РБК+

Партнер выпуска

УралВагонЗавод

Реклама. 18+

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

Тематическое приложение к ежедневной деловой газете РБК
Четверг, 2 июня 2016 | №095 (2351)

СТЫК ИНТЕРЕСОВ: ПРОИЗВОДИТЕЛИ И ПОКУПАТЕЛИ ВАГОНОВ ТРЕБУЮТ ПРОТЕКЦИОНИЗМА ОДНОВРЕМЕННО | **ЛОГИСТИКА:** СТОЛИЦА ХОЧЕТ ОТКАЗАТЬСЯ ОТ ТРАНЗИТНОЙ ПРИВИЛЕГИИ | **ТЕХНОЛОГИИ:** ПРОИЗВОДИТЕЛИ РЕЛЬСОВ ОСВАИВАЮТ ЧУЖИЕ РЫНКИ

ФОТО: НАТАЛЬЯ ОНИЩЕНКО/ТАСС

УРОКИ МОДЕЛИРОВАНИЯ

УЧАСТНИКИ РЫНКА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК, ГРУЗОВЛАДЕЛЬЦЫ И ЧИНОВНИКИ ПОКА НЕ МОГУТ СФОРМИРОВАТЬ ПРИНЦИПЫ, НА КОТОРЫХ БУДЕТ ПРОДОЛЖЕНА РЕФОРМА ОТРАСЛИ. **ПЕТР КАМЕНЕВ**

Единые подходы должны быть выработаны в рамках «Целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок на 2016–2020 годы». Действие прошлой модели закончилось в 2015 году, и рынок оценивает ее как выполненную лишь наполовину (см. схему на с. 4). Разные подходы к продолжению реформы помешали чиновникам своевременно подготовить новый вариант, и правительство согласилось продлить работу над ним на полгода.

Ситуацию осложняет то обстоятельство, что предыдущая модель создавалась в совершенно других экономических условиях — подъема 2010 года. Сейчас отрасль, как и российская экономика в целом, испытывает ряд проблем. Так, погрузка РЖД в прошлом году снизилась на 1%, а пассажирские перевозки упали на 6,6%. Сама компания поставлена правительством в очень жесткие тарифные условия: официальная индексация в 2016 году определена на уровне 9%, что ниже инфляции прошлого года. РЖД отказались от государственных дотаций на капитальный ремонт инфраструктуры, которые ранее ежегодно получали в размере 30 млрд руб., но в то же время намерены сохранить объем инвестиционной программы на прошлогоднем уровне — 432 млрд руб. Сейчас РЖД получают поддержку от государства в виде субсидирования ставки на инфраструктуру для пригородных перевозок и сохранения на уровне 1% ставки налога на имущество. Эти льготы примерно равны ежегодным дотациям на капитальный ремонт пути.

В этой ситуации правительство и участники рынка думают о смене модели грузовых железнодорожных перевозок, поскольку они начинают проигрывать другим видам транспорта.

ЧАСТНОЕ ФОРМИРОВАНИЕ

Наибольшие споры вызывает вопрос о появлении на магистральной железнодорожной сети частных перевозчиков, что привело бы к разделению инфраструктуры и перевозок. «Наша позиция простая: необходима детальная проработка. Нужно с цифрами в руках понять, какой результат получат государство и железнодорожная отрасль в целом, а не отдельные участники рынка, — говорил в апреле на расширенной коллегии Министерства транспорта президент ОАО «РЖД» Олег Белозеров. — Если анализ покажет, что это действительно эффективно, тогда и необходимо принимать решение о допуске частников».

В компании полагают, что в случае появления частников на сети они станут работать на наиболее выгодных маршрутах, оставляя РЖД, не имеющим права отказываться от перевозки по заявкам, лишь низкодоходные грузы.

Окончание на с. 4 →

КТО НА НОВЕНЬКОГО

ВЛАДЕЛЬЦЫ ВАГОНОВ НЕ СПЕШАТ ЗАМЕНЯТЬ ИХ ИННОВАЦИОННЫМ ПОДВИЖНЫМ СОСТАВОМ. ЗАМЕНА СТАРОГО ВАГОННОГО ПАРКА МОЖЕТ ПРЕВРАТИТЬСЯ В ПРОБЛЕМУ. КОНСТАНТИН МОЗГОВОЙ

Исторически меры государственной поддержки железнодорожной отрасли были направлены на вагоностроителей. Сначала владельцам вагонов — операторским компаниям решением правительства существенно ограничили возможности продлевать срок службы парка. А потом и совсем запретили. Логика была простая: списав «пожилой» вагон, операторы будут вынуждены купить новый. Мера больно ударила по владельцам вагонов. Но к производителям с заказами они не спешат. Переизбыток самого массового вида парка — полувагонов на сети РЖД и, как следствие, крайне низкие ставки на них сделали универсальный парк фактически неокупаемым.

ОТ ПРОФИЦИТА К ДЕФИЦИТУ

Впрочем, в обозримом будущем рынок ожидает снижения профицита парка — по итогам прошлого года операторы списали более 110 тыс. единиц подвижного состава. Ожидается, что в ближайшие два года темпы вывода из оборота старых вагонов сохранятся примерно на этом же уровне. Некоторые эксперты рынка даже предрекают локальный дефицит полувагонов уже в этом году, главным образом в пиковые периоды погрузки грузов на сети ОАО «РЖД». На появление дефицита повлияло как массовое списание вагонов при невысоких темпах производства нового подвижного состава, так и уверенный рост погрузки основных грузов, перевозимых в полувагонах: в первом квартале 2016-го погрузка угля и строительных грузов выросла на 3,8 и 20% соответственно. Риск сохранения сезонного дефицита существует и в дальнейшем, считает руководитель отдела исследований грузовых перевозок Института проблем естественных монополий Александр Слободяник, в связи с тем же запретом на продление сроков службы вагонов.

В настоящее время государство пытается поддержать операторское сообщество. Так, в середине мая правительство приняло постановление №405, по которому предполагается выделение субсидий при покупке инновационных вагонов в размере 300 тыс. руб. за единицу подвижного состава. Всего на эти цели из госбюджета выделяется 7 млрд руб.

