

# Железнодорожный транспорт

## «Грузовладелец в такой ситуации не будет сидеть сложа руки»

По мнению члена совета директоров ООО «Нефтетранссервис» **Алексея Лихтенфельда**, повышение тарифной нагрузки на перевозки угля оправданно конъюнктурой рынка, но почему государство продолжает стимулировать продажи инновационных полувагонов через тарифы ОАО РЖД, он не понимает.

— мнение —

— **Насколько разработана Долгосрочная программа развития (ДПР) ОАО РЖД до 2025 года учитывает интересы рынка операторов подвижного состава?**

— Документ базируется на сложившихся рыночных отношениях и текущей конфигурации на рынке. Конечно, по логике сначала нужно было утвердить целевую модель рынка железнодорожных перевозок (ЦМР), задать вектор дальнейшего развития отрасли и уже на основании этих решений разработать программу развития ОАО РЖД. Но по ЦМР у участников дискуссии довольно большие разногласия, и на сегодняшний день отсутствует ясность, сколько еще потребуется времени на подготовку взвешенного документа, учитывающего интересы всех сторон. Вместе с тем мы получили от руководства ОАО РЖД заверения, что не ЦМР будет строиться на положениях программы развития ОАО РЖД, а ДПР как живой документ будет доработан под ЦМР, если документ будет согласован и принят.

Еще один аргумент в пользу того, что ДПР является динамичным, а не статичным документом, состоит в том, что ДПР базируется на существующих макроэкономических прогнозах и ее целевые показатели сильно зависят от меняющейся конъюнктуры рынков, прежде всего сырьевых. Это создает предпосылки для регулярной доработки программы развития.

— **Что будет с рынком перевозок, если, например, внешняя конъюнктура на уголь ухудшится?**

— Безусловно, когда-нибудь коррекция цен на уголь произойдет, но, по нашим оценкам, для российского экспорта это не приведет к кризису. Нынешняя конъюнктура благоприятствует инвестициям в производственные мощности угольных компаний: в добычу, развитие портов, железнодорожную инфраструктуру и вагоны. Проекты, которые сегодня анонсированы, с большой вероятностью будут реализованы. А после окончания инвестиционного цикла дополнительная нагрузка мощностей снизит себестоимость добычи и транспортировки в пересчете на тонну продукции. Таким образом, при коррекции мировых цен на сырьевых рынках производителям будет выгоднее не снижать производство для обеспечения минимальной удельной себестоимости, обеспечивая рентабельность даже при достаточно скромных мировых ценах.

Второй фактор — существующие резервы в оптимизации технологических и логистических издержек. Например, при повышении скорости движения на сети будет увеличиваться эффективность работы вагонного парка, вагоны смогут перевозить больше грузов за единицу времени. Так или иначе, если в каждом звене этой цепочки будут реализованы программы технологической модернизации и оптимизации издержек, конкурентоспособность нашей сырьевой продукции на внешних рынках только увеличится, что гарантирует как минимум сохранение экспортного потока.

— **Рост ставок на предоставление полувагонов до рекордных значений свидетельствует о дефиците подвижного состава. Из-за чего он образовался?**

— Мы не считаем, что есть дефицит полувагонов. Парка достаточно, чтобы перевозить все грузы, учитывая существующие пропускные и провозные возможности инфраструктуры. Да, локальные дефициты возникают, как правило, они связаны со сбоями в работе портов и станций, в том числе по погодным условиям, с форс-мажорными ограничениями пропускной способности инфраструктуры, пиковыми сезонными всплесками грузопредъявления, часто совпадающими с периодами ремонтных работ на путях и т. д. Одна из нынешних проблем, в возникновении которой обвиняют нас, операторов, — это не отсутствие вагонов вообще, а отсутствие вагонов для перевозок грузов для социальных нужд, например для поставок на электростанции или для ЖКХ.

