ФОТОXPRESS

ГОД НАЗАД ПОСЛЕ ПРЕКРАЩЕНИЯ ТРАНЗИТА ЧЕРЕЗ ЭСТОНСКИЕ ПОРТЫ, ЧАСТЬ УГЛЯ, ПРЕДНАЗНАЧЕННОГО ДЛЯ ЗАПАДНОЙ ЕВРОПЫ, ПЕРЕШЛА В МОРСКОЙ ПОРТ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА

ными доходами от перевозок других грузов, а потому в своей прибыли монополия потерять ничего не может.

ПОЛУВАГОННЫЙ ДЕФИЦИТ Но не стоит думать, что возможности государственного регулирования макроэкономических процессов путем манипулирования ставками грузовых железнодорожных тарифов этим исчерпываются. В 2007 году ФСТ с гордостью сообщила о введении новых изменений в Прейскурант 10–01, которые выразились в увеличении уровня тарифной составляющей на перевозку грузов в полувагонах частных операторов подвижного состава. По задумке чиновников, это должно стимулировать частных собственников вагонов приобретать новый подвижной состав, а вагоностроителей — больше его производить. Заодно эта мера впоследствии должна снизить нагрузку с государственной монополии, которая в обозримом будущем (к концу третьего этапа структурной реформы на железнодорожном транспорте в районе 2010 года) должна совсем избавиться от собственных вагонов. Однако реальность российского рынка отреагировала на эти решения «как всегда» своеобразно.

Действительно, спрос на полувагоны резко вырос, в результате чего дефицит универсального подвижного состава только усилился. Это автоматически нашло отражение в двукратном увеличении отпускной заводской цены. По словам участников рынка, если год назад новый полувагон стоил порядка $45–50 тыс., то сегодня его можно купить только за $90–95 тыс. Перед перевозчиками угля и самими угольными компаниями, которые в подавляющем большинстве вынуждены иметь собственный парк полувагонов, встал непростой вопрос: будет ли цена на вагоны расти дальше и какими темпами? Ведь никто не хочет покупать продукцию машиностроителей на пике роста цен, а главный фактор при принятии решения об инвестициях — сроки окупаемости приобретаемого подвижного состава — впрямую зависит от закупочной цены.

Следуя логике чиновников, производители подвижного состава должны были резко пересмотреть свои планы и наращивать производство полувагонов. Однако перепрофилирование производства или увеличение производственных мощностей — дело небыстрое, а кроме того, весьма затратное и сложное в технологическом плане. Аналитик ИФК «Метрополь» Михаил Пак отмечает, что деньги на развитие производства в машиностроительной отрасли будут появляться лишь постепенно, после получения прибыли от реализации поступающих сегодня заказов, а на саму модернизацию уйдет еще как минимум 1,5–2 года. Кроме того, не стоит забывать, что спрос на специализированные и, соответственно, более дорогие вагоны тоже неуклонно растет в связи с развитием частных операторских компаний, что также не добавляет желания железнодорожным производствам отказываться от налаженного выпуска высокоприбыльной продукции в пользу относительно дешевых полувагонов.

При этом ОАО «РЖД» отнюдь не отказалось от планов по наращиванию собственного вагонного парка. Только за 6 месяцев 2008 года монополия пополнилась на 7,7 тыс. новых вагонов, из них 7,6 тыс. полувагонов, потратив на это 10,5 млрд руб. (общий план поставок в 2008 году — 11,3 тыс. вагонов). По словам Михаила Пака, портфель заказов РЖД почти полностью загрузил работой все основные машиностроительные заводы на ближайшие 3–4 года, что вызывает справедливые опасения частных операторов подвижного состава по поводу развития собственного парка. Отсюда следует, что окрепшие в финансовом плане частные операторы вагонов фактически только увеличили цены на продукцию вагоностроителей, оставшись на неопределенный срок лишь потенциальными ее приобретателями.

