Железнодорожное строительство. Российские металлурги готовы конкурировать с китайскими компаниями | 14

ЖТ

Тематическое приложение к газете **Коммерсантъ**

Железнодорожный транспорт

Среда 3 июня 2015 №96 (5606 с момента возобновления издания)

kommersant.ru

15 | Инвестиции в инфраструктуру. Бюджетные расходы на транспортные проекты позволят преодолеть последствия экономического кризиса

16 | Ремонт вагонов. Операторы просят государство отрегулировать деятельность эксплуатационных депо РЖД

Падение погрузки примирило РЖД и частных операторов грузовых вагонов с мыслью о том, что для разрешения кризиса перепроизводства на рынке необходимо списать в утиль каждый четвертый вагон из общего парка. На фоне роста убытков и неплатежей железнодорожный бизнес ожидает административных решений правительства, которое намерено поддержать вагоностроителей путем нормативного давления на частных операторов подвижного состава.

Лечение давлением

— конъюнктура —

Снижение промышленного производства в России и другие макроэкономические проблемы к концу весны в явном виде проявились на железной дороге. Показав в первые месяцы года практически нулевой рост, погрузка на сети ОАО «Российские железные дороги» начала резко падать в апреле. Согласно официальной статистике, на железных дорогах было погружено 3,3 млн тонн, что на 2,7% меньше, чем в апреле прошлого года, хотя железнодорожники ожидали спада по погрузке на уровне 1,5%. Прогноз на май также неутешителен — падение на уровне 3% к прошлогоднему уровню. Что же касается июня, то тут прогнозы еще более пессимистические: в конце мая первый вице-президент РЖД Вадим Морозов сообщил, что погрузка может сократиться на целых 5,3% в сравнении с аналогичным месяцем 2014 года.

Отрицательная динамика связана прежде всего с падением перевозок строительных грузов и цемента (по данным Вадима Морозова — на 14,5% и 17% соответственно), промышленного сырья (на 13,4%), а также нефтяных грузов. Аналитики и участники рынка отмечают, что то же происходит и с другими важными железнодорожными грузами. Практически полностью остановилось железнодорожное сообщение с Украиной, на объемы импорта продовольствия из Европы сильно повлияли российские «антисанкции», сократились объемы перевозок импортных контейнеров, прежде всего с автокомплектующими для локализованных в России автомобильных производств и других товаров для совместных предприятий с компаниями из США и стран ЕС.

Как рассказывают участники рынка, за прошедшие пять месяцев на рынке оперирования железнодорожным грузовым подвижным составом успели смениться две противоположные тенденции. Казалось бы, железная дорога сосредоточена внутри российских границ, доходы и расходы железнодорожников проводятся в рублях и колебания курса зарубежных валют не должны были сказаться на этом сегменте бизнеса. Однако все вышло наоборот: девальвация позволила отечественным производителям выгодно продавать свою продукцию на зарубежных рынках и нарастить доходные для операторов экспортные перевозки. Но начавшееся с марта укрепление рубля уже успело охладить спрос на российское сырье, что привело к сокращению заказов на перевозку грузов по железной дороге.

СЕРГЕЙ ГАВРИЛЕНКО

Рост экспорта российского угля в начале года обнадежил железнодорожников, но уже в мае погрузка начала снижаться практически по всем видам грузов

Волшебный уголь

Главным драйвером роста экспорта на железной дороге стал внезапно подешевевший в долларах российский уголь, который до сих пор является самым массовым грузом для российских железных дорог. Потери объемов перевозок на Украину с лихвой компенсировал спрос из стран дальнего зарубежья, для которых главным ориентиром выбора поставщика является валютная цена на международных биржах. Среди крупных покупателей российского угля появился даже Китай, чьи потребности в этом сырье, вообще говоря, обеспечиваются собственной добычей. Это «угольное чудо» привело не только к росту объемов перевозок угля по железной дороге, но и к росту их доходности: сверхъестественная прибыль от экспорта позволила угольщикам «поделиться» своей маржой с операторами вагонов, что вызвало рост ставок за услуги последних. Несмотря на то что перевозки угля не считаются высокодоходными для операторов и РЖД, даже самые незначительные всплески спроса на международных рынках приводят к кратному росту выручки за счет больших объемов перевозок.

Но рост доллара к рублю оказался слишком кратковременным, чтобы доходность грузовых вагонов приобрела устойчивую тенденцию к росту. Отскок курса с 60 до 50 руб. за доллар уже привел к сокращению спроса на российский уголь, а экспортеры сократили объемы отгрузки и не готовы платить больше за предоставление вагонов. Участники рынка отмечают, что сейчас средние ставки аренды вагона в сутки стабилизировались, но любые колебания курса доллара к рублю могут легко нарушить этот баланс в любую сторону. По словам главы агентства «Infoline-Аналитика» Михаила Бурмистрова, росту доходности операторов до настоящего времени способствовала тенденция к росту грузооборота: при стагнирующих объемах погрузки росла средняя дальность перевозки грузов, что положительно сказывалось на финансовом результате компаний. Но эксперт отмечает, что к концу мая и эта тенденция уже не наблюдается, что говорит об исчерпании ресурса повышения эффективности перевозки за счет увеличения расстояния.

