РЕКЛАМА

Вслед за уходящим поездом

К 2017 году 90% парка рефрижераторных вагонов выйдет из эксплуатации, но заменить его нечем. Если грузы уйдут на другие виды транспорта, вернуть их будет практически невозможно, считают железнодорожники и эксперты отрасли.

— технологии —

РИА НОВОСТИ

В СССР железнодорожные рефсекции выпускались только Брянским машиностроительным заводом, который прекратил их производство больше 20 лет назад

На старом парке

На железнодорожной сети эксплуатируется примерно 20 тыс. изотермических вагонов, включая 6,3 тыс. вагонов в составе рефрижераторных секций и 13 тыс. вагонов-термосов. К 2017 году прогнозируется списание более 90% парка рефрижераторных вагонов, и уже сейчас недостаток подвижного состава для скоропортящихся грузов составляет 20–25%, утверждает директор группы компаний ООО «Агентство „Рефперевозки“» Ильдус Халиков.

Нехватка рефрижераторных составов ставит проблему доставки рыбной продукции на внутренний рынок России. Оставшийся подвижной состав — рефрижераторные секции — не востребован при перевозке рыбы с Дальнего Востока, поскольку уже не может обеспечить должное качество перевозки с поддержанием температурного режима. А продление срока службы изотермического подвижного состава в стране возможно только при условии его модернизации с последующей сертификацией как на вновь изготовленной продукции.

В то же время в краткосрочной перспективе, по мнению Ильдуса Халикова, справиться с нехваткой рефрижераторов можно, увеличив скорости их перемещения по железной дороге. Достаточно позволить операторам сократить доставку рыбы с Дальнего Востока в западную часть страны, например в Москву, с нынешних 14–21 дня до 9–12.

Грузоотправители о такой возможности знают и уже ее используют: согласно статистике ОАО РЖД, с января по июль спрос на ускоренные рефрижераторные поезда с Дальнего Востока вырос на 34%.

Чужие ящики

Ни рефсекции, ни вагоны-термосы в кратчайший срок модернизировать не получится, а построить новые и вовсе невозможно из-за потери производства: последняя железнодорожная рефсекция в России была построена на Брянском машиностроительном заводе в 1993 году.

Операторы сходятся во мнении, что в России пока нет ни технологий, ни компетенций, позволяющих строить специализированные вагоны-рефрижераторы: сейчас никто не может взять на себя весь процесс создания вагона — от научно-исследовательских и опытно-конструкторских разработок до запуска в серийное производство. По словам исполняющего обязанности генерального директора АО «Рефсервис» Олега Богомолова, рассматривался вопрос государственной поддержки покупки новых вагонов, однако ситуация так и не разрешилась.

Быстро заменить рефрижераторный подвижной состав на рынке можно только специальными контейнерами с возможностью поддержания температурного режима, однако полное замещение списываемых вагонов рефконтейнерами потребует ввода в эксплуатацию в 2015–2017 годах от 10 тыс. до 12 тыс. единиц. При этом сейчас в России в ходу только импортные рефконтейнеры, преимущественно китайские. Стоимость такого контейнера составляет примерно $17,5 тыс. за штуку.

Но оказывается, что даже желающие приобрести востребованный подвижной состав не могут этого сделать: российские банки не хотят кредитовать сделки под приобретение китайских рефконтейнеров, отмечает Ильдус Халиков. Он связывает такую позицию российской финансовой системы с опасениями валютных рисков. Поэтому предприятия ищут иностранные лизинговые компании (в том числе китайские), готовые предоставить средства российским операторам на покупку дефицитного оборудования.

Тем временем российские производители пока только собираются освоить выпуск отечественных аналогов. По словам заместителя генерального директора по железнодорожной технике АО «Научно-производственная корпорация „Уралвагонзавод“» (УВЗ) Андрея Шленского, к сентябрю специалисты компании уже разработали технический облик первого отечественного рефконтейнера (основные технические и эксплуатационные параметры). Основные параметры нового подвижного состава согласованы с АО «Рефсервис» и рядом частных операторских компаний, подготовлен бизнес-план по организации их серийного производства. «Плановая производственная мощность по выпуску контейнеров — 1 тыс. единиц ежегодно начиная с 2017 года»,— заверил господин Шленский.

Но и тут рынок подстерегает проблема финансирования. Пока УВЗ не получил положительного решения по заявке в Фонд развития промышленности на получение льгот для организации серийного производства рефрижераторных контейнеров в России.