— **Операторы не виноваты?**

— Нужно понимать, как эта система работает. Как правило, у крупного оператора соглашение с грузовладельцем подписано на все возможные направления, куда может быть отправлен вагон, а цены определяются в зависимости от направления и расстояния перевозки. Грузовладелец направляет заявку на подачу вагонов, и оператор ему предоставляет нужное количество порожних вагонов. Грузовладелец их грузит и самостоятельно определяет, куда и когда направить вагон с грузом. Оператор в принципе не может на это повлиять и порой даже не знает, куда конкретный вагон поедет по факту. И если грузовладельцу, например, выгоднее больше погрузить на экспорт, то он меньше вагонов с продукцией отправит на внутренний рынок.

Повторю, что разговоры о дефиците вагонов — это все локальные истории, которые не носят системного общерыночного характера. При нормальной, ритмичной работе всех звеньев транспортной цепи — на фронте погрузки у грузоотправителя, на железной дороге и в порту — существующего количества вагонов вполне достаточно. Более того, как я уже говорил, есть значительные технологические резервы для увеличения пропускной способности и оборачиваемости парка.

— **Какова ваша реакция на последние тарифные решения, принятые правительством?**

— Мы поддерживаем введение экспортной надбавки к грузовым тарифам в том формате, в котором она установлена, в том числе потому, что она будет распространяться на уголь и не будет затрагивать нефтяные грузы. Мы понимаем, что есть отрасли, очень чувствительные к транспортной составляющей, и угольная — одна из таких. Но при хорошей конъюнктуре эти отрасли должны вносить в общий котел больше, и за счет этого должна строиться дополнительная инфраструктура. Ведь очевидно, что крупные инвестиции в инфраструктуру, на которые РЖД постоянно приходится изыскивать средства, необходимы главным образом для угля: не будь таких экспортных объемов у угольщиков, для всех остальных грузоотправителей пропускной способности сети хватит на много лет вперед.



ФОТО: АЛЕКСЕЙ ЛИХТЕНФЕЛЬДТ

В то же время существующая тарифная система построена таким образом, что перевозка на экспорт тонны угля приносит ОАО РЖД наименьшую выручку, не покрывая даже полной себестоимости, а покрытие этого разрыва происходит благодаря высокодоходным грузам, таким как нефтепродукты и металлы. Сейчас стоимость угля на мировых рынках высока, а с учетом девальвации рубля мы фиксируем рекордную стоимость продажи угля на экспорт при рекордно низкой доле транспортных затрат в цене продукции. И нам кажется, что при такой конъюнктуре более существенная индексация тарифов на экспорт угля (по сравнению с нефтяными грузами) оправдана. В свое время государство придумало механизм экспортных пошлин на нефть: когда цена высокая, нефтяники платят в бюджет больше, когда низкая — меньше. Почему как минимум то же самое не сделать с железнодорожными тарифами? Это выглядит честнее и обоснованнее, чем повышение тарифа всем отраслям промышленности для финансирования транспортной инфраструктуры под возрастающие объемы экспорта угля.

Но мы абсолютно не поддерживаем введение шести-процентной надбавки на порожний пробег полувагонов. Эта надбавка, несмотря на декларируемые цели, не приведет к сокращению порожнего пробега, который сейчас в большинстве случаев предопределен расположением грузовой базы и направлениями перевозок, а также технологическими схемами работы. Надбавка будет перенесена в цену предоставления вагона для грузоотправителя и никак не улучшит технологичность перевозок. Мы предлагали эту индексацию заменить на отмену преференций на порожний пробег так называемых инновационных вагонов, это было бы полезно и справедливо.

— **А здесь что не так?**

— Мы не видим целесообразности в сохранении этой преференции. Она вводилась в период, когда в принципе спроса на вагоны не было. Сегодня вагоны активно покупают, причем любых моделей, и причина — благоприятная внешняя конъюнктура рынков. Цена инновационного вагона за последние три года выросла в полтора раза, то есть спрос на эти вагоны есть, и нет необходимости его стимулировать нерыночными методами.

Мы также понимаем, что в тот период следовало поддержать производителя, поскольку вагонов новой конструкции в эксплуатации не было совсем. Нужно было простимулировать их приобретение участниками рынка, посмотреть на них в реальной коммерческой работе, проверить и подтвердить заявленные характеристики. Сегодня этих вагонов на сети уже около 100 тыс., в сегменте полувагонов это почти пятая часть всего парка. Таким образом, сложный период вывода на рынок нового продукта полностью завершен.

