Первый двухэтажный поезд поедет из Москвы в Адлер 1 ноября 2014 года.
В планах РЖД запустить двухэтажные поезда более чем в десять городов России до 2020 года | 18

Л

Тематическое приложение к газете **Коммерсантъ**

Логистика

Среда 23 октября 2013 №194 (5227) kommersant.ru

19 Что нашли компании-перевозчики в социальных сетях

20 Медицинские перевозки больных и экспресс-доставка медикаментов

ЛОГИСТИКА ИЗ ПЕРВЫХ РУК
ТБН ЛОГИСТИК
www.tbnlogistic.ru
8 (495) 725 8110
Реклама

Таможня отказывается от гарантий

Федеральная таможенная служба (ФТС) РФ заявила о пересмотре системы гарантий уплаты пошлин с товаров, которые ввозятся в страну автотранспортом в рамках конвенции TIR, а также о прекращении сотрудничества с уполномоченной по реализации данной схемы организацией — Ассоциацией международных автомобильных перевозчиков (АСМАП). Пока стороны выясняют отношения в суде, рынок готовится к худшему: под Новый год на границах появятся огромные пробки из грузовиков, стоимость доставки вырастет, а заплатить за все придется рядовому потребителю.

— административный ресурс —

Система TIR (Transports International Routiers, или в русском варианте МДП) работает на основе Таможенной конвенции ООН о международной перевозке грузов 1975 года. Книжки МДП гарантируют уплату таможенных платежей и позволяют перевозить грузы в опечатанных контейнерах, избегая проверок на границе. В случае если груз после пересечения границы исчез и не доехал до таможенного поста внутри страны, пошлина уплачивается из общего фонда. Книжки МПД по $100 (для одной партии товара) перевозчикам продает АСМАП — представитель Международного союза автомобильного транспорта в РФ — на основании соглашения с ФТС. Срок соглашения, заключенного в 2004 году и пролонгируемого ежегодно, истекает 1 декабря 2013 года.

Летом нынешнего года между ФТС и АСМАП разгорелся конфликт, о котором мы неоднократно писали (см. «Ъ» от 5 августа и от 17 сентября), поэтому пересказывать его подробно мы не будем. Вкратце напомним, что в июле ФТС выпустила письмо, в котором известила, что с 14 августа станет принимать МДП только при условии дополнительных национальных гарантий. Причиной такого решения послужила якобы имеющаяся у АСМАП задолженность по выплате пошлин в размере 20 млрд рублей. ФТС предложила новую схему обеспечения платежей, в которой национальные поручительства будут выдаваться рядом структур, в частности ФГУП «Ростэк». В АСМАП наличие долгов отрицают и указывают на то, что фактически речь идет об отказе применения МДП и, как следствие, о нарушении конвенции. Что в результате приведет к коллапсу на пограничных пунктах из-за увеличения сроков прохождения границы и повысит стоимость перевозки. В ФТС, комментируя свои действия, упирают на то, что государству требуется более надежный и прозрачный гарант уплаты пошлин, чем АСМАП, недовольством которым и мотивируются принятые решения. В АСМАП, в свою очередь, считают, что ФТС действует в интересах «Ростэка».

ФТС по итогам жарких дискуссий сначала перенесла дату начала работы по новой схеме на 14 сентября, а затем фактически отодвинула ее до декабря. В настоящее время стороны выясняют отношения в суде, но главный вопрос уже не в том, кто его выиграет (пока суд встает на сторону перевозчиков), а в том, что же делать после разрыва отношений между ФТС и АСМАП. Таможенники официально уведомили АСМАП, что продлевать соглашение с этой организацией после 1 декабря не собираются; таким образом, вместо ассоциации должен появиться новый гарант уплаты платежей в рамках схем, которые предусмотрены конвенцией от 1975 года. Дело осложняется тем, что декабрь — самый оживленный для международных автоперевозок месяц. На границах, в первую очередь с Финляндией и странами Балтии, и без проблем с МДП вырастают очереди, а в случае если существующий механизм гарантий не будет в очередной раз продлен и новый не будет отработан, то просто наступит паралич, уверены представители автоперевозчиков и логистических компаний.

