



**15** Рефрижераторный подвижной состав. Рынок перевозок скоропортящихся грузов не готов к списанию 90% изотермического парка вагонов

**16** Перевозки сборных грузов. Растущий рынок электронной коммерции загрузит багажные вагоны пассажирских поездов

Операторы грузовых вагонов в августе впервые за последние три года отметили небольшой рост ставок предоставления вагонов и надеются, что разрушительный для их бизнеса профицит подвижного состава на рынке преодолен. Но грузоотправители отмечают, что сезонный пик перевозок в течение месяца пройдет, августовские сбои в технологии взаимодействия ОАО РЖД со своей «дочкой» ФГК прекратятся, а темпов списания старых вагонов недостаточно для создания реального дефицита вагонов.

# Рынок жаждет дефицита

— конъюнктура —

### Экономика не тянет

На фоне отрицательной динамики промышленного производства в России снижаются и железнодорожные перевозки грузов. Согласно данным ОАО «Российские железные дороги» (РЖД), погрузка на сети в июле составила 102,8 млн тонн, что на 0,3% меньше, чем за аналогичный период 2014 года, хотя железнодорожники ожидали спада на 0,5%. В августе спад составил 0,6% к уровню погрузки аналогичного месяца 2014 года. В сентябре ожидается снижение погрузки на 1,5%. В целом погрузка за январь—август 2015 года составила 796,8 млн тонн, показав снижение на 1,4% по сравнению с тем же прошлогодним периодом.

Учитывая итоги прошедших месяцев, ОАО РЖД прогнозирует по итогам 2015 года падение погрузки на 1,8% к уровню 2014 года. Такие данные представил ранее глава ОАО РЖД Олег Белозеров на встрече с президентом России Владимиром Путиным, отметив, что компания намерена добиться уменьшения темпов падения погрузки. После этого в сентябре вице-президент ОАО РЖД Салман Бабаев сообщил, что в 2016 году компания рассчитывает сохранить погрузку на уровне нынешнего года.

Снижаются объемы погрузки наиболее чувствительных к макроэкономическим факторам товаров. Прежде всего сократились контейнерные перевозки в связи со снижением потребности в комплектующих для российских автозаводов. Отрицательные значения погрузки показывают и другие важные для железной дороги грузы — строительные материалы (–13,6% к январю—августу 2014 года), цемент (–13%), лом черных металлов (–5%).

### Сезонный парадокс

Казалось бы, сокращение объемов грузов, которые перевозятся по железной дороге, должно было лишь ухудшить положение операторов и увеличить негативные последствия профицита парка на сети: потребность в вагонах объективно сокращается, цена их использования должна снижаться



Грузовых вагонов в России стало меньше, но не настолько, чтобы на них можно было заработать

ся. Но участники рынка и отраслевые объединения операторов в августе зафиксировали рост ставок аренды подвижного состава, причем наиболее массовых видов грузовых вагонов — универсальных полувагонов. По данным агентства «Infoline-Анали-

тика» и отдельных операторов, ставки аренды полувагонов в августе в среднем по рынку выросли с 350–400 руб. до 450–500 руб. за вагон в сутки. В компаниях говорят о появлении «локального дефицита» полувагонов на отдельных участках железных дорог, что также «локально» повлияло на спрос со стороны грузоотправителей и привело к росту ставок.

Общее мнение операторов и аналитиков по поводу причин этих парадоксальных явлений — начавшееся списание парка вагонов с истекшим сроком службы, чему способствовало принятие новых технических регламентов модернизации вагонов возрастом свыше 22 лет. По разным данным, из-за списания вагонов на металлолом в 2015 году общий парк полувагонов в России со-

кратился на 60–70 тыс., в 2016 году ожидается его уменьшение еще на 30–50 тыс. вагонов. При этом на спрос положительно влияет традиционный пик грузовых перевозок в августе—сентябре, отмечают в некоммерческом партнерстве «Совет операторов железнодорожного транспорта» (СОЖТ). Наличие небольшого дефицита полувагонов признают и в ОАО РЖД. c15

## Уходят без указа

— геополитика —

**Из-за санкций против российских железнодорожных операторов критического дефицита вагонов на Украине не возникнет. От ограничений больше пострадают украинские морские порты, уже лишившиеся существенной части российских грузов.**

Российский железнодорожный оператор впервые попал в санкционный список соседнего государства. Указ президента Украины Петра Порошенко ограничил деятельность Первой грузовой компании (ПГК) и ее «дочки» «ПГК в Украине» (входит в транспортный холдинг Владимира Лисина). С 22 сентября запрещены прием и погрузка вагонов ПГК и ее «дочки», а подвижной состав, который президентский указ застал с грузом внутри, будет выгружен и отправлен к станциям ОАО «Российские железные дороги» (РЖД),

сообщила государственная железнодорожная администрация «Укразлизины».

