влияния на деятельность отрасли. Тем не менее в 2013 году мы планируем значительно сократить количество вагонов, размещенных в отстое».

Специальные структуры по управлению путями общего пользования создавались в середине прошлого века, когда темпы индустриализации вышли на приличные обороты. Они служат посредниками между «большой» железной дорогой в лице сначала МПС, затем ОАО РЖД и крупными промышленными предприятиями. Основную часть доходов (обычно больше половины) ППЖТ, в ведении которого находятся внутризаводские пути, ремонтные мощности, склады и локомотивы, получает за выполнение операций по подаче и уборке вагонов. Задача компании заключается в том, чтобы своевременно и качественно забрать порожняк со станции примыкания, подвести его под погрузку, осуществить ее в отведенные нормативами сроки и вытащить вагоны на сеть общего пользования, где их уже примет локомотив ОАО РЖД.

Кроме того, ППЖТ в зависимости от своих возможностей и спроса может оказывать своим клиентам услуги по ремонту и хранению различного оборудования, контейнеров, сдаче земли в аренду, отстоя вагонов и пр. Значитель-

ная часть ППЖТ в 1990-е годы акционировалась и строит свои взаимоотношения с обслуживаемыми предприятиями на коммерческой основе.

НЕ ПО УСТАВУ Как показал проведенный опрос, пока что серьезного сотрудничества между операторами и промышленными железнодорожниками, однако, не складывается. Вице-президент некоммерческой организации «Союзгрузпромтранс» Виктор Евпакос полагает, что и для ОАО РЖД, и для операторов сейчас самое время обратить внимание на ППЖТ, но в то же время констатирует, что процесс в данном направлении никак не движется. Причина, по его мнению, заключается в том, что в Уставе железнодорожного транспорта услуга по отстоя вагонов никак не определена, поэтому многие компании испытывают сложности с ее оказанием. «Нам бизнес по отстою не очень интересен: свободных путей мало. Доходность невысокая, а вагон надо охранять: оборудование-то на нем дорогостоящее», — говорит Сергей Агеев, генеральный директор Некоммерческого партнерства ППЖТ.

В свою очередь, ОАО «Уссурийское ППЖТ» уже три года предоставляет пути для отстоя операторам, строя отношения с ними на договорной основе. Правда, как отмечает генеральный директор компании Леонид Рогов, какого-то всплеска интереса в последние месяцы к данной услуге зафиксировано не было.

Как рассказывает генеральный директор ОАО «Подольское ППЖТ» Александр Ганзенко, «услуги по предоставлению путей для платного отстоя вагонов в настоящее время достаточно актуальны для многих предприятий, но не для нашего. Поступает большое количество предложений, но объем у нас таков, что нет ни метра свободных путей».

Вместе с тем на рынке, отмечает он, практика отстоя вагонов и в самом деле получает все большее распространение, что обусловлено объективными причинами: спадом производства и профицитом вагонов. «Надеемся, что эта практика не станет основной в числе предоставляемых ППЖТ услуг. Работающие, а не отстаивающиеся вагоны приносят прибыль и железнодорожникам, и владельцам подвижного состава», — говорит господин Ганзенко. Он обращает внимание на то, что этот вид бизнеса появился не как создание некой новой ценности, а всего лишь как следствие проблемы избытка подвижного состава. «Проблема сама по

себе непростая и в основной своей массе связана с появлением на рынке громадного количества собственников вагонов, многие из которых, приобретая такой актив, не до конца понимают, что же с ним делать. У нас доходило до того, что один из грузополучателей, обслуживаемый нами, пытаясь найти собственника вагона, дошел до шестого субарендатора», — заключает представитель Подольского ППЖТ.

ОТСТОЙ НА ВРЕМЯ Еще более категоричен Василий Черненко, генеральный директор ОАО «Жуковское ППЖТ»: «Мы развивали путевые артерии для работы, то есть для подачи и уборки вагонов, а не для их отстоя. Отдавать свои пути под отстой вагонов будет только ППЖТ, которое потеряло клиентов и объемы грузовой работы, у которого нет светлого будущего. Нам неоднократно поступали соответствующие предложения — они нам неинтересны».

По наблюдению председателя Некоммерческого партнерства операторов железнодорожного подвижного состава (НП ОЖДПС) Ольги Лукьяновой, ППЖТ и иные крупные владельцы подъездных путей далеко не всегда рассматривают отстой вагонов как профильный бизнес. «Часть ППЖТ, находящихся в промышленно развитых регионах, например в Московской, Белгородской, Воронежской областях, загружены своей основной работой по подаче-уборке вагонов различным грузовладельцам. Кроме того, на ППЖТ понимают, что услуги по хранению вагонов востребованы массово лишь при спаде перевозок. При их росте желающих долгосрочно отстаивать свои вагоны нет», — отмечает она.

Деятельность по отстою вагонов высокодоходна лишь при сдаче вагонов на хранение большими партиями (больше 100 единиц) и не менее чем на три месяца. При иных условиях заработок владельцев путей незначителен. В среднем хранение одного вагона стоит от 200 до 400 руб. в сутки с НДС в зависимости от размера партии и продолжительности. Деньги относительно небольшие, если посмотреть на них через призму инвестиций в строительство новых путей. По словам господина Рогова, 1 км в настоящее время стоит 9–12 млн руб. без учета верхнего строения.

