

ЛОГИСТИКА железнододорожные перевозки

Движение без опережения

Расширение экспорта, поддержанное благоприятной конъюнктурой внешних рынков, повысило интерес к железнодорожным перевозкам, особенно в направлении Дальнего Востока. И хотя стоимость перевозок растет, грузооборот только увеличивается. Однако с середины года грузоотправители и железнодорожные операторы отмечают снижение скорости движения на железнодорожной сети, в том числе замедление оборота вагона. ОАО РЖД с этим наблюдением не согласно и утверждает, что скорость доставки грузов выросла до максимальных в истории компании значений. Но и монополия, и участники рынка признают существование ряда факторов, замедляющих движение, в том числе остро­го дефицита комплектующих.

— инфраструктура —

Железнодорожное адажио

Самый резонансный вопрос железнодорожных грузоперевозок прошлого осенне-зимнего сезона — дефицит вагонов — в текущем году звучал не так громко и вызвал меньше споров. Зато внезапно у грузоотправителей появилась претензия, которая не возникала уже несколько лет: падение скорости движения по железнодорожной сети. Первые симптомы появились летом (так, в августе оборот вагонов снизился на 1,5 суток к апрелю), и к концу года, по мнению операторов и грузоотправителей, скорость не вернулась в прежний растущий тренд.

«В 2018 году скорость движения груженых и порожних полувагонов стала падать, хотя росла все предыдущие годы, — говорит источник. „Ъ“ среди грузоотправителей. — За 11 месяцев 2018-го снижение скорости груженого полувагона составило 4,2% в сравнении с аналогичным периодом прошлого года. Снижение скорости порожнего полувагона составило 5,7%. Этот негативный тренд увеличил оборот полувагонов и добавил к потребному парку 10–20 тыс. полувагонов, сохраняя рыночные ставки на высоком уровне». Источник, „Ъ“ в операторской отрасли также говорит о «значительном» замедлении оборота вагонов. «За десять месяцев этого года оборот вагонов по железной дороге увеличился на 0,2 суток, — говорят в Первой грузовой компании (ПГК). — Связано это с множеством факторов. Например, чемпионат мира по футболу в России изменил планы формирования составов на всем полигоне до Урала, возросло количество пассажирских поездов. Затем наступил сезон отпусков — российские курорты по посещаемости в этом году побили все рекорды. Еще один фактор — сложная работа портов, особенно на Кавказе». Другой собеседник, „Ъ“ говорит, что причины — в увеличении парка и погрузке, росте ремонтных работ на железной дороге и опять же в проведении футбольного чемпионата. «В итоге вагонов требуется больше, но, когда их больше, сеть встает», — объясняет он.

Грузоотправители полагают, что причин замедления движения много: это и перегрузка основных экспортных направлений с концентрацией большинства перевозок на векторах Кузбасс—Северо-Запад, Кузбасс—Восток и Кузбасс—порты Юга, где уже исчерпаны пропускные способности. Растет число брошенных поездов, растут простои в ремонте из-за дефицита колесных пар и так далее. Значительные ремонтные окна в течение всего года также усугубили ситуацию, замечает один из собеседников „Ъ“.

Но в ОАО РЖД считают, что дело обстоит иначе, и ориентируются на несколько другой показатель. «Средняя скорость доставки грузов по итогам 11 месяцев 2018-го выросла к аналогичному периоду прошлого года на 7,5 км/сутки, или на 2,1%, до 370 км/сутки, что является максимальным значением с момента образования компании», — глава Infoline-Аналитики Михаил Бурмистров предполагает, что ОАО РЖД в своих расчетах исключает статистику, связанную с простоями на технических станциях и станциях, где производится маневровая работа, а также с увеличением числа брошенных поездов. По его мнению, замедление оборота вагона в среднем на сети составило 0,5 суток, но оно распределено неравномерно — так, у ряда грузоотправителей и операторов на Дальний Восток груз идет существенно медленнее, чем в 2017 году: оборот увеличился на сутки и более.

