13.11.2013

**Тезисы доклада В. Л. Станиславского, первого заместителя генерального директора ОАО «Новая перевозочная компания» (входит в Группу Globaltrans), на международной конференции «Металлургия и грузоперевозки» на тему:**

**Рынок железнодорожных перевозок**

**металла и металлургического сырья: проблемы и перспективы**

Добрый день, уважаемые коллеги, участники конференции.

Позвольте поблагодарить за возможность поделиться мыслями и наработанным опытом в сфере организации железнодорожных перевозок предприятий металлургической отрасли.

СЛАЙД 2

Для начала несколько слов о «Новой перевозочной компании». Бизнес НПК как раз вырос из успешной реализации крупных проектов для ведущих российских металлургических предприятий. С момента создания уже в течение 10 лет ОАО «НПК» занимает лидирующие позиции по организации перевозок продукции горнодобывающих, металлургических и горно-обогатительных комбинатов.

По данным на 30.06.2013 в управлении НПК находится свыше 38,8 тыс. полувагонов.

Нашими клиентами в части универсального подвижного состава на сегодняшний день являются абсолютное большинство крупнейших горнодобывающих и металлургических предприятий РФ.

52% от общего объема перевозок НПК в 1-ом полугодии 2013 года составили отправки черных металлов и металлопродукции, лома черных металлов и руды.

По итогам 1-ого полугодия 2013 года НПК перевезла 5,8 млн т металла и металлических изделий, 9,8 млн т руды, 1,1 млн т лома черных металлов и 400 тысяч т кокса.

СЛАЙД3

Поэтому мы не понаслышке понимаем, что для грузовладельца важны три основных фактора, с точки зрения которых он рассматривает любые события на железной дороге. Во-первых, оператор должен обеспечить гарантированный вывоз продукции в полном объеме, в соответствии с согласованными заявками. Не менее важно обеспечить минимизацию расходов в логистических цепях поставки горно-металлургических грузов, а также повышать эффективность операционного сопровождения перевозок.

При этом специфика осуществления перевозок для металлургических холдингов такова, что оператору приходится работать с большим количеством сдвоенных операций, большим количеством станций назначений грузов, сильными колебаниями объемов суточной погрузки, изменениями направлений перевозок в течение месяца, что связано со спотовым характером рынка, особенно в экспортном направлении.

СЛАЙД 4

Объемы погрузки металлов и металлургического сырья, составляющие порядка 15% в общем объеме погрузки на сети ОАО «РЖД», демонстрируют значительную корреляцию с индексом промышленного производства. Общее снижение промышленного производства приводит к пропорциональному падению погрузки металлургов. К примеру, в кризисное второе полугодие 2008 года мы видим не только общий спад промышленного производства, но и пропорциональный спад погрузки металлургов.

Несмотря на то, что в течение текущего года общие объемы погрузки горно-металлургического сектора на сети российских железных дорог несколько снижаются, падение погрузки далеко не столь значительно, как во время кризиса 2008 года.

СЛАЙД 5



Тенденция к снижению потребления стального проката и сырья для его производства вследствие стагнации спроса на мировом рынке практически во всех регионах сбыта продукции российских металлургических комбинатов обозначилась еще в 2012 году. Крупнейшие страны-импортеры российского стального проката создавали импортозамещающие мощности, ограничивали импорт стальной продукции в силу экономических или политических причин. Уже тогда спрос на продукцию российских металлургов существенно отставал от предложения. Это повлекло за собой перепроизводство металлопродукции в том или ином объеме фактически на всех российских меткомбинатах.

В текущем году значительного перелома ситуации в глобальной экономике в лучшую сторону не произошло. Спрос в странах-импортерах российского стального проката продолжает находиться в неустойчивом состоянии.

СЛАЙД 6

Характерным трендом текущего года стало увеличение объемов внутренних перевозок наряду со снижением экспорта. Несколько сократился европейский спрос на сталь. Слабой цепочкой в потреблении стали в Европе остается строительная отрасль, а машино- и автомобилестроение, по прогнозам экспертов, будет увеличивать спрос на сталь лишь к концу 2013 года. Однако, несмотря на сохранение неблагоприятной экономической ситуации в еврозоне, эксперты все же ожидают некоторого улучшения ситуации на мировом рынке до конца года – за счет потребителей в США, Китае и Индии.

То есть, в текущем году рост производства в российской металлургической отрасли обеспечивается в большей степени увеличением внутренних поставок и в меньшей степени экспортом. Основными драйверами роста внутреннего спроса на стальной прокат являются строительный сектор (реализация проектов: XXII Зимние Олимпийские игры - 2014, XXVII Всемирная летняя Универсиада - 2013, Чемпионат мира по футболу - 2018 и другие проекты), а также автомобильная промышленность и машиностроение. В целом, продавать в России становится выгоднее, чем поставлять за рубеж, так как премия производителя на отечественном рынке выше: внутренний потребитель заинтересован в более качественных марках стали. Металлургические холдинги считают российский рынок приоритетным, увеличивая долю поставок на внутренний рынок.

СЛАЙД 7

Следующий слайд демонстрирует характерный для рынка услуг по предоставлению вагонов для перевозок металлов и металлургического сырья. В связи с развитием конкуренции объективной необходимостью стала консолидация активов на базе крупных операторских компаний. И если до 2012 года рынок слияний и поглощений в сегменте оперирования подвижным составом развивался достаточно медленно и неравномерно (до 2010 года их количество не превышало 2 сделок в год), то уже в прошлом году было совершено наибольшее количество сделок слияний и поглощений – 19.

