

Железнодорожный транспорт

Колесо раздора

Для решения проблемы острого дефицита комплектующих к вагонам участники рынка рекомендуют государству открыть отечественный рынок для китайских колес и временно запретить их экспорт российскими заводами.

— аналитика —

Катастрофический дефицит железнодорожных колес и других ключевых запчастей — одна из причин роста ставок операторов подвижного состава. Десятки тысяч вагонов простаивают в ремонтах, что поддерживает дефицит погрузочных ресурсов, а четырехкратный рост цен на важнейшие комплектующие дополнительно увеличивает стоимость услуг операторов за счет роста расходов на содержание парка. По словам участников рынка, стоимость нового железнодорожного колеса с начала года выросла с 27 тыс. до 70 тыс. руб., некоторые участники рынка называют цену на колесо на уровне 75 тыс. руб.

По словам исполнительного директора Совета операторов железнодорожного транспорта (СОЖТ) Алексея Дружинина, операторы «наткнулись на очередной цикл рынка, когда потребности в колесе значительно превышают мощности заводов»: «В 2015 и 2016 годах, когда было реализовано решение правительства о списании нескольких сотен тысяч вагонов с просроченным сроком службы, на рынке оказалось очень много запасных частей и деталей для подвижного состава — купить их можно было почти даром. В результате продукция отечественных производителей комплектующих, в том числе железнодорожных колес, оказалась невостребованной».

По словам заместителя начальника департамента маркетинга и стратегического развития Федеральной грузовой компании Марины Литвиновой, нынешняя высокая стоимость запчастей сегодня является одним из главных факторов роста себестоимости услуг операторов, но грузовладельцы пока еще могут их оплачивать: «При нынешних высоких ценах на уголь на мировом рынке уровень транспортной составляющей грузоотправителей даже при росте ставки на вагон остается ниже прошлогодних значений».

«У операторов полувагонов ставка высокая и позволяет выдерживать рентабель-



Отечественных железнодорожных колес не хватает даже по заоблачным ценам

ность даже при высоких ценах на комплектующие. А что делать владельцам цистерн, у которых ставка скорее снижается, чем повышается? А что делать пользователям крытых вагонов, платформ, зерновозов? Для них стоимость колеса больше 70 тыс. руб. серьезно влияет на экономику бизнеса», — считает Алексей Дружинин, добавляя, что в аналогичной ситуации оказались пассажирские перевозчики и метрополитен.

«Вместо того чтобы заниматься лоббированием заградительных пошлин для зарубежных конкурентов, отечественные производители могли бы подумать о насыщении отечественного рынка колесами. В результате даже по высоким ценам колес в продаже нет даже на месяц вперед, а наши вагоны стоят уже сейчас», — отмечает один из собеседников „Ъ“ на операторском рынке. Подозрения в нарушении антимонопольного законодательства Выксунским заводом группы ОМК и Нижнетагильским заводом ЕВРАЗ появились и у ФАС России, которая в се-

редине октября возбудила и расследует дело об установлении монополии высоких цен.

Сами производители торопятся заявить о планах по расширению производства колес, однако объемы прироста выпуска и сроки запуска новых производств не позволяют надеяться на скорое решение проблемы. Так, в начале октября ЕВРАЗ объявил о запуске проекта по строительству дополнительных мощностей колесобандажного цеха, что позволит увеличить годовой объем производства на 78 тыс. колес. Стоимость такого проекта — \$60 млн, запуск производства — 2021 год. Чуть позже ОМК тоже заявила о намерении увеличить производство колес на Выксунском заводе, но всего лишь на 14% к 2023 году (стоимость модернизации колесного цеха — 2,3 млрд руб.).

По данным операторов, существующие мощности двух заводов в России суммарно могут выпускать 1,29 млн колес в год, но этого совершенно недостаточно для закрытия острой потребности рынка.

«Только для нужд ремонтов грузовых вагонов требуется порядка 1,2 млн колес, а для производства новых вагонов в объеме 60 тыс. по году — еще 480 тыс. колес», — отмечает Алексей Дружинин. По данным СОЖТ, в этом году рынку не хватило примерно 200–250 тыс. колес, в следующем году дефицит будет нарастать волной: количество вагонов, ежедневно простаивающих в ремонте, может составить до 160 тыс. единиц. По словам операторов, угрожающие последствия такого простоя вагонов на инфраструктуре хорошо понимают в ОАО РЖД, что делает монополию мощным союзником рынка в этом вопросе.

