



14	Управление малыми станциями в частные руки пока не отдадут	15	Лизинговые компании быстро нашли себе новый инструмент привлечения клиента	16	Денег на высокоскоростную магистраль бюджет еще не дал, но аудиторы уже потрудились
----	--	----	--	----	---

Порожняк подвинут офертой

ОАО РЖД в очередной раз предлагает операторам создать консолидированный парк полувагонов, подписав с компанией договор о технологическом аутсорсинге. На этот раз в условиях профицита подвижного состава компания намерена оставить за владельцами вагонов их работу с клиентами.

— управление —

Смена схемы

Холдинг предложил публичную оферту и типовой договор на оказание услуг по оптимизации логистических схем перевозок вагонов. К оферте могут присоединиться владельцы вагонов со своей грузовой базой.

Сложности у воплощения идеи уже есть. Например, заинтересованные операторы заключать отдельный договор не только с РЖД, но и с каждой компанией, отдающей свои вагоны в консолидированный парк. Договоры регулируют взаимное использование полувагонов, включая встречную аренду, компенсацию порожнего пробега и иные выплаты, возникающие при оптимизации логистических схем объединенного парка полувагонов.

«ОАО РЖД берет на себя обязанность по оптимизации логистики доставки порожних вагонопотоков к местам погрузки, по сокращению простаивающих вагонов на станциях погрузки-выгрузки, а также по уменьшению затрат операторов на перевозку порожних вагонов», — говорится в обращении компании к операторам.

По замыслу авторов идеи для владельцев парка в данной схеме сохранятся коммерческая привлекательность перевозок. Ранее операторам за привлеченный у них вагон выплачивалась строго определенная сумма.

Она редко устраивала владельцев вагонов. Это самое важное изменение. Собственник сам регулирует ценообразование в зависимости от конъюнктуры рынка. А балансовый метод управления, который обеспечивает диспетчерский аппарат РЖД, должен заметно уменьшить сегодняшние неудобства с оборотом порожних вагонов, которые испытывают все владельцы подвижного состава. Сейчас на сети избыток парка и много желающих отдать его за определенную арендную плату, но РЖД необходимы вагоны именно с грузовой базой. При необходимости компания должна иметь возможность отставить лишний подвижной состав и взять его тогда, когда он снова потребуется, без предъявления штрафных санкций. Для РЖД выгода от технологического аутсорсинга очевидна. Он позволит улучшить показатель сдвоенных операций и разгрузить сортировочные станции. В результате возрастут скорость перевозки и оборачиваемость вагонов, на чем смогут дополнительно заработать и операторы.

Простой измерили рублем

По договору стоимость услуг РЖД составляет 118 руб. с НДС за одну перевозку вагона. Это вознаграждение за снижение расходов владельцев за порожний пробег. Если по каким-то причинам в отношении определенных вагонов сделать это не



Большинство мер по освобождению сети от лишнего порожняка частники встречают настороженно

удастся, то из этой суммы компания будет выплачивать компенсацию.

Как говорит начальник управления движением ОАО РЖД Анатолий Кужель, на сегодняшний день на сети находится 1,215 млн вагонов, из которых порядка 260 тыс. — «лишние». В результате по сравнению с 2007 годом, когда две трети парка управлялось перевозчиком, производительность полувагона снизилась на 34%, а оборот вагона в сопоставимых условиях увеличился с 11 до практически 17 суток. Возросшая дальность перевозок при этом увеличила оборот всего на сутки, а вот остальные шесть суток — прямое следствие излишнего количества и неэффективной работы частного парка, простоев в порожнем состоянии.

«Расчеты показывают, что из-за наличия избытка вагонов скорость доставки замедлилась на 55 км в сутки, у РЖД возникла дополнительная потребность в 600 магистральных и 300 маневровых локомотивах», — перечисляет проблемы Анатолий Кужель.

По расчетам ОАО ВНИИЖТ и ОАО НИИАС, за четыре месяца текущего года РЖД потеряли свыше 6 млрд руб., а расходы владельцев и операторов на содержание избыточного парка превысили 23 млрд руб.

Первой к оферте присоединилась Федеральная грузовая компания (ФГК). После предъявления ФГК порожних вагонов к отправлению они обесцениваются и их передислокация организовывается ОАО РЖД на принципах инвентарного парка с учетом оптимальной логистики и эффективной организации перевозочного процесса.

«Запуск на практике новой технологии начался в марте, — говорит генеральный директор ФГК Виталий Евдокименко. — Первый месяц можно

охарактеризовать как подготовительный этап. Поэтому говорить об экономической эффективности в абсолютных величинах пока преждевременно. По оценке Совета операторов железнодорожного транспорта, для проверки целесообразности применения данной логистической схемы потребуется около шести месяцев».

Тем не менее, как отмечает Виталий Евдокименко, проведенный анализ работы в составе консолидированного парка показал, что уже в мае производительность вагонов выросла на 16%, количество порожних рейсов уменьшилось на 6,5%. На ряде дорог, например Юго-Восточной, Приволжской, Куйбышевской, Южно-Уральской, Восточно-Сибирской, фактический результат погрузки превысил плановый.

ОАО ФГК и ОАО РЖД, особенно на региональном уровне, уже столкнулись с частичным изменением и усложнением привычных бизнес-процессов. Но здесь отдельного внимания требует работа с клиентом, которая должна сглаживать возможные неудобства на первоначальном этапе, полагает Виталий Евдокименко. Нужно выстраивать более доверительные взаимоотношения в вопросах планирования и исполнения заявок.

Оптимизация логистики порожних вагонопотоков является для ФГК важнейшим фактором повышения эффективности. ОАО РЖД, обладая соответствующей ресурсной базой и применяя современные информационно-управляющие системы, способно на высокопрофессиональном техническом и технологическом уровнях обеспечивать оказание логистических услуг. Но для эффективной схемы ТА требуется консолидированный парк не менее 200 тыс. вагонов, отмечают в компании.



Объединяя детали, развивая компетенции, связываем континенты.

железнодорожный транспорт

Отнять номера

Операторы предложили неожиданный способ борьбы с избытком подвижного состава. некоммерческое партнерство «Совет операторов железнодорожного транспорта» (НП СОЖТ) предложило установить «технический мораторий» на выдачу новых номеров для грузовых вагонов. Таким образом операторы надеются справиться с профицитом подвижного состава на инфраструктуре ОАО РЖД.

— прецедент —

Статистика излишков

«Спрос грузоотправителей на подвижной состав полностью удовлетворен, при этом количество подвижного состава продолжает увеличиваться. Ежемесячное производство грузовых вагонов превышает 5,5 тыс. единиц, основная часть поступает на инфраструктуру ОАО РЖД, при этом большинство производимых вагонов не относится к инновационному подвижному составу», — отмечается в сообщении НП СОЖТ.

