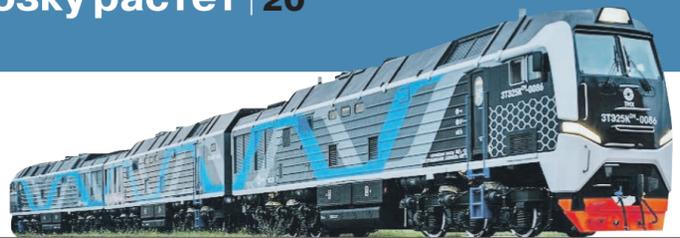


Ж

Тематические страницы газеты **Коммерсантъ**

Железнодорожный транспорт

Вторник 30 января 2024 №16 (7706 с момента возобновления издания)



kommersant.ru

20 Цистерны всех родов оказались в остром дефиците из-за увеличения срока их оборачиваемости

21 Рынок обсуждает поправки в правила недискриминационного доступа к железным дорогам

22 Операторы и вагоноремонтные предприятия спорят об ответственности за ремонт

Растущие на дне

Погрузка на сети ОАО РЖД в 2023 году, вопреки ожиданиям монополии, не выросла на 0,8%, а упала на 0,2%. Критическим оказался четвертый квартал, ознаменовавшийся резким спадом погрузки основных грузов — угля и нефтепродуктов, не в последнюю очередь из-за эмбарго на экспорт последних. Падение погрузки угля сказалось на показателях основного грузообразующего региона ОАО РЖД — Кузбасса, отгрузки из которого сократились почти на 5%. При этом лидеры по росту погрузки среди регионов стали таковыми благодаря наращиванию объема поставок зерна и нефтепродуктов. Информационный центр операторов показывает, что некоторые региональные чемпионы погрузки, в том числе малоизвестные компании, сумели резко нарастить свои объемы, в том числе, например, за счет перенаправления потоков зерновых грузов на экспорт.

— грузооборот —

Плюс на минус

Погрузка в 2023 году, показывавшая стабильный, пусть и символический, рост в первом полугодии, в четвертом квартале пошла на спад, из которого так и не смогла выйти в декабре. После плохого января, где спад наблюдался по всем позициям, кроме зерна и строительных грузов, она выровнялась и до сентября включительно росла с максимумом 3% в апреле (с учетом низкой базы апреля 2022 года) и минимумом 0,1% в августе. Но уже в октябре ее спад составил 3,4%, продолжившись в ноябре и декабре с показателем 1,9%, что по итогам года дало сокращение погрузки относительно 2022 года на 0,2% (1232,3 млн тонн) и заметное отклонение от плана на 2023 год, предполагавшего рост на 0,8%, до 1243,8 млн тонн. В четвертом квартале месячная погрузка находилась на самом низком уровне за последние пять лет, не исключая и «ковидных» 2019–2020 годов.

Кривая погрузки фактически коррелирует, только с меньшими колебаниями, с кривой погрузки угля — наиболее массового груза на сети. Уголь показывал яркий рост (порядка 4%) в марте, июне и августе и заметный спад в конце года — на 7,7% в октябре, 6,3% в ноябре и 6,4% в декабре. В целом по итогам года погрузка угля сократилась на 1,2%, до 350,3 млн тонн.

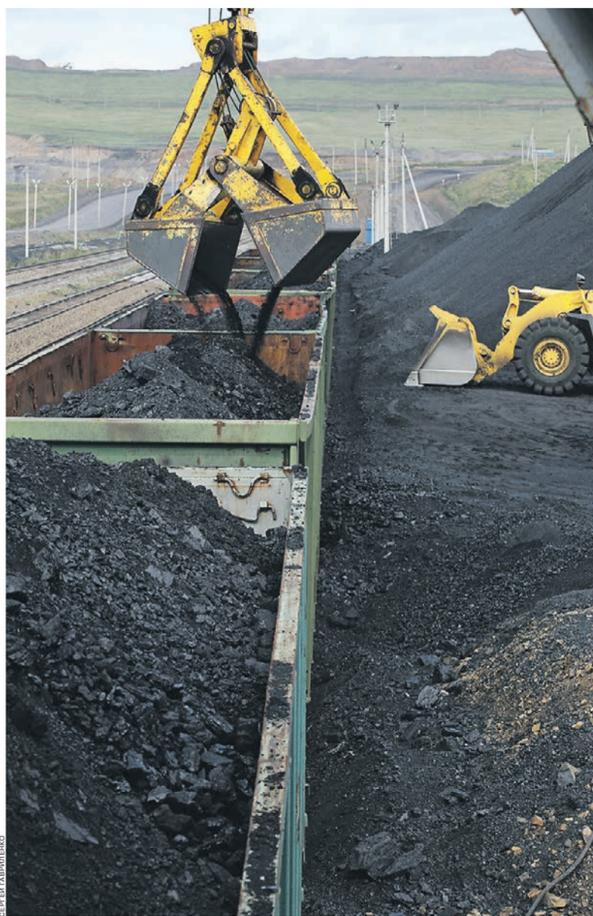
Более ощутимое снижение наблюдается в сегменте нефтяных грузов: их погрузка в 2023 году сократилась на 2,7%. При этом в некоторые месяцы спад был особенно глубоким — так, по итогам октября, когда в полном объеме действовало эмбарго на экспортные перевозки бензина и дизтоплива, погрузка нефти и нефтепродуктов сократилась на 7,5%.

Как и в 2022 году, выросли перевозки контейнеров — на 14,1%, до 7,4 млн TEU, или до 76 млн тонн. Основными контейнерными грузами стали химикаты (800 тыс. TEU),

лесные грузы (597,2 тыс. TEU) и автомобили и комплектующие к ним (498,5 тыс. TEU) — последние показали рост в 2,2 раза, как и удобрения. Лидерами по динамике среди контейнерных грузов оказались зерно и продукты перемолота (рост в 2,6 и 2,3 раза соответственно).

Перевозки зерна в целом оставались в плюсе весь год. По его итогам они выросли на 37,1% и в среднем показывали месячный рост почти 40% с пиком 77% в июне. Вместе с тем в 2024 году ОАО РЖД ожидает спада погрузки зерна в связи с прогнозируемым уменьшением его валового сбора: в целом он составит 2,8%, в экспортном сегменте — 7,3%, а на южном направлении экспорта — 12,3%.

В целом пока прогноз ОАО РЖД на 2024 год оптимистичен: он, согласно финплану и инвестпрограмме компании, предполагает достижение 1265,4 млн тонн, что на 2,7% выше уровня 2023 года. Кроме зерна рост погрузки ожидается практически во всех сегментах, даже в угнетенном в 2023 году сегменте перевозок лесных грузов (предусмотрен рост на 3,9%). Погрузка каменного угля, как ожидает монополия, увеличится в 2024 году на 2,2% в целом и на 3,9% в экспортном сообщении с особенно выраженным ростом на юге (на 8,5%) и востоке (на 4,5%). Во внутрисетевом сообщении заметного роста перевозок не ожидается. Нефтепродукты также должны пойти вверх — незначительно в целом (на 0,3%), но заметно в разрезе экспорта в восточном направлении (на 13,7%) при незначительном снижении экс-



порта на юг и сохранении внутренних перевозок практически на прежнем уровне. Погрузка черных металлов и руды, как ожидается, возрастет на 2,4% и 2,8% соответственно.

Прогнозируемый рост погрузки, однако, будет заметно уступать росту доходов ОАО РЖД от перевозки грузов. Они вырастут на 14,2%, до 2,48 трлн руб. Из 308,3 млрд руб. прироста порядка 230 млрд руб. придется на индексацию тарифов. На этот год она составит 10,5%, в том числе 7,6% общей индексации, повышение надбавки на капремонт с 5% до 7% и введение надбавки на транспортную безопасность в размере 1%. В целом расходы на транспортную безопасность, по ожиданиям ОАО РЖД, должны вырасти на 13,4 млрд руб., до 75,6 млрд руб. Также третий год будет действовать отмена понижающих коэффициентов на перевозку угля, а именно 0,4 за дальность и 0,895 для перевозок энергетического угля на экспорт, введенная с 1 июня 2022 года.

Пока экспорт, на который в 2024 году возлагают надежды как на драйвер роста погрузки (он должен прибавить 4%), в отличие от самой погрузки, показывал рост, пусть и незначительный. Погрузка на экспорт в направлении морских портов в 2023 году приросла на 0,5%, до 334,7 млн тонн. При этом из основных направлений рост (на 3,5%) показал только северо-западное. Экспортные поставки на Дальний Восток снизились на 0,4%, до 113,8 млн тонн, на юг — на 2,5%, до 90 млн тонн. ОАО РЖД объясняет падение нестабильной работой морских терминалов в зимний период, а также масштабными стройками и ремонтами инфраструктуры.

При этом Информационный центр операторов (создан в 2022 году, занимается отслеживанием ставок на предоставление подвижного состава) выявил на региональном уровне неожиданных чемпионов погрузки, которые заметно нарастили объемы в 2023 году. Наблюдение за ними позволило выявить ряд трендов.

Так, в зерновых грузах лидерство в долевом приросте принадлежит Ипатовскому комбинату хлебопродуктов (рост к уровню 2022 года — 715%, до 397,7 тыс. тонн), АО «Европа-Калининград» (рост к уровню 2022 года — 31%, до 451,72 тыс.

