

Реконструкция Байкало-Амурской магистрали даст стимул развитию прилегающей к ней территории



ТЕНДЕНЦИИ

Сегмент лизинга техники ждет рост
Вагон аренды

Евгения Носкова

БОЛЬШИНСТВО участников рынка лизинга (67 процентов), по данным опроса Национального агентства финансовых исследований (НАФИ), ожидают сохранения объемов нового бизнеса в этом году на уровне прошлого года. 22 процента ждут роста на 5–10 процентов, 11 процентов респондентов — сокращения на те же 5–10 процентов.

В структуре лизинговых сделок, как отмечают в НАФИ, происходят системные изменения. В течение последних двух лет существенное влияние на рынок оказывает коррекция ставок аренды вагонов и цен на новый подвижной состав. Из-за этого сегмент железнодорожной техники, крупнейший в лизинге наряду с авиасегментом, сжимается, уступая долю участкам рынка, сфокусированным на малом и среднем бизнесе (в первую очередь автотранспорту). Доля крупного бизнеса в сделках в прошлом году опустилась ниже 50 процентов, и в 2016 году эта тенденция сохранится.

«Профицит полувагонов и падение объема грузоперевозок привело к тому, что за последние пару лет сократилась ставка суточной аренды», — рассказала директор управления по работе с крупнейшими кли-

Конечная стоимость локомотивов, приобретенных в лизинг, выше стоимости прямой закупки примерно в полтора раза

ентами «Сбербанк Лизинг» Анастасия Халилова. — Наблюдается стабилизация, но при таких ставках аренды операторы просто не могут исполнять свои обязательства перед лизинговыми компаниями, продолжаясь реструктуризации задолженности. Пока цена нового вагона несопоставима с рыночной ставкой аренды за вагон в сутки, а существующие ставки за привлеченное или привлекаемое финансирование не окупаются».

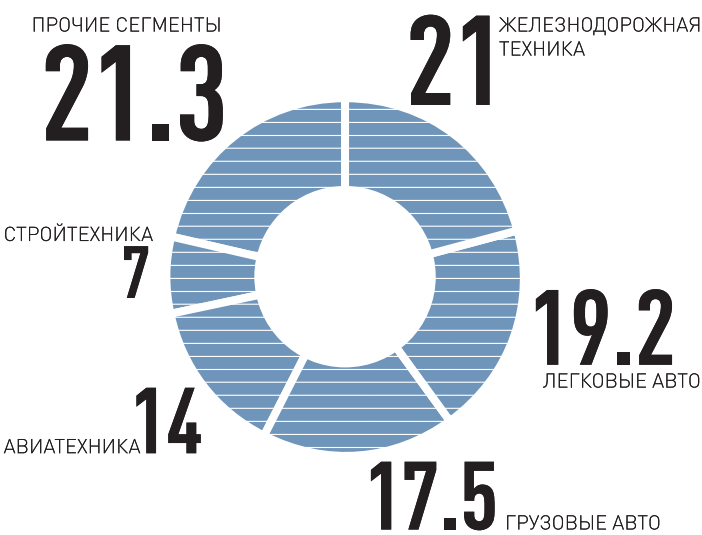
Как считают в НАФИ, в этом году менее рискованными и более быстро растущими будут сегменты, в которых существуют госпрограммы поддержки — сельское хозяйство, автопром, предприятия оборонки и их подрядчики. Нужна господдержка и сегменту железнодорожной техники.

«Программа минпромторга, которая была актуальна в 2015 году, не менее актуальна и в нынешнем: спрос на льготный лизинг остается высоким, поскольку экономия на первоначальных затратах и минимальные ставки удорожания особенно выгодны клиентам в условиях кризиса», — отметила Анастасия Халилова.

Сегмент железнодорожной техники, по оценкам профильных участников, достиг своего минимума и заметно сокращаться уже не будет. Наоборот, более вероятен рост, темпы которого во многом будут зависеть от политики списаний старых вагонов. По данным НАФИ, позитивное влияние на рынок уже оказал запрет с 2016 года использования вагонов с продленным сроком службы (приказ минтранса № 382 от 25.12.2015).

СТРУКТУРА РЫНКА ЛИЗИНГА В ИЮНЕ 2016 Г., %

Источник: НАФИ



Прямая речь Сеть избавляется от «узких» мест

БАМ и Транссиб расправляют плечи



РУССКАЯ МАШИНА / ТАСС

Ирина Фурсова

Железные дороги играют ведущую роль в транспортной системе любой страны. К России это относится в полной мере, учитывая размер нашей территории. О том, как стальные магистрали «чувствуют» себя в транспортном комплексе, перспективах их развития и ликвидации «узких» мест «РГ» рассказывает генеральный директор Института экономики и развития транспорта Федор Пехтерев.

Федор Степанович, насколько современная сеть железных дорог согласована с развитием

Акцент



Доля железнодорожного транспорта в ВВП приближается к трем процентам

других видов транспорта и отвечает потребностям экономики?

ФЕДОР ПЕХТЕРЕВ: В 2013–14 годах была разработана Транспортная стратегия России до 2030 года, и, естественно, в ней все сбалансировано с точки зрения влияния каждого вида транспорта на экономику страны, необходимости его развития и т.д. Но жизнь вно-

сит свои коррективы, и уже в 2016 году мы видим, что этот документ необходимо дорабатывать, поскольку приоритеты развития некоторых видов транспорта изменились. Мое убеждение, что господдержка транспорта должна осуществляться в соответствии с тем вкладом, который вносит тот или иной его вид

В общем объеме грузооборота страны на долю «железки» приходится более 85 процентов.