В погоне за убытком

По общему мнению участников рынка и отраслевых экспертов, сегодня на рынке универсальные полувагоны предлагаются клиентам на уровне рентабельности для собственника в размере 400–450 руб. в сутки за вагон. Эти ставки — предмет договоренности операторов и грузовладельцев, а потому официальной статистики на рынке нет. Однако, по данным аналитиков и железнодорожников, сегодня вагоны предлагаются под погрузку и по 300 руб., и по 200 руб., и даже по 100 руб. за вагон в сутки, что априори ниже себестоимости его содержания. Так, по оценкам самих операторов, расходы на плановые ремонты сравнительно «старого» вагона выпуска 1990-х годов и ранее в пересчете на год составляют до 250 руб. в сутки, затраты на ремонт вагона более поздних выпусков ниже, но все равно в среднем не могут оказаться меньше 100 руб.

Причины такой ситуации сложились задолго до последних экономических потрясений в России. Сформированный в 2000-х годах рынок операторов грузовых вагонов столкнулся с системным кризисом перепроизводства подвижного состава уже в 2014 году. В прошедшие годы кроме профессиональных инвесторов, не понаслышке знакомых с железной дорогой и осознанно вкладывавших деньги в грузовой парк, на рынок пришли лизинговые компании, разогревшие спрос на вагоны сверх нормы благодаря наличию свободных денег у материнских банков. Обрадованные ажиотажным спросом, вагоностроители нарастили выпуск вагонов наиболее популярных на рынке типов до 80 тыс. единиц в год, чем затоварили рынок окончательно.

Инновационный демпинг

В результате сегодня продажи вагонов с конвейера рухнули практически до нуля под давлением макроэкономических факторов. Сейчас заводы получают лишь небольшие эпизодические заказы от крупных грузовладельцев, которые планово обновляют парк своих кэптивных операторов, но и этот процесс скоро прекратится, полагают эксперты. Нет рыночного спроса и на инновационные вагоны, производство которых освоено лидерами вагоностроительного рынка, такими как Уралвагонзавод и Объединенная вагонная компания. Почти все произведенные ими новинки поступают в управление дочерним операторским компаниям «УВЗ — Логистика» и «Восток1520», каждая из которых эксплуатирует инновационные вагоны только своего производителя.

Эти вагоны дороже обычных, но обладают множеством улучшенных характеристик, а их эксплуатанты поддержаны правительственными тарифными льготами на оплату порожнего пробега. Как рассказывает управляющий директор компании «Восток1520» Владимир Сосипаторов, ставка предоставления таких вагонов одна из самых высоких на рынке. «При этом стоимость перевозки 1 тонны груза для грузоотправителя ниже, чем в стандартном вагоне. Этот уровень поддерживается благодаря мультипликативному эффекту, гарантийным плечам движения вагонов от погрузки до выгрузки, минимальному числу технических отказов инновационных вагонов, возможности грузовладельца повысить эффективность своих погрузочно-разгрузочных комплексов на 10–12%»,— отмечает он.

Такая ценовая политика операторов инновационных вагонов оказывает дополнительное давление на рынок обычных грузовых вагонов, способствуя еще большему снижению ставок, отмечает Михаил Бурмистров. «Инновационные операторы» в первую очередь заняты продвижением нового продукта на рынок, а не зарабатыванием денег, поэтому легко могут снизить свою доходную ставку за счет маржи материнского производителя, отмечает эксперт. Это означает, что, когда конъюнктура рынка начнет меняться в лучшую сторону, ставки на предоставление вагонов с повышенной грузоподъемностью и увеличенным межремонтным пробегом будут иметь значительный потенциал для роста.

Невидимый профицит

К сожалению, «улучшение конъюнктуры» рынка грузовых вагонов в России может наступить лишь вследствие крайне болезненного процесса «очищения» рынка от избытка мощностей, который составляет, по разным оценкам, около 300 тыс. вагонов (около четверти парка, имеющегося в стране). В этом мнении сегодня едины не только регуляторы, но и практически все участники рынка, хотя, говоря о собственных компаниях, они утверждают, что все их вагоны задействованы.

с14

Лизинг бьется за долги

— финансы —

Из-за системного кризиса на рынке грузовых вагонов лизинговые компании получили шанс серьезно повлиять на бизнес частных операторов подвижного состава. Став крупнейшими держателями их накапливающихся долгов и крупнейшими собственниками невостребованного в перевозках парка, финансовые организации могут сказать свое веское слово в процессах консолидации вагонов под единым управлением, о чем давно мечтает железнодорожная монополия.

Участники рынка и отраслевые эксперты в один голос квалифицируют ситуацию на российском железнодорожном рынке как критическую. «Из-за падения объемов перевозок спрос на типовой подвижной состав находится на исторически минимальном уровне,— констатирует текущее состояние отрасли директор по аналитическим исследованиям НПК „Объединенная вагонная компания“ (ОВК) Андрей Цыганов.— Положительная динамика наблюдается только в сегменте инновационного подвижного состава, который за счет своих улучшенных технико-эксплуатационных характеристик обеспечивает оператору доходность в два раза выше, чем у вагонов старого поколения».

Мало инноваций

Следует отметить, что ОВК, производящая инновационные вагоны повышенной грузоподъемности и надежности на Тихвинском вагоностроительном заводе, объединяет в себе как лизинговую компанию RAIL1520, которая предоставляет операторам в рассрочку новую продукцию, так и собственного оператора таких вагонов компанию «Восток1520», предоставляющих инновации под погрузку грузовладельцам. По примерно такой же схеме действует и другой крупный производитель вагонов с новой грузовой тележкой — НПК «Уралвагонзавод», покупателем инноваций преимущественно выступает дочерний грузовой оператор «УВЗ Логистика». В тестовую эксплуатацию такие вагоны берут крупные грузовладельцы, но делают это осторожно, желая на практике подтвердить заявленные производителями инновационные характеристики.

