

Железная дорога вагонизирует

ОАО РЖД и перевозчики спорят о достаточности парка

Количество вагонов на сети ОАО РЖД мешает нормальной работе, считают в монополии. По данным компании, размер парка на 220 тыс. единиц превышает предельно допустимый, а к 2030 году профицит увеличится до 310 тыс. ОАО РЖД предлагает ужесточить правила движения порожних вагонов, а также повысить плату за нахождение вагонов на путях общего пользования. Участники рынка, напротив, указывают на дефицит вагонов и считают преждевременными изменения правил перевозок до формирования баланса парка до 2035 года.

ОАО РЖД предлагает принять меры для сокращения числа вагонов на сети. Это следует из письма главы монополии Олега Белозерова от 2 июля в Минтранс (есть у „Ъ“). Как сказано в обращении, сейчас грузовой парк, по данным отраслевых институтов, превышает «предельно допустимые технологические параметры инфраструктуры железнодорожного транспорта» на 220 тыс. единиц. Разбалансировка объема погрузки, количества погрузочных ресурсов и возможности инфраструктуры для размещения невостребованных вагонов привели к отрицательной динамике основных показателей, отмечает господин Белозеров. Относительно 2018 года, когда парк был меньше на 21%, оборот рабочего парка (среднее время от начала погрузки до начала следующей погрузки) вырос на 31%, производительность снизилась на 20%, участковая скорость движения грузовых поездов — на 10%. С учетом темпов выбытия и прогнозных параметров объема перевозок, пишет господин Белозеров, профицит рабочего парка к 2030 году увеличится до около 310 тыс. вагонов.

Глава ОАО РЖД также предлагает внести изменения в устав железнодорожного транспорта, которые позволят перевозчику перемещать порожние вагоны не только с припортовых (такое право у ОАО РЖД уже есть), но и с других станций. Также предлагается ужесточить требования к приписке вагонов, чтобы обеспечить возможность размещения невостребованного состава на путях общего пользования, в том числе по месту приписки. Кроме того, в ОАО РЖД выступают за увеличение платы за нахождение вагона на путях общего пользования. Как поясняется в письме, это должно мотивировать собственников размещать вагоны на путях общего пользования.

Предложения ОАО РЖД не встретили понимания у участников рынка („Ъ“ ознакомился с несколькими отзывами на документ). Союз операторов железнодорожного транспорта (СОЖТ) указывает, что ОАО РЖД не дало подтверждения наличия избыточного парка, а оценка профицита требует дополнительного обоснования. Как отмечают в союзе, показатель зависит от оборота вагона, а таких данных на 2030 год нет. Так-



В ОАО РЖД считают, что 220 тыс. лишних вагонов только обременяют инфраструктуру
ФОТО ЕВГЕНИЯ ПАВЛЕНКО

же в СОЖТ указывают, что инициативы ОАО РЖД ранее не были поддержаны, поскольку не доказана связь предлагаемых изменений с проблемами, положительное влияние на обстановку на сети не обосновано и их принятие «нарушит баланс интересов в пользу перевозчика».

В комментариях Нефтехимической транспортной компании отмечается, что инициатор поправок не доказал наличия причинно-следственной связи между действиями грузоотправителей и занятостью инфраструктуры. Учитывая опережающие темпы индексации тарифов на перевозку грузов, повышение платы за нахождение вагонов на путях общего пользования приведет лишь к удорожанию перевозок и росту нагрузки на грузоотправителей с падением объемов, сказано в отзыве «Распадской». Если предлагаемые изменения

направлены на сокращение парка вагонов на сети, пишет «Трансойл», то более рациональным способом станет синхронизация согласовываемых заявок на перевозку грузов ГУ-12 с техническими планами, что позволит установить, есть ли излишний парк порожних вагонов. Сегодня, указывают в компании, наблюдается тотальный коммерческий дефицит подвижного состава, о чем говорят многочисленные обращения грузоотправителей.

СУЭК сообщает, что, по оценкам компании, в 2024–2030 годах будет списано 113 тыс. стандартных полувагонов выпуска 2004–2009 годов. С учетом того, что мощности заводов позволяют производить не более 40 тыс. полувагонов в год, может возникнуть дефицит данного подвижного состава для вывоза угля в объеме 100 тыс. полувагонов к 2033 году». СУЭК предлагает профильным министерствам сначала сформировать баланс парка всех видов в перспективе до 2035 года, сделать вывод о наличии дефицита или профицита, а затем рассматривать правки в нормативную базу. Аналогичные

аргументы содержатся и в отзыве Минэнерго, предлагающего сдвинуть обсуждения на этап после формирования баланса парка.

В 2024 году оборот вагона увеличился на 10%, или двое суток, основная причина — завершение интеграции динамической модели загрузки инфраструктуры с суточным клиентским планом погрузки, что требует дополнительных согласований и приводит к увеличению простоев, указывает глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров. «Если бы сейчас было не 1,35 млн, а 1,15 млн вагонов, у нас было бы падение погрузки на 15%», — говорит господин Бурмистров. В сегменте хопперов-зерновозов, указывает он, локальный профицит обеспечивает стабильный вывоз зерна. Кроме того, отмечает эксперт, ситуация осложняется беспрецедентным объемом строительных работ на БАМе и Транссибе. «То, что сейчас ситуация управляема, во многом заслуга операторов, которые закупкой вагона нивелируют снижение эффективности работы сети», — считает он.