В угольных компаниях полагают, что сложившийся кризис на рынке полувагонов в ближайшие 3–4 года не исчезнет, а в предстоящие пару лет будет только усиливаться. Игорь Грибановский из СУЭК полагает, что проблему может решить только допуск к российскому рынку иностранных производителей подвижного состава. «Сейчас в России сертифицированы только вагоны российских и украинских заводов. Но почему бы, например, не сертифицировать вагоны китайского производства? Об этом много говорится в последнее время, но никакого внятного решения до сих пор нет», — говорит коммерческий директор СУЭК.

В РЖД признают, что выход китайских вагонов на российские железные дороги, по сути, безальтернативный путь развития нашего рынка, но пока они не прошли сертификацию, специалисты монополии склонны сомневаться в качестве продукции китайских машиностроителей. Кроме того, это вряд ли понравится российским заводам, которые лишатся столь благоприятной для них ситуации дефицита полувагонов. «Российского рынка, конечно, хватит всем, но традиционно дешевая китайская продукция может сильно потеснить позиции отечественных производителей», — говорит аналитик ИФК «Метрополь» Михаил Пак, добавляя, что в такой ситуации наши заводы при планировании инвестиций в модернизацию и расширение производства опять же будут ориентироваться на выпуск других видов подвижного состава.

ПРОПУСКНАЯ НЕСПОСОБНОСТЬ Проблему дефицита вагонного парка для перевозки угля по значимости перекрывает только проблема ограниченной пропускной способности железнодорожной инфраструктуры. Например, именно она вносит «сезонность» в транспортные потоки угольных компаний: летом объективно возрастает поток сельскохозяйственных грузов, а также увеличивается частота следования пассажирских поездов, что существенно ограничивает возможности передвижения составов с углем. Кроме того, в результате низкого уровня технологий обработки грузов возникают скопления неразгруженных вагонов на припортовых и сортировочных станциях, в результате чего целые участки железных дорог оказываются блокированными. Это вынуждает РЖД вводить на них так называемые конвенционные запрещения, чтобы предотвратить массовые заторы на значительной части сети.

Безусловно, «расшивка узких мест» и увеличение пропускной способности российских железных дорог является главным приоритетом инвестиционной программы РЖД и железнодорожной части федеральной целевой программы до 2015 года. Общий объем инвестиционных проектов в области железнодорожного транспорта составляет почти 2 трлн руб., и существенную часть из них РЖД готова профинансировать из собственной прибыли. Так, например, на реализацию программы развития магистрального и промышленного железнодорожного транспорта Кузбасса в 2007 году направлено 7,2 млрд руб., из которых 5 млрд руб. составили инвестиции ОАО «РЖД» и 2,2 млрд руб. — инвестиции угольных компаний и промышленных предприятий. В 2008 году расходы по этой программе должны составить 10,85 млрд руб., из которых монополия потратит 6,06 млрд руб., а угольные компании и предприятия региона — 4,79 млрд руб.

Однако угольщики не вполне удовлетворены темпами развития инфраструктуры и указывают на то, что их собственные инвестиции должны быть более плотно увязаны с планами монополии. Так, по словам представителей СУЭК, в строительство специализированного парка обработки вагонов на станции Терентьевская Западно-Сибирской дороги компания уже вложила около 1 млрд руб. «Со своей стороны мы много инвестируем в расширение пропускной способности собственных железнодорожных путей, но темпы развития инфраструктуры общего пользования не позволяют нам рассчитывать на серьезное увеличение объемов погрузки в ближайшем будущем», — говорит Игорь Грибановский.

