НЕПОДВИЖНЫЙ СОСТАВ

РЕЗКОЕ СНИЖЕНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК БОЛЬНО УДАРИЛО ПО ОТРАСЛЕВОМУ МАШИНОСТРОЕНИЮ. ЧУТЬ ЛУЧШЕ ДРУГИХ СЕБЯ ЧУВСТВУЕТ «ТРАНСМАШХОЛДИНГ», ЧЕЙ ОСНОВНОЙ ЗАКАЗЧИК ОАО РЖД СНИЗИЛО ЗАКУПКИ ЛОКОМОТИВОВ ВСЕГО НА 20%. ХУЖЕ ПРИШЛОСЬ ВАГОНОСТРОИТЕЛЯМ, ЧЬИ ПРОДАЖИ УПАЛИ БОЛЕЕ ЧЕМ НА 60% — ЧАСТНЫЕ ОПЕРАТОРЫ ПОЧТИ ОСТАНОВИЛИ ЗАКУПКИ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА. ПЕТР МИРОНЕНКО

«ТРАНСМАШХОЛДИНГ» ВЫЕХАЛ НА ЛОКОМОТИВАХ Рынок железнодорожного машиностроения четко делится на две части с точки зрения структуры спроса. Производители грузовых вагонов более чувствительны к рынку, продавая свою продукции как разным частным операторам подвижного состава, так и дочерним операторам ОАО РЖД сейчас это прежде всего Первая грузовая компания (ПГК; см. таблицу). У пассажирских вагонов есть только один потребитель — само ОАО РЖД. На рынке локомотивов царит двойная монополия: ОАО РЖД и здесь является, по сути, единственным потребителем, но и производитель только один: все локомотивостроительные заводы в России принадлежат «Трансмашхолдингу» (акционеры — структуры Искандера Махмудова, Андрея Бокарева, компания «Трансгрупп» и ОАО РЖД). На рынке пассажирских вагонов локомотивной тяги, несмотря на формальное существование конкуренции, «Трансмашхолдинг» тоже занимает фактически монопольное положение. Тверской машиностроительный завод (ТВЗ), который компания контролирует на паритетных основах с ОАО РЖД, по собственным данным, занимает более 90% рынка.

Такая монополия несет в себе определенные риски, ставя заводы «Трансмашхолдинга» в серьезную зависимость от единственного потребителя. Но во время кризиса это компании, наоборот, помогло. В «Трансмашхолдинге» признают, что снижение объемов продаж в 2009 году произошло прежде всего «по видам продукции, сбываемой на коммерческом рынке,— маневровым тепловозам и грузовым вагонам». Входящий в холдинг Брянский машиностроительный завод, например, снизил производство вагонов на 91% (см. таблицу). При этом выпуск магистральных тепловозов и электровозов заводами холдинга, по его прогнозам, в 2009 году снизится всего на 19,2%. В начале года технический директор «Трансмашхолдинга» Владимир Шнейдмюллер говорил, что падение объема заказов РЖД составляет 30%. Но летом первый вице-президент ОАО РЖД Вадим Морозов объявил, что снижение заказов у «Трансмашхолдинга» не превысит 20%. Впрочем, это гораздо меньше объема, на который рассчитывали машиностроители. Планы по закупкам локомотивов ОАО РЖД снизило на 47%.

В самом тяжелом положении среди предприятий «Трансмашхолдинга» оказался ТВЗ, имевший относительно высокую долговую нагрузку. В марте, когда снижение объемов грузовых перевозок начало медленно стабилизироваться, пассажирские перевозки только ускорили падение. В начале апреля президент ОАО РЖД Владимир Якунин объявил, что закупки пассажирских вагонов у ТВЗ в 2009 году будут сокращены на 44%, что уже грозило заводу массовыми сокращениями.

Предприятие пришлось спасать премьеру Владимиру Путину, который спустя неделю подписал постановление правительства о выделении ОАО РЖД прямой целевой субсидии на 3,1 млрд рублей специально для закупки вагонов ТВЗ. Но кардинально ситуацию с заказом продукции ТВЗ это не изменило: сейчас в «Трансмашхолдинге» рассчитывают, что падение продаж завода в 2009 году составит примерно 40%.

