Операторским компаниям, которым выгоден стагнационный сценарий развития перевозок, инновационные вагоны не потребуются 14



15 На рынке железнодорожных перевозок наступил долгожданный период роста Тематическое приложение к газете Коммерсантъ

Железнодорожный транспорт

Среда 7 декабря 2016 №227 (5977 с момента возобновления издания)

kommersant.ru

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 с альтернативных видов транспорта. «Совет будет отличаться от площадок, которые больше ориентированы на лоббирование интересов отдельных групп участников рынка, например операторов вагонного парка или грузоотправителей», — заявлял 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 к осени 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 необщего пользования, вагоноремонтные предприятия), операторов услуг и портов и последняя, появившаяся в списке недавно палата — стивидоры.



висеть 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 руководство 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.

Торгуместен

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 перевозки грузов со стороны ОАО "РЖД"»,— сообщалось в февраль-

Распределение мест в палатах будет за- ском письме СОЖТ замминистра транспор- направленной на поддержание баланса инта 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 неоднозначно 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,

тересов 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 ВС 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 надобности 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 ВС, 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 В.G. 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 перевозки, 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 монопольно высокой или монопольно 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 «низ-

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-премьера РФ, председателя совета директоров ОАО «РЖД»

цитом грузовых вагонов, что позво- ностроителей и грузоотправителей лило в том числе повысить скорость доставки грузов.

«Меры, которые приняты, были шим сроком службы, запрет на допуск к эксплуатации без соответствуколичество 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 управление инфраструктурой.

По мнению генерального директора агентства «INFOLine-Аналитика» Михаила Бурмистрова, скорость инновационных вагонов на 20% и вационных в связи с отсутствием необходимости промежуточных остановок маршрута для проведения осных вагонов в текущий отцепочный

«Кроме того, инновационные вамаршрутных перевозках с использованием "твердых ниток графика", что позволяет синхронизировать способны обрабатывать вагоны поусилия РЖД (в том числе по разви- вышенной грузоподъемности с на-

дорогах удалось справиться с профитию тяжеловесного движения), вагопо повышению технологической эффективности использования парка. По мере роста доли инновационных непростыми и неприятными — за- вагонов на сети существует потенципрет эксплуатации вагонов с истек- ал дальнейшего повышения скорости движения, который связан в том числе с развитием сервисного обслующей модернизации. Сейчас у нас живания инновационных вагонов и сокращением срока их нахождения в ожидании деталей для ремонта»,уверен эксперт.

«В условиях ограниченной пропускной способности, которая наблюдалась 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. — Больший объем грузов вывезен без дополнительболее превосходит скорость неинно- ных вложений в инфраструктуру. В отдельных портах уже есть терминалы с высокой культурой выгрузки — "Восточный", "Ростерминамотров парка и отцепки проблем- луголь" и другие. Их опережающее развитие основано на постоянном повышении коэффициента использования погрузочных комплексов. гоны более активно используются в Проведена синхронизация стандартов под прием вагонов нового поколения. Сейчас эти терминалы уже

грузкой 25 т/ось. Дальнейшая модернизация планируется под ваго-

ны 27 т/ось и более». Топ-менеджер «Восток1520» (входит в управляющую компанию АО «Первая тяжеловесная компания») также отметил, что со стороны грузовладельцев и платежеспособных операторов есть устойчивый спрос на вагоны нового поколения. Экспортерам, в частности угольщикам, технология дает преимущества на международных рынках за счет оптимизации перевозки и перевалки. С начала года в вагонах повышенной грузоподъемности отправлена четверть всех экспортируемых 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 посешали наши терминалы, наши специалисты были в Тихвине,— рассказала BG заместитель генерального директора по перспективному развитию и работе с федеральными органами ООО ботано более 220 тыс. инновацион-

"Управляющая портовая компания" (управляет активами АО "Восточный порт") Ирина Ольховская.— Сейчас мы с нетерпением ждем выхода вагона с нагрузкой на ось 27 тс, в частности, в рамках строительства третьей очереди "Восточного порта" вагоноопрокидыватель 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 «Ростерминалуголь». «Увеличение доли тяжеловесных поездов при отгрузке в адрес специализированных угольных терминалов обеспечивает максимальное использование провозной способности Восточного полигона, эффективное 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 обра-

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 грузовладельцы, 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

железнодорожный транспорт Доплата окупится

— инновации —

«Кроме того, сеть РЖД используется совсем на другом уровне, подчеркнула генеральный директор ООО "Промугольсервис" Елена Дробина. — Грузоподъемность, новизна, правильная технология использования вагона в области ускорения оборота — все это дает позитивный экономический эффект. Наша компания начинает его ощущать уже от применения пониженного железнодорожного тарифа. А повышенная грузоподъемность позволяет экономить на каждой тонне груза. В целом выгодоприобретателями от использования таких вагонов являются в той или иной степени все участники перевозочного процесса».

Для РЖД, по словам Михаила Бурмистрова, экономическая эффективность использования инновационных вагонов, которые позволяют повысить средний вес поезда, связана с сокращением расходов на содержание локомотивных бригад, обслуживание локомотивов, закупку электроэнергии для электровозов и дизельного топлива для тепловозов, а также расходов на осмотр вагонов на длинных маршрутах (маршрут из инновационных полувагонов осуществляет перевозку на полигоне Кузбасс—Дальний Восток или Кузбасс—порты Северо-Запада без промежуточных остановок для осмотра вагонов).

В РЖД сообщили, что компания изучает предложения вагоностроителей по использованию инновационных вагонов на сети.

«Уже проведены необходимые испытания, и эффект от их эксплуатации для инфраструктуры подтверждается. У разных производителей свои характеристики подвижно- С начала года в вагонах повышенной го состава и свои параметры эффективности», — напоминают в ОАО «РЖД».

Еще один важный плюс от использования инновационных вагонов — более мягкое, несмотря на увеличенную грузоподъемность, воздействие на инфраструктуру и повышенный уровень надежности.

«В 2016 году при участии РЖД на реальных маршрутах Западно-Сибирской железной дороги были проведены испытания поезда весом 7,1 тыс. тонн, состоящего из полувагонов на тележках, имеющих нагрузку на ось 25 тс, и стандартного поезда весом 6,3 тыс. тонн, состоящего из полувагонов на типовых тележках, — отметила начальник отдела ходовых испытаний НВЦ "Вагоны" Мария Зимакова. — Результаты тестов доказали, что суммарная динамическая сила, по которой, собственно, и оценивается воздействие на путь, у инновационных тележек меньше, чем у модели 18-100. Но главный результат — это подтверждение безопасности движения поездов, составленных из вагонов с повышенной осевой нагрузкой».

