

железнодорожный транспорт

Асинхронный выезд

Одной из целей скоординированной транспортной политики Евразийского экономического союза России, Казахстана и Белоруссии провозглашается формирование общего рынка транспортных услуг. В том числе за счет создания совместных инвестиционных проектов в железнодорожной отрасли. Однако несмотря на то что этот процесс идет довольно активно, помехой на пути к единому рынку служит разная скорость реформ железнодорожного транспорта в странах—участниках союза.

— смежники —

Равные условия по использованию вагонного грузового парка, а также возможность недискриминационного доступа к инфраструктуре для всех операторских компаний независимо от резиденции в рамках ЕАЭС. Реализация этих двух условий позволит говорить об общем рынке на железнодорожном транспорте России, Казахстана и Белоруссии, указывают эксперты.

«То есть когда белорусский оператор и собственник вагонов получит равный доступ, например, к внутренней перевозке по территории России или Казахстана. То же самое касается тарифных ставок»,— поясняет заведующий отделом международного сотрудничества ФГУП «Научный центр по комплексным транспортным проблемам» Минтранса России Александр Забоев.

По его словам, процесс интеграции в сфере железнодорожных перевозок на территории ЕАЭС уже начался и проходит пока в форме создания совместных предприятий. Примером тому служат ряд сделок. Во-первых, соглашение о создании Объединенной транспортно-логистической компании (ОТЛК), акционерами которой будут российские, белорусские и казахстанские железные дороги. ОТЛК будет специализироваться на транзитных грузах—главным образом из Китая в Европу.

Кроме того, уже работает совместное предприятие российской перевозчика зерна ЗАО «Руссагротранс» (входит в многопрофильную железнодорожную группу компаний РТК) и казахстанского оператора АО «Казтемиртранс» («дочка» национальной компании «Казахстан темир жолы») «Астык Транс». Его задача—обеспечить 100% внутренних и 90% экспортных перевозок казахстанского зерна. А за счет разной сезонности производства зерновых в России и Казахстане вагоны компании участвуют и в пиковых перевозках российского зернового экспорта.



Создание общего рынка трех государств вряд ли упростит работу пограничникам на железнодорожных переходах

Есть несколько проектов в Казахстане и у российского железнодорожного холдинга UCL Rail. В 2012 году с «Казахстан темир жолы» подписан договор на текущий отцепочный ремонт грузовых вагонов UCL в зоне обслуживания Карагандинского эксплуатационного вагонного депо. Это позволи-

ло UCL Rail сократить время простоя вагонов в ремонте, а также повысить эффективность эксплуатации подвижного состава на полигоне железных дорог Казахстана. А годом позже входящее в UCL ОАО «Первая грузовая компания» (ПГК) и «Казтемиртранс» договорились о сотрудничестве в сфере железнодорожных перевозок и ремонта подвижного состава. Кроме того, ПГК заявила об открытии своего представительства в Астане до конца 2014 года.

«Выход ПГК на перспективный рынок железнодорожных перевозок Казахстана в качестве полноправного участника значительно усилит позиции компании в этом регионе и будет способствовать повышению качества и объемов сервиса для наших клиентов»,—отмечает генеральный директор ПГК Олег Буккин.

У ОАО «Трансконтейнер» (контейнерная «дочка» РЖД) подписано соглашение с Белорусской железной дорогой. Их совместная компания будет оказывать комплексный терминальный сервис на станции Брест. Предполагается, что управление будет паритетным. По словам директора по стратегическому развитию «Трансконтейнера» Юрия Юрьева, сейчас над проектом работает совместная российско-белорусская рабочая группа. Подготовка документов уже близка к завершению.

Подобных интеграционных проектов на территории ЕАЭС будет все больше, предсказывают эксперты. Однако говорить о наличии общего рынка в области железнодорожных перевозок в полном смысле этого слова на сегодня преждевременно. Хотя бы потому, что структурное реформирование отрасли в России, Казахстане и Белоруссии проходит разными темпами, говорит начальник аналитического управления Евразийского банка развития Элла Байбисова.

В Казахстане и России, по ее словам, реформы направлены на разделение функций управления железнодорожной инфраструктурой и перевозочной деятельности. При этом если в Казахстане либерализация доступа к инфраструктуре обеспечила появление частных компаний—операторов пассажирских и грузовых перевозок, а также локомотивной тяги, то в России в полной мере реформы коснулись только последних. Белорусская железная дорога и вовсе пока остается в ведении государства.

