РЕКЛАМА

Лизинг бьется за долги

— финансы —

с13 «Благодаря взвешенной кредитно-рисковой политике и умеренному риск-аппетиту „ВТБ Лизинг“ сформировал качественный лизинговый портфель в основном с такого типа клиентами, с приемлемым долгом на вагон,— говорят в компании.— Конечно, с учетом сложившейся ситуации в железнодорожной отрасли с отдельными клиентами была проведена экономически обоснованная реструктуризация сделок на взаимовыгодных условиях». Но до настоящего времени в «ВТБ Лизинге» случаев принудительного изъятия вагонов или дефолта клиентов не было, уверяют в компании.

Операторы, которые приобрели подвижной состав на пике его стоимости, обладающие, как правило, небольшим парком и сдающие его в аренду более крупным игрокам, уже не способны обслуживать лизинговые обязательства. «При высокой стоимости вагонов невозможно реализовать реструктуризацию, способную удовлетворить текущие рыночные требования, поэтому лизингодатели приходят к изъятию такого парка»,— поясняют ситуацию в пресс-службе «ВТБ Лизинга». В компании отмечают, что в соответствии с действующим законодательством после изъятия имущества собственник вагона не может сдать его в финансовый лизинг повторно. Поэтому у лизинговых компаний не так широк спектр вариантов действий с вагоном: можно сдать парк в оперативную аренду компаниям-консолидаторам по минимальной арендной ставке, продать парк с убытком, а если парк старше установленного срока эксплуатации — порезать вагоны в утиль, постаравшись реализовать годные к использованию литые детали.

ВЛАДИСЛАВ ЛОНШАКОВ

Лизинговые компании с интересом присматриваются к инновационным вагонам ведущих производителей, но не спешат инвестировать в них деньги, пока спрос на них не станет массовым

Балансовый разум

Гендиректор лизинговой компании «Трансфин-М» Дмитрий Зотов соглашается, что прежнего ажиотажного спроса на грузовые вагоны уже никогда не будет, но не спешит предрекать скорый крах в отрасли. По его прогнозам, со списанием старого парка численность вагонов на сети нормализуется, а производство новых вагонов будет находиться на уровне выбывающего парка. «С моей точки зрения, рынок вагонов перестал быть спекулятивным, но не инвестиционно привлекательным. В определенный момент вагоны покупались в ожидании сверхприбыли и динамичного роста цены. Этот период был необходим, чтобы быстро обновить изношенный парк, доставшийся со времен СССР. В дальнейшем инвестиции будут более разумными, операторы будут покупать парк, только имея четкое понимание, под какую грузовую базу он предназначен»,— полагает Дмитрий Зотов.

Между тем участники рынка грузовых вагонов всерьез обсуждают между собой идею руководства ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) радикально повысить эффективность использования наиболее проблемного парка полувагонов, объединив под одним управлением около 300 тыс. единиц универсального подвижного состава этого типа. Сама по себе идея не нова и заключается в том, что при таком количестве парка в одних руках достигается колоссальная экономия расходов на порожний пробег благодаря так называемому балансовому методу управления порожняком.

Грубо говоря, освободившийся на Дальнем Востоке вагон может быть сразу подан под погрузку на северо-западе страны без временных затрат на его перемещение через всю Россию, как это происходит при отправке частного порожнего вагона. Этот фокус получается за счет планирования потребности в грузовом подвижном составе по географическому принципу, позволяет перевозчику сэкономить на адресных отправках каждого отдельного вагона и формировать составы, не обращая внимания на его принадлежность к конкретному собственнику. В целом это позволяет эффективно оперировать целыми потоками вагонных ресурсов, что реально улучшает экономику перевозок как для оператора, так и для перевозчика.

Официально информацию о новом витке реформ на железнодорожном транспорте, предполагающем создание своеобразного «банка универсальных вагонов», работающего по обезличенной технологии, участники рынка и в РЖД не подтверждают. Но по данным „Ъ“, в мае уже состоялись несколько совещаний крупнейших собственников вагонов с высоким руководством монополии, где в том числе обсуждалось предложение создать такой общий пул из полувагонов, что станет решением многих застарелых отраслевых проблем. В этом процессе, как говорят знакомые с примерным содержанием темы консультаций источники, значительную роль сыграет решение лизинговых компаний, у которых начал скапливаться сравнительно новый вагонный парк, но при этом приносящий нулевые доходы и требующий больших затрат на содержание и отстой.

