

ПРЕИМУЩЕСТВО В НОВИЗНЕ

ЛИБЕРАЛИЗАЦИЯ ОПЕРАТОРСКОГО РЫНКА СПОСОБСТВОВАЛА ТОМУ, ЧТО СОБСТВЕННИК И ОПЕРАТОР СТАЛИ РАССМАТРИВАТЬ ОБНОВЛЕНИЕ СВОЕГО ПАРКА В КАЧЕСТВЕ ОДНОГО ИЗ КОНКУРЕНТНЫХ ПРЕИМУЩЕСТВ. В ПОСЛЕДНЕЕ ВРЕМЯ ПРОИЗОШЛО СУЩЕСТВЕННОЕ ОБНОВЛЕНИЕ ПАРКА ПОДВИЖНОГО СОСТАВА, НО В ЦЕЛОМ СТЕПЕНЬ ЕГО ИЗНОСА ОСТАЕТСЯ ВЫСОКОЙ.

ЛЕОНИД ГРИГОРЬЕВ

СТАРТОВАЛИ ВОВРЕМЯ Генеральный директор ООО «Независимая транспортная компания» (НТК) Александр Печурин отметил несколько причин, из-за которых число «молодых» вагонов растет невысокими темпами. Это «молодость» самого операторского рынка, помноженная на кризисные явления 2008 года и существовавший долгие годы дефицит производства вагонов.

«Вагоностроители постепенно выходят на докризисный уровень и увеличивают предложения. Прирост вагонов на сети железных дорог составил в 2011 году порядка 70 тыс. единиц. Вместе с тем спрос на полувагоны сдерживается высокими ценами. Полагаю, что по мере насыщения рынка произойдет оптимизация цены на универсальные вагоны».

Заместитель начальника департамента вагонного хозяйства ОАО РЖД Александр Лукьянов заявил ВГ, что с 2006 года наблюдается тенденция стремительного омоложения вагонного парка. За прошедшее с тех пор время введено в строй почти 500 тыс. новых вагонов. Средний возраст вагона по сравнению с 2006 годом снизился почти на четыре года.

«В связи с тем что парка ОАО РЖД сегодня практически нет — он остался лишь для обслуживания хозяйственных нужд самой компании, следует говорить о работе с парком частных компаний», — подчеркнул он. — В этой связи надо отметить, что операторы работают по схеме «лишь бы купить», причем подешевле, не особо задаваясь оценкой о перспективах работы этих вагонов в будущем. О том, насколько будут удовлетворены потребности их клиентуры».

Как следствие, по мнению господина Лукьянова, это может привести к тому, что закупаемый ими парк не в полной мере будет соответствовать потребностям клиентов-грузовладельцев.

Александр Лукьянов считает, что на запросы рынка крупнейшие российские заводы-вагоностроители откликаются. В частности, ОАО «Уралвагонзавод» приступило к производству полувагонов с нагрузкой до 25 тонн на ось. Оно уже приступило и к модернизации ранее выпущенного парка ОАО «Вторая грузовая компания». На вагоны устанавливаются кассетные подшипники производства шведской компании SKF. ОАО РЖД, в свою очередь, старается помочь организовать наиболее щадящий режим эксплуатации парка — маршрутами.

На общем состоянии парка стала благотворно сказываться также политика морских портов. Стивидоры стали наконец активно оснащать свои терминалы современным оборудованием, минимизирующим повреждения вагонов. Прежде всего опрокидывателями, заменяющими грейферы. Успехи от этой работы можно уже наблюдать, как отметил Александр Лукьянов, на станциях Лужская Октябрьской железной дороги и Посыет Дальневосточной магистрали.

Однако генеральный директор ООО «Трансгрупп АС» Дмитрий Николаев не согласен с оценкой политики операторов по принципу «лишь бы купить». Многие частные владельцы парка давно делают ставку на новые вагоны.

«У нашей компании весь парк состоит из новых вагонов», — подчеркнул он. — Однако если потребности клиен-

СРЕДНИЙ ВОЗРАСТ ВАГОНА ПО СРАВНЕНИЮ С 2006 ГОДОМ СНИЗИЛСЯ ПОЧТИ НА ЧЕТЫРЕ ГОДА



У РЖД ПРАКТИЧЕСКИ НЕ ОСТАЛОСЬ СОБСТВЕННЫХ ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ — ТЕПЕРЬ ИМИ УПРАВЛЯЮТ ЧАСТНЫЕ ОПЕРАТОРЫ

тов к вагонам по грузоподъемности ведущие операторы выполняют, то их запросы к скорости движения грузов упираются в инфраструктурные ограничения, что не дает возможности увеличивать объемы грузоперевозок в полном соответствии с желаниями грузовладельцев. Плюс не снята с повестки дня острота вопроса цены вагона: она на сегодня явно спекулятивная».

«В 2011 году полувагоны приобретали только на первичном рынке», — заметил Александр Печурин. — НТК приобрела 411 полувагонов нового поколения модели 12–196–01. Это инновационная разработка ОАО «Научно-производственная корпорация «Уралвагонзавод», отвечающая лучшим мировым стандартам. Вагоны модели 12–196–01 отличаются увеличенным межремонтным пробегом — до 250 тыс. км, повышенной грузоподъемностью — до 75 тонн, нагрузкой от оси колесной пары 25 тонн».

ОГРАНИЧЕНИЯ НЕ В ДЕФИЦИТЕ Директор московского представительства ОАО «Трансойл» Анатолий Иванов уверен, что количество вагонного парка, работающего на сети РЖД, таково, что возможно беспрепятственное обеспечение перевозочных потребностей любого клиента вне зависимости от объемов предъявляемого к перевозке грузов.

