

Железнодорожный транспорт

Вагоны уходят из парка

Ситуация на рынке железнодорожных грузоперевозок начинает радикально меняться. После введения с 1 января запрета на использование старых вагонов общий парк операторов начинает уменьшаться. По прогнозам экспертов, вскоре рынок вновь столкнется с дефицитом вагонов, так как закупка нового подвижного состава идет крайне медленными темпами. В этих условиях участники рынка стремятся повысить эффективность оставшегося парка и запускают процессы консолидации.

— тенденции —

В соответствии с приказом Министерства транспорта России «О внесении изменений в Правила технической эксплуатации железных дорог РФ» с 1 января 2016 года запрещена эксплуатация вагонов с продленным сроком службы. К настоящему времени общий парк вагонов на сети РЖД составляет порядка 1,1 млн единиц. Несмотря на то что в течение 2015 года было списано около 100 тыс. вагонов, по оценкам экспертов, профицит составляет еще более 100 тыс. единиц. Впрочем, и эксперты, и участники рынка ожидают, что вскоре возникнет дефицит подвижного состава: с начала текущего года прекратили свою работу 50–60 тыс. вагонов, еще 100 тыс. будет списано до конца года. Средний возраст грузового вагона в 2015 году составил 14,5 года.



Массовое списание вагонов формирует новую парадигму развития рынка подвижного состава

Основную долю, как в структуре закупки, так и в структуре списания, составили полувагоны. По данным Института проблем естественных монополий (ИПЕМ), этот сегмент ждет достаточно серьезные изменения: объем закупок полувагонов в 2015 году относительно 2014 года сократился почти в два раза, а объем списания увеличился в три раза. Всего общий парк полувагонов с максимального значения в 563 тыс. единиц, достигнутого в 2014 году, сократился до 497 тыс. единиц в первом квартале 2016 года. «Продолжение ускоренного списания полувагонов при сохранении объема закупки на текущем уровне может привести к возникновению дефицита», — считают эксперты ИПЕМ.

«Массовое списание вагонов, запрет на продление срока их эксплуатации, увеличение в перспективе спроса на новые вагоны и начавшийся рост ставок в операторском бизнесе сформировали новую парадигму развития рынка подвижного состава», — отмечается в итоговом годовом обзоре аналитического агентства Infoline «Infoline Rail Russia TOP». Эксперты отмечают, что в 2015 году операторы списали около 104,3 тыс. вагонов, что больше, чем за три предыдущих года вместе взятых. При этом объем производства грузового железнодорожного подвижного состава в России сократился почти в два раза по сравнению с показателями 2014 года. «Сокраще-

ние парка привело к сокращению профицита и даже возникновению в III-IV кварталах 2015 года локальных дефицитов полувагонов. Доходность оперирования в сегменте полувагонов в I квартале 2016 года выросла до 600 руб. в сутки, хотя в большинстве других сегментов рынка все еще наблюдалось снижение или стагнация доходности и арендных ставок», — говорится в отчете. По данным ИПЕМ, благодаря запрету Минтранса России на эксплуатацию старых вагонов, темпы их списания в пять раз выше, чем темпы поставок новых вагонов на сеть РЖД, что привело к росту ставок — в среднем на 22%.

Но даже в условиях зарождающегося дефицита операторы не готовы интенсивно закупать новую продукцию у вагоностроителей. Они пытаются более эффективно использовать оставшийся подвижной состав. Например, увеличивать скорость доставки грузов, чтобы вагон чаще задействовался для перевозок. По данным ИПЕМ, в 2010–2014 годах оборот грузового вагона увеличился на 26,9% (с 13,4 до 17 суток), а в 2015 году сократился до 16,5 суток. При этом оборот полувагона в 2015 году по сравнению

с 2014 годом сократился с 14,2 до 13,4 суток, а в марте 2016 года уже составил 12,8 суток. «Рост цен на новые вагоны не позволил подняться спросу на них. В результате за первый квартал 2016 года было изготовлено 8,3 тыс. вагонов, что на 3,5% ниже объема производства за аналогичный период 2015 года. Сдерживающим фактором является и низкая доходная ставка операторов вагонов. В то же время, благодаря увеличению скорости доставки грузов на сети ОАО РЖД и повышению качества взаимодействия участников перевозочного процесса потребность отрасли в подвижном составе за 2014–2016 гг. снизилась: например, в полувагонах — на 12,2%. На текущий момент тренд на снижение потребности сохраняется», — отмечает заместитель генерального директора ИПЕМ Владимир Савчук.

