



20 Производители локомотивов оценивают потери от санкций

22 Выдача номеров на вагоны станет привилегией

23 Пульт управления отдадут в женские руки

В «Прогноз социально-экономического развития РФ на 2015 год и на плановый период 2016–2017 годов» внесены изменения, предусматривающие индексацию грузовых и пассажирских железнодорожных перевозок в следующем году на 10%.

По расчету

— власть —

На совещании у премьер-министра Дмитрия Медведева решено увеличить тарифы на грузовые и пассажирские железнодорожные перевозки в 2015 году на 10%. Перед этим Минэкономики настаивало на индексации тарифа в размере 7,5% и 30 млрд руб. государственных субсидий. Но министр Алексей Улюкаев признал, что на заседании члены кабинета поддержали точку зрения РЖД.

Ранее президент ОАО РЖД Владимир Якунин обращался в правительство с письмом, в котором обосновывал необходимость повышения на 10% и выделения 45 млрд руб. госсубсидий на капитальный ремонт инфраструктуры. Это необходимо для сохранения финансовой устойчивости компании и реализации заявленных планов модернизации. В противном случае, по расчетам РЖД, финансовый убыток по итогам года может составить 60 млрд руб.

«Данный уровень индексации необходим для восстановления той базы расчета тарифа, которую мы потеряли в 2014 году», — заявил Владимир Якунин. — В прошлом и текущем годах мы серьезно урезали расходы, что отразилось на ремонте инфраструктуры, и сегодня у компании с момента существования максимальный уровень просроченных в плане необходимого ремонта километров,

которые отражаются на скорости движения грузов».

В Прогнозе социально-экономического развития РФ на 2015 год и плановый период 2016–2017 годов уже внесены необходимые изменения. На 2016 и 2017 годы рост стоимости перевозок предусмотрен на 5,5% и 4,5% соответственно.

«Данный тарифный сценарий подразумевает исполнение мероприятий утвержденного плана действий по недопущению прогнозируемых в 2014 и 2015 годах убытков ОАО РЖД», — говорится в прогнозе. — Реализация указанных мероприятий позволит обеспечить безусловное сохранение инвестиционного потенциала отрасли».

Минэкономики также тревожит тенденция, при которой РЖД из-за высокой стоимости перевозок теряет высокодоходную грузовую базу в пользу автомобильного транспорта. Поэтому в прогнозе говорится, что для сохранения и увеличения объемов погрузки РЖД необходимо будет применять имеющиеся механизмы гибкого ценообразования, особенно в отношении грузоотправителей, не обладающих платежеспособным спросом.

Как полагает председатель комитета по логистике Торгово-промышленной палаты Олег Дунаев, размер индексации тарифа напрямую влияет на структурную перестройку отрасли.

«Если индексация будет недостаточной, то РЖД придется



ВАСИЛИЙ ДЕРЖИМОВ

брать средства из других программ и сокращать инвестиции, — полагает Олег Дунаев. — В то же время в мире идет тенденция сокращения перевозок сырьевых грузов и увеличения в пользу контейнерных и высокоскоростных. Если мы не будем выполнять те инвестиционные планы, которые есть у компании в этой сфере, не будем развивать современную инфраструктуру, то дальше мы столкнемся с еще большими пробле-

мами, необходимость высокого роста тарифов для обновления и развития сохранится».

Вопрос о размере государственных субсидий будет решаться позже. Для стабилизации бюджета кроме дотаций на капитальный ремонт инфраструктуры РЖД необходимо и 24,7 млрд руб. покрытия убытков от пассажирских перевозок. В этом году они увеличились из-за падения пассажирооборота на украинском направлении. Еще 25 млрд нужны на компен-

сацию выпадающих доходов в пригородном сообщении.

Министерство финансов занимает позицию, согласно которой вопрос финансовой устойчивости РЖД необходимо решать за счет более значительного повышения тарифов, но с как можно меньшей нагрузкой на федеральный бюджет. Поэтому при обсуждении размера госсубсидий РЖД придется отстаивать свою позицию и перед Минфином.

Сергей Плетнев

Лучше сразу в утиль

— административный ресурс —

В августе вступили в силу два документа, которые внесли серьезные изменения в деятельность российских железнодорожных операторов — владельцев вагонов. Речь идет о техническом регламенте Таможенного союза «О безопасности железнодорожного подвижного состава» и постановлении правительства РФ №737 «О внесении изменений в единый перечень продукции, подлежащей обязательной сертификации». Оба они предполагают, что отныне эксплуатация грузового подвижного состава прекращается при достижении назначенного срока службы. Продление этого срока возможно только при его дорогостоящей модернизации с последующей сертификацией как на вновь изготовленной продукции. Такое нововведение разделило рынок железнодорожного транспорта на два воинствующих лагеря: операторов и вагоностроителей.

Всеми колесами против

Последние два десятилетия процедура продления срока службы вагона была довольно проста и несильно затратна. 20–30 тыс. руб. стоило техническое решение, которое по итогам осмотра вагона выдавала экспертная организация, имевшая на это лицензию. В вагоноремонтной компании проводился один из видов ремонта, который, как правило, совмещался с продлением срока службы — это плюс 80 тыс. руб. для депо, плюс стоимость ремонта вагона — для капитального. Итого от 100 тыс. до 150 тыс. руб. за один вагон. По новым же правилам продление срока службы одного вагона обойдется собственнику в сумму около 1 млн руб., которая складывается в том числе из затрат на испытания и так называемую модернизацию.

В пояснительной записке к постановлению правительства (благодаря которому в ежегодно утверждаемые единые перечни продукции, подлежащей обязательной сертификации и декларированию соответствия, попала категория «вагоны с продлением») говорится, что «принятые решения позволяют повысить уровень безопасности при эксплуатации подвижного состава». Однако операторское сообщество поставило под сомнение эту безапелляционную формулировку. «На наш взгляд, процедура сертификации продленных вагонов может привести к прямо противоположному эффекту, а также ряду негативных последствий», — говорит начальник управления корпоративных коммуникаций крупнейшего в стране владельца вагонов ОАО «Первая грузовая компания» (ПГК) Дмитрий Бауков. — Во-первых, предполагается, что обязательную для всех продляемых вагонов сертификацию будет проводить подведомственная Росжелдору (Федеральное агентство железнодорожного транспорта, — «Ъ») организация.

c20



Объединяя детали, развивая компетенции, связываем континенты.

Review железнодорожный транспорт



Два крыла «Ласточки»

Вопрос локализации производств железнодорожной техники в последнее время стал особенно актуален. Прежде всего из-за повышенного интереса правительства к проблеме импортозамещения. Одним из наиболее успешных предприятий, планомерно повышающих уровень локализации зарубежных технологий, остается завод «Уральские локомотивы» — СП концерна Siemens AG и группы «Синара».

— технологии —

Работа по графику

По словам старшего вице-президента — главного инженера ОАО РЖД Валентина Гапановича, сотрудничество российских производителей с Siemens не имеет аналогов в мире. «Немецкие партнеры передают уральским локомотивостроителям алгоритмы программного обеспечения и исходные коды производства. Ни в одной технологической платформе и никто из зарубежных разработчиков не делал подобного», — подчеркнул Валентин Гапанович.

