



Под влиянием высокой цены на уголь рынок оперирования показывает хорошие результаты. Полувагоны, которые чем дальше, тем активнее привлекает угольный сектор, нарасхват, цена их предоставления приблизилась к 2 тыс. руб. за вагон в сутки, прогнозируется сохранение ставок на высоком уровне как минимум до конца года. Но, вопреки очевидному, благоприятная конъюнктура не стимулирует в должной мере закупку новых вагонов: ее сдерживают высокая цена и четкое понимание со стороны лизингового сектора, что, если покупатели просчитаются с объемом закупки, возникший профицит не удастся ликвидировать в ближайшие десятилетия.

Доходность и перспективы

— аналитика —

Черные цены

В 2018 году рынок оперирования подвижным составом показал позитивную динамику. Ставки предоставления вагонов, которые еще два года назад достигали 300 руб. за вагон в сутки, взлетели выше самых смелых ожиданий. Наиболее ярко этот скачок проявился в универсальном сегменте. Ставки аренды полувагонов превышают 1,7–1,8 тыс. руб., а предоставления — 2,2 тыс. руб. за вагон в сутки, говорит глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров.

Одна из главных причин повышения доходности в сегменте полувагонов — в резком росте цены на уголь. Вследствие благоприятной конъюнктуры в 2017 году железнодорожные перевозки угля поставили исторический рекорд, составив 585,5 млн тонн, что на 9,1% выше, чем в 2016 году. При этом максимальный рост показали экспортные поставки: перевозки на экспортных направлениях выросли на 17%, тогда как внутренние — лишь на 1%. Основным драйвером роста стал Китай, сокративший ранее мощности своего углепрома в общей сложности на 150 млн тонн. Импорт российского угля существенно нарастили и другие страны, в том числе Польша, Турция и другие.

Прогнозы доходности на текущий год обнадеживают. Еще недавно прогнозировали, что рынок достигнет баланса к лету и ставка стабилизируется на уровне 1,2 тыс. руб. в сутки, однако сейчас участники рынка сомневаются, что это произойдет так скоро. «В настоящее время рынок сбалансирован, — говорят в ПТК. — Ставки на предоставление вагонов находятся в достаточно стабильном состоянии. Мы не видим предпосылок к существенным изменениям цены в текущем периоде». «Если бы не январская ситуация в Кузбассе, можно было бы сказать, что ставка стабилизируется в четвертом квартале, — говорит Михаил Бурмистров, — но теперь речь скорее может идти о начале 2019 года». По его словам, если в среднем по году в 2017 году ставка аренды составляла 1,4 тыс. руб. за вагон в сутки, то в 2018 году этот показатель составит не менее 1,7 тыс. руб.

Кузнецкий «хвост»

Ярким проявлением последствий угольного бума и одновременно с ним назревших проблем отрасли стала пробка из порожних вагонов на подходах к Кузбассу, сформировавшаяся во второй декаде января. К 18 января только в самом Кузбассе было брошено около 10 тыс. вагонов, еще порядка 20 тыс. не могли доехать в регион. 22 января ОАО РЖД ввело трехдневную конвенцию на оформление порожних вагонов в Кузбасс. Далее ОАО РЖД долго и болезненно разгребало пробку, полностью она ликвидируется, по ожиданиям участников рынка, только к апрелю.

У этой ситуации был целый комплекс причин, значительная часть которых была связана с неблагоприятными климатическими условиями. Сначала шторма парализовали перевалку угля в Новороссийске и портах Дальнего Востока. Потом грянули морозы в самом Кузбассе, уголь смерзся, температура упала ниже –50°C, и погрузка критически замедлилась. Непринятие вагонов Кузбассом, в свою очередь, привело к тому, что порожняк встал в портах.

Но не только погодные факторы привели к этой ситуации: у нее был ряд менее явных рыночных и административных предпосылок. ОАО РЖД успешно выполнило план погрузки в декабре, и объемы, которые при иных обстоятельствах были бы отправлены покупателям в конце года, перешли на январь. Цена на уголь продолжала расти, спрос на подвижной состав увеличился. Ведомые высокими ценами, собственники вагонов с



Благоприятная конъюнктура на мировом рынке угля вызвала ажиотажный спрос на полувагоны

максимально возможной скоростью выводили их из ремонта. Коммерчески пригодный парк постоянно рос, а неисправный на конец года сократился до 50 тыс. вагонов, минимального уровня с 2014 года. Тенденция продолжала развиваться и в начале текущего года — если на конец 2017 года коммерчески пригодный парк составлял 1,017 млн единиц, то на начало февраля в обороте было уже 1,022 млн единиц. Профицит парка, который наметился в конце 2017 года (53 тыс. единиц), тогда не касался полувагонов, но уже к началу февраля и они вышли в профицит (2%, при общем профиците парка 78 тыс. единиц).

Мобилизации парка полувагонов сопровождала спонтанно образовавшаяся временная тарифная льгота. Из-за причуд ведомственного согласования (подробнее см. стр. 16) в текущем году индексация тарифов ОАО РЖД произошла с задержкой — в частности, вместо согласованных 5,4% с 1 по 29 января она составляла порядка 2%. Внезапное послабление подтолкнуло грузоотправителей к попытке отправить максимальные объемы в начале января.

