ОТРАСЛЬ ДАЛЬНЕГО СЛЕДОВАНИЯ

РЕФОРМА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ ПРИВЕЛА К БЫСТРОМУ РОСТУ ПРОИЗВОДСТВА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ТЕХНИКИ В РОССИИ — ЕЕ АКТИВНО ЗАКУПАЛИ И ОАО «РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ», И ЧАСТНЫЕ ОПЕРАТОРЫ. К 2010 ГОДУ ОБЪЕМ ЭТОГО РЫНКА УВЕЛИЧИТСЯ С НЫНЕШНИХ $2,6 МЛРД ДО $5,4 МЛРД. ПОКА ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ ПРЕДПРИЯТИЯ ДЕЛЯТ ДОХОДЫ НА НЕМ В ОСНОВНОМ С УКРАИНСКИМИ КОЛЛЕГАМИ. СТАТЬ ПОСТАВЩИКАМИ РОССИЙСКИХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ АКТИВНО СТРЕМЯТСЯ И КРУПНЫЕ ЗАПАДНЫЕ КОРПОРАЦИИ. ОДНАКО ПОКА ИМ ЭТО ПЛОХО УДАЕТСЯ. АЛЕНА БАРСУКОВА

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ПЕРЕЛОМ Объемы закупок техники Министерством путей сообщения (МПС) и, соответственно, ее производства в России стабильно падали вплоть до конца 1990-х. Ситуация изменилась после того, как 15 мая 1998 года правительство утвердило «Концепцию структурной реформы федерального железнодорожного транспорта». МПС начало готовиться к реорганизации, страна — восстанавливаться после финансового кризиса, объемы перевозок — расти, частные операторы подвижного состава — осваивать рынок. А вскоре уже остро встала проблема износа парка подвижного состава. К 2002 году, накануне создания ОАО «Российские железные дороги» (РЖД), износ подвижного состава железнодорожного транспорта страны достиг 73,3%.

Неудивительно, что в 2003 году производство продукции в железнодорожном машиностроении увеличилось на 35,8%. В результате, правда, наступило промежуточное «насыщение» рынка и в прошлом году отрасль выросла уже только на 22,8%. По подсчетам самих машиностроителей, общий объем рынка составил около $2592 млн. При этом отраслевые эксперты констатируют, что на начало 2005 года железнодорожники испытывали дефицит в 5,8 тыс. локомотивов, 850 магистральных пассажирских вагонах, 1050 электропоездах пригородного сообщения и дизель-поездах, 6,6 тыс. грузовых вагонов. По предварительным прогнозам, в этом году рост рынка железнодорожной техники составит в целом около 34% (по локомотивам — 75%, грузовым вагонам — 16%, пассажирским — 35%, городскому рельсовому транспорту — 66%), то есть примерно до $3,3 млрд.

ПРОДУКЦИЯ РОССИЙСКОГО МАШИНОСТРОЕНИЯ В 2004 ГОДУ

ВИД ТЕХНИКИ	ОБЪЕМ ПРОИЗВОДСТВА (ЕДИНИЦ)	ДИНАМИКА ПО ОТНОШЕНИЮ К 2003 ГОДУ (%)
МАГИСТРАЛЬНЫЕ ТЕПЛОВОЗЫ	32*	139,1
МАГИСТРАЛЬНЫЕ ЭЛЕКТРОВОЗЫ	55	141,8
МАНЕВРОВЫЕ И ПРОМЫШЛЕННЫЕ ТЕПЛОВОЗЫ ШИРОКОЙ КОЛЕИ	68	165,9
ГРУЗОВЫЕ ВАГОНЫ	33200	123,1
ПАССАЖИРСКИЕ ВАГОНЫ	1200	117,3
ВАГОНЫ МЕТРОПОЛИТЕНА	124	81,7

*СЕКЦИИ. ИСТОЧНИК: РОССТАТ, ДАННЫЕ КОМПАНИЙ-ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ.

РЫНОК ОДНОГО ИГРОКА Значительную часть этих средств рассчитывает получить ЗАО «Трансмашхолдинг» (ТМХ), за последние два года собравшее в своих руках почти половину рынка железнодорожной техники России. ТМХ создан в 2002 году ОАО «ХК „Кузбассразрезуголь“» и транспортной компанией «Трансгрупп АС». Холдинг начал экспансию в железнодорожное машиностроение, получив в 2002–2003 годах контроль над Брянским машиностроительным заводом, Новочеркасским электровозостроительным заводом (НЭВЗ), Бежецким сталелитейным заводом, Тверским вагоностроительным заводом (ТВЗ) и Муромским стрелочным заводом. В 2004 году ТМХ приобрел Кушвинский завод транспортного оборудования и ООО «ЮДжи-Транс», владеющее Демиховским машзаводом (ДМЗ), Октябрьским электровагоноремонтным заводом, тульским «Центросваром» и НПО транспортного машиностроения. В мае этого года в холдинг вошли Коломенский завод и «Пензадизельмаш».