В этом же контексте звучат заявления российских угольщиков о том, что в стране также не хватает и портовых мощностей. Портовики справедливо удивляются подобным обвинениям в свой адрес, поскольку сейчас угольные терминалы недозагружены примерно на 30%. Но этот парадокс разрешается достаточно просто: угольные компании готовы переваливать на экспорт еще больше угля, чем это позволяют существующие портовые терминалы. Но пока это принципиально невозможно из-за низкой пропускной способности все той же железной дороги. В отношении припортовых станций позиция РЖД еще более жесткая: по мнению компании, в расширении их мощностей заинтересованы и сами порты, а потому монополия ждет от них соответствующего вклада в реконструкцию и модернизацию железнодорожных фронтов терминалов.

Между тем угольные компании стараются смотреть в будущее без оглядки на конфликты железнодорожников и портовиков. Сейчас СУЭК достраивает свой угольный терминал в дальневосточном порту Ванино годовой пропускной способностью 12 млн т и стоимостью около $450 млн. Однако пока остается неясным, как железная дорога справится с ростом грузопотока после его ввода в строй. По мнению Игоря Грибановского, РЖД должна поддерживать такие проекты своевременными инвестициями в развитие инфраструктуры. Взамен новые потоки грузов обеспечат сбалансированность потоков на направлениях с Запада на Восток и обратно, а также увеличат загрузку БАМа, что принесет дополнительные доходы самой монополии. «Если мы этого не сделаем сегодня, то это обернется огромными потерями через 2–3 года», — отмечает господин Грибановский, поясняя, что в отсутствии возможностей транспортировки угольные компании не смогут нарастить добычу угля, в то время как его потребление в мире только увеличивается. ■

СПРОС НА ПОЛУВАГОНЫ РЕЗКО ВЫРОС, В РЕЗУЛЬТАТЕ ЧЕГО ДЕФИЦИТ УНИВЕРСАЛЬНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА ТОЛЬКО УСИЛИЛСЯ. ЭТО АВТОМАТИЧЕСКИ НАШЛО ОТРАЖЕНИЕ В ДВУКРАТНОМ УВЕЛИЧЕНИИ ОТПУСКНОЙ ЗАВОДСКОЙ ЦЕНЫ

ФСТ НЕ ВИДИТ ОСНОВАНИЙ ДЛЯ ПЕРЕСМОТРА ТАРИФОВ

Глава Федеральной службы по тарифам (ФСТ) Сергей Новиков не видит оснований для пересмотра тарифов в сфере грузовых железнодорожных перевозок, в том числе и по регионам Дальнего Востока. Выступая на Федеральном совете Российского союза промышленников и предпринимателей (РСПП), он заявил, что ресурс по перекладыванию тарифной нагрузки с дальневосточных регионов на остальные территории исчерпан.

«Оснований для пересмотра тарифов в сфере грузовых железнодорожных перевозок нет, в том числе и по регионам Дальнего Востока. Мы исчерпали тот лимит, который можем себе позволить, перекладывая тарифную нагрузку с дальневосточных регионов», — сказал он. По его словам, в 2008 году транспортная составляющая в цене груза для предприятий составляет 20%. «То есть двукратное увеличение транспортной составляющей в цене груза с 2003 по 2008 год», — уточнил Сергей Новиков. Он отметил, что на 2008 год были приняты решения о введении пониженных тарифов на перевозку зерна, муки, удобрений, энергетического угля.

Ранее сообщалось, что с 1 июля на 8% будут повышены тарифы на грузовые перевозки РЖД. В результате в 2008 году предлагается повышение тарифов на грузовые перевозки в среднем к предыдущему году на 16,3%. С 1 января 2009 года повышение тарифа на железнодорожные перевозки может составить от 12,5% до 14% (17,1–18,7% в среднем к предыдущему году), в 2010 году — на 9,7–13,7% и в 2011 году — на 10–14%.

Ранее, согласно одобренному в 2006 году правительством РФ предельному уровню цен на услуги естественных монополий, прирост тарифов на железнодорожные грузовые перевозки в 2008 году должен был составить 11%, в 2009-м — 9%, в 2010-м — 8%.

«ИНТЕРФАКС»