



15 На рынке железнодорожных перевозок наступил долгожданный период роста

16 Меры государственной поддержки помогли не только вагоностроителям, но и заказчикам их продукции. Они и попросили сохранить преференции в 2017 году

Проект создания Совета рынка на железнодорожном транспорте почти год обсуждается в отрасли. Министерство транспорта уже определилось со структурой и функционалом совета — он станет главным регулятором рынка грузовых перевозок. От организации торгов непосредственно под контролем совета решено отказаться, а РЖД по поручению ФАС планирует создать электронную торговую площадку, которая должна заработать не позднее февраля следующего года.

Регулировать, но не торговать

— инициатива —

Советов палата

Идея создания Совета рынка не нова, еще в 2012 году на совещании по вопросу развития угольной промышленности в Кемерово президент Владимир Путин предложил сформировать организацию, «которая бы стала площадкой для диалога, определяющего прозрачность ценообразования на рынке предоставления подвижного состава». В ответ глава СОЖТ (сообщество крупнейших операторов грузовых вагонов) Сергей Мальцев предложил создать такую организацию на базе возглавляемого им объединения. Но попытки СОЖТ реализовать эту идею закончились безрезультатно.

Впрочем, идея не была забыта, эстафету подхватила Федеральная антимонопольная служба (ФАС): в январе этого года глава службы Игорь Артемьев направил письмо Владимиру Путину, в котором говорилось, что рынок нуждается в балансе подвижного состава и ценообразовании на базе коммерческой инфраструктуры, и предлагалось организовать структуру на принципах саморегулирования по аналогии с «Советом рынка», действующим в энергетике.

В ФАС появление письма объясняли тем, что грузооборот на железной дороге стремительно падает и необходимо принять меры для возвращения груза альтернативных видов транспорта. «Совет будет отличаться от площадок, которые больше ориентированы на лоббирование интересов отдельных групп участников рынка, например операторов вагонного парка или грузоотправителей», — заявил журналистам Игорь Артемьев.

По поручению президента в мае правительство рассмотрело предложение ФАС, после чего на рынке началось активное обсуждение концепции будущей организации. В июле вице-премьер Аркадий Дворкович делегировал полномочия по созданию Совета рынка Минтрансу, а в августе министерство подготовило концепцию новой организации с описанием ее полномочий. Функционально Совет рынка должен способствовать повышению конкурентоспособности железнодорожного транспорта, эффективности использования инфраструктуры общего пользования и взаимодействию участников рынка.

Предполагаемая структура Совета рынка выглядит следующим образом. Высшим органом управления является собрание участников, а между общими собраниями — наблюдательный совет, в который войдут по шесть представителей каждой из четырех палат. Структуру палат Минтранс определил так: потребителей услуг (грузоотправители и грузополучатели), производителей услуг (ОАО «РЖД»), Ямальская железнодорожная компания, «Железные дороги Якутии», «Крымская железная дорога», владельцы путей общего пользования, вагоноремонтные предприятия), операторов услуг и портов и последняя, появившаяся в списке недавно палата — стивидоры.



Распределение мест в палатах будет зависеть от размера парка (для операторов) и объема грузов (для грузоотправителей и портов). Например, операторы с парком 10–100 тыс. вагонов и с парком свыше 100 тыс. вагонов получат по два места, а мелкие собственники — по одному. Из госорганов в руководстве Совета рынка войдут представители комиссии по транспорту, Минтранса, Минэкономики, ФАС. Членами совета могут стать и другие участники рынка, скажем, вагоностроители или автомобильные перевозчики, но у них не будет права голоса. Распределение мест в палатах, кстати, уже вызывает опасения. Из последних документов следует, что холдинговые компании, в структуре которых несколько юридических лиц, также могут этим воспользоваться.

Торгу местен

Концепция совета, предложенная ФАС, уже претерпела очень серьезное изменение — создаваемая организация не будет являться торговой площадкой. В энергетике «Совет рынка» обладает такой функцией, но, по мнению представителей РЖД, ряда операторов подвижного состава, в транспортной отрасли такая новация неуместна.