тонн) и ООО «Трансагротэк» (рост на 207%, до 515,5 тыс. тонн) при невысоком общем весе этих грузоотправителей в общем объеме погрузки (0,7%, 1,4% и 1,6% соответственно). В массовом выражении первенство принадлежит таким грузоотправителям, как АО «Русагротранс» (рост на 137%, до 2,49 млн тонн), ТД «Зерно Заволжья» (на 42%, до 1,36 млн тонн), АО «Русский дом» (на 40%, до 984 тыс. тонн), ООО «Транс Сервис» (на 52%, до 734 тыс. тонн) и ООО «Петрохлеб-Кубань» (на 60%, до 638,7 тыс. тонн). При этом примечательно, что у некоторых отправителей хлебных грузов увеличение погрузки зерна произошло за счет роста экспорта. Так, ТД «Зерно Заволжья» сократил на 51% внутренние перевозки, но на 50% увеличил отправки на экспорт. ООО «Петрохлеб-Кубань» вообще сократило внутренние перевозки на 99%, более чем удвоив экспортные поставки. Похожая картина у ООО «Сентябрь», сократившего на 42% перевозки зерна внутри страны и нарастив их вдвое (до 476 тыс. тонн) в экспортном сообщении.

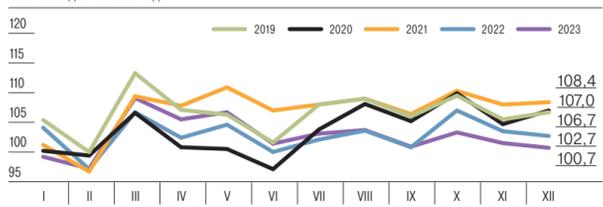
В области перевозки цемента первое место по долевному приросту заняло АО «Мальцовский порландцемент», на 48% (до 1,36 млн тонн) увеличившее свою погрузку и на 1,9 п. п. нарастившее долю рынка. Оно же лидирует и в массовом выражении (плюс 443 тыс. тонн). Далее следуют ЗАО «Осколцемент» и АО «Спасскемент» с ростом отправок на 20% и 18% соответственно. При этом ряд участников потерял порядка 400 тыс. тонн погрузки в 2023 году: среди них ОАО НЦ, ООО «Горнозаводскемент», ОАО «Верхнебаканский цементный завод».

Отправители лесных грузов, по итогам 2023 года снизившие погрузку на 14,2%, в основном теряли рынок пропорционально ее спаду. Лидер по объемному приросту ООО «ПКП Титан» нарастило погрузку на 4%, до 2,4 млн тонн. А ГК УЛК, обогнав его в 2022 году, наоборот, сократила погрузку почти на 500 тыс. тонн, до 2,1 млн тонн. В сфере перевозок металлолома резко укрепило свою позицию ОАО «Челябвтормет», увеличившее погрузку на 60%, до 251,8 тыс. тонн, в то время как ряд более крупных участников рынка сократил свою долю — например, «Северсталь» снизила объемы более чем в два раза: с 415,5 тыс. до 189,3 тыс. тонн.

ОАО РЖД возлагает надежды по приросту погрузки на более крупных грузоотправителей и грузооплучателей. Так, рост погрузки минерально-строительных грузов в 2024 году должен быть обеспечен в том числе за счет восстановления объемов потребления калийной руды «Уралкалем» вслед за увеличением объема производства готовой продукции. Драйверами роста погрузки руд, по расчетам монополии, должны стать развитие Олекминского, Быстринского, Кимкано-Сунтарского ГОКов, месторождения Железный край и увеличение отгрузок руды «Металлоинвестом». Оправдают ли эти надежды в 2024 году, покажет время.

ПОГРУЗКА НА СЕТИ ОАО РЖД (МЛН Т)

ИСТОЧНИК: ДАННЫЕ ОАО РЖД



ПОГРУЗКА ОСНОВНЫХ ГРУЗОВ НА СЕТИ ОАО РЖД (МЛН Т)

ИСТОЧНИК: ДАННЫЕ ОАО РЖД



Вагоны выехали в свет

— вагоностроение —

На сети железных дорог сложилась парадоксальная ситуация: с одной стороны, количество вагонов перешагнуло за 1,3 млн штук, что является историческим рекордом, и оценки баланса парка показывают, что порядка 18% рабочего парка — лишние. Одновременно с этим вагоностроение нарастило выпуск подвижного состава — до 63,5 тыс. единиц, что на треть больше, чем в 2022 году, хотя цены на вагоны выросли на 40%, достигнув во многих случаях заградительного уровня. Жалобы грузоотправителей о дефиците вагонов продолжают поступать в профильные ведомства, а участники рынка покупают парк, дабы компенсировать замедление движения на сети. В то же время мощности вагоностроительных заводов недостаточны для того, чтобы удовлетворить потребности рынка в обновлении парка в период пиковых списаний в 2032–2034 годах, когда в год будет выбывать порядка 80 тыс. вагонов.

Заводы чеканят парк

Выпуск вагонов за 2023 год (63,5 тыс. единиц) почти на треть превосходит производство 2022 года, следует из данных ОПЖТ. Фактически он превзошел показатели всего прошлого года уже по итогам десяти месяцев, когда было выпущено 51,2 тыс. вагонов против 49 тыс. в прошлом году. Однако грузоотправители и операторы все равно говорят о дефиците подвижного состава, связанном с недостатком предложения со стороны вагоностроительных заводов. В значительной мере виной этому — перекося в производстве различных видов подвижного состава, вызванный боль-

шей маржинальностью одних видов относительно других при ограниченных мощностях вагоностроительных предприятий.

Как следует из данных ОПЖТ, в 2023 году относительно 2022 года существенно — на 126,7% — вырос выпуск хопперов. В среднем в месяц в 2022 году выпускалось 683 хоппера, а в 2023 году — 1,55 тыс. Рост производства связан с увеличением рентабельности и объемов поставки на экспорт зерна и удобрений. Цена хоппера к концу года достигла 6,5 млн руб., и вагоностроительные заводы переклонились на их активное производство.

Производство цистерн по итогам года выросло на 60%, до 8,6 тыс. единиц. В среднем в месяц производилось 715 единиц против 456 годом ранее. Спрос на цистерны для перевозки нефти и нефтехимических грузов вкпе с высоким оборотом на сети поддерживает высокие цены на этот тип подвижного состава, которые, по оценке Информационного центра операторов (ИЦО), достигают 7,2 млн руб.

Еще более яркий рост показывают крытые вагоны, которых в 2023 году было произведено 4633 против 1048 годом ранее. Их месячный выпуск с января 2022 года к декабрю 2023 года вырос в 6 раз, и если в июле 2022 года их было произведено всего 16, то в июле 2023-го — в 27 раз больше.

Явным сегментом — донором этого роста выступают платформы. Их выпуск упал с 1,16 тыс. в месяц до 981, общий итог за год показывает сокращение их производства на 15,7%, до 11,8 тыс. штук. Операторы платформ неоднократно жаловались на недоступность этого типа подвижного состава из-за отказа вагоностроительных заводов выпускать их в достаточном количестве по цене, которую покупатели считают приемлемой, — максимум 4,5 млн руб. вместо актуальных 5,5–5,7 млн (см. «Б» от 14 ноября).

В производстве наиболее массового типа подвижного состава — полувагонов — ситуация сложнее. С мая 2023 года оно опережает выпуск этого вида подвижного состава в 2022 году, который, впрочем, в том мае резко упал с выходом в простой Тихвинского вагоностроительного завода из-за нехватки подшипников — почти на 1 тыс. единиц. По итогам года производство полувагонов сократилось на 2,2%, до 19,7 тыс.

Не в последнюю очередь снижение выпуска полувагонов связано с загрузкой Уралвагонзавода гособоронзаказом. В целом концерн, по предварительным прогнозам, должен был сократить по итогам года выпуск вагонов на 14%, до 6,2 тыс. штук, что втрое меньше, чем концерн произвел на пике в 2018 году (18,4 тыс. единиц). Относительно 2022 года объемы производства вагонов должен был восстановить ОВК (16,9 тыс. единиц), выпуск «РМ Рейл» должен был остаться на прошлогоднем уровне в 10,6 тыс. вагонов, а «Алтайвагон» — немного нарастить мощности — с 9,6 тыс. до 9,8 тыс. единиц. На 29%, до 18,9 тыс., должен был вырасти выпуск других производителей.

Вагоны исчезают в тридцатых

Пока производство с лихвой покрывает списание, которое в 2023 году составило 21 тыс. единиц, а в текущем году будет минимальным: 15,4 тыс. Однако, следует из прогноза, подготовленного ИЦО, в 2025 году объем списания резко увеличивается — более чем на 10 тыс. единиц. В 2026–2028 годах он держится на уровне 28–29 тыс. штук, в 2029–2031 годах повышается до 31–37 тыс. И начиная с 2032 года износ парка делает резкий скачок. Уже в 2032 году по истечении срока службы из эксплуатации должно быть выведено 80,6 тыс. вагонов, в 2033-м — 84,3 тыс., в 2034-м — 81,3 тыс., далее объем списания падает до 58,5 тыс. штук.

Анна Павлова,
Наталья Скорлыгина

Железнодорожный транспорт

Грузы дождались одобрения и встали

В 2023 году относительно 2022 года несколько снизилась доля полностью и частично отклоненных заявок на перевозку грузов по железной дороге, но резко выросла доля отказов в перевозке по уже согласованным заявкам. Ухудшилась ситуация с заявками на перевозку угля, пострадали и отправки лесных, нефтяных, зерновых и металлургических грузов. Эксперты видят в этом результат введения ОАО РЖД в марте динамической модели загрузки инфраструктуры, которая может не пропустить уже согласованный груз. Но в ОАО РЖД отмечают, что 97% грузов доставляются в срок, а грузоотправители подают избыточные заявки, только чтобы зарезервировать инфраструктуру. Так, на восток заявлено в пять раз больше груза, чем можно перевезти, а по углю — почти в три раза больше, чем можно добыть.