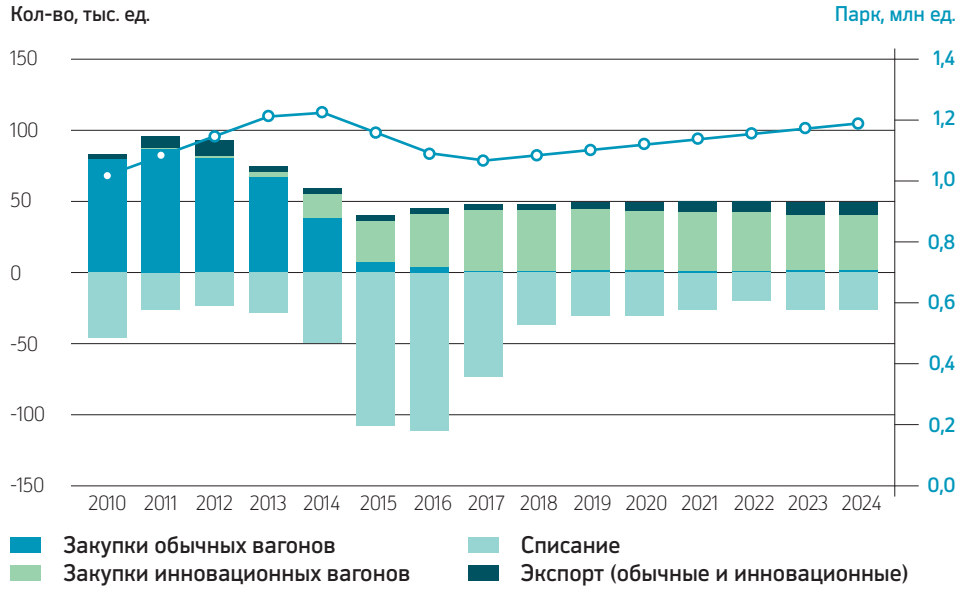
Кроме того, продолжает действовать постановление №1223 2014 года, в соответствии с которым выделяются субсидии на приобретение инновационных вагонов с повышенной осевой нагрузкой — 130 тыс. руб. только при покупке инновационного подвижного состава. На текущий год на реализацию этого постановления выделено из бюджета 2,22 млрд руб. Однако операторы ожидали большего и серьезно рассчитывали на включение дополнительных выплат за одновременное с покупкой нового подвижного состава списание старых вагонов — так называемую утилизационную премию. В частности, по расчетам некоммерческого партнерства «Совет операторов железнодорожного транспорта», оптимальный размер такой премии на один приобретаемый новый вагон (не обязательно инновационный) мог бы составлять 150 тыс., 250 тыс. или 300 тыс. руб. при списании одного, двух или трех вагонов соответственно.

Включение в окончательный проект постановления повышенных выплат операторам охотно лоббировали и вагоностроители. «Жаль, что в последнюю редакцию не вошли выплаты за списание старых вагонов, жаль, что оно вышло только в мае, но хорошо, что оно наконец опубликовано, — говорит заместитель генерального директора НПК «Уралвагонзавод» (УВЗ) Андрей Шленский. — Мы долго ждали этого постановления, без него мы фактически не могли начать полноценную работу по заключению контрактов с нашими партнерами — безусловно, клиентам надо было понимать, в какую сумму им в конечном итоге обойдутся вагоны». В свою очередь, представители операторского бизнеса, в частности генеральный директор АО «Федеральная грузовая компания» (ФГК, дочернее предприятие РЖД) Алексей Тайчер, уже подчеркивали, что планы по приобретению новых вагонов напрямую зависят от наличия утилизационной премии.

Текущий уровень господдержки недостаточен, уверен эксперт-аналитик ИК «Финам» Алексей Калачев. Для государства важно сохранить отрасль транспортного машиностроения и по возможности придать ей некоторый импульс для развития, считает эксперт. «В конце концов вагоностроительные заводы — это рабочие места, это доходы семей, это сохранение специалистов, производств и технологий, имеющих в том числе и оборонное значение. Кроме того, машиностроение — существенная часть

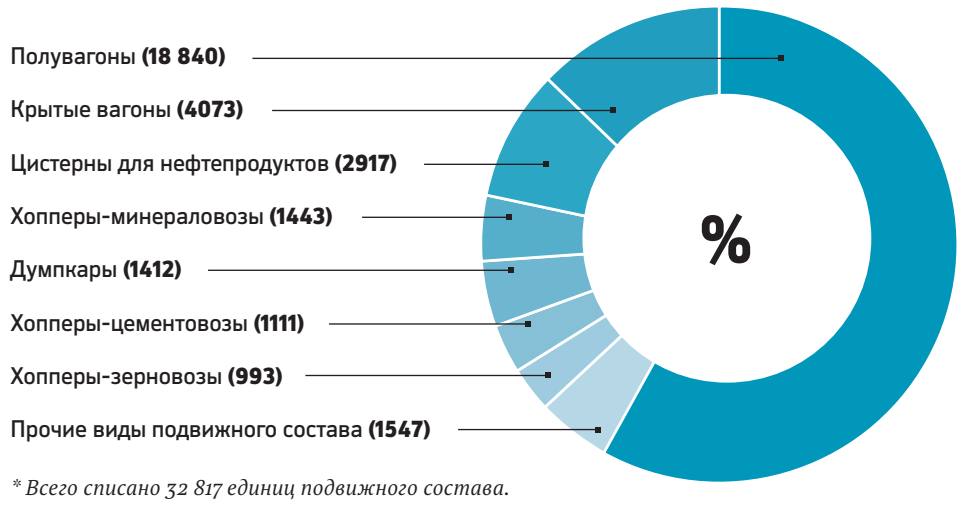
ЭКСПЕРТЫ ПРЕДРЕКАЮТ ЛОКАЛЬНЫЙ ДЕФИЦИТ ПОЛУВАГОНОВ УЖЕ В ЭТОМ ГОДУ, ГЛАВНЫМ ОБРАЗОМ В ПИКОВЫЕ ПЕРИОДЫ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ

ЗАКУПКА И СПИСАНИЕ ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ: ПРОГНОЗНАЯ ДИНАМИКА*



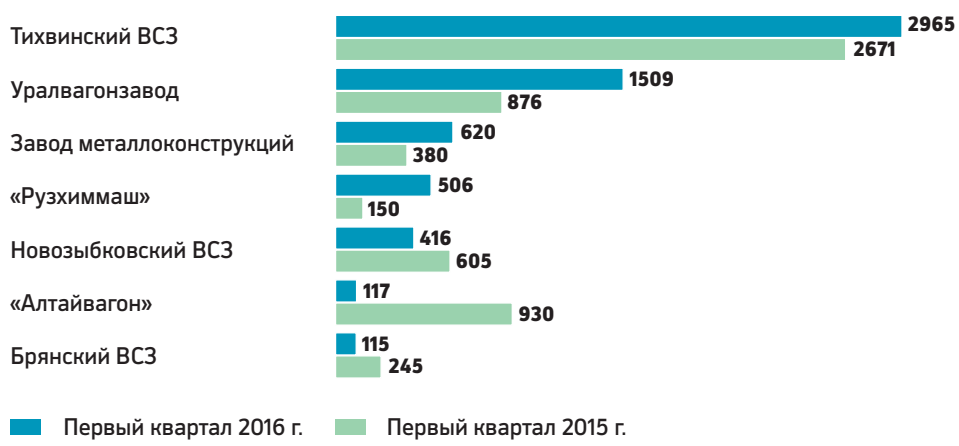
** Для 2015–2024 годов — прогноз.*
Источник: «INFOLine — Аналитика»

ОБЪЕМ СПИСАНИЯ ОСНОВНЫХ ВИДОВ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА В РФ ПО ИТОГАМ ПЕРВОГО КВАРТАЛА 2016 ГОДА*



** Всего списано 32 817 единиц подвижного состава.*
Источник: НП «Объединение вагоностроителей»

ДИНАМИКА ВЫПУСКА ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ ВЕДУЩИМИ ПРОИЗВОДИТЕЛЯМИ
единицы



Источник: НП «Объединение вагоностроителей»

РБК + «ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ» (16+)