Ильдус Халиков считает, что российский рефконтейнер может стоить значительно дешевле китайского аналога. Но это несильно улучшит ситуацию: денег на покупку значительного количества контейнеров в России все равно не хватает. Олег Богомолов из «Рефсервиса» предлагает совместно с государством разработать схему субсидирования из федерального бюджета покупки нового специализированного подвижного состава. Частные же операторы полагаются на возможность выравнивания тарифов в рефрижераторных контейнерах и в рефсекциях, полагая, что тарифная составляющая на перевозку в рефконтейнерах по железной дороге существенно завышена. По их подсчетам, перевозка 1 кг груза в рефконтейнере стоит на 17–27% дороже, чем при его перевозке в рефсекции на то же расстояние.

Рыба уходит

Доходность перевозок скоропортящихся грузов находится на крайне низком уровне, а зарабатываемых операторами денег хватает только на поддержание текущей деятельности. Железнодорожные перевозки рыбы (ключевой товар в линейке скоропорта) по стране уже значительно упали. По данным АО «Рефсервис», ожидаемый объем перевозок рыбы за 9 месяцев 2015 года составит 491 тыс. тонн, что меньше объема перевозок за аналогичный период 2014 года на 4,5% (513 тыс. тонн). При этом с Дальнего Востока (90% всех перевозок рыбы по российским железным дорогам) за тот же период прогнозируется рост перевозок рыбы на 1,2% до 442 тыс. тонн.

Операторы предполагают, что дальневосточные скоропортящиеся грузы все чаще уходят в страны Азиатско-Тихоокеанского региона, где цена на продукцию выше из-за курсовой разницы доллара и рубля. По словам руководителя Аналитического центра информационного агентства по рыболовству Тимура Митупова, около 70% всего вылова уходит на экспорт в Китай, Японию, Корею, а правительство, сняв экспортную пошлину, только поспособствовало этому процессу.

Впрочем, это не единственная проблема в отрасли. Росрыболовство прогнозирует в 2015 году падение потребления рыбы в России. Олег Богомолов видит основную причину этого в высокой конечной цене рыбопродукции, которую формируют торговые посредники. Но бороться с этим — задача государства, а не железнодорожных операторов, отмечает он.

Ранее руководитель рабочей группы президиума Госсовета по вопросам развития рыбохозяйственного комплекса Олег Кожемяко замечал, что ежегодно рыбаки отправляют на внутренний рынок около 2 млн тонн продукции. При стоимости 60–65 руб. за 1 кг минтая и 30–35 руб. за 1 кг сельди, которые устанавливает рыбопромысловая компания (туда включены затраты на содержание и ремонт флота, налоги, выплаты по заработной плате), в магазинах рыба стоит уже 120–220 руб. и 60–120 руб. соответственно. Это говорит о чрезмерных аппетитах торговых посредников, которые наживаются на безденежье рыбаков. «Необходимо организовывать понятный и прозрачный механизм, в том числе в виде биржевой зоны торговли»,— считает Олег Кожемяко. По его мнению, такой механизм увеличит стоимость товара на 23% без учета транспортировки, но сформирует прозрачный принцип формирования конечной цены.

Переключить стрелку

В силу нехватки подвижного состава железнодорожные операторы не исключают возможности полного перехода грузопотоков скоропорта с железной дороги на автомобильный и морской транспорт (через Северный морской путь и Суэцкий канал в порты Санкт-Петербурга и Новороссийска). Порты уже могут переваливать значительные объемы скоропортящихся продуктов, а крупнейшие иностранные морские операторы готовы осуществлять такие перевозки, однако для российской экономики это означает потерю доходов. В частности, датская компания Maersk и ООО «Агентство „Рефперевозки“» Ильдуса Халикова уже ведут переговоры о перевозках скоропортящихся грузов и рыбной продукции. Кроме того, оператор не теряет надежды договориться с подмосковным заводом «Тонар» о производстве рефрижераторных контейнеров для автомобильных перевозок, однако пока речь идет об «очень малых объемах».

Дарья Белоглазова

Рынок жаждет дефицита

— конъюнктура —

с13

Как сообщил начальник Центра фирменного транспортного обслуживания (ЦФТО) — филиала ОАО РЖД — Сергей Колесников, нехватка составляет примерно 15–20 тыс. полувагонов из-за ускоренного списания старого парка. Но дефицит носит сезонный характер и нивелируется к концу 2015 года, считает он, прогнозируя, что арендные ставки могут вырасти лишь к апрелю-маю 2016 года, когда на железную дорогу вернется сезонный спрос.