Двигатели и тормоза

Рост скорости движения на сети сдерживается высокой степенью загрузки инфраструктуры, полагают в ОАО РЖД. «Считается, что перевозки наиболее эффективны при коэффициенте использования пропускной способности 0,8, в то время как на основных направлениях сети они достигают 1,0–1,15, — объясняют в монополии. — В этих условиях на первый план выходит оптимизация технологии перевозочного процесса. Среди основных мероприятий — развитие технологии движения грузовых поездов по расписанию, увеличение протяженности гарантийных плеч обслуживания подвижного состава, развитие полигонных принципов управления, специализация инфраструктуры для движения преимущественно пассажирских и грузовых поездов, повышение эффективности использования локомотивного парка».

Помимо ограничений пропускной способности инфраструктуры, расшивка которых ведется по всем основным направлениям, существует ряд других факторов, дестабили-

Улучшить ситуацию с обеспечением комплектующими, по мнению клиентов, можно, просто не вмешиваясь в условия функционирования рынка

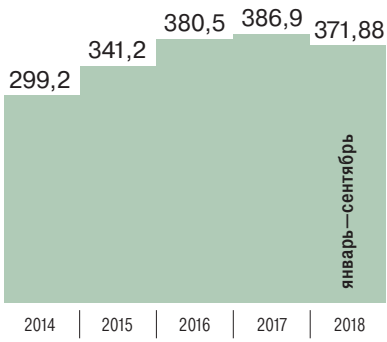
зирующих перевозочный процесс, полагают в монополии. Это неравномерная погрузка, нехватка грузовых и складских мощностей в портах, отказы перегрузочного портового оборудования, несвоевременный вывоз грузов из портов из-за необеспечения подхода торгового флота, прямая зависимость эффективности работы операторов морских терминалов от неблагоприятных метеословесий.

Добиться согласованного планирования и ритмичности перевозок, полагают в монополии, позволит интеграция автоматизированных систем ОАО РЖД и морских портов, возможная благодаря созданию единого информационного пространства для грузоотправителя, перевозчика и грузополучателя. «Подобные решения в рамках пилотного проекта сегодня успешно реализуются на Северо-Кавказской железной дороге совместно с Новороссийским морским торговым портом», — рассказывают в ОАО РЖД.

Простой под погрузкой и выгрузкой действительно нужно сокращать, говорит один из участников рынка, но необходимо работать и над увеличением скорости доставки грузов, скорости движения и снижения простоев на технических станциях. ПГК в качестве одного из решений предлагает разрешить использовать частную тягу для перевозок на

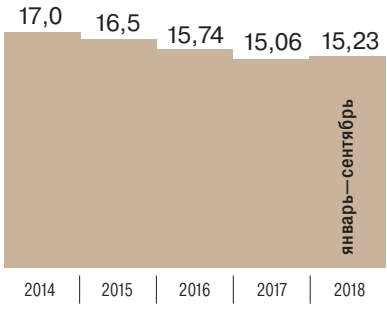
СРЕДНЯЯ СКОРОСТЬ ДОСТАВКИ ГРУЗОВ ОАО РЖД (КМ В СУТКИ)

ИСТОЧНИКИ: ДАННЫЕ ОАО РЖД, ИЕМ.



ОБОРОТ ВАГОНА НА СЕТИ ОАО РЖД (СУТОК)

ИСТОЧНИКИ: ДАННЫЕ ОАО РЖД, ИЕМ.



Реализовать экспортный потенциал железной дороге мешают инфраструктурные ограничения

короткие расстояния в рамках производственных циклов предприятий. «Это неконкурентный для перевозчика сегмент, и использование здесь частных локомотивов снизит нагрузку на сеть в целом. При этом решать, с кем работать — с частной компанией или ОАО РЖД, должен

сам грузовладелец». Именно он, подчеркивают в компании, заинтересован в том, чтобы технологический конвейер работал без сбоев.