В начале июня президиум Совета операторов железнодорожного транспорта (СОЖТ) объединяет крупных железнодорожных операторов) одобрил концепцию создания площадки по обмену свободным парком. Предполагается, что это будет единая система обмена данными по доступному к аренде подвижному составу, поначалу непубличная (только для членов СОЖТ). Система осуществляет быстрый поиск свободных вагонов на

указанной станции, показывает потенциальному клиенту контакты владельца, и они могут договариваться между собой. «Основные затраты в оперировании — расходы на порожние рейсы, — говорят в партнерстве. — Создание единой системы обмена данными по доступному подвижному составу позволит сократить эти расходы и повысить оборачиваемость вагонов». Эффект для отрасли оценивается в 70–100 млрд руб. (исходя из оптимизации 20% затрат на порожняк).

Кроме того, на рынке идет процесс консолидации вагонного парка. Например, в марте ФАС одобрила сделку по получению Федеральной грузовой компанией (ФГК, принадлежит РЖД) в пользование 100% основных производственных средств «УВЗ-Логистик» (УВЗЛ). ФГК с марта управляет парком УВЗЛ (порядка 29 тыс. вагонов), ранее находившимся в агентском управлении Центра фирменного технического обслуживания (ЦФТО). Гендиректор УВЗЛ Дмитрий Еремеев пояснял, что доходность полувагонов (500–600 руб. в сутки) не достигает экономической обоснованности для их ремонта и содержания (750–850 руб.). По его словам, по целевой модели рынка должно быть два-три крупных игрока с достаточным размером парка (170–200 тыс. вагонов). Для УВЗЛ повышение доходности крайне важно из-за лизинговых платежей: в 2013–2014 годах УВЗЛ взяла у «Сбербанк Лизинга» 17,5 тыс. вагонов стоимостью 70 млрд руб. В российском правительстве также обсуждается вопрос о передаче в ФГК вагонов лизинговых компаний при госбанках, а также парки Государственной транспортной лизинговой компании и «Трансфин-М». В результате парк ФГК может достичь уровня 200 тыс. вагонов.

По экспертным оценкам, сейчас количество операторов и собственников подвижного состава превышает 1800. Крупнейшими являются ФГК, ПГК, УВЗЛ, «С-транс», «Нефтетранссервис», «Трансойл», «Газпромтранс» и другие. Парк около 700 операторов и превышает 2 тыс. единиц, большая часть управляет не более 100 грузовыми вагонами. Среди малых операторов превалирует специализированный подвижной состав.

Николай Яблонский, Дмитрий Комаров

Сильные и выносливые

— инновации —

За последние несколько лет доля инновационных вагонов на российском железнодорожном рынке увеличилась в разы, а выпуск обычных подвижных составов отошел на второй план. Вагоны нового поколения обладают улучшенными техническими характеристиками, которые позволяют сократить расходы на перевозке и разгрузить пропускную способность железных дорог. Проблема лишь в том, что в текущих экономических условиях желающих обновить парк немного, поэтому большая часть выпускаемых новых вагонов по-прежнему концентрируется в структурах самих производителей.

Вагон XXI века

То, что российский рынок грузовых железнодорожных вагонов нуждается в серьезных изменениях, стало понятно еще в 2008 году, когда проблема технического состояния подвижного состава приобрела наибольшую актуальность. На фоне разгоревшихся тогда конфликтов между производителями и потребителями из-за брака литых деталей тележек грузовых вагонов, что зачастую приводило к отставке от работы сотен составов, на рынке образовался дефицит перевозочных мощностей. В итоге ОАО РЖД, которое, по сути, являлось основным заказчиком и покупателем вагонов, поставило задачу создания современного типа вагонов — более вместительных, безопасных и экономичных.

Сейчас свои линейки инновационных вагонов предложили АО «НПК „Уралвагонзавод“», ПАО «НПК „Объединенная вагонная компания“» (ОВК), ОАО «Алтайвагон» и «РМ Рейл».

Одно из главных отличий такого парка от «собратей» предыдущего поколения состоит в повышенной грузоподъемности вагонов на новых тележках. Осевые нагрузки у четырехосной тележки выросли до 25 тс (против 23,5 тс на модели 18-100). Это позволило увеличить грузоподъемность вагона с нынешних 69 до 75–77 тонн. В результате инновационные вагоны перевозят на 7–10% больше груза, и оператор может значительно сэкономить на перевозке. Кроме того, межремонтный пробег инновационного подвижного состава вырос по сравнению с типовыми разработками более чем в два раза (500 тыс. км против 160–200 тыс. км). Примерно на такую же величину должны снизиться расходы оператора на весь жизненный цикл вагона, который также вырос с 22 до 32 лет. В перспективе возможен дальнейший рост межремонтных интервалов, но его необходимо будет подтверждать реальной многолетней эксплуатацией, утверждают производители.

