

ЖТ

Цветные тематические страницы №№9–12 являются составной частью газеты «Коммерсантъ». Распространяются только в составе газеты.

Железнодорожный транспорт

Пятница 1 августа 2014 №134 (5406 с момента возобновления издания)

nnov.kommersant.ru



- 10 | РЖД планирует создать торговые улицы в залах ожидания
- 11 | Как Нижний Новгород готовится к строительству высокоскоростной магистрали
- 12 | Лизинговые компании быстро нашли себе новый инструмент привлечения клиента

Аудиторская компания Ernst & Young (EY) оценила строительство высокоскоростной магистрали Москва — Казань в 1,06 трлн руб. Пока государство принимает решение о выделении средств, заинтересованные в проекте компании наперебой предлагают свои услуги, а регионы, по территории которых пройдет магистраль, по инициативе Нижегородской области готовятся объединиться в ассоциацию.

Лакомый кусок

— оценка —

Сколько стоит построить

EY оценила строительство магистрали в 1,06 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-тех-

нической 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 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



Независимые консультанты предлагают РФ взглянуть на ВСМ с доходной стороны

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 планиро-

вания 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», за-

нимающаяся 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 разраба-

тывают специальный подвижной состав для будущей ВСМ. В пример он привел разработки 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 18-9890 с осевой нагрузкой 20 тонн и конструкционной скоростью 140 км/ч, которую готова предложить для проекта ВСМ. «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.

РЖД

Россия живет дорогами

11 часовых поясов

85 500 километров

НИЖНИЙ НОВГОРОД

КАЗАНЬ

САМАРА

МОСКВА

железнодорожный транспорт

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. Коферте 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 простоя 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 сохраняется 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 возрастет скорость перевозок 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 удастся, то из этой суммы компания будет выплачивать компенсацию.

Как говорит начальник управления Центральной дирекции 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 дене третий парка управлялись перевозчиком, производительность полувагона снизилась на 34%, а оборот вагона в сопоставимых условиях увеличился с 11 до практически 17 суток. Возрос-



Большинство мер по освобождению сети от лишнего порожняка частники встречают настороженно

шая дальность перевозок при этом увеличила оборот всего на сутки, а вот остальные шесть суток — прямое следствие излишнего количества и неэффективной работы приватного парка, простоя 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. Естественно, все это отражается на транспортных затратах грузовладельцев.

Первой к оферте присоединилась Федеральная грузовая компания (ФГК). После предъявления ФГК порожних вагонов к отправлению они обезличиваются 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 произво-

дительность 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 усилением привывных 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.

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 обезличенным 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 большом 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 хотят сосредоточиться 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, 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 логистическими контролями, вводимыми внезапно и на различных станциях. Также вскоре будет введена новая редакция Устава железнодорожного транспорта, которая предусматривает высказание грузоотправителей 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

Покупатель правит рынком



— экспертное мнение —

За последние несколько лет ситуация на рынке железнодорожных грузоперевозок на сети РЖД сильно изменилась. На фоне экономической нестабильности наблюдается постоянное снижение грузовой базы. Если говорить о Горьковской железной дороге (ГЖД), в первом полугодии 2014 года погрузка на полигоне сократилась на 6% по сравнению с аналогичным показателем 2013 года, а по сравнению с первым полугодием 2012 года снижение составило 15%. Результатом снижения погрузки в нашем регионе стал профицит железнодорожного подвижного состава и конкуренция между сотнями операторов, что, в свою очередь, привело к изменению ключевого рыночного тренда — «рынок оператора» стал «рынок клиента».

У таких существенных изменений любого рынка есть свои плюсы, которые необходимо максимально использовать для выработки конкретных механизмов повышения эффективности компании в новых условиях.

Давайте посмотрим на операторский рынок. Сегодня в результате влияния указанных факторов здесь происходит «естественный отбор». Тремя ключевыми условиями выживания операторов стали оптимизация управления затратами, повышение операционной эффективности, а также необходимость действительно слышать клиента, оперативно реагируя на его потребности.

Первым, но не главным фактором, определяющим сегодня эффективность оператора, является управление затратами. Внимательный анализ вагоноремонтного рынка, определение лучших параметров цены и качества позволяет в разы сократить ключевую статью расходов любой операторской компании — ремонт подвижного состава. Всего в компании разработано и реализуется около 20 целевых программ по сокращению расходов на коммерческую деятельность и организацию перевозок, включая сокращение непроизводительных рейсов, отстой невостребованного парка и т. д.