Однако в СОЖТ, который также фиксирует некоторое увеличение ставок в сегменте полувагонов, преодоление профицита на рынке пока не подтверждают. Переизбыток парка подвижного состава по основным видам вагонов в августе 2015 года снизился к июлю 2015 года и составил примерно 75 тыс. единиц (ранее, по разным оценкам, он составлял 200–300 тыс. вагонов). В том числе профицит парка полувагонов в августе 2015 года составил 50 тыс. единиц, профицит парка цистерн — 14 тыс., крытых вагонов — 7 тыс. единиц, платформ — 4 тыс. единиц.

ФГК помогла подзаработать

В Первой грузовой компании Владимира Лисина — крупнейшем операторе грузовых вагонов — более осторожны в оценках: по данным компании, профицит сегодня составляет около 100 тыс. единиц. Начальник управления корпоративных коммуникаций ПГК Дмитрий Бауков считает, что устойчивость тенденции роста или сезонные факторы полностью проявят себя в октябре—ноябре 2015 года, и тогда станет ясно, чем был вызван августовский всплеск. Но в любом случае из-за массового списания старых вагонов «профицит продолжит снижаться, особенно в сегменте наиболее востребованного вида подвижного состава — полувагонов», уверен господин Бауков.

Другие операторы также связывают колебания доходности грузового подвижного состава с сезонностью, но объясняют повышение потребности в вагонах прежде всего замедлением их перемещения: при низкой скорости движения для ритмичности перевозок грузов требуется больше вагонов. «Влияние оказывает ряд факторов: сезонное замедление движения из-за неоконченных работ на инфраструктуре, большое количество вагонов в текущем отцепочном ремонте»,— говорит управляющий директор ООО «Восток1520» Владимир Сосипаторов. По его мнению, среди причин корректировки ставок — массовые перевозки угля для нужд энергетики и ЖКХ, строительных грузов, а также изменение порядка обеспечения вагонами клиентов, ранее работавших с Федеральной грузовой компанией (ФГК).

Этим последним обстоятельством, по мнению большинства опрошенных операторов полувагонов, во многом и объясняются «локальные дефициты» полувагонов в некоторых регионах России. В середине лета ОАО РЖД в очередной раз попыталось привлечь в управление вагоны своей дочерней ФГК (в собственности компании больше 160 тыс. грузовых вагонов), поручив ЦФТО управлять предоставлением комплексной услуги грузоотправителям. Однако, как отмечали деловые СМИ, эта попытка не была удачной: невыполнение заявок на вагоны ФГК в августе составляло от 30% до 70%. Поэтому не исключено, что в ближайшее время монополия вернет парк в управление ФГК и прежний порядок восстановится. Владимир Сосипаторов полагает, что отклонения от графика обеспечения клиентов в схеме управления РЖД—ФГК тоже могли быть вызваны ростом сезонного спроса. «Важно обеспечить взвешенный подход к планированию, исходя из планов по конкретным клиентам»,— отмечает он.

Не дождетесь!

Влияние сезонных факторов и списания старых вагонов на доходность перевозок отмечают практически все операторы, но в появлении дефицита многие сомневаются. Существующую тенденцию АО «Новая перевозочная компания» (НПК, входит в группу Globaltrans) характеризует как устойчивый спрос на вагоны. Улучшает ситуацию на рынке предоставления подвижного состава ряд регуляторных мер, считает генеральный директор НПК Валерий Шпаков. В частности, принятие Технического регламента — с начала текущего года началось активное списание полувагонов с истекшим сроком службы. «В целом по рынку ставки аренды полувагонов находятся на минимальном уровне»,— утверждает Валерий Шпаков, добавляя, что это не позволяет многим игрокам обслуживать свои долги и покрывать эксплуатационные расходы. Исходя из этого, оператор рассчитывает на постепенное достижение баланса спроса и предложения на рынке оперирования полувагонами и на формирование «здорового уровня конкуренции со ставками, которые позволят разумно взаимодействовать операторам и грузоотправителям».

Впрочем, крупнейший поставщик угля в России и оператор собственного подвижного состава ОАО «Сибирская угольная энергетическая компания» (СУЭК) на ситуацию смотрит иначе, не видя перспектив для роста ставок в будущем году. Как отмечает заместитель гендиректора компании по логистике Денис Илатовский, на рынке действуют разнонаправленные драйверы. Он подтверждает факторы, которые работают на повышение ставок: сезонный спрос на перевозку щебня и замедление перевозок из-за летних «ремонтных окон» ОАО РЖД, ускоренная утилизация старых вагонов.