Как сообщил «Ъ» директор департамента «Системы рельсового транспорта» Siemens в России Йорг Либшер, локализация железнодорожной техники на Урале — комплексный, многогранный процесс, одним из главных элементов которого является трансфер технологий на каждом этапе производственного цикла не только на самом предприятии, но и на площадках, осуществляющих производство комплектующих.

Первым успешным опытом трансфера немецких технологий для «Уральских локомотивов» стал проект по созданию грузового магистрального электропоезда 2ЭС10 «Гранит» с асинхронным тяговым приводом. По своим характеристикам он почти в два раза превосходит электровозы постоянного тока предыдущего поколения. «Гранит» способен водить составы весом до 10 тыс. тонн и не имеет аналогов на «пространстве 1520».

Следующим важнейшим проектом партнеров стало начало производства российских электропоездов «Ласточка», разработанных на платформе Desiro компании Siemens. В мае состоялась выкатка первой «Ласточки» со знаком «Сделано в России». Так начался новый, полностью российский этап производства скоростных электропоездов.

«В следующем году для РЖД будет произведено 33 поезда „Ласточка“. Контрактом, заключенным между РЖД, группой „Синара“ и нами, были установлены требования, согласно которым уровень локализации пассажирских поездов „Ласточка“ на Урале достигнет 80% к 2017 году. В соответствии с соглашением до 2020 года на предприятии будет изготовлено 1,2 тыс. вагонов. При этом глубина локализации ежегодно будет постепенно увеличиваться. Так, в текущем году, согласно графику, уровень локализации должен был составить 55% и через три года достичь 80%. Уже сейчас, при сборке первых поездов, на „Уральских локомотивах“ объемы локализации достигли 63%. Мы уверены, что к 2017 году будут соблюдены все ранее анонсированные показатели», — заверил Йорг Либшер.

По словам представителя немецкого концерна, в настоящее время в поставках компонентов для электропоезда задействовано около 100 российских предприятий, при этом свыше 50% в объеме локализации составляет доля предприятий только Уральского региона. По заяв-

лению губернатора Свердловской области Евгения Куйвашева, анализ номенклатуры завода «Уральские локомотивы» показывает: степень включения уральских компаний в этот проект может быть расширена, как минимум, в полтора раза. Важнейшим этапом процесса локализации в рамках данного проекта является трансфер технологий в обучение персонала. 159 сотрудников предприятия прошли полный курс обучения на площадке Siemens в Крестовке.

Важно, что в рамках проекта создается система локальных поставщиков. «Плюсы такого подхода очевидны: это дает возможность лучше адаптировать технологии к потребностям РЖД — основного заказчика, российским стандартам и климатическим условиям. Во-вторых, локальное производство позволяет поддерживать тесный контакт с РЖД, обеспечивая на производственной базе в России надежную техническую поддержку и сервис. Вместе с тем локализация уникальных технологий Siemens в России дает вполне ощутимое конкурентное преимущество: созданная компаниями сеть локальных предприятий будет работать по необходимым техническим, качественным и этическим стандартам», — подчеркнул Йорг Либшер. Кстати, о некоторых различиях между российскими и



В следующем году для РЖД будет произведено 33 поезда «Ласточка»

немецкими поездами. «Ласточка» обладает большей мощностью, улучшенными параметрами безопасности и надежности по сравнению с ее немецкими аналогами. По требованиям РЖД в конструкцию электропоезда, разработанного компанией Siemens, был внесен ряд изменений. Российская «Ласточка» рассчитана на больший пассажиропоток и

предназначена для эксплуатации в крупных мегаполисах на магистральных постоянном током. Также состав отечественной сборки способен при частых остановках быстрее набирать скорость. Электропоезд адаптирован к российским климатическим условиям: может работать в условиях морского климата и при температуре от -40°C до +40°C. В связи со сложными российскими топографическими особенностями предъявляются повышенные тре-

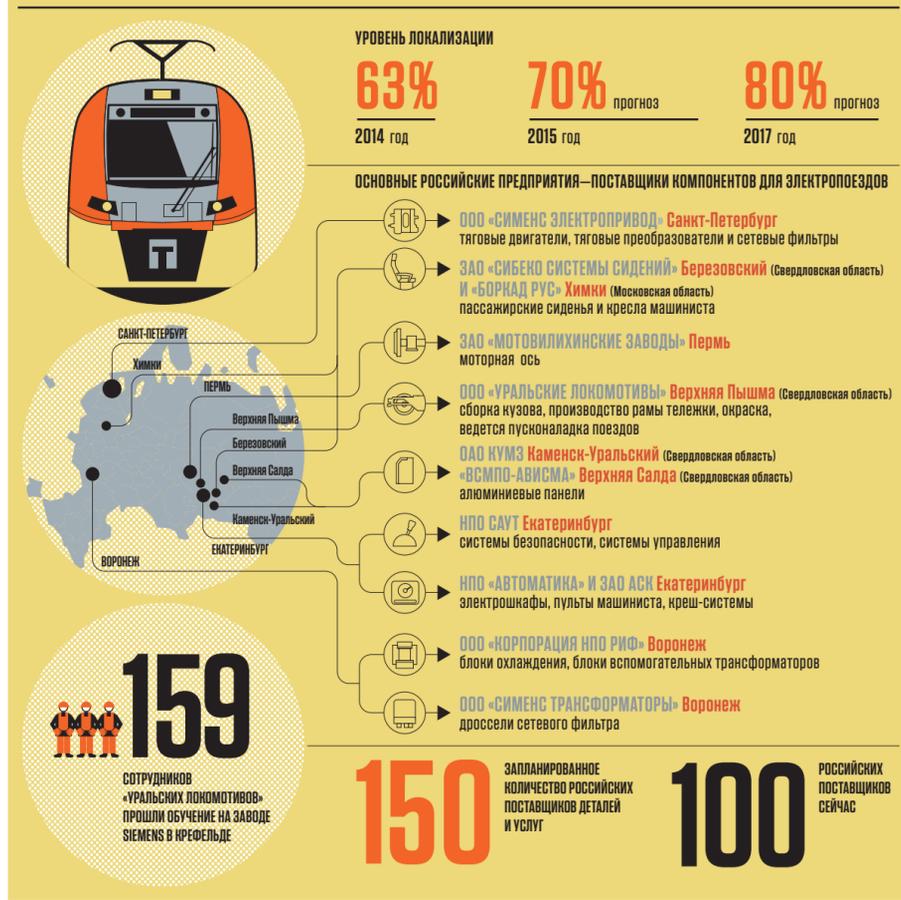
бования к системам автотормозного и тягового оборудования. Компонировка зон входа и выхода в вагонах поезда учитывает различную высоту российских посадочных платформ (200, 1100 и 1300 мм). Кроме того, внесены изменения, улучшающие комфорт пассажиров и учитывающие потребности людей с ограниченными возможностями. В поезде работает система кондиционирования. В головных вагонах предусмотрены санитарно-гигиенические блоки. Они разработаны таким образом, чтобы ими было удобно пользоваться и людям с ограниченными возможностями. Установлена также система видеонаблюдения — внутри пассажирских салонов и снаружи. Она нужна для того, чтобы машинист мог контролировать процесс посадки и высадки пассажиров. В целом российские «Ласточки» отвечают всем современным требованиям, в том числе по уровню комфорта и безопасности.