Российский Минтранс поддержит ПГК в сложной ситуации, пообещал накануне введения украинских санкций министр Максим Соколов. Следом пресс-служба министерства распространила заявление, в котором высказала предположение: действия со стороны украинских властей приведут к тому, что все российские операторы станут опасаться предоставлять свои вагоны для перевозки в направлении Украины. Это, по мнению министерства, приведет к падению объемов перевозок грузов по украинским железным дорогам, дефициту вагонов в стране и росту ставок на перевозки грузов. «Видимо, по мнению украинских властей, это именно то, что сейчас требуется для украинской экономики», — саркастически заявила пресс-служба Минтранса.

Грузовой вагонный парк Украины насчитывает около 190 тыс. вагонов, по разным

оценкам, из них от 30% до 40% парка эксплуатируется с истекшим сроком службы. Самый крупный оператор — «Лемтранс» (около 90 тыс. полувагонов), входит в группу СКМ Рината Ахметова. На момент подписания санкционного указа на территории Украины находилось около 3,5 тыс. вагонов принадлежности ПГК, работали на Украине и другие российские операторы.

Однако в этом контексте более важно не столько количество российских вагонов на территории Украины, сколько направления товарных потоков, которые они обслуживали. Все российские операторы работали у «соседа» с экспортными грузами, обеспечивавшими работой морские порты на юге Украины, или с транзитом — наиболее доходной статьей «Укразлизины».

По оперативным данным Центральной дирекции управления движением ОАО РЖД, с начала года объем переработки же-

лезнодорожных грузов из России в морских портах Украины без всяких санкций упал на треть по сравнению с прошлым годом. Начиная с 2011 года перевозки российского экспорта через порты Украины постоянно снижались и сократились в 1,9 раза. А за восемь месяцев 2015 года погрузка грузов на экспорт через порты Украины сократилась на 32% к соответствующему периоду прошлого года.

В текущем году на Украину грузовые перевозки осуществляли более 160 операторов, говорит заместитель Центральной дирекции управления движением ОАО РЖД Анатолий Кужель. Среди них есть те, кто уже сократил давно объемы перевозок — например, ГК «Новотранс» в 2015 году снизила их вдвое относительно прошлого года. Новая перевозочная компания (входит в Globaltrans) — в 2,6 раза, ЗАО «Нефтьтранс-сервис» — в 2,8 раза, «Газпромтранс» — в 3,2

раза. Но есть и противоположные примеры, среди которых два крупнейших российских игрока — ПГК и Федеральная грузовая компания (ФГК, 100% принадлежит ОАО РЖД). Последняя, в частности, увеличила перевозки в порты Украины на 48%, ПГК зафиксировала рост в 1,9 раза, ЗАО «Сибур-Транс» — на 43%, «Трансойл» — на 30%.

Как отмечает Юлия Прокашева, начальник отдела исполнения договоров, главный специалист представительства АО «ФГК в Украине» (филиал ФГК), временное увеличение зафиксировано по перевозкам угля только в порт Николаева. «В прошлом году этих объемов не было. Но перевозка была временной — на выполнение контракта, во втором полугодии этот объем не планировался», — говорит представитель ФГК. Транзит угля в порты Украины компаниями не анализировался «за отсутствием необходимости», отмечает Юлия Прокашева. c16

## От сложных задач к простым решениям



**ВТБ** ЛИЗИНГ

+7 (495) 514-16-51, www.vtb-leasing.ru

АО ВТБ Лизинг

# Железнодорожный транспорт

## Модель не сразу склеилась

Различия в позициях участников рынка и регуляторов не позволили с первой попытки согласовать новую целевую модель рынка грузовых железнодорожных перевозок до 2020 года, которую вице-премьер Аркадий Дворкович поручил подготовить к 1 октября. С высокой долей вероятности ее подготовка растянется на первую половину 2016 года.

— госрегулирование —

Новый документ должен был учитывать итоги реформирования по прежней модели, которая была принята в 2010 году и предполагала, в частности, ликвидацию дефицита подвижного состава и создание локальных перевозчиков на экспериментальных маршрутах для того, чтобы определить, возможна ли конкуренция частных перевозочных компаний с ОАО РЖД. Но к концу очередного этапа структурных реформ — 2015 году — модель оказалась реализована лишь наполовину: дефицит вагонного парка превратился в профицит, но локальных перевозчиков так и не создали.

С учетом несостоявшихся экспериментов (на выделенных РЖД полигонах, где планировались пробные запуски «локальных перевозчиков», как и прежде, работают только локомотивы монополии), Минэкономики представило компромиссную модель, которая разрешает стоящий на повестке дня вопрос о разделении инфраструктуры и перевозок, но позволяет довольно легко при необходимости отыграть назад.

