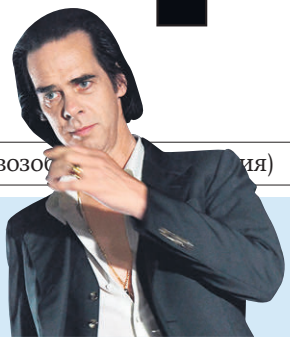


Коммерсантъ



Понедельник 28 октября 2024 №198/П (7888 с момента возр...

культура | **Ник Кейв и The Bad Seeds отправились в турне с новым альбомом — 11**



мировая политика | **Южная Корея будет добиваться от США разрешения на строительство объектов по переработке отработавшего ядерного топлива —6**

Газета издательского дома «Коммерсантъ» Издаётся с 1909 года. С 1917 по 1990 год не выходила по независимости от редакции обстоятельствам. С 1990 года выходит в еженедельном режиме. С 1992 года — в ежедневном.

kommersant.ru | **КоммерсантъFM 93,6**

ОАО РЖД чистит пути

Компания ограничила доступ к инфраструктуре порожних вагонов

Операторы предупреждают об угрозе срыва вывоза продукции железнодорожным транспортом. Риски возникли из-за решения ОАО РЖД ограничить обработку порожних вагонов на уровне 42 тыс. в сутки и сократить возможность выхода их из отстоя. Последнее уже создало проблемы для рынка нефтеналивных грузов, где через отстой формируются маршруты порожних цистерн для нужд НПЗ и биржи. Нормирование порожнего парка также не дает возможности небольшим операторам отправить вагоны под погрузку. Результаты эксперимента с директивными ограничениями, по информации „Ъ“, не очень удовлетворили руководство самого ОАО РЖД, что выразилось в том числе в выговорах должностным лицам.

ОАО РЖД за последнюю неделю существенно ограничило обработку порожних вагонов. Как сказано в телеграмме за подписью первого замгендиректора ОАО РЖД Сергея Кобзева от 18 октября, с вечера этого дня все запросы-уведомления на перевозку порожних вагонов должны согласовываться двумя заместителями гендиректора ОАО РЖД: главой Центральной дирекции управления движением (ЦД) Михаилом Глазковым и главой Центра фирменного транспортного обслуживания Дмитрием Муревым. „Ъ“ видел документ. Завершается действие этого режима 1 января.

„Ъ“ видел и оперативный приказ от 21 октября, подписанный господином Глазковым и адресованный Дмитрию Муреву, которым предписывается обеспечить с 18:00 21 октября по 18:00 31 октября согласование запросов-уведомлений на перевозку порожних вагонов, следующих под погрузку, в ремонт и т. д., на уровне не более 42 тыс. в сутки. В среднем за последние полгода загружалось около 52 тыс. вагонов, число порожних превышает эту цифру.

Собеседник „Ъ“ рассказывает, что ОАО РЖД также применило к перевозке порожних вагонов требование проверки на наличие технических и технологических возможностей инфраструктуры, ранее действовавших только на груженные вагоны. Кроме того, продолжает источник „Ъ“, установлены непубличные нормативы, сколько порожних вагонов может быть заадресовано на конкретную дорогу. ОАО РЖД уже ограничивает подсыл порожних вагонов в Кузбасс. С 11 по 14 октября ввиду избытка порожних полувагонов на Западно-Сибирской железной дороге (ЗСЖД) для каждого оператора приказом были снижены нормы заадресовки на ЗСЖД порожних полувагонов на 50% с западного и на 25% с восточного направления („Ъ“ видел документ).

ОАО РЖД приняло и меры по задержке вагонов в отстое. В телеграмме начальника дирекции управления движением Южно-Уральской железной дороги Виталия



У проекта снижения числа порожних вагонов путем директив оказались сомнительные перспективы
ФОТО ИГОРЯ ИВАНКО

Травова от 22 октября („Ъ“ видел документ) сказано, что служащим до отмены этого приказа под угрозой отстранения от должности запрещается предъявлять вагоны, прибывшие в отстой на пути общего пользования, к осмотру под погрузку. Источник „Ъ“ поясняет, что перед выходом из отстоя вагон должен пройти осмотр, а теперь подвижной состав не может выйти в рейс. На Куйбышевской дороге („Ъ“ также видел телеграмму) с 23 октября и до отмены меры запретили принимать вагоны к перевозке с отметкой в базе ЭТРАН «из отстоя» и исключить оформление на них перевозочных документов.

ОАО РЖД борется с избыточным парком на сети. По мнению монополистов, число вагонов на 220 тыс. единиц превышает «предельно допустимые технологические параметры инфраструктуры железнодорожного транспорта», из-за чего снижается производительность и участковая скорость движения грузовых поездов. Компания предлагала принять ряд мер на законодательном уровне и планирует с 2025 года дополнительно повысить тарифы на порожний про-

бег — на 10% в 2025-м и на 5% каждый год в 2026–2030 годах (см. „Ъ“ от 14 октября).