Инвестпрограмма ОАО РЖД на 2010 год, утвержденная правительством 10 декабря, предполагает, что в следующем году затраты госмонополии на обновление локомотивного парка снижаться не будут. Закупки на приобретение тягового подвижного состава должны даже вырасти на 2,8%, до 365 единиц.

ФРАНЦУЗСКИЙ АКЦЕНТ Параллельно с борьбой за заказы ОАО РЖД руководству «Трансмашхолдинга» в начале года пришлось заниматься не менее трудным процессом — согласованием сделки по продаже блокпакета своих акций иностранному инвестору. В 2008 году основным претендентом на 25% плюс одну акцию компании был канадский концерн Bombardier, с которым акционеры холдинга, и в первую очередь глава ОАО РЖД Владимир Якунин, вели переговоры с 2007 года. Но в сентябре 2008 года канадцы вышли из переговоров — как объяснял тогда Владимир Якунин, их не устроила слишком высокая оценка актива в $2,9 млрд.

Тогда акционеры «Трансмашхолдинга» обратились к альтернативным покупателям — конкурентам Bombardier французскому Alstom и немецкому Siemens. Уже в октябре 2008 года холдинг подписал меморандум о стратегическом партнерстве с Alstom. Переговоры о структуре возможной сделки на фоне прогрессирующего в мире экономического кризиса шли еще полгода, и только в конце марта 2009 года стороны подписали соглашение о намерениях по продаже Alstom блокпакета «Трансмашхолдинга».

Соглашение предполагает, что Alstom купит 25% плюс одну акцию холдинга у Искандера Махмудова, Андрея Бокарева и «Трансгрупп» (у них на всех останется 50% минус две акции), а пакет ОАО РЖД (25% плюс одна акция) останется неизменным. В рамках сделки «Трансмашхолдинг» должен получить доступ к технологиям и базам данных Alstom. Оценка, которую холдинг получил в ходе сделки, не раскрывалась, известно было лишь, что Alstom заплатит $75 млн аванса, а остальная сумма будет зависеть от прибыли холдинга в 2008–2011 годах.

Но и этого аванса акционеры «Трансмашхолдинга» пока не получили: сделка, о которой договорились еще в марте, до сих пор не закрыта. На момент подписания предполагалось, что она будет завершена до конца года. Представитель «Трансмашхолдинга» (ТМХ) сказал BG, что процесс завершения сделки пока «продолжается», не уточнив, будет ли выдержан срок. Только 7 декабря ТМХ получил одобрение ФАС на консолидацию 50% ООО «Сапфир», владеющего 50,65% акций ТВЗ — ранее в компании поясняли, что завод тоже хотят включить в сделку, для чего и нужна его консолидация. По данным BG, сейчас закрытие сделки запланировано на первую половину 2010 года.

ВАГОННЫЕ СПОРЫ Проблемы с производством пассажирских вагонов и локомотивов с помощью прямой господдержки и госзаказа государству удалось смягчить относительно легко. С большими трудностями столкнулся рыночный сегмент грузовых вагонов, которые обязаны быть рентабельными. При этом надо учитывать, что в структуре заказов новых грузовых вагонов частные операторы подвижного состава занимали в последние годы большую долю, чем в объемах перевозок.

Как только с конца 2008 года грузовые перевозки начали показывать среднее падение на 20–30% к прошлому году, рынок грузовых вагонов перевернулся на 180 градусов. Еще летом 2008 года железнодорожные операторы в один голос жаловались BG на дефицит подвижного состава, мощности вагоностроительных заводов были перегружены, а для заказа партии полувагонов нужно было встать в очередь. Уже к началу 2009 года операторы ломали голову над вопросом о том, что делать с простаивающими вагонами собственного парка, за которые нужно было отдавать лизинговые платежи, а о закупках нового подвижного состава не могло быть и речи. Производство вагонов стало падать в геометрической прогрессии по отношению к спаду перевозок — по данным агентства INFOLine, за девять месяцев 2009 года объем производства вагонов в России упал на 59%. Если в 2008 году всего в России было произведено 43,9 тыс. вагонов, то за девять месяцев 2009 года — всего 13,9 тыс.