В который входит более 100 российских поставщиков узлов и компонентов, способных работать по международным стандартам, адаптировать технологии к потребностям заказчика и российским условиям. В качестве примера предприятий, следующих требованиям стандарта IRIS, можно привести НПО САУТ (Екатеринбург, системы безопасности поезда), «Сименс Электропривод» (Санкт-Петербург, электроприводы для «Ласточки»), Выксунский металлургический комбинат (Выкса, производство колесных пар для скоростных электропоездов). Стоит отметить, что большинство одобренных нашим предприятием поставщиков справляются с поставленной задачей и своевременно поставляют материалы и комплектующие. В ходе реализации проекта в результате тщательного отбора российских поставщиков и подробного анализа их работы мы сделали вывод, что большую часть комплектующих для нашей следующей разработки — межрегиональной модификации «Ласточки» — нам смогут обеспечить российские производители.

Опыт «Уральских локомотивов» и Siemens по локализации такого интеллектуального, капиталоемкого производства, как скоростные электропоезда «Ласточка», уже сегодня можно признать успешным. Этот проект не только продемонстрировал пример быстрой и качественной организации импортозамещения, поскольку с момента старта прошло менее четырех лет, но и стимулировал множество предприятий смежных отраслей к пересмотру устаревших технологий и замене оборудования. В целом освоение современных технологий уже способствовало обновлению ряда производств, а в перспективе — с выходом «Ласточек» на полигоны эксплуатации в запланированных объемах — позволит достичь главного результата, ради которого и задумывался проект, — улучшения качества жизни жителей российских городов и повышения мобильности трудовых ресурсов в современных мегаполисах.

Константин Мозговой

ЛОКАЛИЗАЦИЯ ПРОИЗВОДСТВА ПОЕЗДОВ «ЛАСТОЧКА» НА «УРАЛЬСКИХ ЛОКОМОТИВАХ»



Индивидуальный подход

— экспертное мнение —

В условиях возросшего интереса к импортозамещению повышается и спрос на локализацию зарубежных технологий. Однако стопроцентная локализация не всегда получается выгодной. О целесообразности переноса технологий в Россию и сложности в этой сфере, «Ъ» пообщался со старшим вице-президентом по инновационному развитию, главным инженером ОАО РЖД ВАЛЕНТИНОМ ГАПАНОВИЧЕМ.



— Валентин Александрович, с какими сложностями приходилось сталкиваться в области локализации производств и какие высокие технологии уже успели прижиться в России?

— Перестройка отечественных предприятий для выпуска высокотехнологичной и качественной продукции — процесс крайне сложный и длительный. Для нас главной сложностью был поиск подходящего предприятия, соответствующего всем современным требованиям, коллектив которого го-

тов к внедрению инновационных технологий. Так, например, реализуется проект по производству электропоездов «Ласточка». В итоге получился настоящий прорыв: впер-

вые в России произвели сварку алюминиевого кузова. Экструдированный профиль — это высокая технология, которой обладают буквально несколько компаний во всем мире, и сейчас эта технология локализована на «Уральских локомотивах». Также локализовано производство тяговых преобразователей компании Alstom на Новочеркасском электровозостроительном заводе. Кроме того, готовится интересный проект с одной итальянской компанией, подразумевающий полный переход на импортозамещение программного продукта многостанционной системы микропроцессорной централизации с интегрированной автоблокировкой. В проекте обеспечивается соответствие работы по алгоритмам российских систем безопасности при сопряжении с нашими техническими средствами отечественного производства и с учетом российских нормативных требований. Добавлю, что, в отличие от других отраслей, все наши проекты подразумевают в конечном итоге локализацию в России — это позиция президента РЖД Владимира Якунина. Конечно, изначально никто из наших партнеров не горел

желанием передавать технологии, однако мы сумели прийти к соглашению. Естественно, какого-то общего рецепта нет: к Siemens, Bombardier и «Татравагонке» подход исключительно индивидуальный. Главное было подобрать наиболее выгодный для всех сторон вариант сотрудничества. — Если мы говорим о 80-процентном уровне локализации производства «Ласточек» на Урале к 2017 году, то, получается, оставшиеся 20% производства остаются в Германии? — Нет смысла все производить самим. К примеру, топливную аппаратуру немецкой же компании Bosch активно использует американская Caterpillar. Никому же не придет в голову, что американцы не могут собрать аналогичное оборудование сами? Просто иногда это бывает нецелесообразно с экономической точки зрения. Главное, чтобы наши зарубежные партнеры не попали под политическое давление — вот это действительно опасно. — Если не секрет, какие технологии могут быть локализованы в России в обозримом будущем?

— В подвижном составе у нас есть задел на десять лет вперед. Кроме некоторой незначительной модернизации за этот срок никаких прорывных вещей ожидать не стоит. Единственное, что могу сказать: в настоящее время мы с компанией Siemens начинаем апробировать в России синхронные двигатели на постоянных магнитах — интересное направление, которое реализуется сейчас в начальной стадии, к примеру, в Японии и частично во Франции. В области инфраструктуры главной задачей я считаю создание микропроцессорных систем с открытым интерфейсом — это серьезно сократит наши затраты на сопровождение таких систем с иностранным программным обеспечением, думаю, что эту задачу мы решим уже в 2015 году. Если говорить об IT-технологиях, в этой области развитие происходит очень быстро: быстрое развитие процессоров удваивается каждые 18 месяцев, а это значит, что мы получаем более современную вычислительную технику, которая позволяет решать более сложные задачи в ускоренном темпе.

Беседовал Сергей Черешнев

Железнодорожный транспорт безопасность

В черном списке

Санкции, введенные против ряда российских компаний западными государствами, отразились на железнодорожном сегменте рынка. Однако в большей степени ущерб оказался лишь рикошетом от ограничений в финансовой сфере.

— конвейер —

Из железнодорожных предприятий под прямыми санкциями подпал лишь Уралвагонзавод (УВЗ), который кроме подвижного состава выпускает тяжелую военную технику. Он и пострадал больше всего. Как сообщил генеральный директор предприятия Олег Сиенко, оказались замороженными несколько программ с иностранными партнерами. Так, проект с Caterpillar предполагал создание в России совместного производства локомотивов на газовом топливе и американская компания уже должна была доставить в нашу страну опытные образцы, которые нужно было сертифицировать. Совместное производство предполагалось создать на Челябинском тракторном заводе. Впрочем, как говорят на предприятии, даже если проект с американцами и не сойдет, то можно будет найти новых партнеров в Южной Корее или Китае.

Второй замороженный проект касается производства вагонов метро с канадской Bombardier, но он в значительной степени пока является гипотетическим: для его запуска еще нужно выиграть конкурс московского правительства на поставку подвижного состава для метрополитена.

Однако, как пожаловался Олег Сиенко, сложности для предприятия заключаются в том, что плохо проходят денежные платежи, поскольку все банки-партнеры, с которыми сотрудничает в инвестиционных проектах УВЗ, также подпали под санкции. Трудно стало привлекать и длинные деньги для развития.

С другой стороны, сами страны Евросоюза, в частности Латвия, также пострадали от санкций, введенных против Уралвагонзавода. УВЗ планировал создать в Елгаве на заво-

де UVZ Baltija совместное производство грузовых вагонов, возродив в стране целую отрасль машиностроения. Планировалось строить до 2 тыс. грузовых вагонов различных модификаций, создать более 200 новых рабочих мест, оборот должен был составить порядка €200 млн. Рижский университет уже получил заказ на подготовку новых специалистов, но сейчас перспективы этого производства туманны.

