



ЖТ

Тематическое приложение к газете **Коммерсантъ**

Железнодорожный транспорт

Вторник 18 декабря 2018 №233 (6471 с момента возобновления издания) kommersant.ru

15 Специализация инновационных вагонов на угольном экспорте усиливает разбалансированность тарифной системы

16 Вывод из-под ответственности ОАО РЖД функции текущего отцепочного ремонта вагонов может нарушить бесперебойность работы железнодорожного транспорта

Небывалый рост поставок угля на экспорт подстегнул спрос на грузовые вагоны. Операторы объясняют взлет ставок на подвижной состав «технологическим дефицитом» и разбалансированностью тарифной системы.

Испытание углем

— конъюнктура —

Этой осенью ставки на предоставленные грузовые вагоны достигли исторических максимумов с момента начала рыночных реформ на железнодорожном транспорте. Стоимость аренды наиболее востребованного типа подвижного состава — универсальных полувагонов — перевалила за 2 тыс. руб. за единицу в сутки, некоторые операторы называют цены на уровне 2,5–2,8 тыс. руб.

Этот эффект наблюдается на фоне стремительного увеличения вагонного парка в стране. Выступая в начале декабря на заседании правления ОАО РЖД, Игорь Ромашов, председатель президиума Совета операторов железнодорожного транспорта (СОЖТ), председатель совета директоров железнодорожного оператора «Трансойл», сообщил, что уже в следующем году отрасль может ждать новый кризис: «Сегодня мы уже имеем объем подтвержденных заказов вагоностроителей на 2019 год — 60 тыс. грузовых вагонов при планируемом списании не более 20 тыс. А это означает, что в 2019 году количество вагонов приблизится к значению 2012–2013 годов, когда движение на сети напоминало коллапс» (цитата по ТАСС).

Но сегодня вагонов все равно не хватает грузоотправителям, которые впервые за долгое время столкнулись с хорошей конъюнктурой цен на российские товары за рубежом. А в угольной отрасли настоящих предновогодних ажиотажа. «Задача — вывезти больше угля сейчас, до наступления низких температур. Мы помним случаи, когда в Кузбассе был мороз –50°C и все стояло целый месяц», — напоминает исполнительный директор СОЖТ Алексей Дружинин. По его словам, сегодня в ситуации премиальных цен на внешних рынках угольщики привлекают практически любые вагоны независимо от их цены.

«Потребный парк растет на фоне увеличения грузовой базы, роста перевозок угля, руды, черных металлов», — говорит генеральный директор Globaltrans Валерий Шпаков. — Но дефицит парка, по нашим оценкам, вызван не отставанием роста объемов вагонного парка от объемов перевозок, а ухудшением эксплуатационных показателей на сети железных дорог».

По его данным, с 2016 года скорость полувагонов в грузинском и порожнем рейсе сократилась на 15%. «Если спроецировать эти показатели на всю сеть, то для вывоза того же объема грузов требуется на 15% парка вагонов больше, а это 0,5 трлн руб. дополнительных инвестиций! На текущий момент это выражается в дефиците вагонов, росте цены на них и соответствующей дополнительной нагрузке на грузовладельцев в размере 60–70 руб. на тонну груза».

В Федеральной грузовой компании (ФГК, 100% принадлежит ОАО РЖД) подтверждают сложности с дви-



Ажиотажный спрос на российский уголь породил новые проблемы на железной дороге

жением на сети на фоне роста погрузки и связывают это в том числе с проведением чемпионата мира по футболу: значительные объемы перевозок пассажиров летом привели к снижению объемов грузового движения, что повлекло за собой рост оборота вагона практически на сутки, отмечает заместитель начальника департамента маркетинга и стратегического развития ФГК Мария Литвинова: «А увеличение оборота полувагонов на сутки ведет к росту потребного парка при том же объеме погрузки более чем на 20 тыс. вагонов». По этой же причине привлекают практически любые вагоны независимо от их цены.

«Потребный парк растет на фоне увеличения грузовой базы, роста перевозок угля, руды, черных металлов», — говорит генеральный директор Globaltrans Валерий Шпаков. — Но дефицит парка, по нашим оценкам, вызван не отставанием роста объемов вагонного парка от объемов перевозок, а ухудшением эксплуатационных показателей на сети железных дорог».

По его данным, с 2016 года скорость полувагонов в грузинском и порожнем рейсе сократилась на 15%. «Если спроецировать эти показатели на всю сеть, то для вывоза того же объема грузов требуется на 15% парка вагонов больше, а это 0,5 трлн руб. дополнительных инвестиций! На текущий момент это выражается в дефиците вагонов, росте цены на них и соответствующей дополнительной нагрузке на грузовладельцев в размере 60–70 руб. на тонну груза».

