

Review Железнодорожный транспорт

Порожные повышения

15 июня правительство собирається рассмотреть очередное повышение тарифов на порожний пробег грузовых вагонов — такое поручение премьер Дмитрий Медведев 25 апреля дал Минтранс, ФАС России, Минэкономики и Минпромторгу, которые должны сделать это совместно с ОАО РЖД и Союзом операторов железнодорожного транспорта (СОЖТ).

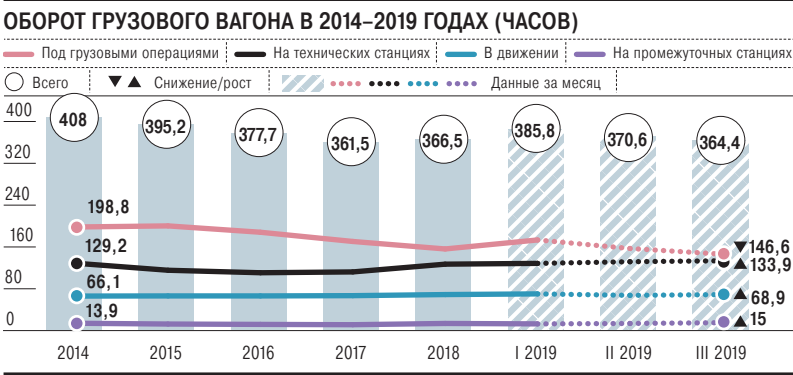
— стратегия —

Один из пунктов протокола совещания по вопросам ценообразования в строительном комплексе при реализации нацпроектов говорит о необходимости «снижения стоимости предоставления полувагонов (в том числе путем минимизации порожнего пробега), включая рассмотрение возможности повышения тарифов на порожний пробег полувагонов на дальние расстояния». Кроме того, в поручении рекомендуется рассмотреть возможность установления дифференцированных тарифов «за нахождение порожних вагонов на железнодорожных путях общего пользования, стимулирование получения услуг посредством электронной торговой площадки „Грузовые перевозки“ и иные мероприятия».

В СОЖТ полагают, что, как и предыдущее повышение тарифов на порожний пробег полувагонов, предлагаемая мера не приведет к желаемому эффекту. Плата за порожний пробег полувагонов увеличилась на 6% с января 2019 года, но коэффициент порожнего пробега в первом квартале увеличился на 0,7%. Такой темп прироста пробега вагонов в порожнем состоянии даже выше, чем в 2018-м в целом: в прошлом году в среднем прирост составил 0,5%. СОЖТ считает, что при принятии решения о дифференцированной шкале тарифов на порожний пробег с привязкой к расстоянию необходимо учитывать, что есть дороги, где погрузка превышает выгрузку (например, Западно-Сибирская и Красноярская), и, наоборот, дороги, на которых происходит в основном выгрузка (Октябрьская, Северо-Кавказская, Дальневосточная). «Такая организа-



Рост тарифов на порожний пробег грузовых вагонов не приводит к повышению эффективности перевозок



* Отношение порожнего пробега к общему пробегу вагона.

Источник: данные ОАО РЖД.

ция потоков порожних вагонов на данных направлениях может привести к повышению стоимости перевозок, но не повлияет на эффективность использования парка на сети», — считают в ассоциации операторов.

Собеседники „Ъ“ в СОЖТ отмечают, что наряду с относительным снижением коэффициента порожнего пробега в апреле растет другой показатель эффективности перевозок — общий оборот вагона (включает грузежный и порожний пробег), который значительно повышает стоимость перевозок для конечного потребителя за счет увеличения срока аренды вагона. Причем это происходит прежде всего из-за увеличения времени нахождения вагонов на технологических станциях ОАО РЖД. В первом квартале общий оборот вагона вырос на 2,7% к прош-

логоднему показателю, до 15,56 суток, в марте — на 3,5%, в апреле — на 5,4%.

Тенденция нынешнего апреля — активизация перевозок как раз нерудных стройматериалов (щебень, песок и пр.), которые перевозятся, как правило, на небольшие расстояния, а отнюдь не следствие январского повышения платы за порожний пробег и оптимизации перевозок порожних вагонов, отмечают собеседники „Ъ“ в СОЖТ. Они подчеркивают, что вместе с грузоотправителями сделали все возможное для сокращения оборота вагона: простои подвижного состава под грузовыми операциями в первом квартале сократились на 6%, тогда как с ростом общего пробега вагонов, растет и суммарная стоимость их аренды для грузоотправителя.

