

«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 Минтранс 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