

Под лежащий щебень вагон не идет

Угольщики заставляют менять логистические схемы ради строительных грузов

ОАО РЖД предлагает поднять тариф на перевозки порожних вагонов сразу на 15%, что может грозить операторскому рынку потерями более чем в 50 млрд руб. Такой мерой монополия рассчитывает привлечь вагоны под минерально-строительные грузы, которые проигрывают угольщикам борьбу за парк. В качестве частной меры, поддерживающей щебеночников Карелии, при перевозке угля из Кузбасса на северо-запад предлагается запретить идти обратно порожняком, как компании делают это сейчас. Но собеседники «Ъ» в отрасли говорят, что количество вагонов из-под угля на северо-западном направлении минимум вдвое превышает потребность минерально-строительного сектора и, если отправить туда все вагоны, половина их будет простаивать, усугубляя дефицит.



Фото: Пелагия Тихонова, Коммерсантъ

ОАО РЖД предлагает ряд радикальных мер по активизации вывоза строительных грузов с северо-запада РФ. Как сообщается в письме главы монополии Олега Белозерова вице-премьеру Марату Хуснуллину, курирующему строительство, от 17 января («Ъ» видел документ), операторы стараются максимально использовать парк для экспортных перевозок угля и высокодоходных грузов. «В результате порожние вагоны фактически проезжают мимо потенциальных грузоотправителей, в том числе предприятий, обеспечивающих автодорожный сектор минерально-строительными материалами, и создают очереди на перегруженных направлениях перевозок каменного угля», — говорится в документе.

Для оптимизации «нерационального использования погрузочных ресурсов» ОАО РЖД предлагает увеличить тариф на перевозку порожних полувагонов на 15% и административно ограничить максимально допустимую дальность порожнего пробега

вагонов до 2 тыс. км на полигоне Кузбасс—Северо-Запад. Также монополия предлагает выдать операторам обязательные квоты на перевозку минерально-строительных грузов.

Сергей Витте, впоследствии министр путей сообщения России, 1883 год:

«Основной принцип железнодорожных тарифов сформулирован в 1878 году директором Орлеанской дороги Салокрупом: "Нужно, чтобы товар платил за перевозку все то, что он может заплатить". Всякий другой принцип будет произволен».

Производители стройгрузов, прежде всего щебня и песка, регулярно проявляют недовольство по поводу доступности полувагонов, как только ставки их аренды идут вверх (см., например, [“Ъ” от 17 октября 2017 года](#)). Обычно, когда цена угля вырастает, угольщики забирают основной массив полувагонов, а строителям, редко имеющим долгосрочные контракты с операторами, остается добывать дорогостоящие вагоны на споте. Частная проблема — нежелание тех, кто возит кузнецкий уголь в порты Северо-Запада, заезжать на обратном пути за карельским щебнем, поскольку угольные маршруты отлажены так, что выгоднее быстро вернуться порожняком за новым грузом, чем ждать погрузки на щебеночном карьере.

«Компания отмечает высокий уровень неудовлетворенного спроса на перевозки минерально-строительных материалов из-за неготовности частных операторов предоставлять вагоны под их перевозку, — говорят в ОАО РЖД, — притом что примерно 10% полувагонов на сети остаются не задействованными в перевозочном процессе, а остальные используются недостаточно эффективно». Порожний пробег вагонов из-под выгрузки кузбасского угля в портах Северо-Запада составляет порядка 4,5 тыс. км, поясняют в монополии. Их попутная обратная загрузка, отмечают в ОАО РЖД, могла бы быть обеспечена за счет перевозки песка, щебня и других грузов в регионы ЦФО и Поволжья, где ведется активное автодорожное строительство. «Сейчас Кузбасс грузит на северо-запад ежедневно порядка 2,5–3 тыс. вагонов, тогда как общая потребность под все минерально-строительные грузы на полигоне 2 тыс. км от портов (это Октябрьская железная дорога с Карелией, Горьковская, Московская, отчасти Юго-Восточная дороги) — 1 тыс., максимум 1,5 тыс. вагонов в сутки», — говорит собеседник “Ъ” в отрасли.

«Если отправить все угольные вагоны на погрузку щебня, предложение в два-три раза превысит суточную потребность в вагонах всего полигона. А это означает, что половина угольных вагонов будет простаивать в ожидании погрузки», — продолжает источник “Ъ”.

Он добавляет, что если погрузка угля, металлов и руды маршрутизирована на 100%, а фронты погрузки мощные, помещается целый поезд, то на карьерах фронты погрузки редко превышают 20 вагонов. «Если оборот вагона на погрузке щебня составляет 3–4 дня, то на угле и руде — 0,7–1 сутки», — добавляет собеседник “Ъ”. По его словам, принуждение к погрузке щебня поглотит существенную часть парка, увеличит дефицит и нарушит технологию перевозок.

«Проблема не в подаче вагонов операторами, — добавляет собеседник “Ъ” на операторском рынке. — Все грузоотправители, которые имеют долгие контракты, обеспечены вагонами. Имеющийся локальный дефицит вагонов обусловлен рядом причин, среди которых цены на уголь и большое количество брошенных вагонов в брошенных поездах».

В Союзе операторов железнодорожного транспорта (СОЖТ) “Ъ” сказали, что позиция операторских компаний по этим предложениям будет рассмотрена 27-го числа на президиуме СОЖТ. Сумму потенциальных потерь от индексации порожнего пробега операторы пока оценивать не берутся. Похожая инициатива уже рассматривалась в 2020 году, когда ОАО РЖД предлагало вместо общей индексации тарифа на 3,7% снизить стоимость груженого пробега на 0,1%, но увеличить ее для порожнего на 15,8% ([см. “Ъ” от 26 октября 2020 года](#)). Исходя из расчетов того времени, 1% дополнительной индексации порожнего пробега эквивалентен 3,52 млрд руб., что при 15% дает порядка 52,7 млрд руб. дополнительной тарифной нагрузки. В сценарии 2020 года топ-3 пострадавших должны были стать Федеральная и Первая грузовые компании и СУЭК с потерями в доходах 5,2 млрд, 4,9 млрд и 2,3 млрд руб. соответственно.

Наталья Скорлыгина