Станислав Пронин

Колесная лирика

— смежники —

В 2019-м при возросших мощностях прогнозируемые экспортные поставки ЦКК Evraz составят менее 1% от общего объема, подчеркивают в компании, а к 2021 году Evraz планирует увеличить мощности еще на 78 тыс. колес в год. Кроме того, компания просчитывает различные опции по строительству второго цеха для выпуска колес на 200 тыс. штук в год.

Поклон Востоку

В том, что дефицит исчезнет скорее рано, чем поздно, солидарны все участники рынка. Однако лакуну в поставках нужно было чем-то закрыть. Казахстанский «Проммашкомплект», который учитывался в расследовании ЕЭК по «Интерпайпу» в качестве самостоятельного рыночного игрока, как рассказывали источники „Ъ“, в рынке, проводил лишь мехобработку колес Evraz и самостоятельного вклада в поставки не имел. В апреле «Проммашкомплект», по словам Сергея Калетина, заявил, что поставит 150 тыс. колес в текущем году, в 2020-м — 200 тыс. единиц. Но завод пока не начинал поставок.

В итоге возникла идея закрыть лакуну в поставках за счет китайских производителей ЦКК. На совещании 30 августа 2018 года под председательством главы Минпромторга Дениса Мантурова была предусмотрена возможность поставки колес из третьих стран под контролем российских производителей.

ОМК в октябре провела переговоры с крупнейшими производителями KHP Taiyuan Heavy Industry Company и MA Steel Wheel Company и трейдерами и объявила по итогам, что готова поставлять членам СОЖТ колеса по цене (СРТ до станции в РФ) 45–50 тыс. руб. за штуку плюс 3% комиссии в пользу ОМК.

Однако меткомпания запросила у операторов безотзывные письменные оферты с поквартальными планами закупки на 2019 год у китайских производителей на этих условиях, что операторы встретили в штыки (см. „Ъ“ от 16 ноября 2018 года). В итоге, сообщил в своем интервью «РЖД-Партнеру» Дмитрий Цхе, безотзывных оферт от СОЖТ не поступило, китайские производители ОМК не ответили, а потребители колес в ноябре заявили о готовности самостоятельно приобретать колеса китайского производства. В конце ноября ОМК эту деятельность прекратила.

Дорожная китайская альтернатива

Оператором импорта из Китая был определен «Гарант рейл сервис». По словам его гендиректора Николая Кошелева, уже в мае, если все пойдет удачно, колеса поступят на российский рынок. Однако объем по году составит 25 тыс. единиц. Как сообщил на конференции «Ведомостей» Сергей Калетин, еще 75 тыс. колес поступит по другой линии поставок, в общей сложности — около 100 тыс. единиц. Но Китай требует длинных контрактов, на которые операторы, понимающие, что дефицит сойдет на нет, не готовы, говорил он РЖД ТВ. Ценовая политика, пояснял господин Калетин, у Китая сегодня, равно как и средняя заработная плата и стоимость продукции, совсем не та, что была десять лет назад: «Продукция не дешевле, чем у нас, а с учетом транспортных расходов колесо получается реально очень дорогим».

Китайское колесо, по его данным, на местном рынке стоит \$700–800, а цена для России со всеми пошлинами и транспортной составляющей не будет меньше \$1 тыс. По его мнению, Китай демпинговать не будет — разве что государство вмешается и субсидирует китайские предприятия. А если начнется такой демпинг, Россия или ЕЭК примут меры, аналогичные тем, что затронули украинский «Интерпайп», полагает господин Калетин. Впрочем, собеседники „Ъ“ среди покупателей колес опасались, что высокая цена китайского колеса даст ОМК и Evraz, ограниченным в отпускной цене надзором ФАС, аргументы для того, чтобы приводить и свои цены по контрактам к этому уровню.

«Китай не сможет конкурировать с нашим производством, если будет профицит колеса», — уверен господин Калетин, напоминая о ситуации с литыми деталями тележек: при нехватке начали завозить из Китая, но как только появился профицит, Китай ушел с рынка. Однако, подчеркивает он, китайское колесо по качеству не уступает российскому.