Сейчас госкомпания строго контролирует процесс эксплуатации инновационных вагонов и анализирует статистику их надежности. Согласно данным проектно-конструкторского бюро вагонного хозяйства ганизовать правильную их эксплуатацию. ОАО «РЖД», по итогам десяти месяцев 2016 года средневзвешенный показатель отказо- ти до конца года. — добавил представитель устойчивости инновационных полувагонов компании. - Но перед нами вопрос не стольсоставил 3,698 отцепки на 1 млн км пробега. С учетом среднего годового пробега инновационных полувагонов около 120 тыс. км это эквивалентно одной поломке раз в 2-2,5 года. Для сравнения: аналогичный показатель для типового вагона — 21,839 на 1 млн км пробега, или каждые семь месяцев.

«Особо следует отметить существенно меньшее количество отцепок из-за неисправностей колесных пар — это один из самых дорогих элементов вагона (около 300 тыс. руб. за четыре колесные пары), — подчеркнули в ПКБ ЦВ РЖД. — По типовым вагонам отцепка происходит в среднем каждые 100 тыс. км, то есть колесная пара служит около пяти-шести лет. Для инновационного вагона показатель кратно выше — одна отцепка на 672 тыс. км. Средний срок службы колесной пары под инновационным вагоном, судя по текущей статистике, свыше 20 лет».

Здоровый оптимизм

Как отметил первый заместитель генерального директора по общему управлению НПК



грузоподъёмности отправлена четверть всех экспортных объёмов угля

«Объединенная вагонная компания» Дмитрий Бовыкин, причина массового переключения спроса — высокие технические и коммерческие показатели вагонов нового поколения. Экономический эффект от их эксплуатации выражается, в частности, почти в 3 млн дополнительно вывезенных из Кузбасса тонн угля по итогам 2016 года, сокращении на два дня оборота вагона за счет «гарантийных плеч» движения на расстоянии до 6 тыс. км и повышении пропускной способности БАМа и Транссиба без вложения инвестиций в инфраструктуру.

По словам топ-менеджера ОВК, в новых рыночных реалиях потребители задали спрос на отвечающую их требованиям продукцию, вагоностроители предложили такой продукт, а государство поддерживает технологическую трансформацию.

И. о. начальника управления вагонного хозяйства центральной дирекции инфраструктуры ОАО «РЖД» Михаил Сапетов отметил, что для инновационных вагонов тихвинского производства «гарантийные плечи» уже назначены и сейчас стоит задача ор-

«Еще несколько плеч планируем ввес-

ко в их назначении, а в использовании. Если привести статистику, то количество поездов, пущенных по этим маршрутам, небольшое. На мой взгляд, это очень серьезная недоработка, которую необходимо устранять. Прежде всего нам надо с владельцами подвижного состава определиться с технологией использования уже назначенных «гарантий-

Для эффективной эксплуатации парка также необходимо обеспечить взаимосвязь как внутри РЖД, так и с производителями вагонов нового поколения, операторами и ремонтными предприятиями. И в рамках этой совместной работы создать условия по развитию сетевого сервиса для инновационного подвижного состава и его комплектующих, что позволит наиболее эффективно раскрыть все преимущества его использования на сети железных дорог. Поэтому задача эксплуатационного блока РЖД заключается в том, чтобы получить максимальный эффект от той политики, которую проводят вагононостроители».

Покупатели новых вагонов оптимистичны в высказываниях, считая при этом, что оценивать качества подвижного состава надо на длинной дистанции. Эти компании либо уже успели ощутить эффект в довольно короткие сроки эксплуатации, либо ждут его, исходя из анализа рынка.

«Первая полученная партия вагонов ТВСЗ уже хорошо зарекомендовала себя в эксплу-

атации, — рассказал директор по коммерческой и производственной деятельности АО "Объединенная зерновая компания" Алексей Чемеричко. — Вся партия из 1,5 тыс. вагонов в рамках проведенного тендера будет поставлена до марта 2017 года. Кроме того, ОЗК арендует зерновозы и у других компаний. В течение 1–1,5 года будем оценивать, какие типы вагонов как ведут себя в эксплуатации, какую показывают экономическую эффективность, чтобы в дальнейшем определиться с оптимальной моделью по формированию парка вагонов-хопперов компании».

В сентябре ОЗК впервые осуществила собственными зерновозами первую месячную поставку свыше 12 тыс. тонн пшеницы в порт Новороссийска. В компании также отметили, что создание собственного парка инновационных хопперов позволит эффективно выполнять прямые поставки, обеспечивая конкурентоспособность транспортной ценовой политики как для имеющихся, так и новых контрактов.

По словам заместителя генерального директора «Локотранса» Николая Линкевича, покупка платформ-лесовозов с улучшенными характеристиками обусловлена отсутствием достойной альтернативы на рынке. Партнеры-грузоотправители уже ощутили позитивный эффект, так как новые вагоны обладают грузоподъемностью 74 тонны — на 7–8 тонн больше, чем у подвижного состава предыдущего поколения. «Разумеется, мы зондировали почву перед закупкой, смотрели, как такой подвижной состав показывает себя в управлении других компаний. Тихвинский завод предоставляет гарантии и выполняет их. Важный фактор — крайне малое количество отцепок в ТОРы, наши вагоны пока не отцеплялись вообще. Приведу такой пример — не так давно мы купили небольшую партию новых крытых вагонов на Украине. Если не принимать во внимание инновационный подвижной состав, это были вагоны с самой высокой грузоподъемностью — 68 тонн. Так вот, эти вагоны отцепляются просто безбожно практически с самого начала работы».

Эксперты подсчитали: за девять месяцев 2016 года было выпущено порядка 14 тыс. полувагонов, около 3 тыс. хопперов-зерновозов и свыше 800 хопперов-минераловозов, из них 89,5%, 58,7% и 64% соответственно — инновационные вагоны с увеличенной осевой нагрузкой.

«Доля инновационных вагонов в выпуске продукции по данным типам вагонов

неуклонно растет и по итогам 2016 гола составит более 70%, — подчеркнул руководитель отдела исследования транспортного машиностроения Института проблем естественных монополий Георгий Зобов. — Помимо производства также наблюдаются позитивные результаты и в эксплуатации. Вагоны с улучшенными техническими и эксплуатационными показателями значительно реже отцепляются в ТОР и подтвердили заявленные увеличенные пробеги до плановых видов ремонта. Сегодня производители прикладывают усилия для бесперебойной поставки запасных частей в пункты обслуживания и ремонта вагонов». Аналитик также заметил, что первые инновационные полувагоны уже в 2017 году попадут в первый деповской ремонт, что даст первые результаты, статистику и опыт обслуживания данного типа подвижного состава, и соответственно, будет дан практический ответ на вопрос — какова реальная стоимость жизненного цикла инновационного вагона.

Стоит отметить, что в настоящее время ведется активная работа по организации сервисных центров по обслуживанию грузовых вагонов нового поколения силами производителей совместно с вагоноремонтными предприятиями, а вернее, на их базе.

