

О влиянии запрета продления срока службы вагонов на перевозки грузов в химических цистернах и рефрижераторном подвижном составе

Ф.И. Хусаинов

кандидат экономических наук, доцент РОАТ МИИТ, зам. председателя НП ОЖДПС

Обсуждение предложенного регуляторами (с подачи вагоностроителей) фактического запрета* продления сроков службы грузовых вагонов сегодня является одной из самых острых тем внутриотраслевых дискуссий

Если смотреть на проблему с экономической точки зрения, то выводы – очевидны – происходит попытка, используя государство вмешаться в нормальное функционирование рыночного механизма и искусственно поддержать спрос на продукцию вагоностроителей. Подобные попытки, связанные с поддержанием искусственного (нерыночного) спроса на ту или иную продукцию не раз случались в экономической истории и в общем, более-менее понятны их причины. Более того, в обществе, где отсутствует институт репутации, чиновники могут даже открыто поддержать такое решение одного из производителей¹.

¹Блоггер-либертарианец М.Светов так описал ситуацию создания искусственного спроса с помощью государства: «Рынок это череда добровольных отношений. Если на каком-то этапе человек прибегает к принуждению, чтобы гарантировать спрос на свой трудон перестает быть участником рыночных отношений и превращается в бандита».

²В дискуссии используется выражение "фактический запрет", поскольку ситуация иезуитская: де-юре продление срока службы возможно, но его условия таковы, что оно экономически неэффективно и потому - в таком виде - бессмысленно.

Любопытно, что негативное отношение к фактическому запрету продления срока службы объединило таких разных участников экспертного обсуждения, как ОАО "РЖД" [1], представители вагоноремонтной отрасли (как ВРК – 1, – 2, – 3, так и частные вагоноремонтные депо), ОАО "ПГК", ОАО "ФГК", Ассоциация компаний операторов и перевозчиков (АСКОП), Некоммерческое партнёрство операторов железнодорожного подвижного состава (НП ОЖДПС) и многих других [2], включая Некоммерческое партнёрство производителей железнодорожной техники (НП ОПЖТ) [3].

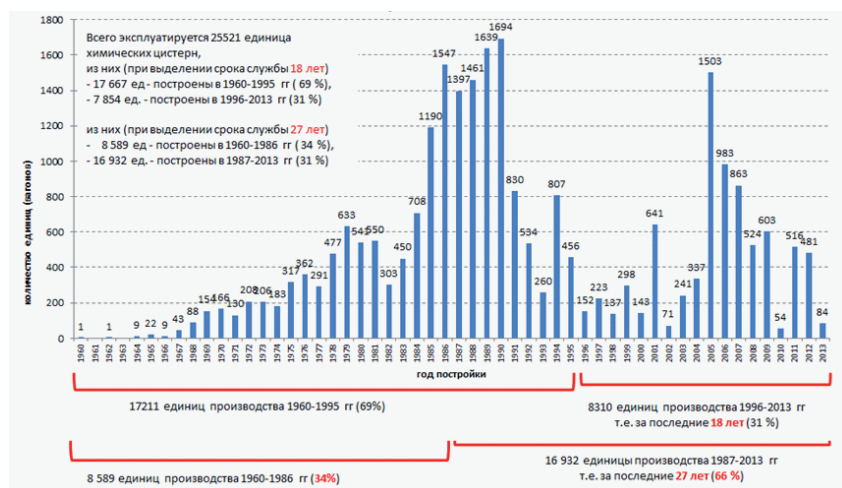
В настоящей статье мы не будем касаться общеэкономических аспектов проблемы поддержания искусственного спроса (поскольку это потребует написания отдельной статьи) а сосредоточимся на

немалом прикладном аспекте – влиянии фактического запрета продления сроков службы вагонов на два небольших сегмента рынка железнодорожных грузовых перевозок: перевозок в химических цистернах и перевозок в рефрижераторном подвижном составе.

Химические цистерны

По состоянию на 2013 г. в России эксплуатировалось 25,5 тыс. единиц химических цистерн (т.е. цистерн для перевозки кислот и цистерн для перевозки химических продуктов – аммиака, фосфора и т.д.).