Желание России в одностороннем порядке выйти из международной конвенции TIR выглядит очень странно, считают эксперты «ТБН Логистик», поскольку, как выяснилось, денежных оснований для этого у нас нет. По мнению сотрудников компании, от выхода из конвенции выиграют околотаможенные структуры, а так же появятся трудности у европейских перевозчикам. В «ТБН Логистик», что возможность таким образом власти надеются увеличить грузообороты морских портов, однако, надеются, что РФ не решатся сломать годами выстроенный порядок в сфере международных грузоперевозок.

Мы опросили нескольких участников рынка, чтобы узнать, что они планируют делать, если конфликт к наступлению зимы не будет исчерпан, и выяснил, что адекватных ситуации решений у логистов пока нет. Это значит, что грузовладельцам, розничным сетям, складам и остальным участникам процесса надо готовиться к худшему. Катаржина Кржиновек, менеджер международных перевозок FM Logistic, надеется на то, что механизм МДП останется, пусть и с небольшими изменениями, но и не исключает того, что ФТС откажется от этой схемы гарантий. «Если до декабря так ничего и не прояснится, то на границе возможен коллапс. Существующая система будет разрушена, а новую схему работы никто не знает. Вполне ожидаемо, что машины встанут на границе и потеряют время, так как коммерческие контракты будут пересматриваться»,— говорит она.

Игорь Теренин, заместитель генерального директора по логистике компании МОЛКОМ, также обращая внимание на отсутствие со стороны ФТС проработанных механизмов выдачи и контроля гарантий, говорит, что частный бизнес серьезно пострадает. Перевозчики столкнутся с замедлением прохождения машин через границу, импортеры — с ростом расходов на логистику, а конечный потребитель — с увеличением цен.

«Для развития бизнеса необходимо, прежде всего, свободное и быстрое перемещение товара. Увеличение сроков и стоимости перевозок в первую очередь отразится на покупателях. По подсчетам АСМАП речь идет о порядке 12 млрд. рублей в течение ближайшего года. Есть вероятность, что следствием этого решения станет повышение потребления товаров российского производства и сокращение общего товарооборота с зарубежными странами». — Отмечает Максим Агаджанов Максим, генеральный директор «Газпромбанк Лизинг».

По мнению Леонида Шляпникова, генерального директора «Совтрансавтоэкспедиции», позиции российских перевозчиков, которые и так проигрывают конкуренцию коллегам из Восточной Европы, еще больше ухудшатся, ведь теперь другие страны в отношении наших компаний также смогут выдвигать дополнительные требования наподобие тех, которые предлагает ФТС. Но и без этого ситуация крайне непростая: на границах с Украиной и Литвой в нынешнем году из-за ужесточения контроля со стороны российских таможенников грузовики стояли в очередях несколько суток.

И хорошо, если убытки ограничатся только сверхурочными водителей и дополнительными тратами на бензин, а не обернутся торможением всей национальной товаропроводящей сети.

Денис Соин

РЖД ждут грузы

— тенденция —

Погрузка на сети РЖД продолжает свое снижение. За январь—сентябрь падение объемов составило 924,3 млн тонн, что на 3% меньше показателя аналогичного периода 2012 года. А общее снижение погрузки по итогам года составит 2,4%, ожидают в ОАО РЖД. Что делать в этой ситуации частным операторам и производителям вагонов, чьи объемы упали на треть, разбирался АНДРЕЙ МИХАЙЛОВ.

Ситуация девяти месяцев в целом продолжает тенденцию последнего года: в РЖД отмечают спад погрузки с ноября 2012 года. В текущем году темпы падения то замедлялись, то ускорялись. «Начало четвертого квартала тревожит всех, так как идет массовое снижение объемов таких номенклатур, как нефть и нефтепродукты, черные металлы, металлолом, химикаты. В основном это грузы наиболее доходных второго и третьего тарифных классов»,— комментируют ситуацию в руководстве ОАО РЖД. Как обычно, ситуацию спасают перевозки каменного угля — 227,7 млн тонн (рост на 0,8%), а также железной и марганцевой руды — 82,7 млн тонн (+1,3%). Объемы химических удобрений продемонстрировали самый значительный рост среди всех перевозимых грузов — 34,7 млн тонн (рост 2,1%).

