

Железнодорожные разборки

Ремонт вагонов обойдется дороже утилизации

Вагоноремонтные предприятия в очередной раз увеличивают цены: рост стоимости работ с 2025 года запланирован на 20–40%. Операторы и владельцы подвижного состава отмечают, что такой уровень цен стимулирует отправку вагонов в отстой вместо ремонта либо даже досрочную утилизацию при небольшом остаточном сроке службы. По мнению экспертов, индексация, скорее всего, состоится все же по нижней границе.

Вагоноремонтные компании подняли цены для владельцев и операторов вагонов на 20–40% с 2025 года, следует из предложений, которые видел «Б», и слов операторов. Один из них говорит о повышении на 30–40%. Другой подтверждает эту информацию, отмечая, что ситуация вынудила компанию максимально загрузить собственные ремонтные мощности.

Предложения ремонтного дивизиона «Новотранса» на 2025 год по деповскому ремонту, которые видел «Б», предполагают индексацию цен в среднем на 40–41%, по капитальному — на 41–43%. Новая вагоноремонтная компания предлагает повысить цены на деповской ремонт на 32,5 тыс. руб. и на капитальный на 37 тыс. руб., или на 35–40% и 30–35% к январю 2024 года соответственно. «ОМК Стальной путь» повысит цены на капремонт на 20–25%. Предприятия не ответили на запрос «Б».

Один из собеседников среди операторов говорит, что предлагаемая стоимость



Конъюнктура рынка может убрать с путей некоторое количество старых вагонов уже в следующем году
ФОТО ЕВГЕНИЯ РАЗУМНОГО

ремонта вынуждает отправлять вагоны для утилизации, хотя многие из этих вагонов после ремонта можно было бы использовать 7–11 месяцев в 2025 году. Источник «Б» в другой операторской компании говорит, что в условиях, когда ОАО РЖД стремится к отправке в отстой максимального количества вагонов, дорогие ремонты стимулируют оператора соответствовать ожиданиям владельца инфраструктуры и вместо ремонта убирать

вагоны в отстой. Он напоминает, что вывод в отстой как метод регулирования парка применяется регулярно, но подъем из него занимает определенное время. Так было, например, после пандемии, когда была некоторая задержка в мобилизации парка относительно оживления спроса.

Рост с 1 января в пределах 20% на плановые и текущие ремонты в целом ожидался, говорит глава «Infoline-Аналитики» Михаил

Бурмистров, и оправдан с точки зрения реальной расходной составляющей — роста тарифов на электроэнергию, тепло, железнодорожные перевозки и, главное, расходов на персонал. Вагоноремонтная отрасль, отмечает он, критически страдает от оттока высококвалифицированных кадров, проигрывая конкуренцию строительству, ритейлу, логистике. Индексация на 30–40% особенно с учетом того, что многие игроки неоднократно повыша-

ли цены в течение 2024 года, в последний раз — осенью, завышена и будет уменьшена в процессе переговоров, полагает господин Бурмистров. По его мнению, крупнейшие операторы добьются индексации не выше 20%. Но, добавляет он, повышение на таком уровне произойдет не везде. Сильно загружены депо на Дальнем Востоке, Северо-Западе, вблизи крупных точек погрузки-выгрузки, и они могут диктовать цены, а в более удаленных депо си-

туация будет выглядеть иначе, говорит аналитик.

«Б» писал о росте цен на ремонты осенью (см. «Б» от 24 октября). По прогнозу Rollingstock Agency, в 2024–2027 годах объем ремонтов в целом и капитальных ремонтов в частности будет ниже, чем в 2021–2023 годах, деповских — будет расти при позитивном и нейтральном сценариях развития вагоноремонтного рынка и снижаться при негативном (см. «Б» от 3 мая).