Несмотря на то что президент ОАО РЖД Владимир Якунин оказался в санкционном списке США и Австралии, на саму компанию европейцы ограничений не наложили. Этому воспрепятствовала та же Латвия, у которой 12% ВВП приходится на железнодорожные перевозки, а оборот российских грузов составляет около €1 млрд. В целом, как сообщил Владимир Якунин, диалог с европейскими железнодорожниками проходит вполне нормально и никаких особых ограничений нет. Официально нет запрета и на привлечение средств ОАО РЖД, поэтому в начале следующего года компания попробует разместить еврообонды на европейской площадке, и если это по каким-то причинам не получится, то сделает это на Сингапурской или Гонконгской бирже.

То, что европейские железнодорожники и производители техники даже в период санкций заинтересованы в сотрудничестве, продемонстрировал крутой стол некоммерческого партнерства «Объединение производителей железнодорожной техники» и Ассоциация предприятий чешской железнодорожной промышленности, состоявшийся в сентябре в Москве. Помимо того что чешские предприятия представили свои технологии, директор по продажам Восточноевропейского региона CZ Loko Йо-



Европейцы от выгодных совместных проектов с производителями РФ не отказываются

зеф Червены предложил создать СП по модернизации тепловозов серии ЧМЭЗ, которых на сети довольно много, поэтому проект может быть достаточно крупным. Чехи пообещали при этом высокий уровень локализации. А чешская компания Vocad, поставляющая в Россию пассажирские сиденья, планирует открытие в России за-

воды производительностью до 20 тыс. кресел в год с доведением уровня локализации в 2016 году до 60%.

Как полагает генеральный директор Института естественных монополий Юрий Саакян, несмотря на санкции, интерес у иностранцев к железнодорожному машиностроению в России будет большой.

«До 2020 года спрос на подвижной состав будет оставаться на высоком уровне. Это продиктовано как острой необходимостью его обновле-

ния, так и реализацией крупных инфраструктурных проектов: сеть ВСМ, тяжеловесное движение на БАМе и Транссибе», — говорит Юрий Саакян. Государство сегодня ориентировано на поддержку инновационного развития отрасли, разработку и производство собственной конкурентоспособной продукции, в том числе комплектующих. В таких условиях локализация не только сборки, но и производства становится для иностранных производителей обязательным входным билетом на российский рынок.

Особенно заинтересованы европейские железнодорожные компании в части в строительстве ВСМ Москва—Казань. На выставке «ИнноТранс-2014» ассоциация «Немецкая инициатива по ВСМ» подписала два меморандума — с российским Союзом строителей железных дорог и НПЦ «Инфотранс». Документы должны содействовать трансферу инноваций и расширению технологического партнерства Германии и России.

«Компания продолжает выполнять все проектные и контрактные обязательства перед своими российскими заказчиками», — подчеркнул вице-президент Siemens в России Сергей Крылов. — Мы заинтересованы в развитии бизнеса в России и стремимся решать все возникающие вопросы совместно с нашими российскими партнерами». По его словам, Siemens может не только поставлять подвижной состав для ВСМ, но и участвовать в строительстве необходимой инфраструктуры. Компания также готова предложить свою экспертизу и технологии для проекта.

Однако участие европейских компаний в строительстве ВСМ поставлено под сомнение, но не по причине отсутствия желания работать с российской стороной, а из-за возможных финансовых ограничений.

При структурировании финансовой модели проекта учитывалась возможность кредитования европейских производителей и покупки технологий европейскими банками, а

также возможность занимать средства на европейском рынке под низкий процент. Если эти финансовые возможности окажутся закрытыми, то компании из ЕС не смогут принять участие в строительстве, потому что в данном случае финансирование жестко увязано с технологиями.

Зато интерес к проекту проявляют китайские компании и банки. На международном инвестиционном форуме «Сочи-2014» руководитель московского представительства China Development Bank Вень Жевей подтвердил, что в банке создана рабочая группа, которая рассматривает проект в согласовании с китайской железнодорожной компанией, обслуживающей все возможные формы финансирования. «Объем средств и структура финансирования будут определены в сотрудничестве с ролью китайской железнодорожной компании в качестве подрядчика», — пояснил Вень Жевей. — Наш банк окажет поддержку в предоставлении технологий, оборудования, в разных видах банковского обслуживания: размещении облигаций, лизинга техники».

Вице-президент строительной-инжиниринговой компании CREEC Чен Ли сообщил, что китайские компании обладают необходимыми технологиями и способны обеспечить движение на скоростях до 480 км/ч. Эта скорость может стабильно поддерживаться на китайских дорогах.

Восточный сосед располагает всеми возможностями строительства ВСМ в России, однако понятно, что все это жестко увязано с покупкой китайского подвижного состава и элементов пути. При этом китайские представители не скрывали, что финансовые условия могут быть даже более привлекательными, чем на европейском рынке. Предполагается и достаточный уровень локализации. Поэтому российскому руководству предстоит решить, чье финансирование и технологии использовать. Учитывая размер контракта, выбор неизбежно будет носить политический характер.

Сергей Плетнев

Лучше сразу в утиль

— административный ресурс —

При этом, согласно действующему порядку, вагоноремонтные предприятия уже проходят в Росжелдоре процедуру, аналогичную вводимой сертификации, на каждый вид выполняемых работ. Таким образом, сертификация не что иное, как дублирование функций без какого-либо принципиального изменения технологии производства, которое повлечет дополнительную финансовую нагрузку на вагоноремонтные компании».

Во-вторых, продолжает господин Бауков, введение сертификации не имеет никакого отношения к повышению безопасности на дорогах, так как по статистике транспортных происшествий с подвижным составом за последние несколько лет 99% из них случилось из-за изломов новых деталей вагонов, произведенных в 2007–2011 годах. А во все не по вине старых вагонов, для которых предлагается ввести сертификацию.

Отдельная проблема, что сегодня, спустя более двух месяцев после выхода постановления правительства, сертификация по-прежнему существует только на бумаге, указывает представитель ПГК. Ни операторы, ни вагоноремонтные предприятия так и не могут приступить к сертификации вагонов из-за отсутствия необходимых утвержденных нормативов этой процедуры. Таким образом, операторам предоставлен выбор без выбора — либо определенное время ждать введения нормативной базы и временно отставлять исправно работающий парк, либо покупать новые вагоны по завышенной цене, которая не окупится при текущих рыночных ставках за весь срок их эксплуатации. Более того, высокую стоимость новых вагонов операторы будут вынуждены закладывать в тариф на услуги перевозки, что неизбежно отразится на затратах грузоотправителей, а значит, и конечных потребителей.

Резко против новых правил продления выступает и второй крупнейший на сети оператор — ОАО «Федеральная грузовая компания» (ФГК, «дочка» РЖД). По оценке специалистов, отмечает генеральный директор ФГК Виталий Евдокименко, совокупные затраты на процедуру продления срока службы через модернизацию с последующей сертификацией составят около 152,4 млрд руб., что в итоге делает такой вариант продления экономически нецелесообразным. В результате в ближайшие три года нужно будет списать около 300 тыс. грузовых вагонов различных видов собственности, в том числе принадлежащих госпредприятиям. Из них 65 тыс. вагонов ФГК.