Тематическое приложение к «Ежедневной деловой газете РБК»
Является неотъемлемой частью
«Ежедневной деловой газеты РБК» №095 (2351) от 2 июня 2016 г.
Распространяется в составе газеты
Материалы подготовлены редакцией партнерских проектов РБК+
Партнеры: ООО «УВЗ-Медиа Сервис», ООО «ТК Евразхолдинг», ООО «Восток1520». Реклама

Учредитель: ООО «БизнесПресс»
Издатель: ООО «БизнесПресс»
Генеральный директор: Екатерина Сон
Главный редактор партнерских проектов РБК+:
Наталья Кулакова
Редактор РБК+ «Железнодорожный транспорт»:
Сергей Черешнев

Выпускающий редактор: Андрей Уткин
Дизайнер: Алексей Баранов
Фоторедактор: Алена Кондюрина
Корректоры: Татьяна Поленова, Маргарита Тарасенко
И.о. главного редактора газеты:
Юлия Петровна Ярош
Рекламная служба: (495) 363-11-11, доб. 1342

Коммерческий директор издательства РБК:
Анна Батыгина
Директор по продажам РБК+:
Евгения Карлина
Директор по производству:
Надежда Фомина
Адрес редакции: 117393, Москва, ул. Профсоюзная, 78, стр. 1

спроса на энергию и продукцию металлургии. Если пойти на радикальное сокращение производства в отрасли, то решение последующих за этим социальных, инфраструктурных, да и оборонных проблем обойдется гораздо дороже. Отсюда приоритет в поддержке производителей. Конечно, эти без малого 10 млрд руб. — капля в море. Но бюджет в нынешних условиях ограничен в своих возможностях, а отраслей, нуждающихся в поддержке, стимулировании и субсидировании, и кроме транспортников — вагон и маленькая тележка», — полагает Алексей Калачев.

СДЕРЖАННЫЙ СПРОС

Некоторые операторы считают, что сдержанный спрос на инновационные вагоны будет обусловлен не отсутствием дополнительных ассигнований из бюджета, а главным образом отсутствием должного уровня обслуживания таких вагонов.

«На мой взгляд, решение правительства о невключении утилизационной премии в программу поддержки операторов несущественно отразится на рынке транспортных услуг, — считает член правления УК «РэйлТрансХолдинг» Ирина Чиганашкина. — Гораздо более заметное влияние на спрос на новый, инновационный подвижной состав оказывают другие факторы. Как минимум необходимо обеспечение инфраструктуры оборотным запасом инновационных узлов и деталей, сокращение сроков простоя инновационных вагонов в ожидании текущего отцепленного ремонта. Сегодня решение вопросов технического обслуживания и ремонта такого подвижного состава ложится на операторов, а не на производителей этих вагонов и их комплектующих». По словам эксперта, реального сервиса нет, и это задерживает замену старого парка инновационным.

Вагоностроители также обращают внимание на существование ряда препон, препятствующих полноценному обновлению вагонного парка. «Да, государство поддерживает модернизацию железнодорожного парка подвижного состава, в том числе за счет вагонов нового поколения, — отмечает директор по аналитическим исследованиям НПК «Объединенная вагонная компания» (ОВК) Андрей Цыганов. — Грузовые вагоны с повышенной осевой нагрузкой сейчас активно внедряются на рынок, именно с ними связаны планы по развитию Восточного полигона и реализации тяжеловесного движения. Однако на текущий момент существуют барьеры для выхода на рынок вагонов следующего поколения. Несмотря на то что уже найдены инженерные решения для этого сегмента (в ОВК разработана ходовая часть с осевой нагрузкой 27 тс), особенности тарифообразования не стимулируют дальнейшее повышение грузоподъемности. Применяемая сегодня тарифная схема рассчитана на вагоны максимальной грузоподъемностью до 80 т, в то время как грузоподъемность разрабатываемых вагоностроителями перспективных моделей существенно выше — до 100 т. Для массовой эксплуатации вагонов с грузоподъемностью до 100 т необходимо появление расширенных тарифных схем».

Еще одним препятствием для повышения нагрузки на ось вагона может оказаться неготовность инфраструктуры к вагонам с большей грузоподъемностью. Для развития этого сегмента необходима модернизация отдельных пунктов выгрузки (портов, электростанций и других объектов) под увеличенные габариты вагона и отдельных мостов до соответствия классу нагрузки С14 (действующий стандарт для новых железнодорожных мостов. — **РБК+**).

«Поэтому следующим этапом развития тяжеловесного движения страны должна стать не только новая тарифная схема, но и адаптация инфраструктуры и усиление железнодорожного полотна в рамках его капитального ремонта. Следующее поколение подвижного состава позволит грузоотправителям сократить транспортные расходы и создаст дополнительные конкурентные преимущества отечественной продукции на мировых рынках, что особенно важно в условиях падения цен на сырье», — резюмирует Андрей Цыганов.

Впрочем, несмотря на негативные факторы, спрос на вагоны нового поколения все-таки присутствует. «Уже в Сочи, на железнодорожном бизнес-форуме «Стратегическое партнерство 1520», мы планируем подписать несколько крупных контрактов, которые закроют порядка 50–70% производства текущего года», — говорит Андрей Шленский.

Другой крупный производитель инновационных вагонов — ОВК — в конце 2015 — начале 2016 года реализовал порядка 3,5 тыс. единиц подвижного состава различных типов по контрактам с компаниями «Уралкалий», «ВМ-Транс» и «Метафракс». А благодаря тендеру Объединенной зерновой компании мощности вагоностроителя получат дополнительную загрузку на 6,5 тыс. зерновозов суммарной стоимостью около 20 млрд руб.

ОДНИМ ИЗ ПРЕПЯТСТВИЙ ДЛЯ ВНЕДРЕНИЯ ИННОВАЦИОННЫХ ВАГОНОВ ГРУЗОПОДЪЕМНОСТЬЮ ДО 100 Т МОЖЕТ ОКАЗАТЬСЯ НЕГОТОВНОСТЬ РОССИЙСКОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ, В ОСОБЕННОСТИ МОСТОВЫХ ПЕРЕХОДОВ, К ТАКИМ НАГРУЗКАМ

ЕВРАЗ

СТАЛЬНАЯ ОСНОВА 1520

ЕВРАЗ — крупнейший поставщик железнодорожной продукции для пространства 1520.

Для территории широкой колеи компания предлагает:

- 10 категорий рельсов нового поколения;
- более 20 видов колес для локомотивов и грузовых составов;
- беспрецедентную в мировой практике гарантию на рельсы — гарантийная наработка увеличена до 700 млн тонн брутто.

www.evraz.com

РЕКЛАМА

Начало на с. 1

Тревогу РЖД разделяют грузоотправители, перевозящие недорогие грузы, — в первую очередь это угольные компании. Понимают возникающую проблему и государственные регуляторы, которые будут вынуждены, с одной стороны, компенсировать потерянные средства для инвестиционной программы РЖД, а с другой — поддерживать самих угольщиков. При этом регуляторы не хотят отказываться и от частной локомотивной тяги, видя в ней решение проблемы снижения поддержки железнодорожников из бюджета. Минэкономразвития предлагает эксперимент на базе собственных поездных формирований (СПФ) — полтора десятка лет назад ряд крупных операторских компаний успели, пока это не было запрещено законодательством, обзавестись своими локомотивами.

