

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ



Будут ли «Сапсан» собирать в России? **10** | Бизнес-класс до Москвы **11** | Пригород без убытка **12**

Основной тенденцией на российском рынке грузовых железнодорожных перевозок, по мнению аналитиков, сейчас является процесс консолидации активов вокруг крупных игроков и наращивание ими объемов собственного подвижного состава. Вместе с тем низкая эффективность управления вагонными парками и, как следствие, рост тарифов на перевозки отрицательно сказываются на объемах погрузки. Эксперты уверены, что для перехода рынка на качественно новый уровень необходимо нормативно-правовое закрепление базовых принципов деятельности железнодорожных операторов, соответствующих новым реалиям экономики.

Грузоворот

тенденции

Согласно оценкам главы агентства InfraNews Алексея Безбородова, на российском рынке грузовых железнодорожных перевозок относительно стабильна только доля ОАО «Первая грузовая компания» (ОАО ПГК, дочерняя компания ОАО «Российские железные дороги») — на нее приходится около 20%. Отметим, что 1 августа российское правительство согласовало продажу на открытом аукционе единым лотом 75% минус две акции ОАО ПГК. Окончательную минимальную стоимость контрольного пакета объявляют не позднее, чем за 30 дней до объявления аукциона. Цена будет определена на основании отчета независимого оценщика. Как сообщалось ранее, стартовая цена пакета ПГК составляет 115,5 млрд руб., однако сумма может увеличиться. На сегодня интерес к ПГК проявляют предприниматели Владимир Лисин, Геннадий Тимченко, компании Globaltrans, «Нефте-транссервис», а также инвестиционная группа «Сумма Капитал». Только последняя не имеет в собственности необходимого количества вагонов и для участия в аукционе будет вынуждена договариваться с другими игроками рынка. Однако, по словам собеседников „Ъ“, в случае принятия «облегченных» ограничений по участию среди претендентов могут появиться еще две крупные структуры, которые уже обсуждают с участниками рынка сделки по консолидации парка.

Источники „Ъ“ в железнодорожных компаниях и правительстве по-прежнему уверены, что главным претендентом на покупку ПГК является Геннадий Тимченко, которому компания нужна, в частности, для создания крупнейшего в стране угольного трейдера.

Продажа акций ПГК запланирована до конца 2011 года. По мнению топ-менеджмента РЖД, эта сделка станет ключевым элементом реформы грузового комплекса российских железных дорог. В результате этого шага на рынке появится крупнейший частный игрок



Несмотря на избыток вагонов, ситуация с грузооборотом пока не улучшается ФОТО РОМАНА ЯРОВИЦЫНА

в грузовом секторе, а ОАО РЖД получит значительные средства на финансирование инвестиционной программы.

На фоне происходящего к рыночной доле ПГК в 20% стремятся приблизиться и другие игроки. Так, по словам аналитиков, в сегменте частных операторов сейчас наблюдается активный процесс консолидации. Более крупные игроки поглощают небольших участников, тем самым наращивая свои рыночные доли. Среди последних подобных приобретений — покупка транспортной группой FESCO долей в структурах группы

компаний «МетизТранс» — железнодорожного оператора, управляющего парком, насчитывающим почти 971 вагон. Парк состоит преимущественно из полувагонов и фитинговых платформ, количество которых составляет 732 и 120 единиц соответственно. С приобретением «МетизТранса» общий парк группы FESCO превысил 19 тыс. единиц. В целом до конца 2011 года FESCO намерена нарастить собственный вагонный парк как минимум до 20 тыс. единиц, получив таким образом 2% рынка. В конце июля также стало известно о закрытии

сделки между ООО «Трубная транспортная компания» (ТТК, входит в группу Rail Garant, объединяющую собственников и операторов железнодорожного подвижного состава, в управлении которого находится 20 тыс. вагонов) и оператором «Рейл Актив» с парком в 1,6 тыс. полувагонов, 1,1 нефтебензиновых цистерн и 500 зерновозов. Благодаря этой сделке доля собственного парка (в собственности и лизинге) Rail Garant увеличилась до 70%. Весной 2011 года UCL Holding достиг договоренности о приобретении 100%-ной доли в уставном капитале ООО

«Независимая транспортная компания» (НТК) у Новолипецкого металлургического комбината за \$325 млн. НТК оперирует парком подвижного состава в количестве около 27 тыс. вагонов, из которых 20 тыс. полувагонов компания арендует у UCL Holding. Кроме того, до конца года парк UCL Holding пополнится 2,9 тыс. универсальных полувагонов, которые также будут переданы в управление НТК.

По данным Росстата, с января по июнь 2011 года российские предприятия выпустили 31 тыс. грузовых вагонов — на 41% больше, чем за тот же пе-

риод прошлого года. Теми же темпами растет производство вагонов на Украине — в основном их закупают российские железнодорожные компании. В первом полугодии местные заводы выпустили 24,9 тыс. вагонов, что выше аналогичного показателя 2010 года на 40%. Основной причиной такого резкого роста аналитики называют низкую базу первой половины 2010 года. В начале года российские и украинские предприятия выпускали в среднем по 3,5—4 тыс. вагонов в месяц, однако к концу года им удалось довести объем производства до

5,5—5,7 тыс. единиц ежемесячно, превысив максимумы времен СССР. Тот же уровень сохранился и в начале 2011 года. Эксперты указывают, что уже сейчас объем производства вагонов в России и на Украине избыточен.