«Выбытие такого количества вагонов приведет к сокращению заказов на ремонт вагонов с продлением срока службы, закрытию 40 ремонтных предприятий и сокращению более 15 тыс. работников преимущественно в экономически неблагоприятных районах Сибири и Дальнего Востока. Это также повлечет за собой снижение инвестиционной привлекательности вагоноремонтных предприятий в период завершения реформирования вагоноремонтного комплекса», — сетует Виталий Евдокименко. — Кроме этого возникает риск дефицита отдельных видов грузовых вагонов для обслуживания и содержания железнодорожной инфраструктуры, острый дефицит вагонов-транспортеров для сложных грузов, в первую очередь «Росатома»».

Для главы ФГК очевидно, что острота вопроса связана не с техническим состоянием подвижного состава, а с ситуацией на рынке оперирования. Профицит вагонного парка на сети, в основном полувагонов, привел к падению спроса операторов на новые вагоны. Соответственно, страдают от этого вагоностроительные предприятия, остающиеся без крупных заказов. И поэтому в выигрыше от регламента Таможенного союза и постановления правительства как никто другой остаются как раз они. Однако, по мнению господина Евдокименко, и их «счастье» продлится недолго.



Продлить срок службы вагона, даже если он еще годен для перевозки, станет проблематично

«Массовая утилизация вагонов в краткосрочном периоде приведет к искусственному повышению спроса на подвижной состав, что подтолкнет вагоностроителей к быстрому росту производства и повышению рыночной стоимости вагона. И есть реальный риск, что парк будет пополняться за счет морально устаревших моделей вагонов», — говорит он. — Эти опасения небеспочвенны, так как сегодня доля вагонов нового поколения с лучшими технико-экономическими характеристиками не превышает 1%, хотя возможность их производства существует с 2008 года. Все это окажет негативное влияние на экономику смежных отраслей и приведет к росту инфляции. Но за пять лет парк вагонов будет восполнен до необходимого уровня, потребность в новых вагонах значительно снизится, что приведет к стагнации вагоностроительной отрасли».

В свою очередь, РЖД в условиях отсутствия утвержденных нормативов сертификации вагонов предлагает пока сохранить действующее положение о продлении сроков службы, которое утверждено Советом по железнодорожному транспорту государств Содружества. При этом в соответствии с этим положением предлагается определить и порядок проведения сертификации, говорит начальник управления вагонного хозяйства Центральной дирекции инфраструктуры РЖД Алексей Сакеев.

А было время

Вагоностроители тем временем все доводы операторов дискредитируют. Во-первых, декларируемые цели регламента Таможенного союза и постановления правительства о повышении безопасности железнодорожных перевозок, по их мнению, абсолютно справедливы. Во-вторых, им не ясна паника владельцев вагонов в связи новыми правилами игры. Ведь если покопаться в истории вопроса, получается, что времени подготовиться к ним было предостаточно. Еще с тех пор, как в 2009 году вышло постановление правительства №982, в котором содержался единый перечень продукции, подлежащей обязательной сертификации. На самом деле уже тогда (а не только после августовского постановле-

ния №737) в этот перечень попал ряд железнодорожной продукции, в том числе категория «грузовые вагоны», рассказал председатель информационно-аналитической комиссии некоммерческого партнерства «Объединение вагоностроителей» Станислав Золотарев.

«Несмотря на то что под действие указанного постановления подпадали и грузовые вагоны с продленным сроком службы, их сертификация не производилась, а деятельность организаций, осуществляющих продление, продолжала основываться на „Положении о продлении срока службы грузовых вагонов, курсирующих в международном сообщении“, которое, кстати, нормативно не было никак закреплено в Российской Федерации», — отмечает господин Золотарев.

Жалобы на отсутствие на сегодня утвержденных нормативных документов для нового порядка продления также едва ли справедливы. Поручение создать их российским уполномоченным органам было дано с момента принятия упомянутого регламента Таможенного союза, то есть в 2012 году. Другой вопрос, что к моменту его вступления в силу (август 2014-го) выяснилось, что документы все еще не готовы.

Вызывают непонимание у партнеров (куда входят крупнейшие игроки вагоностроительной отрасли России) и прогнозы операторов по ухудшению ситуации с грузоперевозками. По данным НП, истекший срок службы сейчас у 257 310 вагонов, то есть у 29% от существующего на сети парка. Вместе с тем топ-менеджмент РЖД неоднократно заявлял о перегруженности инфраструктуры лишними вагонами. Причем их количество оценивалось в 200–300 тыс. единиц. Поэтому уменьшение на 300 тыс. не окажет значительного воздействия на грузоперевозки. Это вагоны, которые сопоставимы с количеством профицита, подсчитали в Объединении вагоностроителей.

Коллапс вагоноремонтной отрасли партнерство также не прогнозирует. Ведь старые вагоны никогда не денутся: они по-прежнему будут нуждаться в деповском и текущем отцепочном ремонте. «Наоборот, мы уверены, что перед вагоноремонтными предприятиями открываются новые горизонты. При продлении выдана техрегламентация на ремонт проводилась с нарушениями и по минимальным ценам. По новому порядку, мы думаем, ремонтные

предприятия будут ремонтировать по-прежнему и по значительным ценам», — говорит Станислав Золотарев. — Но также можно согласиться с некоторыми опасениями. Это то, что в настоящее время не все вагоноремонтные мощности готовы проводить модернизацию в соответствии с новыми требованиями. Но опять же на подготовку правительство отводило достаточно времени».

«Креативный» вариант

По словам генерального директора Института проблем естественных монополий (ИПЕМ) Юрия Саакяна, сегодня на отечественном рынке грузового вагоностроения наблюдается избыток производственных мощностей. На конец 2013 года их общий показатель по стране составлял 92 тыс. вагонов в год (вместе со странами СНГ — 152 тыс. в год). В то время как фактический объем производства в прошлом году составил только 60,5 тыс. вагонов (со странами СНГ — 87 тыс. вагонов). Таким образом, в 2013 году вагоностроители работали более чем на треть ниже своего потенциала: в России недогрузка составила 34%. И в связи со снижением спроса на грузовые вагоны в период 2015–2016 годов существует вероятность сокращения поставок на рынок (без учета поставок операторским «дочкам заводов) до уровня 30–35 тыс. вагонов в год.

