

железнодорожный транспорт управление

Нерыночная мера

Сложившийся профицит грузового подвижного состава на сети РЖД продолжает негативно влиять на эффективность перевозочного процесса. Стремление решить эту проблему и разгрузить инфраструктуру порождает довольно неоднозначные планы противодействия, такие, например, как выдача новых вагонных номеров только при покупке инновационного подвижного состава или при списании старых вагонов.

— спорная территория —

Сомнительная выгода

Свое решение предложило Министерство транспорта России. Как пояснили в пресс-службе ведомства, в настоящее время проект приказа «О внесении изменений в Административный регламент Федерального агентства железнодорожного транспорта предоставления государственной услуги по осуществлению пономерного учета предоставления железнодорожного подвижного состава и контейнеров» проходит экспертизу. Данная процедура занимает 60 дней. После ее завершения проект приказа будет направлен в Минэкономики России для получения соответствующего заключения.

«До принятия окончательного решения мы обязательно обсудим эту инициативу со всеми участниками рынка. Скорее всего, картина проявится уже в октябре», — резюмировал заместитель директора департамента государственной политики в области железнодорожного транспорта Минтранса РФ Андрей Емельянов.

В ОАО «Российские железные дороги» инициативу встретили острожно.

«Среди плюсов этого возможного решения — сдерживание роста вагонного парка при действующих пропускных мощностях. Кроме того, такая мера является хорошим стимулом для перехода на инновационный подвижной состав. В то же время надо понимать, что мера эта нерыночная — в будущем она может создать различные препятствия для роста малых компаний. Также операторы утратят, скажем так, гибкость, свободу маневра. Однако какой эффект больше проявится — положительный или отрицательный — утверждать, на мой взгляд, еще рано», — отметил заместитель начальника департамента экономической конъюнктуры и стратегического развития РЖД Сергей Старых.

Начальник управления корпоративных коммуникаций ОАО «Первая грузовая компания» Дмитрий Бауков считает, что инициатива Минтранса будет способствовать остановке бесконтрольного роста вагонного парка на сети, не обеспеченного грузовой базой. «Это, в свою очередь, позво-

жительно скажется на эффективности перевозок грузов железнодорожным транспортом для грузоотправителей, а также повысит скорость доставки грузов. Предложенный вариант приобретения нового подвижного состава — при условии списания аналогичного количества старого парка — является единственным возможным решением вопроса господдержки производства вагонов», — подчеркнул Дмитрий Бауков. — Выпуск новых вагонов без одновременного списания старых имеет негативный эффект для железнодорожной отрасли, так как ведет к росту профицита вагонов на сети и, как следствие, к дальнейшему снижению эффективности железнодорожного транспорта. Реализация предложений Минтранса позволит операторам и РЖД улучшить качество сервиса для грузоотправителей, в том числе за счет своевременности доставки грузов. При этом важно, что приобретение вагонов будет происходить взамен выбывающего парка, обеспеченного грузовой базой. В результате на рынке остановится рост вагонного парка экспитивных операторов вагоностроителей, которые из-за недостатка грузовой базы перегружают сеть излишними порожними вагоноотправками в поисках груза, что приведет к потере эффективности всей системы железнодорожных перевозок».

Впрочем, некоторые операторы оценивают инициативу исключительно позитивно — как инструмент стимуляции технологического обновления парка подвижного состава. «Мы считаем, что приказ о пономерном учете является своевременным шагом и лежит в логике постановления правительства РФ №737 (дополнившим перечень продукции, подлежащей обязательной сертификации, вагонами, прошедшими процедуру продления срока службы), нацеленного на повышение пропускной способности сети и контроля за выпуском на сеть вагонов, прошедших модернизацию», — заметил директор по правовым вопросам ООО «Трансойл» Артем Колбинцев.

Номера с молотка

По заявлению директора по сбыту компании «РМ Рейл» Александра Куликова, вагоностроительные компа-



Ограничить выход вагонов на сеть возможно, как оказалось, с помощью краски

нии поддерживают стремление правительства нивелировать негативное воздействие, которое вызывает наличие на сети железных дорог профицита подвижного состава.

