

# железнодорожный транспорт

## Болезнь временного роста

Осенний пик спроса на перевозки угля и минерально-строительных 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 грузоперевозку не остался незамеченным 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 туннеля», 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 их 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 2014–2015 годов операторы были готовы соглашаться даже на 200 руб. за вагон, лишь бы понести меньшие убытки, расплатиться по 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 подвижного 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 необходимого 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 оказывать сопоставимой с величиной инфраструктурного тарифа, что существенно увеличивает расходы операторов и итоговую цену услуги для грузовладельцев. Кроме того, возможности операторов по повышению эффективности в незначительной 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 является ключевым в работе оператора подвижного состава: за счет скорости перемещения растет суточный оборот вагона, приносит 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 Белозерова с операторами, проходившей за закрытыми дверями, по словам ее участников, обсуждались практически все самые важные для операторов вопросы и удалось найти 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 роста 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 млрд 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 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.

### Фальшивый рост

Между тем сокращение перевозок высокоскоростных грузов на железной дороге и рост перевозок низкоскоростных 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-

гом обусловлен сезонным характером перевозок 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 перевозок низкодоходных грузов.

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 нефтебизнесных 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 оперирования и ожидания будущего подъема оживили инвестиционную активность 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 пар-

ком, превышающим 17 тыс. вагонов. Вместе 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 Top 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 Inftanews Алексей Безбородов, как и большинство участников рынка, убежден, что таких высоких ставок на вагоны, как пять лет назад, на рынке больше не будет никогда, 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 доходы, которые еще не скоро компенсируют 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»» Лейсана Коробейниковой, причина снижения добычи — недовыпуск 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 грузообороту 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 не предвидится. Она будет по-прежнему высокой, поскольку китайское правительство постарается поддержать положительные денежные потоки для большинства угольдобывающих 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 строительных грузов.

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 пришло в 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), производством 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 2015 года, и на 10% ниже показателя 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 экспортных 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 перевозок 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 цифры — 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 текущего года на сеть РЖД погружено 48,5 млн тонн, рост составил 3,7%.

«В среднесрочной перспективе перевозки минеральных удобрений могут сохраниться на текущем высо-

ком уровне за счет стабильного спроса как на внутреннем, так и на внешнем рынках, а также вырости по мере ввода новых мощностей», — подчеркнула 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 тонно-км (+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 помощью нам удалось с начала года вернуть с автомобильного транспорта около 5 млн тонн грузов. Примерно половина из них — 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 этого года.

**Константин Мозговой**