По данным Центральной дирекции управления движением ОАО РЖД, избыточный парк, находящийся на инфраструктуре с января по апрель, составил в среднем 253,1 тыс. единиц.

У Института проблем естественных монополий (ИПЕМ) несколько иные цифры. По состоянию на апрель парк грузовых вагонов в России составляет 1222,7 тыс. единиц, из них предел срока службы превышен у 268,8 тыс. вагонов. Парк полувагонов насчитывает 557,4 тыс. вагонов, из них 27,9% превысили предел срока службы. Профицит грузовых вагонов составляет 290 тыс. единиц.

«На протяжении последних нескольких лет парк грузовых вагонов стабильно растет, хотя реальная технологическая и экономическая потребность в росте объема парка отсутствует», — замечает руководитель отдела исследований грузовых перевозок ИПЕМА Александр Поликарпов.

По его мнению, для борьбы с профицитом потребуется ввести ряд непопулярных мер: квотирование парка вагонов, плату за отстой вагонов (аналог платной парковки автомобилей), стимулировать списание вагонов, находящихся за пределом срока службы, в том числе отказаться от практики продления срока службы вагонов».

Неопределенные критерии

Предложение операторов вызвало неоднозначную реакцию вагоностроителей. Ведение «технического моратория» может лишить заводы многих потенциальных заказов.

«Мы поддерживаем инициативу СОЖТ по сокращению профицита грузовых вагонов на сети, но по-настоящему оздоровительной эта мера будет только при условии списания старого парка. Пока проект в том виде, в котором он сейчас существует, направлен на ограничение производства нового подвижного состава и противоречит интересам вагоностроителей», — говорит директор по сбыту компании «РМ Рейл» Александр Куликов.

Руководитель информационно-аналитической службы НП «Объединение вагоностроителей» Станислав Золотарев замечает, что с профицитом вагонов нужно бороться, предоставляя субсидии при сдаче старого вагона в утилизацию.

«Предлагаемые советом операторов меры некорректны, поскольку не определены четкие критерии инновационного подвижного состава. Инновационные критерии обсуждаются только для полувагонов с 27 тележками. А есть другой вид подвижного состава — крытые вагоны, платформы, цистерны для химических продуктов, цистерны для сжиженных газов. Там критерии абсолютно другие, и отказывать им в предоставлении сетевых номеров глупо. Также многие операторы лишатся возможности обновлять свой парк. Им придется ждать, пока другие компании спишут свой подвижной состав, а потом выкупать их номера. Это явно нерыночно и неконкурентно», — замечает он.

Член совета директоров операторской компании «Нефтетранссервис» Алексей Лихтенфельд, наоборот, полагает, что с введением подобной меры рынок будет укрупняться за счет слияний и поглощений. Если какая-то операторская компания захочет развиваться, то у нее будет два пути: покупать новые вагоны или консолидироваться, приобретая вагоны с рынка — у конкурентов. «Введение квотирования может быть тем необходимым стимулом для собственников к списанию старых и приобретению взамен новых, более современных вагонов, при этом установленная квота не будет превышена. При такой системе интересы этих компаний не будут ущемлены. У нас тоже



Запрет как мера борьбы с проблемой становится популярным не только у депутатов, но и на транспорте

есть старые вагоны, которые можно будет постепенно заменить на новые», — добавил господин Лихтенфельд.

Но остается нерешенным другой вопрос. На сегодня понятие «инновационный вагон» официально зафиксировано только в постановлении правительства РФ от 20 января 2014 года. Оно утверждает правила предоставления субсидий лизинговым компаниям при приобретении инновационных вагонов. Документ определяет инновационный вагон как способный воспринимать осевую нагрузку от 25 тс и более, при этом пробег вагона от постройки до первого депоовского ремонта должен быть не менее 500 тыс. км (либо не менее четырех лет), а межремонтный пробег между плановыми видами ремонта — не менее 250 тыс. км (либо не менее двух лет). Однако разнообразие подвижного состава в постановлении не учитывается.

«Предложенное советом операторов — это полумера, предложение нуждается в дальнейшей доработке. До сих пор до конца не определено, что такое инновационный вагон и как его будут помогать продвигать. Сейчас „инновационным“ в массовом представлении считается вагон с нагрузкой 25 тонн на ось, а завтра скажут, что это 27 тонн на ось. Что же тогда будут делать те, кто купил уже вагон с нагрузкой 25 тонн на ось?» — замечает заместитель генерального директора Уралвагонзавода Алексей Жарич.

Исполнительный директор НП СОЖТ Дмитрий Королев предлагает операторам, вагоностроителям и ОАО РЖД совместно выработать определение инновационности: «Для цистерн показать нагрузки на ось может и не являться критерием инновационности. Мы предлагаем участникам рынка совместно с производителями подвижного состава, совместно с НП „Объединение производителей железнодорожной техники“ начать работу по формированию критериев инновационности современных грузовых вагонов как с точки зрения конструкции, так и с точки зрения используемых при изготовлении материалов».

Надо подготовиться

Алексей Жарич уверен, что бороться с профицитом подвижного состава надо совсем другими способами, а именно созданием грамотной технической политики государства. «Мы предлагали государству сформулировать свою техническую политику, специальную программу, в которой бы говорилось, что через 20 лет на путях не должно быть ни одной технической разработки XX века. Это было бы понятным сигналом рынку, как собственникам подвижного состава, так и производителям», — говорит он.

Однако директор департамента государственной политики в области железнодорожного транспорта Министерства транспорта Российской Федерации Вячеслав Петренко возражает, говоря, что законодательно покупку нового парка никто не запрещает. «Предлагаемая мера абсолютно несправедлива и зако-

нодательно является ограничением предпринимательской деятельности. Я согласен, что нужно ограничивать попадание нового парка на инфраструктуру, но как это сделать, еще никто не придумал. Законодательно покупку нового парка никто не запрещает, если запретить — значит ограничить конституционные права человека», — подчеркивает Вячеслав Петренко. По его мнению, самой эффективной мерой будет внесение в Гражданский кодекс поправок, ограничивающих количество подвижного состава на инфраструктуре.

Первый заместитель генерального директора «СПСР-Экспресс» Сергей Лапин замечает, что, прежде чем вводить «технический мораторий», целесообразно провести подготовительные мероприятия, а для этого нужно разработать соответствующую федеральную программу: «Нужно рассчитать предельные квоты на количество подвижного состава различного назначения на сети железных дорог, провести инвентаризацию имеющегося подвижного состава, а также составить план проведения утилизации с последующей заменой».