«По нашему мнению, введение моратория на выдачу сетевых номеров может привести как к определенным положительным результатам, так и вызвать существенные негативные последствия, в частности в таком сегменте, как специализированный подвижной состав, а именно цистерны для перевозки сжиженных углеводородных газов, химические и специальные цистерны, автомобилевозы, думпкары, хопперы. В первую очередь необходимо отметить, что вагонам данного сегмента тележка повышенной грузоподъемности, применение которой является одним из критериев инновационности, обычно не требуется, поскольку в качестве инновационности используются другие показатели, к примеру объем кузова или цистерны, наличие конструктивных особенностей, которые повышают потребительскую ценность, безопасность подвижного состава и другие показатели. Необходимо отметить, что на сегодняшний день нет четко определенных критериев инновационности, кроме, пожалуй, наличия у вагона тележки повышенной грузоподъемности», — отметил Александр Куликов.

А во-вторых, по мнению топ-менеджера «РМ Рейл», практически весь указанный парк является на сегодняшний день дефицитным, а с учетом прогнозов роста грузопотоков по данным направлениям дефицит будет увеличиваться.

«Таким образом, принятие данного документа в части всех вагонов без исключения приведет к тому, что в сегментах, где профицит вагонов не наблюдается, предложение вагонов будет серьезным образом ограничено и собственники не смогут оперативно пополнять свой парк под растущие грузопотоки. В случае принятия приказа большинством отечественных вагоностроительных предприятий будут вынуждены полностью остановить свое производство. На основании вышеизложенного считаем необходимым существующим образом пересмотреть текущую редакцию приказа „О внесении изменений в приказ Министерства транспорта РФ от 14 ноября 2005 года №137“ либо его полностью отменить», — заключил Александр Куликов.

В то же время некоторые участники рынка готовы предложить альтернативные меры.

«Если говорить о причинах профицита, то, на мой взгляд, не последнюю роль сыграли бесконтрольные закупки вагонов лизинговыми компаниями, как правило, „дочками“ различных банков, в последнее десятилетие. Что касается идеи Минтранса, то в ней есть спорные моменты. Представьте ситуацию: есть железнодорожный экспедитор, у которого в

управлении 500 вагонов. Он заключает новый контракт с грузовладельцем, у него появляется потребность в расширении парка. Договор долгосрочный, компания готова купить вагоны, но при этом она не может нарастить парк без покупки инновационных вагонов или списания вагонов с истекшим сроком службы. Возможно, стоит ограничивать не по количеству номеров, а по грузовой базе операторов — разрешать заказы вагонов у производителей компаниям, имеющим на руках контракты, которые позволяют обеспечить загрузку приобретаемых вагонов», — полагает член правления ООО „ИСР Транс“ Олег Яценко. — Кроме того, в скором времени, когда окончательно будет ясна ситуация с продлением сроков эксплуатации, станет понятно, сколько вагонов каких типов ежемесячно будут списываться окончательно. И, возможно, на основании этой информации стоит ввести квоты для вагоностроительных предприятий. По итогам картина такая: приходит железнодорожный оператор с контрактом на определенные объемы грузов к вагоностроителю и заказывает 2 тыс. вагонов. Производители соглашаются, но предупреждают, что в соответствии с квотой они построят в январе не более 500 вагонов, в феврале — не более 150 и так далее. При этом компании, списывающие старый подвижной состав, имели бы приоритет в случае желания приобрести новые вагоны. С моей точки зрения, это была бы справедливая регуляция, учитывающая интересы всех участников рынка».

Меньше регуляторов

«Данная мера предлагает ввести существенные ограничения на нерыночных условиях, что изначально само по себе, по нашему мнению, неверно. Должны быть предложены такие условия, когда любой участник рынка сможет самостоятельно регулировать свой парк подвижного состава. Альтернативой в данном случае может стать аукцион, по результатам которого будут определяться стоимость и количество выдаваемых номеров. Безусловно, такая процедура должна быть четко регламентирована и проработана в соответствующих организациях», — считает заместитель генерального директора по развитию бизнеса компании Brunswick Rail Владимир Хорошилов.

По расчетам экспертов Института проблем естественных монополий, только за первое полугодие текущего года парк вагонов вырос на 20 тыс. единиц и достиг 1,2 млн единиц.