Согласно концепции этой модели, общесетевым железнодорожным перевозчиком планируется сохранить РЖД, но локомотивное хозяйство должно быть выделено в отдельное дочернее общество. При этом Минэкономики готово выделить из общего тарифа услуги локомотивной тяги, что «позволит обеспечить прозрачность и предсказуемость денежных потоков, генерируемых данным бизнесом». Предполагается, что в этом случае к инвестициям в сектор подключится и частный бизнес, который будет покупать локомотивы на свои деньги и сдавать их РЖД в аренду.

Чтобы привлечь на железную дорогу дорогие грузы (продукции высокого передела), предполагается изменить тарифную систему, которая давала бы возможность учитывать более длительный цикл производства высокотехнологичной продукции. Для сырьевых грузов тарифная система должна стимулировать использование нового инновационного подвижного состава, снижающего себестоимость перевозок. Длительные инвестиционные проекты предполагаются реализовывать с помощью государственного финансирования на базе сетевого контракта.

Со своей стороны совет потребителей по вопросам деятельности ОАО РЖД, которому Аркадий Дворкович поручил также подготовить предложения до 1 октября, сформулировал более радикальный вариант целевой модели, предполагающий создание нескольких независимых перевозчиков с вагонами и локомотивами на праве собственности или аренды. (Подробнее см. интервью председателя совета потребителей по вопро-



Чинovníки никак не могут решить, должен ли перевозчик владеть локомотивами и вагонами, а государство — перевозчиком

сам деятельности ОАО РЖД Сергея Мальцева на этой странице.) Согласно этому варианту, к 2018 году три-пять перевозчиков могли бы обеспечить около 20% российского рынка, одним из них предлагается стать дочерней предприятию ОАО РЖД, например Федеральной грузовой компании (ФГК), которая владеет большим собственным парком грузовых вагонов.

Существует и третья версия модели, которая будет представлена в правительство со стороны ОАО РЖД, однако на момент сдачи материала в печать официальных комментариев по ее содержанию в РЖД не предоставили. Из неофициальных источников известно, что в середине сентября в компании прошло совещание правления, по итогам которого была доработана позиция монополии по вопросам целевой модели рынка. Однако подтверждений тому, что итоговый документ был одобрен недавно назначенным президентом ОАО РЖД Олегом Белозеровым, получить не удалось.

По данным источника в РЖД, знакомого с ходом обсуждения целевой модели, концепция Минэкономики на совещании не была поддержана. «Сейчас у РЖД есть много „дочек“, в том числе ФГК, и они не демонстрируют особой эффективности», — отмечает он. По его словам, если всерьез встанет вопрос о разделении инфраструктуры и перевозок, то было бы целесообразно создать единого публичного перевозчика на базе самой компании, который имел бы и вагоны, и локомотивы. То есть фактически речь идет о создании на базе ФГК, локомотивного хозяйства и ряда других структур РЖД отдельной компании, которая занялась бы перевозочным бизнесом.

Аргументация компании о негативном опыте разделения локомотивов и вагонов очень похожа на мнение совета потребителей, но предложения РЖД на данном этапе не предполагают наличия конкуренции перевозчиков. Также необходимо уменьшить количество операторов, поэтому нужно создать условия для появления трех-четырех действительно крупных операторских компаний.

Тем не менее РЖД согласны с Минэкономики в том, что очень важно кардинально

переделать тарифную систему, в частности унифицировать три тарифных класса, отказаться от ряда вагонов и создать условия, которые бы позволили вернуть на железную дорогу грузы, особенно на коротких расстояниях, где в последние годы наблюдается сильный спад.

Очевидно, что эти три концепции при имеющихся общих точках соприкосновения все-таки заметно различаются между собой. Именно поэтому совет потребителей обратился к Совету операторов железнодорожного транспорта, который, в свою очередь, написал письмо в адрес Аркадия Дворковича с просьбой перенести подготовку целевой модели на первый квартал 2016 года, чтобы выработать согласованную позицию. Один из аргументов операторов состоит еще и в том, что в конце текущего года по поручению президента Владимира Путина предстоит провести анализ последствий всей реформы железнодорожного транспорта с 2001 года, чего в полном объеме сделано не было.

«Как показала практика, создавать модель на разных площадках, потом выносить ее наверх в разрозненном виде и принуждать правительство принимать решение на ба-

зе скомканной информации под воздействием различных лоббистских групп в корне неправильно, — убежден Сергей Мальцев. — Поэтому мы предлагаем разработать совместную модель на базе РЖД и совета потребителей, включающего очень широкий круг участников рынка: от вагоностроителей и операторов до грузоотправителей».