Еще одним отличием инновационных вагонов стало их воздействие на железнодорожные пути: считалось, что такие вагоны не так быстро портят дорожное полотно, вследствие чего расходы ОАО РЖД на поддержание магистралей должны сократиться. Но несмотря на очевидные преимущества, в первый год производства спрос на вагоны нового поколения оказался невелик: на долю инновационных пришлось всего 1% от общего выпуска грузовых составов, что во многом было обусловлено их дороговизной и переизбытком парка на сети

«Операторы адаптируются к рыночным и регуляторным изменениям»

Одной из главных тенденций 2016 года стало усиление конкуренции на рынке грузовых железнодорожных перевозок. Грузовладельцы предъявляют все больше требований к качеству сервиса и техническим характеристикам подвижного состава, а железнодорожные операторы пытаются справиться с низкой доходностью и последствиями массового списания вагонов после введения с 1 января запрета на продление срока их службы. В сложившейся ситуации выигрывают компании, которые первыми адаптируются к меняющимся условиям. О ситуации и перспективах нижегородского рынка грузоперевозок рассказал директор Нижегородского филиала АО «Первая грузовая компания» (ПГК) **Тарас Залужный**.

— мнение —

— **Тарас Владимирович, как вы оцениваете ситуацию на нижегородском рынке грузоперевозок?**

— Последствия негативных рыночных тенденций последних лет по-прежнему оказывают сильное влияние на объемы железнодорожных грузоперевозок. В Приволжье наблюдается спад промышленного производства и снижение покупательского спроса на ряд товаров и услуг. Также на объемах погрузки в регионе сказываются ремонтно-профилактические работы у некоторых производителей черных металлов и нефтеперерабатывающих заводов.

С другой стороны, в связи с реализацией ряда крупных российских инфраструктурных проектов в регионе мы видим рост перевозок строительных грузов, а также увеличение объемов выпуска цемента на заводе «Мордовцемент» (входит в холдинг «Евроцемент групп»).

Кроме того, мы получили дополнительные возможности привлечения грузовой базы благодаря введению платы с большегрузов через систему «Платон». В условиях острой конкуренции между автомобильным и железнодорожным транспортом ужесточение контроля над автоперевозками открывает нам новые перспективы. Тем более, в нашем регионе у железнодорожных и автомобильных маршрутов практически одинаковые направления.

Однако вместе с новыми возможностями рынок в этом году столкнулся и с новыми проблемами. Одной из них является запрет на продление срока службы вагонов, введенный в январе текущего года. Из-за запрета количество подвижного состава на сети сокращается, в частности ПГК была вынуждена списать с начала 2016 года около 40 тыс. полувагонов. Безусловно, такое массовое выбытие подвижного состава вызвало локальный дефицит в некоторых сегментах перевозок — например, в сегменте полувагонов в сезонные пики спроса.

Поэтому основной тренд — в том, что железнодорожные операторы адаптируются к рыночным и регуляторным изменениям.

— Как в условиях кризиса меняется поведение грузоотправителей?

— Грузоотправители активно ищут оптимальные способы сокращения издержек, в том числе за счет жесткого соблюдения согласованных сроков доставки грузов, интересуются комплексными услугами, ожидают более высокого уровня сервиса.



Мы живем в непростое, но интересное время, когда перед компаниями открываются новые возможности. С одной стороны, наблюдается спад производства и общее снижение объемов перевозок, с другой — грузовладельцы становятся более разборчивыми и требовательными. В этих условиях однозначно выигрывают те, кто может вовремя подстроиться под меняющиеся направления грузопотоков, а также предложить грузоотправителям наиболее эффективные подходы к организации перевозок.

ПГК чутко реагирует на меняющуюся конъюнктуру рынка. Благодаря гибкому подходу к запросам грузоотправителей наш филиал постепенно наращивает долю погрузки на полигоне Горьковской железной дороги (ГЖД). К примеру, по итогам девяти месяцев 2016 года наша доля в общем объеме перевозок на ГЖД выросла с 13% до 15%.

Кроме того, мы уделяем много внимания вопросам повышения эффективности использования вагонного парка. С прошлого года в филиале работает спе-

циальная мобильная бригада, в функционал которой входит проведение на станции погрузки оперативных ремонтных работ по устранению повреждений и очистке кузова вагона, а также разгрузочных механизмов.