Однако, несмотря на это, ситуация с грузооборотом пока не улучшается. Так, в конце июля РЖД объявила о том, что в целом по сети госмонополии отставание от плана погрузки в июле достигло 744,6 тыс. т (–0,9%), что на 1,9% ниже уровня июня 2011 года. Как цитирует генерального директора Центра фирмен-

ного транспортного обслуживания РЖД Елену Кунаеву корпоративная газета железной дороги «Гудок», причина отставания объясняется тем, что под погрузку не было подведено 132 тыс. вагонов. Также были нарушены и сроки доставки грузов. В итоге вагоны простаивали невыгруженными на одних станциях, а на других при этом не хватало порожняка. Это в свою очередь привело к уходу грузов на другие виды транспорта.

Глава агентства InfraNews Алексей Безбородов среди причин сложившейся ситуации называет «неадекватную» систему диспетчеризации вагонного парка на сети РЖД, при которой невозможно добиться повышения эффективности работы подвижного состава операторов. «В итоге их развитие идет экстенсивным путем — не за счет эффективного управления подвижным составом, а благодаря наращиванию его парка, что, тем не менее, не решает задачи по снижению дефицита вагонов на отдельных участках сети». По мнению исполнительного директора некоммерческого партнерства «Совет участников рынка услуг операторов железнодорожного подвижного состава» Дмитрия Королева, существует также проблема неготовности российской железнодорожной инфраструктуры к работе в современных волатильных рыночных условиях, которая исторически развивалась в режиме планового хозяйства с долговременным планированием объемов производства и рынков сбыта. «Следовательно, железнодорожная сеть строилась под стабильные и долгосрочные грузопотоки», — добавляет он.

Технологический же дефицит вагонов, а иначе говоря невозможность операторов удовлетворить спрос потребителей, несмотря на наличие объективно избыточного вагонного парка, по мнению экспертов, вызван пятью основными причинами. Во-первых, увеличением дальности перевозки грузов. Так, в 2002 году, по данным специалистов, средняя дальность перевозки была 1,1 тыс. км, между тем в этом году она выросла до 1,8 тыс. км.

Окончание на стр. 10

ПГК загрузит вагоны в онлайн

В первом полугодии Нижегородский филиал ОАО «Первая грузовая компания» (ПГК) продолжает наращивать объем погрузок и расширять клиентскую базу. О том, каких результатов добился филиал и что ПГК предпринимает для повышения качества обслуживания грузоотправителей, рассказывает исполняющий обязанности директора Нижегородского филиала компании Александр Владимирович Корнышов.



— Александр Владимирович, каковы результаты работы Нижегородского филиала ОАО ПГК в первом полугодии 2011 года?

— Начало года было не самым простым, но в дальнейшем филиалу удалось увеличить свою долю в общей погрузке ПГК. Последние месяцы дали

хорошие результаты, о чем свидетельствует рост погрузки по всем родам подвижного состава — на 14% в сравнении с аналогичным периодом 2010 года. Наибольший рост погрузки — более чем в два раза — при этом зарегистрирован на

станциях Селиваново, Чепецкая, Пешелань, на которых осуществляют погрузку краемалопопачный завод «Новлян-ский», «Чепецкнефтепродукт» и пешеланский гипсовый завод «Декор-1». В свою очередь на станции Навашино Выксунский металлургический завод и предприятие «ОМК-Сталь» увеличили погрузку более чем в четыре раза.

— Зачастую грузовладельцы сетуют на рост тарифов операторских компаний. Действительно ли есть такая тенденция или грузовладельцы несколько сгущают краски?

— Сгущают, безусловно. Мы уже неоднократно говорили, что сравнивать ставки ПГК и других операторов с Прейскурантом №10-01 некорректно.

Ставки операторов включают плату за пользование вагоном с учетом времени нахождения его под грузовыми операциями, тогда как у РЖД эта плата взимается на основании тарифного руководства №2 дополнительно к тарифу Прейскуранта №10-01. В комплексе тариф прейскуранта вместе с данной платой составляет совокупные транспортные затраты при перевозках в инвентарном парке. Это и есть та цена, которую в реальности заплатит за перевозку грузовладелец. По итогам первого полугодия ставки ПГК на 6% ниже СТЗ ИП при перевозках в инвентарном парке.

— Что сегодня предпринимает Первая грузовая компания для модернизации и оптимизации своего бизнеса?

— Одним из последних эффективных решений в этой сфере стало внедрение собственной логистической системы управления вагонным парком «Командор». Ее основная задача заключается в формировании логистических цепочек, выстраивании структуры и направлении грузевых и порожних вагонпотоков так, чтобы разница между доходами и расходами, в том числе на передислокацию порожних вагонов, была максимальной. Внедрение новой системы стало важным конкурентным преимуществом ПГК. В настоящее время система отработывается на парке платформ. На очереди — крытые вагоны, цистерны и затем — остальные рода подвижного состава. Надеемся к концу года

выйти на полный функционал. Показатели эффективности использования парка ПГК одни из самых лучших на рынке железнодорожных перевозок.

— Какие новые решения внедрены в ПГК для повышения эффективности взаимодействия с клиентами?

— К таким решениям относится Service Manager for Rail Transportation (с англ. — сервис-менеджер железнодорожных перевозок) — SMaRT. Данная разработка позволяет клиентам через интернет в режиме реального времени получать информацию по договору и контролировать состояние счетов, просматривать детализированную информацию о взаимных расчетах, следить за дислокацией вагонов. Кроме

того, SMaRT ускоряет документооборот между контрагентом и сотрудниками филиалов ПГК начиная с этапа подачи заявки и заканчивая получением отчетов о завершенных перевозках. Система уже стала важным инструментом взаимодействия с контрагентами и получила от них высокую оценку за функциональность и предоставляемые удобства при взаимодействии с ПГК. Но на этом мы не останавливаемся — возможности SMaRT продолжают развиваться и усовершенствоваться, чтобы улучшить качество взаимодействия с нашими клиентами.