В Центральной дирекции управления движением ОАО РЖД поддерживают позицию НП СОЖТ, но замечают, что предложение об ограничении выдачи новых номеров не в полной мере соответствует действующему законодательству и проводимой правительством экономической политике. В РЖД напоминают о том, что статья 15 Федерального закона от 26 июля 2006 года №135-ФЗ «О защите конкуренции» содержит «запрет на ограничивающие конкуренцию акты и действия (бездействие) федеральных органов исполнительной власти» на установление ограничений прав на «продажу, покупку или иное приобретение, обмен товаров».

ОАО РЖД уже направило в правительство России предложение о внесении изменений в утвержденное положение об основах правового регулирования деятельности операторов железнодорожного подвижного состава и их взаимодействия с перевозчиками. «Сохраняющийся во многом правовой вакуум в отношении статуса оператора подвижного состава, отсутствие формализованной ответственности данного субъекта рынка за обеспечение перевозок грузов подвижным составом не позволяет создать сбалансированные условия для повышения эффективности грузовых перевозок. Кроме того, в настоящее время перевозчик и владелец инфраструктуры законодательно не наделен правом перемещения не востребованного в перевозках подвижного состава, мешающего нормальной организации движения остальных поездов», — добавляют в дирекции движения РЖД.

Светлана Кускова

Снять с колеса

— конкуренция —

Процесс перехода грузовладельцев с железнодорожного на автомобильный транспорт не удается остановить уже в течение нескольких лет. В отличие от крупных компаний, которые зачастую крепко привязаны к РЖД своими объемами и характером грузов, особенно активен в поиске альтернативной транспортной малый и средний бизнес. Его продукция имеет большую добавленную стоимость и позволяет загружать небольшие станции.

Вагон как такси?

Чтобы переломить ситуацию с уходом грузов на автотранспорт, некоммерческое партнерство (НП) «Совет операторов железнодорожного транспорта» предлагает изменить режим небольших станций, чтобы радикальным образом улучшить сервис по предоставлению услуг перевозки малому и среднему бизнесу.

«Мы провели анализ работы полувагонов на погрузочно-разгрузочных станциях с осени 2012 года и по конец 2013 года», — говорит испол-

нительный директор НП Дмитрий Королев. — Примерно 85% грузовой работы на сети РЖД осуществляется на 1040 станциях. Там существующая схема обеспечения вагонами в целом представляется оптимальной. Однако на 2,3 тыс. станций спрос на полувагоны остается низким и зачастую носит сезонный характер. И там, чтобы сохранить грузовую базу, нельзя применять те бизнес-решения, которые успешно работают на „золотой тысяче“. Там необходимо обеспечить быстрый, практически мгновенный доступ к порожнему вагону».

Сейчас же для небольших грузоотправителей возникают все новые и новые барьеры. Одним из таковых стал приказ Минтранса №258, который устанавливает обязательное наименование в заявке ГУ-12 определенного оператора на грузовой рейс и определенную дату погрузки. Однако небольшие компании не всегда точно знают, когда получат предоплату от своих партнеров, и поэтому рискуют не выполнить заявку. На автотранспорте таких проблем нет, поэтому ему и отдается предпочтение.

Сейчас на сети явный избыток полувагонов, и это можно было бы использовать для быстрого удовлетворения спроса, разместив свободный подвижной состав на всех 2,3 тыс. станций, говорит Дмитрий Королев.

Нормы минимального и максимального запаса порожних полувагонов должны определяться индивидуально для каждой станции погрузки, учитывать сезонный фактор и возможность осуществления двоянных операций. Когда количество вагонов на станции снижается до определенного минимального уровня, то идет подсыл дополнительных порожних вагонов до установленного для данной станции максимального уровня, после чего подсыл прекращается.

На тендерной основе с участием грузоотправителей и операторов должны быть определены один или два оператора, которые будут обслуживать в течение года одну или группу станций. Победившие в тендере операторы обезличат парк полувагонов, и грузоотправители смогут отправлять грузы во всех направлениях с применением тарифной сетки, согласованной для данной станции погрузки.

В отношении запаса порожних вагонов в пределах максимальной нормы, установленной для каждой станции, плата за пользование инфраструктурой взиматься не должна, полагает Дмитрий Королев. Не должна взиматься плата за передислокацию в пути следования порожних полувагонов на такую станцию. Также должны перестать действовать и нормы приказа №258 в части указания наименования оператора в заявке формы ГУ-12 на грузовой рейс. Операторы, обслуживающие данную станцию, будут определены на основании тендерной процедуры. Они начнут развивать на этой территории необходимые сервисы для грузовладельцев.

«Предложенная схема — это, с одной стороны, возможное решение, позволяющее использовать принципы балансового метода с оформлением железнодорожных перевозочных документов для адресной отправки порожних полувагонов в условиях глубокого профицита», — подчеркивает исполнительный директор СОЖТ. — А с другой стороны — повышение доступности полувагонов на станциях с низким и слабопредсказуемым уровнем погрузки».

Тем не менее в ОАО РЖД к этой идее отнеслись довольно прохладно. Первый заместитель генерального директора ЦФТО ОАО РЖД Сергей Колесников замечает, что собственнику вагонов выгодно находиться на путях в ожидании подходящего груза без оплаты. Поэтому нельзя согласиться с бесплатным отстоем на этих станциях, который добавок еще и осложняет пропуск грузовой подвижной состав. «У нас четко регламентирована возможность задресовки вагонов на станцию в зависимости от перерабатывающей возможности подъездных путей», — замечает Сергей Колесников. — Если же за сутки подается пятисуточная норма, то мы обрекаем на простой порожние вагоны на прилегающих станциях и в районах погрузки. Сегодня только четкая задрасовка с конкретными сроками позволяет уйти от „брошенных“ поездов».

Станция против

«Отток грузов на автотранспорт, конечно, есть. И в основном из-за невыполнения срока доставки. Но если вагон собственника простаивает на путях общего пользования, все же простой должен быть гарантированно оплачен. Необходим или договор, или иная форма, — убежден началь-

ник станции Барановский Дальневосточной железной дороги Сергей Коваленко. — Бывает, вагоны стоят на станции, но не по вине железной дороги, а потому, что их не принимает отправитель или грузополучатель. И мы не можем получить деньги за занятие инфраструктуры, хотя это осложняет нам работу».