В Федеральной грузовой компании (ФГК, 100% принадлежит ОАО РЖД) подтверждают сложности с дви-

рожных вагонов. «Эта надбавка просто будет очень скоро перераспределена в ставку для грузоотправителя, а размеры порожнего пробега ничуть от этого не изменятся», — говорит Алексей Дружинин.

Операторы считают, что введением повышающего коэффициента к порожнему пробегу универсальных полувагонов государство допустило отход от ранее декларированных принципов о долгосрочности тарифной политики на железных дорогах. По словам господина Дружинина, к изменению тарифов «снова начали подходить точечно». «Сегодня повысили порожний пробег для полувагона, завтра повысят для каких-то еще типов подвижного состава — прогнозировать это уже невозможно», — отмечает он. — Получается, что концепция долгосрочного регулирования тарифов не продержалась и года».

Рынок прямо связывает нынешнюю индексацию тарифов на порожний пробег для всех типов полувагонов с необходимостью ОАО РЖД инвестировать в увеличение пропускной способности инфраструктуры для перевозок угля. «Потребность в дополнительной индексации тарифов обусловлена финансовой несбалансированностью ОАО РЖД, в том числе вследствие значительных темпов роста экспортных перевозок угля и развернутой для его вывоза масштабной инвестиционной программы реконструкции инфраструктуры», — говорится в письме Игоря Ромашова, направленном премьер-министру Дмитрию Медведеву в конце октября.

Вместо этого решения операторское сообщество предлагает правительству отменить специальные тарифные условия для порожнего пробега вагонов нового поколения: эта

мера господдержки уже изжила себя и одновременно ставит в неравные конкурентные условия собственников типовых вагонов, которых на железной дороге свыше 80%. Специализация инновационных вагонов на перевозках экспортного угля дополнительно ухудшает эксплуатационную обстановку на сети, поскольку большинство из них курсируют замкнутыми маршрутами от шахты до порта со стопроцентным порожним пробегом и не подбирают другие попутные грузы.

На фоне угольного бума и осеннего пика спроса на перевозки выросли цены и для производителей низкокачественных социально значимых грузов, таких как щебень для строительства дорог и топливо для нужд ЖКХ. Таким «оставшимся без дешевых вагонов» грузоотправителям операторы настоятельно рекомендуют заключать долгосрочные контракты с грузоотправителями, заключенные на три-пять лет, предполагают цену предоставления вагона на уровне 1650 руб. в сутки. И это вполне устраивает операторов — такая цена обеспечивает им расходы на содержание парка и приемлемую рентабельность и даже формирует инвестиционную составляющую», — говорит Алексей Дружинин.

В начале 2019 года ожидается традиционный спад грузооперевозок по железной дороге и снижение эксплуатационной нагрузки на сеть, а потому операторы ожидают коррекции ставок. Но этому может помешать проблема нехватки запчастей и деталей грузовых вагонов (подробнее см. материал на стр. 16).

Алексей Екимовский

Тарифное сотрясение

— административный ресурс —

В прошлом году грузоотправители были очень рады, согласовав с ОАО РЖД долгосрочный тариф и формулу, которая казалась неизменной. В нынешнем году к осени стало понятно, что на выполнение всех пунктов долгосрочной программы развития РЖД до 2025 года средств монополии не хватит. Дефицит в бюджете решили закрывать за счет точечных поправок, от которых прежде всего пострадают угольщики. Несмотря на ожесточенное сопротивление, грузоотправители проиграли: утверждены сохранение экспортной надбавки в 8% до 2025 года, рост ставки на порожний пробег вагонов на 6% и закрепление ранее выданной надбавки в 1,5% к тарифу до 2025 года.

За время пути затраты могли подрасти

Кампания по согласованию условий индексации тарифа ОАО РЖД в текущем году была запущена в начале октября. Причина столь раннего начала (обычно споры не стихают до зимы) — в необходимости, согласно правительственным поручениям, к 1 октября утвердить долгосрочную программу развития (ДПР) ОАО РЖД до 2025 года. Ее доработанную версию монополия направила 1 октября в правительство, и внезапно обнаружилось, что дела у железнодорожников обстоят не так хорошо, как следовало из летнего варианта того же документа.