Он напомнил про судьбу нынешней модели, которая фактически так и не была полностью реализована, поскольку у нее был очень серьезный противник — РЖД — и она принималась без учета позиции основного игрока. Не хотелось бы повторить пятилетний негативный опыт, заметил господин Мальцев.

«Создание института частных перевозчиков предусмотрено структурной реформой, однако именно государство должно принять решение, какой именно формат будет развиваться, — говорит председатель совета директоров группы «Трансойл» Игорь Ромашов. — На наш взгляд, создание конкурентного рынка перевозчиков должно быть увязано с вопросом о разделении инфраструктурной и перевозочной деятельности. С точки зрения финансово-экономической модели технологическое разделение функций, выполняемых ОАО РЖД и как перевозчиком, и как владельцем инфраструктуры, позволит точнее настроить тарифную систему и процесс заключения договора на оказание услуг инфраструктуры».

Еще один источник на рынке критикует предложенный Минэкономики вариант с дочерней локомотивной компанией. «Формирование очередной „дочки“ ОАО РЖД, теперь уже в перевозочном сегменте, и ее работа наравне с другими частными перевозчиками номинально будет отвечать задаче реформы — создание конкурентного рынка тяги, — говорит топ-менеджер одного из крупных операторов. — Однако фактически в силу близости материнской компании такая „дочка“ будет иметь понятные предпочтения по сравнению с другими игроками, и, по сути, формат конкуренции так и останется монополенным лишь на бумаге».

В Минэкономики не сообщили, готовы ли они поддержать обращение о переносе сроков подготовки документа. Как пояснил директор департамента государственного регулирования тарифов, инфраструктурных реформ и энергоэффективности Минэкономики Ярослав Мандрыков, сейчас наибольшие споры вызывают вопросы о создании общесетевого частного перевозчика и необходимости наделять ОАО РЖД парком вагонов. «В настоящий момент эти вопросы обсуждаются, и мы действительно хотим сделать сбалансированную модель, с которой впоследствии выйдем в правительство», — сказал он.

Сергей Плетнев

## «Отрасли нужно вернуть технологичность»

— мнение —

**В нынешнем году государство вновь вернулось к вопросам структурных реформ на железнодорожном транспорте. Наверное, это последний шанс операторов грузовых вагонов убедить правительство в том, что они готовы стать полноценными перевозчиками. Председатель совета потребителей по вопросам деятельности ОАО РЖД СЕРГЕЙ МАЛЬЦЕВ признает, что это сложный в технологическом плане вопрос, но это не значит, что он не имеет решения.**

— Какую основную проблему, на ваш взгляд, предстоит решить в железнодорожной отрасли в ближайшие пять лет?

— Основная задача — превратить ОАО РЖД в эффективный в финан-



Совсем и технологическом плане бизнес-механизм, который будет обслуживать экономику страны. Постоянная нагрузка на экономику через индексацию тарифа и рас-

тущие запросы на субсидии из бюджета — это никому не нравится. Железная дорога должна обслуживать экономику, а не наоборот. Видимо, структура отрасли была построена с определенными погрешностями, их нужно выявить и устранить. Железнодорожный транспорт должен зарабатывать деньги для государства и быть эффективным для пользователей. А когда за счет Фонда национального благосостояния предлагается инвестировать в локомотивы — в высокодоходный бизнес — это уже, на мой взгляд, кардинально неверно выбранное направление. В частности, в этом вопросе совет потребителей выходил с предложением о принятии программы снижения дефицита локомотивной тяги за счет стимулирования частных инвестиций.

— Новая целевая модель рынка грузовых железнодорожных пе-

ревозок, которую предлагает совет потребителей, направлена именно на решение этих проблем?

— К нашим предложениям по целевой модели рынка я бы пока отнесился как к идее, которая поможет в достижении этого результата. По моим оценкам, она достаточно проработана, но в ней много нюансов и развилочек, над которыми еще нужно подумать. На мой взгляд, сформированная на основании такой модели система приведет к тому, что перевозка будет очищена от инвестиционных и эксплуатационных затрат на инфраструктуру. Перевозка будет содержать в себе довольно устойчивый механизм рентабельности, позволяющий эффективно обслуживать пользователей, при этом обеспечивая снижение транспортных затрат и снижение тарифной нагрузки на грузоотправителей. А инфраструктура должна стать отдельным юридическим лицом. Будет проведена ее инвентаризация, и государство будет понимать, сколько оно будет доплачивать за свою собственность в плане ее содержания и, если это будет необходимо, за развитие. Для этого в рамках модели предусмотрен сетевой контракт.

— Государство всегда хочет минимизировать свои расходы, а вдруг в данном случае получится так, что необходимая плата превысит возможности бюджета?