Наталья Скорлыгина

Демографию адаптируют к территориям

Поддержку рождаемости можно улучшить, но эффект ее ограничен

Правительству необходимо адаптировать существующие меры поддержки рождаемости под нужды семей из регионов с разным уровнем экономического развития, отмечают эксперты Центра макроэкономического анализа и краткосрочного прогнозирования (ЦМАКП) в свежем докладе о демографической политике. Жителям аграрных регионов нужны денежные выплаты и немонетарная поддержка, жителям промышленных регионов — рост доходов семей и доступное жилье. Однако в третьем типе территорий, постиндустриальных, растет доля домохозяйств, состоящих из одного человека, и повлиять на это мерами госполитики, судя по всему, вряд ли реально.

Существующие сейчас в России меры поддержки рождаемости оказались эффективными только частично, и в перспективе их необходимо адаптировать под потребности нескольких типов семей и особенности экономического развития регионов РФ. Это следует из свежего доклада руководителя направления анализа и прогнозирования макроэкономических процессов ЦМАКП Дмитрия Белоусова, ведущих экспертов центра Романа Волкова и Екатерины Сабельниковой «Демографическая политика: карта разрыва между политической и процессами».

Напомним, последние 15 лет правительство последовательно наращивает расхо-

ды на поддержку рождаемости. В 2008 году стартовала программа материнского капитала (его выплачивали матерям, родившим второго ребенка), в 2018 году правительство сделало ее доступной родившим первенца, а также ввело выплаты для детских семей с невысокими доходами. В 2019 году для семей с детьми улучшили условия льготной ипотеки. В общей сложности ежегодные расходы федерального бюджета на меры, которые можно отнести к пронаталистским, превышают 2 трлн руб. Ряд регионов также тратит средства своих бюджетов на собственные программы.

Несмотря на существование всех этих инструментов, пока «переломить негативные тенденции в сфере демографии» властям не удается, считают авторы доклада. Рекордное число родившихся в постсоветской истории России было зафиксировано в 2014 году (1,943 млн), после этого показатель ежегодно снижался. В 2023 году он сократился до исторического минимума с 1999 года: в прошлом году в России родилось 1,264 млн детей. В перспективе, по данным среднего варианта демографического прогноза Росстата, рождаемость в РФ продолжит снижаться и к 2027 году сократится до 1 млн 140,4 тыс. младенцев. Рост этого показателя возможен только с 2028 года, следует из оценок ведомства.

ДЕЛОВЫЕ НОВОСТИ

- 07 Комбайны
убрались на конвейеры
Продажи сельхозтехники
продолжают снижаться
- 07 Генераторы
печальной карьеры
Бизнес на юге РФ вынужден
закупать оборудование
для резервного
энергоснабжения
- 07 «Технониколь»
покидает Италию
Группа продала активы в Европе
- 08 Не ОСОПО затратно
Тарифы страхования
ответственности опасных
объектов снижены
- 09 Аэропорты
присматриваются
к пассажирам
Операторы ищут
новые источники
авиационной статистики

Брокеры бутикают

Бизнес борется за кадры и крупные частные деньги

На фоне повышенного интереса частных инвесторов к фондовому рынку постепенно растет и количество его профучастников, предлагающих брокерские услуги. Причем на фоне высокой конкуренции в отрасли компании могут выходить с сервисом для ограниченного круга клиентов в формате бутикового брокера. Одновременно, как показывает пример «СПЭК Инвестмент» и БКС, происходит и переименование топ-менеджеров из уже состоявшихся компаний.

Брокерская компания «СПЭК Инвестмент» (бывшая «Мерилл Линч Секьюритиз», дочерняя компания Bank of America) активно привлекает топ-менеджеров. Как рассказали „Ъ“ в самом брокере, компания формирует команду, «рассматривая кандидатов со всего рынка». В частности, были привлечены два выходца из брокерской компании БКС — Светлана Зайцева (заняла пост операционного директора) и Александр Цукерман (займется развитием международного бизнеса). По словам источника, „Ъ“ в крупной брокерской компании, из БКС могут перейти еще пять человек. Гостюжа Зайцева «на момент получения предложения не являлась сотрудником БКС», пояснили в «СПЭК Инвестмент». Источник „Ъ“ на рынке отметил, что топ-менеджер покинула БКС около семи месяцев назад. Господин Цукерман пояснил „Ъ“, что перейдет в компанию через месяц. Он отметил, что был «полностью удовлетворен условиями» в БКС, но хочет развиваться дальше.

«Меррил Линч Секьюритиз» получила брокерскую лицензию в 2010 году, в 2021-м вошла в топ-10 российских брокеров (комиссионные доходы — почти 2,4 млрд руб.). Осенью 2023 года была выставлена на продажу (см. „Ъ“ от 27 сентября 2023 года), сделка была закрыта в начале октября 2023 года. В настоящее время «СПЭК Инвестмент» контролируется кипрской Avinem Investment Limited. Выручка компании за прошлый год — 49,4 млн руб., чистый убыток — 933 млн руб.

«СПЭК Инвестмент» планирует позиционировать себя как бутиковый брокер. «Сейчас находимся на этапе формирования команды и отладки базовых бизнес-процессов», — отметили в компании. Бизнес-модель бутикового брокера нацелена на обслуживание состоятельных клиентов «под ключ», то есть сопровождение в любых ситуациях, поясняет партнер Capital Lab Евгений Шатов. По словам руководителя управления развития клиентского сервиса ФГ «Финам» Дмитрия Леснова, бутиковый брокер должен предоставлять уникальные продукты, чтобы привлекать состоятельных клиентов, «в том числе иметь возможность инвестировать в зарубежные активы, как дружественные, так и недружественные, с заданным уровнем риска».

деловые новости — 8

Подписной индекс

50060
П1125

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