«Тихвинский вагоностроительный завод, на мой взгляд, является примером того, каким образом производитель должен выстраивать систему сопровождения своих вагонов и остальной продукции в период гарантийного срока их эксплуатации, — подчеркнул Михаил Сапетов.— А вот после того как данный период завершится, нам придется эксплуатировать вагоны в рамках ремонтной документации. И в этом направлении, на мой взгляд, Тихвин также проводит правильную техническую политику: готовит сеть к эксплуатации инновационных вагонов, обеспечивает запасными частями вагоноремонтные предприятия, обучает работников депо».

Также, по его словам, на сети сейчас есть объективная проблема наличия запасных частей для технического облуживания инновационных вагонов.

«Решение ее очень простое — мы должны запланировать средства в бюджете и приобрести комплектующие в требуемом количестве. А производитель должен, в свою очередь, обеспечить сопровождение по тем запчастям, которые относятся к его гарантии», — резюмировал господин Сапетов.

Константин Мозговой

Эффективность эксплуатации инновационных вагонов на 80-90% выше, чем типового подвижного состава: в среднем 450-500 тыс. т-км на вагон в месяц против 250 тыс. т-км в месяц для типового парка

Холдинг	Полувагоны	Хопперы	Цистерны	Платформы	Прочие виды	Общий ито
Объединенная вагонная компания	30098	4355	257	8		34714
Уралвагонзавод	12158	140			8	12306
	3159					3159
Рославльский вагоноремонтный вагон	1436			3		1439
Новокузнецкий вагоностроительный завод	972					972
Завод металлоконструкций		902				902
РМ Рейл Рузхиммаш			215			215
Промтрактор-Вагон	150					150
РейлТрансХолдинг			2			2
Общий итог	47973	5397	474	11	8	53863
Источник: www.provagon.com						

прямая р'ечь

Какие критерии инновационности для вас важны?

Виктор Воронович, первый заместитель генерального директора

АО «Федеральная грузовая компания»: Для нас преимущество эксплуатации заключается в увеличенном объеме кузова и повышенной грузоподъемности, которые позволяют оператору и собственнику инфраструктуры сокращать эксплуатационные расходы, а грузовладельцу — перевозить больший объем груза по сбалансированной ставке. На практике инновационные полувагоны эксплуатируются в основном при маршрутных перевозках каменного угля в направлении портов. Особенно эффективно применение инновационных вагонов на кольцевых маршрутах и участках, где требуется максимальное использование возможностей инфраструктуры со стороны тягового подвижного состава, а также участках с ограниченной пропускной способностью, например в Дальневосточном регионе. При этом попутная загрузка подвагонными или групповыми партиями ухудшает технологическую и экономическую эффективность данного

парка полувагонов Между тем ФГК, как общесетевой оператор универсального подвижного состава, осуществляет орга-

низацию перевозок высокодиверсифицированной номенклатуры грузов на всем полигоне российских железных дорог, а также на территории сопредельных государств колеи 1520 мм. Поэтому компания обновляет свой парк полувагонов обычными моделями наряду с инновационными. В условиях массового списания универсального подвижного состава восполнение грузового парка исключительно инновационными вагонами способно оставить без погрузочного ресурса попутные грузы — минерально-строительные и лесные грузы, химические и минеральные удобрения.

Наша инвестиционная программа на 2016 год предусматривает покупку 4 тыс. новых полувагонов, в настоящее время в адрес компании уже поставлено 3 тыс. единиц. На 2017 год ФГК рассматривает возможность приобретения до 20 тыс. новых вагонов, преимущественно полувагонов. Кроме того, во II квартале 2016 года компания привлекла в долгосрочную аренду 27 тыс. вагонов, что позволило сохранить размер рабочего парка на уровне 2015 года, несмотря на массовое списание подвижного состава, повысить его технологическую эффективность и обеспечить грузоотправителей востребованным подвижным составом.

В январе—ноябре 2016 года общий объем перевозок ФГК во всех родах подвижного состава достиг 170 млн тонн, из них 7,5 млн тонн пришлось на перевозки в инновационных полувагонах.

Денис Илатовский, директор по логистике АО «Сибирская угольная энергетическая компания».

— В ближайшие годы мы планируем сформировать парк инновационных вагонов производства ТВСЗ, который покроет порядка 60-70% общей потребности СУЭК в подвижном составе. В общей сложности это составит 30-35 тыс. единиц. Большинство требова-

ний, предъявляемых к таким вагонам, удовлетворены. Мы определили достижимый уровень для вагонов нового поколения — объем кузова 94 «куба», грузоподъемность 77 тонн, 600 тыс. км межремонтный пробег, 32 года службы, — и он был реализован.

Иван Гептинг, первый заместитель генерального директора ПАО «Кузбасская топливная компания»:

 Практика эксплуатации инновационных вагонов за прошедший год оказалась позитивной. Основной плюс — это дополнительная загрузка вагона и увеличение возможностей перевозки на 7-7,5%. Мы наблюдаем лучшие эксплуатационные показатели, скорости и сроки доставки груза, что чрезвычайно важно в дальних направлениях, в поставках через морские порты. Немаловажно, чтобы к данному типу вагонов прибавлялась профессиональная операторская деятельность. Этот парк пока не является на 100% универсальным и требует высокого качества управления, полной кооперации с ОАО «РЖД» и с клиентом.

У нас есть естественные технологические и технические лимиты, пропускная способность наших путей необщего пользования, нашего примыкания и уровень станционного развития, эти ограничения выражаются в определенном количестве вагонов, которые мы в состоянии принять, обработать, погрузить, подготовить в состав, оформить и выдать. Повышенная грузоподъемность дает нам возможность вырасти в объемах продаж без дополнительных инвестиций в увеличение мошности этой части инфраструктуры, повторяю на 7-7,5%, что весьма существенно. Второй для нас фактор — срок доставки груза и срок доставки порожнего вагона к нам на погрузку. Практика нашей работы в парке за прошедший год говорит, что этот показатель у «инновационника» выше.

Положительно сказываются специальные технологии организации движения данного парка, тяжеловесное движение по выделенным ниткам-графикам. Данные вагоны новые, относительно молодые в сравнении с массой вагонов стандартной грузоподъемности, следовательно, активные плановые и отцепочные ремонты данного парка еще не наступили, время еще не настало.

Игорь Чукреев, начальник транспортного управления ОАО «Метафракс»:

 Объем котла производства ЗАО «ТихвинХимМаш» (15-6880) на 1 куб. м превышает объем аналога производства Уралвагонзавода. Наш основной груз — метанол, он легковесен, и для того, чтобы полностью использовать тележку с нагрузкой на ось 25 тс. нужен максимальный объем. На сегодняшний день на «пространстве 1520» габарит Тпр (вагоны с увеличенными шириной кузова и высотой стенок. — Прим. ред.) действует без ограничений, и мы попросили наших партнеров из ОВК подумать над цистерной с увеличенным объемом в рамках этого габарита. Сейчас уже сконструирована и, надеюсь, в ближайшем будущем пройдет сертификацию цистерна 15-6880-01, у которой объем котла будет еще на пять «кубов» больше, чем у предыдущей модели. Перед нами стоит задача — в будущем году мы собираемся максимально охватить грузополучателей, сделать контрольные поездки под выгрузку при участии технических специалистов как со стороны нашей компании. так и со стороны ОВК.