Как объясняли в ОАО РЖД, недогруз по согласованным заявкам в Кузбассе составлял в январе 1,6 тыс. вагонов в сутки, или почти 50 тыс. вагонов в январе. Основной причиной был отказ от погрузки: грузоотправители заказали вагоны, но почему-то не погрузили. Ежесуточно на Западно-Сибирскую железную дорогу (ЗСЖД) направлялось на 2086 вагонов больше фактической погрузки. В целом ОАО РЖД имеет возможность не отправлять порожний вагон, если его загрузка не подтверждена, рассказывает собеседник

„Ъ“ в отрасли. — Несколько лет назад, в период острого профицита подвижного состава, правила были изменены таким образом, дабы вагоны не скапливались, занимая пути, в ожидании погрузки. «ОАО РЖД обладало инструментами для того, чтобы не допустить в Кузбасс порожние вагоны, не обеспеченные заявками, но своевременно ими не воспользовались», — говорит он. Другой собеседник „Ъ“ отмечает, что причины возникшей пробки в Кузбассе как в неблагоприятных погодных условиях и забытых подходах к портам, так и в недобросовестных операторах, которые при отсутствии спроса на перевозку стройматериалов и нежелании платить за простой вагонов решили отправить свободный парк в Кузбасс, причем даже не будучи обеспеченными контрактами. «Данная ситуация очень показательна демонстрирует, как неравномерно устроен железнодорожный рынок: когда в конце 2017 года возник локальный дефицит вагонов, это вызвало возмущение у регулирующих органов, мгновенно „родилась“ идея с резервным парком, а в начале 2018 года, наоборот, наблюдался профицит подвижного состава, возник транспортный коллапс, и никто не спохватился, что надо резать избыток», — возмущается собеседник „Ъ“. По его словам, в возникшей пробке в Кузбассе есть вина и ОАО РЖД, поскольку монополия, «несмотря на ограниченные пропускные возможности дороги, пропустила гораздо больше вагонов, чем должна была».

В какой мере на развитие ситуации повлиял переизбыток грузоотправителей, в какой — ажиотаж операторов вокруг высокодоходных кузнецких грузов, в какой — действия ОАО РЖД, а в какой — погода, определить сложно. Так или иначе, в результате по-

грузка угля в целом в РФ отстала от плана, что выразилось в ее падении на 1,1% в январе против среднегодового роста в 9% в 2017 году. В феврале динамика поменялась на положительную (рост 1,1%), по итогам месяца в Кузбасском регионе ЗСЖД погрузили уже 17,9 млн тонн угля — на 1,9% больше, чем годом ранее. Руководство ЗСЖД заявляет, что в 2018 году вывезет весь уголь, добытый предприятиями Кемеровской области (план — не ниже 243 млн тонн).

Тяжелые решения

Высокая цена предоставления и ажиотажный спрос на полувагоны, часто не находящий удовлетворения, — прямой результат решения правительства запретить эксплуатацию на сети общего пользования вагонов с продленным сроком службы с 1 января 2016 года. Утилизация почти 215 тыс. вагонов в 2015–2016 годах, приведя, с одной стороны, к ситуационному удешевлению предоставления вагона, создала отложенную проблему, с результатами которой рынок столкнулся при восстановлении экономики, то есть сейчас.

Казалось бы, высокий спрос должен подтолкнуть к закупке парка, что окажет на ставку стабилизирующее влияние. Однако закупке препятствует высокая и постоянно растущая цена нового вагона: по словам Михаила Бурмистрова, обычный полувагон стоил в начале 2017 года 2,1 млн руб., сейчас обойдется в 2,6 млн руб. Цена инновационных полувагонов за тот же период увеличилась с 2,4 млн до 2,9 млн руб. (УВЗ) и с 2,9 млн до 3,3 млн руб. (ОВК), а субсидирование полувагонов с нагрузкой 25 тонн прекращено. Источник на рынке уточняет, что по преysкранту инноватон УВЗ уже стоит 3,2 млн руб. (подробнее см. стр. 17–18).

Но не только из-за цены потенциальные инвесторы с осторожностью подходят к закупке новых вагонов. Значительная часть массовых списаний вагонов в 2015–2016 годах приходилась на парк, не обремененный лизинговыми платежами. А к 2017 году с омоложением парка доля вагонов в лизинге увеличилась, отмечал в своем исследовании Институт проблем естественных монополий. Купить дорогой вагон без лизинга сегодня могут себе позволить некоторые грузоотправители, остальным неизбежно придется прибегать к этому механизму. Но лизинговый сектор научен опытом 2015–2016 годов, когда часть компаний, не имея возможности финансировать лизинговые платежи, банкротилась и парк возвращался лизингодателям, перед которыми вставала проблема поиска клиента при экстремально низком рынке. Во-вторых, если тогдашняя ситуация оставляла некую надежду на компенсирующий спрос в будущем, то сейчас ее нет. В РФ один из самых молодых парков мира, и подвижной состав, который поступил на сеть, прослужит десятилетия. «Срок службы обычного вагона — 22 года, инновационного 25 тонн на ось — 32, супертяжеловесного (27 тонн на ось) составит 40 лет, — говорит Михаил Бурмистров. — Поэтому лизинговые компании, несмотря на высокие ставки, осознают, что с 2020 года сформируется устойчивый профицит и в долгосрочной перспективе он будет только нарастать: списаний не будет — не возникнет и дефицита, а следовательно, ставки упадут, а компании вновь окажутся в наступлении: финансировать лизинговые платежи». Счастливые для операторов времена рынка продавца в 2020 году закончатся и могут не наступить уже никогда, резюмирует он.

Наталья Скорлыгина



НОВАЯ
ПЕРЕВОЗОЧНАЯ

Легко берем ваш груз на свои плечи!

Грузовые перевозки железнодорожным транспортом

105082, Россия, г. Москва, Спартаковская пл., д. 16/15, стр. 6
Т.: +7 (495) 788-05-75 | Ф.: +7 (495) 788-05-73
office@npktrans.ru | www.npktrans.ru | входит в группу Globaltrans

С дополнительной информацией о Globaltrans можно ознакомиться на сайте: www.globaltrans.com