— **Вагоностроители утверждают, что сравнительно дешевый порожний пробег инновационных вагонов — это не скидка, а специальная тарифная схема для вагонов особой конструкции, которая обоснована расчетами затрат ОАО РЖД.**

— Как раз к обоснованности этой тарифной схемы у рынка есть вопросы. Реальные испытания, которые легли в обоснование методологии скидки на инновационные вагоны (через утверждение новых тарифных схем), проводились на двух опытных моделях вагонов, один из которых уже несколько лет как снят с производства, а именно экономика его эксплуатации давала максимальный вклад в величину скидки. Эксплуатируемый по факту парк вагонов даже по теоретическим расчетам того периода не обеспечивал ощутимого экономического эффекта для ОАО РЖД. Таким образом, скидка была рассчитана применительно к одним моделям вагонов, а в реальности ее получает другой парк вагонов. Кроме того, при обосновании в теоретических расчетах использовался среднесетевой порожний пробег для полувагона в размере 60%, то есть предполагалось, что инновационные вагоны будут задействованы в общей логистике, чтобы перевозить все грузы. По факту такие вагоны используются преимущественно под перевозку угля на дальние расстояния на экспорт, практически не задействованы в логистике, имеют средний порожний пробег 93–96%. Таким образом, фактические данные существенно отличаются от теоретических расчетов, на основании которых были посчитаны эффекты и предоставлены преференции.

В то же время эффективность инновационных вагонов в части увеличения объемов перевозимого груза без необходимости расширения инфраструктуры также вызывает вопросы, так как для продвижения тяжелых поездов на самом деле требуются инвестиции в усиление инфраструктуры, замену локомотивного парка на более мощный, модернизацию тяговых подстанций, усиление верхнего строения пути.

А с учетом того что в инновационных вагонах наращиваются в основном перевозки угля на экспорт на дальние расстояния, данные преференции формируют убытки ОАО РЖД от грузовых перевозок в среднесетевом масштабе.

— **Поясните эту мысль, пожалуйста.**

— Исходя из расценок действующего Прейскуранта 10–01 и географии перевозки угля, тариф при перевозке угля на экспорт в пересчете на 10 тонно-километров приносит ОАО РЖД только 1,66 руб. при среднесетевой себестоимости грузовых перевозок 5,2 руб. на 10 тонно-ки-

лометров. А перевозка металлов и нефтепродуктов осуществляется по 7–8 руб. за 10 тонно-километров. Таким образом, при определенном балансе объемов перевозок высокодоходных и низкодоходных грузов происходит покрытие среднесетевой себестоимости и обеспечивается положительный финансовый результат ОАО РЖД. В последние годы фактически растут перевозки угля на экспорт опережающими темпами, а перевозки нефтяных грузов снижаются, и происходит разбалансировка. Получается, что, предоставляя дополнительные скидки к тарифам для угля и стимулируя рост объемов его перевозки, мы провоцируем рост тарифного убытка ОАО РЖД в общесетевом масштабе.

Если бы перевозчик зарабатывал на одной перевезенной тонне угля, например, 7 руб. на 10 тонно-километров и давал скидку, это было бы объяснимо: с ростом перевозок доход будет увеличиваться. А сегодня одна перевезенная экспортная тонна угля съедает значительную часть платежей нефтяников и металлургов.

Специализация инновационного вагона на угольном экспорте тянет за собой еще более интересные последствия. Повышенная эффективность использования вагонов новой конструкции в угольных перевозках привела к тому, что угольные компании и их операторы загрузили свои заказы вагоностроительное производство практически полностью. Таким образом, стало не хватать вагонов для перевозок других грузов, причем именно вагонов старой конструкции — они как раз используются в логистике, перевозке грузов на внутреннем рынке, и они дешевле в сравнении с инновационным вагоном, но из-за их нехватки цена на них тоже поднялась.