— статистика —

Количество отказов по поданным заявкам на перевозку грузов железнодорожным транспортом (ГУ-12), согласно раскрытию информации ОАО РЖД по форме 9г-1, в 2023 году несколько сократилось по сравнению с 2022 годом, однако оставалось на высоком уровне. Так, пиковое значение года, достигнутое в июне, составило 8,9%, что ниже пика 2022 года (9,4% в июне). В среднем за девять месяцев количество отклоненных заявок составило 6,2% — на 0,5% меньше, чем в 2022 году (6,7%).

Статистика по форме 9г-1 основана на количестве заявок, а не на массе грузов, перевезенных по ним, поэтому нельзя определить, какая доля потенциальных грузов в массовом выражении была отклонена. Более того, нет никакой связи между количеством заявок и массой груза — так, заявки на перевозку угля, погрузка которого за год составила 28,4% от общего объема грузов, составляют всего лишь 3% в общем количестве заявок.

Тем не менее, судя по статистике, отказы по заявкам все еще почти вдвое выше, чем в 2021 году (в среднем 3,7%), икратно выше, чем во все предшествующие годы. В 2015–2020 годах доля отклоненных заявок достигала 3% лишь однажды — в сентябре 2018 года, а среднее значение за эти шесть лет составило 1,5%.

Пожокая тенденция наблюдается в области заявок, согласованных частично: там снижение к уровню 2022 года выглядит более значительным. При доле в пределах 10–20% до 2018 года количество таких заявок в конце второго десятилетия вышло за 20%, со второй половины 2020 года происходит резкий их рост до 30–35% и к концу 2021 года достигают 45%. Весь 2022 год доля частичных отказов рассталась на крайне высоком уровне: в среднем она составила 42%. В 2023 году доля заявок, согласованных частично, начала снижаться и в среднем за девять месяцев составила 27%, в пике — в январе — достигла 33%.

Однако, несмотря на улучшение ситуации с отклонением заявок, относительно 2022 года выросла доля отказов по уже согласованным заявкам. Среднее значение этого параметра составляло в 2022 году 13% в единичном пике 17% в ноябре, по девяти месяцам среднее значение выросло до 16% — на этом уровне оно держалось все месяцы третьего квартала, а в июне достигало 18%.

Самая худшая динамика прослеживается в согласовании заявок на перевозку угля. Средний процент отказов в заявках на перевозку этого сырья составил за девять месяцев 64% (среднее по 2022 году — 48%), в июне он достигал 80%. При этом заметно улучшилась ситуация с согласованием заявок на перевозку угля в адрес Дальневосточной железной дороги. Если в 2022 году средняя доля отказов составляла 53%, то в 2023 году они в среднем по девяти месяцам составили 15%, в июле вообще падали до нуля. Однако при этом доля отказов по заявкам в направлении Забайкальской



и Восточно-Сибирской железных дорог осталась очень высокой — 91% и 77% соответственно.

Также ухудшается статистика с приемом заявок по лесным грузам, нефтегрузам, зерну и продуктам переработки, черным металлам. При этом доля заявок, согласованных частично, падает, но растет число отказов в перевозке по согласованным заявкам. Так, доля отказов по заявкам на перевозку лесных грузов увели-

чилась с 8% до 19%, нефтяных грузов — с 3% до 6%, зерна и продуктов переработки — с 4% до 9%, черных металлов — с 2% до 5%. По тем же позициям доля заявок, согласованных частично, заметно упала, часто более чем вдвое: по лесным грузам — с 47% до 20%, нефтегрузам — с 48% до 27%, зерну — с 49% до 25%, черным металлам — с 46% до 30%. Но число отказов в перевозке по согласованным заявкам выросла с 15% до 25% в слу-

чае лесных грузов, с 6% до 12% — по нефтяным, с 18% до 25% — по зерну и с 8% до 12% — по черным металлам.

«Несмотря на некоторое улучшение в 2023 году, по 34% заявок либо было принято решение об отказе, либо они были согласованы частично», — говорит собеседник «Ъ» среди операторов. — Таким образом, каждая третья заявка в 2023 году на перевозку грузов железнодорожным транспортом не была удовлетворена полностью. По его словам, небольшое улучшение ситуации с приемом заявок на перевозку негативным образом отразилось на их исполнении. «Тенденция весьма закономерна: количество согласованных заявок увеличилось, но их исполнение просело», — говорит он. — Даже если две из трех заявок согласовали, одну из них могут не исполнить, и вероятность этого велика (33%). По его словам, это подчеркивается и ростом вероятности нарушения сроков исполнения заявки: если этот показатель в среднем в 2022 году составлял 17%, а в пиковый месяц (февраль) — 21%, то в среднем по девяти месяцам 2023 года он вырос до 21%, а в июле — августе находился на рекордном уровне 29%.

В ОАО РЖД считают расчеты некорректными и не отражающими реального положения дел на сети железных дорог. «Статистика заявляемых клиентами грузов в перевозке свидетельствует о рекордном завы-

шении объемов в заявках, — рассказывают в монополии. — Так, например, в Восточном направлении за десять месяцев текущего года подано заявок на 1,4 млрд тонн, что в пять раз превышает фактический объем перевозок в этом направлении в 2022 году. В частности, подано заявок на перевозку почти 900 млн тонн угля, притом что в стране в целом за этот период объем добычи составил порядка 350 млн тонн». Значительная часть заявок не обеспечена грузовой базой, а преследует цель зарезервировать провозные мощности, уверены в ОАО РЖД.

«Отдельные грузоотправители не скрывают, что используют и будут использовать эту лазейку, так как размер штрафа за неисполнение согласованной заявки не менялся 25 лет и не стимулирует их отговаривать от этой практики, — отвечают в компании. — ОАО РЖД неоднократно выходило с предложениями об увеличении штрафов как действенного инструмента борьбы с инфляцией заявок, однако пока такие решения не приняты».

По мнению главы «Infoline-Аналитики» Михаила Бурмистрова, рост числа отказов в перевозке по уже согласованным заявкам свидетельствует о появлении дополнительного, более жесткого фильтра в виде динамической модели загрузки инфраструктуры (ДМЗИ), вынуждающего под-

готовленный груз дольше простаивать на путях предприятий. «Самая большая проблема в том, что рост числа отказов в перевозке, когда вагон уже погружен и зачастую сформирован маршрут, сильно перегружает инфраструктуру грузоотправителей, у многих из которых есть проблема нехватки маневровых локомотивов и пропускной способности подъездных путей», — говорит он. — Все это в совокупности создает очень серьезные риски невыполнения согласованных планов погрузки и снижения эффективности работы железнодорожной сети». По мнению эксперта, наиболее пагубно эта проблема сказывается на предприятиях непрерывного цикла с ограниченными складскими мощностями, в первую очередь НПЗ и производителей жидких химических продуктов, у которых резервуарный парк по объективным причинам ограничен, а на фоне реализации инвестиционных программ и изменения номенклатуры выпускаемой продукции в свете происходящих в промышленности изменений он еще и не всегда успевает расширяться. Также господин Бурмистров отмечает: проблема с тем, что не отправляются согласованные заявки, более остро стоит для экспортных отправок, где есть узкие места в стычке железной дороги — порты, и когда согласованную заявку ГУ-12 отклоняет ДМЗИ, предприятиям приходится оперативно пересогласовывать заявку и зачастую перенаправлять маршруты экспортные на внутренний рынок.

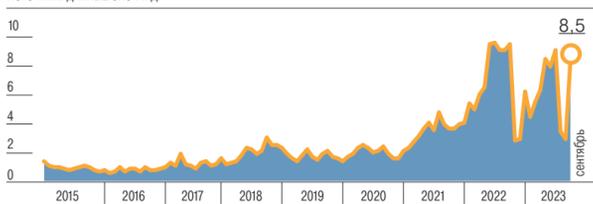
В ОАО РЖД отмечают, что ДМЗИ, работающая с марта 2023 года и автоматически оценивающая возможности инфраструктуры железных дорог общего и необщего пользования, «учитывает фактические возможности инфраструктуры по маршрутам следования с учетом рисков задержек поездов по технологическим причинам, превышения перерабатывающих способностей станций и предлагает грузоотправителям альтернативные графики погрузки или маршруты с обходом участков с исчерпанными пропускными способностями».

Ввод новых мощностей, применение инновационных технологий перевозок (вождение соединенных поездов, интервальное регулирование на основе виртуальной автосцепки, усиление конструкции пути, замена стрелочных переводов и комплексная модернизация систем железнодорожной автоматики и телемеханики), а также оперативная актуализация планов перевозок позволили нарастить погрузку на экспорт в восточном направлении на 7,7% к уровню 2022 года, добавляет в компании. «Объем перевозок с Китаем по итогам года составит рекордные 160 млн тонн (на 34% выше уровня 2022 года). Основной рост перевозок отечественной продукции по БАМу и Транссибу обеспечен перевозками угля (плюс 7%), — отмечают в ОАО РЖД. — Надежность доставки грузов, то есть доля отправок, доставленных в установленный срок, за десять месяцев 2023 года составила 97%».