— Это вопрос правильного тарифного регулирования. Тарифная система сейчас построена таким образом, что тех денег, которые в ней предусмотрены именно на инфраструктуру, должно хватать на текущее содержание. Те линии, которые окупаются в нормальные инвестиционные сроки, можно развивать за счет заемных средств. А вот в те проекты, сроки окупаемости которых составляют свыше 20 лет и в отношении которых государство уверено, что там будет обеспечен прогнозируемый грузопоток, инвестировать должно только оно, потому что никакому частнику это не под силу. Все же остальные процессы должны укладываться в рамки бизнес-модели. При этом мы опираемся на опыт Deutsche Bahn, где система железно-

дорожного транспорта схожа с российской. Естественно, нам говорят, что между ними есть различия. Они действительно есть, но не так много, а главное, что они не столь существенны. Никто и не утверждает, что нужно все делать быстро. Можно разбивать процесс реформирования на этапы и анализировать результаты каждого.

— Это для того, чтобы успокоить грузоотправителей, которые очень боятся повышения цен на перевозки при либерализации локомотивной тяги?

— В основном это вызывает беспокойство у угольщиков, поскольку для них в действующей системе существует дотирование груза в форме перекрестного субсидирования — для них действующая система наиболее удобна. Но остальные грузоотправители, которые в основном перевозят грузы второго и третьего классов, понимают, что нужно переходить на более технологичную систему. Мы понимаем, что при переходе к новой тарифной системе должны быть минимизированы риски резких скачков цен для угольщиков. Сейчас нет решения этого вопроса, поэтому я и предлагаю перенести эту дискуссию на площадку федеральных регуляторов, продолжить обсуждение деталей на площадке компании «Российские железные дороги» и пользователей услуг.

Кроме того, совет потребителей не говорит просто о либерализации локомотивной тяги. Ранее в процессе реформирования мы разорвали перевозочный процесс, отделив локомотив от вагона, в результате чего снизилась технологичность. Железнодорожный транспорт теряет часть грузов из-за срывов сроков доставки, но решить эту проблему эффективно в нынешней системе невозможно. Максимально эффективным может быть только перевозчик, который имеет оба ресурса. Поэтому мы предлагаем создать конкурентный рынок перевозчиков на базе объединения вагонов и локомотивов.

На первом этапе планируется создать механизм, который позволит РЖД привлечь вагонный парк

на правах аренды. Инструментом мы считаем создание тарифного коридора в вагонной составляющей прейскуранта 10–01. Нужно объявить ставку в таком размере, чтобы можно было собрать 250–300 тыс. вагонов под управление РЖД. Сейчас среди операторов желающих отдать вагоны под приемлемую ставку будет много. Внешне это похоже на шаг назад, отход от реформы, и многие боятся, что парк под управлением перевозчика мы создадим, но на этом все и остановится. Однако одновременно мы предлагаем сделать полноценными перевозчиками те компании, которые фактически уже таковыми являются и имеют инвестиционные ресурсы для приобретения локомотивов. Им нужно дать возможность договариваться с клиентами и работать блоками. Конечно, многие опасаются, что эти компании ринутся на маршрутные оптимумы (участки с высокой нормой прибыли) и большой грузовой базой. — „Б“). Это не исключено. Но именно это станет и для РЖД мощным стимулом для формирования на втором этапе реформы собственного перевозчика, который будет работать при либеральной ценообразовании.

— А что будет в этом случае с нерентабельными групповыми и повагонными отравками?

— Этот вопрос также может быть решен с помощью тарифного регулирования. Можно, например, поднять инфраструктурную составляющую по блокам, несколько снизив их рентабельность, но тем самым увеличив ее для мелких отправок и сделав их тоже рентабельными. И тогда этот рынок станет рентабельным для всех участников. Все будут публичными перевозчиками, но с определенными критериями отказа. Такие критерии ведь и сейчас есть у РЖД. Технические и организационные вопросы действительно очень много, это тяжелая работа. Но в этой модели мы возвращаем железнодорожному транспорту технологичность. А конкурентная среда будет стимулировать на повышение качества, снижение стоимости и сроков доставки грузов.

Беседовал Сергей Плетнев



НАШИ ИННОВАЦИОННЫЕ  
ВАГОНЫ ЗАПОЛНЕНЫ НА  
**110,8%**

ПЕРЕВОЗКА ГРУЗОВ  
УГОЛЬНОЙ, ХИМИЧЕСКОЙ,  
МЕТАЛЛУРГИЧЕСКОЙ ОТРАСЛЕЙ,  
АГРОПРОМЫШЛЕННОГО  
КОМПЛЕКСА

**ВОСТОК1520**  
ТЯЖЕЛОЕ ДВИЖЕНИЕ

+7 (495) 514 15 20  
info@vostok1520.com  
vostok1520.com

**ОВК** «Восток1520» входит в состав железнодорожного холдинга НПК «Объединенная Вагонная Компания»

# Железнодорожный транспорт



## 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 —

### 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 изготовленную продукцию.

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 усукные 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