Но для других участников лизингового рынка инновационный вагон пока не слишком привлекателен как продукт. «Предлагаемая заводами высокая стоимость инновационного вагона даже с учетом предлагаемых субсидий и его низкая доходность с учетом скидки на тариф в порожнем рейсе пока не приводят к массовому спросу,— отмечают в „ВТБ Лизинге“.— Операторы работают над снижением себестоимости своих перевозок путем оптимизации маршрутов, снижения порожнего пробега, сокращения прочих затрат, поэтому мы полагаем, что инновационный вагон со временем займет свою нишу как экономически более выгодный». Однако это может случиться не раньше, чем ситуация в железнодорожной отрасли в целом начнет улучшаться, считают в компании.

Тем не менее участники рынка осознают наметившийся тренд на использование вагонов нового типа. «В последующие годы обновление парка целесообразно проводить именно инновационными вагонами, то есть ежегодный выпуск 30 тыс. вагонов должен состоять только из вагонов нового поколения,— считает гендиректор лизинговой компании „Трансфин-М“ Дмитрий Зотов.— Возможно, вагоностроителям стоит снять с производства вагоны со старой тележкой и таким образом переориентировать покупателя на инновационные образцы»,— полагает он.

Вагоны разъезжаются по банкам

По оценкам лизинговых компаний, в текущих условиях исполнять действующие лизинговые контракты могут те операторы, у которых есть стабильная грузовая база, дешевый вагон в собственности или приобретенный в лизинг по приемлемой цене в период с 2009 по 2011 год. Помогают операторам нести лизинговое бремя диверсифицированный бизнес или запас прочности в виде собственного капитала, отмечают в пресс-службе «ВТБ Лизинга».

с16

железнодорожный транспорт

«РЖД остается для ЕВРАЗа ключевым партнером и клиентом»

Металлургическая компания ЕВРАЗ освоила производство инновационных рельсов для скоростного совмещенного пассажирского и грузового движения и готова полностью обеспечить поставки для строительства первой очереди мегапроекта России и Китая — высокоскоростной железнодорожной магистрали (ВСМ) Москва—Пекин. О том, как компания планирует выиграть в конкурентной борьбе с китайскими производителями, и о других проектах в железнодорожном транспорте рассказал в интервью „Ъ“ вице-президент ЕВРАЗа по продажам **Илья Широкоброд**.

ЕВРАЗ

— мнение —

— Недавно было подписан совместный российско-китайский меморандум о строительстве первой в России высокоскоростной магистрали Москва—Казань как первой части линии Москва—Пекин. Готова ли компания ЕВРАЗ к поставкам материалов для этого масштабного проекта?

— Необходимость развития высокоскоростных магистралей в России очевидна, и мы очень рады тому, что судьба проекта наконец определилась. Безусловно, строительство ВСМ станет серьезным драйвером сразу для многих отраслей нашей промышленности, будет способствовать созданию новых рабочих мест, повышению мобильности населения, а также деловой активности в регионах. Удлинение ВСМ до Урала и Сибири также имеет смысл: транспортное сообщение между этими регионами необходимо улучшать. Продление ветки до Китая будет способствовать развитию деловых, торговых связей и также предоставит нашим восточным регионам новые возможности для роста. Отрадно, что при реализации такого масштабного проекта РЖД делают ставку на российских производителей. Участие российских компаний в строительстве ВСМ является одним из ярких примеров программы импортозамещения — до этого рельсы для аналогичных проектов приходилось закупать за рубежом.

Первая очередь ВСМ потребует до 200 тыс. тонн продукции, и ЕВРАЗ готов к поставкам этих объемов. Один из наших новых продуктов — рельсы для скоростного совмещенного движения — не имеет аналогов в мире. Эти рельсы одинаково хорошо себя чувствуют и под скоростными пассажирскими поездами, и под грузовыми составами, препятствуют разрушениям пути и дают возможность развивать более высокие скорости. Хочу отметить, что строительство ВСМ будет серьезным двигателем спроса на металлопрокат и, соответственно, хорошим подспорьем для российских металлургов, и для ЕВРАЗа в том числе. По предварительным оценкам, для проекта потребуется около 300 тыс. металлоконструкций, объемы строительного проката еще предстоит подсчитать. Наша компания по многим позициям лидирует на российском рынке, и мы рассчитываем активно участвовать в поставках.

— Как известно, Китай заинтересован в том, чтобы при строительстве ВСМ в России использовалась продукция китайской промышленности. Насколько в принципе продукция металлургических заводов Китая конкурентна по сравнению с отечественной, и с продукцией ЕВРАЗа в частности?

— Безусловно, китайские металлурги составляют серьезную конкуренцию производителям металлопроката из других стран, и одно из их ключевых преимуществ в глазах покупателя — это цена. При этом мы за свои рынки сбыта спокойны: наши металлургические производства продолжают работать на высоком уровне загрузки, спрос на продукцию стабилен. Главным направлением продаж для ЕВРАЗа остается внутренний рынок: по итогам 2014 года продажи в Россию и СНГ составили 64%. Традиционно мы экспортируем большие объемы полуфабрикатов в страны Азии, при этом намерены расширять зарубежные поставки готовой продукции — не только транспортного, но и строительного назначения. Например, мы недавно освоили арматуру гонконгского стандарта, рассматриваем возможность освоения новых двутавров по зарубежным стандартам. Если же возвращаться к теме строительства ВСМ на российской территории, я не сомневаюсь в преимуществах отечественного производства. При этом мы всегда готовы изучать передовой зарубежный опыт и перенимать лучшие практики.

— Как вы оцениваете потребность проектов «Восточного полигона» в металлургической продукции ЕВРАЗа?