«На сети уже есть перевозчики, так называемые СПФ, и мы считаем, что можно попробовать провести определенные эксперименты, которые вписываются в реальную, уже существующую ситуацию, — говорит глава департамента госрегулирования тарифов, инфраструктурных реформ и энергоэффективности Минэкономразвития Ярослав Мандрон. — Можно, например, взять 10–15 маршрутов и обсудить вопрос создания на них частных перевозчиков. Не нарушая технологию перевозок. Нужен такой вариант, который позволил бы оценить сектор частных перевозчиков без ущерба для сетевого перевозочного процесса, определить народно-хозяйственные расходы и выбрать тот вариант, который обеспечит минимальную транспортную нагрузку на экономику в целом».

С такой постановкой вопроса Минэкономразвития согласны в Совете операторов железнодорожного транспорта (СОЖТ), который представляет интересы крупных операторских компаний. Операторы настаивают не только на проведении подобных экспериментов, но и на расширении практики использования СПФ, и на возможности работы на одном участке инфраструктуры двух и более независимых от РЖД перевозчиков.

ТАРИФЫ В АССОРТИМЕНТЕ

Не менее горячие споры идут и по изменению принципов так называемого Прейскуранта 10–01, работу над которым анонсировали РЖД. В компании планируют убрать перекрестное субсидирование, когда стоимость перевозки дорогих грузов покрывает убытки транспортировки дешевых, которых на сети большинство. Сегодня 22% перевозимых грузов второго и третьего классов субсидируют все остальные, но их количество при росте тарифов сокращается, в то время как объем дешевых, наоборот, растет. В РЖД настаивают на создании такой тарифной системы, при которой самые дешевые грузы было бы невозможно перевозить ниже стоимости постоянных затрат на эту перевозку. Чиновники Минэкономразвития и Федеральной антимонопольной службы (ФАС) согласны с тем, что тарифы нужно рассматривать как единую систему, которая дает возможность не только перевозить дешевые грузы, но и стимулировать рост выпуска продукции с высокой добавленной стоимостью. Ярослав Мандрон при этом полагает, что РЖД должно хватать доходов для поддержания существующей железнодорожной инфраструктуры.

Советник ФАС Павел Шпилевой, в свою очередь, считает, что нужно точнее дифференцировать классы грузов. И главная задача новой системы в том, чтобы объем всех перевезенных грузов, умноженный на стоимость перевозки, давал максимальную прибыль, но при этом не перекрывал возможность развития для отдельных отраслей. Эти расчеты — сложная задача, но она выполнима, считает эксперт.

Для операторских компаний и грузовладельцев наибольшую проблему вызывает право РЖД изменять стоимость транспортировки грузов в рамках «гибкого тарифного коридора» (РЖД могут как снизить эту стоимость на величину до 25%, так и увеличить ее не более чем на 13,4%). При этом СОЖТ предлагает ввести возможность долгосрочной (на несколько лет) индексации тарифов, в принципе сохранить право РЖД на тарифный коридор, но и предусмотреть возможность вето со стороны регуляторов на отдельные решения.

Грузоотправители по-разному относятся к новым принципам прейскуранта и тарифному коридору. Угольные компании (перевозка этого сырья составляет треть от всех грузовых перевозок в стране) не считают возможным увеличить тарифы даже до уровня себестоимости. Нефтяные и металлургические компании выступают против возможности РЖД вольно применять тарифный коридор, но, с другой стороны, не возражают против тех принципов прейскуранта, над которыми работает компания, полагая, что в случае повышения стоимости перевозок дешевых грузов тарифная нагрузка на их продукцию станет меньше.

ВАГОНЫ НЕ ЕДУТ В ПАРК

Еще одна область, напряжение в которой должна снять целевая программа, — вагонные парки. РЖД настаивают на более жестком регулировании вагонных парков, указывая, что свободное перемещение по сети частных вагонов серьезно осложняет компании работу на сортировочных станциях и в конечном итоге увеличивает стоимость операций и время доставки грузов. Если раньше консолидировать парк пытались в основном РЖД, то недавно такую же попытку (ее назвали планом «Ураган») попытались предпринять уже крупные лизинговые компании, владеющие значительным парком полувагонов. Сегодня они несут убытки, поскольку суточная ставка аренды полувагона опустилась столь низко, что уже не окупает затрат на его эксплуатацию. Если бы удалось консолидировать парк, то это дало бы возможность поднять суточную ставку и решить финансовые проблемы лизингодателей. Но очевидно, что повышение стоимости аренды в условиях падения перевозок грозило бы дальнейшим снижением объема последних.

Тем не менее РЖД настаивают на продолжении попыток выстроить систему управления консолидированными частными вагонными парками. В компании полагают, что в «Целевой модели...» должны быть проработаны варианты оптимального управления разрозненными вагонными парками, поскольку это позволит эффективно использовать возможности инфраструктуры и повлияет на качество перевозки.

В данном случае резко против выступает СОЖТ. «Необходима поддержка сохранения существующей модели рынка оперирования грузовыми вагонами, включая необходимость предусмотреть запрет на право ОАО «РЖД» иметь в своем распоряжении (в том числе привлекать в управление) грузовые вагоны, а также запрет на дерегулирование вагонной составляющей» — такое положение содержится в рекомендациях к модели со стороны операторов.

Против любых нерыночных консолидаций выступает и ФАС, которая указывает, что уже и сейчас всего три крупных оператора контролируют половину рынка полувагонов в стране.

К тому, чтобы в принципе сохранить существующую модель оперирования, но при этом несколько ее оптимизировать, склоняются и в Минэкономразвития. Как полагает Ярослав Мандрон, рынок должен сделать это сам. Если же крупные частные вагонные парки попадут под управление РЖД, компания уже с позиций монополии сможет влиять на ценообразование перевозок.

Потребителям, безусловно, нужен конкурентный рынок операторских услуг, состоящий из компаний со стабильным финансово-экономическим положением, считает генеральный директор оператора «Восток1520» Владимир Сосипаторов: «Капиталоемкая отрасль живет в своей плоскости инвестиционных решений, зависящих от тарифной системы, понимания долгосрочности инвестиционных циклов. Любой цикл в железнодорожной отрасли составляет 15–25 лет».

Как полагает Владимир Сосипаторов, в случае если тарифная система не позволит развиваться рынку, то национализация (консолидация) железнодорожных активов происходит сама собой, а операторский рынок перестает существовать. Если же приходится менять тарифную систему, то всегда нужно отвечать на вопрос, насколько важно сохранение публичности и равнодоступности оказания услуг, единства тарифного пространства. «Готовы ли мы пожертвовать гармонизированным транспортным правом в рамках ЕАЭС, соблюдением международных соглашений и технических стандартов? Откат назад приведет к необходимости пересмотра всей прежней системы», — говорит эксперт.

В рамках «Целевой модели...» необходимо принимать взвешенные решения, учитывающие мнение всех участников рынка и направленные в первую очередь на развитие железнодорожной отрасли и экономики страны в текущих сложных экономических условиях, говорит заместитель генерального директора Института проблем естественных монополий (ИПЕМ) Владимир Савчук. «Но в нынешней ситуации очень сложно выработать единую сбалансированную позицию относительно целевого состояния рынка, которая устраивала бы всех, — замечает эксперт. — С одной стороны, в документе должны быть учтены стратегические интересы государства и отрасли в целом, с другой — бизнес-интересы грузоотправителей и операторов грузовых вагонов. В настоящее время существует ряд принципиальных вопросов, по которым пока не удалось найти компромисс».