Если приводить конкретные примеры повышения операционной эффективности, то сегодня операторы активно используют технологию «кольцевых маршрутов», когда вагон с грузом клиента следует, скажем, с Горьковской магистрали на Свердловскую, где его загружают продукцией другого грузоотправителя и отправляют на экспорт, например в Казахстан, а оттуда снова в груженом рейсе он идет обратно на ГЖД.

Использование таких технологий сводит к минимуму порожний пробег, что положительно влияет на оборачиваемость вагона и стоимость перевозки.

Ряд операторов сегодня своевременно реализует программы по расширению комплекса услуг, развивая направления частной локомотивной тяги. Если говорить о ППК, нам интересна возможность перехода на перевозки собственными локомотивами на тех участках, где внедрение «свободной тяги» приведет к повышению технологичности и эффективности перевозок и для владельца инфраструктуры, и для оператора.

Использование собственных поездных формирований позволит операторам повысить эффективность перевозочного процесса, в частности, за счет сокращения оборота вагонов на 10—15% и оптимизации технологии при маршрутных перевозках, которые используются в основном под перевозку массовых грузов крупных клиентов.

Можно долго говорить о новых технических и операционных планах участников рынка, однако ключевые изменения, на наш взгляд, должны происходить, прежде всего, в сознании сотрудников операторских компаний, привыкших работать в недавних условиях дефицита вагонного парка. Другими словами, можно сколь угодно долго стараться изменить технологию, но если при этом не перестроить подход коммерсантов к работе с клиентами, все эти денежные, интеллектуальные и временные инвестиции никогда не вернуться.

Я думаю, многие операторы это понимают. В ППК, например, ввели комплексную программу обучения всех сотрудников коммерческого блока искусству сервисного обслуживания клиентов, специально разработанную консалтинговыми компаниями совместно с лучшими отраслевыми вузами страны.

Хочу отметить, что глобально повышение эффективности сервисной составляющей железнодорожных операторов позитивно отразится на отрасли и будет способствовать повышению ее конкурентоспособности с другими видами транспорта. Особенно это актуально для автотранспорта, который грузоотправители все чаще выбирают при отправке определенных грузов на короткие расстояния.

Тарас Залужный,
директор Нижегородского филиала
ОАО «Первая грузовая компания»

Пассажирам скрасят ожидание

— инфраструктура —

Структура ОАО РЖД, управляющая более чем 340 российскими вокзалами, нашла способ еще немного увеличить их коммерческие площади. Прямо в залах ожидания, до сих пор лишь минимально охваченных торговлей, смогут открываться торговые улочки, оформленные в одном стиле помещений. Пилотным проектом на Ярославском вокзале управляет бизнесмен Али Висаев, компания которого занималась отмененным при мэре Сергее Собянине проектом реконструкции Пушкинской площади.

«На Ярославском вокзале открылась торговая улица — павильоны розничной торговли размещены в зале ожидания на втором этаже вокзала», — рассказал, «Б» представитель дирекции железнодорожных вокзалов (ДЖВ, структура РЖД). Помещения оформлены в едином стиле и продают текстиль, детские игрушки, сувениры, продукты, услуги общественного питания (кафе с выпечкой). Их общая площадь — 160 кв. м, объем инвестиций — 20 млн руб. Это дает сравнительно небольшую прибавку к уже имеющимся коммерческим площадям вокзала, которые зани-

мают около 2 тыс. кв. м и включают примерно 20 торговых объектов и кафе. Но до сих пор залы ожидания не включались в зоны размещения коммерческих площадей при планировании модернизации инфраструктуры и были лишь по минимуму охвачены торговлей, поясняют в ДЖВ. Так, торговые объекты в принципе присутствовали лишь в некоторых залах ожидания, а, в частности, на Ярославском вокзале занимали всего 60 кв. м. Новый формат, который в ДЖВ готовы тиражировать и на других своих вокзалах, позволит максимально использовать площади. Всего компания управляет 348 российскими вокзальными комплексами.

Торговую улицу построила компания «Голтра», структура группы Али Висаева. До осени 2010 года, когда мэром Москвы стал Сергей Собянин, господин Висаев возглавлял ОАО «Торгово-досуговый центр „Тверской“», занимавшееся масштабным проектом реконструкции Пушкинской площади — в соответствии с ним там планировалось построить подземный торговый центр и паркинг. Акционерами ТДЦ «Тверской» были «Профессионал бизнес» Али Висаева (8%), департамент городского имущества (30%) и турецкая MNG Holding (62%). Со смелой властью в городе проект приостановили.