— «Восточный полигон» — еще один стратегически важный проект для нашей страны, который позволит расширить узкие места и обеспечить более эффективную систему перевозок на восток нашей страны. «Восточный полигон» также будет способствовать увеличению инвестиционной привлекательности Восточной Сибири, Дальнего Востока — тех регионов, где сейчас активно создаются новые производства, зон опережающего развития. По аналогии с проектом ВСМ ЕВРАЗ готов предоставить полный объем рельсов (потребность оценивается в 150–200 тыс. тонн), а также металлопрокат.

Сибирь — один из «домашних» регионов для ЕВРАЗа, здесь расположен наш металлургический комбинат ЕВРАЗ ЗСМК, поэтому мы сможем предложить самые оптимальные сроки и условия доставки. Для «Восточного полигона» у нас также есть новый продукт — дифференцированно-термоупрочненные рельсы низкотемпературной надежности. Они не имеют аналогов в мире и рассчитаны на температуры до –60°С. Мы уже поставили эти рельсы для Западно-Сибирской и Дальневосточной железных дорог и уверены, что они будут востребованы и в рамках проекта «Восточный полигон».

— Каков в целом годовой объем заказов со стороны РЖД у ЕВРАЗа в 2015 году и на ближайшую трехлетку?

— РЖД остается для ЕВРАЗа ключевым партнером и клиентом. Мы продолжаем работу по нашему пятилетнему контракту, в котором закреплены объемы поставок и формульное ценообразование. Объем заказов на 2015 год со стороны РЖД превышает 600 тыс. тонн, и, несмотря на довольно непростую экономическую ситуацию, мы не видим предпосылок для снижения этих объемов. Кроме того, мы постепенно наращиваем отгрузки 100-метровых рельсов, ежемесячные поставки уже превышают 10 тыс. тонн. Преимущества стометровых рельсов уже успел оценить и Московский метрополитен: в начале года они были уложены в путь. Это первый в мировой истории случай использования длинных рельсов под землей.

— Среди крупнейших потребителей основной продукции металлургов также стоит отметить вагоностроительные заводы. Как идет выполнение пятилетнего контракта с УВЗ? Насколько повлияет нынешний спад производства подвижного состава на продажи ЕВРАЗа?

— Действительно, вагоностроительные компании сейчас переживают не лучшие времена, и спад производства подвижного состава, конечно, сказался на производителях железнодорожной продукции. Однако наш контракт с Уралвагонзаводом продолжает действовать, поставки идут. Также у нас подписаны квартальные соглашения на поставку вагоностроительных профилей с Тихвинским вагоностроительным заводом и «Алтай-вагоном».

Параллельно мы ведем работу по укреплению позиций на зарубежных рынках. Недавно отгрузили последние 500 штук из 2 тыс. колес, произведенных для «Турецких железных дорог». В мае отправили первую партию колес для нового американского заказчика — железнодорожного оператора первого класса BNSF. Планируем осваивать новую, одну из самых популярных конструкций грузового колеса для США. Также мы продолжаем сотрудничество с американской компанией GE — для них уже освоена и отправлена на испытания новая конструкция локомотивного колеса. Мы ведем постоянную работу по повышению эффективности на всех этапах своей работы. Одно из последних достижений — оптимизация схемы поставки колес: мы в два раза снизили вес стоек, что позволило увеличить количество колес в контейнере.

— ЕВРАЗ — одна из тех компаний, которая приняла решение отказаться от собственного вагонного парка в пользу «аутсорсинга» транспорта. Могли бы вы подвести итоги выбора такой стратегии?

— Мы расстались с «Евразтрансом» около двух с половиной лет назад, и за это время у нас ни разу не возникало сомнений в правильности принятого решения. На тот момент мы совершили удачную сделку, которая полностью соответствовала нашей стратегии по выходу из непрофильных активов. Подписанный долгосрочный сервисный договор обеспечил нам бесперебойные перевозки грузов. Кроме того, произошла консолидация сектора и профильные компании смогли предложить достойный уровень сервиса.

Отмечу, что ЕВРАЗ при этом сохраняет и развивает свой логистический актив — «ЕВРАЗ Находкинский морской торговый порт» (НМТП). Для нас это серьезное подспорье в доставке экспортных грузов в Азию — прежде всего я сейчас имею в виду уголь. Компания планирует увеличивать свое присутствие на рынке Юго-Восточной Азии, и одним из наших преимуществ как раз является наличие собственного ресурса по перевалке грузов. ЕВРАЗ НМТП постепенно наращивает грузооборот, концентрируясь на угле. В прошлом году порт достиг рекордных показателей, перевалив 9,3 млн тонн грузов.

Интервью взяла Елена Разина

Лечение давлением

— конъюнктура —

с13 Этому феномену есть объяснение. Любые ненормативные задержки вагона на маршруте (будь то снижение скорости в пути или простои на станциях погрузки-разгрузки) ведут к увеличению количества подвижного состава, который требуется для транспортировки того же количества груза за то же время. В свою очередь, эти «лишние» с точки зрения технологии перевозок вагоны создают дополнительную работу для РЖД, что ведет к ухудшению эксплуатационных показателей перевозчика и новому росту внеплановых задержек грузовых поездов.

В итоге спираль наращивания неэффективности, закрученная «невидимой рукой рынка» операторов и «административным ресурсом» монополии, сегодня привела к обвалу операторских ставок ниже экономического смысла, убыткам лизинговых компаний и банков, кредитовавших операторов, заодно лишив заказов почти всю вагоностроительную отрасль на годы. Еще более угрожающие последствия этого процесса могут проявиться на инфраструктуре РЖД: по мнению некоторых участников рынка, систему спасает лишь нынешнее снижение объемов перевозок, а «был бы рост — дорога могла бы уже захлебнуться».