Часть типовых вагонов в связи с удорожанием ремонтов уйдет в утиль, ожидает Михаил Бурмистров. По его словам, ремонтировать полувагоны, универсальные и лесовозные платформы, крытые вагоны, которые в ближайшие два-три года пойдут под списание, в текущих условиях становится нецелесообразно. Эксперт отмечает, что доходность операторов в ноябре-декабре упала с учетом ограничений ОАО РЖД по подаче порожних вагонов, а расходы выросли из-за повышения лизинговых платежей. Но с инновационным парком ситуация отличается. Ремонт таких вагонов всегда стоил дорого, доходность и арендные ставки по инновационному парку практически не снижаются, а по специализированному парку — растут, продолжает господин Бурмистров. Как говорит в интервью «Б» глава «ТрансЛеса» Руслан Пряников, цена ремонта инновационного вагона уже достигла 2 млн руб. Заводская цена нового вагона — свыше 7 млн руб. (см. «Б» от 23 декабря).

Наталья Скорлыгина

Инфляция о двух концах

Кремль и Белый дом обсудили, кто и как будет бороться с ростом цен

Вчера президент и премьер провели за день целых два экономических совещания по борьбе с инфляцией. Первое, у Владимира Путина, было посвящено постановке задачи — Кремль потребовал от правительства тщательной оценки бюджетных льгот для отраслей экономики и, в частности, субсидирования ставок по кредитам на предмет их влияния на рост предложения и цен. Как и предполагал «Б», планы Минфина по ограничению этих субсидий вызвали дискуссии в правительстве о том, кого они коснутся, а какие проекты должны попасть в список исключений. На втором совещании, у Михаила Мишустина, де-факто обсуждались уже отраслевые нюансы инфляции — чтобы все же сделанные для отдельных отраслей исключения ради роста выпуска необходимых товаров и технологий не приводили к разгону цен.

Планы властей по борьбе с инфляцией стали вчера предметом сразу двух совещаний — у президента и у премьера. Речь

на них шла как о синхронизации поддержки экономики с денежно-кредитной политикой, так и о применении общих подходов к конкретным производствам и отраслевым факторам роста цен — к середине декабря он разогнался выше 9%.

Необходимость координации бюджетной политики с политикой ЦБ в рамках борьбы с инфляцией объясняется, в частности, тем, что Банк России рассматривает бюджетный импульс как проинфляционный фактор. Так, необходимость все большего ужесточения денежно-кредитной политики во многом вызвана тем, что спрос на субсидируемые государством кредиты в условиях высокой ключевой ставки не замедляется. При этом объем таких кредитов велик — около 16% банковского кредитного портфеля, или 17 трлн руб., из которых 10 трлн руб. приходится на ипотеку, а 7 трлн руб. на бизнес. По оценкам Минфина, сейчас в РФ действует 65 программ льготного кредитования.

ГОСТы из будущего

Для электровелосипедов придумали отдельную сертификацию

Росстандарт утвердил ГОСТ для сертификации ввозимых из-за рубежа и производимых на территории РФ электровелосипедов. С 1 марта 2025 года производители, желающие сертифицировать свои устройства, должны ограничить их максимальную скорость 25 км/ч и предусмотреть функцию автоматического снижения скорости. В Росстандарте считают, что документ позволит отделить подобные устройства от мопедов. С 2023 года в России уже действует ГОСТ на электросамоматы и другие средства индивидуальной мобильности.

Новый ГОСТ Р 71894-2024 для электровелосипедов вступит в силу 1 марта 2025 года, сообщили в Росстандарте. Текст документа не опубликован, но в ведомстве уточнили, что для сертификации устройства должны самостоятельно ограничивать максимальную скорость в 25 км/ч и быть оборудованы автоматическими устройствами для удаленного ее снижения (с использова-

нием систем спутникового позиционирования). Также непременно условием являются предусмотренные конструкцией два независимых тормоза. В Росстандарте сообщили, что технические требования для электровелосипедов устанавливаются на уровне ГОСТа впервые.