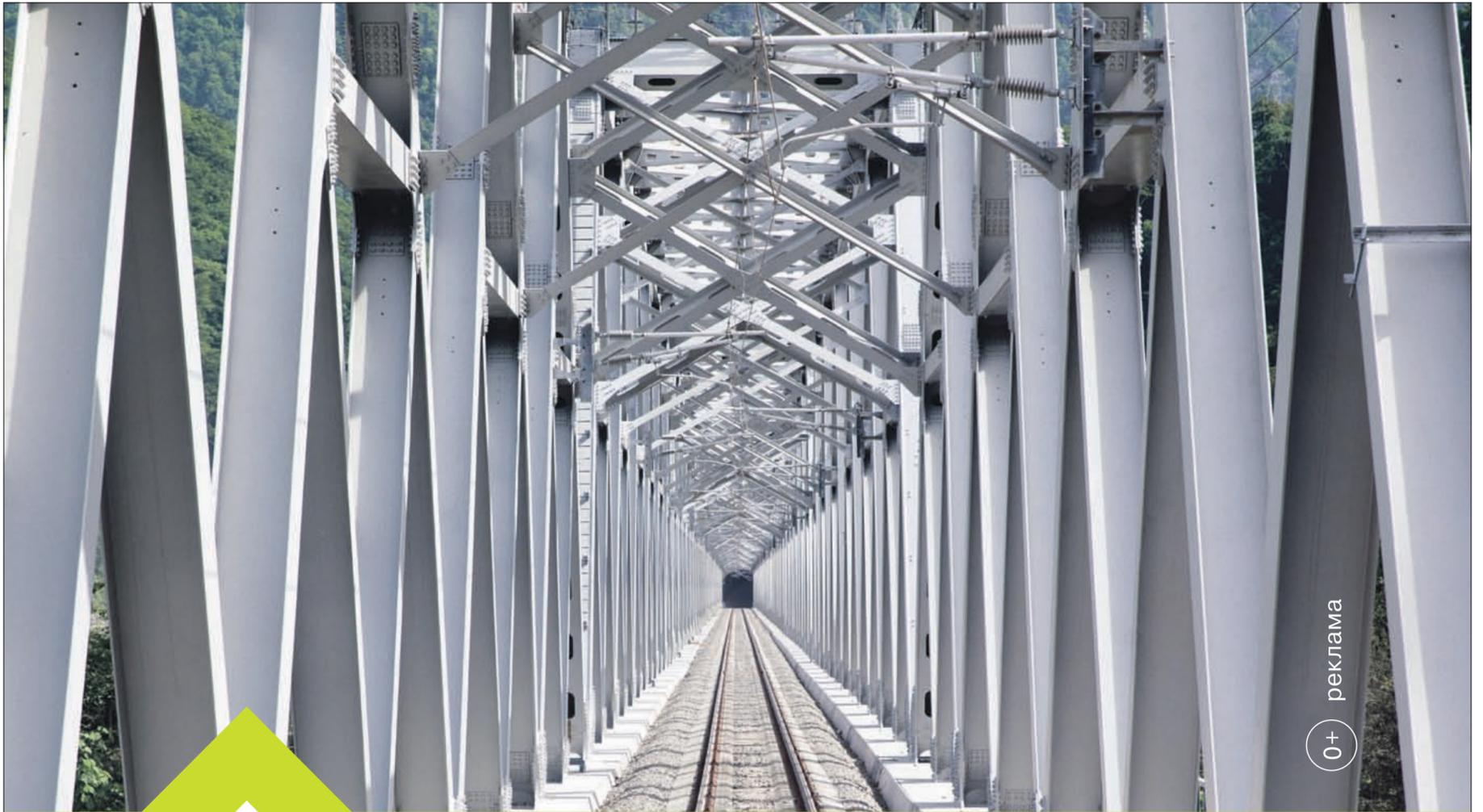
«На сегодня в условиях профицита парка на сети РЖД число вагонов с истекшим сроком службы составляет 291,5 тыс. вагонов», — отмечает эксперт. — При существующих мощностях даже в случае реализации программы полного обновления парка и с учетом текущего выбытия производители смогут полностью обновить парк менее чем за пять-шесть лет. Далее их мощности снова окажутся невостребованными».

При сохранении прежних правил продления Юрий Саакян дает такие прогнозы. Годовой объем рынка ремонта с целью продления будет составлять свыше 9 млрд руб. При этом дополнительных поступлений в виде налогов и сборов в бюджет не будет. Операторам будет невыгодно приобретать вагоны по цене выше 600–800 тыс. руб. за единицу, а ставка за аренду полувагона сохранится на уровне 500 руб. в сутки. Вместе с тем нагрузка на грузовладельцев, скорее всего, расти не будет. В свою очередь, новые правила продления принесут рынку грузовых вагонов дополнительные 500 млрд руб., а бюджет получит дополнительные налоги и сборы в объеме свыше 90 млрд руб. Но при этом ставка операторов в связи с необходимостью возврата инвестиций вырастет до уровня не ниже 1 тыс. руб. в сутки, что приведет к четырех-пятипроцентному росту транспортной нагрузки на грузовладельцев.

От оценок, кто больше убедителен в споре между операторами и вагоностроителями, в ИПЕМе воздерживаются. Однако доцент Российской открытой академии транспорта Московского государственного университета путей сообщения кандидат экономических наук Фарид Хусаинов полагает, что принятие новых документов пролоббировано вагоностроителями, которых в данном контексте он иронично называет «креативным классом».

«Что делает предприятие, если спрос на его продукцию падает? Обычно оно должно либо сократить производство (и работников), либо найти новые рынки сбыта. Но есть и третий, более креативный вариант», — рассуждает эксперт. — Производитель может обратиться к государству за помощью в создании искусственного спроса на свою продукцию. Но недостаточно просто пролоббировать решение. Нужно придумать аргументы, почему мы хотим, чтобы вагоны списывались. С этим вагоностроители успешно справились. В экономической науке такое явление называется захват регуляторов. Подобные попытки, связанные с поддержанием искусственного спроса на ту или иную продукцию, не раз случались в экономической истории и имели самые разные причины».

Маргарита Меньшаква



0+ реклама

ОТКРЫТЫЙ ДИАЛОГ

Строительство,
инновации
и партнерство

16-17 ОКТЯБРЯ 2014 г.
г. СОЧИ

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ «СТРОИТЕЛЬСТВО, ИННОВАЦИИ И ПАРТНЕРСТВО. ОТКРЫТЫЙ ДИАЛОГ»

КЛЮЧЕВЫЕ ВОПРОСЫ ДЛЯ ОБСУЖДЕНИЯ:

- реализация инфраструктурных проектов как в России, так и в мире
- опыт подготовки транспортной инфраструктуры к Олимпийским играм в г. Сочи
- осуществление перспективных инфраструктурных проектов по модернизации БАМа и Транссиба
- вопросы развития высокоскоростного сообщения
- применение современных строительных технологий

АУДИТОРИЯ ФОРУМА:

- основные мировые специалисты в сфере инфраструктурного строительства
- представители железнодорожных администраций и органов государственной власти стран Европы и Азии
- ведущие ученые и эксперты

Контакты: сайт www.buildconf.ru Тел.: +79175825519 E-mail: dragolova@so-bytie.ru



ГРУППА КОМПАНИЙ

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 прояснится 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, по-

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 одномерного 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 останется рост вагонного парка экзитивных операторов вагоностроительной, которые из-за недостатка грузовой базы перегружают сеть излишними порожними вагоноподъемами 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 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, автомобилизеты, 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 последние десятилетия. 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 грузопользователем, 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 ограничить 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 «ИРС 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 компания, списывающая старый подвижной состав, имели бы приоритет в случае жадания приобрести новые вагоны. С моей точки зрения, это была бы справедливая регуляция, учитывающая интересы всех участников рынка».

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

Меньше регулятор

«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 ИИПЕМА Александр Поликарпов. — К плюсам можно отнести стабилизацию объема парка вагонов на текущем уровне, прекращение роста нагрузки на инфраструктуру, сохранение текущего уровня транспортной нагрузки для грузопользователей. 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, Рузаевка, 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 грузоперевозок 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

Молчаливые 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 с пользователями (перевозчиками) с пользователями услуг железнодорожного транспорта на основе долгосрочных соглашений», — рассказал источник в пресс-службе транспортного 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

ными соглашениями, 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 увеличился. Перевозчик готов расширить 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 „Рейлтрансхолдинг“» 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 сохранности 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 повышалась 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 упускаются 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 причине 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 понемногу 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

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ТРАНСПОРТ ПОЛИГОН

Без сомнений на Восток

Модернизации железнодорожной инфраструктуры на востоке страны ждут крупнейшие российские экспортеры товаров в страны АТР. Не меньшие надежды на проект расширения Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей возлагают власти, которые видят в нем ключ к экономическому расцвету Сибири и Дальнего Востока. Однако вопрос с бюджетным финансированием по-прежнему не решен.

