



АЛЕКСЕЙ ЕКИМОВСКИЙ,

РЕДАКТОР BUSINESS GUIDE «ГРУЗОВОЙ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ»

НЕ БЫЛО БЫ СЧАСТЬЯ, ДА НЕСЧАСТЬЕ ПОМОГЛО

Когда всем становится очень плохо, мелкие ссоры и междоусобицы рассыпаются сами собой. Разговаривая с участниками железнодорожного рынка, невольно замечаешь, что сегодня практически все частные операторы перестали видеть в лице ОАО РЖД кровного врага. И даже когда они продолжают обвинять монополию в оказании на них давления, то замечают при этом, что поведение ее руководителей совершенно естественно. С точки зрения логики бизнеса каждый из них, располагая инфраструктурой и перевозочными мощностями одновременно, поступал бы примерно так же. Более того, сегодня операторы на собственном бизнесе почувствовали ограниченность пропускной способности инфраструктуры, о чем раньше даже не думали.

Теперь же, когда возникла угроза остановки движения на всей сети, к ним пришло осознание и своей ответственности. Конкуренты, несмотря на все бизнес-противоречия и сложные личные отношения, несмотря на неприятие методов инфраструктурного монополиста, сами пришли к пониманию того, что в новых условиях нужно идти на компромиссы и договариваться друг с другом. Вот уже и правительство услышало их аргументы, стало приглашать на свои заседания и даже поручать подготовку нормативных документов по реформе, что раньше казалось совершенно невероятным. Это говорит о том, что сравнительно молодой российский железнодорожный рынок вошел в стадию «зрелости».

Тематическое приложение к газете «Коммерсантъ» (Business Guide-Грузовой железнодорожный транспорт)

Павел Филенков — генеральный директор ИД «Коммерсантъ»
Азер Мурдалиев — шеф-редактор ИД «Коммерсантъ»
Дмитрий Сергеев — президент ИД «Коммерсантъ»
Михаил Михайлин — редакционный директор ИД «Коммерсантъ»
Анатолий Гусев — автор дизайн-макета
Эдвард Опп — директор фотослужбы
Валерия Любимова — директор по рекламе.
Рекламная служба:
Тел. (499) 943-9108/10/12, (495) 101-2353
Алексей Харнас — руководитель службы «Издательский синдикат»
Алексей Екимовский — выпускающий редактор
Ольга Боровягина — редактор
Сергей Цомык — главный художник
Виктор Куликов — фоторедактор
Екатерина Бородулина — корректор
Адрес редакции: 125080, г. Москва, ул. Врубеля, д. 4.
Тел. (499) 943-9724/9774/9198

Учредитель: ЗАО «Коммерсантъ. Издательский дом».
Адрес: 127055, г. Москва, Тихвинский пер., д. 11, стр. 2.
Журнал зарегистрирован Федеральной службой по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор).
Свидетельство о регистрации СМИ — ПИ № ФС77-38790 от 29.01.2010

Типография: «Сканвек Аб».
Адрес: Корьяланкату 27, Коувала, Финляндия
Тираж: 75000. Цена свободная

Рисунок на обложке: Соля Румянцев

БИЗНЕС НА ОГРАНИЧЕНИЯХ

ИЗ-ЗА БУРНОГО РАЗВИТИЯ ЧАСТНЫХ ИНВЕСТИЦИЙ В ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ НА СЕТИ ОКАЗАЛОСЬ СТОЛЬКО ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ, ЧТО ПО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ СТАЛО ТРУДНО ПРОЕХАТЬ. ОПЕРАТОРЫ, РУКОВОДСТВО ОАО РЖД И ЧИНОВНИКИ ИЗ МИНТРАНСА ПО-РАЗНОМУ ВИДЯТ ОСНОВНЫЕ ПРИЧИНЫ КРИЗИСА, НО ВЫХОД ИЗ НЕГО ОДИН: ОПЕРАТОРАМ ПРИДЕТСЯ ДОГОВАРИВАТЬСЯ МЕЖДУ СОБОЙ О ТОМ, КАК ОГРАНИЧИВАТЬ СОБСТВЕННЫЙ БИЗНЕС В УСЛОВИЯХ НЕРАЗВИТОСТИ ПУТЕВОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ.