Между тем у чиновников осталось меньше месяца, чтобы найти решение. Несколько упрощает ситуацию то, что все позиции определены довольно четко, никто не держит камня за пазухой, а значит, нет оснований для возникновения каких-то неожиданностей. Но если стороны все-таки не договорятся, необходимо будет «политическое» решение, считают эксперты.

ЦЕЛЕВЫЕ МОДЕЛИ РЕФОРМИРОВАНИЯ РЫНКА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК: ЗАДАЧИ И РЕЗУЛЬТАТЫ

Источник: Национальная ассоциация транспортников

«В БОРЬБЕ ЗА КЛИЕНТА ПРОШЛЫЕ ЗАСЛУГИ НЕ ПОМОГУТ»

КАК ЧУВСТВУЕТ СЕБЯ В СЕГОДНЯШНИХ ЭКОНОМИЧЕСКИХ УСЛОВИЯХ РЫНОК ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ПРОДУКЦИИ, В ИНТЕРВЬЮ КОРРЕСПОНДЕНТУ РБК+ ПАВЛУ АРАБОВУ РАССКАЗАЛ ВИЦЕ-ПРЕЗИДЕНТ ПО ПРОДАЖАМ И ЛОГИСТИКЕ МЕТАЛЛУРГИЧЕСКОЙ И ГОРНОДОБЫВАЮЩЕЙ КОМПАНИИ «ЕВРАЗ» **ИЛЬЯ ШИРОКОБРОД**

ФОТО: ПРЕСС-СЛУЖБА

— В первом квартале производство железнодорожной продукции «Евраза» в России выросло на 25%, в основном благодаря повышению спроса со стороны РЖД. Свидетельствует ли это, по вашему мнению, о начале восстановления российской экономики?

— Мы действительно видим оживление на рынке, в первую очередь строительного проката, — наступил сезонный рост спроса. Увеличение объемов производства железнодорожной продукции связано с двумя факторами. Во-первых, выросли отгрузки в адрес РЖД: монополия начала масштабную ремонтную программу, модернизацию ключевых магистралей. Проект солидный, своевременный и, безусловно, необходимый стране. Во-вторых, мы расширили экспортные продажи — в первом квартале отправили рельсы в страны Латинской Америки, Юго-Восточной Азии, Африки и Ближнего Востока, а также СНГ.

— «Евраз» долгое время был единственным поставщиком рельсов для РЖД, пока в июне 2015 года «Мечел» не получил сертификат на поставку РЖД 100-метровых рельсов. Вы видите для себя угрозу в связи с появлением конкурента?

— Не угрозу, но определенный вызов — да. Наше партнерство с РЖД продолжается, оно закреплено пятилетним договором, и в этом году мы ожидаем, что наши отгрузки увеличатся. Рельсовое производство «Евраза» сейчас загружено на 100%. Безусловно, конкуренция мотивирует: мы понимаем, что должны постоянно развиваться, ведь в борьбе за клиента прошлые заслуги не помогут. Мы продолжили совершенствовать качество продукции: работали над чистотой стали, режимами прокатки, скоростью отгрузки, и по всем фронтам серьезно продвинулись. Всероссийский научно-исследовательский центр подтвердил, что у наших рельсов при наработке более 750 млн т брутто нет дефектов, которые привели бы к изъятию. Это позволило нам более чем на 50%, до 700 млн т брутто, повысить гарантию на рельсы для РЖД, а также расширить набор рассматриваемых дефектов. Сегодня гарантия, которую предоставляет «Евраз», беспрецедентна в мировой практике.

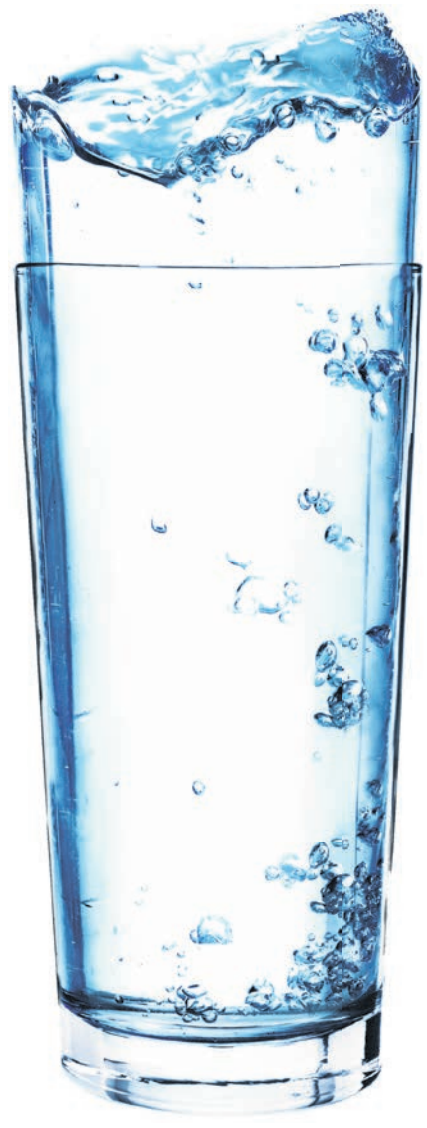
— Ваша компания начала поставки рельсов в Латинскую Америку. Это для вас премиальный рынок? Рынков сбыта с меньшим плечом перевозок не нашлось?

— Прежде чем выходить на иностранные рынки, мы провели серьезную оценку: смотрели на динамику развития инфраструктуры и спроса на рельсы, наличие местных производителей, конкурентов, оценивали логистику. Это парадокс, но прямой зависимости между дальностью перевозок и ценой нет, здесь много других переменных: график движения судов, наличие попутных грузов, дополнительные услуги по разгрузке. Путешествия по морю часто оказываются дешевле перевозок по железной дороге внутри России. Новокузнецк находится почти в центре страны, поэтому, куда бы мы ни везли рельсы — в Москву или Находку, в страны СНГ, Европу, Азию, Африку, Америку, — логистика в любом случае стоит денег. Латинская Америка — перспективный рынок, здесь активно развиваются железнодорожные проекты. Бразильцы охотно покупают премиальные рельсы с повышенной износостойкостью, а их цена выше.

— «Евраз» поставляет рельсы в Латинскую Америку, Азию, на Ближний Восток, а железнодорожные колеса — в Европу и США. Это для вас совершенно разные рынки с различными запросами и правилами?

— Безусловно. У каждого рынка свои правила сертификации, и чем они сложнее, тем дольше путь на этот рынок. Так, мы уже более двух лет сертифицируем рельсы, пожалуй, для самого требовательного клиента — Немецких железных дорог. Наши рельсы уложены в путь и должны пройти определенную гарантийную наработку. В этом году мы рассчитываем получить документ, который откроет нам двери в Западную Европу. В других странах сертификация может ограничиваться визитом клиента на завод, где он проводит аудит производства и принимает партию.