На фоне стабильного увеличения перевозок угля плачевно выглядят традиционные для РЖД «драйверы» роста. Так, наибольшее падение пока что было зафиксировано по зерну. Его погрузка сократилась на 35,6%, до 8,5 млн тонн. В «Русагротрансе» это объясняют сезонными факторами. «Полученные данные относятся к зимне-весеннему периоду, когда традиционно сокращаются поставки зерна»,— заявил представитель компании. Кроме того, наблюдается падение перевозок нефти, продукции металлургии и строительных грузов, которые обычно спасали ситуацию. Транспортировка нефти и нефтепродуктов продемонстрировала падение на 2,8% (до 186,3 млн тонн). Погрузка черных металлов упала до 52,6 млн тонн (–5,4%). Объясняя падение погрузки последних, в РЖД указывают на снижение потребностей олимпийских строек, а также неурегулированность вопросов по строительным программам: их финансирование, проведение тендерных конкурентных процедур. В нефтяной группе падение погрузки в 2013 году в основном происходит за счет запуска проекта ВСТО-2.

Однако главной причиной негативных показателей и в компании РЖД, и на рынке объясняют плохим состоянием экономики страны. «В текущем году компания работает в условиях неблагоприятного макроэкономического климата. На ситуации с погрузкой на сети железных дорог сказывается стагнация промышленного производства»,— подчеркнули в РЖД. Напомним, что в начале года в Минэкономразвития предполагали, что рост ВВП России в этом году составит 3,6%. Летом эта цифра была откорректирована до 2,4%, а к осени опустилась до 1,8%. В конечном итоге неудивительно, считают в РЖД, что объемы предъявляемых к перевозке грузов снижаются. «Ситуация стабилизируется ко второму кварталу 2014 года. С этого момента мы ожидаем прирост объемов»,— отметил Вадим Морозов, первый вице-президент ОАО РЖД.

«В РФ объем погрузки фактически является индикатором промышленного производства. Снижение спроса на сырье, как на внешних рынках, так и на внутренних, ведет к снижению погрузки традиционных железнодорожных грузов: черных металлов, лома, нефти»,— соглашается Дмитрий Зотов, генеральный директор ОАО «ТрансФин-М». Более скептически к ситуации относятся в компании «Инвесткафе». «При текущей рыночной конъюнктуре ни уголь, ни зерно не смогут заместить эффект от падения перевалки нефти и строительных грузов, так как объемы перевозок растут очень низкими темпами»,— считает Андрей Шенк, аналитик «Инвесткафе».

Эксперты уверены, что ситуацию поправит сезонный фактор. «В России заканчивается сбор урожая, а значит, погрузку может вытянуть экспорт зерновых, пик которого традиционно приходится на осень»,— говорит Андрей Никольский, генеральный директор «Покровка Финанс». Между тем, как следствие падения рынка перевозок, финансовые проблемы испытывает и сегмент частных операторов. Господин Никольский указывает, что сегодня на сети РЖД существует более 600 операторских компаний. «Летом средние доходы от оперирования полувагонами снизились до 650–800 руб. Для сравнения: в 2012 году оператор получал до 1,6 тыс. руб. в сутки. В два раза упали и ставки операционного лизинга»,— рассказывает он. «В таких условиях роста потребления быть не может, что, в свою очередь, не может не сказываться на железнодорожном транспорте»,— комментирует Радмила Тейфель, менеджер по работе с подрядчиками FM Logistic.