Наталья Скорлыгина

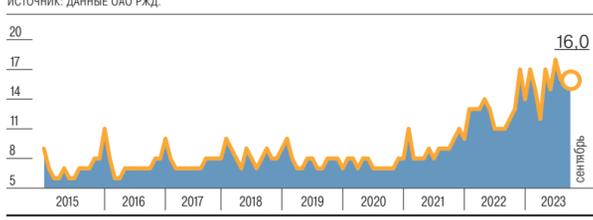
ДОЛЯ ОТКАЗОВ В ЗАЯВКАХ НА ПЕРЕВОЗКУ ГРУЗОВ (%)

ИСТОЧНИК: ДАННЫЕ ОАО РЖД



ДОЛЯ ОТКАЗОВ В ПЕРЕВОЗКЕ ПО СОГЛАСОВАННЫМ ЗАЯВКАМ (%)

ИСТОЧНИК: ДАННЫЕ ОАО РЖД



Цистерны Шредингера

— грузоперевозки —

Проблему недоступности парка при его кажущемся профиците иллюстрирует ситуация на рынке цистерн. Рабочий парк нефтебензиновых цистерн и цистерн для сжиженного углеводородного газа пророс к 2021 году на 8% и достиг рекордных показателей, погрузка при этом снизилась на 3–9%, и все равно отраслевые министерства наблюдают дефицит парка, который углубится в ближайшие годы. Причина — рост оборота цистерн. Можно и далее наращивать парк, в частности разрешить китайские цистерны или модернизацию, что сейчас обсуждается. Но операторы считают, что снятие запрета продления проблемы не решит: количество вагонов на сети продолжит расти и далее замедляя движение. Поможет только наладка работы сети, отмечают они.

Есть ли бочка

В сегменте цистерн сложилась парадоксальная ситуация: при умогрозном профиците парка у грузоотправителей он в остром дефиците

те. На сети, по данным ОАО РЖД, на конец года находилось 264,5 тыс. цистерн при рабочем парке 236,8 тыс. Это на 3,8% и 3,3% больше, чем по итогам 2022 года. В частности, рабочий парк нефтебензиновых цистерн сейчас выше, чем на протяжении последних пяти лет (на 7% больше, чем в 2022 году, и на 8%, чем в 2021-м). Та же динамика и у парка цистерн для перевозки сжиженных углеводородных газов (СУГ), показывающего пророст на 3% и на 8% соответственно.

При этом объем перевозок и нефтеналивных грузов, и СУГ планомерно падает последние годы. По итогам года перевозки нефтеналивных упали на 2% к 2022-му и на 3% к 2021-му, а отправки СУГ — на 5% и 9% соответственно. При падении погрузки и притоке парка закономерно ожидать роста объема свободного парка.

Но участники рынка отмечают дефицит цистерн. Так, глава «СГ-транс» Сергей Калетин на совещании в Минпромторге 18 января (протокол есть у «Ъ») привел информацию о том, что дефицит парка цистерн для СУГ на 1 января оценивался в 640 единиц и к концу года может достигать порядка 3 тыс. единиц. В свою очередь, исполнительный директор

Масложирового союза России Михаил Мальцев отмечает дефицит пищевых цистерн в объеме 4 тыс.

Позиция профильных ведомств по достаточности парка цистерн различается в зависимости от того, какие отрасли они курируют. Так, согласно цифрам, приведенным на совещании замглавы Минтранса Валентином Ивановым, в цистернах дефицита нет вообще. Он говорит о профиците парка нефтебензиновых цистерн в 15 тыс. единиц, который уменьшится на 12 тыс. к 2027 году, цистерн для СУГ — в 2,4 тыс. единиц (снизится до 902 к 2027 году), цистерн для химических грузов — в 14,5 тыс. единиц (снизится до 13,3 тыс.) и пищевых цистерн (2,7 тыс. и 2,3 тыс. соответственно).

В то же время Минэнерго, напротив, видит дефицит нефтебензиновых цистерн в объеме 500 штук и цистерн для СУГ в 300 единиц. И, в отличие от Минтранса, ведомство отслеживает тенденцию к его росту. К 2026 году, предупреждает Минэнерго, в этих сегментах дефицит увеличится до 7,9 тыс. и 1,4–1,6 тыс. штук соответственно. В сегменте цистерн для химгрузов, впрочем, ведомство считает парк достаточным. А Мин-

сельхоз, в свою очередь, констатирует дефицит пищевых цистерн в объеме 1 тыс. единиц.

Дефицит цистерн есть во всех сегментах, говорит глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров. Особенно он заметен в нефтеналивных цистернах, чуть меньше — в цистернах для СУГ. Цены резко выросли, говорит он, отмечая, что, по словам участников рынка, их пересматривают чуть ли не каждый день. Сейчас заводская нефтеналивная цистерна стоит в интервале 6,5–7 млн руб., цистерна для СУГ — от 7,5–8 млн руб., причем речь идет о типовом, неинновационном парке. В пищевых цистернах также наблюдается дефицит, но, поскольку они конструктивно близки к нефтеналивным, это единая тенденция. Участники рынка пытаются пополнить парк нефтеналивных цистерн: их активно закупают «Вестерн Петролеум Транспортейшн» для ЛУКОЙЛа, «Трансойл», «Урал-Логистика», Railgo.

Чересчур плавно

Причина дефицита и разницы в оценках — замедление оборачиваемости вагона, отмечают представители эксплуатантов всех родов ци-



стерн. В целом за год оборот вагона увеличился на 3,9%, или на 0,7 суток (подробнее см. материал на стр. 19–22). Но источник «Ъ» в отрасли рассказывает, что в разрезе по родам подвижного состава ситуация обстоит еще хуже. Быстрее к концу года стали ехать только универсальные платформы, минераловозы и рефпарк. Все остальные стали ехать гораздо медленнее. Антирекорд принадлежит крытым вагонам, оборот которых подскочил сразу на четверо суток, цементовозы и зерновозы стали ехать медленнее на трое суток, полувагоны — на двое суток, цистерны и фитинговые платформы —

на сутки. При этом за пять лет оборот всех видов подвижного состава, кроме зерновозов и рефпарка, увеличился еще сильнее. Так, цементовозы по сравнению с 2019 годом едут медленнее на девять суток, крытые вагоны — на семь, полувагоны — на шесть и цистерны — на трое суток.

Источники на рынке перевозок нефтеналивных грузов отмечают, что оборот цистерн увеличился за счет роста следующих элементов: это простой цистерн под выгрузкой, длительность которых выросла к уровню 2021 года на 15%, и увеличение времени груженого рейса (рост на 27%).

Железнодорожный транспорт

Как стоять в очереди

Правила недискриминационного доступа к инфраструктуре железных дорог, которые сейчас корректирует правительство, формально вступят в силу только в сентябре, но тестировать их могут начать уже с начала года, чтобы через квартал, возможно, внести коррективы. А их достаточно — сами нормотворцы признают возможность изменения порядка очереди перевозок нефтепродуктов, аммиака и удобрений, а на рынке продолжаются дискуссии по спорным вопросам новых правил: что считать непрерывным производством, почему один и тот же груз в контейнерах выше по порядку, нежели он же в полувагоне, а главное, как будет обеспечен контроль за соблюдением очередности.

— нормативное регулирование —

Временное станет постоянным

Обновленная редакция правил недискриминационного доступа (ПНД) перевозчиков к инфраструктуре железнодорожного транспорта вступит в силу с 1 сентября. Об этом 30 ноября 2023 года сообщил первый вице-премьер Андрей Белоусов по итогам заседания президиума правкомиссии по транспорту 24 ноября. Тем не менее эти изменения рынок может почувствовать раньше: главе ОАО РЖД Олегу Белозерову, следует из протокола заседания (есть у «Ъ»), после утверждения проекта постановления рекомендовано привести в соответствие с новой редакцией ПНД временные правила определения очередности перевозок грузов, действующие сейчас вместо ПНД. Далее по итогам первого квартала ФАС проанализирует исполнение модифицированных временных правил и рассмотрит предложения участников заседания по внесению изменений. А этих предложений достаточно много, следует из документа: они касаются очередности перевозки аммиака и удобрений, нефтепродуктов, продовольственных товаров во внутригосударственном сообщении, а также критериев экстренных ситуаций, при возникновении которых требуется изменение очередности.

ПНД существуют уже 20 лет, однако изменения, определяющие очередность движения грузов на лимитирующих направлениях (в том числе отдельные правила для угольного экспорта из Кузбасса), были внесены в них только в 2020 году. С изменением структуры грузопотоков после начала боевых действий на Украине в марте 2022 года ПНД были приостановлены и заменены временными правилами, которые принимаются на уровне правления ОАО РЖД, а не правительства и в большей степени ориентированы на перевозки продукции для внутреннего потребления и вывоз на экспорт грузов тех производителей, которые потеряли рынки в Европе. Сейчас временные правила продолжают действовать, а ПНД пересматриваются с учетом в том числе тех изменений, которые за это время внесли во временный документ.

Новый порядок

В новых ПНД первыми будут ехать грузы, приоритетность которых определена федеральными законами (воинские, специальные и т. п.). К ним с апреля прибавятся грузы для северного завоза — их приоритетность обозначена в соответствующем законе, принятом в августе 2023 года. За ними будут двигаться грузы для ликвидации ЧС и последствий военных действий и незаконного вмешательства на территориях субъектов РФ, где действуют отдельные спецмероприятия, в том числе контртеррористической операции и повышенной готовности.

