

# На что делать ставки операторам?

**Грузовой парк РФ – один из самых молодых в Европе: 5-летних вагонов – более 250 тыс., 5–10-летних – 322 тыс. ед. В период с 2007 по 2012 год парк активно пополнялся – по 40–70 тыс. ед. в год. Сейчас же темп замедлился. По прогнозу президента Ассоциации перевозчиков и операторов подвижного состава железнодорожного транспорта **Владимира Прокофьева**, в этом году будет закуплено менее 13 тыс. новых вагонов. Он также рассказал о том, как ситуация в вагоностроении влияет на сегмент оперирования подвижным составом.**

– Владимир Николаевич, буквально пару лет назад на рынке наблюдался профицит парка и чрезмерное количество операторов. Государственное вмешательство и кризис внесли свои коррективы. Как Вы считаете, теперь ситуацию на рынке можно назвать сбалансированной?

– Сегодня вагонный парк РФ насчитывает 1 млн 82 тыс. грузовых вагонов. До конца 2018 года истекает срок службы у 243 тыс. и, по нашим прогнозам, общий парк будет составлять около 1 млн ед., что является достаточным для выполнения задач по перевозке грузов.

Что касается спецвагонов, то в связи с различными тенденциями, происходящими на рынке, а также из-за окончания срока эксплуатации весомой доли вагонов ситуация неоднозначная. Так, из-за снижения грузовой базы наблюдается избыток цистерн, а на думпкары, наоборот, мы видим резкое увеличение спроса.

– Искусственная балансировка парка привела к тому, что в пик сезона по некоторым номенклатурам наблюдается нехватка подвижного состава (в частности, при вывозе угля из Сибирского региона). Как Вы считаете, с чем это связано и как можно предотвратить дефицит вагонов?

– Остро не хватает специализированных вагонов, например цистерн для перевозки химических грузов и хоппер-дозаторов. Вдобавок к этому обнаружилась нехватка платформ, особенно для мобилизационных целей. Что касается полувагонов, то могу подтвердить: действительно, сегодня наблюдается их дефицит, особенно в сезон – с июля по октябрь. Это обусловлено высокой стоимостью угля и, как следствие, возросшей ценой на перевозку данной номенклатуры, а также оживлением в строительной индустрии, то есть увеличенной потребностью в полувагонах под строительные грузы, в первую очередь щебень. Сгладить сезонность можно было бы за счет создания крупных распределительных баз для инертных грузов.

Как следствие возросшего дефицита полувагонов мы наблюдаем значительный рост ставок. Для повышения эффективности перевозочного процесса, по моему мнению, необходимо нивелировать сезонность, отрегулировать логистику и наладить взаимодействие с портами, что позволит уменьшить нехватку парка и упорядочить ставки.

– За какие грузы в последнее время особенно усилилась конкуренция?

– Конкуренция на транспортном рынке растет в целом. Если рассматривать отдельно железную до-



**ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ ОТРАСЛЬ ИСПЫТЫВАЕТ ДАВЛЕНИЕ СО СТОРОНЫ ДРУГИХ ВИДОВ ТРАНСПОРТА. ПРЕЖДЕ ВСЕГО ПРИ ПЕРЕВОЗКЕ НЕФТЕПРОДУКТОВ, КОНТЕЙНЕРОВ, ПРОДОВОЛЬСТВЕННЫХ ГРУЗОВ И ПРОДУКЦИИ МАШИНОСТРОЕНИЯ**

рогу, то усиление конкуренции наблюдается в тех секторах, где уже несколько лет происходит сокращение грузовой базы. К тому же отрасль испытывает давление со стороны других видов транспорта. Прежде всего при перевозке нефтепродуктов, контейнеров, продовольственных грузов и продукции машиностроения. В связи с модернизацией в нефтепереработке, строительством новых трубопроводов, появлением на рынке танк-контейнеров, различных типов биг-бегов, вкладышей в контейнеры для перевозки сыпучих грузов борьба за клиента в данных сегментах особенно острая как между отдельными транспортно-логистическими компаниями, так и между различными видами транспорта.

– Как Вы считаете, на что компаниям-операторам нужно сегодня делать ставку? Какие ниши будут наиболее перспективными в ближайшие 5 лет?

– На рынке перевозок нефтеналивных грузов ситуация не внушает оптимизма: профицит парка, углубление переработки нефти, которое влечет за собой увеличение объема выработки уходящей в трубопроводную систему светлой продукции, – все это создает предпосылки для значительного уменьшения объемов перевозок по железной дороге. Сегодня стоимость аренды цистерны в 2,2 раза меньше, чем полувагона.

Что касается новых вагонов, то оператор стоит перед выбором, какой вагон покупать предпочтительнее: приобрести инновационный, с нагрузкой на ось 25 тс, или же остановить выбор на проверенных временем вагонах старой конструкции. В пользу последних выступает стоимость парка и условия его последующего обслуживания. Разница в цене между обычными вагонами и инновационными – более 1 млн руб., а у ОАО «РЖД» сегодня нет развитой сети по ремонту и обслуживанию грузовых тележек с кассетными подшипниками, которыми оборудуется инновационный подвижной состав.

– Какие меры для повышения эффективности грузовой работы на сети может предпринять каждый оператор?

– Компаниям совместно с ОАО «РЖД» необходимо совершенствовать логистику, уменьшать непроизводительный простой (подготовку вагонов, ремонт, выгрузку/погрузку) и улучшать взаимодействие с грузоотправителями и грузополучателями. При этом мы можем отметить значительное улучшение всех эксплуатационных показателей работы железной дороги. Операторы должны тянуться за ОАО «РЖД».

БЕСЕДОВАЛА ТАТЬЯНА СИМОНОВА