Старые среди равных

Разорвать этот порочный круг можно лишь путем массового списания вагонов, о чем с начала года публично говорят руководители РЖД и правительственные чиновники под аплодисменты вагоностроителей. Выдавливанию с рынка не меньше 300 тыс. грузовых вагонов посвящены практически все меры господдержки отрасли, которые в ближайшее время могут превратиться в обязательные к исполнению решения.

Одна из самых радикальных — обложить тарифной надбавкой порожний пробег вагонов с продленным сроком службы. По оценкам Минпромторга, с продлением назначенного изготовителем срока службы сегодня оборачивается на сети как раз примерно 300 тыс. вагонов, которые и требуется сократить для повышения работоспособности железной дороги. Еще у 100 тыс. вагонов назначенный изготовителем срок службы истечет в ближайшие пять лет, что даст загрузку и вагоностроительным мощностям. Заменить парк с истекающим сроком эксплуатации могут инновационные вагоны с улучшенными экономическими характеристиками, выпуск которых быстро растет на нескольких предприятиях на фоне общего спада производства.

Соглашаясь с необходимостью «лечения рынка» путем списания вагонов, операторы возмущены волюнтаристским характером принимаемых правительством решений. «Это все равно что ввести дополнительный налог для пенсионеров, выезжающих в город на машине, оправдывая это борьбой с пробками»,— горько иронизирует один из участников рынка. Получается, что технически исправные вагоны, которые законно прошли капитально-восстановительный ремонт и были допущены на сеть, внезапно объявляются «вне закона», хотя по своим эксплуатационно-коммерческим свойствам ничем не отличаются от вагонов других лет выпуска.

Непонятна операторам и логика подобного тарифного решения. Если, например, скидка к тарифу на порожний пробег инновационного подвижного состава экономически объяснима (новые тележки с допустимой нагрузкой 25 тонн на ось действительно меньше воздействуют на путь, чем обычные), то надбавка на порожний пробег «возрастного» вагона выглядит ничем не обоснованной, поскольку расходы РЖД на их перемещение те же, что и на пробег вагонов более поздних лет выпуска.

Следует отметить, что это уже не первый удар правительства по «вагонохламу». Участники рынка сообщают, что уже «отстранены от работы» тысячи вагонов, подлежавших капитально-восстановительному ремонту. Оправдав свои действия вступлением в действие технических регламентов Таможенного союза, правительство запретило продлевать нормативный срок службы вагонов по правилам, действовавшим в России ранее. Вместо продления срока службы ремонтным заводам позволили проводить коренную модернизацию грузовых вагонов, наложив на них обязанность получить лицензию на этот вид деятельности в соответствии с новым законодательством. Несмотря на то что техрегламент формально разрешил операторам пользоваться такой изощренной формой продления срока службы вагонов, на практике участники рынка столкнулись с отсутствием новых сертификатов на модернизацию по новым техрегламентам у большинства ремонтных предприятий. В результате эти вагоны, как говорят железнодорожники, уже «встали к забору» и, похоже, больше никогда не выйдут в рейс.

Крах в три года

Участники рынка констатируют, что в рыночной цепочке обеспечения промышленности грузовыми вагонами наибольшему ценовому и технологическому давлению подвергаются именно операторы подвижного состава, а не грузовладельцы или перевозчик. По мнению Владимира Сосипаторова, многие операторы этого давления могут не выдержать. Прежние отраслевые инвесторы разочаровались в вагонном бизнесе, участились случаи возврата подвижного состава лизинговым компаниям. «Может сложиться парадоксальная ситуация, когда понадобятся срочные меры по поддержке деятельности операторов из-за риска утраты этой профессиональной компетенции на рынке»,— полагает он.

Владимир Сосипаторов считает, что операторам нужно оказать системную поддержку во избежание потери ими платежеспособности, случаев систематических неплатежей РЖД и вагоноремонтным предприятиям за оказанные услуги. Снижение уровня дохода операторов сделает возникающие задолженности фактически невозвратными. «Для РЖД это тоже существенный риск, ведь платежи операторов составляют весомую часть выручки монополии»,— отмечает управляющий директор «Восток1520».

Соглашаются с тем, что бизнес на грузовых вагонах утратил свою былую инвестиционную привлекательность, и другие операторы, но в отношении своих компаний предпочитают такого официально не говорить. Прогнозируя ситуацию на несколько ближайших месяцев, они рассчитывают на сезонный пик грузовых перевозок в третьем квартале, но смены тренда со спада на подъем доходности в грузовом железнодорожном бизнесе не ждут раньше 2016 года. Есть еще шанс выиграть в «макроэкономической лотерее»: если правительство задумает вновь провести девальвацию национальной валюты, операторы уже знают, как вести переговоры с угольными компаниями и делить с ними экспортную выручку.

Между тем в неофициальных беседах участники рынка предрекают «крах железнодорожной отрасли» в ближайшие три года. «За этот период пройдут массовые банкротства операторов, купивших типовой парк на пике цен, возникнут колоссальные убытки у банков, профинансировавших такие покупки, закроются вагоностроительные заводы»,— делится прогнозами один из участников рынка, пользуясь правом на анонимность. По его мнению, любые меры правительства по сокращению старого парка на сети оздоровят рынок и помогут бизнесу самих операторов, у которых остались «возрастные» вагоны. Ведь повышенная стоимость содержания старого парка из-за необходимых ремонтов сегодня компенсируется за счет доходов от эксплуатации более новых вагонов операторов, снижая общую доходность транспортной компании.