Сейчас структуры Али Висаева участвуют в реализации программы РЖД по развитию коммерческой инфраструктуры на вокзалах. Кроме «Голтры» бизнесмен управляет компаниями «Элстар», «Эмекс», «Профессионал бизнес», которые занимаются развитием сферы услуг на вокзалах в Волгограде, Нижнем Новгороде, Белгороде, Саратове. В Москве господин Висаев занимается в Ярославском вокзале, открывает пивной ресторан Lowenbrau на Казанском, где уже работает кофейня под управлением его структур, и изучает возможности участия в проектах в Курском и Павелецком вокзальных комплексах. По его словам, в проекты на вокзалах он инвестирует вместе с партнерами — турецкой группой Grand New Port (управляет одноименным отелем в Бодруме) и частным немецким инвестором. В ДЖВ сообщили, что выбрали «Голтру» за наиболее удачную концепцию увеличения коммерческих площадей вокзала и готовность профинансировать проект. При этом использовалась упрощенная схема работы с соарендаторами без конкурса — право выбирать партнеров указано в соглашениях компании «РЖД-сервис», партнера ДЖВ, с РЖД.

Ярославский вокзал — один из крупнейших в Москве. Через него проходит около 40 млн человек в год. «Но на торговую улицу внут-



ри вокзала попадает небольшая часть потока, так как он идет мимо здания в метро», — отмечают в «ГК-вокзалах» (структура «Торгового квартала» Михаила Кирсанова, занимавшаяся организацией торговли в транспортных узлах в Сочи накануне Олимпиады). По словам собеседника, «Б», такой формат будет трудно тиражировать именно из-за разной посещаемости в разных точках вокзальных комплексов. Так, став-

ки на торговую улицу Ярославского вокзала могут составлять \$1,5 тыс. за 1 кв. м в год при площади около 50 кв. м, а снаружи, в зоне основного потока, на 30-50% выше. «Нужна единая концепция развития вокзалов, но ее трудно создать, так как площади уже вовлечены в оборот и у всех арендаторов разные сроки договоров», — отмечают в «ГК-вокзалах».

Екатерина Герашенко

железнодорожный транспорт

Инвестиционный путь развития

В 2014 году Горьковская железная дорога (ГЖД) планирует вложить в обновление инфраструктуры 5,2 млрд руб. В целом инвестиционная программа ГЖД на этот год составляет почти 11 млрд руб. О наиболее крупных проектах рассказывает начальник Горьковской железной дороги АНАТОЛИЙ ЛЕСУН.

— интервью —

— Анатолий Федорович, в начале года ГЖД объявила о строительстве терминально-логистического комплекса в Доскино. Насколько, по вашему мнению, перспективен этот проект и когда планируется завершить строительство?

— Эта стройка обещает стать одной из крупнейших на полигоне Горьковской железной дороги в этом году. Признаюсь, планы развития грузового двора в Доскино вынашивались несколько лет. Концепция создания терминально-логистических центров (ТЛЦ) была одобрена правлением РЖД еще в апреле 2012 года, а в августе прошлого был актуализирован план первоочередных мероприятий для реализации этой программы. И комплекс в Доскино занимает в ней важное место.

Мы планируем, что эта площадка станет частью крупного регионального транспортно-логистического узла, связанного с другими инфраструктурными комплексами — железной дорогой, аэропортом в Стригино и Нижегородским речным портом. ТЛЦ «Доскино» будет строиться в несколько очереди. Первым пусковым комплексом станет терминал колесной техники площадью 14 га, который создается для нужд логистического оператора Gefco. Эта площадка рассчитана на 5 тыс. машиномест и будет включать в себя зоны погрузки и выгрузки автотранспорта, административно-бытовое здание, техкорпус, стоянку личных автомобилей. Отсюда будет осуществляться дистрибуция новых автомобилей Volkswagen и Skoda, выпускаемых на предприятиях компании «Группа ГАЗ». Строительство, которое ведет компания «РЖД-строй» должно завершиться в августе. Еще один крупный логистический центр ГЖД строит в Казани на станции Свияжск. Его планируется сдать в 2015 году.