АЛЕКСЕЙ ЕКИМОВСКИЙ

Рынок операторов подвижного состава, появившийся в России всего каких-то десять лет назад, вошел в совершенно новую для себя стадию. Впервые в стране наблюдается не дефицит, а профицит парка: по данным ОАО РЖД, к октябрю на железнодорожной сети работало свыше 1,135 млн грузовых вагонов (рост составил 7,1% в годовом исчислении). Количество полувагонов выросло на 14,4%, цистерн — на 5%. При этом темпы роста грузооборота оказались значительно ниже: общий грузооборот вырос всего на 5,4%, грузооборот в полувагонах — на 6,6%.

О том, что предложение вагонов на рынке стало превышать спрос, свидетельствует и резкое снижение операторских ставок. Если еще год назад они росли значительными темпами (например, рост средней ставки аренды полувагонов доходил до 45% за год), то за девять месяцев с начала 2012 года арендные ставки на полувагоны снизились на 4,7%, на цистерны — на 7,3%, на крытые вагоны — на 2,1%, указывается в аналитических материалах ОАО РЖД. По данным участников рынка, в октябре ставки продолжили падать: по данным аналитического центра НП «Совет рынка услуг операторов железнодорожного подвижного состава», они снизились в среднем еще на 4,5%.

Между тем этот вполне рыночный процесс, который неопровержимо свидетельствует об успехе проведения структурных реформ на железнодорожном транспорте, натолкнулся на непреодолимое препятствие. Ограниченная пропускная способность инфраструктуры стала отрицательно влиять на эксплуатационные характеристики вагона, средняя скорость передвижения грузов по сети стала неумолимо падать. По данным на первое полугодие она составляла всего 228 км в сутки, что на 13,6% меньше, чем годом ранее. Выросло время простоя вагонов на промежуточных и технических станциях на 8,7% и 10% соответственно, находясь в одном рейсе в среднем 365 часов, грузовой вагон проводит в движении лишь 60 часов. Автоматически вырос и оборот вагона — глав-

ный показатель экономической эффективности работы операторов: к 1 октября он вырос до 15,2 суток, хотя еще год назад вагон оборачивался на сутки быстрее.

По мнению гендиректора ЗАО «Нефтетранссервис» Александра Тертычного, рынок не виноват в том, что сеть не справляется с нагрузкой. «По нашим оценкам, сегодня на рынке вагонного парка столько, сколько нужно для вывоза всех существующих объемов грузов. Но есть сложности, связанные с ограничениями инфраструктуры, у которой не хватает путей для того, чтобы разместить весь существующий парк. В результате создается технический профицит в системе и снижается скорость передвижения вагонов. Это, в свою очередь, приводит к тому, что клиентам требуется больше вагонов для вывоза груза», — отмечает топ-менеджер.

«Когда на рынке есть «лишние» вагоны, это, в общем, неплохо, это значит, что отрасль защищена от кризисов и в случае роста грузовой базы перевозки будут обеспечены необходимым количеством вагонов», — отмечает гендиректор группы компаний Rail Garant Илья Дудинский, напоминая, что даже в советское время на железной дороге всегда существовало понятие «резерв вагонов», где невостребованный подвижной состав отставивался бесплатно. «Я не призываю к созданию условий, при которых можно будет ставить бесплатно где угодно невостребованные вагоны, но в рамках операторского сообщества нужно научиться договариваться о таких вещах, как отставление «лишних» вагонов во время сезонного спада, вместо того чтобы забивать ими станции, мешая эффективной работе», — полагает господин Дудинский. По его мнению, это можно сделать в рамках работы саморегулируемой организации, «но еще лучше зафиксировать это в нормативных документах».