Но есть и противоположные тенденции, которые сокращают потребности грузоотправителей в вагонах. Так, системные усилия движенцев ОАО РЖД, направленные на повышение скорости доставки грузов, в 2014–2015 годах частично достигли цели, что привело к сокращению потребного парка на 20–25% (для полувагонов это более 100 тыс. единиц), отмечает господин Илатовский. Кроме того, из-за снижения погрузки в 2015 году еще около 10 тыс. полувагонов оказались невостребованными. С ослаблением влияния сезонных факторов уже через месяц ставки на операторские услуги снова пойдут вниз, полагает топ-менеджер СУЭК.

Конкуренция на вылет

При этом и сама СУЭК снижает погрузку в 2015 году в связи с сокращением добычи в Кузбассе. Поэтому компания загружает свои вагоны сторонними грузами — удобрениями, рудой, металлами, щебнем. «Рынок операторских услуг постепенно восстановится, однако уже не будет приносить сверхприбыли. На плаву останутся наиболее эффективные операторы, такие как НПК, ПГК, которые уже сейчас получают доходность 600–800 руб. в сутки за счет долгосрочных контрактов с грузоотправителями»,— отмечает Денис Илатовский.

Председатель Некоммерческого партнерства операторов железнодорожного подвижного состава (НП ОЖдПС) Ольга Лукьянова прогнозирует, что сегмент нерегулярных грузовых отправок ожидает двукратного увеличения ставок на универсальный подвижной состав, но не раньше сентября 2016 года. А в сегменте регулярных грузовых перевозок рост ставок в два и более раз возможен только в 2017 году, поскольку наблюдается снижение конкуренции, процесс консолидации вагонного парка и списание вагонов устаревших моделей, на смену которым приходят инновационные разработки.

Защищая интересы мелких операторов, Ольга Лукьянова указывает на то, что в процессе консолидации вагонов они заведомо остаются в проигрыше, поскольку крупные игроки имеют преференции от ОАО РЖД, например в виде отсрочки платежа по банковской гарантии. Небольшим компаниям таких льгот не получить, и это сказывается на их эффективности, отмечает она. «Снижение ставок нацелено в перспективе на вытеснение с рынка малых компаний и будущее повышение цен на свой подвижной состав. Грузовладельцы соглашаются на снижение ставок, не думая о завтрашнем дне»,— уверена председатель НП ОЖдПС.

По прогнозам гендиректора «Infoline-Аналитика» Михаила Бурмистрова, ставка за полувагон в размере 1 тыс. руб. в сутки невозможна до 2018 года, но это не касается инновационных вагонов, выпускаемых рядом отечественных заводов. По данным участников рынка, ставки на такие вагоны с повышенной грузоподъемностью и низкими эксплуатационными расходами уже составляют как минимум 800 руб. за вагон в сутки, хотя при этом их операторы пользуются тарифными преференциями и лизинговой поддержкой производителей техники. По словам Владимира Сосипаторова «Восток1520» (компания управляет только инновационными вагонами производства Тихвинского вагоностроительного завода), «ставка аренды любого подвижного состава определяется исходя из доходной ставки, сформированной на конкретном направлении перевозки». «Чем больше издержек на вагон и хуже его эксплуатационные качества, тем ниже будет ставка. И наоборот»,— отмечает он.

С осторожным оптимизмом смотрят в будущее и участники рынка перевозок нефтеналивных грузов. Источник в отрасли отмечает, что с завершением периода речной навигации и после введения конвенционных запретов на порты «брошенные поезда» на припортовых станциях «вымывают свободный парк» и по отдельным маршрутам может формироваться локальный дефицит. Кроме того, в 2015–2016 годах цистерны спишутся в значительном объеме, а новые практически не строятся.

Впрочем, в конце 2016 года возможно восстановление баланса на рынке цистерн за счет роста административного давления на конкурентов — речных перевозчиков, полагает собеседник „Ъ“. С начала 2015 года ужесточились требования к танкерам класса река-море, и теперь значительная часть флота не сможет перевозить темные нефтепродукты. Кроме того, речные пароходства все чаще сталкиваются с «низкой водой» в реках, что не исключено и в навигацию 2016 года. По его словам, трубопроводный транспорт продолжает развиваться и по ряду направлений количество «лишних» нефтеналивных цистерн может только возрасти. Оптимизм вселяет лишь то, что многие нефтяники заявляют о планах увеличения объемов переработки, что должно компенсировать железнодорожникам выпадающие трубопроводные объемы.

Дарья Белоглазова