Литые драмы

Вместе с тем на фоне решения об импорте ЦКК из Китая возникла и инициатива о ввозе литого колеса, в России не сертифицированного. Его предлагала поставить китайская Xinyang Amsted Tonghe Wheel Co. (СП американской Amsted Rail, китайско-американской DACC и китайских Zhejiang Zhenghe и CNR), чьи колеса проходили испытания Всероссийского научно-исследовательского института железнодорожного транспорта в рамках формирования ГОСТа на та-

кой тип колес. СП предлагало поставить в РФ в 2019 году по будущему ГОСТу 40–50 тыс. литых колес.

Однако в итоге из опасений, что литое колесо не обладает достаточной прочностью, чтобы эксплуатироваться в российских реалиях, ОПЖТ рекомендовало продлить его испытания на весь жизненный цикл, что фактически означает смещение принятия ГОСТа на годы, когда дефицит органично уйдет в прошлое.

Значительную часть дефицита уже закрывают параллельные меры. Так, 18 декабря 2018 года вступил в силу приказ Минтранса №349 о внесении изменений в правила технической эксплуатации железных дорог, устанавливающий порядок эксплуатации колесных пар с толщиной гребня на уровне 24 мм (ранее — 25 мм). 26 февраля этого года распоряжение об установлении требований к техническому состоянию подвижного состава, содержащих новый норматив толщины гребня, подписал первый замгендиректора ОАО РЖД Анатолий Краснюк. Стоимости сокращения затрат для пользователей колес за счет этой меры оценивают в 1 млрд руб. Это решение не только расширит базу колес, допущенных к эксплуатации, но и снизит отцепки и ремонт, которые по неисправности «тонкий гребень» должны сократиться на 10%.

СОЖТ также выступил инициативой об организации поставок запчастей для грузовых вагонов через «Торговый дом РЖД». Такой механизм позволил бы сформировать консолидированный заказ от операторских компаний на производство крупной партии продукции (колес, литых деталей тележек и т. д.). Как подчеркнул Олег Белозеров, при реализации подобного механизма возможные риски, связанные с величиной поставок и спроса на эту продукцию, должны быть справедливо распределены между всеми участниками процесса.

Оценки того момента, когда проблемы с колесом завершатся, разнятся. Так, по мнению Алексея Дружинина, их резонанс будет ощущаться и в 2023 году. Но многие участники рынка более оптимистичны, ожидая насыщения рынка в 2020–2021 годах. «Очередного пика спроса на колеса в связи с их естественным износом стоит ожидать в 2025 году», — говорит собеседник „Ъ“, на рынке. — Важно, чтобы к этому времени была решена проблема ритмичности производства». Что же касается литых деталей, то их нехватка не такая существенная, добавляет он: при снижении производства новых вагонов в 2020 году будет достигнут баланс спроса и предложения.

Наталья Семашко

Искусство отцеплять

— сервис —

Расходы операторов на текущий отцепочный ремонт (ТОР) увеличиваются еще быстрее, чем растут доходы от перевозок, что не позволяет снижаться рыночным ставкам аренды грузовых вагонов.

По оценкам компаний, входящих в Союз операторов железнодорожного транспорта (СОЖТ), стоимость ремонта с заменой запасных частей увеличилась за последние два года более чем в два раза. С 2016 по 2018 год средняя стоимость содержания полувагона, по данным компаний, выросла с 335 руб. в сутки до 600–680 руб. в сутки и продолжает расти. Эти расходы составляют значительную долю в ставках аренды грузовых вагонов, а сами отцепки вагонов в ремонт ведут к ухудшению эксплуатационной обстановки на железной дороге.

Операторы отмечают, что львиная доля отцепок концентрируется вокруг все тех же грузонапряженных направлений, где у РЖД и так возникают наибольшие трудности с пропуском груженых и порожних составов. Неизбежное следствие этого — повышенная нагрузка на ремонтные пункты вблизи основных магистралей, а попытки РЖД распределить эту нагрузку более равномерно между другими пунктами ТОРов вызывают только возмущение операторов. Проблема загрузки ремонтных мощностей монополии решается за счет владельцев вагонов, поскольку именно они оплачивают фактический пробег отцепленного вагона до пункта ТОРа, находящегося на значительном удалении от места отцепки.