— маршрут —

Дальше ехать некуда

В 2013 году государство одобрило федеральную целевую программу развития Дальнего Востока и Байкальского региона до 2018 года, которая призвана улучшить инвестиционный климат в этой части страны. Помимо модернизации социального сектора она включает мероприятия по созданию и развитию добывающих и перерабатывающих производств, в частности энергетического, горно-металлургического, лесного. Отдельное внимание уделяется транспортной инфраструктуре, которая станет связующим звеном местных кластеров. И ключевым проектом здесь является модернизация БАМа и Транссиба. Его главная задача — ликвидация инфраструктурных ограничений и увеличение пропускной способности железнодорожной сети, что в результате расширит возможности выхода России на перспективные рынки Азиатско-Тихоокеанского региона, соединит восточные и западные товарные потоки.

За последние десять лет грузооборот на сети Восточного полигона вырос более чем на 50%. Это привело к тому, что сегодня БАМ и Транссиб работают на пределе своих пропускных возможностей. В то же время перевозки внешнеторговых грузов через порты Дальнего Востока из года в год неуклонно растут. По данным Ассоциации морских торговых портов России, по итогам 2013 года все порты Дальневосточного бассейна увеличили перевалку на 7,8% по сравнению с предыдущим годом, в 2012-м показатель прибавил 6,9%. С 2008 года объем грузов, вывозимых в страны АТР, увеличился более чем в два раза.

Дальше — больше. По экспертным прогнозам, к 2020 году только в направлении портов Ванино и Советская Гавань ожидается дальнейшее увеличение железнодорожных перевозок не менее чем в полтора раза. Это доказывают планы крупнейших российских предприятий, экспортирующих свою продукцию в восточном направлении. Так, по словам заместителя генерального директора Сибирской угольной энергетической компании Дениса Илатовского, в ближайшие пять-десять лет объемы отправок СУЭК в Ванينскому порту вырастут на 8 млн тонн (до 24 млн тонн). Прирост отправок к портам Находки составит 4 млн тонн (до 9 млн тонн). В связи с этим расширение БАМа и Транссиба в компании считают чрезвычайно важным.

Того же мнения придерживаются в Объединенной зерновой компании (50% плюс 1 акция принадлежат государству, 50% — группе «Сумма»), где указывают, что ограниченная логистическая инфраструктура на востоке страны не дает возможности экспортировать зерно в страны АТР в полную силу. По словам вице-генерального директора ОЗК Арама Лукасяна, профицит зерна в Сибири в среднем составляет 3 млн тонн в год,



Когда на ключевых магистралях Дальнего Востока стало тесно, деньги на модернизацию быстро нашлись

Это тот объем, который сельхозпроизводители уже сейчас могут продавать за границу. За счет вовлечения в оборот залежных земель (а это около 3,5 млн га), увеличения урожайности рост экспортного потенциала пшеницы из Сибири и сои с Дальнего Востока до 2020 года составит около 8–10 млн тонн.

«Страны АТР практически на 100% зависят от импорта зерна. При этом их рынок растет со средней скоростью 4–5% в год. Если будет выстроена логистическая цепочка Восточно-зернового коридора, в том числе создана достаточная железнодорожная и портовая инфраструктура, у аграриев появится рынок сбыта, а значит, смысл наращивать производство», — говорит Арам Лукасян. — Ключевым звеном зернового коридора станет Дальневосточный зерновой терминал (ДВЗТ), проект которого ОЗК реализует совместно с группой «Сумма». ДВЗТ появится в рамках строительства Большого порта Зарубино в Приморском крае. Уже на первом этапе через этот терминал можно будет переваливать до 10 млн тонн зерна».

Важнейшей связкой между элеваторами, отправляющими зерно, и портом станет Транссиб, подчеркивает топ-менеджер ОЗК. Именно с этой железнодорожной магистралью будет связан ДВЗТ. Согласованная работа железной дороги и порта

станет толчком для развития Сибирского и Дальневосточного регионов.

Консерватизм остался

Вопрос о комплексном развитии БАМа РЖД подняли еще в 2005 году. Уже в следующем году дочерняя структура холдинга ОАО «Институт экономики и развития транспорта» (ИЭРТ) разработала «Стратегическую программу развития Байкало-Амурской магистрали до 2020 года». По словам генерального директора ИЭРТА Федора Пехтерева, основное внимание в ней уделялось увеличению провозной способности Северного широтного хода от станции Тайшет (Иркутская область) до порта Советская Гавань. Было сделано несколько вариантов расчетов предполагаемых объемов перевозок грузов с учетом «Генеральной схемы развития железнодорожного транспорта», принятой в 2005 году, а также темпов роста портовых мощностей в Ванино-Совгаванском транспортном узле и перспектив разработок полезных ископаемых в зоне влияния БАМа.

«Позже в связи с изменением конъюнктуры товарных рынков России и стран АТР, обращениями потенциальных инвесторов и созданием новых пограничных переходов на российской-китайской границе стратегическая программа была переработана. Если сравнить показатели, то можно увидеть, как менялись прогнозы суммарных объемов перевозок. В 2006 году консервативный сценарий предполагал объем в 30,2 млн тонн в год, а по оптимистическому

прогнозу было 52,9 млн тонн. В 2010 году цифры изменились: 51,5 млн и 92,8 млн тонн соответственно», — говорит Федор Пехтерев.

В реализации этой программы без государственной поддержки было не обойтись, но неоднократные предложения РЖД в органах власти отклика не находили.

Все изменилось в 2011 году, когда холдинг разработал комплексный инвестиционный проект «Освоение перспективных объемов перевозок на участке Тайшет—Комсомольск-на-Амуре—Советская Гавань на период до 2020 года». На основе сравнительного анализа в нем впервые предусматривалась специализация обоих восточных ходов: по Транссибу планировалось пустить пассажирские экспрессы и ускоренные контейнерные поезда, а БАМ предназначался для перевозок массовых грузов. Это решение стало ключевым, убежден глава ИЭРТА. Оно и определило перспективу развития Восточного полигона.

В прошлом году правительство одобрило программу развития БАМа и Транссиба, которая предусматривает 562 млрд руб. инвестиций (без НДС в прогнозных ценах). В том числе 302 млрд руб. от РЖД, 150 млрд руб. из Фонда национального благосостояния, которые нужно будет вернуть, еще 110 млрд руб. — из бюджета. Но при этом снова понадобилось оценить перспективную грузовую базу железных дорог. Запросы о планируемых объемах отгрузки продукции были направлены 47 круп-

нейшим компаниям-грузоотправителям. Их планы были увязаны с прогнозами социально-экономического развития России и регионов, конъюнктурой внешних рынков с учетом состояния и рисков проектов разработки новых месторождений, а также со строительством перегрузочных терминалов в дальневосточных портах. Учитывались и такие факторы, как решение о развитии линии Междуреченск—Тайшет для транспортировки угля Элегестского и Кузбасского регионов на восток.