С колесами — другая история. Мы получили TSI-сертификат на три конструкции для Европы и до конца года сертифицируем еще две. «Евраз Нижнетагильский металлургический комбинат» внесен в список поставщиков, одобренных Американской ассоциацией железных дорог (AAR). Тем не менее для каждой партии колес мы получаем временные разрешения от технического комитета AAR.



ВАГОНЫ НОВОГО ПОКОЛЕНИЯ ЗАПОЛНЕНЫ НА

110,8%

ПЕРЕВОЗКА ГРУЗОВ УГОЛЬНОЙ, ХИМИЧЕСКОЙ, МЕТАЛЛУРГИЧЕСКОЙ ОТРАСЛЕЙ, АГРОПРОМЫШЛЕННОГО КОМПЛЕКСА

ВОСТОК1520
ТЯЖЕЛОВЕСНОЕ ДВИЖЕНИЕ

+7 (495) 514 15 20 info@vostok1520.com vostok1520.com

ОВК «Восток1520» входит в состав железнодорожного холдинга НПК «Объединенная Вагонная Компания»

Реклама

ТЕМАТИЧЕСКИЕ СТРАНИЦЫ **РБК+**
РАСПРОСТРАНЯЮТСЯ ТОЛЬКО СОВМЕСТНО С ГАЗЕТОЙ РБК

«ПОСЛЕДНЯЯ МИЛЯ» СТОЛИЧНОГО ДВОРА

МЭРИЯ МОСКВЫ И РЖД ДОГОВОРИЛИСЬ ОБ ОПТИМИЗАЦИИ РАБОТЫ ДЕЙСТВУЮЩИХ ГРУЗОВЫХ ДВОРОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ СТАНЦИЙ. ГЛАВНАЯ ИДЕЯ СОВМЕСТНОГО ПИЛОТНОГО ПРОЕКТА — ПРИНИМАТЬ НА НИХ ТОВАРЫ ИСКЛЮЧИТЕЛЬНО ДЛЯ НУЖД ГОРОДА. ПОСТУПЛЕНИЕ ТРАНЗИТНЫХ ГРУЗОВ ОГРАНИЧАТ. КАК СЛЕДСТВИЕ, ОТДЕЛЬНЫЕ ГРУЗОВЫЕ ДВОРЫ И ДАЖЕ ЦЕЛЫЕ СТАНЦИИ МОГУТ БЫТЬ ЛИКВИДИРОВАНЫ. **ДАРЬЯ БЕЛОГЛАЗОВА**

Сейчас устройство транспортной сети столицы таково, что в центральной и средней ее частях расположены девять действующих вокзалов, более 40 сортировочных станций со складской застройкой и депо, десять грузовых дворов, площадь которых достигает 120 га. Почти 20% этой земли сдается в аренду, переоборудовано или же не используется. А парки отстоя находятся непосредственно в центре города.

Власти столицы не первый год ищут решения, которые позволили бы более рационально использовать эти площади. После начала масштабной застройки города и при остром дефиците земли в начале 2000-х годов власти Москвы подняли вопрос эффективного использования железнодорожных территорий. Однако тогда он остался открытым. Затем в 2013 году правительство Москвы и области, федеральные власти и РЖД утвердили план-график вывода грузовых дворов из эксплуатации. Предполагалось, что к 2018 году на смену грузовым дворам придут четыре новых транспортно-логистических центра (ТЛЦ) — «Ховрино», «Люблино», «Кунцево-2» и «Северянин».

Тогда же эксперты из «Моспроекта-2» и НИиПИ Генплана Москвы предлагали переделать грузовые дворы столичных вокзалов. Первые предложили реорганизовать двор Москва-Смоленская площадью 6,5 га. В частности, специалисты намеревались разместить здесь инновационный центр, гостиницу и апарт-отель на 400 номеров. Другой план, разработанный в НИиПИ Генплана, по перепланировке двора Москва-Рижская сохранял 16 объектов, в том числе здание Рижского вокзала. Но десять из 50,8 га разработчик предполагал направить на развитие транспортной инфраструктуры.

При этом РЖД в пределах Малого кольца Московской железной дороги (МКЖД) рассчитывали закрыть исключительно малофункционирующие дворы, а также станции Москва-Товарная-Смоленская, Москва-Товарная-Киевская и Москва-Товарная-Курская, а основные мощности (Москва-Товарная-Павелецкая, Москва-Товарная-Рязанская и Москва-Бутырская) сохранить.

Согласно данным департамента транспорта правительства Москвы, в настоящий момент в столице эксплуатируются десять грузовых дворов. При этом грузооборот города за 2015 год составил 4,3 млн т, а прибыль с этих территорий — лишь 30 млн руб. к сентябрю 2015 года.

Учитывая сложившуюся ситуацию, в апреле 2016 года вице-премьер Аркадий Дворкович предложил закрыть столичные грузовые дворы. С таким же предложением выступил и вице-мэр столицы Максим Ликсутов, пояснив, что они обрабатывают значительную долю транзита. И хотя территорией дворов управляют РЖД, земля находится в федеральной собственности, поэтому мэрия примет участие в утверждении проектов планировки.

По словам Ликсутова, затягивание сроков закрытия грузовых дворов до первого-второго квартала 2018 года неоправданно. Однако до ввода в эксплуатацию всех ТЛЦ закрытие грузовых дворов невозможно, считают в РЖД. Поэтому железнодорожная компания и мэрия Москвы договорились об оптимизации работы действующих дворов. Соглашение предполагает запуск пилотного проекта развития грузовых дворов, ограничивающий доставку транзитных грузов в столицу. В частности, теперь туда будут допускаться товары исключительно для нужд города.

Такой проект призван сохранить около 68% грузооборота, который приходится на столичных потребителей. А итоги эксперимента позволят экспертам уже к концу 2016 года оценить необходимость ликвидации отдельных грузовых дворов, порядок и конкретные сроки.

«Текущие мощности по обработке контейнеров загружены менее чем на 50%. Грузовые дворы останутся, но исключительно для московских потребителей», — пояснили в правительстве столицы.

Поскольку все дворы находятся в центре города, контейнеры, как правило, перегружают на автомобили и вывозят за пределы МКАД. Таким образом, Москва становится транзитным пунктом.

По данным мэрии, в 2016 году согласовано прекращение работы четырех дворов — Москва-Бутырская, Подмосковная, Москва-Товарная-Рязанская и Москва II Митьково.