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

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 желанные 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 фи-

нансовой 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 сподвижник 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 улучшает 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 выше. 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 перевозчики рыбы (ключевой товар в линейке скоропорта) по стране уже значительно упали. По данным АО «Рефсервис», ожидаемый объем перевозок рыбы за 9 месяцев 2015 года составил 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 информации о рынках агентства по рыболовству Тимура Митупова, около 70% всего выло-

ва 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 —

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, предостерегает от оптимизма 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 снижать-

ся, 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 неоконченности 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 составило 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 бес-

печения 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 движения ОАО РЖД, направленные на повышение скорости доставки грузов, в 2014–2015 годах частично достигли цели, что привело к сокращению потребности 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 (НПО ОЖДПС) Ольга Лукьянова прогнозирует, что сегмент нерегуляр-

ных 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 заводом остаются в проигрыше, поскольку крупные игроки имеют предпочтения 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 начелено в перспективе на вытеснение с рынка малых компаний и будущее повышение цен на свой подвижной состав. Грузовладельцы соглашались на снижение ставок, не думая о завтрашнем дне», — уверена председатель НПО ОЖДПС.

По прогнозам гендиректора «Infoline-Аналитика» Михаила Бурмирова, 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 предпочтениями и лизинговой поддержкой производителей техники. По словам Владимира Сосипаторова «Восток1520» (компания управляет только инновационны-

ми 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.

Осторожным оптимизмом смотрят в будущее и участники рынка перевозок нефтеналивных грузов. Источники в отрасли отмечают, 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 пародовства 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 количества «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

# Железнодорожный транспорт

## Со скоростью багажа

Объем перевозок сборных грузов по железной дороге снижается вслед за спадом в экономике, но бурный рост электронной коммерции может перекрыть эти потери.

— смежники —

### Игроков становится меньше

Сегмент перевозок сборных грузов — доставка сравнительно небольших партий различных товаров и коммерческих грузов — уже многие годы один из прибыльных бизнесов для железнодорожников. Пусть этот рынок в России не столь объемный, как перевозки сырьевых грузов, но представляет существенный интерес для грузовладельцев и логистических компаний в силу оптимального сочетания скорости и стоимости перевозки. Сегодня объем рынка железнодорожных перевозок сборных грузов, отправляемых как в грузовых вагонах в составе пассажирских поездов, так и в крытых вагонах и контейнерах в составе грузовых, в России, по различным оценкам, составляет от 70 млрд до 90 млрд руб. в год.

Общероссийская официальная статистика по сегменту грузовых перевозок в пассажирских поездах отсутствует. По данным АО «ФПК-Логистика» (логистическая «дочка» Федеральной пассажирской компании — главного оператора пассажирских поездов в дальнейшем следовании), емкость рынка грузовых перевозок составила за январь—август 275 тыс. тонн. «Рынок просел на 37%: за восемь месяцев прошлого года объем перевозок составил 436 тыс. тонн, — делится оценками заместитель генерального директора по стратегическому развитию «ФПК-Логистика» Александр Мельников. — Падение связано помимо прочего с сокращением числа активных игроков сегмента. За 2014–2015 годы число коммерческих компаний, участвующих в сегменте грузовых перевозок, сократилось на 27%. По объему перевезенного груза по России наша компания по итогам восьми месяцев 2015 года занимает 5% рынка с объемом перевозок свыше 13 тыс. тонн против 4% за

восемь месяцев прошлого года с объемом перевозок 15,5 тыс. тонн».

Впрочем, у отдельных операторов оценка динамики рынка менее пессимистична. По словам Евгения Можая, коммерческого директора ООО «Желдорэкспедиция» (один из ключевых игроков рынка перевозки сборных грузов в багажных вагонах с долей 15%), сегмент доставки грузов с пассажирской скоростью в целом сохраняет уровень 2014 года и даже готов показать некоторый рост.

Эксперты и участники рынка отмечают, что в текущем году объемы перевозок в сегменте сохраняют стандартные сезонные колебания, но в целом количество груза снизилось. «С середины июля даже образовалась тенденция на увеличение объемов перевозок, но эти данные касаются только отгрузок из Москвы», — отмечает менеджер по железнодорожным операциям FM Logistic Сергей Друтовской.

ФГУП «Почта России» статистику по перевозкам не предоставило, однако отметили, что компания большие надежды связывает с отправлением сборных грузов по железной дороге — на сегодняшний день этот транспорт принимает 40% всех почтовых отправок. Особенно господдержка интересует транзитные перевозки между Европой и странами Азиатско-Тихоокеанского региона: потенциальный объем транзита специалисты «Почты России» оценивают в 150 тыс. тонн грузов ежегодно.

