



ИННОВАЦИОННЫЙ ПОЛУВАГОН ОБОЙДЕТСЯ ПЕРЕВОЗЧИКУ ПОЧТИ В 2,3 МЛН РУБ.

→ «Благодаря поддержке Минпромторга мы смогли вывести на российский рынок новый хоппер с кузовом из алюминиевых сплавов, — отмечает генеральный директор компании «РМ Рейл» Павел Овчинников, — успешно продолжили работу по улучшению эксплуатационных характеристик целой линейки моделей». «Происходит диверсификация производства, есть заказы со стороны смежных, невагонных сегментов. Сегодня мы рассматриваем еще ряд перспективных контрактов и рассчитываем в этом году вдвое увеличить выпуск нашей продукции. Все это маркеры эффективного взаимодействия государства и производителей», — резюмировал Павел Овчинников.

В ПОМОЩЬ ОПЕРАТОРУ Впрочем, есть и альтернативная точка зрения. Операторы подвижного состава считают, что программа поддержки транспортного машиностроения в виде жесткого административного запрета на эксплуатацию вагонов с продленным сроком службы никак не способствует росту спроса на новые вагоны.

«Операторы, собственники вагонов, лизинговые компании не готовы в нестабильных экономических условиях инвестировать значительные средства в вагоны, которые, учитывая реальную доходность перевозок и стоимость инновационного подвижного состава, не окупаются за весь срок их службы, — подчеркнул начальник управления корпоративных коммуникаций АО «Первая грузовая компания» Дмитрий Бауков. — Например, средняя стоимость полувагона стандартной модели 12–132 составляет от 1,7 млн руб., а так называемый инновационный полувагон обойдется в сумму свыше 2,3 млн руб. Ни тот ни другой на сегодняшнем рынке и при сложившейся стоимости финансовых ресурсов не окупаются. Данные нерыночные методы регулирования отрасли

В СЛУЧАЕ ПРОФИЦИТА ПРОИЗВОДСТВЕННЫХ МОЩНОСТЕЙ НЕИЗБЕЖНЫМИ БУДУТ ПРОЦЕССЫ КОНСОЛИДАЦИИ И ПОГЛОЩЕНИЯ ПРЕДПРИЯТИЙ ИЛИ ПЕРЕОРИЕНТАЦИЯ ПРЕДПРИЯТИЙ НА ПРОЧIE ВИДЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

уже в этом году могут оказать отрицательный эффект на рынок грузоперевозок, вызвать дефицит парка в сезонные пики погрузки и рост ставок оперирования для грузоотправителей».

По расчетам некоммерческого партнерства «Совет операторов железнодорожного транспорта» (СОЖТ), оптимальный размер «утилизационной премии» на один приобретаемый новый вагон мог бы составлять 150 тыс. руб., 250 тыс. руб. и 300 тыс. руб. при списании одного, двух или трех старых вагонов соответственно.

«Дополнительно мы предлагали выплачивать единовременную субсидию при покупке именно инновационных вагонов в размере 150 тыс. руб. на один приобретаемый вагон, — рассказал исполнительный директор СОЖТ Алексей Дружинин. — Кроме того, нужно субсидирование на уплату процентов по кредитам, взятым на приобретение в 2016 году новых вагонов в размере 90% ключевой ставки Банка России, а также продление срока субсидирования на уплату процентов по кредитам с одного года до двух лет (на вагоны, планируемые к приобретению в 2016 году и далее). И эти меры должны до-

полнять друг друга, то есть покупатель нового вагона должен иметь возможность использовать все три меры одновременно, а не часть из них».

По словам генерального директора АО «Федеральная грузовая компания» Алексея Тайчера, инвестпрограмма оператора на 2016 год подразумевает покупку 4 тыс. инновационных вагонов. Однако степень исполнения этого плана зависит от финансовых факторов, в частности от размера утилизационной премии.

В настоящее время доходность перевозок, цена нового подвижного состава и стоимость его эксплуатации с учетом всех издержек не позволяют реализовать экономический эффект от приобретения нового подвижного состава.

«Для большинства операторов с высокой долей лизингового парка сегодняшний уровень доходности подвижного состава недостаточен, — подчеркнул член правления, заместитель генерального директора ООО «УК «РэйлТрансХолдинг» Александр Шаповалов. — Чтобы обслуживать лизинговые платежи, гасить тело задолженности и содержать вагоны в надлежащем состо-

янии, доходность должна быть примерно в полтора раза выше, чем сейчас. Естественный и плавный рост ставок хотя бы до 800 руб./сутки позволит парку находиться в необходимом количестве для обеспечения нужд потребителей — в этом случае покупка новых вагонов взамен выбываемого старого будет иметь смысл».

В СОЖТ уверены, что предлагаемой единовременной субсидии для операторов может быть недостаточно для загрузки вагоностроительных мощностей заказами, ввиду того что большую долю в конечной стоимости вагона занимают лизинговые платежи, субсидировать которые не предлагается. Кроме этого существует масса видов подвижного состава, которые не производятся в инновационном варианте и которые не получают вообще никакой государственной поддержки.

«Сейчас основной проблемой по-прежнему остается ограниченная доступность банковских кредитов, — считает руководитель информационно-аналитического центра СОЖТ Игорь Лебедь. — Общая закредитованность операторов, по нашим оценкам, составляет 700 млрд руб., соответственно, доступ к новым кредитам затруднен. Точные цифры по закупкам назвать невозможно — например, за январь—март 2016 года на сети зарегистрировано всего 7 тыс. вагонов 2016 года выпуска, основными приобретателями которых являются аффилированные с вагоностроителями компании. Эти же предприятия выкупили примерно половину из зарегистрированных 24,5 тыс. вагонов 2015 года выпуска. Другая половина приобретена кэптивными компаниями грузоотправителей и филиалами РЖД, а вот объем закупок независимых операторов крайне незначителен».

Поэтому, полагают в СОЖТ, принятые в прошлом году меры недостаточны для стимулирования спроса на вагоны, а меры, предлагаемые сейчас, судя по проектам документов, поступавших в распоряжение партнерства, не носят системного характера. ■



КУПИВ НОВУЮ ИННОВАЦИОННУЮ ЦИСТЕРНУ, РОССИЙСКАЯ КОМПАНИЯ СМОЖЕТ ПОЛУЧИТЬ 300 ТЫС. РУБ. ИЗ ФЕДЕРАЛЬНОГО БЮДЖЕТА