Никто не заставлял покупать вагоны

Участники рынка убеждены, что нынешний кризис перепроизводства грузовых вагонов — следствие серьезного просчета при проведении структурных реформ на железнодорожном транспорте и нерасторопности чиновников. «Когда запускали операторский рынок, упустили проблему баланса парка вагонов и объемов перевозимых грузов,— считает один из собеседников на рынке операторов.— Если бы государство запретило продление срока службы полувагонов еще два-три года назад, то сегодняшней проблемы не было бы, вагоностроительные заводы работали бы, как и прежде, а ставки операторов были бы на приемлемом уровне». Целый ряд других операторов главным виновником кризиса перепроизводства называет лизинговые компании, которые «залили рынок» дешевыми деньгами материнских банков, не вполне понимая, к чему это приведет. Третьи видят главную причину кризиса в применении железнодорожной монополией административного ресурса: под ее давлением были искажены процессы рыночных реформ в грузовых перевозках и злонамеренно созданы перекосы в системе.

Но отраслевые аналитики полагают, что попавшие в неблагоприятную ситуацию операторы сгущают краски, пытаясь «переложить вину на государство и кого-то другого за собственные инвестиционные ошибки». «Никто не заставлял операторов в 2012 году покупать вагоны по 2,5 млн руб., лизинговые компании и банки также сами принимали решения о наращивании своего лизингового портфеля,— поясняет свою мысль Михаил Бурмистров.— Прежде чем инвестировать огромные деньги в тот или иной продукт, инвестор должен был сам оценить долгосрочные перспективы рынка и понимать, что период роста ставок и ажиотажного спроса на вагоны не вечен».

Между тем окончательные решения в отношении новых ограничений для вагонов частных операторов государством еще не приняты, их обсуждают в правительственной комиссии по транспорту под руководством вице-премьера Аркадия Дворковича. Сложность и ответственность принимаемых решений не подвергается сомнению, но их отсутствие стремительно усугубляет положение в отрасли, считает Михаил Бурмистров. Он полагает, что рынку будет вполне достаточно уже принятых мер по техрегламентам ТС, в результате чего только в 2015 году операторами будет списано около 100 тыс. вагонов. «Нынешняя неопределенность и череда лоббистских усилий отдельных участников рынка консервируют текущее критическое состояние и не позволяют остальным операторам принять наконец правильное решение и порезать старый парк на металлолом»,— говорит эксперт, который уверен в том, что другого «лекарства» для рынка просто нет.

Тем не менее операторы не склонны недооценивать лоббистский потенциал заинтересованных в процессе сторон, пытающихся повлиять на принятие того или иного государственного решения. По данным Минпромторга, в силу исторических причин наибольшие потери от списания старого парка понесут два самых крупных российских оператора — Первая грузовая компания владельца НЛМК Владимира Лисина (около 200 тыс. вагонов, из которых примерно 86 тыс. с продленным сроком службы) и Федеральная грузовая компания, на 100% принадлежащая РЖД (на балансе находится около 160 тыс. вагонов, с продлением срока — больше 60 тыс.). Третье место в рейтинге пострадавших может занять частный оператор «Русагротранс», имевший в свое время отношение к обеим вышеупомянутым структурам (компания может потерять больше 15 тыс. вагонов из почти 50-тысячного парка). От того, на каких условиях этим силам удастся договориться с государством, может зависеть судьба и других операторов «вагонохлама» на железных дорогах.

Алексей Екимовский

железнодорожный транспорт

Беспроигрышные инвестиции

Российские и международные эксперты убеждены, что именно в период экономического кризиса правительствам следует наращивать инвестиции в транспортную инфраструктуру. Как минимум для того, чтобы не иметь физических ограничений при неизбежном всплеске деловой активности по окончании трудностей в экономике.

АРТЕМ ГЕОДАКЯН / ТАСС

Эксперты полагают, что инвестиции в инфраструктурные мегапроекты подтолкнут вперед всю российскую экономику

— перспективы —

Инфраструктурные триллионы

В период турбулентности на рынках, когда прогнозы экономистов подвергаются кардинальному пересмотру при каждом появлении свежей статистики, любое правительство будет искать способы экономии государственных средств. Как правило, в процессе сокращения бюджета наибольшее внимание финансовых чиновников привлекают самые крупные статьи расходов, прежде всего на инфраструктурные проекты, экономический эффект от которых ожидается не сейчас, когда деньги особенно нужны, а лишь в далекой перспективе. Эта перспектива заметно отдаляется, если расчеты основывать на текущих «кризисных» показателях роста ВВП, неопределенности на финансовых рынках, где ставки по кредитам зашкаливают за пределы разумного, и тревожных ожиданиях населения в отношении своих грядущих доходов.

Россия в этом контексте не является исключением, хотя неразвитость инфраструктуры является давней проблемой для нашей страны и решить ее правительству пока не удается. Другие страны заметно опережают Россию на этом пути, причем крупнейшие государства мира независимо от их экономической модели не жалеют средств на инфраструктурные проекты, львиную долю которых составляют мегапроекты в сфере пассажирского и грузового транспорта. Железнодорожные проекты, особенно в сфере высокоскоростного движения, сегодня становятся главным драйвером инфраструктурных инвестиций в мире. Даже в США, где железные дороги традиционно уступают по социально-экономическому значению автотранспорту и авиации, государство почти завершило подготовку проекта первой собственной высокоскоростной магистрали и готово приступить к его реализации.

