

КАЖДОМУ ПО ВАГОНУ

РОССИЙСКИЕ ВАГОНОСТРОИТЕЛЬНЫЕ ЗАВОДЫ НЕ СПРАВЛЯЮТСЯ СО СПРОСОМ. РАСТУТ ЗАКУПКИ КАК У ОАО РЖД, ТАК И — В БОЛЬШЕЙ СТЕПЕНИ — У ЧАСТНЫХ ОПЕРАТОРОВ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА. НО ЕСЛИ РАНЬШЕ ЧАСТНИКИ, РАБОТАВШИЕ В ОСНОВНОМ НА ПЕРЕВОЗКАХ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННЫМ ПОДВИЖНЫМ СОСТАВОМ, ЗАКУПАЛИ СООТВЕТСТВУЮЩИЕ ВАГОНЫ, ТО ТЕПЕРЬ ОПЕРАТОРЫ КОНКУРИРУЮТ С ОАО РЖД ЗА ПОКУПКУ УНИВЕРСАЛЬНЫХ ПОЛУВАГОНОВ.

ПЕТР МИРОНЕНКО

ДЕМОНОПОЛИЗАЦИЯ ПАРКА По данным ОАО РЖД, всего в России по состоянию на начало этого года зарегистрировано 975,5 тыс. вагонов. Из них на парк самой монополии приходится 63,8% — 622 тыс. вагонов. Пока в эту цифру включается подвижной состав ОАО «Первая грузовая компания» (ПГК), которой передается существенная часть парка ОАО РЖД. Процесс был запущен в октябре 2007 года — ПГК должна получить 200,25 тыс. вагонов. По словам начальника департамента вагонного хозяйства ОАО РЖД Николая Бочкарева, на сегодня ПГК уже переформировала на себя 47,4 тыс. вагонов, а всего до конца года ей будет передано 176 тыс.

На баланс дочерней компании ОАО РЖД передало практически весь свой специализированный парк — например, все наливные цистерны, большинство минераловозов и хопперов, то есть вагоны, работающие в наиболее доходных сегментах рынка железнодорожных перевозок, а также часть полувагонов. По оценке исполняющего обязанности главы Росжелдора Алана Лушников, в распоряжении ПГК сейчас находится порядка 35% всего специализированного подвижного состава России, а в сегменте полувагонов в перспективе на компанию будет приходиться до 25% парка.

Собственно у ОАО РЖД остались только специально-технический подвижной состав, полувагоны, крытые вагоны и платформы. «В конечном счете, в рамках реформы железных дорог речь идет о том, чтобы ОАО РЖД вообще от всех вагонов освободить. Все грузовые вагоны будут переданы в Первую и Вторую грузовые компании, так, чтобы у ОАО РЖД остались только спецтехвагоны», — говорит Николай Бочкарев. Главная компания ограничена в повышении тарифа, напоминает он, а ПГК — в меньшей степени, так что может тратить больше денег на вагоны.

Тем не менее, пока ОАО РЖД только наращивает закупки вагонов. «По обновлению сдвиги пошли», — говорит Николай Бочкарев. — Мы ежегодно увеличиваем обновление подвижного состава. В прошлом году закупили около 16 тыс. вагонов, в этом приобретем 17 тыс.». До 2005 года ОАО РЖД закупало только универсальные полувагоны (в первую очередь потому, что их можно было с теми или иными допущениями использовать на перевозках многих видов грузов), но в последние два года стало закупать и специализированный парк.

«Львиная доля закупок — полувагоны. Немного стали закупать крытые вагоны, в прошлом году закупили цементовозы, спрос на них резко вырос в связи со строительством олимпийских объектов в Сочи. Сезонно востребованы зерновозы, их мы тоже приобрели, но в небольшом количестве — сколько могли построить промышленники», — говорит Николай Бочкарев. В то же время, он считает, что вагоностроительных мощностей в России и СНГ сейчас достаточно, а единственная серьезная проблема — дефицит вагонного литья, возникший после того как требования к безопасности повысились и выросла выбраковка. В России литье делают только три завода, а украинские производители, пользуясь дефицитом, выставляют высокие цены. В результате ОАО РЖД часть литья вынуждено заку-

ЧАСТНЫЕ ОПЕРАТОРЫ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА СНОВА УВЕЛИЧИВАЮТ ОБЪЕМЫ ПРИОБРЕТЕНИЯ ПАРКА, ОСТРО КОНКУРИРУЯ ЗА НЕГО С ОАО РЖД. ОДНАКО СТРУКТУРА ЗАКУПОК ИЗМЕНИЛАСЬ. НАИБОЛЬШИЙ ДЕФИЦИТ НА ФОНЕ ПРОБЛЕМ С ЛИТЬЕМ НАБЛЮДАЕТСЯ ПО ПОЛУВАГОНАМ



ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА

пать в Китае. По словам господина Бочкарева, причина даже не в дешевизне, которая неочевидна, а в том, чтобы стимулировать российских производителей наращивать собственные мощности.

