



КОМИТЕТ ПО МЕЖДУНАРОДНОМУ СОТРУДНИЧЕСТВУ

РОССИЙСКИЙ СОЮЗ
ПРОМЫШЛЕННИКОВ И ПРЕДПРИНИМАТЕЛЕЙ

109240, Котельническая наб. д. 17, тел.: (495) 663-04-13, эл. адрес intercom@rspp.ru

22 декабря 2017 г.

Резолюция

Заседания Подкомитета по транспорту и логистике
Комитета РСПП по международному сотрудничеству

«Эффективность вагонного парка в реализации экспортного потенциала страны»

Устойчивые сигналы от участников российского рынка железнодорожных перевозок об адресных сбоях при вывозе продукции показывают прямую связь между проблемой невывоза грузов и дефицитом подвижного состава. Дефицит приобрел регулярно-повторяющийся характер и проявляется то на отдельных продуктовых рынках, то в отдельных российских регионах. При этом дефицит не является тотальным, наблюдается локально в отдельных сегментах и у отдельных клиентов.

Причины дефицита при их общих основаниях, вместе с тем, в каждом конкретном случае имеют отличительные особенности, которые могут быть связаны с неравномерностью предъявления грузов к перевозке, с хорошей конъюнктурой на внешних рынках и переориентацией грузов на экспортные направления, потерями времени при получении разрешений на погрузку товара на экспорт и др.

Каковы бы ни были причины дефицита, его следствием является рост ставок аренды и "вагонной составляющей" в цене услуги для грузоотправителей. Стремительный рост ставок аренды вагонов к июню-июлю 2017 г. (в 4 с лишним раза по сравнению с 2015 г.) вызвал пристальный интерес к рынку со стороны ФАС. В качестве мер борьбы с дефицитом регулятор предложил создание резервного вагонного парка, повышение ставок для порожнего пробега вагона, не исключается кардинальный пересмотр модели рынка, в которой парк вагонов был отделен от ОАО «РЖД».

Создание резервного парка вагонов для "ущемленных категорий грузоотправителей", введение в дерегулированный сегмент рынка по предоставлению подвижного состава регулируемого, то есть определяемого не по рыночным правилам, тарифа для вывоза "социально значимых грузов", попытки повлиять на сдерживание цен в сегменте «вагонная составляющая» - все это серия регуляторных решений, создающих негативный эффект, в том числе на проблему дефицита вагонов.

В ряду административных инструментов регулирования стоит Технический регламент Таможенного союза «О безопасности железнодорожного подвижного состава» (ТР ТС 001/2011), согласно которому, начиная с 02 августа 2017 г. запрещена эксплуатация локомотивов с истекшими сроками службы, а продление сроков службы по применяющейся в настоящее время процедуре будет нерационально с точки зрения издержек (80% от цены нового оборудования по данным Ассоциации «Русская Сталь»). По сути, Технический регламент устанавливает избыточные требования к маневровым локомотивам промышленных предприятий (то есть, товаропроизводителей) и предприятий промышленного железнодорожного транспорта (ППЖТ), в особенности в отношении локомотивов, эксплуатирующихся на путях необщего пользования и не имеющих права выхода на пути станций примыкания. По оценкам металлургических компаний - членов Ассоциации «Русская Сталь» общие суммы расходов на приобретении новых локомотивов могут составить около 33 млрд руб., а модернизация имеющихся локомотивов будет стоить около 26 млрд руб., что крайне нерационально, если иметь в виду, что маневровые локомотивы промышленных предприятий и ППЖТ эксплуатируются в более щадящем скоростном режиме, с меньшими тяговыми усилиями, на гораздо меньших протяженностях плечах оборота.

Важную роль в достижении баланса спроса и предложения на рынке услуг по предоставлению подвижного состава играют инструменты государственной поддержки. Начиная с 2012 г., приняты федеральные программы для отечественных вагоностроителей по стимулированию падающего спроса на грузовые вагоны. Частные инвестиции в парк полувагонов (как ответ на дефицит) также поддерживаются мерами по стимулированию спроса на подвижной состав с улучшенными эксплуатационными характеристиками (постановление Правительства РФ от 10.05.17 № 544).

Самостоятельным и пока явно недооцененным фактором снижения дефицита подвижного состава являются новые управленческие решения по повышению производительности вагонных активов за счет инструментов промышленной логистики и совершенствования цепей поставок. По сути, рост производительности существующего подвижного состава замещает выбывающий парк вагонов и покрывает дефицит.