С учетом субсидии, которая была в этом году, стоимость инновационных вагонов несущественно выше их аналогов предыдущего поколения, так что более высокая стоимость оправданна. Очень надеемся, что и в 2017 году государство поддержит грузовладельцев, обновляющих свой подвижной состав.

Всеволод Ковшов, советник генерального директора ПАО «Уралкалий»:

— Для потребителя инновационный вагон — тот, который обладает не какими-то техническими характеристиками, а который позволяет сокращать издержки, а также увеличивать пропускную способность имеющейся инфраструктуры. Соответственно, инновационными следует признавать те вагоны, которые увеличивают грузоподъемность вагона, а также сокращают затраты на его содержание за счет увеличенных межремонтных интервалов. А как, к примеру, достигается рост загрузки вагона, за счет каких характеристик за счет усиленных тележек, снижения веса тары вагона или же увеличения объема кузова для легковесных грузов. — по большому счету неважно.

В этом году мы приобрели 400 инновационных минераловозов и в будущем будем рассматривать на конкурсной основе такой парк при возникновении потребности. При этом крайне важным аспектом рассмотрения покупки инновационного парка в будущем, несомненно, является сохранение государственных субсидий на его приобретение после 2016 года

Виталий Волощук,

директор департамента вагонного хозяйства ЗАО «Русагротранс»:

— Для нас важным фактором при выборе вагонов стал весьма высокий показатель надежности — по сути. первый крупный ремонт вагоны пройдут только через восемь лет работы. Единственная возможная проблема может возникнуть в обслуживании — сервисная сеть уже развита по всей России, но, по нашей информации, каких-то деталей в этих центрах может не оказаться. Однако производитель обещает решить этот вопрос в ближайшее время.

железнодорожный транспорт Болезнь временного роста

Осенний пик спроса на перевозки угля и минеральностроительных грузов пришелся на плавное восстановление рынка грузовых вагонов, а потому рост доходности операторов подвижного состава стал заметен регулирующим органам и ОАО «Российские железные дороги», которые сделали собственные выводы.

– конъюнктура –

На рынке операторов железнодорожного подвижного состава в 2016 году наступил долгожданный подъем. У участников рынка, переживших несколько тяжелых лет низкой конъюнктуры, появилась скромная надежда на выживание, а профессиональные транспортные инвесторы, почувствовавшие начало восходящего тренда, уже повысили активность в отрасли. В то же время наметившийся рост ставок за предоставление вагонов под грузоперевозки не остался не замеченным регуляторами, а заодно привлек внимание ОАО «Российские железные дороги» (ОАО «РЖД») к доходам операторов, которыми, по мнению монополии, было бы неплохо поделиться с владельцем железнодорожной инфраструктуры.

Формально суточные ставки доходности операторов грузовых вагонов с начала года практически удвоились. По данным участников рынка и аналитических агентств, средняя ставка аренды грузового полувагона сегодня достигает 800 руб. в сутки, а в отдельных случаях цена предоставления вагона в октябре доходила до 1 тыс. руб. и выше. Однако значительная доля прироста цены отмечена лишь в третьем квартале.

Для операторов такая динамика стала «светом в конце тоннеля», поскольку с 2012 года ставки стремительно падали. По оценкам Института проблем естественных монополий, ставки операторов с максимальных значений 1,5-1,6 тыс. руб. за вагон в сутки обрушились в четыре раза и к 2015 году дошли до критического уровня доходности — 400–450 руб. в сутки. Объективной причиной падения цен стал чудовищный избыток вагонов на железнодорожной сети, который превратил отрасль в «рынок грузоотправителя», диктовавшего цены, а у ОАО «РЖД» начались трудности с перемещением такого количества «безработных» вагонов.

Отраслевые эксперты и представители операторского сообщества, как, впрочем, и ляется ключевым в работе оператора подих заказчики — грузоотправители, отмечают, что стабилизация операторской ставки на уровне ниже себестоимости содержания парка в эксплуатации — 400-450 руб. за вагон в сутки — наступила примерно год назад. До этого в течение нескольких лет подряд цены на предоставление вагонов падали: порой операторы вынуждены были предоставлять вагоны ниже себестоимости, продолжая вносить высокие лизинговые платежи за приобретенный на «высоком» рынке подвижной состав. На протяжении лозерова с операторами, проходившей за за-2014–2015 годов операторы были готовы соглашаться даже на 200 руб. за вагон, лишь бы ков, обсуждались практически все самые понести меньшие убытки, расплатиться по важные для операторов вопросы и удалось Фальшивый рост кредитам и не допустить банкротства.

Таким образом, инвестиционный ресурс, который мог быть накоплен участниками рынка в период высоких ставок, неизбежно заканчивался, у кого-то раньше, у кого-то позже. Но кризис должен был сократить количество операторов и размер парка в эксплуатации, и тогда последствия профицита вагонов на сети были бы преодолены естественным способом. Сокращению избытка вагонов на сети способствуют и жесткие государственные ограничительные меры — запрет использования для перевозок полвижного состава с продленным сроком службы. Однако, по мнению участников рынка и ва-

гоностроителей, массовое списание вагонов, которое началось еще в 2015 году, начало оказывать существенное восстановительное влияние на рынок лишь сейчас.

Расходы растут у всех

В структуре себестоимости содержания вагона никаких принципиальных изменений не произошло: все это время плата за нахождение вагонов на путях общего и необщего пользования, оплата регулярного техобслуживания и внеплановых видов ремонтов продолжали непрерывно расти. Только количество внеплановых ремонтов грузовых вагонов в 2013-2014 годах выросло на 11%, в 2015 году — еще на 6,7%, говорится в докладе ИПЕМ. Весь ресурс, который оператор мог извлечь из повышения собственной эффективности, съедался ростом этих расходов, а грузоотправитель пользовался выгодной конъюнктурой и не планировал менять свою ценовую политику привлечения вагонов.

Кроме того, операторы отмечают, что сегодня основная услуга железнодорожной перевозки зачастую обрастает рядом дополнительных платных услуг, оказываемых монополией, начиная от заключения договора на подключение к информационной системе ЭТРАН и заканчивая услугой «перевозки по расписанию», которые порой не требуются грузоотправителю. Стоимость дополнительных услуг может оказываться сопоставимой с величиной инфраструктурного тарифа, что существенно увеличивает расходы операторов и итоговую цену услуги для грузовладельцев. Кроме того, возможности операторов по повышению эффективности в немалой степени зависят от качественной и слаженной работы железнодорожного перевозчика и грузовладельцев.