В ближайшей перспективе прогнозировать появление новых подъездных путей для отстоя вагонов в регионах, где такая услуга востребована, сложно. Основная причина — нестабильность спроса на подобные услуги при существующих первоначальных вложениях: выкуп земли, про-

кладка пути, согласование примыкания путей к инфраструктуре ОАО РЖД, приобретение собственного маневрового тепловоза. «Сложности в получении услуг по отстою вагонов на путях необщего пользования для операторов, очевидно, сохранятся и по количеству предложений, и по их качеству. В связи с чем операторам необходимо будет рассматривать в качестве варианта отстой на путях РЖД», — уверена госпожа Лукьянова.

БЕСПОКОЙНОЕ ХОЗЯЙСТВО Однако даже если бы у представителей ППЖТ был интерес к развитию бизнеса по хранению вагонов и ему бы не препятствовали экономические факторы в виде значительных инвестиций, ситуацию бы усложняли проблемы юридического характера. Эти проблемы обсуждаются уже много лет, но решения так до сих пор и нет. Зачастую порожние вагоны после выгрузки простаивают на путях от 3 до 15 суток по вине их собственника, а новое назначение порожняка оформляется лишь после составления документа (заготовки) собственником. «Парадокс в этой ситуации состоит в том, что РЖД новое назначение порожних вагонов не волнует и они сутками простаивают на путях ППЖТ, грузополучателей», — сетует Василий Черненко.

Господин Ганзенко обращает внимание на другой аспект. Одной из наиболее острых проблем является регулирование тарифов на работы и услуги ППЖТ, включая услугу по отстою вагонов. Действующее законодательство в виде закона о железнодорожном транспорте не предусматривает регулирования тарифов, они должны быть договорными. Однако субъекты РФ в соответствии с постановлениями правительства осуществляют регулирование тарифов на транспортные работы и услуги, оказываемые на подъездных железнодорожных путях. Почему-то ими не принимается во внимание позиция Минэкономразвития РФ, изложенная в письме от 2009 года о том, что «транспортные услуги на подъездных железнодорожных путях, оказываемые организациями промышленно-железнодорожного транспорта, не являющимися субъектами естественных монополий, должны оплачиваться на договорной основе».

Так или иначе, в отдельных регионах тарифы на услуги ППЖТ регулируются намного жестче, чем на железнодорожном транспорте общего пользования. При этом на них по какой-то причине не распространяются ежегодные индексации, которые федеральное правительство проводит для естественных монополий. «Результатом такого регулирования является необоснованное занижение стоимости услуг железнодорожного транспорта необщего пользования и, как следствие, возрастающий дисбаланс в техническом развитии двух составляющих отрасли. Такое положение с тарифами не способствует развитию железнодорожного транспорта», — говорит Александр Ганзенко. По его мнению, предоставляя право субъектам РФ регулировать тарифы ППЖТ, следует установить порядок регулирования тарифов и предусмотреть разработку соответствующей методики расчета, утвержденной Минэкономразвития РФ и обязательной для применения во всех регионах. А утверждать эти тарифы нужно без предварительного согласования с потребителями услуг, считает он. ■



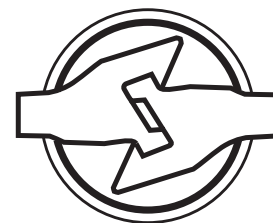
ЗАВОДСКИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ВЕТКИ, КАК ОКАЗЫВАЕТСЯ, ЗАГРУЖЕНЫ НЕ МЕНЬШЕ МАГИСТРАЛЬНЫХ ЛИНИЙ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ



BUSINESS GUIDE

Тематические приложения к газете
Коммерсантъ

ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА
ПЕРЕДОВИКИ ПРОИЗВОДСТВА
СМЕЖНИКИ
ИНВЕСТОРЫ
КОНКУРЕНТЫ
АДМИНИСТРАТИВНЫЙ РЕСУРС



СОЖТ

Совет Операторов
Железнодорожного
Транспорта

Уральский Подвижной Состав
Трубная транспортная компания

УВЗ-Логистик
Спецэнерготранс
Русагротранс

Евротранс Групп

СГ-Транс

Трансойл

НефтеТрансСервис

ЗапСиб-Транссервис

Мечел-Транс

Ферротранс

Магистраль Транс

Нурминен Лоджистикс

От интеграции к развитию

РЕЙЛ1520

Альянс Транс-Азия

Газпромтранс

ИСП Транс

Брансвик Рейл Сервис

ЗР

Эй-Би-Рейл

Новая перевозочная компания

Компания РУССКИЙ МИР

ММК-Транс

Совфрахт

Севтехнотранс

ПромЛогистика

СибУглеМетТранс

ТрансКонтейнер

СИБУР-Транс

Трансгарант

Первая грузовая компания

Первая транспортная компания

Федеральная грузовая компания

Саморегулируемая организация
Некоммерческое партнерство
«Совет участников рынка услуг операторов
железнодорожного подвижного состава»

www.railsovet.ru