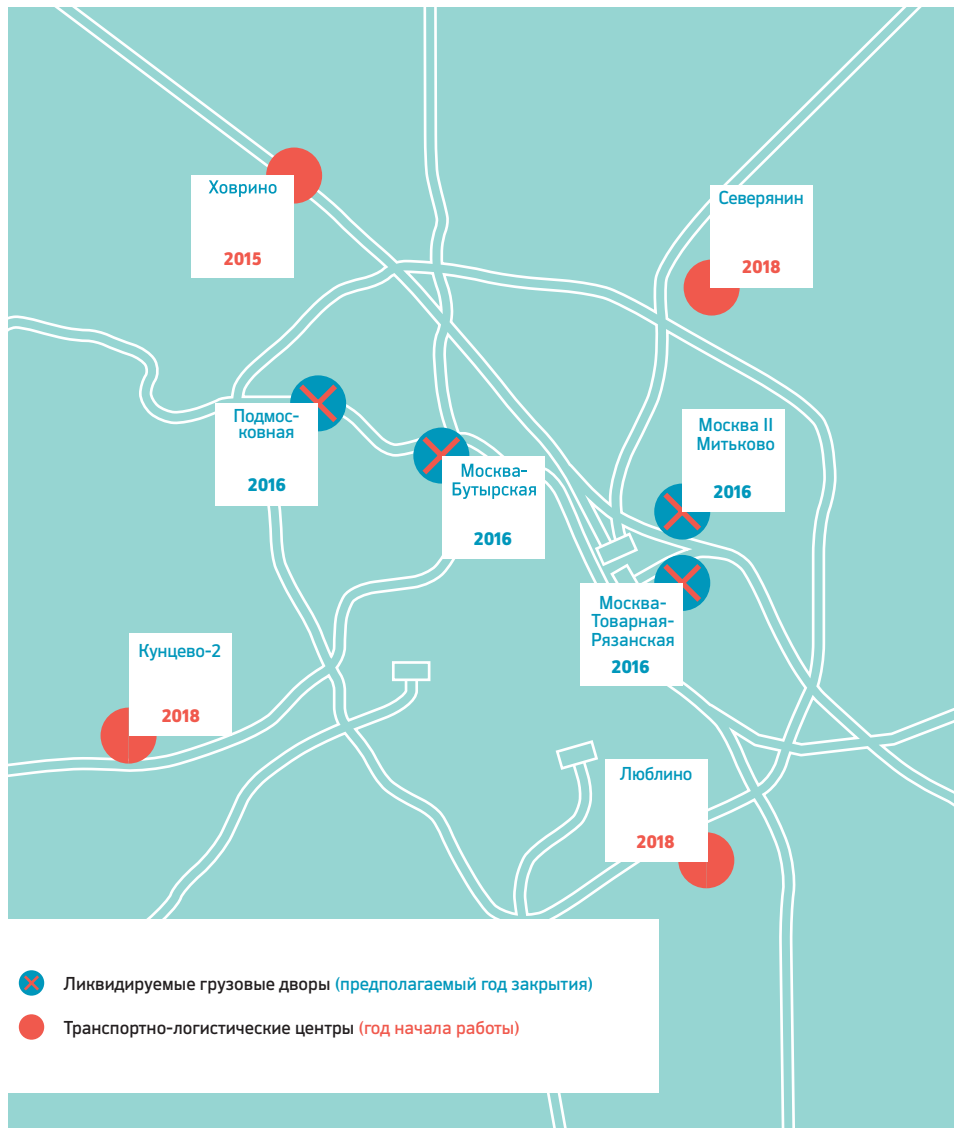
Закрытие грузовых дворов в границах МКЖД закладывается в генеральную схему развития Московского транспортного узла (МТУ), пояснила заместитель начальника центра по развитию Московского транспортного узла РЖД Елена Евдощук.

«Хотя окончательное решение пока согласовывается с правительством Московской области, мера эта стратегическая, — говорит специалист. — А сама ликвидация продлится вплоть до конца 2017 года».

Елена Евдощук также добавила, что транспортно-логистические центры — действительная альтернатива грузовым дворам, в которых нет современной складской инфраструктуры. Но в настоящий момент готова только одна подобная мощность — в Ховрино. В стадии близкой реализации — центры «Северянин» и «Кунцево-2». «Перенаправлять грузы директивно в логистические центры никто не может, даже после закрытия грузовых дворов, — уточняет Елена Евдощук. — В данном случае отправка товара остается на усмотрение грузоотправителя».

Решение московских властей о перепрофилировании грузовых дворов

НА СМЕНУ СТОЛИЧНЫМ ГРУЗОВЫМ ДВОРАМ ПРИДУТ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИЕ ЦЕНТРЫ



> РЕШЕНИЕ О ПЕРЕПРОФИЛИРОВАНИИ ГРУЗОВЫХ ДВОРОВ ОСЛОЖНИТ ПРОЦЕСС ГРУЗОПЕРЕВОЗОК СТОЛИЧНОГО РЕГИОНА

осложнит процесс грузоперевозок внутри столичного региона, считает директор по развитию перевозок мелких партий грузов компании «РЖД Логистика» Виктор Борцов. «В новых условиях большую часть грузов примут в области, что приведет к увеличению плеча доставки в Москву автомобильным транспортом, — говорит эксперт. — Как следствие, мы получим увеличение вредных выбросов в атмосферу и дополнительную нагрузку на дорожную сеть». По его словам, есть и другой фактор — экономический: из-за дорогой «последней мили» возрастет стоимость доставляемого товара.

Кроме того, Виктор Борцов пояснил, что на стадии обсуждения перспективы развития грузовых дворов «РЖД Логистика» уже вносила предложение об открытии на базе каждого транспортно-логистического центра подразделения «РЖД Экспресс» (сервис «РЖД Логистики» по развитию перевозок мелких и сборных партий грузов) для обработки товаров и исполнения заказов. И тогда компания намеревалась обеспечивать комплексное обслуживание перевозок с оказанием всех дополнительных услуг (доставкой «от двери до двери», упаковкой, палетированием, обрешеткой, страхованием).

В свою очередь, начальник управления корпоративных коммуникаций оператора грузовых железнодорожных перевозок Первой грузовой компании Дмитрий Бауков считает, что закрытие грузовых дворов в Москве существенно не повлияет на деятельность компании в регионе. И принимая во внимание достаточное количество терминалов за чертой города, ликвидация дворов в центре столицы не затруднит доставку.

«Такие меры позволят РЖД разгрузить Москву от грузового движения в пользу пассажирского, а правительству Москвы — высвободить территории в центре города под жилищную и промышленную застройку», — считает специалист.

«ТАКИХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ РЫНКА, КАК В 2015 ГОДУ, МЫ НЕ ВИДЕЛИ С НАЧАЛА 1990-Х»

ПОЧЕМУ МИНУВШИЙ ГОД БЫЛ ОДНИМ ИЗ СЛОЖНЕЙШИХ ДЛЯ РЫНКА ВАГОНОСТРОЕНИЯ, О ПРОБЛЕМАХ И ПЕРСПЕКТИВАХ ОТРАСЛИ В ИНТЕРВЬЮ КОРРЕСПОНДЕНТУ РБК+ ИВАНУ АЛЕКСЕЕВУ РАССКАЗАЛ ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ВАГОНОСТРОИТЕЛЬНОЙ КОРПОРАЦИИ «УРАЛВАГОНЗАВОД» (УВЗ) **ОЛЕГ СИЕНКО**

ФОТО: ВЛАДИМИР ПЕСНЯ/РИА НОВОСТИ

— Как чувствует себя рынок грузового вагоностроения в сегодняшней экономической ситуации?

— Для российского вагоностроения, и УВЗ в частности, 2015 год был сложным. Таких показателей рынка мы не видели с начала 1990-х годов — существенное влияние на ситуацию оказали общее ухудшение экономической ситуации в России и, как следствие, падение объемов железнодорожных перевозок, а также накопленный за последние десять лет профицит парка, появившийся из-за несвоевременного списания старых вагонов.