Маргарита Меньшакова

Штраф станет бюджетным подспорьем

— финансовый инструмент —

В Госдуму внесен законопроект, ужесточающий меры в отношении безбилетных пассажиров поездов пригородного и дальнего следования. За проезд в электричке без билета придется выплачивать штраф, многократно превышающий его стоимость. В правительстве рассчитывают, что это поможет железнодорожным компаниям сокращать убытки.

Сейчас, согласно Кодексу об административных правонарушениях, штраф за безбилетный проезд для пассажиров пригородных электричек составляет 100 руб., для пассажиров поездов дальнего следования—200 руб.

Проект закона, ранее одобренный правительством, предполагает смену административной ответственности за безбилетный проезд на гражданско-правовую, при которой пассажир-безбилетник обязан возместить перевозчику неустойку также в виде фиксированного штрафа. Но в куда более внушительных размерах. Так, штрафы в пригородных электричках составят 50-кратную величину тарифа на одного взрослого пассажира на расстояние 10 км, в поездах дальнего следования—5-кратную стоимость тарифа на расстояние 100 км.

Регионы России обслуживают десятки различных пригородных пассажирских компаний (ППК), и минимальные тарифы везде установлены разные, но все же сопоставимые по размеру. Для наглядности: минимальный тариф за проезд в электричке по Москве сейчас составляет 28 руб., соответственно, безбилетный проезд займуськовичу по Московской области стоит 17,5 руб., поэтому местный заяц будет оштрафован минимум на 875 руб. А, например, в Калининградской области проехать от одной станции на расстояние до 10 км стоит 15 руб. Умножаем на 50—получаем самый малень-



Неудачная попытка побега от контролеров теперь обойдется значительно дороже

кий штраф в 750 руб. Исходя из действующих цен на билеты на поезд дальнего следования (не более 200 руб. на 100 км), сумма штрафа для такого рода безбилетника составит минимум 1 тыс. руб.

При этом перевозочные компании наделяются правом взимания дополнительного сбора за продажу билетов с безбилетников прямо на месте—в пути следования поезда. Кроме тех случаев, когда пассажир не смог приобрести билет по объективным причинам, например из-за отсутствия билетных касс или терминалов самообслуживания на станции посадки. При отказе безбилетного лица от уплаты штрафа он может быть вызван в судебном порядке.

В пояснительной записке к законопроекту говорится, что он преследует две основные цели. Одна из них—обеспечение безопасности перевозок, так как факт нахождения в поезде дальнего сле-

дования лица, сознательно избежавшего своей идентификации при оформлении билета, создает угрозу для других, добросовестных пассажиров. Вторая цель—сокращение убыточности пассажирских перевозок.

«Действующие сейчас штрафы для тех, кто не заплатил за билет, в размере 100 руб. в пригородном и 200 руб. в дальнем сообщении совершенно не пугают тех, кто ездит без билета. Отсюда и массовый характер правонарушений, и, соответственно, довольно серьезные убытки перевозчиков»,—отметил на заседании правительства, на котором был одобрен законопроект, его председатель Дмитрий Медведев.

В той или иной мере в уставных капиталах российских ППК участвуют РЖД. Для госкомпании и ее пассажирских «дочек» этот сектор стабильно убыточен. Дело в том, что регионы, которые также присутствуют в уставных капиталах ППК и выступают при этом заказчиком перевозок, ежегодно недоплачивают им за оказание услуг. В 2014 году на компенсацию потерь

в доходах пригородных компаний регионы предусмотрели 8,4 млрд руб., при этом ожидаемые выпадающие доходы операторов электричек составят 15,2 млрд руб., сообщает недавно президент РЖД Владимир Якунин. Это означает, что в этот раз ППК недополучат 6,8 млрд руб. доходов за оказанные услуги перевозок. Администрациям всех регионов направлены проекты соглашений по урегулированию задолженностей, возникших в результате перевозки пассажиров по тарифам ниже экономически обоснованного уровня. «Подписались» пока далеко не все.