Распределение этого парка цистерн по годам выпуска приведено на рис. 1. Из рисунка 1 видно, что 31 % эксплуатируемых цистерн имеет срок службы до 18 лет (выпущены после 1995 г.). Остальные 69 % эксплуатируемых цистерн выпущены ранее 1996 г.



Источник: по данным «Инфо-Лин-Аналитика»

Рис.1. Распределение эксплуатируемого парка химических цистерн по годам постройки (на 01.04.2013 г.)

Таким образом, если оставить на рынке только химические цистерны с неистекшим сроком службы (18 лет), а остальные списать в ускоренном порядке, то парк химических цистерн одновременно сократится в три раза, что чревато проблемами с обеспечением вывоза продукции химической промышленности.

Более того, даже если оставить на рынке цистерны с полуторным сроком службы – 27 лет (т.е. с продлением на 9 лет относительно основного срока службы

– 18 лет), то и в этом случае, как видно из рис. 1, придётся списать 34 % парка, что так же чрезвычайно негативно повлияет на ситуацию с обеспеченностью грузоотправителей вагонами.

Грузовая база по химическим грузам снижается незначительно и все эти годы после кризиса 2008-2009 гг. остаётся относительно стабильной (см. табл. 1).

Общая погрузка (объём перевозок) химикатов и соды по РЖД составила (во всех видах подвижного состава) в кризис-

ном 2009 г. 24,9 млн. тонн, в 2010 г. – 29,0 млн. тонн, в 2011 – 28,8 млн. тонн, в 2012 – 28,0 млн. тонн.

Примерно 67-69 % всех химикатов, перевозимых железнодорожным транспортом перевозится в цистернах. Это составляет около 19,0 млн. тонн в год.

Таким образом, если списать все цистерны со сроком службы старше 18 лет, то величина «невывоза» грузов (или вынужденного «ухода» на другие виды транспорта) составит примерно 13,0 млн. тонн. Если же списать все цистерны, исходя из срока службы в 27 лет, то соответствующая величина «невывоза» составит 6,5 млн. тонн.

Необходимо заметить, что даже без ускоренного списания, в последние годы выбытие (списание) химических цистерн превосходит их приобретение (см. рис. 2).

За три последних года (2010-2012) была списана 3961 цс. Даже в условиях отсутствия запрета продления срока службы выбытие химических цистерн превышает их приобретение.

Если мы посмотрим на производственные мощности России и Украины, то даже если все эти вагоны будут поставляться только покупателям в России, объёмы производства не перекроют объёмы выбытия (табл. 2).

Вывод: В этих условиях любые меры по искусственному ускорению списания химических цистерн вызовут однозначно негативные последствия для производителей химикатов, которые столкнутся с масштабной проблемой дефицита вагонов, невозможностью вывоза произведённой продукции и роста тарифных

Таблица 1

Объём перевозок химикатов и соды железнодорожным

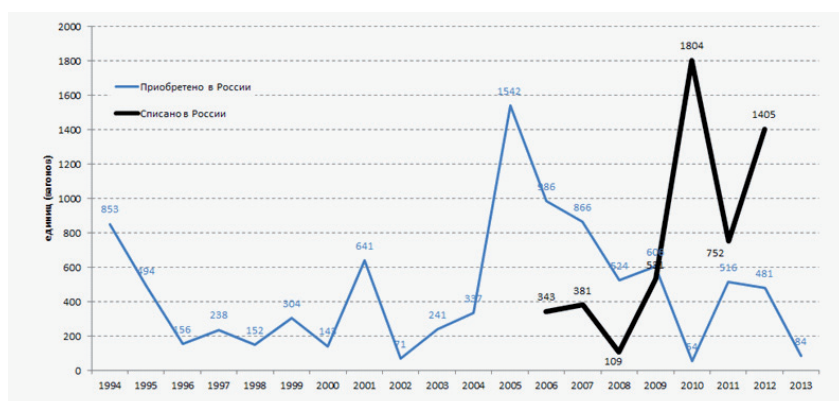
	2008 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2012 к 2008, в %
Химикаты и сода	30,9	24,9	29,0	28,8	28,0	91 %

Таблица 2

Производство химических цистерн в России и Украине в 2011, 2012 гг. и первом полугодии 2013 г., единиц