Цена консолидации

Сами участники рынка не спорят с тем, что балансовый метод управления парком хранит в себе колоссальные ресурсы технологической экономии, которая может быть с успехом монетизирована на существующем рынке. Но каждое из имеющихся предложений вызывает у них больше вопросов, чем заинтересованности, что и препятствует принятию ими решения отдать свой вагонный парк под единое управление. «Говорят о том, чтобы объединить под одной крышей около 300–350 тыс. полувагонов, тогда как всего на рынке их около 600 тыс. единиц. Спрашивается: а что будет с оставшимися 300 тыс. единиц исправных и готовых для перевозки вагонов? Ответ понятен: они просто не найдут себе груза и превратятся в груду металла»,— рассуждает руководитель одного из крупных операторов.

Тем не менее лизинговые компании и отраслевые эксперты поддерживают любые государственные меры по ограничению работы на сети грузовых вагонов, произведенных еще в прошлом веке. Вплоть до самых радикальных — административных запретов на эксплуатацию вагонов с продленным сроком службы, а не только экономических стимулов. При нынешней ставке доходности на уровне 350–400 руб. за полувагон в сутки сохранить рентабельность может только тот оператор, у которого этот вагон приобретен в собственность, отмечают участники рынка. Если же вагон находится в лизинге, то оптимальная операторская ставка должна быть не меньше 700–800 руб. в сутки, чего рынок не помнит уже почти два года.

Кстати сказать, вопрос о ставке аренды остается ключевым для реализации идеи о консолидации парка под обезличенную технологию. Все прежние попытки РЖД сформировать подобный пул вагонов натыкались либо на противодействие антимонопольных органов, либо на нежелание операторов отдавать в управление свои вагоны по заниженной цене. Возможно, новый раунд «секретных» переговоров о стоимости и условиях привлечения частного подвижного состава в создаваемый «вагонный банк», а может быть, даже и публичное обсуждение возможного консолидационного проекта, пройдет в рамках открывающегося сегодня железнодорожного форума «Стратегическое партнерство 1520» в Сочи. Хорошие прогнозы синоптиков (в противовес прогнозам отраслевых аналитиков) и курортная атмосфера русского Кавказа должны помочь контрагентам железнодорожных грузоперевозок найти, с одной стороны, взаимовыгодное решение, с другой — спасти друг друга от неминуемого банкротства.

Виктор Аносов

ЕВРАЗ

Первые российские рельсы
для высокоскоростного движения

Рельсы ДТ 350 СС – Дифференцированно-термоупрочненные 100-метровые рельсы для совмещенного движения:

- Скорость движения пассажирских поездов более 200 км/ч
- Возможность интенсивного грузового движения со скоростью свыше 100 км/ч
- Высокое сопротивление контактной усталости
- Повышенный уровень надежности

www.evraz.com
+7 (495) 363-19-63

Реклама

Молот ТОРа

— смежники —

В ответ на жалобы операторов подвижного состава по поводу злоупотребления ОАО «Российские железные дороги» своим правом направлять их вагоны в ремонт на пути следования, правительственные чиновники готовы подумать, как вернуть сферу текущих отцепочных ремонтов под государственное регулирование. Идея включить эти расходы в тариф на грузоперевозки нравится не всем операторам, а само решение может снизить не только количество, но и качество ремонтов, предостерегают участники рынка.

Проблема неконтролируемого роста расходов на ремонт — традиционная головная боль для грузовых операторов. Но в последние кризисные месяцы участники рынка обнаружили новую тревожную для своего бизнеса тенденцию. На железной дороге резко возросли стоимость и, что еще более неприятно, количество внеплановых ремонтов вагонов по неисправностям, которые обнаруживаются сотрудниками ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) в пути следования и в процессе эксплуатации. Пикантность ситуации заключается в том, что операторы не в состоянии влиять на количество таких «отцепок», поскольку не имеют информации ни о причинах отставления вагона, ни о характере выявленной неисправности, ни о месте производства ремонта. Все эти данные вместе со счетом ремонтного депо по установленным самой монополией тарифам операторы получают уже от РЖД по факту устранения неисправности.

Обратив внимание на необъяснимый всплеск количества текущих отцепочных ремонтов (ТОР), операторы рынка стали обоснованно предполагать наличие у РЖД какого-то негласного плана по отцепкам с целью резко поднять доходы монополии от этого вида деятельности. Проблема злоупотреблений в этой сфере была подтверждена и набирающим отраслевое влияние Советом потребителей услуг РЖД, созданным при правительстве РФ для обсуждения важнейших для рынка вопросов. Как ни парадоксально, лоббистский потенциал этого совещательного органа при Открытом правительстве обусловлен отсутствием в его составе представителей монополии. Это означает, что рекомендации совета правительству менее подвержены влиянию административного ресурса всесильной железнодорожной администрации.