Стоит отметить, что по решению правительства компания-перевозчик имеет право полностью прекратить предоставлять услуги по перевозке пассажиров вследствие отсутствия субсидирования. Только в текущем году на этом основании РЖД отменили более 480 пригородных поездов. В том числе в Ставропольском крае 54 поезда, в Белгородской области—48, в Ленинградской области—35.

Маргарита Меньшакова

Спрос на аренду уже сократился

— опрос —

Европейские санкции довольно остро поставили перед лизинговыми компаниями проблему роста просрочки внесения платежей со стороны арендаторов любой техники. Но тяжелого машиностроения и сегмента железнодорожного подвижного состава проблема коснется довольно скоро.

Дмитрий Михалев, советник генерального директора ЗАО «Сбербанк Лизинг»:

— Последние месяцы прошли для всех отраслей экономики РФ под знаком макроэкономической и геополитической нестабильности. Ограничение доступа на мировой рынок финансовых ресурсов, по нашему мнению, вызовет рост стоимости привлечения инвестиционного финансирования внутри страны. Так, по данным Росстата, за первое полугодие 2014 года объем инвестиций в основной капитал снизился на 2,8% к уровню аналогичного периода 2013 года, что говорит об ухудшении инвестиционного климата в РФ. Это касается прежде всего крупных инфраструктурных проектов, авиационного сектора, транспортной отрасли.

Общий тренд прошедшего лета—стагнация рынка лизинга, вызванная как негативным макроэкономическим фоном, так и фундаментальными факторами рынка лизинга. Можно констатировать снижение показателя как по сделкам в сегменте big ticket, так и в сегментах оборудования для пищевой промышленности, ЖКХ, торговли, а также сельхозтехники. В топ-5 крупнейших сделок текущего года входят сделки с нефтегазовым оборудованием, спецтехникой, подвижным составом, воздушными судами и недвижимостью. Таким образом, структура нового бизнеса практически не изменилась.

Макроэкономическая нестабильность, наблюдаемая сегодня в РФ, безусловно, влияет на рынок лизинга в целом и на отдельные его сегменты. Из-за проблем с ликвидностью большинство крупнейших и крупных предприятий вынуждены прибегнуть к сокращению затрат, связанных с реализацией инвестиционных программ, направленных на модернизацию производства, а также регулярным обновлением парка техники. До конца года мы ожидаем на рынке сохранения тенденции к замораживанию крупных сделок, к росту доли просроченных обязательств по уплате лизинговых платежей. Основными факторами влияния будут являться падение цен на нефть, рост инфляции и курса рубля, замедление темпов экономического роста в целом.

До конца года ожидается снижение объемов нового бизнеса лизинга на уровне 5–10%, в том числе за счет консервативной инвестиционной политики бизнеса в целом, ограниченных расходов на развитие компаний инфраструктурного сектора. В разрезе отдельных сегментов это касается сектора big ticket (железнодорожная техника, авиационная техника, суда), который являлся основным драйвером рынка на последние годы. В то же время по итогам года стоит ожидать некоторого роста розничного сегмента (легковой, грузовой автотранспорт, спецтехника). В среднесрочной перспективе ограничения к доступу на мировой рынок финансовых ресурсов послужат дополнительным стимулом к развитию рынка лизинга в РФ.

Андрей Барков, генеральный директор ООО «Альфа-Лизинг»:

— Тенденция к снижению доходности вагонов, от которой напрямую зависит платежеспособность, существует уже не первый месяц. Соответственно, позиция «Альфа-Лизинга» сводится к тому, что при заключении договоров мы заранее используем некий мягкий график, а именно стрессоустойчивый график с запасом по доходности. Поэтому на текущий момент у нас проблемного портфеля нет.

Действительно, европейские санкции влияют на лизинговые компании. Финансирующие банки имеют некоторые сложности с фондированием, соответственно, это выражается в росте ставок как в валюте, так и в рублях. Что касается возможности оплаты в сторону западных контрагентов, наверное, здесь проблем меньше.

Сейчас есть спрос умеренного уровня, но что будет дальше—не ясно. Оптимистично можно ожидать либо стагнации, либо равномерного снижения спроса при одновременной тенденции к реструктуризации лизинговых платежей. Вообще, мы надеемся, что, когда Европа начнет снимать свои санкции, возможно, будет наблюдаться и повышение спроса на лизинг.