Для сокращения дефицита операторы предлагают срочно разрешить импорт железнодорожных колес в Россию, прежде всего китайского производства. Участники рынка говорят, что опыт коммерческой работы китайских вагонов на китайских же колесах на железных дорогах в Казахстане не выявил принципиальных проблем в экс-

плуатации. «Но даже при самом лучшем раскладе, если мы получим решение об открытии экспорта китайских колес до конца года, операторы начнут их получать не раньше мая-июня следующего», — предостерегает один из собеседников „Ъ“.

Операторы также считают абсолютно логичным в такой ситуации временно запретить отечественным заводам экспорт железнодорожных колес. В противном случае возникнет абсурдная ситуация, когда российские игроки будут покупать отечественную продукцию по более высоким ценам, чем зарубежные покупатели, полагают операторы. По словам председателя совета директоров Globaltrans Сергея Мальцева, российский колесо сейчас поставляется на экспорт по 40–45 тыс. руб., а китайское с учетом доставки будет стоить около 60 тыс. руб. «Это раньше все китайское было дешевле из-за курсовых разниц, а сейчас все, привет!» — констатирует он (см. интервью с ним на стр. 14).

Операторы также считают несправедливым и нецелесообразным имеющийся сегодня приоритет в поставках новых колес на вагоностроительные заводы для производства новых вагонов, тогда как уже выпущенный подвижной состав простаивает в текущем ремонте из-за нехватки комплектующих. «Если довести эту логику до конца, мы получим „одноразовый вагон“, который эксплуатируется до первого ремонта, а вместо него на сеть выходит новый», — говорит Алексей Дружинин. По его словам, один комплект колес на новый вагон позволяет отремонтировать три-четыре вагона, которые стоят в ремонте в ожидании запчастей. «Это означает, что на каждые восемь новых колес железнодорожная сеть получит выход либо одного нового вагона с завода, либо три-четыре вагона из ремонта», — поясняет он.

Железнодорожные операторы ожидают стабилизации рынка через два-три года, когда эти вынужденные нерыночные меры можно будет отменить. Но и в этом случае они рекомендуют производителям наращивать мощности производства с умом. «Через два-три года, наверное, операторы не будут покупать по 60 тыс. новых вагонов в год, как сейчас, особенно с учетом их сегодняшней очень высокой стоимости», — предупреждает Алексей Дружинин. — И тогда мы снова придем к циклу низкого спроса на комплектующие». По его мнению, которое поддерживают и другие операторы, временное разрешение на импорт колес из других стран позволит отечественным производителям рассчитывать оптимальный объем инвестиций в расширение собственного производства и предотвратить будущий кризис.

Елена Разина

Рынок притормозил либерализацию

— смежники —

Собственники грузового подвижного состава резко выступили против намерения ОАО РЖД передать функцию текущего отцепочного ремонта вагонов в пути следования в дочерние компании, считая ее функцией инфраструктурной монополии.

Месяц назад вступили в силу поправки в главный железнодорожный документ — Устав железнодорожного транспорта, предполагающие передачу Минтрансу РФ полномочий по установлению порядка отцепки грузовых вагонов в текущий ремонт. Министру теперь утверждать порядок проведения текущего отцепочного ремонта (ТОР), включая определение платы перевозчику в связи с отцепкой вагонов от движущихся составов по не зависящей от него причине. На этом фоне в железнодорожном сообществе обострилась дискуссия о необходимости реформы нормативно-правовой базы вагоностроительного комплекса, поскольку имеющиеся в отрасли проблемы не удается разрешить уже очень долгое время. Одно из главных опасений рынка — намерение ОАО РЖД передать функцию ТОР своим дочерним вагоностроительным компаниям (ВРК).

ТОР принципиально отличается от плановых видов ремонта, которые проводятся или по истечении определенного срока, или по пробегу вагона: вероятность обнаружения неисправности вагона в рейсе предвидеть практически невозможно. На промежуточных станциях составы осматриваются представителем ОАО РЖД, который может потребовать отцепить неисправный грузовой или порожний вагон от состава и отправить его в ближайшее эксплуатационное депо для проведения необходимого ремонта. По факту отцепки собственник вагона получает счет за услуги и запчасти, а также оплачивает тариф пробега вагона до фактического места ТОР. Величина тарифа на услуги ТОР государством не регулируется и постоянно растет, отмечают операторы.

Невыполнимые нормативы

По данным «InfoLine-Аналитики», объем затрат операторов на ТОРы в

2018 году достигнет 20 млрд руб., что на 15% больше, чем в прошлом году. «И это только расходы на ремонтные без учета покупки запчастей», — уточняет генеральный директор компании Михаил Бурмистров. По словам председателя совета директоров «Трансойла» Игоря Ромашова, российские операторы владеют самым молодым парком в мире, соблюдают все требования производителя по техобслуживанию подвижного состава, но парадоксальным образом количество отцепок вагонов на внеплановый ремонт с каждым годом только возрастает.