«В прошлом году мы совместно с РЖД запустили первый в истории современной России почтовый поезд Москва—Владивосток (до 19 вагонов), а уже в первом полугодии 2015 года организовали первые перевозки почтовых отправок из Китая в Россию», — отмечает заместитель генерального директора «Почты России» по логистике Алексей Скотин.

Рынок перевозок сборных грузов высококонкурентный, а основными соперниками железнодорожников



Перевозчики сборных грузов стремятся по максимуму использовать возможности железнодорожных вагонов

в этом сегменте выступают автомобильные перевозчики и контейнерные операторы. Автотранспорт составляет конкуренцию на маршрутах протяженностью до 5 тыс. км, а скорость доставки грузов контейнерами растет за счет формирования ускоренных контейнерных поездов по маршрутам с наибольшим грузопотоком. К примеру, в 2011 году АО «РЖД-Логистика», «дочка» Объединенной транспортно-логистической компании по грузовой логистике, запустила сервис «РЖД-Экспресс» — услугу по перевозке сборных и мелких партий грузов. По словам заместителя руководителя департамента исследований железнодорожного транспорта Института проблем естественных монополий (ИПЕМ) Ильи Терешко, на текущий момент доля «РЖД-Логистики» на рынке перевозок сборных грузов пока составляет всего 1%. Од-

нако рост выручки от предоставленных услуг в 2015 году по сравнению с прошлым годом составил 409%, и к 2020 году компания планирует занять десятую долю рынка.

В то же время для большинства северных регионов (к примеру, для Ямало-Ненецкого автономного округа и Республики Коми) перевозка багажными вагонами в пассажирских поездах является чуть ли не единственным способом недорогой доставки товаров народного потребления, так как автомобильных дорог нет или проезд по ним затруднен, а стоимость авиадоставки слишком высока.

### Ставка на интернет

«Желдорэкспедиция» среди текущих трендов в сегменте называет рост потребности в быстрой доставке и ее относительную дороговизну. Поэтому сейчас компания развивает услугу срочной доставки грузов (ежегодный объем рынка экспресс-доставок на сегодняшний день оценивается в 2 млн тонн) по наиболее востребованным направлениям.

«Так, груз до Новосибирска находится в пути не более двух суток и на третьи сутки к выдаче получателю, что сопоставимо со скоростью авиадоставки», — отчитывается коммерческий директор компании Евгений Можая.

При организации доставки грузов «до двери» бывшие конкуренты становятся партнерами, а стоимость перевалки при мультимодальных перевозках невелика и существенного влияния на бизнес не оказывает. По оценке ведущего специалиста по железнодорожным перевозкам компании DPD в России Дмитрия Лейкина, удорожание при перевалке составляет порядка 5%, что незначительно влияет на общую цену услуги.

По мнению Ильи Терешко из ИПЕМ, для железной дороги ситуация будет меняться в лучшую сторону. И сами железнодорожники готовы к новым объемам работы — в текущем году Центр фирменного транспортного обслуживания РЖД запустил проект по созданию центров маркетинга и продвижения услуг, вы-

полняющих функции «одного окна» при продаже транспортно-логистических услуг всех «дочек» РЖД.

Серьезное подспорье для сегмента перевозок сборных грузов — рост электронной коммерции: по оценкам Ассоциации компаний интернет-торговли, в 2014 году рынок e-commerce в России вырос до 713 млрд руб., а исследование рынка за первые шесть месяцев текущего позволяет рассчитывать на 25-процентное увеличение продаж в годовом исчислении. «Россия никуда не уйдет от общемировых трендов в ритейле: электронная коммерция будет все больше забирать долю рынка у традиционного ритейла в самых разных отраслях. А значит, перевозки сборных грузов будут расти», — резюмировал заместитель генерального директора, управляющий партнер практики «Промышленность» консалтинговой группы «НЭО Центр» Дмитрий Коляков.

В ООО «Первая экспедиционная компания» (один из крупнейших автотранспортных сборных грузов) отмечают, что развитие электронной торговли приводит к росту общего объема перевозок, но при этом снижается средний вес грузовой отправки. «Этот тренд связан с повышением спроса на покупки в онлайн-магазинах, к тому же в регионах РФ количество интернет-пользователей активно растет», — говорит руководитель транспортной службы компании Игорь Алексахов. — Поэтому доставка грузов небольшими партиями из онлайн-магазинов набирает все большую популярность. Перевозки сборных грузов в обозримом будущем могут продолжить рост именно за счет интернет-торговли — у этого рынка огромный потенциал». В пример он приводит активное развитие на российском рынке в 2015 году китайских интернет-площадок, в частности AliExpress.

Благодаря этим надеждам в целом эксперты и участники рынка прогнозируют к 2020 году рост объема рынка перевозок сборных грузов железнодорожным транспортом до 100–120 млрд руб. в год. То есть на 30–40% к нынешнему уровню.