Результаты этой работы показали, что рост суммарного объема перевозок по БАМу и Транссибу к 2020 году составит не менее 55 млн тонн. Для его освоения в проект были заложены инновационные технологические решения, указывает Федор Пехтерев. В том числе повышение веса поезда до 7,1 тыс. тонн (сейчас вес состава на БАМе не превышает 6 тыс. тонн, на Транссибе — 6,3 тыс. тонн) и использование новых вагонов с осевой нагрузкой 25 тонн. Предусматриваются также ввод в эксплуатацию почти 500 км главных путей, 47 развязок, 680 км автоблокировки, реконструкция более 90 станций и ряда крупных искусственных сооружений, пограничных и припортовых станций. Это увеличит пропускную способность БАМа от 7 до 40 пар поездов в сутки, Транссиба — минимум на 17 и максимум на 28 пар.

Только без рук

Однако паспорт проекта окончательно пока не утвержден. В последнее

время ведется спор о возможности увеличения целевого показателя дополнительных грузов по магистралям до 75 млн тонн. При этом ряд экспертов и причастных к проекту бизнесменов считает, что это приведет к его значительному удорожанию, и рекомендуют в паспорте оставить прежние 55 млн тонн с возможностью увеличения до 66 млн тонн. Эту позицию поддерживают и в топ-менеджменте РЖД, а также высокие чиновники Минтранса.

Впрочем, недавно глава Минвостокразвития Александр Галушка высказался против финансирования БАМа и Транссиба в рамках программы по развитию Дальнего Востока. Он считает, что развитие железнодорожных магистралей следует исключить из проекта. «Развитие БАМа и Транссиба — это важно для всей страны, это наша национальная магистральная железнодорожная инфраструктура, но это не развитие Дальнего Востока. В существующем виде программа развития Дальнего Востока не решает вопросов развития Дальнего Востока, она решает другие вопросы — вопросы развития национальной каркасной инфраструктуры», — сказал Александр Галушка. — Ее место, где она должна находиться, — это программа развития транспортной системы».

Между тем эксперты полагают, что глава Минвостокразвития прав лишь с точки зрения краткосрочных перспектив. Однако если рассматривать долгосрочный план, говорит аналитик департамента исследований железнодорожного транспорта Института проблем естественных монополий Дмитрий Черненко, то решать проблемы транспортной инфраструктуры на востоке страны следует в первую очередь. Именно это даст возможность в дальнейшем развивать экономику региона. А с учетом постоянного роста загрузки БАМа и Транссиба перенос сроков реализации проекта может грозить невывозом к 2020 году до 80 млн тонн грузов.

«Основной проблемой проектов, связанных со строительством железнодорожной инфраструктуры в РФ, является поиск финансирования. Из-за очень большого срока окупаемости они не выглядят привлекательными с коммерческой точки зрения», — указывает Дмитрий Черненко. — Но так как вопрос финансирования БАМа и Транссиба практически решен, основные трудности могут возникнуть в процессе строительства. Они могут быть связаны с географическими и климатическими факторами, а также сложностью рельефа на пути пролегания магистралей. Эти факторы следует учитывать, но они отнюдь не ставят под сомнение необходимость модернизации магистралей, подчеркивает эксперт. Подтверждение тому экономические расчеты: на ближайшие 30 лет реализация проекта даст приток в бюджетную систему страны в размере 700 млрд руб. При этом суммарный ВРП Дальневосточного региона возрастет на 25%.

Маргарита Меньшакова

Женщины — на локомотив



Тяжелый труд машиниста девушки смогут испытать без шутки

— прецедент —

Профессия машиниста сопряжена с различными трудностями: тяжелые условия труда, высокая физическая и психологическая нагрузка, огромная ответственность. И в настоящее время в этой профессии трудятся исключительно мужчины. Однако в обозримом будущем, возможно, вакантные должности будут открыты и для прекрасной половины человечества.

О предстоящем обсуждении этого вопроса рассказал президент ОАО РЖД Владимир Якунин.

«У нас действительно по закону есть понятие „тяжелые условия

труда“, и в соответствии с действующим законодательством женщины не могут привлекаться на работу с такими условиями», — подчеркнул господин Якунин. — Это касается в том числе и работы машиниста. Но вот с точки зрения работы машиниста скоростных пассажирских поездов, я думаю, что здесь, наверное, ситуация вообще не совсем справедливая. Мы рассмотрим возможность привлечения женщин к работе машинистом в целом, посоветуемся с нашими законодателями, министрами, могут ли женщины привлекаться на такую работу, например, в области скоростного движения. Вопрос поставлен, будем рассматривать».

Генеральный секретарь Международной конфедерации профессиональных союзов железнодорожников и транспортных строителей Геннадий Косолапов отметил, что в настоящее время как в России, так и на всем «пространстве 1520» (страны с широкой железнодорожной колеей) нет конкретных юридических запретов на трудоустройство женщин в качестве машинистов и помощников машинистов, существуют только ограничения по условиям труда.

«Если железнодорожные компании смогут обеспечить надлежащие условия труда — температурный режим в кабинах, их соответствующую виброзащиту, снизить интенсивность труда, то, думаю, никаких проблем в этой области не будет. А если говорить о возможном спросе на места машинистов среди представительниц слабого пола, надо понимать, что женщины всегда мечтали работать там, где работают мужчины. А если учитывать, что машинист является представителем своеобразной элиты среди других железнодорожных профессий, можно быть уверенным, что среди женщин такая профессия будет востребована», — резюмировал Геннадий Косолапов.

Впрочем, есть и другая точка зрения. «Я не думаю, что нужны изменения в законодательстве, которые позволят женщинам работать в этой профессии», — полагает член комитета Госдумы РФ по труду, социальной политике и делам ветеранов Сергей Юрченко. — Не стану называть такие отрасли, как железнодорожная, ави-

ационная или морская, сугубо мужскими, но стоит признать, что здесь даже мужчинам не всегда может найтись работа. Не в обиду женщинам — пусть подождут до лучших времен. Кроме того, я в свое время порабо-

тал в системе образования на железной дороге и имею представление о профессии машиниста: они испытывают колоссальную нагрузку. Ни в каком случае не хочу сказать, что женщины этих нагрузок не выдержат. Вы-

держат, конечно! Но, на мой взгляд, все-таки будет лучше, если представительницы прекрасного пола поберегут свое здоровье — хотя бы в интересах создания семьи».

Константин Мозговой

ТРАНСПОРТ
www.transgarant.com

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ И ТРАНСПОРТНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ

Реклама

Железнодорожный транспорт стоп-кран

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—участницах 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 служит 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 российского перевозчика зерна ЗАО «Руссагротранс» (входит в многопрофильную железнодорожную группу компаний РТК) и казахстанского оператора АО «Казтемтранс» («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 эксплуатационно-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 «Казтемтранс» 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 Байбикова.

В Казахстане и России, по ее словам, реформы направлены на разделение функций управления железнодорожной инфраструктурой и перевозочной деятельностью. 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 убыток 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 займёт москвичу в случае принятия законопроекта обойдется минимум в 1,4 тыс. руб. Самый дешевый билет на электричку 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 билетов в кассе или терминалов самообслуживания на станции посадки. При отказе безбилетного лица от уплаты штрафа он может быть взят 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 следо-

вания 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 хахарактер 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 госкомпаний 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., сообщил 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 экономической 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 основную 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 года — 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 заморозиванию 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 в 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 авторынка 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 приобрел 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 сохраняется 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 ослаблением 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 реструктуризацию. 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.