По словам участников рынка, кризис на рынке производства узлов и деталей для вагонов привел к росту в несколько раз цен на цельнокатаные колеса, вагонное литье и другие запасные детали для вагонов (подробнее см. материал на этой странице), чем резко усугубил все имеющиеся проблемы операторов.

Главный инженер Первой грузовой компании (ПГК) Сергей Гончаров отмечает, что доля расходов операторов на ТОРы составляет от 10% до 15% расходов на содержание вагонов, но издержки операторов из-за отцепок значительно больше. Нередко во внеплановый ремонт отцепляются грузовые вагоны, в результате чего нарушаются сроки доставки грузов, а сами вагоны надолго выпадают из перевозочного процесса, отмечает он. Кроме того, ОАО РЖД не всегда обеспечивает свои же пункты ТОРов оборотным запасом узлов и запчастей, «возложив эту проблему на плечи владельцев вагонов», а некоторые эксплуатационные депо и вовсе не оборудованы для таких распространенных видов сервиса, как ремонт колесной пары. А ведь именно по этой причине отцепляется более половины всех вагонов, добавляет главный инженер ПГК.

Кроме того, у операторов есть обоснованные претензии по местам отцепки вагонов в ТОР, поскольку движение вагона в полном объеме оплачивает оператор по общим тарифам, хотя порой даже не знает, куда, почему и куда был отправлен его вагон.

«РЖД вложила серьезные средства в модернизацию диагностических средств — неисправности выявляются уже по ходу движения поезда, а результаты диагностики можно уточ-

нить в режиме онлайн. Для России это настоящая революция, но вложенные инвестиции должны принести экономический эффект. Если мы видим неисправность, подвижной состав надо отцеплять там, где есть необходимая ремонтная база. А у нас порой вагон успешно проезжает мимо ремонтной станции, отбраковывается на станции погрузки и едет обратно — иногда и за 100 км, это же абсурд», — сетует первый заместитель генерального директора компании «Профлогист» Ирина Чиганашкина.

По оценкам господина Гончарова, ежегодно в ТОРы отцепляется более 800 тыс. грузовых вагонов, каждый в среднем простаивает под ремонтом по 137 часов. «Получается, что почти четверть российского парка вместо ремонта простаивает в ремонте», — подсчитал топ-менеджер. В исполнительной дирекции Союза операторов железнодорожного транспорта сообщают, что тенденция с каждым месяцем ухудшается: при нормативном нахождении вагона в ТОРе в пределах 72–78 часов в ноябре средней простой вырос до 162 часов, то есть более чем в два раза, что не соответствует стандартному договору операторов с ОАО РЖД. При сохранении этой тенденции в 2019 году ежедневно в ТОРах будет простаивать до 160 тыс. грузовых вагонов, что может существенно сказаться на общем балансе парка и привести к серьезному дефициту на рынке.

Ремонтная логистика

С учетом новой редакции Устава железнодорожного транспорта и уточнения функций Минтранса по регулированию ТОРов в 2018 году операторы сформулировали свои возражения на проекты монополии по методике расчета стоимости услуг и критериев обеспечения инфраструктуры пунктами ТОРов. Но пока министерство работает с документами, тревожные опасения операторов начинают сбываться.

По данным операторов, в октябре Центральная дирекция инфраструктуры ОАО РЖД выпустила письмо, в котором подтверждает законсервированный статус 63 участков ТОРов, объявляет о начале консервации еще 60 участков, а остальные 188 планирует передать в ВРК.

«На операторов возлагается все финансовое бремя по оплате расходов как на сам ТОР, так и на передислокацию вагона на участок ремонта, но при этом решение о том, куда будет передислоцирован вагон, будет принимать ОАО РЖД, закрывая десятки участков ТОРов по собственному усмотрению», — говорит представитель железнодорожного оператора «Трансойла».

По его мнению, у ОАО РЖД появляется возможность «снять с себя ответственность за ТОР», хотя обязанность по текущему ремонту и исправной эксплуатации вагонов в пути закреплена основополагающими регулирующими документами (в том числе международными) за владельцем инфраструктуры железнодорожного транспорта.