Чтобы сохранить долю на рынке, операторам придется постараться, так как конкурентная борьба среди компаний усиливается. «Есть несколько рецептов выживания: снижение издержек и повышение производительности труда, улучшение качества подвижного состава и, наконец, укрупнение — слияния с более крупными игроками»,— уверены в компании «Покровка Финанс». Напомним, что укрупнение игроков отрасли уже началось. Еще в 2012 году «Металлоинвест», Evraz и ММК продали свои железнодорожные структуры («Глобалтрансу» и «Нефтетранссервису»). В этом году ПГК, входящая в группу UCL Владимира Лисина, приобрела «Стальтранс». Можно вспомнить и об объединении Rail Garant и ЗАО «Русагротранс». «Заключение контрактов с крупными грузоотправителями, например таких, как договоры „Глобалтранса“ с „Металлоинвестом“ и ММК, во-первых, позволяют иметь стабильную загрузку вагонов, а во вторых — оптимизировать маршрутную сеть, снижая затраты на порожний пробег»,— считает господин Шенк.

Как следствие снижения грузовой базы, производители вагонов также заявили о значительном падении объемов производства. По итогам первого полугодия сокращение объемов выпуска достигло уровня 20,9% по сравнению с аналогичным периодом 2012-го. Количество «лишних» вагонов на сети РЖД оценивается до 100–150 тыс. единиц, что затрудняет продажи новых. Неудивительно, что большинство производителей вагонов заявили о снижении планов выпуска. Так, флагман отрасли Уралвагонзавод в 2013 году ожидает сокращения выпуска и продаж новых вагонов на 26%.

По мнению участников рынка, спасти ситуацию могли бы меры государственной поддержки и регулирования. «Минпромторг недавно предложил направить дотацию производителям грузовых вагонов в размере 12,8 млрд руб. в 2013–2014 годах. Не менее позитивным выглядит и инициатива чиновников по субсидированию двух третей процентной ставки рефинансирования ЦБ по тем кредитам, которые будут получены в 2014–2016 годах на приобретение подвижного состава с увеличенной осевой нагрузкой не менее 25 тонн»,— подчеркивает господин Никольский. По мнению эксперта, это оживит рынок вагонов и позитивно повлияет на ситуацию у крупнейших производителей подвижного состава.

Еще более действенным может стать обсуждаемое ограничение возможности продления срока службы вагонов после окончания основного срока в 20 лет (30 лет для цистерн). Если такая мера будет принята, то, по оценкам председателя Некоммерческого партнерства операторов железнодорожного подвижного состава Ольги Лукьяновой, около трети российского парка грузовых вагонов, в том числе более 30% полувагонов, может попасть под списание. Поначалу операторы резко негативно оценивали последствия данной меры для рынка. «Стоимость нового подвижного состава значительно выше, и финансовая нагрузка для собственника существенно увеличится»,— считают в одной из операторских компаний. «Вместе с тем сократятся расходы на ремонт. К тому же часть литых деталей после утилизации старых вагонов поступит на рынок и снизит общий уровень стоимости литья, что также следует признать позитивным изменением»,— размышляют в другой операторской компании. Эксперты же подчеркивают, что эта мера в итоге даст толчок к значительной модернизации вагонного парка и равномерной загрузке производственных мощностей производителей вагонов. «Возможное принятие государством мер, направленных на обновление парка, оказало бы положительное влияние на сегмент железнодорожного машиностроения и, как следствие, на сегмент грузоперевозок»,— считает господин Зотов.

В целом участники рынка прогнозируют, что текущая стагнация не продлится долго, хотя и приведет к изменению в расстановке сил на рынке операторов. Во-первых, потому, что этот рынок уже сформировался, определилась специализация каждого перевозчика, а грузов хватает на всех. Во-вторых, в перспективе объемы грузоперевозок по стране будут увеличиваться, хотя и конкуренция между ними никуда не исчезнет.

Андрей Михайлов

ГЕПАРД-ЭКСПРЕСС
САМАЯ БЫСТРАЯ ДОСТАВКА В СТРАНЕ И ЗА РУБЕЖ*

- Гарантированная доставка Ваших отправлений по всему миру до двери получателя
- Оперативное таможенное оформление экспорта согласно законодательству РФ
- 6000 городов и населенных пунктов в России
- 230 стран мира

* СРЕДИ ПРОЧИХ УСЛУГ КОМПАНИИ ООО «СПСР-ЭКСПРЕСС»

8 (495) 981 10 10
www.spsr.ru

SPSR express
ТВОЯ экспресс-доставка