Алексей Сичинава, заместитель генерального директора ОАО «ВЭБ-лизинг»:

— Что касается рынка лизинга для малых и средних предпринимателей, то для него нынешним летом характер-

но падение продаж относительно аналогичного периода прошлого года, сокращение числа работающих в данном сегменте лизинговых компаний, ужесточение условий для клиентов, увеличение дебиторской задолженности, так как ухудшается платежная дисциплина лизингополучателей, то есть стало несколько меньше качественных клиентов. Происходит концентрация рынка лизинга и сокращение числа игроков за счет ужесточающейся конкуренции.

Если говорить о компании «ВЭБ-лизинг», то мы оцениваем итоги лета как вполне удовлетворительные. Нынешние рыночные тенденции для нас не являются неожиданностью, и мы хорошо готовы к работе в данных условиях. Подтверждением этому служит факт того, что по итогам девяти месяцев текущего года объем нового бизнеса компании «ВЭБ-лизинг» в сегменте лизинга коммерческой техники увеличился почти на 16,5% по отношению к аналогичному периоду прошлого года—и это на фоне сильного падения авторкина в целом. Однако темпы роста сегмента автолизинга все-таки падают и добиваться качественных результатов в работе становится все сложнее.

Главным следствием введения санкций для лизинговых компаний является ограничение доступа к зарубежным источникам финансирования. Это вносит свою лепту в формирование негативных тенденций на рынке лизинга. Наблюдается ужесточение условий финансирования как для многих лизинговых компаний, так и для их клиентов.

Мы прогнозируем поддержание спроса на лизинговые услуги за счет перехода клиентов из числа банковских заемщиков и тех, кто ранее приобретал транспорт за счет собственных средств. Именно такую тенденцию мы наблюдаем сейчас. Такая тенденция возможна благодаря тому, что у лизинговых компаний более лояльные требования к клиентам, так как лизинговое имущество, в отличие от приобретенного в кредит, находится в собственности у лизинговой компании до момента погашения всех лизинговых платежей. Это позволяет лизинговой компании снижать собственные риски и не требовать от клиентов залогового обеспечения, а также предъявлять к ним более лояльные требования, чем предъявляют банки.

Владимир Хорошилов, заместитель генерального директора

по развитию бизнеса компании Brunswick Rail:— На протяжении всего года по-прежнему сохраняются доходность вагонов на низком уровне, соответственно, сокращаются и лизинговые платежи. Ситуация, которую мы наблюдали в начале текущего года, получила свое развитие. В первую очередь это связано с ослабленной общей экономической средой и негативной тенденцией рынка грузоперевозок. Связывать происходящее напрямую с санкциями, по нашему мнению, не стоит.

В целом в ближайшее время непосредственно в системе работы компании ничего не изменится. Brunswick Rail обладает устойчивой бизнес-моделью и достаточно сильным клиентским портфелем, в совокупности это оправдывает свою эффективность.

Владимир Добровольский, заместитель генерального директора Государственной транспортной лизинговой компании (ГТЛК):

— Для большинства российских лизингодателей в настоящее время, к сожалению, актуальна проблема дебиторской задолженности. К тому же, согласно последним данным РА «Эксперт», за девять месяцев текущего года объем нового бизнеса упал на 5%, а портфель вырос на 15%. Это говорит о том, что отечественные лизинговые компании активно проводят реструктуризации. Естественно, это приводит к недополучению лизинговых платежей в текущем периоде.

Если говорить о текущем моменте, то санкции еще не сильно отразились на отечественном рынке лизинга. Скорее они ввели его в состояние неопределенности. Но в перспективе, если санкции не будут отменены, они скажутся на всем российском финансовом рынке, на котором работают и лизинговые компании. Мы ожидаем негативных последствий, но с большей определенностью об этом можно будет говорить месяца через два.

Работа в ГТЛК никак не менялась и идет в плановом порядке. Мы занимаемся тем же, чем и любая другая финансовая компания: поиском новых клиентов, оценкой рисков, изъятием техники у дефолтных клиентов. Однако в определенные моменты развития рынка на первый план выходит какой-то один из этих блоков. На мой взгляд, сегодня особую роль в любой лизинговой компании играет оценка рисков. В связи со сложной экономической ситуацией в стране качество клиентов падает, и недостаточная работа в обозначенном мной направлении может привести к росту дебиторской задолженности.