— Насколько нам известно, это не единственный логистический проект ГЖД в Нижегородской области и у вас есть договоренности по развитию железнодорожной инфраструктуры с крупными предприятиями...

— Да, в этом году мы начали реконструкцию станции Зелецино за счет привлеченных инвестиций компаний «Русвинил» и «СИБУР-Нефтехим». В этот проект в 2014 году вложено 186 млн руб. Реконструкция станции и присоединение путей не общего пользования к существующей железнодорожной инфраструктуре позволит обеспечить перевозку сырья и готовой продукции «Русвинила», тем самым повысив рентабельность предприятия.

В перспективе мы планируем использовать механизм государственно-частного партнерства (ГЧП) при сотрудничестве с концерном «Росатом», нижегородским



проектным институтом «Атомэнергoproject». Сейчас разрабатывается проект создания железнодорожной инфраструктуры общего и не общего пользования в Навашинском районе, где предполагается строительство атомной электростанции.

— Если говорить об инвестициях в объекты железнодорожной инфраструктуры, то какие проекты ГЖД реализовывает в этом году?

— Один из крупных проектов этого года — строительство вокзала в Павлово. Прежний деревянный вокзал простоял там 90 лет и давно устарел. Новый, совмещен-

ный с автостанцией, будет двухэтажным и с четким функциональным зонированием — обслуживание авто- и железнодорожных пассажиров будет проводиться в разных залах. Строительство началось год назад. Общая площадь здания — 1,3 тыс. кв. м. Одновременно там смогут находиться 150 человек: 75 — на автовокзале, 75 — на железнодорожном вокзале. Здание строится на условиях ГЧП. Общий объем финансирования — 96,7 млн руб. Из них половину средств вкладывает РЖД, администрация Павловского района выделила 33,85 млн руб., правительство области — 14,5 млн руб. Мы считаем, что совмещение

вокзала с автостанцией позволит создать в Павлово современный транспортно-пересадочный узел.

Серьезная реконструкция вокзала завершилась на станции Янгасово — это Кировский полигон ГЖД. Она началась еще в прошлом году. По проекту вокзал выполнен в корпоративном стиле РЖД, стал значительно красивее и удобнее, в том числе для маломобильных граждан. Завершена реконструкция вокзала и на станции Агрыз Канского региона.

Кроме этого, ГЖД будет реконструировать крупные пассажирские станции Нижний Новгород-Московский и Киров, а также вместе с администрациями регионов ремонтировать и развивать вокзальные комплексы дальнего и пригородного сообщения на станциях Зуевка, Вятские Поляны, Лязов, Кизнер, Сарапул, Навашино, Урмары, Сергач, Арзамас-1, Арзамас-2, Балезино и Зеленый Дол. Также в этом году планируется отремонтировать и обновить 50 платформ в разных регионах — в частности, продолжится замена платформ на скоростном пути Петушки — Нижний Новгород. Однако на 2014 год запланированы только проектно-изыскательские работы, строительство намечено на будущий год.

— Вы неоднократно говорили о том, что ГЖД планирует сократить время в пути на скоростных поездах между Нижним Новгородом и Москвой. В текущем году что-то делается для этого? Когда нижегородцы заметят перемены?

— В этом году ГЖД модернизировала контактную сеть на участке дороги между Ковровом и Сарыевом, что позволит поездам ходить со скоростью 200 км/ч. Этот 29-километровый участок стал первым на линии, где «Сапсан» сможет развивать такую скорость. Но ездить быстро можно будет только после готовности всего комплекса инфраструктуры. Поэтому работы будут вестись постоянно, перегон за перегон будет доводиться до стандарта, который позволяет развивать поездам большую скорость.

— Сколько средств компания планирует направить на модернизацию инфраструктуры в 2014 году?

— Около 5,2 млрд руб. по программе «Реконструкция железнодорожного пути» во всех регионах в зоне ответственности ГЖД. Эти средства будут вложены в ремонт 251 км пути. Кроме того, мы оборудуем железнодорожные переезды скоростных участков магистрали противотаранными устройствами, которые исключают возможность случайного или преднамеренного проезда машин. Это существенно повышает уровень безопасности

движения. В этом году намечено оборудование нескольких стрелочных переводов электрообогревом, чтобы предотвратить образование снега или льда.

— Кроме ремонта путевого хозяйства, какие еще проекты и задачи включены в инвестиционную программу ГЖД на 2014 год?