О резервах роста производительной нагрузки вагона говорят данные о распределении времени оборота вагона по технологическим элементам. В структуре времени оборота вагона процесс движения, когда вагон "зарабатывает", занимает 1/5 часть (21,4%), на операции с вагонами на путях необщего пользования приходится более 1/3 времени оборота (34,7%), еще 30,8% времени вагон находится на технических станциях, 13,1% времени - на станциях грузовых операций (данные ОАО «РЖД» за 9 месяцев 2017 г.). Согласно оценке ОАО «РЖД», сокращение простоя вагона на путях необщего пользования на 1 сутки позволит сократить время оборота на 1,75 суток, что высвободит парк на 57 тыс. вагонов.

Эффективное управление вагонными активами в целях роста производительности вагона упирается, как видим, в необходимость использования современных (на базе IT)

технологий, позволяющих обеспечить взаимодействие и координацию всех участников перевозочного процесса.

В этой связи заслуживает внимания предложенная АО «ПГК», ПАО "Мечел" технология взаимодействия по регулированию адресного назначения вагонов (пригодных и непригодных для эксплуатации), *принадлежащих разным собственникам/операторам*, которая способствует укрупнению груженых и порожних вагоноотправок, маршрутизации и отправкам по расписанию, приводит к росту производительности использования подвижного состава.

Таким образом, основные потери эффективности в использовании парка вагонов связаны с простоями и временем оборота под операциями на путях необщего пользования, а также со скоростью движения порожних вагонов по сети РЖД, группности отправок, возможностей маршрутизации и отправок по расписанию.

Исходя из сказанного выше, в целях роста производительности вагонных активов в реализации экспортного потенциала страны, снижения рисков невывоза грузов в том числе в экспортном направлении, сокращения дефицита и транспортных затрат участников рынка целесообразными представляются следующие шаги:

1. Разработать целевую программу «Эффективный вагон» при координирующей роли подкомитета по транспорту и логистике Комитета РСПП по международному сотрудничеству.

1.1. Для подготовки и реализации целевой программы «Эффективный вагон» сформировать Совет Директоров по логистике из состава участников рынка железнодорожных перевозок (грузовладельцы, перевозчик, операторские компании;

1.2. Считать приоритетными направлениями в разработке целевой программы "Эффективный вагон" выработку решений по повышению производительности вагонных активов на базе новых, в том числе, цифровых технологий в сегменте железнодорожных перевозок: промышленная логистика погрузки и выгрузки; технология движения подвижного состава; качественные характеристики подвижного состава;

1.3. Совету Директоров по логистике продумать механизмы для внедрения практик, выработанных на базе целевой программы «Эффективный вагон», по расширению спектра предоставляемых услуг операторскими и логистическими компаниями (сервисные контракты) в части оптимизации работы на путях необщего пользования, операций с вагонами на промпредприятиях;

1.4. Использовать площадку подкомитета по транспорту и логистике Комитета РСПП по международному сотрудничеству для выработки пакета решений, предложений в адрес бизнес сообщества и регулирующих органов, рекомендаций по реализации и обмену эффективными практиками базе целевой программы «Эффективный вагон».

2. Выработать набор мер по сглаживанию сезонных пиков загрузки на сети РЖД, в частности, создание общего информационного пространства для обмена данными о прогнозируемых объемах перевозок грузов в течение года, с одной стороны, и прогнозируемым балансом подвижного состава (с учетом графика запланированных ремонтов на сети РЖД), - с другой.

3. Считать целесообразным продолжить меры государственной поддержки, изложенные в постановлении Правительства РФ от 10.05.17 № 544 по стимулированию приобретения подвижного состава с улучшенными эксплуатационными характеристиками в 2018 году.

4. Обратить внимание на избыточность (экономическую нерациональность) требований Технического регламента Таможенного Союза (001/2011) для тяглового подвижного состава, обращающегося на путях необщего пользования и не имеющих права выхода на пути общего пользования.

5. Обратиться в Федеральную антимонопольную службу с предложением провести обсуждение с экспертами и представителями рынка грузовых перевозок вопроса принципов создания и функционирования резервного парка вагонов.

Участники заседания подчеркнули важность регулярного ежеквартального и открытого обсуждения вопросов взаимодействия и выработки практических решений, нацеленных на эффективную работу всех участков /звеньев цепей экспортных поставок.

Комитет РСПП по международному сотрудничеству

Подкомитет по транспорту и логистике