— **В чем проблема, если государство решило сохранить поддержку инновационных разработок в вагоностроении?**

— Во-первых, повторю, продолжение этой практики привело к необходимости дополнительной индексации порожнего тарифа на все полувагоны. Во-вторых, сегодня это уже не инновация. Вагоны повышенной грузоподъемности начали выходить на сеть несколько лет назад, и не сильно изменившись в конструкции, сегодня занимают значительную долю рынка. Да и в чем смысл такой поддержки? Никто ведь вам не доплачивает за новую версию iPhone, правда? Потребители, наоборот, готовы платить за него премиальную цену. Так и с инновационным вагоном: если он такой эффективный — в нем можно перевозить больше груза, у него увеличенный межремонтный пробег, меньше эксплуатационных затрат на жизненный цикл — покупатели сами заплатят за него справедливую стоимость.

В-третьих, если это мера государственной поддержки, то это должна быть целевая государственная субсидия. Такие субсидии, кстати, до недавнего времени предоставлялись на приобретение вагонов, и мы не видим в этом ничего противоестественного. Но в данном случае речь идет не о субсидии, а о перекрестном субсидировании одних отраслей промышленности за счет других через экономику ОАО РЖД. Получается, что запуск инновационных вагонов в массовую эксплуатацию лишь усилил эту нерыноч-

ную историческую диспропорцию, которая продолжает деформировать рынок и наносить ущерб ОАО РЖД. Ведь таким образом стимулируются перевозки низкодоходного угля, а на высокодоходные грузы усиливается тарифное давление. Мы уже видели, к чему это может приводить, на примере нефтяных грузов: грузовладелец в такой ситуации не будет сидеть сложа руки и станет активно искать альтернативные схемы транспортировки, без использования железной дороги.

— **Расскажите подробнее о ситуации с цистернами?**

— Когда у ОАО РЖД не хватало средств и еще даже не было предпосылок для высокой конъюнктуры на рынке угля, активно повышались тарифы опережающими темпами для тех, кто мог больше платить, прежде всего для нефтяников. Применение такого подхода на протяжении многих лет подвигло нефтяников на строительство своих автомобильных эстакад, трубопроводов, к укладу с железной дороги.

Сейчас политика в этом отношении поменялась, что очень отрадно. В этом году мы видим разворот тренда: объемы перевозок нефтепродуктов впервые за последние четыре года не упали к прошлогоднему уровню.

— **Почему это произошло?**

— Благодаря более клиентоориентированному подходу ОАО РЖД, ФАС создала условия для установления скидок, и монополия стала этим пользоваться: давать скидки нефтяникам. Генеральный директор и профильные руководители монополии стали регулярно общаться с клиентами и операторами, я бы сказал, на равных. ЦФТО перестроило свою работу в нужном ключе, в результате нашлись некоторый баланс интересов нефтяников и железнодорожников. Но на слом негативного тренда ушло почти три года кропотливой работы!

Этот пример показывает, что «короткое» мышление в нашей отрасли никогда не приводит к позитивным результатам. Раньше, когда мы приходили в ОАО РЖД и предупреждали, что вот-вот где-то будет построена новая труба для нефтепродуктов, от нас отмахивались, а потом мы все видели негативный результат. Теперь совсем другое отношение руководства ОАО РЖД к клиентам и операторам: к нам стали относиться, я бы сказал, как к партнерам, и это делает нас союзниками по очень многим вопросам.

В операторском сообществе тоже произошли значимые трансформации, частично обновился состав президиума СОЖТ, председателем избран Игорь Ромашов, имеющий большой авторитет в отрасли и занимающий активную позицию. В качестве независимого члена президиума избран генеральный директор ЦФТО ОАО РЖД Алексей Шило. За десять лет существования союза представители монополии и раньше входили в состав президиума, но я впервые вижу, чтобы руководитель такого уровня находил время для посещения всех наших заседаний, конструктивно участвовал в дискуссиях, способствовал нашему диалогу с ОАО РЖД. Мы видим в этих вопросах позитивные изменения, и это вселяет надежду, что новых кризисов и дестабилизации на железной дороге совместными усилиями удастся не допустить.

**Беседовал Алексей Екимовский**

**15 ЛЕТ  
В АВАНГАРДЕ  
ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ  
РЕШЕНИЙ**

**ТРАНСОЙЛ**  
ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКАЯ  
ГРУППА