

ТОРМОЖЕНИЕ БЕЗ НАПРЯЖЕНИЯ

ПО ИТОГАМ ПЕРВОГО КВАРТАЛА 2012 ГОДА МОЖНО КОНСТАТИРОВАТЬ, ЧТО АЖИОТАЖНЫЙ СПРОС НА ВАГОНЫ ПОСТЕПЕННО ПРОХОДИТ. КОНКУРЕНЦИЯ НА РЫНКЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ УСИЛИВАЕТСЯ, НО ОБВАЛА ЦЕН НА ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ ОПЕРАТОРЫ ВСЕ-ТАКИ НЕ ЖДУТ.

АЛЕКСЕЙ ЕКИМОВСКИЙ

Объемы производства грузовых вагонов в странах СНГ докризисного 2008 года были превышены еще в 2010 году, а прошедший 2011 год вывел вагоностроительную отрасль на невиданные рубежи. По данным исследования рынка, предоставленного НП «Совет участников рынка железнодорожного подвижного состава», за 12 месяцев прошлого года было произведено 114,6 тыс. грузовых вагонов, что на 26% больше, чем год назад. Больше половины из них было произведено в России (50,6 тыс., рост на 22%), еще 45% — на Украине (38,5 тыс., рост на 30%). Наибольшим спросом в последние годы пользуются полувагоны: их доля в общем объеме производства за год выросла с 60% до почти 70%, а доля новых цистерн постепенно снижается и в прошлом году составила 19% против 26% в 2010 году.

Однако с начала года ситуация начала заметно меняться. В первом квартале 2012 года производство вагонов в России и странах СНГ продолжило расти, но всего на 7% к прошлогоднему уровню: с января по март 2012 года было выпущено 28 тыс. вагонов. Из них в марте с конвейера вышло 10,4 тыс. новых вагонов, что лишь на 4% больше, чем год назад. В первом квартале российские заводы произвели 15,9 тыс. вагонов, рост производства составил 10%, но украинские предприятия расти перестали. В марте украинское вагоностроение даже сократило производство на 6%. При этом за первые три месяца 2012 года производство полувагонов продолжило расти на 10%, но выпуск цистерн сократился на 15%. Наибольший рост показал сегмент хопперов-цементовозов: производство этого типа подвижного состава выросло в шесть раз.

Цены на вагоны в 2011 году практически догнали уровень 2008 года, но в первом квартале впервые за посткризисный период стали снижаться. В среднем апрельские цены на полувагоны снизились на 4,2% по отношению к январским, до 2,28 млн руб., стоимость крытых вагонов — на 6,7%, до 2,64 млн руб., хопперов — на 5,6%, до 2,55 млн руб. Между тем операторы и участники рынка считают, что цены просто стабилизируются на нынешнем уровне, резкого падения ждать не стоит. Нынешние объемы производства — 70–75 тыс. вагонов в год, как считают и производители, и операторы подвижного состава, также являются оптимальными для текущего состояния рынка.

Не позволит ценам на вагоны серьезно упасть в первую очередь необходимость операторов обновлять старый парк: его на рынке еще достаточно. Главным покупателем вагонов должна стать Вторая грузовая компания (ВГК, 100% принадлежит ОАО «Российские железные дороги»), которая получила в 2010–2011 годах значительную часть сильно изношенного инвентарного парка от материнской компании. Гендиректор компании Виталий Евдокименко рассказывал, что в течение 2012–2014 годов ВГК планирует закупить порядка 40 тыс. новых вагонов, в том числе 23,5 тыс. полувагонов, и провести модернизацию 89 тыс. вагонов. В 2012 году компания планирует направить на закупку нового подвижного состава порядка 35 млрд руб., из расчета текущих цен это около 15,3 тыс. новых полувагонов.

Между тем даже такому крупному клиенту на нынешнем перегретом рынке разместить заказ совсем непросто. Так, в 2011 году компании удалось приобрести на «Урал-

вагонзаводе» всего 1750 вагонов, хотя планировалось в два раза больше. И то, по словам гендиректора завода Олега Сиенко, это произошло из-за отказа от этой партии Первой грузовой компании. «Мы по-прежнему ведем переговоры с ВГК, но на второй квартал они опять остались без вагонов», — заявил господин Сиенко в интервью ВГ в апреле. — Мы не обязаны все время выступать пожарными и выручать других. У нас есть свои принципы и сроки, все должно происходить вовремя».

«Основные проблемы, с которыми мы столкнулись, — ограниченное предложение новых полувагонов, обусловленное высоким спросом на них, а также дефицит на рынке крупного железнодорожного литья», — объяснил ситуацию гендиректор ВГК в интервью газете РБК daily. — Конечно, решение правительства относительно передачи полувагонов ОАО РЖД скорректировало нашу модель развития, однако в целом не думаю, что это помешает реализовать намеченную до 2014 года инвестпрограмму», — полагает Виталий Евдокименко.