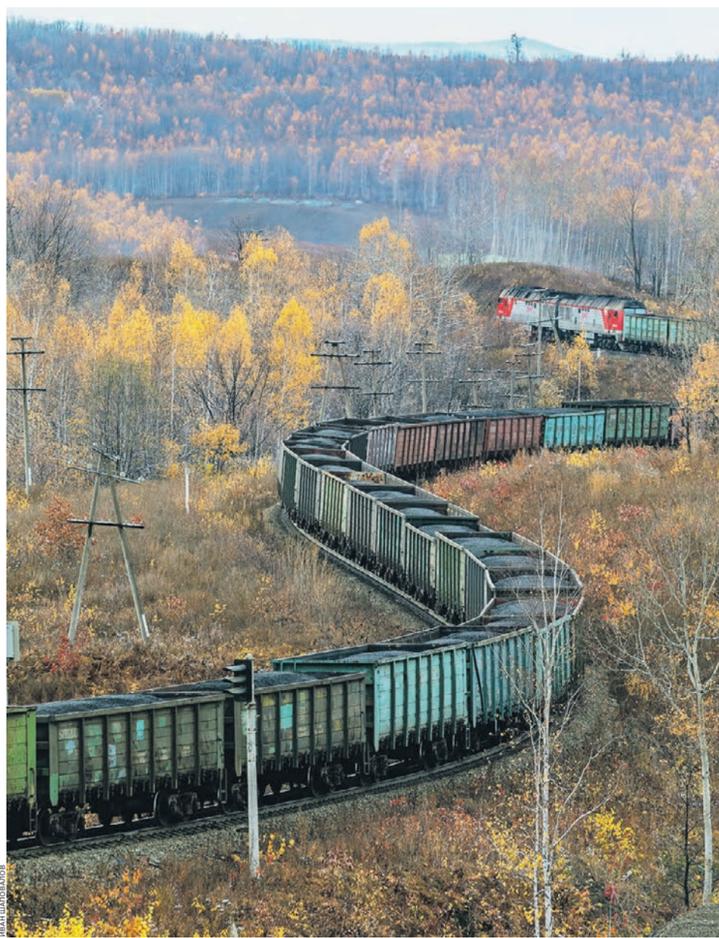
Стрелой очереди начинаются коммерческие грузы. Как и ранее, в приоритете грузы, перевозимые на основании отдельных актов президента и правительства: к ним относятся экспортные потоки энергетического угля, вывозимого из Кузбасса, Хакасии, Бурятии, Тывы и Якутии, занимающие значительную долю дефицитных мощностей Восточного полигона (порядка 90% во всем экспортном потоке угля на этом направлении). За ними следуют транзитные и субсидируемые грузы. В шестой категории — грузы во внутригосударственном сообщении, начи-

ная с перевозок для государственного материального резерва, далее следуют отправки социально значимых товаров, грузов для ЖКХ и энергетики и посевной кампании. Замыкаются новые ПНД перевозками сырьевых неэнергетических грузов, а также сырьевых энергетических грузов в полувагонах от угледобывающих компаний, последняя категория — иные грузы.

Непрерывный цикл

Одной из дискусионных новаций документа является приоритет (категория 6.5) для предприятий для грузов, направляемых в адрес или с предприятий непрерывного производства. Однако, притом что в ряде нормативных документов содержится указание на то, что такое непрерывное производство, у участников рынка возникают вопросы о том, где будут установлены его границы. «Очевидно, в эту категорию попадет доменное производство, — говорит собеседник «Ъ» на рынке. — Но, например, будут ли считаться предприятиями непрерывного цикла НПЗ? Ведь емкость резервуарного парка конечна и при заполнении их предприятие должно непрерывно вывозить свою продукцию из избежания остановок. Являются ли в таком случае операторы перевозок нефтепродуктов предприятиями непрерывного цикла? Вагоноремонтные компании? Больницы?»

Говорить о том, что нормативной базы, касающейся проблемы отнесения тех или иных предприятий к категории непрерывно действующих, нет, на самом деле нельзя (хотя отрицать сам факт наличия проблемы невозможно), говорит управляющий партнер Veta Илья Жарский. «Во-первых, у нас есть определение, закрепленное Трудовым кодексом (статья 113), в котором под непрерывным производством подразумевается производство работ, приостановка которых невозможна по производственно-техническим условиям, — рассказывает он. — И долгое время это было единственное положение, которое затрагивало проблему отнесения производства к непрерывному. То есть, по сути, организация могла — и до сих пор может сама — отнести себя к непрерывно действующим, прописав это в уставе или в местных актах, регулирующих трудовые отношения с сотрудниками. При этом ровным счетом никаких регистрационных действий и обращения в органы государственной власти для подтверждения этого статуса не требуется, никаких перечней и реестров таких предприятий не существует». В период пандемии некоторые нормативные акты все-таки появились в силу необходимости, говорит сподлин Жарский, поскольку нужно было ограничить действие локаута для ряда производств с целью обеспечения населения и экономики продовольствием, ресурсами, медикаментами и так далее, уже не говоря о том, что ряд промышленных предприятий просто не может остановить свою работу даже на час, поскольку это приведет к утрате производственных мощностей, а в некоторых случаях создает риски техногенной катастрофы (металлургия, химическая отрасль, нефте- и газодобыча, стекольное производство, атомная промышленность и т. д.). «Так, мы получили указы президента РФ от 25 марта 2020 года №206 и №239 от 2 апреля 2020 года, а также разъяснения правительства и Минтруда, — рассказывает он. — Этими указами к таковым отнесены, в частности, медицинские и аптечные сети, организации, обеспечивающие население продуктами питания и то-



варами первой необходимости, выполняющие неотложные работы в условиях чрезвычайных обстоятельств и в иных случаях, ставящих под угрозу жизнь или нормальные жизненные условия населения, осуществляющие неотложные ремонтные и погрузочно-разгрузочные работы, предприятия, работающие в сфере энергетики, в том числе атомной, теплоснабжения, водоподготовки, водоочистки и водоотведения, эксплуатирующие опасные производственные объекты, в отношении которых действует режим постоянного государственного контроля в области промышленной безопасности, а также гидротехнические сооружения, строительные организации, сельскохозяйственные организации и даже гостиницы». Очевидно, говорит Илья Жарский, что этот список включает предприятия из таких отраслей, для которых железнодорожные грузовые перевозки не представляют интереса, но это и понятно, поскольку создавался он совершенно для других целей, а именно для регулирования трудовых отношений. «При этом если железнодорожники будут опираться на него, то приоритет будут получать все предприятия, которые используют железнодорожный транспорт, а это значит, что его не будет ни у кого, — отмечает он. — Так что я думаю, что это список для нужд применения ПНД к железнодорожной инфраструктуре не подходит».

Прочем, недостаточность нормативной базы признают и сами законодатели. В самом проекте ПНД указано, что приоритет будет предоставлен в случае принятия правительством актов, которые определяют перечень таких предприятий и порядок перевозок отправляемых ими или предназначенных им грузов.

Между полувагоном и контейнером

Категория 8 предоставляет приоритет перевозкам грузов в контейнерах в составе контейнерных поездов, при этом внутри этой категории первыми идут экспортные перевозки сельхозпродукции, продовольствия и продукции ЛПК, отправляемой ее производителями, а также внутренние перевозки контейнерных грузов предприятий МСП.

Участники рынка обращают внимание на то, что, хотя логика в пропуске контейнерных поездов в ускоренном порядке понятна, в ряде случаев она может существенно перекосить структуру перевозок. Так, например, есть виды продукции, которые можно отправлять как в контейнерах, так и в полувагонах, например уголь, который перевозится и в опен-топах. Однако если вместимость инновационного полувагона составляет 75 тонн, то предельная емкость опен-топа — 59 тонн. Но наличие приоритета подталкивает грузоотправителя к использованию менее эффективного с точки зрения использования провозных способностей инфраструктуры типа подвижного состава, то есть контейнеров, что может негативно сказаться на скорости движения на сети.

В ОАО РЖД отмечают, что open-top контейнеры используются в основном для перевозки высококачественных марок угля, требующих бережной транспортировки на рынки сбыта более дорогой продукции, и позволяют ускорить выполнение операций на железнодорожных пунктах пропуска с сопредельными государствами. «В open-top контейнерах в Кемеровскую область поступает часть китайского импорта через сухопутные погранпереходы, что позволяет обратным рейсом отгружать российский уголь, образовав импортно-экспортные кольцевые маршруты, — говорят в ОАО РЖД. — Российское топливо выступает попутным грузом, перевозимым таким образом в целях снижения транспортных издержек, в то время как основным продуктом являются промышленные товары из КНР». За 11 месяцев, отмечают там, на экспорт отправлено 304,7 тыс. тонн угля в контейнерах, что составляет всего лишь 0,2% от общего объема экспорта угля, или 0,3% от общего объема экспорта угля в Восточном направлении.

Кто на контроле

Наиболее комплексная проблема, вызывающая дискуссии в операторском сообществе, — это контроль за корректностью обработки заявок в соответствии с ПНД. В новой редакции документа, как и ранее, органом, отвечающим за рассмотрение жалоб по вопросам предоставления перевозчикам досту-

па к инфраструктуре, а грузоотправителям — к перевозке грузов, назначена ФАС. Однако ФАС не получает в независимом порядке информацию о поданных заявках ГУ-12 — их собирают и обрабатывают структуры ОАО РЖД.