— Компания продолжает вкладывать средства в обновление подвижного состава. На это в 2014 году будет направлено 1,1 млрд руб. За семь месяцев ГЖД уже приобрела четыре новых тепловоза и восемь электровозов. Последние могут перевозить пассажирские поезда из 24 вагонов со скоростью 70 км/ч. Новые локомотивы благодаря конструкторским находкам позволяют не только снижать эксплуатационные расходы, затраты на обслуживание и ремонт, но и оборудованы современными системами безопасности, которые позволяют контролировать, бодрствует ли машинист. Кроме того, горьковский филиал Федеральной пассажирской компании в этом году приобрел 88 новых вагонов на 3,89 млрд руб.

Предусмотрены инвестиции в обновление системы материально-технического снабжения — 555,5 млн руб. Большая часть выделенных средств — 420 млн руб. — пойдет на внедрение единой автоматизированной системы управления для учета и контроля дизельного топлива. Эта программа в режиме реального времени отслеживает, какой подвижной состав экипировался, какое количество какого дизельного топлива находилось в данном подвижном составе. Благодаря внедрению системы значительно уменьшится погрешность при измерениях слива (отдачи) топлива, что позволит экономить до 105 млн руб. в год.

Более 1 млрд руб. компания вложит в этом году в строительство и реконструкцию искусственных сооружений, в том числе в мосты через Волгу на участке Нижний Новгород — Киров, тоннели и виадук на участке Агрыз — Дружинино и водопропускные трубы на участке Петушки — Нижний Новгород.

Еще один важный проект — реконструкция санатория-профилактория «Сербряные ключи» в Сергаче. Объем затрат на ремонт и замену сетей тепло- и водоснабжения, а также на обновление номерного фонда — 46 млн руб. Благодаря ремонту мы надеемся привлечь внимание к санаторию и увеличить поток клиентов.

В целом в инвестиционной программе на 2014 год заложено около 11 млрд руб. на реализацию различных проектов во всех регионах на полигоне ГЖД.

Беседовала Александра Викулова

Лакомый кусок

— оценка —

Сейчас они проходят полигонные испытания в Щербинке. Мы рассчитываем получить сертификат еще 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, Bouygues, 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 увеличения пассажироместности и повышения уровня комфорта. Второй претендент на роль флагмана 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, обеспечивающие наилучшие характеристики удельной мощности», — 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 технологии 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 внешнеторговой палаты стартовала инициатива немецких компаний по развитию ВСМ в России. Представители различных немецких компаний, работающих в сфере железнодорожного транспорта и строительства, объединили свои усилия для оказания поддержки ОАО РЖД. «В рамках проекта Siemens готов предложить не только современный подвижной состав, но и взять на себя всю электротехническую часть проекта (электрификация и электроснабжение, 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 «пустые 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 принимает решения о типе сидений, цветowych комбинациях, об освещении, о пригодных для использования на железной дороге материалах», — поясняет он.

Государственно-частное партнерство

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 ни с точки зрения баланса компании, ни с точки зрения долгового финансирования. Здесь нужна поддержка государства — правовая и в договорных механизмах самого контракта жизненного цикла и инвестиционного контракта», — замечает член экспертного совета, руководитель практики юридической фирмы «Фрешфилд 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 де-

сятки миллиардов долларов, и нужно обеспечить эффективный возврат этих инвестиций», — продолжает 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 — история организации 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 намного упростит процесс привлечения инвестиционного капитала для последующего расширения сети высокоскоростных дорог в России — на восток до Красноярска и на юг до Сочи», — считает представитель Alstom.

В регионах решили не ждать

Пока эксперты обсуждают решения для финансирования проекта, регионы предлагают свои инициативы. Глава Нижегородской области Валерий Шанцев обь-

явил 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: «Эта практика в Европе очень оправдана. Например, в строительстве линии ВСМ Франции было задействовано более 50 муниципалитетов». В ассоциацию войдут представители всех компаний, заинтересованных в региональном строительстве ВСМ, а также представители профсоюзов. По мнению Валерия Шанцева, такая организация должна обеспечить согласование действий глав МСУ при строительстве магистралей, в частности при землеотводах. «Ассоциация сможет сыграть консолидирующую роль в проведении разъяснительной работы с населением, определении потребности в рабочих местах с целью обеспечения занятости граждан при строительстве магистрали, взаимодействии с различными организациями», — пояснил глава региона. Провести первое заседание ассоциация планирует в сентябре на Международном бизнес-саммите в Нижнем Новгороде.