В результате доля ТМХ на рынке локомотивов составила более 85%, пассажирских вагонов — более 92%, электричек — более 75%, стрелочных переводов — более 51%, вагонного литья — более 35%. Выручка предприятий в ТМХ в 2004 году составила 22,5 млрд руб., а в 2005 году холдинг планирует увеличить ее более чем вдвое. Правда, ТМХ совсем не выпускает городской рельсовый транспорт (хотя и интересуется этим направлением) и дизель-поезда. А доля холдинга на рынке грузовых вагонов не превышает 2–3%, хотя в более узком сегменте вагонов-хопперов и фитинговых платформ она составляет уже 16%.

Монопольная позиция ТМХ весьма раздражает ОАО РЖД, основного покупателя продукции холдинга и тоже монополиста. «Государству не может быть выгодна монополизация железнодорожного машиностроения,— утверждали еще весной топ-менеджеры перевозчика.— Следствием этого может стать только резкое удорожание техники. И качество продукции монополист поддерживает неохотно». Но при этом ОАО РЖД летом подписало с холдингом долгосрочное соглашение на закупку техники на $6,5 млрд. Сам ТМХ свою монополию объясняет весьма просто: дело в том, что предприятия в российском железнодорожном машиностроении традиционно высоко специализированы. Так что владелец НЭВЗа поневоле становится единственным в стране производителем электровозов, а покупатель Коломенского завода — магистральных тепловозов. ТВЗ всегда выпускал большую часть отечественных пассажирских вагонов, а ДМЗ — три четверти электричек.

ВАГОННАЯ ГРУППА Рынок производства грузовых вагонов не собран в руках одного игрока, как выпуск локомотивов или пассажирских вагонов, но все равно достаточно концентрирован. Крупнейшим его участником было и остается ФГУП «Уралвагонзавод», в 2004 году выпустившее 21 168 вагонов (более 60% рынка). ФГУП производит наиболее дефицитные сегодня полувагоны, а также хопперы, платформы, железнодорожные цистерны. Власти Свердловской области, где расположен завод, утверждают, что в ближайшие годы он должен быть акционирован и продан частным инвесторам. Однако официально Уралвагонзавод, выпускающий также танки и ряд другой оборонной техники, до сих пор значится в списке стратегических предприятий страны.

Второе место в России (более 6 тыс. вагонов в 2004 году) делят ОАО «Алтайвагон» и Вагоностроительная компания Мордовии (ВКМ). «Алтайвагон» специализируется на производстве крытых вагонов, полувагонов, вагонов для перевозки автомобилей, цистерн и других вагонов спецназначения. Предприятие также имеет собственные мощности по изготовлению колесных пар. В 2003 году «Алтайвагон» открыл два производственных филиала. В Рубцовске на площадях завода тракторных запчастей теперь производится вагонное литье, во взятом в аренду цехе «Кемеровохиммаша» — вагоны. «Алтайвагон», в 2004 году выпустивший 6084 тыс. вагонов, наряду с еще несколькими десятками предприятий Кемеровской и Новосибирской областей и Алтайского края входит в холдинговую компанию «Сибирский деловой союз» (СДС). Ее собственники себя не афишируют, но любопытно, что в совете директоров самого «Алтайвагона» сразу четыре семейных династии отцов и сыновей. Это Виктор и Максим Величко, Сергей и Денис Хачатуряны, Владимир и Андрей Гридины, Михаил и Павел Федяевы. Кстати, Владимир Гридин возглавляет СДС.

Основной актив ВКМ — ОАО «Рузхиммаш» (Рузаевка, Мордовия). Оно выпускает цистерны, полувагоны, хопперы, фитинговые платформы, контейнеры. Причем еще в 2001 году ВКМ поставила на рынок всего 324 вагона, в 2002 году — уже 1368, в 2003 году — 4679, В 2004 году — 6072. «Рузхиммаш» также, похоже, семейное предприятие: более 37,34% его акций контролируют Николай Бурмистров (гендиректор ВКМ) и его сыновья Виктор и Алексей. Крупным совладельцем ОАО (21,57% акций) является также Виктор Мажукин (председатель совета директоров ВКМ).

Еще недавно в отрасли существовал четвертый крупный игрок — ОАО «Абаканвагонмаш», рассчитанное на выпуск 40 тыс. контейнеров и 2 тыс. платформ в год. Однако в 2004 году предприятие, входящее в холдинг «Базовый элемент», выпустило всего 572 контейнера и считанные единицы вагонов. «Абаканвагонмаш» даже не вошел в созданное холдингом специально для управления машиностроительными активами ОАО «Русские машины». Скорее всего, «Базовый элемент» будет избавляться от этого актива.