Источник в операторской отрасли говорит, что вопрос о независимом арбитраже, который мог бы решать спорные вопросы обработки заявок, поднимался неоднократно. Например, разъяснения необходимы в ситуациях, когда два грузоотправителя подают заявку на перевозку одинакового груза с одной станции в одном и том же направлении, одна удовлетворяется, а другая — нет, и нет никакого обоснования, почему так произошло. Другой собеседник «Ъ» приводит в пример сервис «Госуслуги», куда, в частности, Росжелдор перевел регистрацию вагонов. Информация с «Госуслуг» консолидируется независимо и передается в аппарат курирующего вице-преьера Дмитрия Чернышенко. По мнению собеседника «Ъ», подача заявок ГУ-12 через «Госуслуги» могла бы решить проблему независимого контроля.

Президент Национального исследовательского центра перевозок и инфраструктуры Павел Иванкин говорит, что сегодня в рамках ЭТРАН грузоотправитель видит только свою заявку, всю картину может наблюдать только ОАО РЖД. Сейчас грузоотправитель не может достоверно определить, проехал ли чужой груз в рамках той же очереди, в которой должен был проехать, но не был пропущен его груз, и до сих пор убедительно доказать, что ОАО РЖД допустило просчет при обработке очереди в рамках ПНД, не удавалось. Тем не менее он напоминает, что дискуссии об открытии базы ГУ-12 велись и ранее, однако они разбивались в том числе о нежелание самих грузоотправителей открывать информацию о своей коммерческой деятельности, а сейчас с учетом наличия длинного списка тех, кто едет в рамках ПНД «вне очереди», раскрытие этой информации может оказаться еще более щекотливым вопросом. До тех пор пока инфраструктура останется дефицитной, всегда будет те, кто не может проехать, резюмирует господин Иванкин, и единственный выход — расширять инфраструктуру.

В Минтрансе от комментариев относительно необходимости или отсутствия необходимости независимого контроля отказались. В ОАО РЖД отмечают, что контроль за исполнением ПНД ведет ФАС России «идо настоящего времени его эффективность не вызвала сомнений». «Процесс подачи, приема и согласования заявок на перевозки грузов высоко автоматизирован с применением цифровых технологий и непосредственным участием самих грузоотправителей, — отмечают в монополии. — Включение в этот процесс дополнительного «независимого» органа не представляется целесообразным, так как нарушит непосредственный механизм взаимодействия перевозчика и грузоотправителя, увеличит погрешность решений и снизит оперативность и качество планирования перевозок».

Тем не менее на необходимость более строгого контроля указывают и законодатели. Так, глава комитета Совфеда по экономической политике Сергей Кутепов на круглом столе 4 декабря прошлого года выразил обеспокоенность «по вопросу обобщенных претензий по невывозу грузов, включая вопросы по штрафам и нормативным принципам очередности», сообщает «Сенат-Информ». По его словам, ФАС продолжает дорабатывать меры в части раскрытия информации не только по арифметическому числу поданных заявок, но и по количеству тонн в подаваемых заявках. «Мы должны четко понимать, какое количество грузов, в каком приоритете, в каком количестве будет передвигаться по данной магистрали (БАМу. — «Ъ»), — говорил он в интервью «Вместе.РФ». — Когда мы говорим, что это должно быть прозрачно, поскольку это государственные деньги, мы отставляем интерес не только эксплуатирующей организации, в данном случае — ОАО РЖД, но и непосредственно поставщиков грузов, экспортеров. Мы отставляем то, чтобы это все было прозрачно, в общем доступе и мы видели, каким образом и какой груз перевозится».

Анна Павлова,
Наталья Скорлыгина

Цистерны Шредингера

— грузоперевозки —

Также отдельный вклад в увеличение простоев внесли введенная ОАО РЖД в марте 2023 года динамическая модель загрузки инфраструктуры (ДМЗИ), отмечает он: она не подходит для сектора нефтеналива. «Рост отказов в перевозке по согласованным заявкам ГУ-12 увеличился за год в два раза — с 6% до 12%, что также увеличило оборот цистерн», — говорит собеседник «Ъ». Анонсированные ОАО РЖД дальнейшие шаги по внедрению ДМЗИ, точного клиентского плана погрузки и иных инструментов, не предусмотренных транспортным законодательством, «с их непрозрачными и непонятными принципами работы», полагает он, а также ожидаемое принятие новой редакции ПНД (по которой нефтеналив, будучи самым дорогим грузом, для ОАО РЖД практически сваливается в последнюю очередь) приведет к еще большему ухудшению эксплуатационной обстановки и дефициту цистерн.

Завалить проблему вагонами

Владельцы и операторы цистерн видят два пути решения проблемы нехватки парка. Первый — это продолжение добавления вагонов на сеть. Один из вариантов — это допуск вагонов китайского производства. Сейчас китайская техника на сеть не допускается. Возможны закупки комплектующих, но практика показывает, что к ним могут возникать претензии по качеству (китайские боковые рамы в 2013 и 2017 годах), а даже в тех редких случаях, когда без закупок в Китае было не обойтись — цельнокатаные колеса в 2019–2020 годах, каскетные подшипники в 2022–2023 годах, их стремились максимально оперативно свернуть из образцовых зацехи внутреннего рынка.

Второй — снятие запрета на продление срока службы вагонов путем модернизации. Оно было запрещено (за редким исключением: цистерны для ряда пищевых и химических грузов, рефрижераторные вагоны, платформы для перевозки гусенич-

ной и колесной техники) с 2016 года с целью обеспечения загрузки вагоностроительных предприятий (см. «Ъ» от 10 января 2016 года). За запретом последовало списание 260 тыс. вагонов. О его снятии для разных типов парка, в том числе для цистерн для СУГ, активно заговорили в 2023 году. За разрешение продления парка выступали операторы фитинговых платформ, где также остро стоит вопрос доступности новых вагонов, однако ОАО РЖД последовательно выступало против этого (см. «Ъ» от 12 сентября 2023 года), аргументируя это тем, что потребности в снятии запрета нет и что оно приведет к консервации старых технологий, замедлению прогресса и ухудшению положения вагоностроителей. Сами вагоностроители не поддерживают снятие запрета и в целом, и в частности по цистернам. Как сообщил глава Объединения вагоностроителей Евгений Семенов, принятие решения о возможности расширения перечня допустимых на пути общего пользования модернизированных цистерн

в 2024 и 2025 годах усилит проблему дефицита на период 2030–2040 годов, когда по окончании назначенного срока службы ежегодно будет списываться 50–80 тыс. цистерн.

Продление срока службы — тонкая материя, говорит Михаил Бурмиров, напоминающая, что в ряде сегментов оно разрешено, в частности в универсальных платформах, некоторых родах специализированных химических цистерн. «Основной риск продления: если требования становятся сверхжесткими, то такое продление уже сопоставимо с постройкой нового вагона, — говорит он. — Если слишком либеральными, то просто будут ставить штамп о продлении — и все». Вопрос о продлении, как и о допуске китайских вагонов на сеть, возникает постоянно, говорит эксперт, однако эти меры чреваты слишком серьезной турбулентностью на рынке.

При этом даже среди операторов, теоретически заинтересованных в снятии запрета продления, поддерживают его отнюдь не все. «Этот вари-

ант тушниковый, — говорит собеседник «Ъ» в операторе перевозок нефтегрузов. — Он приведет к дальнейшему увеличению парка на сети и, как следствие, еще большему ее замедлению. То есть вместо решения проблемы мы ее усугубим». Он полагает, что выходом может быть только налаживание работы сети. Для этого он предлагает создать штабы по вывозу нефтепродуктов по аналогии со штабом по вывозу контейнеров с Дальнего Востока, организованным в 2022 году и позволившем в краткие сроки решить проблему. Также, отмечает он, необходимо поднять приоритет вывоза нефтепродуктов и СУГ в правилах недискриминационного доступа (ПНД, подробнее см. материал на стр. 21). И, по его мнению, необходимо синхронизировать технический план ОАО РЖД и план по ГУ-12: это позволит устранить ситуацию, когда заявка на перевозку грузов ГУ-12 согласовывается, а ДМЗИ по инфраструктурным ограничениям не принимает уже погруженный вагон к перевозке. Безусловно, нужно раз-

вивать и емкости для хранения произведенных нефтепродуктов (которых остро не хватает), отмечает собеседник «Ъ». Следует исключить схемы серого экспорта, при которых товар закупается на бирже, поставляется как бы на внутренний рынок, а далее покупателями переадресовывается на экспортные направления (простой вагонов по серым импортным может достигать до 80 суток). Но главное, полагает он, — максимально сблизить системы планирования РЖД и нефтяных компаний, которые, имея сложнейшую логистику (более 200 товарных номенклатур и сотни грузоополучателей мелких отправок на внутреннем рынке с продажей на бирже), не имеют практической возможности дать ОАО РЖД за 45 суток на 100% точную информацию о том, какой именно груз, в каком объеме, на какую станцию назначения и какому грузоотправителю запланирован. Особенно комично такие требования выглядят для биржевых сделок, замечает собеседник «Ъ».

Наталья Скорлыгина

Железнодорожный транспорт

Кто крайний за ремонт

Между собственниками и операторами вагонов и вагоноремонтными предприятиями продолжается спор о разграничении ответственности за качество ремонта. Сейчас ремонтное предприятие отвечает за то, что вагон, выходя из ремонта, соответствует и будет соответствовать всем предъявляемым требованиям до следующего планового ремонта. Ремонтники предлагают эту норму изменить и разделить ответственность с заказчиком, ссылаясь на то, что с советских времен, когда она была установлена, межремонтный период существенно вырос, а частные собственники парка стали экономить на ремонтах, не меняя изношенных деталей. Операторы же считают, что так ремонтные предприятия пытаются снять с себя ответственность за нехватку мощностей или недоукомплектованный штат, и предлагают сохранить действующие нормы.