По признанию самих операторов, ОАО «РЖД» в последнее время много сделало для роста эффективности железнодорожной логистики в России, в результате чего скорость доставки грузов выросла. Этот параметр яввижного состава: за счет скорости перемещения растет суточный оборот вагона, принося больше выгоды грузовладельцу и оператору. Это позволило монополии открыто заявить о своих претензиях на часть доходов операторов, которые появились вследствие повышения эффективности, связанного с ростом скорости.

Монополия просит поделиться

На встрече президента ОАО «РЖД» Олега Бекрытыми дверями, по словам ее участнинайти компромиссные решения некоторых из них. Как сообщила по итогам совещания пресс-служба ОАО «РЖД». Олег Белозеров призвал коллег по цеху синхронно увеличивать доходность перевозок, но не за счет повышения их маржинальности, а за счет ро-

ста объемов грузов на железной дороге. В этом же сообщении пресс-служба ОАО «РЖД» привела данные, согласно которым «по отдельным видам вагонов ставки с начала года выросли на 80%», тогда как «за это же время тарифная нагрузка на грузоотправителей в части использования инфраструктуры увеличилась лишь на 2,6% при индексации тарифа на 9%». Компания добавила,



Формально суточные ставки доходности операторов грузовых вагонов с начала года практически удвоились

что, «несмотря на повышение качества работы, ОАО "РЖД" несет потери в связи с необеспечением операторами подвижного состава заявок на перевозки», которые за август сентябрь составили около 1 млрл руб. В компании посчитали, что рост ставок на предоставление вагонов, «с одной стороны, нивелирует усилия ОАО "РЖД" по привлечению дополнительных объемов за счет проведения гибкой тарифной политики, снижению тарифной нагрузки, а с другой — приводит к формированию зон локального дефицита в период максимального спроса на подвижной состав».

В этом году ОАО «РЖД» столкнулось со значительным перераспределением грузовых потоков, которые привели к дисбалансу доходов и расходов. Неожиданный рост перевозок угля на экспорт, которые приносят инфраструктурной монополии крайне мало дохода, совпал со снижением высокодоходных перевозок нефтепродуктов и готовой продукции, производство которой не растет или для ее перевозки задействованы другие виды транспорта. В ходе встречи с операторами это признал и Олег Белозеров. «У всех нас общие проблемы. Это уход нефтяных грузов, грузов третьего класса, которые позволяли нам балансировать расходы на инфраструктуру. Нужно искать разумные балансы для увеличения объемов перевозок и компенсации этих потерь»,— сказал он, добавив, что за прошедший под его руководством год ОАО «РЖД» сэкономило 100 млрд руб. на уменьшении собственных затрат.

Между тем сокращение перевозок высокостоимостных грузов на железной дороге и рост перевозок низкостоимостных действительно привели к дисбалансу доходов не только у железнодорожной монополии, но и у операторов подвижного состава с универсальным парком. «Вагонная составляющая» тарифа на перевозки угля существенно ниже, чем на перевозки, например, металлов или строительных грузов, поэтому перераспределение объемов перевозок привело к снижению доходности универсального полувагона.

Кроме того, «локальный дефицит» полувагонов, который отразился на росте операторских ставок в сентябре—октябре, во мно-

возок угля и минерально-строительных материалов: в этот период строительный сезон еще не закончился, а подготовка к отопительному уже началась. В результате именно в эти два месяца «отмечаются проблемы с вывозом угля из-за нехватки вагонов — ввиду передислокации парка на вывоз более доходных минерально-строительных грузов», отметил первый замгендиректора Новой перевозочной компании Вячеслав Станиславский, выступавший с докладом на отраслевой конференции в ноябре. По его словам, эта постоянная проблема первых осенних месяцев в 2016 году лишь обострилась из-за резкого увеличения перевозки низкодоход-

Большинство участников рынка полагают, что ситуация с нехваткой полувагонов в сегменте массовых грузов имеет временный характер, тогда как в целом по рынку предложение подвижного состава пока еще превышает спрос. Отсутствие принципиальных позитивных изменений, свидетельствующих об устойчивом «повышательном» тренде на рынке оперирования, демонстрирует и сегмент нефтебензиновых цистерн. По данным участников отрасли, профицит нефтеналивного парка сохраняется практически на прежнем уровне, а операторская ставка колеблется весь год в районе 650 руб. за вагон в сутки. Это значит, что системных причин для повышения цен на услуги операторов нет, просто появились нормальные рыночные условия, в которых формируется спрос и цена на тот или иной подвижной состав.

Признаки выздоровления

Тем не менее стабилизация цен на рынке в отрасли. Впервые за последние несколько лет в этом году в сфере оперирования грузовыми вагонами стали видны консолидационные процессы, которых так ждали идеологи затянувшихся реформ на железнодорожном транспорте.

Наиболее заметным событием на фоне недостаточной инвестиционной активности последних лет стало возвращение на железнодорожный рынок профессионального транспортного инвестора — Сергея Генералова. Его компания «Промышленные инвесторы» в ноябре завершила сделку по приобретению у «Объединенной вагонной компании» оператора «Восток1520» с парсте с приобретенной лизинговой компанией «Нитрохимпром» объединенная «Первая тяжеловесная компания» стала оператором парка, в составе которого больше 23 тыс. полувагонов и хопперов повышенной грузоподъемности.

Еще одним центром консолидации грузового подвижного состава стала Федеральная грузовая компания (ФГК, входит в холдинг ОАО «РЖД»). Заключив стратегическое соглашение с УВЗ, компания стала наиболее вероятным покупателем дочернего УВЗ оператора «УВЗ Логистик», в парке которого примерно 37,5 тыс. полувагонов, в том числе около 10 тыс. — повышенной грузоподъемности. Весной все эти вагоны перешли в аренду ФГК; по словам гендиректора УВЗ Олега Сиенко, сделка по продаже операторского бизнеса будет закрыта до конца года. Как ранее писал "Ъ", в сентябре ФГК заключила сделку по аренде около 16 тыс. вагонов, «зависших» на балансе «ВЭБ Лизинга», что позволило ей выйти на первое место по размеру парка в управлении, обогнав бессменного лидера последних лет, Первую грузовую компанию (ПГК) Владимира Лисина. В третьем квартале, по данным рейтинга крупнейших операторов Infoline Rail Russia Тор агентства «Infoline-Аналитика», ФГК обогнала прежнего лидера и по объемам грузоперевозок: в вагонах ФГК за июль—сентябрь было отправлено 53,3 млн тонн грузов, тогда как объем перевозок ПГК составил за тот же период 43.2 млн тонн.