ЧАСТНАЯ НАГРУЗКА Частным операторам сейчас принадлежит 352,8 тыс. вагонов. Это 36,2% всего парка. Даже если брать только вагоны, реально задействованные в перевозке грузов (у частных только такие, а у ОАО РЖД 90 тыс. вагонов составляют запас, используются под спецтехнужды, путейским комплексом), получается 40% — по количеству парка система ОАО РЖД доминирует. Но в закупках новых вагонов ситуация обратная.

«Явно идет тенденция: больше вагонов покупают частники», — говорит глава Ассоциации собственников подвижного состава и гендиректор компании «БалтТрансСервис» Владимир Прокофьев. Он отмечает, что в 2006 году закупки ОАО РЖД составили 8 тыс. вагонов, а частных операторов — 31,5 тыс. (80% от общего числа). «В прошлом году в странах СНГ всего выпущено 70 с лишним тысяч вагонов, из них РЖД купило 16, остальные — частники», — отмечает господин Прокофьев. Точные цифры приводятся в данных А.Т.Кеарнеу: в прошлом году закупки частными операторами выросли на 72% и достигли 50 тыс. вагонов.

Николай Бочкарев напоминает, что у частных операторов нет таких ограничений по закупке подвижного состава, как у ОАО РЖД. «Мы ограничены в повышении тарифа, а значит и в закупке подвижного состава, по цене. Собственник, например, может купить дороже вагон, а мы не можем. Ведь у нас получается, что окупаемость вагона не 7–8 лет, а больше». В результате на начало этого года средний возраст вагонов ОАО РЖД составлял 21,4 года, вагонов частных операторов — 13,2 года.

Структура парка частных операторов в последние годы, как и у ОАО РЖД, серьезно изменяется, но в обратную сторону. Специализированный парк частных операторов подвижного состава растет не так быстро, как раньше. Операторы как главную тенденцию отмечают падение спроса на некогда дефицитные цистерны. «В последнее время внимание частных компаний переключилось с цистерн, пик закупок которых пришелся на 2003 год, на универсальные грузовые вагоны», — говорит Николай Бочкарев. Если четыре-пять лет назад на рынке наблюдался дефицит ци-

стерн, то сейчас их достаточно, более того, на рынке много невостребованных цистерн, добавляет господин Бочкарев.

По данным А.Т.Кеарнеу, закупки цистерн в 2007 году сократились почти вдвое — с 11,1 до 6,7 тыс. «На сегодня наш объем и наш парк стабилизировался. Мы уже четвертый год возим постоянный объем», — подтверждает Владимир Прокофьев, чей «БалтТрансСервис» специализируется на перевозках нефтепродуктов, владеет 6,6 тыс. цистерн и арендует еще 2,2 тыс. Экспорт нефтепродуктов по железной дороге не растет из-за конкуренции со стороны трубопроводов, а существующие объемы уже поделены между операторами. Николай Бочкарев объясняет снижение спроса на цистерны перенасыщенностью вагонного парка и активным строительством трубопроводов в Восточной Сибири.

Спрос на другие специализированные вагоны со стороны частных не падает. Николай Бочкарев отмечает, что частные компании увеличивают парк специализированного подвижного состава, работающего в высокодоходном секторе перевозок — хопперов для перевозки цемента и минеральных удобрений, платформы для перевозки крупнотоннажных контейнеров. Закупки только цементовозов, по данным А.Т.Кеарнеу, выросли почти вчетверо — с 1,5 тыс. в 2006 году до 5,6 тыс. в 2007 году.

Замгендиректора группы «Евросиб» Юрий Купин добавляет, что на рынке ощущается дефицит фитинговых платформ. Причина — рост контейнерных перевозок, а также то, что весь парк платформ ОАО РЖД был передан «Трансконтейнеру», который в первую очередь работает со своим заказами. «Есть тенденция к увеличению закупок платформ, однако производственные мощности вагоностроительных заводов загружены в основном заказами ОАО РЖД и на много лет вперед. Независимые операторы вынуждены покупать подвижной состав на Украине», — говорит Юрий Купин.

«Сейчас все виды вагонов в дефиците», — уверен замгендиректора по железнодорожному транспорту группы Fesco и председатель совета директоров «Трансгаранта» Сергей Гушин. Основной вопрос сегодня в цене вагонов, говорит он: в условиях острого дефицита цены на подвижной состав операторы перекупают друг у друга заказы, в результате чего цены взвинчиваются до предела, а это увеличивает сроки окупаемости вагона. «Сейчас сильно выигрывают те компании, которые успели приобрести парк по низким ценам, ведь ставка за работу вагона и для тех и для других одинакова», — полагает господин Гушин.