Тяжелый металл

Важным фактором, замедляющим оборот вагонов и создающий их нехватку, остается нехватка комплектующих. О простое вагонов из-за дефицита цельнокатаных колес (ЦКК) и лития говорил глава ОАО РЖД Олег Белозеров еще в июле. По его словам, ОАО РЖД на тот момент было обеспечено литьем и ЦКК лишь на 38%, а в ожидании ремонта узлов и деталей простаивали не менее 15 тыс. вагонов. Не прошло и полутогда, а простой из-за проблем с запчастями оценили уже в 60 тыс. вагонов (данные Совета операторов железнодорожного транспорта, СОЖТ), а источники, „Ъ“ прогнозировали, что к концу года эта цифра достигнет 80 тыс. «Дефицит комплектующих по сравнению с прошлым годом обострился значительно, — говорит источник „Ъ“ на операторском рынке. — Увеличился простой вагонов в ремонте, и значительно выросла цена ремонта». В ожидании запасных частей простаивает множество вагонов, подтверждают в ПГК. «На участках текущего отпечного ремонта не сформирован оборотный запас узлов и деталей, — уточняют в компании. — Особенно остро ощущается дефицит ЦКК: отечественные производители не могут поставить достаточный объем продукции».

Необдуманные действия по вводу заграничных поездов на импорт колесных пар с Украины в то время, когда рынок уже становился дефицитным, еще больше раскрутили маховик цен, подчеркивает другой собеседник „Ъ“. Напомним, в апреле Выксунский метзавод (ВМЗ, входит в Объединенную металлургическую компанию, ОМК) и Нижнетагильский меткомбинат (НТМК, входит в Evraz) добились увеличения ввозных антидемпинговых пошлин на колеса украинского «Интерпайпа» до 34,22%. Это нарушило экспортные планы предприятия, но не надолго: благодаря дефициту к лету украинский производитель восстановил объем поставок в Россию, повысив цену. Но в ноябре вступили в действие санкции против Украины, которые позволили закрыть российский рынок для «Интерпайпа». «Российские мощности по выпуску колес (ВМЗ и Evraz) оказались неспособны покрыть возникший к 2018 году дефицит», — резюмирует один из собеседников „Ъ“. Впрочем, замечает другой, нехватка деталей стала и сдерживающим фактором неперезгрузки

сети: вагонов уже много, но значительная часть из них в ремонте.

Самые разные предложения по снижению дефицита ЦКК, исходящие от поставщиков и отчасти от ОАО РЖД, объединяет одно: попытка вменить клиенту в обязанность закупку определенных объемов колес или фиксации цен. Развивая идею Минпромторга о допустимости ввоза ЦКК из третьих стран при дефиците, ОМК предложила наладить поставки китайских колес по 45–50 тыс. руб. за штуку, удерживая в свою пользу комиссию в 3%, на условиях безотзывной оферты с поквартальными планами закупки. Источники „Ъ“ на рынке сочли это предложение неприемлемым ни по цене, ни по существу, считая, что, если оно будет принято, это приведет к неминемому росту цен до уровня указанных китайских (еще в начале года колесо стоило 23 тыс. руб. за штуку), а жесткие условия оферты перекладывают на операторов все коммерческие риски, часть которых по логике должны нести металлургии. Под конец года ТД РЖД предложил членам СОЖТ, уведомляя о потребностях в ЦКК на 2019–2023 годы, заключать договоры на условия take-or-pay или оплаты 10% стоимости не доставленных или не заказанных по договору колес.

В 2019 году, наверное, дефицит еще сохранится, полагает источник „Ъ“ на рынке. Новый производитель колесных пар ТОО «Проммашкомплект» из Казахстана на днях запустил первую линию, но всего в 150 тыс. колес в год, и этого мало. Впрочем, ближе к концу 2019 года он

Глобальный дисбаланс грузовых потоков повышает давление на локомотивный парк, в первую очередь на маневровые локомотивы

планирует запустить вторую линию. «По идее, эти факторы сбалансируют рынок в 2020 году», — полагает источник. Михаил Бурмистров полагает, что в первом полугодии 2019 года перемен к лучшему не будет, но они возможны во второй половине года, если, например, на рынке появятся китайские колеса.

Улучшить ситуацию с обеспечением комплектующими, по мнению клиентов, можно просто не вмешиваясь в условия функционирования рынка. «Зачем закрывать рынок, когда он дефицитный? — удивляется один из представителей. — Почему нельзя открыть доступ украинским колесам на рынок РФ временно, пока сохраняется дефицит? Рынок, уверен он, сам все отрегулирует, только дайте ему сбалансироваться».