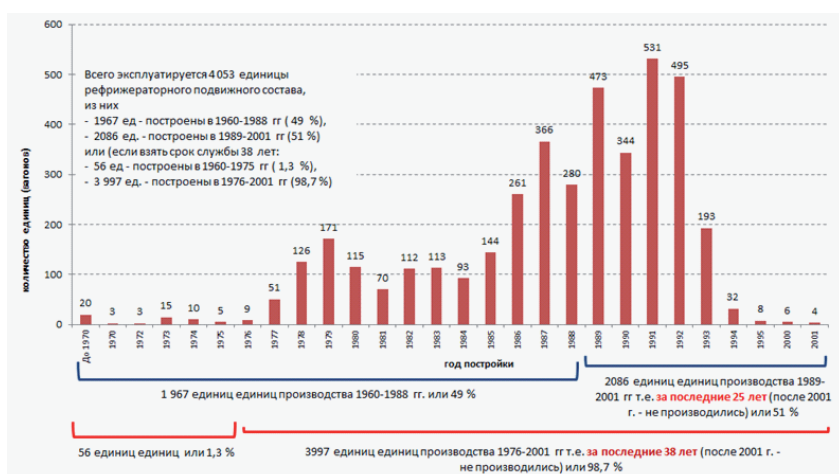
	2011 г.	2012 г.	6 мес 2013 г.
Россия	285	231	190
Украина	177	562	245
Всего	462	793	435

Источник: «Промышленные грузы» (<http://www.pg-online.ru>)



Источник: по данным «Инфо-Line-Аналитика»

Рис. 2. Динамика приобретения и списания химических цистерн в России, единиц



Источник: по данным «Инфо-Line-Аналитика»

Рис. 3. Распределение эксплуатируемого парка рефрижераторного подвижного состава по годам постройки (на 01.04.2013 г.)

Таблица 3

Объём перевозок мяса, рыбы, остальных продовольственных товаров железнодорожным транспортом России, тыс. т

	2008 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2012 к 2008, в %
Мясо	646,2	440,7	419,6	451,1	402,9	62 %
Рыба	607,5	616,9	562,3	553,1	525,1	86 %
Остальные прод. товары	9 298,5	7 166,8	6 181,6	6 114,9	6 505,9	70 %

ставок на предоставление вагонов. Следствием чего будет крупномасштабный подрыв конкурентоспособности отечественной химической промышленности.

Рефрижераторный подвижной состав

В России эксплуатируется чуть больше 4 тыс. единиц рефрижераторного подвижного состава.

Распределение этого парка по годам выпуска приведено на рис. 3. Из рисунка 3 видно, что 51 % эксплуатируемых рефрижераторных вагонов имеет срок службы до 25 лет (выпущены в 1989 г. и позднее). Остальные 49 % эксплуатируемых вагонов выпущены ранее 1989 г.

Таким образом, если оставить на рынке только рефрижераторный подвижной состав с неистекшим сроком службы (25 лет), а остальные списать в ускоренном порядке, то парк единовременно сократится в два раза, что чревато проблемами с обеспечением перевозок таких грузов, как рыба, мясо, продовольственные товары.

Грузовая база по указанным грузам, хоть и снижается, но не в два раза (см. табл. 3).

Разумеется, не 100 % грузов перечисленных номенклатур перевозится в рефрижераторном подвижном составе (лишь 18 % продовольственных грузов и 90 % мяса и рыбы перевозится в изотермическом и рефрижераторном подвижном составе), но тем не менее, динамика объемов перевозок этих грузов может показать тенденцию в этих сегментах перевозок.

Ежегодно в рефрижераторном и изотермическом подвижном составе перевозится около 2,5