Директор исследовательского агентства Infranews Алексей Безбородов, как и большинство участников рынка, убежден, что таких высоких ставок на вагоны, как пять оперирования и ожидания будущего подъ- лет назад, на рынке больше не будет никогема оживили инвестиционную активность да, а тем более — в ближайшей перспективе. «Сейчас ни у кого — ни у грузовладельцев ни у операторов, ни у ОАО "РЖД", ни у бюджета — нет денег, поэтому сейчас идет борьба всех против всех»,— говорит господин Безбородов. По его мнению, выход у отрасли один: участникам рынка придется договариваться о приемлемых для всех условиях сосуществования, и это произойдет, по его прогнозам, к весне будущего года. Участники рынка соглашаются: так и будет, но только если государство не станет вмешиваться в происходящее на рынке и отнимать у них лохолы, которые еще не скоро компенсиру ют убытки прошлых лет.

Алексей Екимовский

Цемент возвращается на рельсы

– грузовая база –

Общая погрузка на сети РЖД снизилась в октябре 2016 года по сравнению с результатами прошлого октября на 3,3% -«ОТЛИЧИЛИСЬ», В ЧАСТНОСТИ, УГОЛЬ (-4,4%), железная руда (-5,3%)и строительные грузы (-11,8%). В ноябре динамика несколько улучшилась, но погрузка все равно показала отрицательные результаты (-0,9% по отношению к прошлому ноябрю). Тем не менее в РЖД предсказывают рост ключевого показателя по итогам года.

За 11 месяцев 2016 года показатель погрузки угля вырос по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. В частности, погрузка каменного угля и кокса составила 297,6 млн тонн (+1,6%) и 10,7 млн тонн (+4,6%) соответственно. Эксперты отмечают, что в октябре погрузка угля снизилась на фоне сокращения его добычи на 3%, по данным Росстата, и на 4,4%, по информации Минэнерго. По мнению старшего аналитика ПАО «НПК "Объединенная вагонная компания"» Лейсаны Коробейниковой, причина снижения добычи — недовывоз угля в сентябре из-за нехватки полувагонов. Тем не менее Минэнерго прогнозирует рост добычи по итогам года на 4.8%. а увеличение экспорта — на 5,7%.

«Внутренние перевозки угля сократились почти на 15%, так как экспортные отправки вновь оказались в приоритете (рост на 7%),— кон-

статирует Лейсана Коробейникова.— Рост на мировом рынке цены на уголь (88,2 \$/т к середине ноября) и, как следствие, повышенная маржинальность экспортных перевозок позволили вырасти грузопотоку в страны ЕС (+7%), Китай (+40%), Японию (+6%) и Великобританию (+5%). Кроме того, правительство КНР отменило часть ограничений, действовавших с марта на местных угольных шахтах, в связи с ростом цен на уголь и падением китайской добычи. Это позволило компаниям работать 330 дней в году вместо 276, установленных ранее. Действовавшие ограничения за десять месяцев 2016 года привели к сокращению внутреннего производства угля на 11% к аналогичному периоду прошлого года, тогда как импорт увеличился на 18,5% — до 200 млн тонн».

Эксперты также полагают, что сокращения цены на уголь в 2017 году 2015 года, и на 10% ниже показатене предвидится. Она будет по-прежнему высокой, поскольку китайское правительство постарается поддержать положительные денежные потоки для большинства угледобывающих предприятий с сохранением рентабельности для жилищно-коммунального хозяйства. Вместе с тем ожидаются колебания цен на уголь по мере корректировки китайской политики. В краткосрочной перспективе ожидается восстановление перевозок угля по мере балансировки парка полувагонов в связи с сезонным сокращением перевозок

В октябре погрузка строительных грузов на сети РЖД установила антирекорд и упала до минимального значения за последние 15 лет для данного месяца — до 12 млн тонн (-12% к прошлому октябрю). Цемент также оказался на рекордно низком для октября уровне — 2,3 млн тонн (-15%).

Основное падение поставок пришлось на Москву и Московскую область (около 25%), почти вдвое снизились поставки в Архангельскую, Калужскую и Нижегородскую области.

За октябрь выпуск цемента в стране сократился на 13,4% (к октябрю 2015 года), производство железобетонных изделий и конструкций на 13,6%, тогда как добыча нерудных строительных материалов выросла на 5%. За этот период в РФ было построено 6,1 млн кв. м жилья, что на 13% меньше, чем в октябре ля сентября 2016 года. Объем строительных работ в октябре в сопоставимых ценах ниже уровня прошлого года на 0,8%, тогда как падение за девять месяцев текущего года составило 5%, но говорить о существенных переменах в строительстве пока преждевременно.

Разнонаправленная динамика добычи нерудных строительных материалов и их железнодорожных перевозок в значительной степени связана с оттоком части грузов на альтернативные виды транспорта в связи с нехваткой полувагонов. Причина — в переключении полу-

вагонов на обслуживание экспорт- ком уровне за счет стабильного спроных поставок угля на фоне восстановления цен на него.

«В краткосрочной перспективе по-прежнему прогнозируется низкий уровень перевозок строительных грузов. Но по мере улучшения инвестиционного климата в России, с закладкой новых инфраструктурных проектов и по мере балансировки парка полувагонов перевозки строительных грузов могут восстановиться», — уверена Лейсана Коробейникова.

Несмотря на небольшой прирост (+0,3%) погрузки нефти и нефтепродуктов в октябре, по результатам 11 месяцев показатель упал на 6,4%. По мнению экспертов, реальных предпосылок для восстановления перевозок нефти и нефтепродуктов пока нет. В среднесрочной перспективе перевозки будут оставаться на текущем низком уровне.

Впрочем, есть и позитивные циф-— погрузка удобрений в октябре выросла к прошлогоднему рекордному уровню на 2,3% и составила 4,4 млн тонн. По данным Росстата, за этот период выросло производство удобрений к прошлому году на 6,7%. Поставки удобрений из России нарастили Бразилия (+20%), Перу (в 2,3 раза), Индия (в 2,2 раза) и Белоруссия (в 4 раза). За январь—ноябрь текушего тонн, рост составил 3,7%.

«В среднесрочной перспективе могут сохраниться на текущем высо-

са как на внутреннем, так и на внешнем рынках, а также вырасти по мере ввода новых мошностей», — под-

черкнула эксперт ОВК. Кроме того, по оперативной информации РЖД, грузооборот за ноябрь увеличился по сравнению с аналогичным периодом прошлого года на 0,9% и составил 199,1 млрд тарифных тонно-км, а с учетом пробега вагонов в порожнем состоянии — +0,9% и 255,3 млрд тонно-км соответственно. По итогам незавершенного года этот показатель также вырос до 2,133 трлн тарифных тоннокм (+1,5%) или до 2,73 трлн тонно-км (+1,3%) — с учетом «порожняка».

По результатам текущего года РЖД прогнозирует прирост на 0,5-0,6% к уровню прошлого года, в основном благодаря увеличению объемов в первом полугодии 2016 года.