СЛАЙД 8

Это наиболее крупные сделки M&A в сегменте жд перевозок за последние 2 года.

СЛАЙД 9

Доля долгосрочных контактов в погрузке металлов и металлургического сырья, по данным за 9 мес. 2013 года, составляет 24,2%. По нашим оценкам, это не предел роста в этом сегменте. Крупным грузоотправителям и железнодорожным операторам взаимовыгодно заключение долгосрочных соглашений. Это гарантирует операторским компаниям прогнозируемость грузовой базы, а грузоотправителям – качество и прогнозируемую стоимость транспортных услуг на перспективу.

СЛАЙД 10

Мы проводили анализ долей долгосрочных контрактов в погрузке в полувагонах крупнейших российских операторов на примере трех участников рынка – ОАО «Первая грузовая компания», ЗАО «НефтеТрансСервис» и нашего холдинга – группы Globaltrans. У нашего холдинга – группы Globaltrans долгосрочными договорами законтрактовано около 80% собственного парка полувагонов.

Пользователям транспортных услуг стало выгоднее (с точки зрения как затрат, так и качества) использовать профессиональные компании на аутсорсинге, чем управлять собственным парком.

СЛАЙД 11

Теперь о проблемах. В настоящее время на сети российских железных дорог наблюдается систематическое снижение технологических и экономических показателей деятельности участников перевозки, что отрицательно влияет на конкурентоспособность реального сектора экономики страны в целом.

Стоит отметить, что ОАО «РЖД» достаточно много делает для того, чтобы решить обозначенные проблемы. Но применяемые перевозчиком меры по улучшению ситуации на сети ведут к разрешению локальных ситуаций, но не приводят к ожидаемому результату для всей системы грузовых железнодорожных перевозок. Принятый ОАО «РЖД» в конце 2012 года Единый сетевой технологический процесс не работает полноценно, поскольку его внедрение требует внесения изменений в нормативную правовую базу. ЕСТП частично реализован в нормировании. Внесение изменений в правила перевозок и введение логистического контроля лишь частично реализованы за счет принятия Приказа № 258. Наблюдается общая тенденция к снижению ответственности перевозчика и введению экономических барьеров для грузоотправителей и операторов, что, естественно, вызывает у них возражения.

Одним из основных технологических показателей эффективности грузовых железнодорожных перевозок является оборот вагона, на который влияют все участники перевозочного процесса. На протяжении длительного периода наблюдается его снижение. Среднее время оборота вагона выросло с 13,4 суток в 2010 году до 16,9 суток по данным за 10 месяцев текущего года.

Также наблюдается снижение скорости доставки грузов на сети ОАО «РЖД». В 2012 году она упала до 219 км/сутки, что составляет 9 км/ч. По данным за 10 месяцев текущего года, она составляет 229 км/ч. При этом, если для груженых вагонов средняя скорость 251 км/ч, то для порожних вагонов – это всего 190 км/ч в сутки!

Этот показатель существенно снижает конкурентоспособность железнодорожных перевозок. Нарушаются нормативные сроки доставки, что приводит к затратам ОАО «РЖД» на оплату штрафов. Если в 2010 году доля отправок, доставленных в установленные сроки, составляла 87,2%, то в сентябре текущего года этот показатель составляет уже 69%.

Существенно увеличилось время нахождения вагона на технических станциях в период осуществления перевозки. Так, по данным ОАО «РЖД», среднее время простоя вагона на одной технической станции возросло с 5,27 часов в 2008 году до 9,8 часов в 2013 году (10 месяцев).

СЛАЙД 12

Основным технологическим процессом, которым управляют операторы, является заадресация порожнего вагона под погрузку. При его увеличении увеличивается загрузка инфраструктуры, понижается эффективность перевозки в целом. Статистика показывает отсутствие ухудшения этого показателя. В среднем по сети в последние 3 года он остается на уровне 67-68%. У полувагонов «Новой перевозочной» он даже снижается – с 42% в 2010-м до 39% - по итогам 2012 года.

В целом можно сделать вывод о том, что независимо от объема перевозок и размера парка, показатели работы ОАО «РЖД» стабильно ухудшаются. Показатели работы операторов остаются на прежнем уровне.

СЛАЙД 13

На следующем слайде перечислены меры, направленные на решение проблем на сети ОАО «РЖД».

В области технологических решений это:

* Создание единой технологии перевозок с учетом баланса интересов всех участников (РЖД, грузовладельцев, операторов), от планирования до механизма оценки эффективности каждого участника перевозки в рамках его зон ответственности;
* Создание и реализация плана по повышению уровня отправительской и технической маршрутизации на сети РЖД.

Обозначенные меры должны, по нашим оценкам, должны привести к повышению эффективности грузовых ж.д. перевозок. Объективная потребность рынка железнодорожных перевозок – это более тесные формы взаимодействия его участников – перевозчика, грузоотправителей и операторов, а также более жесткие формы взаимной ответственности между его участниками операторского рынка.

Наиболее эффективными стимулами являются экономические. Именно такие нужны как для замены и списания старого парка вагонов, так и для стимулирования приобретения инновационных вагонов, в том числе путем принятия соответствующих тарифных решений. В области экономики и ценообразования это:

* Привлечение частных инвестиций в обновление локомотивов, в т.ч. путем создания института частных перевозчиков;
* Экономическое стимулирование маршрутизации;
* Формирование экономических стимулов для замены и списания старого парка вагонов.

Спасибо за внимание!