Другие участники рынка указывают на негативные последствия для конкуренции в том случае, если предложение СОЖТ будет реализовано. Председатель Некоммерческого партнерства операторов железнодорожного подвижного состава Ольга Лукьянова напоминает, что нечто подобное уже пытались делать крупные операторы, когда просто загоняли десятки и сотни своих вагонов на подъездные пути клиентов безо всяких заявок, фактически обрекая их на использование только этих вагонов. Однако клиенты-грузовладельцы категорически против такой практики, требуя от крупных операторов, чтобы те перестали забивать пути незаявленных порожних вагонами. Да и не все грузоотправители имеют пути, достаточные для размещения потенциально необходимого парка вагонов. Поэтому и предлагается перенести нагрузку на станционные пути общего пользования.

«Предложение НП напроць убивает конкуренцию в области операторских услуг, так как победа одной компании в тендере, дающая право на обслуживание всей станции, означает безальтернативную привязку грузоотправителя к оператору на долгий срок до следующего тендера», — отмечает Ольга Лукьянова. — Грузоотправители не смогут, используя фактор конкуренции, снижать цены операторов или выбирать лучший подвижной состав, как это происходит сейчас».

Представитель Минтранса подтверждает, что такое предложение сразу вызовет интерес у ФАС: «Они обязательно спросят: почему на одной станции один режим, а на соседней — другой, более благоприятный?».

С тем, что из-за ограничения конкуренции предложение не соответствует интересам грузовладельцев, согласен и руководитель комиссии по железнодорожному транспорту «Опоры России» Глеб Киндер. «В данный момент технологические ограничения, которые есть в приказе №258, отрегулированы и сложностей с обеспечением подвижным составом нет, — говорит он. — Тем бо-

лее что сейчас появился консолидированный парк и сроки его подачи значительно меньше, чем у других операторов». Кроме того, в новом Уставе железнодорожного транспорта предусмотрено платность занятия инфраструктуры. Если же операторы хотят направлять на станции подвижной состав в большом количестве, чем это предусмотрено 258-м приказом, то дополнительная финансовая нагрузка ляжет именно на грузовладельцев, замечает представитель бизнеса. Если же отстой будет бесплатным — то на владельца инфраструктуры. Кроме того, если у предприятия достаточно свободных подъездных путей, ничто не мешает оператору, заключив договор, отправлять туда дополнительные количество своего подвижного состава.

По мнению Ольги Лукьяновой, вагоны сейчас выделяются действительно быстро, прежде всего за счет наличия на рынке небольших операторов, изначально ориентированных на небольших грузоотправителей. Есть сложности со своевременной подачей вагонов на подъездные пути клиента, но тут претензии должны быть адресованы перевозчику с его изношенным парком маневровых тепловозов. Однако и переход малых и средних грузовладельцев на автомобильный транспорт вызван отнюдь не сложностями со своевременным обеспечением их вагонами. Специализированный автотранспорт тоже мгновенно грузовладельцам не предоставляет. Основные причины — высокая стоимость, слабая прогнозируемость сроков доставки и сложности оформления процедур — от операторов не зависят.

Как подтверждает Сергей Колесников, железнодорожный транспорт проигрывает конкуренцию автомобильному по вполне понятным причинам. В тарифе на перевозку 60% — это услуги инфраструктуры, которую вынужден оплачивать грузоотправитель. А на автомобильном транспорте таких платежей нет.

В целом, по подсчетам экспертов, все налоги и платежи с автотранспорта покрывают лишь 20% расходов государства на строительство и содержание дорог. К тому же до 60% внутренних перевозок осуществляется по «серым» схемам, что минимизирует платежи в социальные фонды. Это ставит автотранспорт в привилегированное положение по сравнению с железной дорогой.

Сергей Плетнев



железнодорожный транспорт

Правила адаптации

Быстрый рост парка подвижного состава на сети РЖД заставил экспертов скептически оценить перспективы лизинговых компаний, предлагающих аренду вагонов. Однако они, как выяснилось, внакладе не остались. Выручил спрос на инновационные и специализированные вагоны.

— спрос —

В аренду с конвейера

Как констатирует генеральный директор ОАО «Трансфин-М» (учреждено НПФ «Благосостояние») — дочерним предприятием ОАО РЖД) Дмитрий Зотов, ситуация со спросом на железнодорожный подвижной состав с начала года остается стабильной, оттока клиентов не наблюдается.

«В течение прошлого года мы сформировали значительные собственные компетенции в части оперирования парком. Сейчас у нас функционируют пять совместных предприятий с ведущими игроками рынка: ГК Rail Garant, ОАО «Новокузнецкий вагоностроительный завод», ОАО «Армавирский завод тяжелого машиностроения» и ООО «Евразийский трубопроводный консорциум». Поэтому, несмотря на сохраняющийся профицит парка, мы готовы финансировать сделки даже в „низком“ рынке, понимая, что в случае дефолта клиента мы сможем загрузить парк самостоятельно», — рассказывает Дмитрий Зотов. — С точки зрения структуры спроса отмечу высокий интерес клиентов к инновационным вагонам. Этому способствует помимо прочего программа субсидирования, принятая правительством. У нас на рассмотрении находятся заявки на лизинг вагонов этого типа, при этом заявки являются пакетными, то есть не по 100–200 вагонов, а по несколько тысяч единиц. Однако объем производства инновационных вагонов пока недостаточен, чтобы удовлетворить спрос в полном объеме, при этом стоимость подвижного состава такого типа, естественно, выше стоимости обычного полувагона».

По словам главы «Трансфин-М», пока еще не решены вопросы льготной тарификацией полувагонов на тележке производства ОАО «НПК „Уралвагонзавод“». В результате полувагоны старых моделей также продолжают пользоваться популярностью. Однако предполагается, что со временем, когда первые покупатели смогут оценить экономическую эффективность от использования инновационных вагонов и их эксплуатационные качества, спрос будет только нарастать.

«Действительно, в текущем году ситуация в отрасли продолжила обостряться. С одной стороны, наблюдается снижение перевозок по

сети РЖД, с другой — вагоностроительные заводы производят вагоны на уровне, превосходящем текущий спрос. Впрочем, в этих непростых условиях наша компания сохраняет свои позиции на рынке: во-первых, в перевозках по-прежнему задействовано 100% парка подвижного состава, а во-вторых, компания изыскала возможности увеличить свой клиентский портфель в этом году на 10%», — резюмировал заместитель генерального директора по развитию бизнеса Brunswick Rail Владимир Хорошилов.

Как сообщил „Б“ исполнительный директор ООО «Объединенная вагонная компания» Дмитрий Бовыкин, ключевое преимущество в сложившейся ситуации — инновационный продукт. По его мнению, в текущих рыночных условиях нет экономического смысла приобретать обычные вагоны, так как ставка доходности по ним низкая, но вагоны с улучшенными эксплуатационными характеристиками покупать или арендовать целесообразно как конечным потребителям, так и лизинговым компаниям. Инновационный парк позволяет снизить стоимость перевозки тонны груза и повысить доходность вагона.