«Это не новые, а старые грузы те объемы, что мы потеряли в прошлом и позапрошлом годах, — подчеркнул вице-президент, генеральный директор Центра фирменного транспортного обслуживания ОАО "РЖД" Салман Бабаев.— Как известно, компания разработала комплекс мер, направленных на повышение клиентоориентированности и конкурентоспособности. С их помошью нам удалось с начагода на сеть РЖД погружено 48,5 млн ла года вернуть с автомобильного транспорта около 5 млн тонн грузов. Примерно половина из них перевозки минеральных удобрений это промышленное сырье и строительные материалы, привлеченные

благодаря договорам на обеспечение клиентов погрузочными ресурсами. Такие договоры заключаются в рамках работы по упрощению доступа клиентов к услугам холдинга РЖД. Некоторую часть грузов, в том числе цемент, мы сумели привлечь после того, как органы власти усилили работу по проведению весового контроля на автотрассах. Рано или поздно это нужно было делать, ведь перегруженные фуры разрушают дороги, что в итоге отражается на работе автомобильного транспорта. Железнодорожники же всегда готовы подхватить такой груз».

Также свою роль сыграл тарифный коридор — в течение 2016 года ОАО «РЖД» приняло более 30 решений по установлению понижающего коэффициента к действующим тарифам на перевозки грузов — для привлечения грузов с автотранспорта. Еще ряд скидок госкомпания ввела, чтобы удержать уже привлеченные от конкурентов объемы перевозок. В целом за январь—сентябрь 2016 года было привлечено порядка 4,4 млн тонн грузов.

А по итогам этого года за счет привлечения с альтернативных видов транспорта дополнительных объемов перевозок ожидается доход порядка 4 млрд руб., резюмировал топ-менеджер. В 2017 году госкомпания планирует обеспечить объемы дополнительных доходов на уровне не ниже показателей

Константин Мозговой

этого года.

железнодорожный транспорт Спрос проснулся

Затяжной кризис в вагоностроении, связанный с падением производства, подошел к концу — в 2016 году выпуск вагонов в РФ может увеличиться на 43% и составить 38 тыс. единиц. Эффективным инструментом спасения отрасли стала господдержка, но даже ее оказалось недостаточно для стабилизации ситуации на рынке. Грузовладельцы просят сохранить субсидии покупателям инновационных вагонов в 2017 году.

— конвейер —

Вагону приготовили смену поколений

В начале 2016 года в силу вступил приказ, запрещающий эксплуатировать на российских железных дорогах вагоны, которые прошли процедуру модернизации для продления срока службы. Это значило, что с инфраструктуры сразу должно было уйти несколько десятков тысяч единиц подвижного состава. Так и произошло: 100 тыс. вагонов было списано в 2015 году, еще 100 тыс. — за десять месяцев 2016 года, в результате общее количество грузовых вагонов на сети сократилось до 1,08 млн единиц. Предполагалось, что, после того как инфраструктура разгрузится, на операторском рынке произойдет оживление: ставки аренды пойдут вверх, спрос на новые грузовые вагоны резко возрастет. Но первые месяцы 2016 года выдались непростыми, по крайней мере для вагоностроителей: заказов на вагоны было немного и рынок пребывал в стагнации. Ситуация выправилась только в мае, когда правительство РФ выпустило постановление о предоставлении бюджетных субсидий на закупку грузовых вагонов. Общий объем поддержки составил 7 млрд руб. и предусматривал единую субсидию в размере 300 тыс. руб. на вагон. Так, если с января по апрель вагоностроители произвели 8 тыс. грузовых вагонов, то с мая по сентябрь — 14 тыс.

Действовали и другие меры господдержки: в июле правительство утвердило программу субсидирования производителей инновационных вагонов (с повышенной нагрузкой на ось и улучшенными характеристиками) путем компенсации части затрат на их производство в объеме 3 млрд руб. Также субсидии получали производители, участвующие в программе технологического перевооружения, и те, кто брал кредиты в банках в 2014-2016 годах на реализацию инвестиционных проектов в рамках государственной программы «Развитие промышленности и повышение ее конкурентоспособности». Кроме того, можно было получить субсидии на проведение НИОКР. Всего в 2016 году вагоностроители получили из бюджета 13 млрд руб.

Опрошенные BG производители вагонов подтверждают, что выделенные субсидии оказали благоприятное влияние на отрасль. Реализация госпрограммы поддержки транспортного машиностроения принесла ощутимые результаты: в прошлом году рынок грузового вагоностроения прошел точку разворота, а в этом — начал отыгрывать свои докризисные позиции, говорит первый заместитель гендиректора по общему развитию НПК «Объединенная вагонная компания» Дмитрий Бовыкин.

«Сегодня мы являемся свидетелями того, как в отрасли совершается техническая революция, идет смена поколений вагонов и ходовых частей. Этот процесс наобороты», — констатирует он, подчеркивая, что грузоотправителями и операторами востребован подвижной состав именно нового поколения, обладающий большим ресурсом и высокой надежностью, поскольку экономический эффект от его эксплуатации гораздо выше, чем при использовании обычных вагонов. По словам Дмитрия Бовыкина, в 2016 году уже 100% выпускаемых полувагонов были оснащены тележкой, рассчитанной на осевую нагрузку 25 тонн, и дальнейшее увеличение этого ключевого для массовых типов вагонов показателя — вопрос ближайшего времени.

Заместитель гендиректора по железнодорожной технике АО «Научно-производственная корпорация "Уралвагонзавод"» (УВЗ) Андрей Шленский согласен с тем, что в вагоностроении наметилась положительная тенденция и во многом это обусловлено реализуемой госпрограммой. По его мнению, именно субсидия в размере 300 тыс. руб. за единицу подвижного состава, выделяемая операторским компаниям по постановлению N^{o} 405, позволила «склонить чашу весов» к покупке инновационных моделей. в подобном подвижном составе всех типов (цистер-



В 2016 году спрос вырос,

прежде всего на специализированные вагоны

«Эффективность этого постановления наглядно иллюстрируют показатели работы вагоностроительных заводов в течение 2016 года»,— говорит господин Шленский. Корпорация УВЗ по итогам 2016 года планирует выпустить около 8 тыс. грузовых вагонов (из них 80% — инновационные составы), что почти в три раза больше, чем год назад, а в следующем году намеревается вывести на рынок новые модели цистерн для перевозки кислот, платформы для лесоматериалов, вагон-самосвал и хоппер-окатышевоз, рассказал Андрей Шленский. «Благодаря своевременным мерам господдержки отрасли удалось сохранить вагоностроительные предприятия, коллективы и, главное, профессиональные, в первую очередь инженерные, компетенции»,— уверен заместитель гендиректора компании «РМ Рейл» Андрей Водопьянов. Он также отмечает, что спрос на продукцию предприятия увеличился и что в 2016 году «РМ Рейл» планирует удвоить производство.