в ВВП. Доля автотранспорта в ВВП — полпроцента. Доля железнодорожного, по разным оценкам, приближается к 3 процентам. Но если мы посмотрим на структуру господдержки, увидим, то там пропорции нарушены. Да, поддерживать надо все виды транспорта, но справедливость должна быть. В общем объеме грузооборота страны (без учета трубопроводного) железные дороги сегодня осваивают 85 процентов, и поддержка государства, даже учитывая экономические сложности в стране, должна быть более весомой.

ОБНОВЛЕНИЕ

Крымская магистраль модернизируется

Путь к проливу

Сергей Винник

СТРОИТЕЛЬСТВО железнодорожного подхода со стороны Крымского полуострова к мосту через Керченский пролив начнется в будущем году. Строителям предстоит уложить 18-километровый участок новой железной дороги, построить две новые станции, один мост, пять путепроводов и километровой тоннель. На все про все у них осталось два с половиной года, потому что железнодорожное сообщение по мосту должно открыться летом 2019 года.

Первой станцией на крымском берегу будет Керчь-Южная, которую новая ветка соединит с поселке Багерово с существующей линией от Керчи до Джанкоя. В Багерово также предстоит возвести здание вокзала и, по сути, провести полную реконструкцию станции. На отрезке будет девять искусственных сооружений. При открытии движения по мосту ежесуточно ожидается следование 50 пар поездов: 33 пассажирских, четыре пригородных, 12 грузовых и один рабочий. По дороге в Крым и обратно на материк ежегодно будут перевозить более 13 миллионов тонн грузов и 14 миллионов пассажиров.

Инженерам института «Ленпромтранспроект», выполнявшим проектную документацию, пришлось прокладывать маршрут будущей магистрали с учетом сложных геологических условий. Керченский полуостров отличается повышенной сейсмичностью и пересеченным рельефом, здесь находятся грязевые вулканы, тем не менее инженеры с задачей справились, и 27 июня проект получил положительное заключение Главгосэкспертизы.

— Сейчас готовится документация для проведения конкурса на строительно-монтажные работы. Параллельно выполняется еще один проект, касающийся транспортной безопасности, и участки под строительство оформляются в земельном кадастре, — рассказал «РГ» главный инженер КЖД Сергей Земцев. — Мы ожидаем, что тендер на определение подрядчика строительства железнодорожных путей к мосту состоится уже в октябре-ноябре, чтобы подписать контракт до конца года.

→ A4

ИННОВАЦИИ

Парк пополняется вагонами нового поколения

Геркулес ступил на рельсы

Леонид Григорьев

ПЕРВЫЕ вагоны, претендующие на право именоваться инновационными, в России были выпущены еще в 2008 году. От предыдущих моделей они отличались прежде всего повышенной грузоподъемностью и существенно увеличенными сроками межремонтных пробегов. В 2015 году 8 из 10 новых полувагонов соответствовали параметрам инновационности.

Однако до сих пор в железнодорожном сообществе не окончена дискуссия ни по поводу окончательных критериев инновационности, ни о том, каким может быть максимально эффективное использование новых вагонов, позволяющее наиболее полно раскрыть их потенциал.

Президент компании «СГ-Транс» Сергей Калетин заявил «РГ», что сегодня на рынке востребован подвижной состав, ключевыми характеристиками которого является повышенная до 25 тонн нагрузка на ось и увеличенный до 500 тысяч километров межремонтный пробег. Эти вагоны, своеобразные Геркулесы на рельсах, имеют скидку по тарифу доступа к инфраструктуре, что должно стать стимулом для операторов покупать их.

При этом эксперт отметил, что только повышенной нагрузки на ось недостаточно для придания вагону статуса инновационного. «Отдельного внимания заслуживает проблема стоимости жизненного цикла грузового вагона», — подчеркнул Сергей Калетин. — Этот показатель сейчас слабо анализируется и мало используется для принятия конечного решения о приобретении. Сейчас для содержания полувагона в технически исправном состоянии собственник должен тратить до 350 рублей ежесуточно.

→ A4

ПРОБЛЕМА Операторы недовольны системой отцепочного ремонта

ТОР здесь неуместен

Леонид Борисов

ДЕЙСТВУЮЩАЯ на железных дорогах система проведения текущих отцепочных ремонтов (ТОР) грузовых вагонов вызвала нарекания у операторских компаний уже давно. А сейчас она стала, по мнению представителей операторов, источником дополнительных расходов из-за немотивированной отцепки подвижного состава.

До начала структурной реформы отрасли ТОРы проводились внутри системы МПС, и, соответственно, правовое поле этого процесса удовлетворяло монополиста. С появлением в грузовых перевозках частного бизнеса ремонт вагонов выделился в самостоятельный сегмент, при этом правовых изменений не произошло.

Возникли два новых субъекта отношений: вагоноремонтные предприятия как поставщики услуг ремонта подвижного состава и его собственники как заказчики и потребители этих услуг. Контроль годности вагонов к эксплуатации остался за владельцем инфраструктуры. При этом потребитель практически не имеет возможности ни выбрать поставщика, ни повлиять на стоимость ремонта. Следствием такой ситуации стал рост цен.

Председатель Некоммерческого партнерства операторов железнодорожного подвижного состава (НП ОЖДПС) Андрей Соболев отметил, что средняя цена текущего ремонта одного вагона составляла в 2012 году 13,2 тысячи рублей, а в 2015 — уже 18,3 тысячи рублей. А средняя цена текущего ремонта второго объема подскочила с 24,5 тысячи в том же 2012-м до 26,3 тысячи в 2015-м.

→ A3