Гонки под грузом

«Ремонтные работы на инфраструктуре в этом году масштабны и не снизятся в 2019-м, — уверен собеседник „Ъ“ из грузоотправителей. — Так что проблема скорости останется и оборот кардинально в следующем году не улучшится». Тему продолжает ПГК. «Сегодня мы стремительно возвращаемся к тому состоянию, в котором находились несколько лет назад, — отмечают в компании. — При сохранении текущего уровня производства новых вагонов в следующем году, скорее всего, будет достигнут баланс подвижного состава на сети. Но, если ситуация с оборотом вагона на сети

не улучшится, наступит время, когда ехать будет если не невозможно, то очень сложно».

По мнению одного из источников „Ъ“ на рынке, глобальная причина проблем со скоростью — недостаточные инвестиции в железнодорожную инфраструктуру общего пользования в последние годы, обусловленные дефицитом госфинансирования ОАО РЖД и отсутствием механизмов привлечения частных инвестиций. «В результате произошло значительное отставание инфраструктуры от потребностей рынка перевозок», — отмечает источник.

Ожидается ли сближение потенциала инфраструктуры и запросов грузоотправителей, из отраслевых документов не ясно. С одной стороны, комплексный план развития магистральной инфраструктуры до 2024 года предполагает рост средней коммерческой скорости товарного движения на железнодорожном транспорте с неутраченной величины в 2018 году и 380 км в сутки в 2019-м до 440 км в сутки в 2024 году. В долгосрочной программе развития (ДПР) ОАО РЖД до 2025 года несколько другие цифры: средняя скорость доставки грузов в груженых вагонах должна вырасти с 385 км в сутки в 2018 году до 420 км в сутки в 2025-м. С другой стороны, даже в порой избыточно оптимистичных программных документах отрасли не содержится допущения, что темпы развития инфраструктуры будут соответствовать росту объема перевозок. Так, в ДПР в зависимости от сценария предполагается, что протя-

женность участков сети железных дорог ОАО РЖД в 2015 году составляла 8,4 тыс. км, в 2016-м — около 9 тыс. км, по состоянию на 1 января 2018 года — 8,2 тыс. км. «Безреализации мероприятий по развитию пропускных способностей инфраструктуры к 2025 году этот показатель увеличится до 20–23,5 тыс. км», — уверены в ОАО РЖД. В ДПР, поясняют в монополии, предусмотрены инвестиционные проекты по наращиванию пропускных и провозных способностей железнодорожных линий, которые в том числе позволят устранить часть узких мест: строительство новых железнодорожных участков технологического назначения (обходы узлов, соединение параллельных ходов), строительство дополнительных главных путей, электрификация железнодорожных линий, развитие станций.

Самая распространенная причина ограничений, говорят в ОАО РЖД, — недостаточная пропускная способность по устройствам тягового электроснабжения. Протяженность таких участков составляет более 5 тыс. км. «В связи с этим комплексными инвестиционными проектами, в том числе по модернизации БАМа и Транссиба, подходов к портам Северо-Запада и Азово-Черноморского бассейна, заложены мероприятия по усилению тягового электроснабжения, а также электрификация ряда участков», — рассказали „Ъ“ в монополии.

У ОАО РЖД есть глобальная проблема — изменение структуры грузопотоков, полагает Михаил Бурмистров. Экспортные перевозки стремительно растут, динамично развивается контейнерный транзит и стоит амбициозная задача его увеличения вчетверо, что создает дополнительное давление на Транссиб, где однопутные участки формируют узкие места. При этом сокращаются внутренние перевозки, и эта стагнация, видимо, очень устойчива. Глобальный дисбаланс грузовых потоков повышает давление на локомотивный парк, в первую очередь на маневровые локомотивы, и эта ситуация имеет предпосылки к ухудшению в 2019 году, когда из-за новых техрегламентов 2,2 тыс. маневровых локомотивов, имеющих право выходить с путей общего пользования ухудшится. Решать весь этот комплекс задач, полагает господин Бурмистров, можно только путем очень сложных и специализированных тарифных решений. ФАС, сохранив экспортную надбавку к тарифу и повысив плату за порожний пробег, уже дала ОАО РЖД инструменты для выравнивания дисбаланса — вопрос в том, как монополия сумеет этим воспользоваться, говорит эксперт.

Наталья Скорлыгина