



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