Следует отметить, что во всем мире реальная потребность в инфраструктуре, как правило, значительно превышает объемы фактических инвестиций в инфраструктурные проекты. Это вполне объяснимо: цена ошибки в прогнозах становится чересчур велика, учитывая многомиллиардные расходы на строительство. Между тем долгосрочные прогнозы роста мирового ВВП требуют опережающего развития инфраструктуры. Согласно данным аналитического исследования Газпромбанка, ссылающегося на данные McKinsey Global Institute, при среднегодовом росте экономики на 3,3% (фактические данные за последние 18 лет) к 2035 году ВВП всей планеты вырастет в два раза, что потребует инвестиций в инфраструктуру как минимум в размере 3,5% от мирового ВВП, или $57 трлн (в среднем $3,2 трлн в год).

По мнению McKinsey, для поддержания адекватного состояния инфраструктуры совокупная стоимость инфраструктурных активов должна составлять в среднем 70% от ВВП. Те страны, у которых эта доля ниже (например, Бразилия, Россия, Индия и даже США), должны наращивать инвестиции в инфраструктуру опережающими темпами, а те, у которых выше (Япония, Китай, Германия), имеют возможность сократить объем инвестиций в ближайшие годы. Например, Япония с учетом задела в прошлые годы может сократить инфраструктурные инвестиции в период до 2030 года с 5% до 2,6% ВВП, Китай — с 8,5% до 6,4% ВВП. Но всем другим экономикам следует наращивать потенциал. Например, инфраструктурные инвестиции Бразилии в грядущие 15 лет должны вырасти с 1,5% до 4,9% ВВП, Индии — с 4,7% до 6,9%, Евросоюза — с 2,6% до 3,1%, США — с 2,6% до 3,6%, России — с 3,4% до 4%.

Обгоняя время

Однако аналитики Газпромбанка отмечают, что эти прогнозы не учитывают опережающего роста спроса на инфраструктуру в связи с увеличением доходов населения в тех странах, где она исторически недофинансировалась (например, в Бразилии и России). «Если принять во внимание эти факторы, то потребность в инфраструктурных инвестициях может, по нашему мнению, легко превысить 5% от мирового ВВП ($80 трлн), что фактически означает удвоение инвестиций к 2030 году по сравнению с предыдущим периодом»,— говорится в аналитическом отчете Газпромбанка.

В России инвестиции в инфраструктуру в процентах ВВП близки к среднемировому показателю: по прогнозам Газпромбанка, к 2020 году объем инфраструктурных инвестиций достигнет $650 млрд (в среднем $90 млрд в год). «Этих средств достаточно для умеренного расширения инфраструктуры и постепенного улучшения ее качества, но не для опережающего развития,— заключают аналитики.— По нашим оценкам, объем частных инвестиций в инфраструктуру до 2020 года может составить $25–40 млрд». Что касается инвестиций в транспортную инфраструктуру, то основная нагрузка ляжет на дорожное строительство (45%), доля железнодорожного транспорта составит 20% с учетом проекта ВСМ ОАО «Российские железные дороги» и метро, на трубопроводный транспорт придется 30%, а оставшиеся 5% — на порты и аэропорты, подсчитали аналитики Газпромбанка.

Для любой развивающейся экономики, в том числе для России, профицит инфраструктуры оказывается жизненно необходим, считает гендиректор Института проблем естественных монополий (ИПЕМ) Юрий Саакян, добавляя, что даже в СССР существовал норматив, согласно которому резерв инфраструктуры — железнодорожной, трубопроводной, электроэнергетической — должен составлять примерно 8–15%. «Это делалось не только для возможности выдержать пиковые нагрузки, например сезонные, но и для того, чтобы обеспечивать поступательный рост экономики»,— напоминает он. Конечно, у плановой экономики были свои издержки и нюансы, признает эксперт, но принцип профицита инфраструктуры с прицелом на увеличение грузооборота соблюдался. «Даже банальные пробки в крупных городах возникают не от того, что у нас стало слишком много машин, ведь мы не настолько автомобилизированная страна, как, например, Германия или США. Это просто дефицит дорожной инфраструктуры»,— поясняет ситуацию на примере столицы гендиректор ИПЕМ.

Дорога на бюджет

Международные аналитики констатируют, что в большинстве стран мира инфраструктура недофинансируется на 20–40%, но при этом государственные вложения в проекты составляют не менее 65% от общего объема инвестиций. Однако возможности дальнейшего наращивания бюджетных расходов ограничены высокой долговой нагрузкой правительств и дефицитом государственных бюджетов, говорится в исследовании Газпромбанка. «Роль частных инвестиций, на долю которых приходится 35% от инфраструктурных инвестиций, существенно возрастает. Правительства разных стран разрабатывают стимулирующие меры для привлечения инвесторов и нахождения разумного баланса риска и доходности инфраструктурных проектов»,— говорится в выводах исследования.

По мнению аналитиков Газпромбанка, наиболее приоритетной для развития формой финансирования инфраструктурных проектов в России должно стать государственно-частное партнерство в инфраструктуре, прежде всего уже проработанные на практике концессионные механизмы. Один из очевидных внебюджетных источников длинных денег для инфраструктурных проектов — пенсионные накопления граждан и инфраструктурные облигации, за счет которых уже финансируется ряд проектов РЖД. Настоящую революцию в инфраструктурных инвестициях правительство может совершить благодаря запуску совсем нового инструмента проектного финансирования за счет средств Центрального банка РФ, если найдет способ избежать рисков роста инфляционных процессов в экономике.