«Есть рынок обычных вагонов, который живет в условиях профицита полувагонов, и есть рынок инновационного подвижного состава, на котором спрос на вагоны постоянно растет. Наша компания предлагает клиентам как раз инновационные вагоны с улучшенными технико-экономическими характеристиками, отличающиеся от обычных вагонов увеличенной грузоподъемностью, расширенным сроком межремонтного пробега и скидкой на порожний пробег, что значительно сокращает эксплуатационные расходы и повышает доходность вагона. Также в инновационных вагонах улучшены показатели надежности и безопасности. В текущих условиях низкой доходности бизнеса такие характеристики, бесспорно, привлекательны и для операторов, и для грузозаказчиков. В качестве иллюстрации к сказанному напомним о недавнем подписанных нами соглашениях на поставку партий по 1 тыс. единиц с ГК „Содружество“ и „Промхимтранс“, — подчеркнул Дмитрий Бовыкин. — К тому же мы не просто производим вагоны, а затем сдаем их в аренду, мы оказываем полный комплекс услуг: от инжиниринга до сер-



Проблемы падения спроса на полувагоны заставили лизинговые компании поволноваться лишь временно

висного обслуживания. Например, с помощью нашего инжинирингового Центра транспортных технологий уже на этапе НИОКР мы идём навстречу пожеланиям наших клиентов, внося небольшие изменения в конструкцию вагона, согласно запрошенным ими спецификациям».

Несмотря на оптимизм лизингодателей, собственники подвижного состава порой выбирают осторожную тактику на рынке. В частности, генеральный директор ООО «Рейл Сервис» Юрий Кулакин считает лизинговые закупки подвижного состава малопривлекательными, учитывая переизбыток вагонов на сети РЖД, и, соответственно, с закупками этот оператор торопиться не будет.

«Доходность подвижного состава сейчас получается ниже, чем взносы по лизингу, что в известной степени зависит не только от текущей ситуации на рынке грузоперевозок, но и от более глобальных показателей, в частности от стоимости кредитных инструментов в России. Наша компания постоянно рассматривает возможность закупки подвижного состава, в том числе в лизинг, однако на текущий момент калькуляции вероятных прибылей и убытков заставляют направлять средства на другие цели. При более благоприятной ситуации на рынке наша компания будет использовать лизинговый инструмент для приобретения подвижного состава», — подчеркнул Юрий Кулакин.

Операторы не торопятся

Как отмечает директор дивизиона «Транспортная экспедиция» ЗАО «СИБУР-Транс» Александр Городецкий, рынок находится уже не на таком подъеме, как раньше, и лизингодателям искать клиентов становится все труднее.

«Некоторое время назад многие транспортные компании столкнулись с тем, что им предлагали долгосрочные контракты с фиксированными ставками. Таким образом, лизингодатели смогли в определенной мере подготовиться к тому, что на рынке образуется профицит подвижного состава. Об этом говорили еще в 2011 году. Сейчас, чтобы найти новых клиентов, им необходимо искать новые способы привлечения: снижать цены, выводить новые продукты, улучшать сервис. Именно поэтому мы ждем, что лизингодатели будут делать более активные шаги навстречу клиентам», — подчеркнул Александр Городецкий.

Впрочем, на полувагонах, пусть даже и разных поколений, белый свет клином не сошелся. Как сообщил генеральный директор ЗАО «Русская тройка» Николай Резвов, в сегменте контейнерных перевозок ситуация более сбалансированная и скорее наблюдается небольшой дефицит специализированного подвижного состава.

«Мы склонны рассматривать закупки новых фитинговых платформ исключительно через призму утвержденной стратегии с поправкой на текущую ситуацию. Формат зависит от условий: это может быть и кредит, и покупка в собственность, и финансовый лизинг. У нас был опыт приобретения инновационных вагонов в лизинг, собственно, с этого и начался проект „Русская тройка“ десять лет назад, когда мы вывели на сеть 80-футовые фитинговые плат-

формы массово (не под экспериментальные перевозки). Инновационный вагон, как бы ни была хороша новая технология, использованная при его создании (приобретенная где-то или вновь разработанная), — это продукт, требующий шлифовки. Никто не проводит таких испытаний, которые дают полную картину и позволяют выявить все проблемные места с учетом длины маршрута, вариантов загрузки, различных климатических зон в одной перевозке, — отметил топ-менеджер. — Учесть все невозможно, поэтому что-то проявляется уже в процессе эксплуатации. Устранение недостатков — риск для оператора. Так как он получает доход, пока его вагон работает, а не следует порожняком к месту устранения проблем или ожидает ремонта в тысяче километров от завода. При наихудшем сценарии отставить от эксплуатации могут все вагоны одной модели или типа, если недостатки критичны и влияют на безопасность либо влекут невозможность дальнейшей эксплуатации. Это может очень негативно повлиять на работу или полностью парализовать компанию-оператора, поэтому каждый сам решает, насколько готов к тестированию инноваций в лизинг».

По мнению экспертов отрасли, сам по себе профицит подвижного состава, несомненно, негативно влияет на деятельность лизинговых компаний, однако надо иметь в виду, что на сегодняшний день на сети РЖД активно применяются меры, стимулирующие собственников списывать старый подвижной состав.

«Уже с августа владельцу будет разрешено проводить продление срока службы грузового вагона только при условии его модернизации, проведение которой сопряжено с целым рядом трудностей. Так, на каждый вагон, требующий модернизации, собственник должен будет получить специальный сертификат, срок действия которого составляет пять лет. В таких условиях приобретение нового вагона становится для собственника более выгодным, что способствует сохранению спроса на услуги лизинговых компаний. Более того, в последние несколько месяцев собственники активнее начинают приобретать инновационный подвижной состав, — отметил ведущий

эксперт-аналитик отдела исследований транспортного машиностроения Института проблем естественных монополий Игорь Скок. — Так, ЗАО „Тихвинский вагоностроительный завод“, осуществляющее производство и поставку инновационного подвижного состава, имеющего скидку с тарифа на пользование инфраструктурой, в первом квартале 2014 года увеличило объемы производства почти в 2,5 раза по отношению к аналогичному периоду прошлого года, с 854 до 2118 вагонов. Кроме того, сохраняется спрос на специализированный подвижной состав, что также на руку лизинговым компаниям. В то же время высокая стоимость инновационных вагонов негативно сказывается на потребительском спросе, что, в свою очередь, снижает привлекательность этих вагонов для собственников».