«В железнодорожной сфере в отличие от электроэнергетики не только отсутствует организованная торговля, но, напротив, существует монопольное оказание услуг инфраструктуры и перевозок грузов со стороны ОАО «РЖД», — сообщалось в февраль-

ском письме СОЖТ замминистра транспорта Алексею Цыденову. В РЖД же апеллировали к тому, что наделение Совета рынка возможностью проводить торги несет риск смешения функций некоммерческого совещательного органа с коммерческими интересами отдельных участников рынка. В итоге с идеей организации оптового рынка торгов на базе Совета рынка решили повременить, а саму организацию наделить исключительно регуляторными функциями.

Предполагалось, что до 21 октября будет проведено первое заседание Совета рынка, но, по данным «Ъ», оно уже дважды срывалось. С чем связана заминка, в Минтрансе не объясняют, сообщив лишь, что «вопросы создания Совета рынка прорабатываются, необходимо внимательно все проанализировать для принятия рационального и взвешенного решения». В Минэкономики, ФАС и ОАО «РЖД» не стали комментировать тему создания новой организации.

Опрошенные «Ъ» участники рынка неоднократно высказались о Совете рынка. Руководитель подразделения по нормотворчеству и стратегическому развитию СОЖТ Игорь Санковский напомнил, что «многими участниками дискуссии, в том числе Союзом операторов железнодорожного транспорта, отмечались существенные отраслевые различия, не позволяющие сформировать Совет рынка на железнодорожном транспорте по аналогии с электроэнергетикой. В итоге было принято решение о создании площадки,

направленной на поддержание баланса интересов участников рынка железнодорожных транспортных услуг». Но несмотря на отказ от предпринимательской функции, недоверие к совету сохранилось.

Источник «Ъ» среди вагоностроителей указывает на необходимость создания отдельной палаты для производителей. В противном случае совет неизбежно будет лоббировать интересы одних участников и не учитывать интересы других, считает он. Собеседник ВГ на рынке отмечает, что в железнодорожной отрасли уже существует два органа — сообщество операторов СОЖТ и Совет потребителей, созданные при правительстве РФ еще в 2014 году, и необходимости в создании еще одного просто нет.

Источник, близкий к правительству, парирует, что у Совета потребителей и создаваемого Совета рынка совершенно разный функционал. «Совет потребителей призван следить за деятельностью естественной монополии, то есть ОАО «РЖД», а новый совет — за всем рынком», — говорит собеседник «Ъ». Другое дело, что в железнодорожной отрасли нет как такового рынка, какой существует в энергетике, а значит, и нет необходимости в подобной структуре, но ФАС почему-то считает иначе». По его словам, подход к организации этой структуры достаточно формальный, Минтранс скорее действует из принципа «не навредить», поэтому не стоит ожидать от Совета рынка каких-либо радикальных решений. «Возможно, полу-

чится так: совет будет создан, поскольку есть соответствующее поручение, затем проработает некоторое время, после чего все сделают вывод, что никакой пользы от него нет, и ликвидируют за ненадобностью», — предполагает источник «Ъ».

Еще один собеседник ВГ, близкий к организации Совета рынка, признается, что на данный момент его участникам непонятно, как будут разделяться полномочия Совета рынка и Совета потребителей.

«Есть понимание, что Совет рынка станет более широкой площадкой для обсуждения, но организация до сих пор не прописана в правоустанавливающих документах», — говорит собеседник ВГ. При этом, отмечает он, на рынке не отказались от идеи создания электронных торгов по предоставлению вагонов, сейчас этим вопросом занимаются ФАС и Федеральная грузовая компания (крупнейший собственник грузовых вагонов), а в декабре намечено проведение тестового испытания новой площадки. В ФАС не стали комментировать эту информацию.