Больше всего от действий ОАО РЖД по задержке вагонов в отстое пострадала перевозка нефтеналивных грузов. Источник „Ъ“, работающий на этом рынке, говорит, что в четверг на несколько часов встало все оформление вагонов, в ночь на пятницу проблемы возобновились: система выдает ошибку, ссылаясь на превышение пропускных и провозных способностей. Собеседник „Ъ“ рассказывает, что после того, как ОАО РЖД отказалось от технологии формирования маршрутов на путях общего пользования, собирать вагоны в маршруты на своей площадке начали грузополучатели и операторы, формально направляя парк в отстой, поскольку категория «для формирования маршрутов» не предусмотрена. Теперь выйти из отстоя вагоны не могут.

Другой собеседник „Ъ“ в компании, специализирующейся на транспортировке налива, отмечает, что технологии подбора, осмотра, накопления парка для обеспечения станций со слабым путевым развитием существуют столько, сколько существует ОАО РЖД. «Действовавшие до сегодняшнего дня правила позволяли оформлять это „через отстой“». Сегодня мы столкнулись с невозможностью применения привычных мето-

дов», — говорит он. По словам собеседника „Ъ“, в результате обеспечение НПЗ под угрозой. Еще один источник „Ъ“ рассказывает, что, например, в Татарстане есть несколько точек, где находятся базы отстоя цистерн и формируются маршруты по типу продуктов для обслуживания заявок с биржи. Эти процессы также заблокированы.

Союз операторов железнодорожного транспорта (СОЖТ) 25 октября уведомил Минтранс об угрозе срыва вывоза продукции железнодорожным транспортом. Как сказано в письме председателя президиума СОЖТ Игоря Ромашова (есть у „Ъ“), нормирование порожних вагонов на 24–25 октября привело к «массовой невозможности заадресовки порожних вагонов под погрузку» (начиная с 13:00 24 октября и по 3:00 25 октября). «По состоянию на вечер 25 октября налицо невозможность заадресовать любой порожний вагон под погрузку», — пишет господин Ромашов. Как сказано в обращении, уже в ближайшие дни операторы столкнутся с отсутствием порожних вагонов, что «приведет к необеспечению запланированных поставок продукции, включая доставку сырья для энергетики, ЖКХ, промышленности».

деловые новости — c10

деловые новости

- 07 Уголь тонет в убытках**
Аналитики предупреждают о рисках банкротства отрасли
- 07 И опыт субподрядов трудный**
Верховный суд ужесточил требования к участникам госзакупок
- 08 Инвесторы выбрали стабильность**
Вложения в золото растут по всему миру
- 09 Утильсбор урожая**
Продавцы сельхозтехники ищут в ЦБ защиты от повышения ставок
- 10 Потребители раскурили чай**
Спрос на бестабачные стики начал расти
- 10 Водка настаивает на словах**
Владелец бренда «Пшеничная» затеял спор с «Башспиртом»
- 10 «Звезда» сменила стол**
Производитель игр Hobby World расширяет портфель активов

Автокредиты катятся к просрочке

Все больше граждан не справляются с обслуживанием задолженности

Число заемщиков, у которых есть просрочка сроком до 90 дней по автокредитам, по итогам сентября достигло 31,4 тыс., это максимальный показатель с ноября 2022 года. Тренд на рост просроченной задолженности в сегменте формируется на фоне затяжного периода ажиотажа-ных выдач. Учитывая объявленные Банком России регуляторные меры в отношении рынка автокредитования, банки могут начать отказываться от высоко-маржинальных рискованных клиентов.

„Ъ“ ознакомился с данными Объединенного кредитного бюро (входит в тройку крупнейших...), Согласно им, в общем числе заемщиков, имеющих просрочку сроком до 90 дней, по всем сегментам доля автокредитных должников впервые с 2018 года достигла 2%. При этом в сентябре текущего года число заемщиков, у которых есть просрочка сроком до 90 дней, в сегменте автокредитования достигло 31,4 тыс. человек. Это 1,45% от общего числа заемщиков в сегменте и это максимальный показатель для сегмента с ноября 2022 года.

Тренд на рост просроченной задолженности в сегменте автокредитования формируется на фоне затяжного периода ажиотажных выдач на этом рынке. Так, в сентябре, по данным аналитического агентства Frank RG, банки выдали 173,8 тыс. автокредитов на общую сумму 247,9 млн руб., что стало очередным историческим рекордом. Остальные сегменты при этом показывали снижение или стагировали (см. „Ъ“ от 7 октября).

Кроме того, до последнего времени сегмент автокредитования оставался одним из наименее зарегулированных. Лишь с июля текущего года ЦБ ввел надбавки к коэффициенту риска для автокредитов (см. „Ъ“ от 27 апреля).

Впрочем, банки неоднократно утверждали, что внимательно следят за долговой нагрузкой заемщиков в сегменте автокредитования, регулируя ажиотажный спрос невысоким уровнем одобрения. Так, по данным Национального бюро кредитных историй, уровень одобрения в сегменте автокредитования по итогам сентября составил 22,4%. А, по данным участников рынка, в 2023 году уровень одобрения в сегменте был 30% (см. „Ъ“ от 15 октября).