По словам старшего аналитика Rye, Man & Gor securities Ксении Арутюновой, при профиците подвижного состава наблюдается интересная тенденция: транспортные компании сокращают количество вагонов, которые сами сдают в лизинг.

«В текущих макроэкономических условиях нет смысла резко наращивать собственный парк, поэтому проще оставить свои вагоны, которые сдавались ранее в лизинг, для своих операционных нужд. Таким образом, снижается конкуренция для профильных лизинговых компаний. Это в определенной мере сглаживает негативный тренд. Дорогие инновационные вагоны имеют смысл брать именно в лизинг, так как это новый продукт, который требует обкатки в прямом смысле этого слова», — считает госпожа Арутюнова.

По мнению эксперта, инвестиционные программы транспортных компаний сейчас направлены в основном на поддержание текущего парка или на небольшое его обновление, однако в условиях макроэкономической неопределенности нет смысла закупать инновационные вагоны. Поэтому правильнее взять их в аренду при условии, что игроки не страдают от сильной долговой нагрузки и могут позволить себе несколько увеличить долг, расширив обязательства по финансовому лизингу.

Константин Мозговой

ПО СТРУНАМ БУДУЩЕГО



В мае в адрес РЖД была отгружена первая партия отечественных 100-метровых рельсов. В стране таких никто не делал, а в мире — пока только японцы и австрийцы, и вот теперь научились металлурги компании «Евраз». По мнению вице-президента компании ИЛЬИ ШИРОКОБРОДА и управляющего директора «Евраз ЗСМК» АЛЕКСЕЯ ЮРЬЕВА, это событие имеет большое значение для всей отрасли. И дело не только в размерах инвестиций, которые превысили 18 млрд руб., но и в том, что это настоящий инновационный проект.

— Я не представлял себе такого ошеломляющего эстетического ощущения при виде 100-метровых рельсов. Такие 100-метровые струны. Сильное впечатление, конечно. — АЛЕКСЕЙ ЮРЬЕВ: Этот завод — будущее России, если, конечно, мы собираемся развиваться на Дальнем Востоке, в Сибири и прокладывать железные дороги нового типа. — Почему только сейчас и только вам удалось первыми в России и всего лишь третьими в мире освоить производство 100-метровых рельсов? А кажется — обычный прокатный стан, разве что несколько специфический!? — А. Ю.: Кузнечная металлургия — это рельсовый форпост нашей страны. Металлурги Новокузнецка первыми в Сибири начали катать рельсы еще в 1932 году. У нас

накоплен колоссальный опыт, сложилась кузнечная школа металлургов. Есть даже школа рельсовика, в которой мы каждый год обучаем молодых ребят. Важно не только иметь классное оборудование, нужно еще уметь им грамотно пользоваться. И надо отметить, что рельсы в металлургии — это такой деликатесный товар: рельсовое производство всегда стоит особняком. Это особая технология, сложная, требующая специальных знаний, опыта, призывания, если хотите. Количество переделов достигает шести: выплавка чугуна, затем стали, дальше сталь трансформируют в заготовку, потом прокатка, дифференцированная закалка, дополнительная термообработка, правка и еще несколько вспомогательных операций.

— Как перевозятся такие рельсы? — ИЛЬЯ ШИРОКОБРОД: Первую партию отгрузили в мае. Для перевозки 100-метровых рельсов в Ярославле были изготовлены несколько десятков специальных сцепов из семи платформ. Первые наши длинномерные рельсы будут уложены в июне-июле на Октябрьской железной дороге. — Сколько рельсов вы производите? — А. Ю.: После реконструкции прокатного стана, который мы закончили в прошлом году, мы сможем уже к концу текущего года производить до 950 тыс. тонн разных рельсов — и 25-, и 60-, и 100-метровых. Мы освоили технологию дифференцированного упрочнения. В отличие от масляного охлаждения, которое было достаточно дорогим и небезопасным с точки зрения экологии,

теперь работаем с воздушной закалкой. Это абсолютно безопасная и эффективная технология, позволяющая производить рельсы нового поколения. — Появление ваших стометровых рельсов по времени совпадает с активным обсуждением проекта строительства высокоскоростной магистрали Москва—Казань. Это случайность или выверенный расчет? — И. Ш.: Мы начали модернизацию стана в 2008 году, масштабная реконструкция шла постепенно. В апреле 2013-го стан заработал, а уже в ноябре мы получили сертификат на дифференцированно-термоупрочненные рельсы. Конечно, предсказать, что именно в это момент начнется обсуждение проекта ВСМ до Казани, было нельзя. С другой стороны, уже тогда стало очевидно, что высокоскоростные магистрали нужно строить: по уровню развития транспортной инфраструктуры Россия отстает и от Европы, и от Китая.

Но в то же время хочу отметить, что «Евраз» готов предоставить для новой магистрали всю необходимую продукцию: мы уже произвели опытную партию дифференцированно-термоупрочненных рельсов СС для высокоскоростного совмещенного движения, в ближайшее время они будут уложены в Щербинке для полигонных испытаний, сертификат планируем получить в начале следующего года. Помимо рельсов мы осваиваем и колеса для высокоскоростных магистралей: это и пассажирские, и локомотивные колеса сложных конструкций.

Специалисты рельсобалочного цеха «Евраз ЗСМК» постоянно работают над расширением продуктовой линейки. В дополнение к многолетнему сотрудничеству с нашим основным клиентом РЖД мы развиваем экспортные направления: новокузнечские рельсовики активно осваивают профили по европейскому и американскому стандарту. В мае «Евраз» отгрузил пробную партию новых рельсов 60Е национальному немецкому оператору Deutsche Bahn, в стадии освоения находится еще один профиль — по американскому стандарту AREMA. Кроме того, «Евраз ЗСМК» производит трамвайные рельсы. Московский метрополитен использует только рельсы «Евраз», в Петербургском метрополитене доля рельсов «Евраз» — порядка 80%.

Беседовал Владислав Дорофеев

РЕКЛАМА

ПЕРВЫЕ

В РОССИИ

100-МЕТРОВЫЕ

РЕЛЬСЫ

121353, г. Москва, ул. Беловежская, 4
тел.: +7 495 363 19 63
www.evraz.com

железнодорожный транспорт

Лакомый кусок

Аудиторская компания Ernst & Young (EY) оценила строительство высокоскоростной магистрали Москва—Казань в 1,6 трлн руб. И пока государство принимает решение о выделении средств, заинтересованные в проекте компании наперебой предлагают свои услуги.

— оценка —

Сколько стоит построить
EY оценила строительство магистрали в 1,6 трлн руб., из которых вложения государства должны составить около 380 млрд руб. По словам партнера компании Ольги Архангельской, 93% заявленной суммы предполагается потратить на объекты транспортного хозяйства и связи, 6% — на основные объекты строительства, еще 1% — на подготовку территории строительства, создание объектов подсобного и обслуживающего назначения, а также на содержание дирекции.