Светлана Кускова, Иван Сергеев

контекст	как нижний новгород готовится к строительству всм
Строительство высокоскоростной магистрали (ВСМ) Москва — Нижний Новгород — Казань еще не началось, а Нижегородская область уже вовсю готовится к реализации проекта. По проекту генерального подрядчика на стадии технико-экономического обоснования ОАО «Ленгипротранс» ВСМ через Дзержинск подойдет к Нижнему Новгороду с запада и разделится на две ветки, первая пройдет примерно в 1–2 км от аэропорта. После этого дорога пересечет Оку и уйдет на юг до Казани. Вторую ветку заведут в город и проложат до Московского вокзала по эстакаде. Предполагается, что магистраль будет заходить на второй уровень реконструируемого вокзала. Этот участок будет	тупиковым, предназначенным для скоростных поездов сообщением Москва — Нижний Новгород. Региональные власти резервируют землю под будущую железную дорогу, а в июле была одобрена заявка области на получение федерального софинансирования на строительство трехуровневой транспортной развязки в районе станции Петряевка в Автозаводском районе Нижнего Новгорода и реконструкцию подъездных путей к аэропорту — расширение Молодежного проспекта и улиц Ведениягина, Ореховской и Безводной — с двух до четырех полос. Возведение эстакады напрямую связано с планами РЖД по строительству ВСМ. Два яруса развязки будут автомобильными, по
	третьему проложат железнодорожное полотно магистрали Москва — Нижний Новгород — Казань. В 2014 году городские власти собираются начать проектирование развязки, в 2015 году выйти на строительную площадку, а в 2017-м завершить работы. По мнению главы администрации Нижнего Новгорода Олега Кондрашова, строительство эстакады и расширение подъездных путей позволит сократить дорогу от центра Автозавода до аэропорта до 12–14 минут, в то время как сейчас у станции Петряевка стоят многокилометровые пробки из-за железнодорожного переезда. «Мы сегодня обсуждаем вопрос транспортного доступности Нижнего Новгорода с точки зрения подъездных путей к
	аэропорту. Задача стоит не просто доставить пассажиров аэропорта во время проведения чемпионата мира по футболу, но и сделать так, чтобы потом эта магистраль работала на нижегородцев, была востребована жителями города. Пока об этом можно мечтать, но уже через три года это станет реальностью», — уверен Олег Кондрашов. Общая стоимость проекта, с учетом обновления подъездных путей к аэропорту, — 4,4 млрд руб. Софинансирование областного бюджета должно составить 212 млн руб., городского бюджета — 360 млн руб. Таким образом, регион претендует на получение из федерального бюджета 3,82 млрд руб.

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 требуется 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



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

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 «Нефетранссервис» Алексей Лихтенфельд, наоборот, полагает, что с введением подобной меры рынок будет укрупниться 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 способ-

ный 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.

«Предложение советом операторов — это полумера, предложение нуждается в дальнейшей доработке. До сих пор до конца не определено, что такое инновационный вагон и какого 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

КОНТЕКСТ

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 отраслевки, произошло некоторое снижение по объемам погрузки строительных материалов, цемента, химикатов и черных металлов.

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 несправедливая 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.

РЫНОК ЖДЕТ УВЕЛИЧЕНИЯ ГРУЗООБОРОТА

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 федерального транспортного обслуживания (ТЦФТО) ОАО РЖД, 40% грузопотока на полигоне ГЖД приходится на Нижегородскую область. Как отмечает заместитель начальника ТЦФТО Ия Нефедова, грузооборот на полигоне ГЖД в Нижегородской области увеличивается ежемесячно и может вновь продемонстрировать положительную динамику в ближайшее время. «Мы начинаем

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

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 отмечают 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 ин-

новационных 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, учи-

тывая 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 «Транспортиная экспедиция» ЗАО «СИ-БУР-Транс» Александр Горюцкий, 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 Горюцкий.

Впрочем, на полувагонах, пусть даже и разных поколений, белый свет клином не сошелся. Как сообщил гене-

ральный 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. — Ученье все невозможно, поэтому что-то является 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



Проблемы падения спроса на полувагоны заставили лизинговые компании поволноваться лишь временно

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 проблемных материалов и технологий 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 сокра-

щают 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 операторов. 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