Еще больше операторов беспокоит намерение РЖД «оптимизировать» ремонтный комплекс: процесс передачи ТОР в дочерние вагоноремонтные компании уже идет, сопровождаясь закрытием отдельных ремонтных пунктов. За последние три года доля вагоноремонтных предприятий, входящих непосредственно в периметр ОАО РЖД, в общем объеме ТОРы грузовых вагонов снизилась почти на 20 процентных пунктов — с 86,6% в 2015 году до 66,7% в 2018-м. Из 558 предприятий, проводящих ТОРы в России, непосредственно в Управление вагонного хозяйства Центральной дирекции инфраструктуры (ЦДИ) РЖД входит менее половины — 248. При этом 113 предприятий контролируют дочер-

ние РЖД вагоноремонтные компании (ВРК-1, ВРК-2 и ВРК-3). Именно их доля в проведении ТОРов наиболее заметно приросла в последние годы — до 22,5% в 2018 году против 6% в 2015-м. Еще 197 депо принадлежат частным компаниям, которым тоже удалось немного повысить свою долю на рынке ТОРов: с 2015 по 2018 год она выросла с 7,4% до 10,8%.

Вагон — не «айфон»

Одна из инициатив РЖД, с которой монополия выступает совместно с Объединением производителей железнодорожной техники, формально призвана снизить количество отцепок вагонов в ТОРы после введения дополнительных регламентов по плановой замене некоторых деталей. Но операторы убеждены, что на самом деле через элементы технической политики и ужесточение нормативов по сроку службы отдельных деталей вагона государство регулирует рынок перевозок, искусственно увеличивая издержки операторов на техобслуживание и текущий ремонт подвижного состава.

«Вагон — это все-таки не „айфон“ и не гражданский самолет, его конструкция довольно проста и надежна, что подтверждается десятилетиями успешной эксплуатации, разрабатаны достаточно жесткие регламенты техобслуживания и контроля его состояния», — рассуждает собеседник „Ъ“ в одной из операторских компаний. — А сегодня государство с очевидной целью загрузки вагоностроительных мощностей применяет меры по искусственному устареванию подвижного состава через срок службы его деталей, что ложится дополнительным финансовым бременем на всех пользователей железнодорожного транспорта, включая грузоотправителей.

Он отмечает, что похожим образом правительство действовало в кризисном 2014 году, тогда «состарившимися» было объявлено более 200 тыс. вагонов, до того находившихся в рабочем парке операторских компаний. Эффект снижения профицита ценой колоссальных убытков владельцев вагонов был достигнут, но оказался не таким уж долгим. «Сегодня мы видим, что на горизонте новый цикл насыщения рынка, и сдержат этот процесс повышением финансовой нагрузки на владельцев вагонов через удорожание техобслуживания не получится», — убежден участник операторского рынка.

Тем не менее некоторых позитивных регуляторных решений, способствующих снижению расходов на ТОРы, операторы от властей добились. В прошлом году в Правила технической эксплуатации железных дорог Минтранс внес поправки, которые предполагают снижение минимального значения толщины гребня колеса грузовых вагонов с 25 мм до 24 мм. Эта мера, по оценкам экспертов СОЖТ, позволяет снизить общее число отцепок в ремонт на 10%. По словам исполнительного директора ассоциации Алексея Дружинина, на подготовку соответствующих нормативных документов и регистрацию их в Минюсте ушло несколько месяцев. Но операторы считают, что десятипроцентная экономия далеко не предел. По оценкам заместителя генерального директора Первой грузовой компании (ПГК) Сергея Гончарова, дальнейшее разрешение эксплуатации колесных пар с размером 23 мм позволит на 26% снизить поступление вагонов в ТОРы в межремонтный период, а экономический эффект составит примерно 5 млрд руб. в год по всей сети.

Вперед к регулированию

Обсуждаемая последние несколько лет на рынке тема возможного включения стоимости ТОРов в регулируемый железнодорожный тариф в такой ситуации становится более насущной для собственников подвижного состава. Операторы считают, что отсутствие такого регулирования позволяет монополии произвольно увеличивать количество отцепок и стоимость ремонтов в те периоды, когда госкомпаниям требуется поддерживать свою доходность. Финансируют такую поддержку операторы и их клиенты-грузоотправители.

