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. Введение «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.

ЕВГЕНИЙ КУРСКОВ

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

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 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 деповского 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 показатель 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 ничто не запрещает. «Предлагаемая мера абсолютно неправовая и законодательно 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 N135-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

КОНТЕКСТ РЫНОК ЖДЕТ УВЕЛИЧЕНИЯ ГРУЗООБОРОТА

Горьковская железная дорога (ГЖД) в первом полугодии 2014 года погрузила 16,5 млн т грузов, таким образом выполнив план по этому показателю с превышением на 0,5%. За это время по магистрали ГЖД было перевезено 7,4 млн т нефтяных грузов, около 1,03 млн т черных металлов и 0,56 млн т лома черных металлов, 1,03 млн т химических удобрений и почти 1 млн т химикатов. Кроме того, 0,58 млн т составила погрузка строительных материалов, 0,73 млн т — промышленного сырья, 1,1 млн т — цемента и более 1,6 млн т леса. При этом, отмечают отраслевики, произошло некоторое снижение по объемам погрузки строительных материалов, цемента, химикатов и черных металлов. Но увеличилась погрузка леса, торфа, химических и минеральных удобрений. Таким образом, грузооборот компании за шесть месяцев 2014 года составил 112,6 млрд тарифных тонно-километров, что на 6,5% больше, чем за аналогичный период прошлого года.

По данным Территориального центра фирменного транспортного обслуживания (ТЦФТО) ОАО РЖД, 40% грузопотока на полигоне ГЖД приходятся на Нижегородскую область. Как отмечает заместитель начальника ТЦФТО Ия Нефедова, грузопоток на полигоне ГЖД в Нижегородской области увеличивается ежемесячно и может вновь продемонстрировать положительную динамику в ближайшее время. «Мы начинаем работать с заводом «Русвинил» (совместное производство бельгийской компании Solvay и холдинга СИБУР; в данный момент на предприятии, официальный запуск которого намечен на сентябрь 2014 года, ведутся пуско-наладочные работы). Это будет способствовать увеличению погрузки. Кроме того, развитие мощностей компании «ЛУКОЙЛ-Нижегороднефтеоргсинтез» (с 2012 года компания ведет строительство второго комплекса каталитического крекинга, запуск в эксплуатацию намечен на 2015 год, что позволит увеличить производство высокооктановых автомобильных бензинов стандарта Евро-5 на 1,2 млн т в год — ЖТ) позволяет нам надеяться, что к 2016—2017 годам в регионе возрастет погрузка нефтепродуктов», — говорит госпожа Нефедова.

Участники рынка также смотрят с оптимизмом на перспективы грузоперевозок. «Впереди чемпионат мира по футболу, и уже в следующем году начнется строительство стадиона и новых гостиничных комплексов в Нижнем Новгороде, все это должно положительно повлиять на увеличение объемов погрузки в нижегородском регионе», — отмечает директор нижегородского филиала ОАО «Первая грузовая компания» Тарас Залужный. По его мнению, увеличению объемов перевозок на полигоне ГЖД также будет способствовать строительство высокоскоростной магистрали Москва — Нижний Новгород — Казань.

Правила адаптации

— спрос —

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.

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».

«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 „Ъ“ 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.

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 возможности 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 платформы 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,— отметил топ-менеджер.— Учесть все невозможно, поэтому что-то проявляется уже в процессе эксплуатации. Устранение недостатков — риск для оператора».

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».

ВЛАДИМИР СМИРНОВ/ФОТОИТАР-ТАСС

Проблемы падения спроса на полувагоны заставили лизинговые компании поволноваться лишь временно

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 имеет 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