Согласно расчетам аудитора, ежегодный пассажиропоток к 2020 году составит 10,5 млн человек, а время в пути от Москвы до Казани — три с половиной часа.

Ольга Архангельская в своем докладе на Санкт-Петербургском экономическом форуме объяснила, что при аудите стоимости проект ВСМ сравнивали с международными аналогами, оценивали затраты на различные элементы объекта, анализировали сметные расчеты и соответствия нормативной документации. Аудит объема работ по строительству показал, что высокоскоростную линию Москва—Казань возможно построить за четыре года. Стоимость строительства соответствует мировым аналогам как по общей стоимости, так и по удельным показателям.

«Сметная документация выполнена в полном объеме. Требуемый объем корректировки составляет 0,2%. Соответствие нормативно-технической документации должно быть доработано по мере актуализации и разработки новых нормативных документов», — заметила Ольга Архангельская.

К рискам EY отнесла увеличение стоимости проекта из-за необходимости применения новых материалов и возведения специальных конструкций, поскольку значительного опыта их производства на данный момент нет.

Генеральный директор Deutsche Bahn International GmbH Оливер Питц представил в мае результаты технического аудита проекта ВСМ. Он отметил, что предложенные технические решения соответствуют современному состоянию технического развития в странах, где ВСМ эксплуатируют на протяжении уже нескольких лет.

«Результаты расчетов продолжительности поездки, энергозатрат, а также средняя скорость движения поезда 257 км/ч являются обоснованными и соответствуют международному опыту», — отметил Оливер Питц.

Однако эксперт рекомендовал разработать программу контроля



Независимые консультанты предлагают РФ взглянуть на ВСМ с доходной стороны

качества для сооружения безбалластного верхнего строения пути и проверить опытным путем на проектных скоростях все компоненты железнодорожной техники. Также он посоветовал провести комплексные геологические и гидрологические изыскания.

«Все принятые в ТЭО решения являются технически и технологически выполнимыми, однако для полного ввода объектов и всех сооружений в эксплуатацию в запланированные сроки потребуются высококвалифицированное управление проектом и слаженная работа всех его участников», — добавил господин Питц.

Один на всех или все на одного

Распоряжением правительства №384-р от 10 марта 2013 года магистраль Москва—Казань внесена в схему территориального планирования РФ в области федерального транспорта, автомобильных дорог федерального значения. В бюджете России на 2014 год также появилась строка по проекту ВСМ Москва—Казань, но окончательное решение о выделении денежных средств до сих пор не принято.

Дочерняя компания ОАО РЖД ОАО «Скоростные магистрали», занимающаяся всеми проектами ВСМ, пока не объявила ни одного тендера, однако российские и международные компании уже включились в гонку за них.

В одном из интервью первый вице-президент ОАО РЖД Александр Мишарин рассказывал, что сейчас в России многие вагоностроительные предприятия разрабатывают специальный подвижной состав для будущей ВСМ. В пример он привел разработку Тихвинского вагоностроительного завода, однако там пока не желают рассказывать о своих новинках. Технический директор «РМ Рейл» Игорь Константинов заметил, что его компания совместно с Санкт-Петербургским государственным университетом путей сообщения разработала специальную высокоскоростную тележку. «Эта модель предназначена для сочлененной платформы по перевозке крупнотоннажных контейнеров. Здесь мы применили идеи, породившие

целый ряд инновационных решений — в частности, речь идет об оригинальной тормозной системе. Опытный образец почти готов. Полностью проект мы планируем завершить в ближайшие три года», — пояснил Игорь Константинов.

Вице-президент «Евраз», руководитель дивизиона «Железнодорожный прокат» Илья Широкоброд говорит, что его компания готова предложить свою главную разработку — длинные рельсы. «Для высокоскоростных магистралей необходимы не просто 100-метровые рельсы, а 100-метровые рельсы повышенной прямолинейности и точности изготовления профиля. „Евраз Западно-Сибирский металлургический комбинат“ уже произвел опытную партию рельсов ДТ350СС для скоростного совмещенного движения, предназначенных для ВСМ. Сейчас они проходят полигонные испытания в Шербинке. Мы рассчитываем получить сертификат до конца текущего года. Все лабораторные испытания показывают, что наши рельсы ничуть не уступают лучшим мировым аналогам», — добавляет он.

О своем интересе к проекту уже заявили Siemens, Alstom, Hyundai, Vouqugues, Finmeccanica. Вице-президент по развитию бизнеса ООО «Альстом Транспорт Рус» Ян Хардер рассказал, что его компания может предложить полную реализацию проекта ВСМ, начиная с укладки рельсов и оснащения систем безопасности и до поставки грузовых контейнеров и пассажирских поездов. «У нас большой портфель решений для высокоскоростных железнодорожных магистралей: от реализации комплексного проекта по созданию высокоскоростной линии „под ключ“, включая ее полное техническое обслуживание на срок жизненного цикла, до сосредоточения на отдельных элементах высокоскоростной транспортной системы — поставке высокоскоростного подвижного состава, СЦБ, электрификации или путевых работах, например укладке верхнего строения пути», — говорит он.

В качестве принципиально новых разработок для магистрали Москва—Казань «Альстом» предлагает два типа пассажирских составов.

«Первая платформа — уникальный двухэтажный высокоскоростной поезд на платформе TGV Duplex с концентрированной тягой для уве-

личения пассажировместимости и повышения уровня комфорта. Второй претендент на роль флага на высокоскоростного движения в России — поезд AGV с распределенной тягой, на котором в качестве тяговых агрегатов впервые в истории высокоскоростного движения применяются двигатели на постоянных магнитах», — рассказывает Ян Хардер. Эксперт также напоминает о пятилетнем сотрудничестве «Альстома» с «Трансмашхолдингом», которое поможет лучше адаптировать французские поезда к техническим потребностям российских высокоскоростных магистралей: «Мы готовы взять на себя техническое обслуживание подвижного состава на срок жизненного цикла с обеспечением высочайших коэффициентов готовности, включая внедрение технологий сервисного обслуживания и организации депо».

Руководитель подразделения «Локомотивы и компоненты» департамента «Системы рельсового транспорта» Siemens Рольф Эпштайн рассказал, что в декабре 2013 года под патронажем Российско-Германской инициативы немецких компаний по развитию ВСМ в России. «В рамках проекта Siemens готов предложить не только современный подвижной состав, но и взять на себя всю электротехническую часть проекта (электрификация и электрооборудование, системы управления и автоматизации, связь), организовать сервисное обслуживание подвижного состава (включая оснащение депо). В случае получения соответствующего заказа компания планирует модернизировать концепцию российского высокоскоростного поезда и применить при этом множество инновационных решений», — отмечает Рольф Эпштайн.