ИНОСТРАНЦЫ У ВОРОТ Львиную долю продаж предприятиям отрасли обеспечивает, естественно, ОАО РЖД. Правда, эта доля существенно отличается в разных сегментах. Так, компания приобретает практически 100% выпускаемых в России магистральных локомотивов, пассажирских вагонов и электричек, зато, например, ее доля на рынке грузовых вагонов не превышает 25%. Остальной объем обеспечивают частные операторы подвижного состава, уже несколько лет подряд приносящие производителям вагонов значительно больше денег, чем ОАО РЖД. Существенную долю маневровых тепловозов приобретают промышленные предприятия для работы на своих подъездных путях.

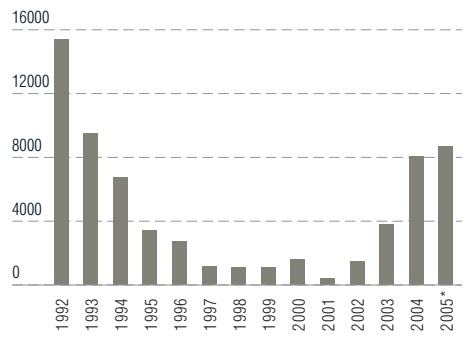
Точный объем средств, которые тратятся частниками на обновление и расширение вагонного парка, неизвестен. По неофициальным оценкам, в 2003–2004 годах они приобрели вагонов на 25–26 млрд руб. Отметим, что отраслевые эксперты говорят о скором насыщении парка частных операторов и снижении ими закупок подвижного состава. Ведь он значительно более новый, чем у ОАО РЖД: средний возраст составляет до 13 лет (87% парка). Однако сами операторы декларируют планы по росту парка и активной замене арендуемых у ОАО РЖД вагонов.

Как бы то ни было, участники рынка уверены, что он имеет значительный потенциал и для дальнейшего роста, потому что к 2010 году должно быть списано 50–90% всего подвижного состава. А ОАО РЖД и частным операторам в следующие пять лет потребуется 13,1 тыс. локомотивов, 5,1 тыс. секций магистральных электровозов, 4,1 тыс. секций магистральных тепловозов, 3,9 тыс. секций маневровых тепловозов, 6,7 тыс. пассажирских вагонов локомотивной тяги, 5 тыс. вагонов электропоездов, 1,5 тыс. вагонов дизель-поездов, 230 тыс. грузовых вагонов. В результате через пять лет объем продаж российского железнодорожного машиностроения, по сегодняшним оценкам, должен вырасти до $5,4 млрд, достигнув более 13% от мирового рынка.

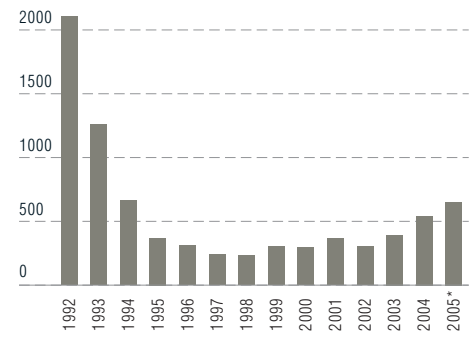
Желание поучаствовать в разделе этих денег уже активно высказывают иностранные производители. Пока российский рынок для них закрыт в силу технической специфики железных дорог страны и дешевизны отечественной техники. Тем не менее проекты в России с тем или иным успехом уже реализуют канадская Bombardier (21% мирового рынка железнодорожной техники), американская General Electric (7%) и немецкий Siemens (16%). Первые двое пока ограничиваются попытками модернизации российского подвижного состава. Зато немецкий концерн весной заключил с ОАО РЖД масштабное соглашение по разработке и выпуску в России 60 высокоскоростных (160–300 км/ч) электропоездов на общую сумму около €1,5 млрд.

Однако к осени стало очевидно, что в проекте гораздо больше проблем, чем предполагалось сначала. И планы ОАО РЖД по закупке поездов от Siemens снизились в десять раз. Оставшийся заказ (на поезда скоростью около 160 км/ч) в итоге достался ТМХ. ■

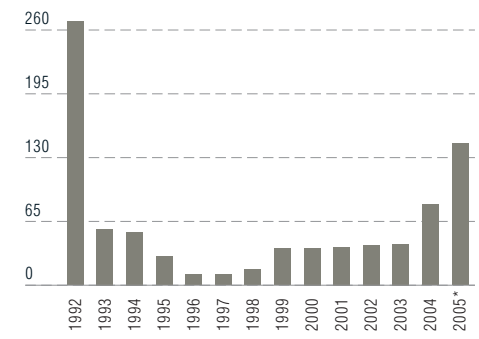
СТРУКТУРА РОССИЙСКОГО РЫНКА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО МАШИНОСТРОЕНИЯ В 2004 ГОДУ ($ МЛН)



ДИНАМИКА ЗАКУПОК ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ МПС РФ И ОАО РЖД *ПРОГНОЗ.



ДИНАМИКА ЗАКУПОК ПАССАЖИРСКИХ ВАГОНОВ МПС РФ И ОАО РЖД *ПРОГНОЗ.



ДИНАМИКА ЗАКУПОК ЛОКОМОТИВОВ МПС РФ И ОАО РЖД *ПРОГНОЗ.