О дефиците вагонов говорит и исполнительный директор группы «Н-Транс» Андрей Филатов. «Средний возраст вагонного парка ОАО РЖД — 18 лет. Ежегодно мы наблюдаем выбытие в среднем около 20 тыс. вагонов», — поясняет он. — Огромное влияние оказывают сопредельные страны, с которыми у нас общее полотно, прежде всего Казахстан. У них вскрываются огромные месторождения, обслуживание и вывоз которых требует большое количество вагонного парка».

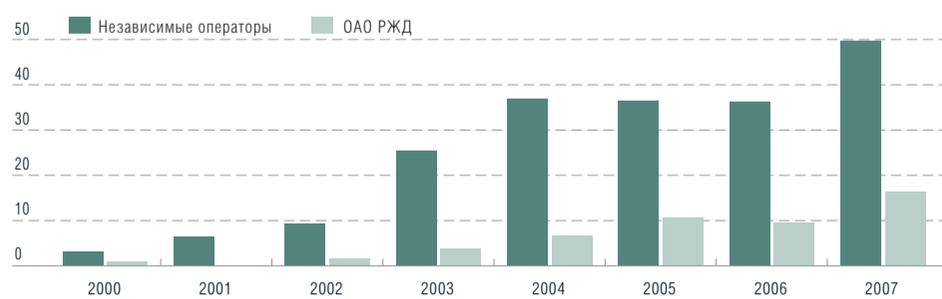
БИТВА ЗА ПОЛУВАГОНЫ В зависимости от состава парка частные операторы говорят о недостатке разных типов подвижного состава, но сходятся в одном: главный дефицит сейчас — это полувагоны. «На сегодняшний день они занимают лидирующие позиции в структуре спроса», — говорит Юрий Купин. Катализатором роста спроса на полувагоны стало решение Федеральной службы по тарифам (ФСТ), которая в декабре 2006 года повысила вагонную составляющую в тарифе при перевозках грузов в полувагонах на треть — с 15% до 20%. Это сразу же сделало полувагоны выгодными для частных операторов: раньше такой вагон окупался в течение 15 лет, теперь — в течение 7,5 лет.

«После того как изменилась вагонная составляющая в тарифе на полувагоны, частники сразу стали закупать полувагоны. Им стало выгодно возить уголь, тем более на экспорт. Теперь вагон окупается в течение 7–8 лет», — говорит Николай Бочкарев. Последовавший скачкообразный рост цен на полувагоны не остановил частных операторов. «Сейчас все кинулись покупать полувагоны», — говорит Владимир Прокофьев. «Полувагоны покупают и ГО-Ки, и производители стали, и агрессивных химикатов — в частности кислот», — подтверждает Юрий Купин. До 2006 года средний объем закупок полувагонов частными операторами составлял не более 5–6 тыс., а уже в прошлом году частные операторы, по словам Николая Бочкарева, закупили 18,4 тыс. полувагонов. Всего в 2007 году, по данным А.Т.Кеарнеу, закупки полувагонов в России выросли более чем на 50% — с 17,2 тыс. до 26,9 тыс.

В результате уже за 2007 год доля ОАО РЖД вместе с дочерними компаниями в общем парке полувагонов уменьшилась с 82% до 76,9%. Если на конец 2005 года в собственности частных операторов было меньше 40 тыс. полувагонов, то на 1 января 2008 года — уже 80 тыс. И в 2008 году спрос частных операторов опередит заказ ОАО РЖД: госмонополия в 2008 году закупит 15,6 тыс. полувагонов, ПГК — еще 7 тыс., а частные операторы, по прогнозам, — 25 тыс. Николай Бочкарев констатирует, что на всех вагоностроительных заводах очереди в два-три года на строительство полувагонов, и между ОАО РЖД и частными операторами идет конкуренция по их приобретению. «Возможен неуправляемый рост цен на эту продукцию», — предупреждает господин Бочкарев, добавляя, что для того, чтобы избежать этого, необходимо ограничение цен, «может быть, даже введение некоторых элементов государственного регулирования». ■



СТРУКТУРА ВАГОННОГО ПАРКА ОАО РЖД И ЧАСТНЫХ ОПЕРАТОРОВ (ТЫС. ЕД.) ИСТОЧНИК: ОАО РЖД.



ДИНАМИКА ЗАКУПОК ПОДВИЖНОГО СОСТАВА В 2000–2007 ГОДАХ (ТЫС. ЕД.) ИСТОЧНИК: А. Т. KEARNEY.