— Горьковская железная дорога отчиталась об увеличении погрузки за девять месяцев 2016 года на 1,5% по сравнению с аналогичным периодом 2015 года. При этом грузооборот ГЖД снизился на 3,2%. А как себя чувствуете вы?

— Пока благодаря выбранной стратегии мы справляемся с кризисными явлениями и чувствуем себя неплохо. С начала года объем перевозок филиала вырос на 21% по отношению к аналогичному уровню 2015 года и составил 2,9 млн тонн, грузооборот вырос на 13%, до 3 млн тн/км.

Основными драйверами роста выступили: цемент (рост на 31% к уровню 2015 года) благодаря работе в рамках сервисного контракта с «Евроцемент групп», черный металлолом (увеличение на 15%), нефть (плюс 28%), лесные грузы (в 2,7 раза) и стройматериалы (рост на 52%).

В дальнейшем мы планируем усиливать свои позиции на Горьковской магистрали за счет привлечения к сотрудничеству новых грузоотправителей и расширения портфеля оказываемых в регионе услуг.

— В связи с запретом на продление срока службы вагонов как изменилась политика ПГК по формированию своего парка? Как вообще, на ваш взгляд, повлиял на рынок этот запрет?

— Этот запрет был направлен, в первую очередь, на обеспечение загрузки вагоностроительных мощностей и искусственное оживление спроса на вагоны нового поколения. Однако пока регуляторные меры не привели к повышению спроса на новые вагоны.

Почему, по нашему мнению, сразу несколько. Во-первых, высокая стоимость, которую устанавливают производители на свою продукцию. Учитывая доходность, которую приносит сегодня вагонные активы, новый подвижной состав не будет окулатся за весь срок эксплуатации. Во-вторых, покупая инновационный вагон, собственник сталкивается со значительной проблемой его обслуживания и содержания.

В таких условиях ПГК восполняет выбывшие вагоны за счет аренды и привлечения дополнительного парка у других собственников под свое управление.

Кроме того, мы ведем планомерную работу по сокращению оборота вагона, снижению непроизводительных простоев под грузовыми операциями и в ремонте. Мы прилагаем максимум усилий, чтобы повысить эффективность имеющегося парка и меньшим числом вагонов добиваться больших результатов.

— Насколько адекватны рыночной ситуации и достаточны ли меры господдержки отрасли, в том числе через РЖД? Чего не хватает?

— На мой взгляд, нынешние меры господдержки не оказывают достаточно стимулирующего воздействия на рынок. Из-за законодательных инициатив за последние несколько лет процесс управления вагонными ресурсами усложнился в несколько раз. По моему мнению, помимо утверждения нормативных актов необходимо принятие актуальных экономических мер. Например, закупка инновационного парка ввиду действующего запрета на использование старых вагонов нерентабельна при существующем механизме предоставления субсидий. Нужен комплексный подход, который поможет сбалансировать рынок.

Беседовал Иван Сергеев

COMPANY PROFILE АО «ПЕРВАЯ ГРУЗОВАЯ КОМПАНИЯ»

Крупнейший оператор железнодорожных перевозок в России. Компания предоставляет полный комплекс услуг по транспортировке грузов. Входит в железнодорожный дивизион международной транспортной группы Universal Cargo Logistics Holding (UCL Holding). В парке ПГК — около 170 тыс. единиц подвижного состава, в том числе полувагонов, цистерн, платформ и вагонов иных типов. Региональная сеть компаний представлена филиалами в 14 городах России, а международная — в Казахстане и совместным предпринятием в Финляндии.

Нижегородский филиал ПГК действует на сети Горьковской железной дороги, в зоне ответственности которой находятся 13 субъектов РФ: шесть республик (Мордовия, Чувашия, Удмуртия, Татарстан, Марий Эл, Башкортостан), шесть областей (Владимирская, Нижегородская, Кировская, Свердловская, Рязанская, Ульяновская) и Пермский край. За девять месяцев 2016 года филиал перевез по ГЖД 2,9 млн т грузов, на 21% увеличив аналогичные показатели прошлого года. Основную номенклатуру перевозок в январе-сентябре 2016 года составили цемент, черные металлы и металлолом, нефть, лесные грузы, строительные материалы, химикаты, сода, промышленное сырье, бумага и сахар. Грузы следовали со станций ГЖД в местном сообщении и в адрес грузополучателей в пределах РФ, а также на экспорт в страны СНГ и Балтии.