Для УВЗ и без того сложная рыночная ситуация усугубилась введенными международными санкциями. Корпорация оказалась в эпицентре «идеального шторма»: крупнейшие российские железнодорожные операторы — ПГК и ФГК — прекратили закупки новых вагонов, несмотря на действующие долгосрочные контракты с заводом. Поставки вагонов в адрес нашей дочерней компании «УВЗ-Логистик» также стали невозможными из-за запретительных по своей дороговизне банковских кредитов.

Практически единственным покупателем на российском внутреннем рынке осталась угольная компания СУЭК, для которой мы в сжатые сроки спроектировали инновационный люковый полувагон с увеличенной грузоподъемностью и объемом кузова. В незначительных объемах платежеспособный спрос также сохранился в сегментах специализированных цистерн. Однако для ритмичной работы УВЗ таких заказов на внутреннем рынке не хватало. В связи с этим основные усилия корпорация направила на внешние рынки. А девальвация рубля создала уникальную ситуацию, когда российская машиностроительная продукция стала конкурентоспособной даже по сравнению с китайскими аналогами.

Ключевым партнером корпорации в 2015 году на внешнем рынке стали Азербайджанские железные дороги, в адрес которых отгружались полувагоны, цистерны для нефтепродуктов и цементовозы. Поставки вагонов осуществлялись также в страны Таможенного союза — Казахстан и Белоруссию. По итогам 2015 года каждый второй изготовленный на УВЗ грузовой вагон отгружался на экспорт.

Кроме того, несмотря на сложное финансовое положение, завод смог сохранить высокую интенсивность научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ. В частности, по техническому заданию Иранских железных дорог мы спроектировали линейки из девяти моделей полувагонов, цистерн и платформ. И в ближайшее время мы готовимся начать их поставки заказчику.

Также в прошлом году для российских потребителей мы вывели на рынок новую модель инновационного хоппера-зерновоза, а в декабре получили сертификат Российского морского регистра судоходства на контейнер-цистерну для химических грузов с котлом из композиционных материалов. Хотя наши зарубежные конкуренты реализуют аналогичные проекты, но это, пожалуй, тот редкий случай, когда российская промышленность смогла первой вывести на рынок принципиально новый продукт.

Между тем главным результатом 2015 года я бы назвал сохранение производственного, научного и кадрового потенциала корпорации УВЗ. Именно он позволит нам значительно нарастить объемы выпуска грузовых вагонов и в 2016 году — производственная программа предусматривает выпуск свыше 14 тыс. грузовых вагонов всех видов.

— За счет чего вы планируете достичь этих показателей?

ДЕВАЛЬВАЦИЯ РУБЛЯ СОЗДАЛА УНИКАЛЬНУЮ СИТУАЦИЮ, КОГДА РОССИЙСКАЯ ПРОДУКЦИЯ СТАЛА КОНКУРЕНТОСПОСОБНА ДАЖЕ ПО СРАВНЕНИЮ С КИТАЙСКИМИ АНАЛОГАМИ

— Системные противоречия в железнодорожном секторе накапливались с 1990-х годов, когда развитие вагоностроительной отрасли происходило вопреки созданной системе бесконтрольного продления сроков службы старых вагонов. Масштаб накопленных за эти годы проблем стал таким, что их решение уже было невозможно без вмешательства высшего руководства страны.

В рамках рабочего визита на наш завод в Нижнем Тагиле в ноябре 2015 года президент Владимир Путин принял необходимые для российских вагоностроителей решения об ограничении курсирования старых вагонов, что позволило поставить точку в вопросе о необходимости омоложения эксплуатируемого парка. Такое решение позволит восстановить баланс спроса и предложения на рынке транспортных услуг, улучшить эксплуатационные и экономические показатели работы железнодорожных операторов и в конечном счете создаст рыночные предпосылки для инвестиций в покупку новых вагонов.

Таким образом, руководство страны создает условия для замены морально и физически устаревших моделей на инновационные аналоги.

В феврале 2016 года председатель правительства Дмитрий Медведев утвердил программу поддержки предприятий железнодорожного машиностроения. Благодаря этому документу Министерство промышленности и торговли России разработало постановление, в соответствии с которым российские железнодорожные операторы могут получить субсидию из федерального бюджета в размере 300 тыс. руб. при покупке инновационных вагонов. Данная мера поддержки значительно повысит экономическую привлекательность инвестиций в новые вагоны и увеличит спрос на подвижной состав в России. Это, безусловно, позволит «задышать» всем производителям грузового подвижного состава, что вселяет в меня оптимизм как председателя наблюдательного совета НП «Объединение вагоностроителей».

— Каковы перспективы развития российского грузового вагоностроения с учетом тех изменений, что произошли на железной дороге?

— С приходом в ОАО «РЖД» Олега Белозерова итоги первого квартала 2016 года показывают уверенный рост объемов перевозки ряда массовых грузов — угля, зерна, минеральных удобрений, строительных грузов. Такие показатели стимулируют привлечение на сеть российских железных дорог дополнительного парка грузовых вагонов.

Помимо увеличения объемов поставок для внутреннего рынка мы рассчитываем продолжить наше сотрудничество с зарубежными потребителями вагонов. Перспективное для нас направление, не считая Азербайджана и Ирана, — поставки в страны Африки и Юго-Восточной Азии.

Очевидно, что время производственных рекордов, когда УВЗ выпускал по 28 тыс. грузовых вагонов в год, безвозвратно прошло. Но на смену количественному росту приходит период качественного развития и формирования широкой линейки специализированных вагонов с учетом потребностей отдельных клиентов. Опыт компании подтверждает, что мы научились слушать и слышать потенциальных потребителей и создавать для них подвижной состав, оптимально подходящий для отдельных грузов и маршрутов. Накопленный научно-технический задел корпорации позволяет нам предлагать потребителям возможность самим скомбинировать необходимый им вагон, выбрав из нескольких вариантов тележек, кузовов, тормозной системы, подшипников.

Производственные возможности головного предприятия в Нижнем Тагиле и научный потенциал нашего конструкторского бюро позволяют принимать самые сложные рыночные вызовы и в сжатые сроки выполнять заказы для российских и зарубежных потребителей. Осенью 2016 года предприятие отмечает свой 80-летний юбилей. У меня нет никаких сомнений, что это важное событие мы будем отмечать, демонстрируя ритмичную работу вагоносборочного конвейера и запуская в производство новые модели железнодорожной техники, в полной мере оправдывая статус лидера отечественного транспортного машиностроения.

— Какие у вас ожидания от бизнес-форума «Стратегическое партнерство 1520»?

— Безусловно, форум уже зарекомендовал себя как крупнейшая специализированная деловая площадка по железнодорожной тематике, объединяющая лидеров отрасли. Мы с энтузиазмом в очередной раз приняли приглашение организаторов выступить партнером такого знакового мероприятия. В настоящий момент актуальность приобретает скоординированный подход и выработка системных решений по важнейшим аспектам функционирования железнодорожного комплекса. Уверен, что благодаря широкому представительству и высокому уровню гостей бизнес-форума нам удастся построить конструктивный диалог с российскими и зарубежными партнерами по стратегическим направлениям сотрудничества.

РБК+

Тематические приложения к газете РБК

Подробная аналитика, актуальные исследования, интервью лидеров отраслей, тренды экономики России и мира

Реклама 18+