Впрочем, какой из инструментов бюджетного финансирования применять для инфраструктурных проектов — «по большому счету, дело вкуса», считает Юрий Саакян. «Инфраструктурный проект окупается долго или не окупается вообще, если он реализуется для решения каких-то социальных или оборонных целей. Например, БАМ строился в соответствии с военно-стратегическими соображениями. Тогда никто даже не предполагал, что он превратится в узкое место на сети железных дорог»,— вспоминает он.

В таких проектах отдельная коммерческая компания, даже такая мощная, как РЖД, не сможет самостоятельно достичь окупаемости в обозримые сроки, считает гендиректор ИПЕМа. В то же время, когда оценивается экономическая целесообразность инфраструктурного проекта, нужно считать не доходы инфраструктурной компании, а выигрыш всей экономики и бюджетной системы, ведь, в отличие от частника, для государства сроки окупаемости на горизонте 20–30 и даже 50 лет не представляют большой проблемы, отмечает Юрий Саакян. «РЖД смогут получать деньги лишь за предоставление транспортных услуг, а государство — за счет налогов и с перевозочной деятельности, и с грузоотправителей, и с фонда заработных плат. Поэтому если проектное финансирование с использованием средств ЦБ будет обеспечивать этот эффект для экономики, то его тоже можно использовать»,— поясняет эксперт.

Железнодорожники против кризиса

Согласно февральскому официальному прогнозу социально-экономического развития РФ на 2015 год, опубликованному Минэкономики, в текущем году на все виды транспорта планируется направить 1,437 трлн руб. инвестиций, в том числе 554 млрд руб. за счет средств госбюджета, 85,4 млрд руб.— средств Фонда национального благосостояния, 472 млрд руб.— из внебюджетных источников. Формальный рост инвестиций к уровню 2014 года составляет всего 1%, но по отдельным статьям расходов есть существенные сокращения. Например, на развитие железнодорожной инфраструктуры в 2015 году планируется направить 417,2 млрд руб., что на 15,5% ниже прошлогоднего объема. Из них 60 млрд руб.— за счет средств госбюджета (снижение на 12%), 286,2 млрд руб.— за счет внебюджетных источников (снижение на 19%). Между тем основные расчеты по крупнейшим инфраструктурным проектам актуализировались в 2014 году, когда экономические потрясения еще не затронули Россию в полной мере. А это значит, что у инфраструктурных проектов сохраняется риск секвестирования в ближайшее время.

В то же время обозначенный президентом РФ приоритет государства на развитие транспортной инфраструктуры в целом соблюдается. Заработал сравнительно новый источник инфраструктурного финансирования — Фонд национального благосостояния (ФНБ), сформированный за счет нефтегазовых сверхдоходов предыдущих лет. В текущем году средства фонда в размере 85,4 млрд руб. планируется направить на два железнодорожных проекта — развитие «Восточного полигона» РЖД и строительство новой линии в Туве Элегест—Кызыл—Курагино — и один автодорожный — реконструкцию Центральной кольцевой автомобильной магистрали в Московской области.

Аналитики инфраструктурного рынка убеждены, что именно в кризисное время необходимо вкладываться в инфраструктурные проекты. «Строительство новой инфраструктуры — это, как правило, капиталоемкие проекты, формирующие большой заказ для разных отраслей промышленности. А что такое заказ? Это и рабочие места, и освоение новых технологий, задействование простаивающих мощностей и создание новых, формирование дополнительной налоговой базы для государства, рост привлекательности прилегающих территорий для населения, что в перспективе приведет к возникновению новых городских агломераций»,— говорит Юрий Саакян.

Живые деньги

Несмотря на значительную капиталоемкость, инфраструктурные проекты имеют огромный экономический эффект для государства. «Каждый рубль, вложенный в железнодорожную инфраструктуру, дает 1,46 руб. мультипликативного эффекта для всей страны. Для сравнения: в целом по строительной отрасли он составляет около 1,2 руб.»,— рассказывает Юрий Саакян. Он приводит в пример программу комплексной реконструкции БАМа и Транссиба «Восточный полигон»: на проект общей суммой 562 млрд руб. федеральный бюджет потратит около 260 млрд руб. (включая 150 млрд руб. ФНБ, которые предоставляются РЖД на возвратной основе под почти 3% годовых). «Но при этом поступления от реализации проекта только в бюджетную систему составят примерно 700 млрд руб.,— отмечает Юрий Саакян.— При этом будет создано около 100 тыс. новых рабочих мест, что очень немало, а валовый региональный продукт на Дальнем Востоке, по предварительным оценкам, может вырасти на 25%».

Кроме того, «кризисы рано или поздно заканчиваются, после чего начинается подъем экономики». «В этот момент недоразвитая инфраструктура может превратиться в ограничитель дальнейшего развития, что с известной периодичностью демонстрирует и наша история. Как только кризис проходит, все начинают говорить о нехватке инфраструктуры»,— напоминает Юрий Саакян. Между тем само наличие инфраструктуры на той или иной территории является базой для роста ее инвестиционной привлекательности. «Наши руководители регионов сколько угодно могут говорить, что они создали все условия для привлечения частных инвестиций в бизнес-проекты. Но ни один инвестор не появится, если не будет инфраструктуры — транспортной, энергетической, коммунальной. Как подвозить материалы для строительства производства? Как потом вывозить готовую продукцию? Как все это будет работать, если нет электроэнергии или газа?» — задает вопросы Юрий Саакян. По его убеждению, инфраструктура — это и есть те необходимые условия, которые нужны инвестору для работы, а планировать географию и объемы ее развития — задача государства. И только после того как все это сделано, можно приглашать инвесторов.

Сергей Попов

железнодорожный транспорт

РЖД

РЕКЛАМА

Лизинг бьется за долги

— финансы —

с13

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

«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.

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