Источник в ФГК подтвердил эту информацию, однако отметил, что концепцию площадки по поручению ФАС разрабатывает ОАО «РЖД», а ФГК станет лишь ее активным участником. Он напоминает, что на рынке уже есть одна такая площадка — «Биржа вагонов» RailCommerce, но это скорее биржа продавцов, говорит источник в ФГК, а новая структура, станет биржей покупателей. «Но для того чтобы площадка пользовалась спросом, необходимо привлечь на нее и других операторов», — добавляет он, указывая, что запуск биржи запланирован на декабрь 2016 — февраль 2017 года.

Член совета директоров «Биржи вагонов» RailCommerce Сергей Горский уверен, что биржа является «наиболее точным и справедливым методом оценки цены услуг при предоставлении вагонов для перевозок грузов, поскольку в ее рамках и определяется равновесная цена спроса и предложения». «Более чем двухлетняя практика торгов в различных форматах на нашей площадке показывает, что равновесная цена варьируется не только по отдельным периодам, направлениям, объемам перевозок, расстоянию и пр., но и по качеству предлагаемых операторами услуг — уровню так называемого операторского сервиса», — говорит Сергей Горский. При этом, по его мнению, при организации электронной площадки необходимо учитывать ряд факторов: методика определения монополично высокой или монополично низкой цены товара при предоставлении железнодорожного подвижного состава должна включать в себя временную детерминанту, поскольку рынок не стоит на месте, цену формирует покупатель услуги — владелец грузовой базы, кроме того, надо учитывать деятельность так называемых кэптивных операторов, которые осуществляют перевозки в интересах промышленных холдингов.

Юлия Галлямова

Доплата окупится

— инновации —

Прошло пять лет с момента массового производства первых грузовых вагонов с повышенной осевой нагрузкой — 25 тс. За это время темпы производства такого подвижного состава демонстрировали только позитивную динамику. Продукция подвергалась критике некоторых операторов, однако время все расставило по своим местам: большинство участников отрасли считают эту продукцию более эффективной по сравнению с предыдущими аналогами, инновационной и спрос на нее сохраняется даже в условиях «низкого» рынка.

Синергия на терминалах

Свою лепту в обеспечение спроса на вагоны нового поколения вносит правительство России, выделяя субсидии покупателям такого парка и списывая в утиль устаревшие вагоны. Но техническая политика кабинета министров направлена не просто на стимулирование спроса на новый подвижной состав, а на модернизацию отечественного парка вагонов и на оздоровление рынка грузовых перевозок в целом. В частности, по словам вице-преьера РФ, председателя совета директоров ОАО «РЖД» Аркадия Дворковича, на железных

дорогах удалось справиться с профицитом грузовых вагонов, что позволило в том числе повысить скорость доставки грузов.

«Меры, которые приняты, были непростыми и неприятными — запрет эксплуатации вагонов с истекшим сроком службы, запрет на допуск к эксплуатации без соответствующей модернизации. Сейчас у нас количество вагонов снизилось, списание было значительным. Таким образом, уже нет простоев из-за избытка вагонов на отдельных участках. В совокупности это привело к ускорению движения, но потенциал достаточно большой», — резюмировал Аркадий Дворкович. По его словам, необходимо улучшать управленческие инфраструктуры.

По мнению генерального директора агентства «INFOLine-Аналитика» Михаила Бурмистрова, скорость инновационных вагонов на 20% и более превосходит скорость неинновационных в связи с отсутствием необходимости промежуточных остановок маршрута для проведения осмотра парка и отцепки проблемных вагонов в текущий отцепочный ремонт (ТОР).

«Кроме того, инновационные вагоны более активно используются в маршрутных перевозках с использованием «твердых ниток графика», что позволяет синхронизировать усилия РЖД (в том числе по разви-

тию тяжеловесного движения), вагоностроителей и грузоотправителей по повышению технологической эффективности использования парка. По мере роста доли инновационных вагонов на сети существует потенциал дальнейшего повышения скорости движения, который связан в том числе с развитием сервисного обслуживания инновационных вагонов и сокращением срока их нахождения в ожидании деталей для ремонта», — уверен эксперт.