Сторонники включения затрат на ТОРы в тариф отмечают, что факт принятия РЖД вагона к перевозке (с грузом или без) доказывает выполнение оператором вагона обязательств по его техническому обслуживанию в полном объеме, а за то, что произошло с ним после этого момента, отвечает перевозчик. В то же время основная цель и смысл ТОРов — в обеспечении безопасности перевозок, и если в пути следования перевозчик обнаружит техническую неисправность, он обязан ее максимально быстро устранить и вернуть вагон в работу. Если же при разборе причин возникшей ситуации будет уста-

новлена вина владельца вагона, то операторы согласны оплачивать счета за такой ТОР и даже готовы сформировать специальный депозит на счете РЖД для этих целей.

Вариант включения ТОРов в тариф на перевозку в РЖД рассматривается, но только в части проведения ремонтных работ, то есть без учета стоимости запчастей, цены на которые сегодня зашкаливают (см. материал на стр. 21). Однако для операторов этот вопрос тоже крайне важен: закупки запчастей для нужд ВРК и пунктов ТОРов централизованно ведутся через Торговый дом РЖД, который благодаря большому объему получает те же дефицитные колеса по 30–40 тыс. руб. за штуку. При этом колес в ремонтных депо все равно не хватает, операторы вынуждены сами покупать запчасти для своих вагонов на рынке, но уже по ценам выше в два раза и более.

Однако некоторые участники рынка видят риски и в такой конструкции. «Сегодня ремонтные предприятия компенсируют владельцам грузовых вагонов часть расходов, если их работа будет признана некачественной. Если же затраты на ТОРы будут включены в тариф, вагоноремонтные депо могут понизить уровень качества своих услуг», — рассуждает замгендиректора ПГК Сергей Гончаров. В результате операторы могут столкнуться с ростом отцепок и ухудшением производительности вагонов — именно эти риски, по его мнению, стали причиной неудачи всех прежних попыток включения расходов на ТОРы в тариф.

Приказ по качеству

Впрочем, качество ремонтных работ и сегодня вызывает объективные претензии у операторов. Они рассказывают, что нередко один и тот же вагон отцепляется по несколько раз за один рейс. Это значит, что после прохождения процедуры отцепки и обслуживания на пункте ТОРов вагон признается технически неисправным уже на следующем пункте осмотра и снова направляется в ТОР. Логика подсказывает операторам, что такая ситуация может возникнуть только по двум причинам: либо вагон поломался из-за некачественной инфраструктуры или работы перевозчика, либо в депо произвели некачественный ремонт.

Заместитель начальника правового департамента ОАО РЖД Алексей Васильев при-

знает, что «сейчас эти вопросы зачастую являются предметом судебных разбирательств». В то же время он напоминает, что прошлой осенью вступили в силу поправки в Устав железнодорожного транспорта РФ, в соответствии с которыми Минтранс должен утвердить полный перечень неисправностей, требующих отцепки вагонов в ремонт, установить порядок платы за доставку отцепленного подвижного состава к месту ремонта и обратно. «Готовящийся приказ Минтранса позволит поставить точку в большом количестве споров, касающихся причин отцепок вагонов в ТОРы», — подчеркнул Алексей Васильев.

В Минтрансе затруднились назвать сроки завершения работы над приказом, но его уже очень ждут и операторы, и РЖД.

Как рассказал „Ъ“ источник в ЦДИ РЖД, будущую политику ОАО РЖД, касающуюся рынка текущих ремонтов, должна определить Стратегия развития вагонного комплекса госкомпаний. «Фактически документ уже подготовлен. Однако перед его окончательным утверждением все точки над и должно расставить Министерство транспорта РФ: необходимо дождаться принятия ведомством ряда нормативных положений, посвященных ТОРах, и уже при наличии обновленной законодательной базы принять наиболее взвешенное решение по развитию вагонного комплекса», — резюмировал собеседник „Ъ“.

В операторском сообществе тоже ждут этого нормативного документа, реализующего новые положения устава, а результат работы над самим законом признают удовлетворительным. По словам исполнительного директора СОЖТ Алексея Дружинина, документ прошел через серьезные дискуссии с участием РЖД и представителей операторского сообщества, в том числе на площадке Госдумы. «В результате в окончательную редакцию закона пошел вполне компромиссный, взвешенный вариант», — считает господин Дружинин. Тем не менее он подчеркивает, что все платные услуги РЖД требуют четкой регламентации в нормативной базе и должны содержать исчерпывающее описание, что это за процесс и какие требования предъявляются к его выполнению.

Константин Мозговой, Елена Разина