— вагоноремонтная отрасль —

Собственники и операторы грузовых вагонов, а также вагоноремонтные предприятия (ВРП) продолжают спрашивать о том, следует ли менять нормативы ответственности за качество ремонта или оставить все как есть. Правила плано-предупредительного ремонта, действующие на пространстве «росийской» колеи 1520 мм, устанавливают, что ВРП, выполняющие ремонт, несут гарантийную ответственность за качество отремонтированного подвижного состава или тележек до следующего планового ремонта, считая от даты подписания уведомления об окончании ремонта вагона. Принципы гарантийной ответственности, установленные Советом по железнодорожному транспорту, предполагают ответственность ремонтного предприятия за соответствие подвижного состава или его частей ремонтной документацией при выпуске в эксплуатацию и за качество выполненных работ, то есть за продолжение сохранения требуемых параметров подвижного состава для возможности его безопасной и безотказной эксплуатации до следующего планового ремонта. Простыми словами, за то, что вагон отремонтирован до требуемых параметров, и за то, что эти параметры сохраняются до следующего ремонта, отвечает вагоноремонтное предприятие.

Однако в последние годы на рынке ремонта железнодорожного транспорта муссируется вопрос разграничения ответственности за исправное состояние допущенного к эксплуатации подвижного состава между участниками перевозочного процесса. «Но как показывает анализ данных предложений, они

сводятся к снижению требований по гарантийной ответственности для ВРП», — считает один из участников операторского рынка.

Впервые широкое обсуждение данной темы возникло в рамках 62-го заседания Комиссии вагонного хозяйства (КВХ) Совета по железнодорожному транспорту в 2016 году. Тогда был поднят вопрос о необходимости разграничения ответственности между ремонтными предприятиями, заводом-изготовителем и собственником вагона. Уже в рамках 63-го заседания КВХ предлагалось внести изменения в руководящие документы (РД) по плановым видам ремонта с определением перечня обязательных работ и необходимых работ по техническому состоянию спереложением части ответственности за объем выполненного ремонта на собственников вагонов. «То есть предлагалось закрепить возможность вмешательства в нормирование объема ремонта лицом, не обязанным быть квалифицированным в ремонте», — собственником грузового вагона, — говорит собеседник. «Б» среди операторов. — Также предлагалось исключить ответственность вагоноремонтных предприятий за дефекты узлов и деталей грузовых вагонов, которые не могли быть выявлены при выполнении работ, предусмотренных руководством по ремонту вагонов и установленными нормативными техническими документами, регламентирующими ремонт узлов и деталей грузовых вагонов». То есть, добавляет он, «фактически предлагалась „индальгенция“ по невнимательности, недостаточности квалифицированных кадров или необходимого инструментария для выполнения всех требований нормативно-технических документов», при этом было предло-



жено изменить подход к гарантийной ответственности за ремонт — отказаться от гарантийной ответственности за качество ремонта до следующего планового ремонта и установить правило, что «гарантия на отремонтированные грузовые вагоны, их узлы и детали определяется договорными отношениями».

До реализации этих инициатив в 2017 году не дошло: на 64-м заседании КВХ железнодорожные администрации посчитали целесообразным оставить разделы по ответственности в документах «Грузовые вагоны железных дорог колеи 1520 мм. Руководство по депо-ремонтному ремонту», РД «Руководство по капитальному ремонту грузовых вагонов» и РД 32 ЦВ 052-2009 «Руководящий документ. Ремонт тележек грузовых вагонов с бесконтактными скользунами» в существующих редакциях.

Но вопрос сохраняет свою актуальность. Тогда как операторы считают, что следует оставить правила в существующем виде, ремонтники требуют пересмотра действующих требований. «В настоящее время вагоноремонтные предприятия ремонтируют вагоны по ремонтным документам, которые изначально предусматривали ежегодное проведение плановых ремонтов», — говорит в Союзе вагоноремонтных предприятий (СВРП). — Применение их сегодня на трехкратно увеличенный межремонтный интервал не может гарантировать безотказную эксплуатацию вагона». Как отмечают в СВРП, в действующей ремонтной документации не отразились изменения, связанные

с выделением парка и вагоноремонтных депо в частные компании. «Оставшиеся неизменными со времен МПС формулировки руководящих документов сегодня привели к системной проблеме, когда для заказчика (собственника или оператора вагона) стоимость ремонта становится приоритетнее качества», — отмечают в союзе. — Стремясь сократить свои расходы, заказчик навязывает выполнение ремонта на основе минимальных требований ремонтной документации с применением бывших в эксплуатации деталей с низким остаточным ресурсом. Такой подход к содержанию грузового парка неизбежно ведет к снижению его надежности в эксплуатации, а в долгосрочной перспективе ведет к деградации технического состояния подвижного состава и потере эффективности его использования».

По мнению СВРП, для гарантированного отсутствия отказов грузового парка в межремонтный период необходимо внести соответствующие изменения в нормативно-техническую документацию, «предусматривающую ответственность не только исполнителя ремонта, но и заказчика, как это определено правилами технической эксплуатации и ГК РФ, а также разработчика ремонтной документации, определившего необходимый объем ремонта».

Источник в вагоноремонтном предприятии говорит, что при МПС, когда формулировались действующие требования, плановый ремонт осуществлялся раз в год или раз в 70–

80 тыс. км пробега. Сейчас срок в два-три раза больше, а выходить из ремонта вагон должен в том же техническом состоянии, что и ранее. При этом замена многих деталей остается на усмотрение собственника вагонов. 70% подшипников, которые эксплуатируются в буксовых узлах, находятся за пределами срока службы более восьми лет, говорит собеседник. «Б», а требуют, чтобы букса не треслась. Нужно ужесточить требования либо по срокам ремонта, говорит он, либо по объемам и ответственности.

Собеседник «Б» среди операторов уверен, что от предлагаемых перемен выиграют только вагоноремонтные предприятия. «Во-первых, при установлении гарантийного срока в договорах подряда на ремонт, где ВРП являются сильной стороной, появится возможность „убедить“ владельцев вагонов на установление различных сроков ответственности на различные работы, что снижает ответственность за качество ремонта в целом», — говорит он. — Во-вторых, даже если не удастся на выгодных условиях договориться и гарантийный срок не будет установлен в договоре вовсе, то в таком случае ответственность ВРП будет нести в рамках срока, определенного Гражданским кодексом (ст. 724 ГК РФ), то есть два года». Что исключительно мало в текущих условиях установленного межремонтного срока, который для подавляющего числа моделей вагонов составляет около трех лет, а для ряда новых доходит до четырех и шести лет, отмечает он.

С одной стороны, говорит глава «Infoline Аналитики» Михаил Бурмистров, вагоноремонтные предприятия можно понять: среди клиентов есть крупные операторские компании, которые характеризуются большими компетенциями в области ремонта. У них есть свои модели анализа работы парка, свои предиктивные методики оценки рисков, свои запасы запчастей, и часто они указывают ремонтным предприятиям, что именно и в каком объеме, например, нужно заменить, и отказ от выполнения этих рекомендаций чреват для ВРП потерей клиентов, что в условиях недогрузки мощности формирует риски банкротства. Если заказчик является квалифицированным, активно участвует в планировании процесса ремонта и дает конкретные указания, то, на взгляд эксперта, это должно быть отражено в параметрах гарантийной ответственности. Но, с другой стороны, если оказывается стандартная услуга и заказчик никак не вмешивается в процесс — ни запчастями, ни рекомендациями, он не может нести ответственность за качество ремонта, если не было нарушений в процессе эксплуатации вагона.

Наталья Скорлыгина

Вагоны выехали в свет

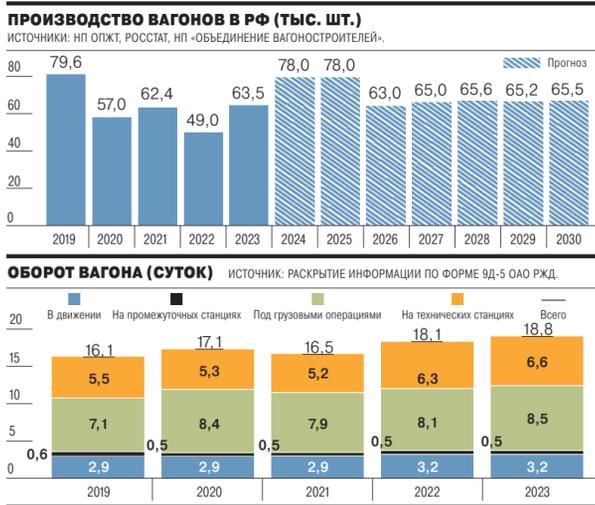
— вагоностроение —

Для того чтобы пройти этот пик списаний, предложение вагонов должно как минимум соответствовать ему. Однако пока таких цифр производства не достигают. Исторического максимума выпуск вагонов достиг в 2019 году — 78,6 тыс. единиц. Однако уже в 2020 году он сократился более чем на 20 тыс., до 56,3 тыс. штук, и далее так и не достигал уровня, необходимого для покрытия грядущих списаний.