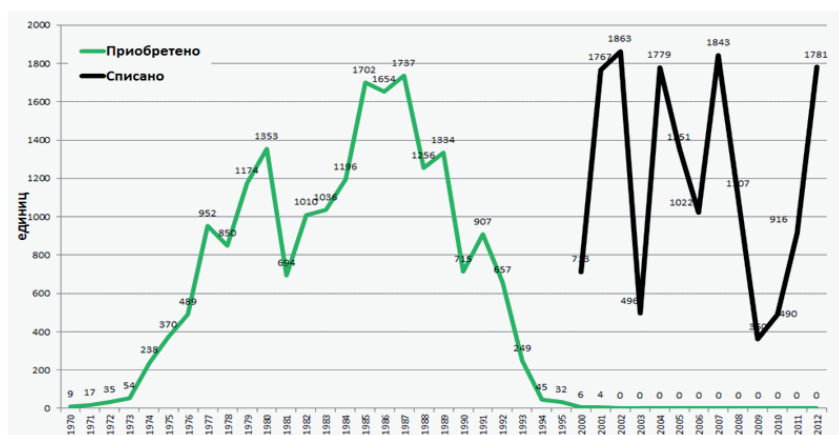


Рис.4. Динамика приобретения и списания рефрижераторного подвижного состава в РФ, единиц

млн. тонн грузов. Списание половины парка приведёт к уходу на другие виды транспорта около 1,25 млн. тонн высокодоходных грузов.

Необходимо заметить, что даже без ускоренного списания, как это видно из рис. 4, в последние годы новый рефрижераторный подвижной состав не производится и не приобретается, и при этом активно списывается: за последние 12 лет (с 2000 по 2012 гг.) списано 15 488 подобных вагонов. Часть из этих списанных вагонов переоборудуют в изотермический подвижной состав (вагоны-термосы).

Учитывая, что восстановления производства рефрижераторного подвижного состава в краткосрочной перспективе не предвидится, т.к. два основных производителя — «Брянский машиностроительный завод» и завод в г. Дессау (Германия) давно прекратили подобное производство, запрет продления срока службы представляется весьма рискованным шагом.

Вывод: В этих условиях любые меры по искусственному ускорению списания

рефрижераторного подвижного состава вызовут ещё более катастрофические последствия, поскольку величина оставшегося в эксплуатации парка очень мала и соизмерима с количеством вагонов, которые были списаны за последние пять лет.

Литература

1. Челпанова М. Владимир Якунин заступился за старые вагоны // Ведомости. — 2013. — 21 февраля. [http://www.vedomosti.ru/companies/news/9352451/yakunin_za_starye_vagony]
2. Протокол и стенограмма конференции "Последствия ужесточения порядка продления срока службы подвижного состава. Мнения участников рынка" от 4 июня 2013 г // [<http://progdp.com/news/npogdps/protokol-i-stenogramma-konfer-04-06-2013/>]
3. Ханцевич Д. Не потерять логику: интервью с С.Калетиным // ИА "РЖД-Партнёр" 21.05.2013 [<http://www.rzd-partner.ru/interviews/interview/ne-poteriat-logiku/>]

Вести
транспорта

РЖД продали 25% акций "Аэроэкспресса" за 555 млн руб.

РЖД продали 25% акций "Аэроэкспресса", осуществляющего железнодорожные перевозки пассажиров по маршрутам город-аэропорт и пригородные перевозки, структуре "ТрансГрупп" за 555 миллионов рублей, следует из отчетности инфраструктурной госмонополии.

О завершении сделки сообщалось в материалах "Аэроэкспресса" 25 марта. Однако сумма не озвучивалась. Источник агентства "Прайм" в феврале сообщал, что РЖД продают свои 25% "Аэроэкспресса" за 555 миллионов рублей.

"После заключения сделки ОАО "РЖД" получило доход в размере 555 миллионов рублей, и продаваемая часть доли в размере 25% в уставном капитале общества перешла ООО "Дельта-транс-инвест" (структура "ТрансГрупп" - ред.), - говорится в опубликованной в пятницу отчетности РЖД.

"Аэроэкспресс" был создан в 2005 году и работал на железнодорожном маршруте, связывающем Москву и аэропорт "Шереметьево" (остальные направления появились позднее). Тогда 74% принадлежало "ТрансГрупп", 26% - "Шереметьево".

РЖД в 2008 году выкупили весь пакет "Аэроэкспресса" у "Шереметьево" и 24% у "ТрансГрупп" за 64,9 миллиона рублей. Таким образом, 25% тогда стоили 32,45 миллиона рублей. Получается, что сейчас РЖД продали 25% "Аэроэкспресса" в 17 раз дороже, чем купили.

После сделки "Дельта-транс-инвест" владеет 50% "Аэроэкспресса", бизнесмены Андрей Бокарев и Искандер Махмудов - 7,5% и 17,5% соответственно, у РЖД осталось 25%.