Более того, часть стоимости услуг ТОРов исторически учтена в общем тарифе на грузовые перевозки. В начале реформ на железнодорожном рынке ТОР был бесплатным для инвентарного парка, в 2003 году монополия принадлежала около 75% всех вагонов. К нынешнему моменту у ОАО РЖД в собственности находится всего 2% общего парка, «тарифная выручка осталась — только расходы теперь несут частные операторы... Преискурант 10–01 построен по среднесетевому принципу, а это означает, что в основе организации ТОРов должны лежать принципы технологической оптимальности для всех участников отношения перевозочного процесса, но никак не финансово-экономические выгоды и только для РЖД», — резюмирует представитель «Трансойла».

Операторы и владельцы вагонов обеспокоены тем, что реформа проводится без учета сложившейся технологии работы логистического комплекса и изменения технологии обслуживания поездов на станциях, находящихся вблизи закрываемых ремонтных участков.

«Передача ТОРов в ВРК не лучший вариант развития событий», — соглашается с ним Ирина Чиганашкина. Такая схема, во-первых, поставит частные вагонные депо в невыгодную позицию. А во-вторых, нужно учитывать, что у планового ремонта более высокая маржинальность, чем у текущего отцепочного. А это зна-

чит, что срочные и менее доходные ТОРы будут проводиться после более доходных плановых ремонтов».

Реформа должна сделать ТОРы более редким явлением, а желательнее и более дешевым, считает она, но главное, «необходимо заранее определить, каковы будут функции перевозчика в новой модели: РЖД будет только отбраковывать вагоны или же сама после этого организовывать их ТОРы».

Сам факт того, что вагон в пути следования оказался неисправен, в большинстве случаев априори не может быть виной операторов. Каждый вагон принят к перевозке инспектором перевозчика, который с полной ответственностью допускает его к эксплуатации, отмечают операторы. Внеплановая отцепка такого вагона в пути означает, что либо этот инспектор некачественно выполнил свою работу, либо вагон был поврежден во время перевозки, то есть по вине перевозчика, взявшего на себя ответственность за исправную эксплуатацию операторского вагона.

Значительная доля отцепок (более 20%), как утверждают операторы, происходит по причине некачественного планового ремонта в депо ВРК. Поэтому у них возникает справедливое подозрение, что передача ТОРов породит конфликт интересов и ВРК будут делать все для сокрытия причин таких отцепок.

Неактуальная реформа

В самих ВРК готовы согласиться с операторами во многом, но не видят проблем с передачей ТОРов ремонтным предприятиям. По мнению главного инженера ВРК-1 Андрея Рогозина, «необходимо разделить контролирующие и регулирующие функции, чтобы одна и та же организация не занималась определением неисправностей и собственно ремонтом вагонов», а «ТОРов должно быть как можно меньше». «Внеплановые отцепки мешают пропуску вагонопотока, тормозят оборот подвижного состава, срывают сроки доставки груза, а это особенно существенная проблема в пиковый период спроса на подвижной состав», — говорит он.

Одним из вариантов решения этой проблемы он считает переход

на сервисные контракты по принципу жизненного цикла, что «сведет количество ТОРов до минимума»: «В этом случае у сервисной организации будет заинтересованность в том, чтобы ТОРов было как можно меньше, так как каждый текущий ремонт будет нести для сервисной организации дополнительные издержки».

Ирина Чиганашкина отмечает, что сервисные контракты «рассматривать нужно», но по логике заниматься сопровождением подвижного состава на жизненном цикле должны не вагоностроительные компании, а вагоностроительные: «Тогда и проблем с наличием родных комплектующих при ремонтах возникать не должно, если только за редким исключением». Поспоса Чиганашкина с удовлетворением добавляет, что «в РЖД позицию операторов услышали и реорганизация в настоящее время приостановлена».

Заместитель начальника управления вагонного хозяйства Центральной дирекции инфраструктуры РЖД Владимир Белюгин косвенно подтвердил ее слова, заявив, что в настоящее время рассматриваются различные варианты реструктуризации вагонного комплекса, «однако их обсуждение неактуально до принятия решения генеральным директором компании».

Операторы тем не менее считают, что, прежде чем ОАО РЖД будет принимать решение о закрытии или передаче в ВРК участков ТОРов, необходимо дождаться утверждения Минтрансом РФ порядка проведения текущих отцепочных ремонтов и совместно определить целевое состояние рынка в этом сегменте ремонтов вагонов. В этом же приказе министерства необходимо зафиксировать критерии и условия открытия и закрытия пунктов ТОР. При этом операторы убеждены, что при продолжении реформ в сфере ТОРов следует решать главную задачу — обеспечить бесперебойный перевозочный процесс исправным подвижным составом независимо от форм собственности, и настаивают на том, что функции ТОРов лучше полностью сохранить за инфраструктурной монополией.

Константин Петров,
Елена Разина