

ХОРОШО СТОИМ С НАЧАЛОМ ЭРЫ ПРОФИЦИТА ВАГОНОВ МОЖНО БЫЛО ОЖИДАТЬ, ЧТО НА ПРЕДПРИЯТИЯ ПРОМЫШЛЕННОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА (ППЖТ) ПРОЛЕТСЯ 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 грузополучатели часто жаловались на то, что резко выросло количество неопознанных вагонов, чьи собственники 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 выпустить 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 Евпаков 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 отстоя 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 грузополучателям. 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 отстоя 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 существенных первоначальных вложениях: выкуп земли, про-

кладка пути, согласование примыкания путей к инфраструктуре ОАО РЖД, приобретение собственного маневрового тепловоза. «Сложности в получении услуг по отстоя вагонов на путях необщего пользования для операторов, очевидно, сохраняются 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 отстоя 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



СМЕЖНИКИ