Константин Мозговой



От двери до двери

Для ваших грузов путь из Азии в Европу через Россию намного короче, чем по морю. Холдинг «РЖД», лидер транспортно-логистического бизнеса на «Пространстве 1520»\*, предлагает самые современные услуги, включая 3PL\*\* и 4PL\*\*\*.

Доставка грузов через весь континент так же просто, как если бы вы жили по соседству.

\* «Пространство 1520» — совокупность государств с железнодорожной сетью с шириной колеи 1520 мм. Включает в себя страны бывшего СССР, а также Финляндию и Монголию. Наиболее интегрированный железнодорожный комплекс в мире с протяженностью железнодорожных линий более 150 тыс. км.

\*\* 3PL (от англ. Third Party Logistics — трехсторонняя логистика) — предоставление комплекса логистических услуг от доставки и адресного хранения до управления заказами и отслеживания движения товаров.

\*\*\* 4PL (от англ. Fourth Party Logistics — четырехсторонняя логистика) — интеграция всех компаний, вовлеченных в цепь поставки грузов с решением задач планирования, управления и контроля всех логистических процессов компании-клиента с учетом долгосрочных стратегических целей.

www.rzd.ru



## Уходят без указа

— геополитика —

«Последняя информация, которой располагаю, — по транзиту угля за первый квартал. По данным за первый квартал 2015 года, транзит угля через Украину составил 1,56 млн тонн, в том числе доля России — 98,5%. Из данного объема доля перевозок на порты — 71,5%».

Данные РЖД по снижению железнодорожной погрузки в адрес украинских портов подтверждает служба эксплуатации ГП «Администрация морских портов Украины». За восемь месяцев 2015 года в порты Украины перевезено почти 7 млн тонн грузов из России, что на 30% меньше, чем за аналогичный период 2014 года. Эксперт украинского аналитического центра «ЦТС-Консалтинг» Андрей Исаев отмечает, что объем транзитных железнодорожных перевозок грузов из России в порты Украины в текущем году непрерывно падает. Если в январе было перевезено около 1,5 млн тонн грузов, то в августе всего до 430 тыс. тонн.

Падение транзитной перевалки произошло в основном за счет снижения транзита нефти и нефтепродуктов, чугуна и серы. Существенное падение объемов перевозок отмечают и производители экспортного сырья, прежде всего производители удобрений. Так, в ОАО «Минудобрения» зафиксировали снижение перевозок по Украине на 21%, ПАО «Уралкалий» — в два раза.

В 2014 году основную долю (75%) перевалки обеспечивали пять видов грузов: руда, зерновые, черные металлы, уголь и контейнеры, говорят аналитики «ЦТС-Консалтинг». Основной номенклатурой грузов, перевозимых через порты Украины в текущем году, были уголь (37%), руда (22%), нефть (17%), черные металлы (11%) и удобрения (11%). За восемь месяцев текущего года снизился погрузка нефти в 2,4 раза, удобрений на 29,5%, черных металлов в 1,6 раза, руды на 31,2%, угля на 3,1%.

Начальник коммерческого управления универсальных перевозок «Нефетранссервиса» Дмитрий Мальцев говорит о том, что поставки угля уже в основном переориентированы из украинских портов в российские. «Раньше мы вывозили уголь в основном на Мариупольский порт. Сейчас мы туда уголь не возим, наши объемы распределились в российские порты. Основной объем угля мы по-



Попавшие под украинские санкции российские вагоны увезут с собой и грузы, и доходы украинских транспортников

везли в сторону дальневосточных, северо-западных и северокавказских портов России», — рассказал он.

Говоря о тех портах Украины, в которых наблюдается наибольшее снижение грузопотока со стороны России, аналитик «ЦТС-Консалтинга» Андрей Исаев также выделяет Мариупольский порт. «Объем перевалки транзитных грузов из России в украинских морских портах снизился примерно одинаково, за исключением Мариупольского морского порта, который пострадал больше всего: транзит упал практически на 100%», — отмечает аналитик.

В ФГК, в свою очередь, указывают, что перевалка грузов выросла в отечественных портах, прежде всего на юге России. Всего за восемь месяцев погрузка грузов на экспорт через порты Азово-Черноморского бассейна возросла на 10,7%. Экспорт угля увеличился на 5,9%, нефтегрузов — на 12,7%, черных металлов — на 30,2%, руды — на 7%, делится статистикой в ФГК.

Глава Минтранса уже пообещал, что ответ на санкции против российских железнодорожных операторов может быть симметричным. Однако контрамеры могут оказаться бессмысленными: «Укрализины» и морские порты Украины и без этого уже потеряли существенную часть доходов.

Алла Галазова