В 2016 году спрос вырос прежде всего на специализированные и специальные составы: цистерны для перевозки химпродуктов, зерновозы, хопперы-цементовозы и универсальные платформы, а, например, спрос на цистерны для нефтепродуктов и СУГ остался низким. По оценке «Алтайвагона», по итогам года отрасль увеличит выпуск вагонов на 43%, до 38,4 тыс. единиц, что, безусловно, можно считать положительным моментом, но минимально необходимый уровень для сохранения вагоностроения — 40–45 тыс. вагонов, и именно на такой объем чался несколько лет назад и сейчас набирает мощные производители ориентировались в 2015 году, обсуждая будущее машиностроения с правительством РФ. В «Алтайвагоне» назвали причины, которые помешали достичь намеченного объема: запоздалые меры господдержки, отсутствие комплектующих на прогнозируемый объем выпуска, рост цен на металлы (до +45%), срывы прогнозируемых планов на 2016 год по экспортным контрактам, продолжающийся профицит на сети, а также нестабильность доходов операторов, не позволяющая им формировать инвестпрограмму. И это при том, что к осени ставки аренды вернулись на экономически обоснованный уровень, увеличившись в два раза (с 500 руб. до 1 тыс. руб. в сутки за полувагон, а на некоторых направлениях — до 1,2 тыс. руб.). В выигрыше оказались и грузовладельцы. Например, в письме на имя главы Совета потребителей по вопросам деятельности РЖД генеральный директор ПАО «Уралкалий» просит его поддержать предложение о продлении на 2017 год мер государственной поддержки покупателей инновационных вагонов.

Суммарные потребности компаний-экспортеров

50 тыс. новых вагонов.

Равнение на бюджет

Вагоностроители ожидают, что государство и впредь будет оказывать отрасли финансовую поддержку. В противном случае производство грузовых вагонов в РФ до 2022 года останется на уровне 30–35 тыс. единиц в год, посчитали в «Алтайвагоне». «Несмотря на рост выпуска подвижного состава в 2016 году, говорить о стабилизации положения в отечественном вагоностроении преждевременно»,— считает Андрей Шленский. По его словам, повышение суточных ставок еще не стабилизировало положение операторов и собственников парка, поэтому производители не могут рассчитывать на устойчивый спрос в отсутствие государственной поддержки. В корпорации УВЗ уверены, что для сохранения позитивных тенденций на рынке вагоностроения чрезвычайно важно, чтобы в 2017 году субсидии на подвижной состав в том или ином виде сохранились. С этим согласен и Андрей Водопьянов, он считает, что в условиях профицита вагоностроительных мощностей необходимо развивать экспорт. «"РМ Рейл" уже поставил первую партию вагонов на Кубу, вагонокомплекты в Иран, но нужна дополнительная поддержка: субсидии в части сертификации НИОКР, логистических затрат, банковских ставок по процентам. Это поможет нам стать более конкурентоспособными», — добавляет топ-менеджер «РМ Рейл».

Проблема экспортных поставок волнует и «Алтайвагон». Сейчас есть два основных направления, куда можно экспортировать вагоны: страны СНГ с единым технипримут решение о поддержке отрасли в следующем году. ческим регулированием (самые емкие вагонные рын- По словам директора департамента транспортного и спеки постсоветского пространства — Казахстан, Украина, циального машиностроения Минпромторга Александра Азербайджан и Белоруссия) и поставки в дальнее зарубежье. Как правило, вагоны иностранных производителей значительно дороже аналогичных российских: китайские вдвое, американские втрое, но барьеры входа на эти рынки не позволяют российским производителям конкурировать с иностранными машиностроителями. Заместитель гендиректора «Алтайвагона» по развитию и связям с госорганами Станислав Золотарев говорит, что в крупных развитых странах грузовой подвижной состав сильно зарегулирован. «Для входа на рынок Америки обязательно наличие сертификата, соответствие стандартам международной Ассоциации американских железных дорог. Кроме того, за границей специализированный парк преобладает над универсальным, поэтому к вагонам предъявляется больше требований и они имеют больше спецификаций», — рассказывает он. К примеру, технико-экономические параметры таких вагонов могут меняться в зависимости от свойств груза. Также ино-

ны, платформы, хопперы) оцениваются примерно в странные вагоны производятся с расчетом на эксплуатацию в другом температурном диапазоне — с минимальной температурой до -40 градусов. У российских вагонов температурный диапазон эксплуатации — от –60 до +50 градусов. Но для перехода на евростандарты любому российскому предприятию потребуются огромные финансовые вливания как на внедрение европейских экологических стандартов, так и на приобретение нового оборудования и освоение выпуска новой продукции. Впрочем, из-за высокой волатильности рубля, санкций в отношении российских производителей (например, УВЗ) говорить о широкомасштабном выходе на иностранные рынки не приходится. В 2016 году российские производители планировали поставить на экспорт 33 тыс. вагонов, а фактически экспортировали только 4,15 тыс. единиц.

Но если перспективы экспорта грузовых вагонов попрежнему туманны, то ситуация с субсидированием проясняется. Еще в октябре Минпромторг объявил о том, что подал в правительство заявку на поддержку транспортного машиностроения в 2017 году на уровне 2016 года. Это значит, что машиностроители вновь могут рассчитывать на 12-13 млрд руб., но, как сообщил глава министерства Денис Мантуров, объем господдержки зависит от того, как будет сверстан бюджет. «Надо понимать, что в этом году только начала действовать регуляторная составляющая — это существенная мера поддержки производителя за счет запрета на продление срока службы грузовых вагонов. Это тоже формирует отложенный спрос»,— заявил Денис Мантуров. При этом он предположил, что в правительстве позитивно отнесутся к заявке министерства и Морозова, компании — участники перевозочного процесса, такие как ПГК, ФГК, СУЭК, «Уралкалий», ОЗК, Русагротранс активно участвуют в приобретении именно инновационных вагонов. Это связано не только с мерами господдержки, которые имеют срочный характер, но и с практическим эффектом от эксплуатации таких вагонов для всех участников перевозочного процесса.

В ОВК считают, что для баланса рынка государственную поддержку необходимо распространить на узкоспециализированные типы вагонов, производство которых уже осваивается и требует существенных инвестиций. Руководитель отдела исследований транспортного машиностроения ИПЕМ Георгий Зобов считает, что в 2017 году спрос на специализированный подвижной состав превысит спрос на универсальные и крытые вагоны, который останется стабильным в том числе и по причине стремительного выбытия парка данного типа в 2014–2017 годах.

Юлия Галлямова





С доставкой на дом или в офис!

Получайте в течение месяца газету «Коммерсанть» всего за 99 рублей или любой из журналов – «Коммерсанть Власть», «Коммерсанть Деньги», «Огонёк» – за 49 рублей

Предложение действительно только для новых редакционных подписчиков

оформления подписки на газету Коммерсанть» в вашем регионе уточняйте

по телефону 8 800 200 2556 (бесплатно по РФ) Доставка изданий осуществляется силами ФГУП В Москве и Санкт-Петербурге

курьерская



■ по QR-коду ■ по телефону 8 800 200 2556 (бесплатно по РФ)