«В условиях ограниченной пропускной способности, которая наблюдается по сети в этом году, вагоны повышенной грузоподъемности стали единственно возможным решением для увеличения объемов отгрузки на экспорт», — считает генеральный директор транспортной компании «Восток1520» Владимир Сосипаторов. — Большой объем грузов вывезен без дополнительных вложений в инфраструктуру. В отдельных портах уже есть терминалы с высокой культурой выгрузки — «Восточный», «Ростерминалголь» и другие. Их опережающее развитие основано на постоянном повышении коэффициента использования погрузочных комплексов. Проведена синхронизация стандартов под прием вагонов нового поколения. Сейчас эти терминалы уже способны обрабатывать вагоны повышенной грузоподъемности с на-

грузкой 25 т/ось. Дальнейшая модернизация планируется под вагоны 27 т/ось и более».

Топ-менеджер «Восток1520» (входит в управляющую компанию АО «Первая тяжеловесная компания») также отметил, что со стороны грузоотправителей и платежеспособных операторов есть устойчивый спрос на вагоны нового поколения. Экспортерам, в частности угольщикам, технология дает преимущества на международных рынках за счет оптимизации перевозок и перевалки. С начала года в вагонах повышенной грузоподъемности отправлено четверть всех экспортных объемов угля. При этом новый парк массово используется не только при перевозках угля, но и при перевозках металлов, где все более активно применяются технологии тяжеловесного движения. Например, вагоны нового поколения использует НЛМК при организации поставок черных металлов на экспорт.

В «Восточном порту» подтвердили подготовку инфраструктуры к обработке новых вагонов.

«Мы регулярно устраиваем совместные рабочие встречи с представителями ОВК — они посещали наши терминалы, наши специалисты были в Тихвине», — рассказала ВГ заместитель генерального директора по перспективному развитию и работе с федеральными органами ООО

«Управляющая портовая компания» (управляет активами АО «Восточный порт») Ирина Ольховская. — Сейчас мы с нетерпением ждем выхода вагонов с нагрузкой на ось 27 тс, в частности, в рамках строительства третьей очереди «Восточного порта» вагонопроектировщик выбирался с возможностью работы с такими вагонами. Также мы проводили консультации с РЖД по использованию вагонов габарита Тпр (вагоны с увеличенными шириной кузова и высотой стенок. — Прим. ред.) — такие вагоны также смогут использоваться на третьей очереди «Восточного порта» без каких-либо ограничений».

По ее словам, инновационные вагоны используются практически всеми грузоотправителями, которые отгружают уголь в адрес АО «Восточный порт» и ОАО «Ростерминалголь». «Увеличение доли тяжеловесных поездов при отгрузке в адрес специализированных угольных терминалов обеспечивает максимальное использование провозной способности Восточного полигона, эффективно использование специализированного оборудования угольных терминалов и исключение скопления груженых составов на подходах к портам. По итогам десяти месяцев текущего года специализированными терминалами под нашим управлением было обработано более 220 тыс. инновацион-

ных вагонов. Из общего объема перевозки октября в адрес АО «Восточный порт» более 60% составляют вагоны повышенной грузоподъемности, что обеспечило рост показателя среднестатистической загрузки вагона до 73 тонн. Такие показатели обеспечивают перевалку в АО «Восточный порт» порядка 100 тыс. тонн дополнительного груза в месяц, или более 1 млн тонн в год, при неизменном объеме обрабатываемых вагонов», — отметила Ирина Ольховская.

«Однако в будущем, — добавила топ-менеджер УПК, — мы рассчитываем увеличить долю обрабатываемых инновационных вагонов до 80%, и это возможно сделать уже в течение 2017 года (при сохранении нынешних темпов производства вагонов)». УПК сообщает о своих результатах грузоотправителям, дает им свои рекомендации, а грузоотправители, в свою очередь, увеличивают объемы вывоза грузов. «В частности, это касается таких наших партнеров, как Кузбасская топливная компания, «Кузбассразрезуголь», «Промугольсервис», шахта «Заречная», даже СУ-ЭК, хотя они, как правило, загружают свои портовые мощности», — заключила Ирина Ольховская.

В ООО «Промугольсервис» отметили, что инновационные вагоны позволяют компании более эффективно использовать свои мощности.