«Несмотря на негативное состояние российской экономики и снижение погрузки на железнодорожном транспорте (–1,4% за январь—август), объем производства вагонов вырос на 7% по отношению к аналогичному периоду прошлого года и составил 39,5 тыс. вагонов. Одна из самых обсуждаемых мер — квотирование парка вагонов. Но эта мера имеет свои плюсы и минусы», — отметил заместитель руководителя департамента исследований железнодорожного транспорта ИПЕМ Александр Поликарпов. — К плюсам можно отнести стабилизацию объема парка вагонов на текущем уровне, прекращение роста нагрузки на инфраструктуру, сохранение текущего уровня транспортной нагрузки для грузовладельцев. В то же время к минусам можно отнести снижение объемов производства вагонов и, как следствие, сокращение персонала, снижение уровня жизни населения в ряде регионов и моногородов — Новоалтайск, Рузавка, Нижний Тагил и Канаш. А к рискам можно отнести возможную потерю вагоностроительной отрасли, возможное появление спекулятивного рынка перепродажи номеров вагонов и продажи «серых» и двойных номеров. Для урегулирования ситуации с парком вагонов целесообразно разработать комплексную долгосрочную программу, при реализации мер которой следует предусмотреть риски для всех участников рынка грузоперевозки и производства вагонов».

Также, по мнению эксперта, данная программа должна максимально нивелировать финансовую и экономическую нагрузку на всех участников рынка. При этом целесообразно максимально использовать меры экономического воздействия и как можно меньше использовать меры регуляторного воздействия.

Константин Мозговой

Молчание поправки

— инициатива —

Министерство транспорта РФ инициировало ряд поправок в «железнодорожные» законы, которые, по мнению ведомства, помогут обеспечить приток инвестиций в отрасль.

Прецеденты были

Как сообщили в Минтрансе, средства, выделяемые федеральным бюджетом и ОАО РЖД, недостаточны для того, чтобы снять существующие инфраструктурные ограничения.

«Минтранс подготовил изменения федерального закона „Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта“, который снимает ограничения на оборот отдельных категорий недвижимого имущества РЖД. Изменения также предусматривают положения о взаимодействии владельца инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования (перевозчиков) с пользователями услуг железнодорожного транспорта на основе долгосрочных соглашений», — рассказал источник в пресс-службе транспортно-го ведомства. — Поправки в закон „О железнодорожном транспорте“ предусматривают положения о взаимодействии владельца инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования с пользователями услуг на основе долгосрочных соглашений. Они должны содержать условия, предусматривающие обязанности сторон по развитию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, выполнение и предъявление заявленных объемов перевозок грузов. Кроме того, соглашениями должна быть предусмотрена ответственность сторон за невыполнение обязательств. Среди них и ответственность пользователя услугами железнодорожного транспорта за непредъявление грузов в объемах, определенных дан-



Поменять частные деньги на новые рельсы без законодательных изменений никак не удастся

ным соглашением, в размере, равном общей сумме, не полученной перевозчиком за перевозку не предъявленных к перевозке грузов. Указанные изменения должны мотивировать инвесторов».

По словам представителей Минтранса, законопроект уже согласован рядом профильных ведомств, а в настоящее время проходит процедуру общественного обсуждения, после которой будет внесен в правительство РФ.

В то же время, по словам заместителя начальника правового департамента ОАО РЖД Алексея Васильева, договоры с грузоотправителями, подразумевающие предъявление определенных объемов грузов и авансовые платежи, которые должны пойти на развитие инфраструктуры, уже заключались.

«К примеру, РЖД заинтересованы развить какой-то участок инфраструктуры. Грузопоток по этому участку возрастает, и есть крупный грузоотправитель, заинтересованный в развитии этого участка,

чтобы перевозки были ритмичны, а объем увеличивался. Перевозчик готов расширять пропускные способности участка, при этом было бы совсем неплохо получить какую-то часть средств на эти цели заранее. С другой стороны, грузоотправитель понимает, на какие цели пойдет его авансовый платеж», — отметил Алексей Васильев. — Заключение таких договоров действующей нормативной базе не противоречило и не противоречит, однако эти вопросы пока еще не были закреплены законодательно».

Заместитель генерального директора ООО «УК „Рэйлтрансхолдинг“» Александр Шаповалов говорит, что с точки зрения расширения перечня способов и возможностей развития железнодорожной инфраструктуры законопроект, конечно же, является актуальным.

«Но в ближайшем будущем предстоит большая, скрупулезная работа по подготовке нормативных актов по детализации и конкретизации взаимоотношений между инвесторами и владельцем инфраструктуры. В настоящий момент, например, идет активное обсуждение возможности передачи ряда законсервиро-

ванных станционных путей операторам-собственникам для создания баз отстоя подвижного состава. Стоимость расконсервации путей в зависимости от каждой конкретной станции доходит до 50 млн руб. Однако на сегодняшний день не понятен механизм самого формата инвестиций: либо это инвестиции в полном объеме, либо это соинвестирование с владельцем инфраструктуры. Также отсутствует механизм последующей компенсации вложенных средств, нет понимания алгоритма формирования ставки на отстой, отсутствуют гарантии сохранения парка подвижного состава. Таким образом, имея отличную и актуальную идею, ни владелец инфраструктуры, ни операторы подвижного состава не имеют четкого представления о механизмах ее реализации. Все эти же вопросы относятся к инвестициям и в другие объекты инфраструктуры ОАО „РЖД“, — отметил Александр Шаповалов.