Однако Минтранс разрабатывает собственные меры по разрешению проблем с ограниченной пропускной способностью железной дороги. По словам директора департамента госполитики в области железнодорожного транспорта министерства Вячеслава Петренко, единственный

путь нормализовать ситуацию — ограничить присутствие вагонов на сети в определенном количестве. Чиновник обещает, что регуляторы не будут никого выдавливать с рынка, просто операторам придется договариваться между собой о новых технологиях работы в сложившихся условиях, а те, кто не будет способен ее обеспечить, должны уйти с рынка.

Крупнейшие частные операторы подвижного состава, получившие немалые доходы от прибыльной деятельности на дефицитном рынке в прошлые годы, чувствуют себя в новой ситуации достаточно спокойно: удешевление стоимости вагонов для них лишь дополнительная возможность расширить свой парк за счет мелких и средних конкурентов, которые не смогут адаптироваться к режиму низких цен. «Сегодня цены на услуги операторов пошли вниз и достигли баланса, устраивающего все стороны», — считает Александр Тертычный из «Нефтетранссервиса». «Поскольку ухудшился оборот вагона, компаниям стало труднее зарабатывать деньги, срок окупаемости вагонов вырос, и, я думаю, тем компаниям, которые приобретали полувагоны по цене 2 млн руб. и выше, будет очень трудно конкурировать с остальными», — считает он.

«Для операторов сейчас, конечно, непростое время. Но это еще раз подтверждает существование рынка и рыночных отношений: спрос и предложение диктуют цену», — констатирует Илья Дудинский из Rail Garant. Глава совета директоров «Трансойла» Игорь Ромашов рекомендует всем участникам рынка воспринимать ограниченную пропускную способность инфраструктуры как новый вызов рынка. «Речь идет о разработке новых технологических схем, повышающих скорость и ритмичность доставки, о качестве сервиса, о предложении комплексной услуги транспортно-логистической, включая, например, морскую перевалку», — говорит он, добавляя, что в этой ситуации выиграет тот, кто сможет предложить лучшую услугу для грузоотправителя.

Между тем с большой уверенностью можно сказать, что от перенасыщения рынка проиграет вагоностроительная отрасль. В последние месяцы цены на вагоны стремительно пошли вниз, причем не только на полувагоны, но и на цистерны. «Вагоностроители будут наказаны за свою недальновидную политику: они слишком увлеклись зарабатыванием денег вместо того, чтобы всерьез подумать о будущем», — выносит приговор гендиректор исследовательского агентства Infranews Алексей Безбородов. Претензии к промышленности есть и у Минтранса. Баланс парка на сети должен был быть компенсирован переходом операторов на «инновационные» вагоны с улучшенными эксплуатационными характеристиками, но заводы слишком затянули свои новые разработки, что и привело к такому значительному переизбытку вагонов старого поколения. ■

ЗАМЕДЛЕНИЕ СКОРОСТИ ДВИЖЕНИЯ ГРУЗОВ ПО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ ЗАСТАВЛЯЕТ ГРУЗООТПРАВИТЕЛЕЙ ПРИВЛЕКАТЬ ПОД ПЕРЕВОЗКУ ВСЕ БОЛЬШЕ ВАГОНОВ, ЧТО ТОЛЬКО УСУГУБЛЯЕТ СИТУАЦИЮ ПЕРЕИЗБЫТКА ПАРКА НА СЕТИ



ВАГОНЫ СКАПЛИВАЮТСЯ В МЕСТАХ МАССОВОЙ ПОГРУЗКИ, В РЕЗУЛЬТАТЕ ЧЕГО ПАДАЕТ ОБЩАЯ ПРОПУСКНАЯ СПОСОБНОСТЬ СЕТИ

ТЕНДЕНЦИИ