«Основные запросы у операторов при покупке и обслуживании парка находятся посередине между максимальными эксплуатационными характеристиками и минимальной ценой», — отметил он. — И главной проблемой, которая влияет на их выбор, является литье: оно в дефиците и далеко не всегда того качества, которое требуется. В итоге это приводит к необоснованному повышению цен на вагоны: они, по моему мнению, завышены, как минимум, на 30%. Неоправданное задириание цен наблюдается и на сервисном рынке, среди ремонтных предприятий. Хотя на базе предприятий ОАО РЖД уже созданы три базовые ремонтные структуры, конкуренции между ними не получилось — цены по-прежнему остаются чрезмерными. Считаю, что необходимо вывести их акции на свободный рынок, чтобы операторы, купив ценные бумаги, могли влиять на ценовую политику предприятий».

Но есть и особые проблемы с парком в специфических сегментах перевозок. Как рассказал заместитель директора департамента по эксплуатации ОАО «Трансконтейнер» Валерий Киселев, в 2006 году компания унаследовала парк фитинговых платформ, оставшихся еще от МПС.

«Естественно, парк достался изношенный и средний возраст вагонов-платформ на момент передачи составил более 20 лет», — говорит он. — За это время наша компания, несмотря на кризис 2008 года, сократила его до 17 лет за счет приобретения новых вагонов. Стареемся менять и его технологический облик. В частности, за счет закупки платформ нового поколения. Это сочлененные платформы грузоподъемностью до 100 тонн. В нашей программе по дальнейшему развитию ежегодно запланирована закупка более 1 тыс. новых платформ. Мы постоянно проводим технический мониторинг новинок на рынке. В настоящее время наиболее перспективным инновационным проектом, по мнению ОАО «Трансконтейнер», является сочлененная платформа для перевозки трех 40-футовых контейнеров, которой нет в мире аналогов. Данная модель имеет принципиально новую конструкцию и перспективные технические характеристики».

Генеральный директор группы компаний «Аппарель» (второй в России железнодорожный перевозчик автомобилей) Дмитрий Золотарев отметил, что количество парка специализированных вагонов, в частности автовозов, сегодня на сети РЖД сбалансировано и отвечает запросам клиентов. Однако, учитывая рост спроса на автомобили, уже пришла пора выстраивать грамотную тарифную политику со стороны ОАО РЖД.

«Если тарифы холдинга будут адекватны, то он получит рост весьма прибыльного сегмента рынка перевозок», — подчеркнул Дмитрий Золотарев. — Кроме того, для ОАО РЖД важно так организовать свою диспетчерскую работу, чтобы обеспечить максимальную скорость следования составов. В нашем сегменте, перевозке автомобилей, не всегда удается выделять нитки графиков, позволяющие проходить составам в режиме пассажирских поездов, без задержки на сортировочных станциях. Однако в сегменте перевозки массовых и контейнерных грузов это уже сейчас надо делать обыденной практикой с переносом полученного опыта и на доставки специализированных грузов, как, например, автомобили. Скорость до-

ставки — один из ключевых компонентов выбора для клиента, и железная дорога в этом не должна уступать своим конкурентам автомобилистам».

По словам начальника участка движения грузовой работы Воркутинского транспортного предприятия Михаила Артюкина, в сфере взаимодействия грузовладельцев с операторскими компаниями типична проблема, влияющая на скорость грузооборота. Собственники вагонов не фиксируют свою работу в железнодорожной системе ЭТРАН (автоматизированной системе подготовки и оформления перевозочных документов на железнодорожные грузоперевозки ОАО РЖД по территории РФ).

«Из-за этого возникает проблема появления в доступе электронных документов по погрузке и выгрузке», — отметил он. — Итог можно показать на примере расположенной на Воркутинском узле станции Предшахтная: подъездные пути забиваются порожними вагонами, не имеющими для себя заготовок под загрузку в системе ЭТРАН. И станция не может принимать другие составы. Соответственно, снижаются возможности и грузовладельцев по отправке своей продукции клиентам».

Начальник отдела разработок новых грузовых вагонов департамента технической политики ОАО РЖД Дмитрий Шпади заявил ВГ, что первоочередная задача всех участников рынка грузовых перевозок в части эксплуатации парка состоит в изменении технического облика вагона, исходя из учета потребительских запросов.

«Это повышение его грузоподъемности, увеличение скорости доставки грузов и снижение эксплуатационных расходов за счет увеличения межремонтных пробегов и сроков эксплуатации вагона», — отметил он. — Это и есть те три кита, на которых строилась и будет строиться техническая политика ОАО РЖД в сфере эксплуатации подвижного состава. Надо четко осознать: основной, главный игрок на рынке грузовых перевозок не оператор, не собственник вагонов. Главный — клиент, грузоотправитель, для которого важно под каждый свой груз получить соответствующий вагон. Груз может иметь специфические свойства, и оператор должен дать под него тот вагон, который обеспечит его перевозку с соблюдением всех норм сохранности потребительских свойств».

И если операторы будут готовы строить свои планы по покупке новой техники с учетом требований технической политики РЖД, это, по мнению господина Шпади, неминуемо снизит затраты на эксплуатацию вагонов и инфраструктуры. Вырастет и пропускная способность сети. Проблема в том, что каждый из участников рынка стремится решить три указанные проблемы самостоятельно. Железнодорожные перевозки уже давно рыночная сфера.

«Основной заказчик — клиент, на основе потребностей которого оператор готовит задание вагоностроителю», — подчеркнул он. — Но есть и инфраструктура, которую по требованию отдельного оператора никто менять не будет. Для ОАО РЖД самое основное в ходе ведущейся реформы — удовлетворение потребностей клиента без ущерба для инфраструктуры. Если попытки увеличить осевую нагрузку будут приводить к разрушению путей, то это будет прямой убыток для государства».