К инновационным решениям компания относит разработку ходовой части поезда с учетом широкой колеи 1520 мм, а также улучшение аэродинамики и увеличение приводной мощности тяговых двигателей.

Рольф Эпштайн акцентирует свое внимание и на принципе разработки вагонов под названием «чистые трубы». «За исключением зон, определенных для туалета и входа пассажиров, заказчик может самостоятельно решать, как должен быть оформлен пассажирский салон, в соответствии с его желаниями и возможностями. Заказчик при-

нимает решения о типе сидений, цветовых комбинациях, об освещении, о пригодных для использования на железной дороге материалах», — поясняет он.

В регионах решили не ждать

В «Скоростных магистралях» пока затрудняются сказать, по какой схеме будет осуществляться финансирование проекта магистрали Москва—Казань. Напомним, средств из госбюджета на проект еще не выделили. Но понятно одно: без государственно-частного партнерства столь масштабный проект создать не удастся.

«Даже такая крупная компания, как РЖД, без поддержки государства не сможет потянуть такой проект. Здесь нужна поддержка государства — правовая и в договорных механизмах самого контракта жизненного цикла и инвестиционного контракта», — замечает член экспертного совета, руководитель практики юридической фирмы «Фрешфилдс Брукхаус Дерингер» Федор Теселкин.

Эксперт добавляет, что главное требование, которое выдвигают частные инвесторы, — это закрепление форм господдержки, то есть государственные гарантии. «Для частных инвесторов важно участие в управлении проектом, это принципиально именно для ВСМ. Частная доля может составить около 10%, тем не менее это десятки миллиардов долларов», — продолжил господин Теселкин.

Ян Хардер согласен с российским специалистом и замечает, что только благодаря поддержке правительства Франция смогла развивать высокоскоростное движение. «Для таких масштабных проектов необходима значительная финансовая и политическая поддержка со стороны государства. Пример — историческая организация высокоскоростного движения во Франции. Российскому государству стоит взять на себя финансирование пилотного проекта по созданию высокоскоростных магистралей, что в дальнейшем поможет создать привлекательные условия для будущих инвесторов. Эффективная и прибыльная эксплуатация пилотного участка на малом упрости процесс привлечения инвестиционного капитала для последующего расширения сети высокоскоростных дорог в России — на восток до Красноярска и на юг до Сочи», — считает представитель Alstom.

Пока эксперты предлагают решения для финансирования проекта, многие компании, заручившись поддержкой местной администрации, начинают действовать самостоятельно. И. о. губернатора Нижегородской области Валерий Шанцев на днях объявил о создании ассоциации субъектов Федерации и городов, связанных сетью железнодорожного сообщения. По словам губернатора, ассоциация станет площадкой для обмена информацией и опытом в сфере строительства высокоскоростных магистралей в России. В ассоциацию войдут представители всех компаний, заинтересованных в региональном строительстве ВСМ, а также представители профсоюзов. Провести первое заседание ассоциация планирует в сентябре на Международном бизнес-саммите в Нижнем Новгороде.

Светлана Кускова

Порожняк подвинут офертой

— управление —

Поражение в правах
Тем не менее операторские компании находят в схеме ТА спорные моменты.

Исполнительный директор Совета операторов железнодорожного транспорта Андрей Тонких замечает, что ТА разбивает услугу предоставления подвижного состава на две составляющие: определение станций погрузки конкретного порожнего вагона и взаимодействие с заказчиком по согласованию коммерческих условий предоставления вагона под погрузку.

«Оператор теряет право определения даты и станции прибытия конкретного вагона, передав это все в компетенцию РЖД. Но РЖД со своей стороны не участвуют в согласовании коммерческих условий предоставления вагона и, следовательно, не несут перед ним ответственности», — подчеркивает Андрей Тонких.

По его мнению, преимущества управления безличным парком по сравнению с адресным очевидны. Тем не менее технологическая и экономическая эффективность управления ТА должна быть еще подтверждена временем. Ведь одновременное функционирование на сети двух технологий и двух видов парков искажает экономические стимулы для развития системы перевозок и фактически разрушает единство технологических подходов к управлению вагонопотоками. «В любом случае каждый оператор сам должен оценить для себя риски, негативные стороны, выгоды и преимущества ТА», — полагает Андрей Тонких.

Крупные операторские компании полагают, что ТА может быть интересен их средним и маленьким коллегам, поскольку позволит экономить на диспетчеризации. Но и они высказывают опасения по поводу потери самостоятельности.

«Существует потенциальная возможность перехватывания чужой грузовой базы, когда вагоны одного оператора в большем количестве подаются грузоотправителю, чем вагоны других операторов, также имеющих контракты с данным грузоотправителем, — замечает председатель Некоммерческого партнерства операторов железнодорожного подвижного состава Ольга Лукьянова. — В правилах РЖД на этот случай зафиксировано, что все вопросы операторы решают между собой. Но на практике это может привести к многочисленным конфликтным ситуациям и сложным судебным разбирательствам, так как прибыль от перевозок — это главное и никто ни под каким предлогом не будет от нее отказываться. Во-вторых, плата за ТА в размере 118 руб. за управление одним вагоном крайне высока. РЖД хотя и сосредоточить в своих руках управление 30% парка всех полувагонов. Это порядка 165 тыс. единиц, и, учитывая оборот полувагона в 16 суток, за год получается 468 млн руб. То есть РЖД, облегчая себе работу по управлению парком, еще и неплохо на этом зарабатывают, не осуществляя никаких вложений, кроме доработки программного обеспечения».

Из того, что может заинтересовать операторов, Ольга Лукьянова отмечает то, что объединенный парк автоматически выводится из под действия 258-го приказа Минтранса и начинает работать с большой долей прогнозирования. Движение порожних вагонов операторов больше не блокируется всевозможными логическими контролями, вводимыми внезапно и на различных станциях. Также вскоре будет введена новая редакция Устава железнодорожного транспорта, которая предусматривает взыскание с грузополучателей грузенных и порожних вагонов платы за простой вагонов в перевозочном процессе. Возможно, новый вид финансовой ответственности сделает операторов более сговорчивыми и вынудит их передавать свои вагоны в объединенный парк, полагает госпожа Лукьянова.

Сергей Плетнев

Реклама

От сложных задач к простым решениям

ЛИЗИНГ

+7 (495) 514-16-51, www.vtb-leasing.ru

ОАО ВТБ Лизинг