деловые новости — c9

Подписной индекс **50060 П1125**

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

О чем говорят грузины

Правящая партия Грузии празднует победу на выборах, а оппозиция отказывается ее признать

Парламентские выборы в Грузии, состоявшиеся 26 октября, закончились победой правящей партии «Грузинская мечта» (ГМ). По данным ЦИКА республики, ГМ набрала без малого 54% голосов, тогда как четыре оппозиционные политические силы, преодолевшие пятипроцентный барьер, заручились поддержкой лишь более 37% избирателей. Однако экзит-полы, проведенные западными институтами, показывали, что победу одержала оппозиция. При этом из отчета наблюдателей ОБСЕ следовало, что они не считают выборы сфальсифицированными. Так или иначе, правящая партия объявила о своем триумфе, а ее оппоненты отказались признавать результаты выборов и поощляли организовывать массовые протесты.

ЦИК Грузии после обработки 100% бюллетеней объявил, что по итогам парламентских выборов «Грузинская мечта» набирает 53,9%. Следом за правящей партией идут четыре оппозиционные силы: «Коалиция за перемены» — 11,03%, «Единство — Национальное движение» — 10,1%, «Сильная Грузия» — 8,8% и «Гахария — За Грузию» — 7,7%. При этом в крупных городах — Тбилиси, Рустави, Кутаиси и Батуми — ГМ набрала менее 50% и суммарно проиграла оппозиции. В остальных частях страны ГМ победила. А в районах, населенных преим-

мущественно этническими меньшинствами (армянами и азербайджанцами), ЦИК зафиксировала поддержку правящей партии в 70–90%.

В соответствии с итогами голосования ГМ должна получить в парламенте 89 мандатов, «Коалиция за перемены» — 18, «Единство — Национальное движение» — 17, «Сильная Грузия» — 14, а «Гахария — За Грузию» — 12. Таким образом, правящая партия получила необходимое для кворума большинство (76 мест) и обещает как можно скорее приступить к работе, чтобы, по словам премьер-министра Ираклия Кобахидзе, «процессы продолжились в обычном для нашей страны режиме».

Однако, судя по накалу противостояния в грузинском обществе, работать в обычном режиме властям не дадут. В первую очередь потому, что сторонники оппозиции в победу ГМ не верят.

Вечером в субботу едва только избирательные участки раскрылись, западные институты Edison Research и Natvys X, проводившие экзит-полы по заказу оппозиционных телекомпаний «Мтавари» и «Формула», опередили ЦИК, объявили о победе оппозиции. По их данным, «Грузинская мечта» набирала 40–42%, тогда как ее оппоненты суммарно набирались поддержки более 50% населения.

Кредит кому надо кредит

ЦБ обсуждает новые меры борьбы с инфляцией

В заявлении Банка России, прозвучавших по итогам заседания совета директоров регулятора в пятницу, 25 октября, помимо нового уровня жесткости риторики обнаружались следы важных дискуссий о главной интриге в российской экономике в среднесрочном периоде. Регулятор утвердился в понимании того, что наблюдаемый и неостанавливающийся рост цен — следствие дефицита предложения, а ключевая ставка по-разному влияет на частный, корпоративный и государственный спрос и на инвестиции в увеличение выпуска для их балансировки. Обсуждается же регулятором необходимость различных инструментов работы с этими сегментами экономики. Как они будут реализованы, вероятно, станет интригой ближайших месяцев, а эффективность новых подходов ЦБ будет тестировать на протяжении 2025 года.

Повышение 25 октября ключевой ставки Банка России сразу до 21% годовых стало демонстрацией твердости регулятора в проведении независимой монетарной политики ради ценовой стабильности. Это подтвердили и последовавшие за заседанием совета директоров ЦБ заявления главы регулятора Эльвиры Набиуллиной и ее заместителя Алексея Завоткина: учитывая прежние «нечетности коммуникации», они неоднократно возвращались к тому, что вся траектория ставки на 2024–2025 годы будет существен-

но повышена и, если ситуация того потребует, 23% годовых по итогам декабрьского заседания вполне могут оказаться реальностью. Отдельный сюжет оказался связан со словом «шаг»: в заявлении совета директоров его не было, однако фраза «возможность повышения такими же шагами (то есть на 2 процентных пункта. — „Ъ“) на следующих заседаниях будем обсуждать», сказанная сопослож Набиуллиной на пресс-конференции, вероятно, должна была усилить послы регулятора.

Демонстрировал Банк России уверенность и в причинах происходящего: «Рост цен за последний год уже нельзя объяснить структурными изменениями в экономике. Он является следствием усилившегося перегрева спроса, рост которого опережал темпы расширения предложения». Вторым по весу фактором роста цен было названо влияние стимулирующей бюджетной политики, в том числе льготных кредитов. Признание основных проинфляционных факторов «дисбаланса спроса и предложения», а проще — товарного дефицита и неспособности экономики увеличивать производство в условиях отсутствия свободных рабочих рук, сырья и оборудования, ужесточило риторику регулятора и в дискуссии о возможности «уступить» в вопросе роста цен ради финансируемого за его счет роста выпуска.

экономическая политика — c2

мировая политика — c6