Гендиректор агентства «INFOLine-Аналитика» Михаил Бурмистров считает, что ВГК ошиблась при прогнозировании конъюнктуры рынка на 2012 год. «Компания заложила в инвестиционный бюджет цены, по которым большинство вагоностроителей не готовы работать, а у «Уралвагонзавода» производственная программа уже сформирована, и выполнить заказ ВГК они не в состоянии», — полагает он. В то же время у ВГК есть масштабная программа модернизации полувагонов фактически с полной заменой кузова, и для компании было бы целесообразно активно реализовывать ее именно в 2012 году, когда ряд производителей сталкивается с нехваткой литья и готов производить именно кузова полувагонов, полагает аналитик.

У подавляющего большинства других операторов период обновления парка практически завершен, отмечает господин Бурмистров. «В течение последних шести лет средний возраст российского парка грузовых вагонов

снижился на 2,6 года, причем в 2011 году — сразу на 0,7 года: с 16,55 до 15,83 года», — рассказывает он. — В целом в течение последних 11 лет было приобретено почти 500 тыс. новых грузовых вагонов и списано 298 тыс. А с 2013 года начнется этап сокращения закупок примерно до уровня 75 тыс. единиц против почти 90 тыс. в 2011 году», — прогнозирует Михаил Бурмистров, добавляя, что объемы списания вагонов также возрастут — до уровня не менее 40 тыс. вагонов в год (в 2011 году было списано 27 тыс. единиц).

В течение 2013–2015 годов объемы закупок подвижного состава в России будут постепенно снижаться до уровня менее 70 тыс. единиц, прогнозируют специалисты «INFOLine-Аналитики». При этом основу спроса с 2014 года будут обеспечивать Первая, Вторая грузовая компания и группа «Русагротранс», которым нужно будет замещать выбывающий старый парк», — отмечает Михаил Бурмистров. Также приобрести до 40 тыс. полувагонов после списания закупленных на аукционах у ОАО РЖД должны будут «Нефтетранссервис» и Независимая транспортная компания. Потенциал роста продаж для вагоностроителей, по мнению господина Бурмистрова, может быть связан с освоением массового выпуска подвижного состава с нагрузкой 25 тонн на ось.

Самой горячей темой последних месяцев на железнодорожном рынке стало качество производства, которое стало причиной участвующих сходов вагонов с рельс. Только из-за изломов боковых рам в 2011 году произошли 2 крушения и 16 сходов поездов с рельс. За январь ОАО РЖД обнаружило семь таких изломов и приняло решение отставить от движения все имеющиеся в России вагоны с тележками производства завода «Азовэлектросталь» (г. Мариуполь, Украина). Эти вагоны в подавляющем большинстве принадлежали частным операторам или были в лизинге у банков. В результате они столкнулись с непредвиденными убытками.

«Но больше всего беспокоит неопределенность», — говорит гендиректор операторской компании «Нефтетранссервис» Александр Тертычный. — В последние три года мы сталкиваемся с ситуацией, когда при единичном изломе, например, боковой рамы, мы не можем спрогнозировать, какое количество наших вагонов может быть остановлено. Мы считаем, нужно организовать обсуждение этой проблемы и с операторами, и с вагоностроителями, и с представителями ОАО РЖД, поскольку у всех свои интересы, а нормативная база должна учитывать их все», — убежден топ-менеджер. Как и все операторы, он считает, что нужно ужесточить ответственность производителя за производство брака. «Оператор покупает сертифицированную продукцию, а если обнаружился брак, то в бюджете оператора расходы на его внеплановый ремонт не предусмотрены», — отмечает Александр Тертычный, не говоря уже о срывах обязательств перед клиентами, хотя компания добросовестно выполняла все свои обязательства. Возможно, эту проблему можно решить через систему страхования, но это увеличит стоимость вагона для оператора, предполагает гендиректор «Нефтетранссервиса».

Между тем источник ВГ на лизинговом рынке считает, что громкие скандалы по поводу качества производства вагонов — это ожесточение борьбы между производителями, которые используют любой повод для того, чтобы опорочить своих конкурентов. По мнению Михаила Бурмистрова, рынок производства вагонов находится «в весьма специфическом состоянии в связи с нехваткой комплектующих и монопольным положением некоторых поставщиков». «А, например, китайское литье через „Торговый дом РЖД“ преимущественно получает „Уралвагонзавод“, тогда как у других производителей доступ к нему ограничен», — отмечает аналитик. При этом, по его мнению, проблема низкого качества тележек действительно требует жестких решений, но ситуация вряд ли нормализуется ранее 2013 года, когда будут запущены мощности на «ВКМ-Сталь» и «Тихвинском ВСЗ». ■



ВЫПУСК ТЕЛЕЖЕК С ПОВЫШЕННОЙ НАГРУЗКОЙ НА ОСЬ — ГЛАВНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ РОСТА ПРОДАЖ В ВАГОНОСТРОЕНИИ



СМЕЖНИКИ