Более того, по некоторым видам подвижного состава производство сегодня едва покрывает списание, а в ближайшем будущем перестанет покрывать. Так, в сегменте цистерн производство в 2024 году, прогнозирует ИЦО, составит 5 тыс. единиц, а списание — 4,9 тыс. Но уже в 2025 году подойдет срок списания 11,9 тыс. цистерн, тогда как производство ожидается на уровне 10 тыс. единиц. В некоторых сегментах даже без учета списаний уже сегодня наблюдается дефицит, не покрываемый производством. Так, по оценкам ИЦО, общий дефицит цементовозов в 2023 году составлял 3,5%, пиковый — 22%. Ситуация не изменится в ближайшие годы, и лишь к 2030 году на этом рынке появится небольшой общий профицит 3,7% при сохранении масштабного пикового дефицита (13,6%).

При этом структура выпуска также должна учитывать не только рыночные тренды, но и государственные пожелания. Так, в начале декабря 2023 года премьер Михаил Мишустин заявил о необходимости к 2030 году полностью заместить парк полувагонов, используемых на Восточном полигоне, на инновационные с повышенной грузоподъемности. «Будем развивать рынок ключевых высокотехнологичных комплектующих», — сообщил он на лекции в рамках проекта «Знание.Лекторий». — Уже к концу десятилетия надо обеспечить полное замещение парка полувагонов Восточного полигона на инновационные повышенной грузоподъемности. По оценкам СУЭК, это позволит без дополнительного развития инфраструктуры перебить на 10–15 млн тонн в год больше грузов.

По данным ОПЖТ, выпуск инновационных вагонов всех типов, плавдавший ниже 100 единиц в июне—



июле 2022 года, в 2023 году практически вышел на докризисные уровни. В среднем выпуск достиг 1,5 тыс. единиц в месяц против 990 штук годом ранее. Всего за год было выпущено 18,6 тыс. инновационных вагонов, что на 57,3% больше, чем годом ранее. Когда в 2022 году поднимался вопрос о наращивании инновационного парка на Восточном полигоне, сообщалось, что там на тот момент работало 85,4 тыс. инновационных вагонов, или 56% всего парка этого типа. Доля вагонов с повышенной грузоподъемностью, участвующих в перевозках в восточном направлении, сообщила Центральная дирекция управления движением, увеличилась с 2020 года на 13 тыс. единиц, или на 8%, превысив 75 тыс. штук, что дает совокупную долю инновационных вагонов на Восточном полигоне 46% и потребность в переброске туда 87,5 тыс. инновационных вагонов.

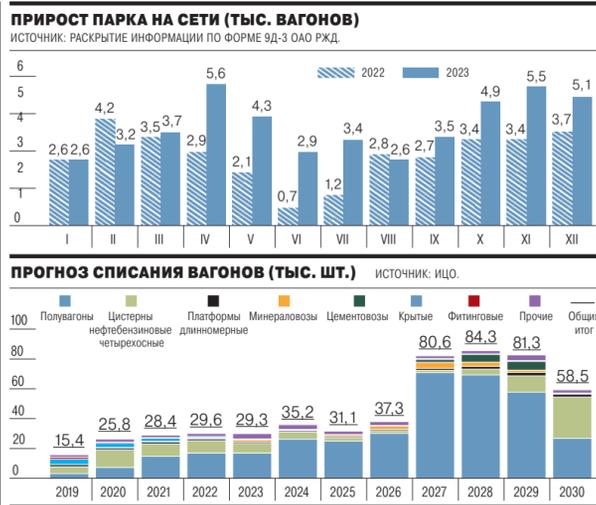
Как следует из презентации главы Объединения вагоностроителей Евгения Семенова на конференции «РЖД-Партнера» в декабре прошлого года, мощность российских вагоностроительных предприятий составляет 85–90 тыс. штук в год, однако на практике объем выпускаемых вагонов ограничен 70–75 тыс. единиц. Причины — недостаток персонала рабочих специальностей, переориентация предприятий на выполнение го-

соборонзаказа, трудности с закупками продукции и снижением оборотного фонда запчастей.

Из прогноза Объединения вагоностроителей, приведенного в презентации начальника управления маркетинга и стратегического планирования «УВЗ-Транс» Станислава Золотарева на конференции РТУ, следует, что в 2024–2025 годах будет производиться по 78 тыс. вагонов в год, в 2026 году — 63 тыс. и далее в 2027–2030 годах — примерно по 65 тыс. единиц в год.

От чего пухнет парк

При этом парк на сети продолжает прирастать. В июле 2023 года он преодолел психологическую отметку 1,3 млн единиц, что представляет собой исторический рекорд. Рост цен на вагоны на 40% сдерживает, но не останавливает прирост парка. На конец года, следует из раскрытия информации ОАО РЖД, количество вагонов на сети составляло 1,32 млн единиц, в рабочем парке — 1,14 млн единиц. Более того, темпы роста парка на сети увеличиваются. Количество вагонов, поступающих на сеть в месяц, заметно выросло к концу 2023 года: если в среднем в 2022 году на сеть поступало порядка 2,8 тыс. вагонов в месяц, то в 2023 году эта цифра выросла на 39%, до 3,9 тыс. вагонов в месяц. В четвертом квартале ежемесячно прибывало 4,9–5,5 тыс. единиц,



Возникает вопрос, сколько парка на сети объективно необходимо. В минувшем году отрасль и правительство активно занялись вопросом расчета баланса парка, и эта работа увенчалась публикацией в конце октября 2023 года методических рекомендаций по расчету потребного парка грузовых вагонов, согласованные СОЖТ и Росжелдором.

Эксперт Института экономики и регулирования инфраструктурных отраслей ВШЭ Фарид Хусинов отмечает, что методические рекомендации по расчету потребного парка грузовых вагонов в настоящее время опубликованы для «опытной эксплуатации», если можно так выразиться, и расчеты по ним делаются в тестовом режиме. «Подобный режим должен действовать до 31 декабря, и в течение всего этого времени, как указано на сайте Росжелдора, будет проходить сбор замечаний и предложений к этой методике», — говорит он. — Поэтому сегодня пока нельзя однозначно сказать, какие результаты из полученных по этой методике можно считать надежными, а какие — нет. Это покажет время». Например, отмечает господин Хусинов, если считать величину профицита укрупненно по всем цистернам, то можно получить профицит, но, рассматривая более детально отдельные сегменты этого рынка — химические цистерны, га-

зовые, нефтебензиновые, пищевые, вполне можно обнаружить, что на каких-то из этих рынков будет дефицит, который незаметен при взгляде в целом по рынку цистерн. «Другой пример: можно посчитать профицит отдельно по нескольким подпрограмм вагонов, но, используя средний оборот по этому роду вагонов, вы не учтете, что по отдельному подроду оборот на 30% выше, и в итоге формально методика покажет профицит 30% парка, а в реальности его почти не будет или даже будет дефицит», — рассказывает он. — Подобные недочеты опасны тем, что даже при фактическом дефиците 30% расчеты будут показывать, что вагонов достаточно для обеспечения всех заявок грузоотправителей. И подобная ситуация может сложиться не только при расчетах для парка цистерн, но и крытых вагонов и полувагонов». Подобные тонкости и должно выявить тестовое использование данной методики, говорит господин Хусинов, предполагая, что ключевым направлением ее совершенствования будет движение в сторону большей детализации сегментов и более тонкий учет показателей использования вагонов не только по родам, но и по подпрограммам вагонов. «Это похоже на ситуацию в больнице, по которой есть средний показатель температуры, давления и сахара крови, но в палате с гипертони-

ками давление сильно отличается от среднего, а вот температура и сахар вполне среднестатистические, в палате с диабетиками повышен сахар, но вот температура и давление вполне нормальные, а в палате, где лежат люди, у которых жар, вполне может оказаться, что давление и сахар в порядке», — отмечает он. — И вам нужно найти такой набор показателей, который, с одной стороны, хорошо описывал бы ситуацию в каждой палате, но одновременно был бы более или менее универсальным применим для больницы в целом». Кроме того, отмечает Фарид Хусинов, есть ряд вопросов, ответ на которые может дать тестовая эксплуатация, в том числе касающихся теоретических аспектов методики. Например, того, нужно ли использовать «очищенный» оборот вагона или фактический. Здесь тоже есть ряд серьезных аргументов как «за», так и «против», говорит эксперт. Иными словами, при тестировании методики должны быть получены ответы как на теоретические вопросы (должны ли быть те или иные элементы в формуле), так и на прикладные (реалистичны ли полученные результаты).

Участники рынка опасаются, что продолжение активного притока вагонов на сеть может привести к тому, что правительство решит принять административные меры по сдерживанию роста парка. Вместе с тем они продолжают закупать подвижной состав, дабы компенсировать рост оборота вагонов. Он увеличился за год на 3,9%, до 450,1 часа (18,75 суток), а с 2019 года рост составил 16,6%. При этом за 2023 год, следует из данных ОАО РЖД, время вагона в движении не увеличилось, по-прежнему составляя 75,8 часа: выросло время простоя, особенно в части пребывания на технических станциях и под грузовыми операциями (оба этих компонента за год выросли на 4,9%). Собеседник «Б» в отрасли тем не менее отмечает, что рост простоя также связан с ОАО РЖД и введенной монополией в марте прошлого года динамической модели загрузки инфраструктуры, которая уже после согласования заявки ГУ-12 может не допустить вагон к перевозке при наличии инфраструктурных ограничений (см. материал на стр. 20).

Наталья Скорлыгина