Вопросы остались

Представители научного сообщества считают, что давно пора определить объекты, нуждающиеся в инвестициях.

«Привлечение частных средств возможно, к примеру, через выпуск облигаций», — уверен заместитель генерального директора ОАО „Всероссийский научно-исследовательский институт железнодорожного транспорта“ Александр Косарев. — Но надо понимать, на какие именно цели пойдут инвестиции — на строительство каких-то новых линий на основе государственно-частного партнерства и создания новых юридических лиц, которые сами будут формировать доходы, или на мероприятия по обновлению действующей сети РЖД. В первом случае, если он рассматривается как отдельный бизнес-проект, это вопрос разделения долей. Во втором случае инвестиции будут рассматриваться, ско-

рее всего, как разновидность займа. С точки зрения техники — да, в условиях кризисных явлений участники отрасли испытывают некие затруднения в поиске инвестиционных ресурсов, тем более ценными становятся привлеченные средства на поддержание действующей инфраструктуры, чтобы повышать ее эффективность и доходность. У нас есть генеральная схема развития, она будет претерпевать некоторые изменения — надо смотреть, где именно будут развиваться перевозки, чтобы понимать, куда направить поток привлеченных средств. Особое внимание необходимо уделить участкам, где, как предполагается, будут исчерпаны провозные способности. И, конечно, нужно понимание, на каких именно направлениях потребность в инвестициях наиболее высока: путевое хозяйство, система безопасности, энергообеспечение — все эти компоненты зачастую упираются в лимит».

Эксперты отрасли полагают, что идея Минтранса актуальна, но ее воплощение оставляет ряд вопросов. В частности, не решен главный вопрос — как заинтересовать частного инвестора.

«Не в любом проекте главным является сохранение его инвестиций, 100% гарантия их возврата, приемлемая норма прибыли и относительно короткие сроки окупаемости», — считает ведущий эксперт УК „ФИНАМ Менеджмент“ Дмитрий Баранов. — Кроме этого частный инвестор должен понимать, на чем он будет зарабатывать в данном проекте. Этот документ не дает ответа на все эти вопросы. Нужно понимать, что если государство может ждать возврата средств, вложенных в развитие железнодорожной инфраструктуры достаточно долго, то инвестор рассчитывает получить свои средства раньше, поэтому он выбирает такие проекты, где четко прописаны сроки возврата его средств или же доходность

проекта очень большая. В данном случае об этом говорить не приходится».

К тому же не совсем понятно, на чем в данном случае может заработать частный инвестор, а это сразу снижает его интерес к проекту. Вряд ли речь идет о том, что частный инвестор будет получать долю средств от взимания платы за использование железнодорожной инфраструктуры, так как она находится в собственности государства. И избавить такого инвестора от взимания платы за пользование инфраструктурой вряд ли получится, так как это будет нарушением законодательства.

«Вместо мер стимулирования ведомства предлагают штрафовать грузоотправителей за непоставку согласованных объемов грузов, то есть используется метод кнута, а о принятии почему-то забыли», — напомнил представитель ФИНАМ. — Получается, что частные инвесторы мало того, что должны дать денег на инфраструктуру — их еще и штрафовать будут, если они не смогут предложить к перевозке грузы. Это очень в отечественных традициях».

По мнению аналитика, если что и можно найти положительное в этих документах, так это то, что стала немного меняться юридическая база в железнодорожной отрасли, но до реального привлечения частных инвестиций в развитие железнодорожной инфраструктуры еще очень и очень далеко.

А по словам заместителя директора по транспорту ЗАО «Локотранс» Николая Линкевича, возможно, до привлечения денежных средств важнее принимать меры по привлечению грузов на железную дорогу. «Пора принять меры по повышению конкурентоспособности железнодорожного транспорта, чтобы грузы стремительно не исчезли из отрасли, тогда появятся и денежные средства, достаточные для развития инфраструктуры», — полагает эксперт.

Константин Мозговой