По оценкам собеседников, «Б», дефицит финансирования, образовавшийся у ОАО РЖД, в грубом приближении составляет около 2 трлн руб. 1 трлн руб. приходится на ухудшение грузовой базы и сокращение господдержки, которое ОАО РЖД оценивало в 605,4 млрд руб. относительно объемов, фигурировавших в прошлогодней ДПР. Из них 263 млрд руб. — это уменьшение бюджетной поддержки, а 363 млрд руб. — увеличение объемов мероприятий, которые следует выполнить в соответствии с майскими указами президента и комплексным планом по развитию магистральной инфраструктуры до 2024 года. Еще примерно в 1 трлн руб. обойдется компании снижение кредитоспособности, вызванное уменьшением денежного потока. И если основную часть компания готова закрыть самостоятельно, еще 300–400 млрд руб. она стала изыскивать у грузоотправителей.

Анонсировал грядущую дискуссию в начале октября генеральный директор монополии Олег Белозеров, который заявил: «Самая большая проблема на сегодняшний момент для долгосрочной программы — это срочность и стоимость заемного капитала. Для реализации ДПР нам нужны долгосрочные источники в рублях. На текущем рынке заемного капитала такой срочности нет. Вся ликвидность сконцентрирована на сроках до трех лет». Он также добавил, что объем долгосрочных заимствований до 2025 года составляет порядка 2 трлн руб. «Мы планировали, что стоимость капитала будет снижаться вслед за инфляцией», — отметил господин Белозеров.

Однако ставки в третьем квартале выросли почти на 1,5% годовых. Центробанк также повысил свою ставку до 7,5% и не исключил возможности ее дальнейшего роста (14 декабря ЦБ выполнил обещание и увеличил ключевую ставку еще на 0,25 пункта, до 7,75%. — «Ъ»). Соответственно, у нас из инвестпрограммы выпадет порядка 800 млрд руб.». Еще примерно 1 трлн руб. грозило монополии выполнение требований нового закона о транспортной безопасности.

Дабы компенсировать волатильность валюты и курсовую разницу, господин Белозеров предложил сохранить восьмипроцентную экспортную надбавку (в 2017 году принесла ОАО РЖД 23 млрд руб.): «Мы бы хотели на следующий год предложить ее оставить. Все, что едет на экспорт, едет в валюте. Доллар стоил 58 руб., а сейчас стоит 65 руб.» При этом, заверил господин Белозеров, на конечную цену продукции это не должно повлиять. Он уточнил, что продление надбавки пока предусмотрено на 2019 год: «Там смотрим — год или трехлетка в зависимости от того, как будет приниматься наша программа». Однако в октябрьской версии ДПР уже фигурировал запрос на три года.

А когда ОАО РЖД вынесло ДПР на рассмотрение своего Совета потребителей 17 ноября, речь уже шла о ее сохранении до 2025 года. Исключить из надбавки решили нефтяные грузы (ОАО РЖД активно борется за их возвращение на сеть) и алюминий (в рамках помощи подпадающему под санкции США «Русалу» Олега Дерипаски). И несмотря на то что отбуксование надбавки с 2019 года было одним из тех условий, на которых Совет потребителей ОАО РЖД 22 ноября 2017 года согласовал предоставление монополии допиндексации в 1,9% на компенсацию изменений налогового законодательства (впоследствии одобрена в объеме 1,44%), в этот раз совет согласовал продление экспортной надбавки — с перевесом в полтора раза. Как рассказали собеседники «Ъ», не последним аргументом в этой дискуссии стало то, что надбавку будут в общем порядке платить угольные компании. Ведь, хотя экспортная надбавка была введена еще в 2015 году, угольщики она долгое время касалась лишь краем: при надбавке в 13,4% для них действовал понижающий коэффициент 0,893, при 10% (с 2017 года) — 0,921, что давало эффективную надбавку в 1,3%. А с января текущего года надбавка была полностью нивелирована за счет введения понижающего коэффициента в размере 0,9259.

По данным ОАО РЖД, транспортная составляющая в цене угля — FOB Восточный и FOB Рига — к четвертому кварталу заметно уменьшилась с первого квартала 2015 года: с 16–18,3% в зависимости от бассейна до 10,4–11,7%. По черной металлургии: листовая сталь (цена горячекатаного рулона FOB Черное море) упала с 7,2% до 6%, по заготовкам (FOB Дальний Восток) — с 5,2% до 4,9%. При этом по некоторым видам грузов она выросла: в цене азотных удобрений (FOB Черное море) — с 2,8% до 3,7%, фосфорных (FOB Балтийское море) — с 1,5% до 1,9%.

с14



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