Отметим, с февраля 2023 года в России действует похожий ГОСТ Р 70514 для электросамоматов, моноколес и прочих средств индивидуальной мобильности (СИМ). В этом документе также говорится об ограничениях в 25 км/ч скорости СИМ и необходимости автоматического замедления девайсов. Если электросамомат способен разогнаться выше 25 км/ч, он сертифицируется как мопед или мотоцикл, подчеркивалось в ГОСТе 2023 года. Как рассказывали «Б» опрошенные операторы кикшеринговых сервисов, они в момент утверждения этого документа модернизировали соответствующим образом имеющийся у них парк самокатов.

ДЕЛОВЫЕ НОВОСТИ

- 07

Золото добыло нового акционера
Структура Газпромбанка приобрела 22% ЮГК
- 07

Рынок скидывает шорты
Фондовый индекс растет на фоне активного закрытия коротких позиций
- 08

Краткость — сестра страховки
Таксистам понадобились однодневные полисы
- 09

Ремонт ушел на депозиты
Стоимость DIY-товаров начала снижаться
- 10

«В нашей стране виноделие — это бизнес на любителя»
Президент Simple Group Максим Каширин о надвигающемся спаде продаж в отрасли

Коллективная ответственность топ-мессенджеров

Голосовые вызовы в приложениях могут быть ограничены

Из-за роста активности мошенников в мессенджерах власти не исключают введение ограничений на звонки в них. Обсуждается как полная блокировка голосовых вызовов в приложениях, так и запрет на звонки из-за границы. Сейчас, по оценкам операторов связи, около 40% вызовов в мессенджерах совершают мошенники, при этом примерно 70% из них поступают из-за рубежа. Операторы связи говорят, что не могут без дополнительных инструментов блокировать звонки в мессенджерах и подобное ограничение возможно только на уровне Роскомнадзора.

Минцифры и Роскомнадзор обсуждают возможность ввести ограничения на звонки в мессенджерах из-за перехода туда мошенников, рассказали «Б» два источника в операторах связи и собеседник на телеком-рынке. По их словам, рассматривается два сценария: блокировка голосового трафика только из-за границы и полный запрет на голосовые звонки в мессенджерах. Собеседник «Б» на телеком-рынке добавляет, что «голосовые вызовы в мессенджерах могут быть заблокированы только на уровне Роскомнадзора, это не вопрос операторов».

В октябре глава Роскомнадзора Андрей Липов допускал возможность блокировки звонков через мессенджеры, так как технологически ведомство может это делать, если они будут нарушать требования российского законодательства. В Минцифры «Б» сказали, что пока не «разрабатывают нормативных документов, ограничивающих голосовой трафик в мессенджерах», добавив, что «открыты к предложениям отрасли». В Роскомнадзоре не ответили «Б».

По оценке «МегаФона», сейчас доля мошеннических звонков в мессенджерах составляет около 40%, тогда как три года назад этот показатель не превышал 1%.

деловые новости — c9

Подписной индекс 50060 П1125

БОЛЬШЕ НОВОСТЕЙ О ПОЛИТИКЕ, ЭКОНОМИКЕ, БИЗНЕСЕ И МЕЖДУНАРОДНЫХ ОТНОШЕНИЯХ В TELEGRAM-КАНАЛЕ «КОММЕРСАНТА»



САМЫЙ МОДНЫЙ НОВОГОДНИЙ ПОДАРОК*

ЦУМ

TSUM MOSCOW

С Новым Годом!

ПОДАРОЧНАЯ КАРТА ЦУМа
БЕСПЛАТНАЯ ЭКСПРЕСС-ДОСТАВКА
В ТЕЧЕНИЕ 3 ЧАСОВ**

* По мнению опрошенных посетителей ЦУМ и ДЛТ с 01.11.2024 по 30.11.2024. ** При покупке подарочной карты от 50 000 рублей. Условия приобретения, использования и доставки на tsum.ru. ООО «Меркури Мода», 143082, Московская обл., г. Одинцово, д. Барвиха, д. 114, стр. 2, этаж 1, пом. 100. ОГРН 1145032002390. Реклама.