Составляющие большинство в этом совете операторы вагонов и грузоотправители констатировали, что существующая система проведения ТОРов имеет ряд серьезных недостатков, основной из них — ее экономическая мотивированность на увеличение количества ремонтов. «Фактически неисправности выявляются путем проведения натурного осмотра вагона соответствующими работниками инфраструктуры,— поясняет ситуацию Сергей Калетин, руководитель комитета Совета потребителей РЖД по удовлетворенности качеством услуг РЖД в сфере эксплуатации и ремонта подвижного состава.— То есть, с одной стороны, высок человеческий фактор при выявлении неисправности, с другой стороны, принцип выявления неисправности совершенно непрозрачен и позволяет фактически бесконтрольно браковать столько вагонов, сколько потребуется».

Рекомендация совета потребителей РЖД правительству — рассмотреть возможность включения стоимости ТОРов в регулируемый государством тариф на перевозку грузов и порожних вагонов, что позволит ликвидировать финансовую заинтересованность инфраструктурной компании в количестве отцепок, а также поставить под контроль вопросы стоимости ремонта, который с незапамятных времен устанавливается эксплуатационными депо РЖД самостоятельно и государством фактически не регулируется.

Участники рынка отмечают, что старые вагоны чаще попадают в отцепку, нежели более новые. «После окончания нормативного срока службы количество отцепочных ремонтов на вагон растет по сравнению с новым подвижным составом,— рассказывает руководитель одной из операторских компаний.— Каждая отцепка приводит к замедлению работы не только самого вагона, но и всей железнодорожной инфраструктуры, поскольку необходимо расформировать состав, отцепить вагон, сформировать его снова и лишь затем отправить в дальнейший путь. За последние три года общее количество отцепок выросло в два раза, до 1,3 млн ремонтов в год».

Целый ряд частных операторов подвижного состава поддерживают идею включить услуги РЖД по отцепочным ремонтам в общий тариф на грузоперевозки в некоторой части. «Но при этом услуги должны быть четко нормированы по срокам, а при несоблюдении эксплуатационными депо заявленных нормативов нужно налагать на них штрафные санкции. Только тогда эта система может заработать»,— считает один из сторонников этой меры, констатируя, что сегодня все расходы по ремонту, а также убытки от простоев составов из-за отцепок и недоставленный в срок груз ложатся на плечи операторов вагонов.

Однако не все участники рынка окажутся довольны таким решением. Один из них напоминает, что кроме эксплуатационных депо РЖД существуют и частные ремонтные компании, а включение в тариф этого вида услуг может привести к обратному эффекту — снижению количества и качества ремонтов. Глава аналитической компании «Infoline-Аналитика» Михаил Бурмистров, в свою очередь, добавляет, что включение затрат по эксплуатационному ремонту в грузовой тариф будет несправедливым по отношению к эксплуатантам инновационных вагонов. «Такой вагон по показателю отцепочных ремонтов в 100 раз эффективнее обычного вагона, так почему его владелец через грузовой тариф будет платить за ремонт чужих вагонов?» — недоумевает эксперт.

Виктор Аносов

«Тематическое приложение к газете «Коммерсантъ» («Железнодорожный транспорт»). Учредитель: АО «Коммерсантъ». Адрес: 127055, г. Москва, Тихвинский пер., д. 11, стр. 2. | **Владимир Желонкин** — президент ИД «Коммерсантъ» | **Мария Комарова** — генеральный директор ИД «Коммерсантъ» | **Азер Мурсалиев** — шеф-редактор ИД «Коммерсантъ» | **Павел Кассин** — директор фотослужбы | **Валерия Любимова** — коммерческий директор ИД «Коммерсантъ». **Рекламная служба:** Тел. (499) 943-9108/10/12, (495) 101-2353 | **Алексей Харнас** — руководитель службы «Издательский синдикат» | **Алексей Екимовский** — выпускающий редактор | **Наталия Дашковская** — редактор | **Сергей Цомык** — главный художник | **Виктор Куликов** — фоторедактор | **Екатерина Бородулина** — корректор | **Адрес редакции:** 125080, г. Москва, ул. Врубеля, д. 4. Тел. (499) 943-9724/9774/9198