Больше других пострадал самый массовый сегмент полувагонов (–64%), в десять раз сократилось производство крытых вагонов, почти в пять раз — фитинговых платформ, а цементовозов, по данным агентства, в этом году в России было произведено всего 17. Переизбыток вагонов на рынке привел не только к падению производства, но и резкому снижению цен. Например, по данным, которые приводятся в меморандуме недавнего вторичного размещения оператора Globaltrans, средняя стоимость полувагона в 2008 году составляла $78,6 тыс., а уже к началу сентября 2009 года — $42,4 тыс.

В результате с серьезными финансовыми проблемами столкнулся крупнейший в России НПК «Уралвагонзавод» (УВЗ), даже несмотря на преимущество в виде удачной диверсификации производства (примерно половина выручки УВЗ, который помимо вагонов производит танки Т-90, приходится на военные заказы, которые в кризис не только не упали, но и выросли). В феврале завод впервые остановил конвейер, объяснив, что производство стало убыточным: цены на вагоны упали сильнее, чем цены на сырье. Гендиректор завода Николай Малых добивался от крупнейшего заказчика ПГК повышения закупочных цен, но из-за конфликтов с госмонополией (второй проблемой была высокая доля брака в продукции УВЗ) в апреле лишился своего поста.

Его сменил бывший менеджер «Итеры» Олег Сиенко, который считался протеже гендиректора «Ростехнологий» Сергея Чемезова — заказчика военной продукции компании. После смены руководства завод, включенный в список системообразующих предприятий, начал получать господдержку. В сентябре государство выкупило допэмиссию УВЗ на 5 млрд рублей. А спустя всего два месяца, в начале декабря, завод посетил премьер Владимир Путин, который пообещал УВЗ в первом квартале 2010 года еще одно вливание в уставный капитал, на этот раз на 10 млрд рублей. Деньги понадобятся заводу, чтобы реструктурировать долг, который, по последним оценкам, составляет 61 млрд рублей (еще в конце августа он был на 10 млрд рублей меньше).

Государство поддержало УВЗ прямым финансированием, а с обеспечением заказами компании повезло. Летом завод получил крупнейший единовременный заказ, став партнером «Транснефти» в СП, которое будет заниматься транспортировкой нефти по железнодорожному

ПРОИЗВОДСТВО ВАГОНОВ В РОССИИ В 2008–2009 ГОДАХ (ШТ.)

ВИД ВАГОНА	ОБЪЕМ ПРОИЗВОДСТВА В 2008 ГОДУ	ОБЪЕМ ПРОИЗВОДСТВА В ЯНВАРЕ—СЕНТЯБРЕ 2009 ГОДА	ИЗМЕНЕНИЕ К ЯНВАРЮ—СЕНТЯБРЮ 2008 ГОДА
ЦИСТЕРНА	3239	5401	137%
ПОЛУВАГОН	24110	6397	–64%
КРЫТЫЙ ВАГОН	3630	276	–91%
ФИТИНГОВАЯ ПЛАТФОРМА	5286	996	–78%
АВТОМОБИЛЕВОЗ	923	0	–100%
ХОППЕР	1255	451	–48%
КОНТЕЙНЕР-ЦИСТЕРНА	21	0	–100%
ДУМПКАР	195	153	8%
ПЛАТФОРМА	1070	241	–72%
ЦЕМЕНТОВОЗ	4170	17	–100%

ИСТОЧНИК: INFOLINE.

КРУПНЕЙШИЕ ПРОИЗВОДИТЕЛИ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА В РОССИИ

ПРОИЗВОДИТЕЛЬ	ОБЪЕМ ПРОИЗВОДСТВА В 2008 ГОДУ (ШТ.)	ОБЪЕМ ПРОИЗВОДСТВА ЗА ДЕВЯТЬ МЕСЯЦЕВ 2009 ГОДА (ШТ.)	ИЗМЕНЕНИЕ К ПЕРВЫМ ДЕВЯТИ МЕСЯЦАМ 2008 ГОДА
«УРАЛВАГОНЗАВОД»	19939	5027	–64,00%
«РУЗХИММАШ»	5158	3382	–13,60%
«АЛТАЙВАГОН»	7202	1919	–67,00%
«ПРОМТРАКТОР-ВАГОН»	1270	1281	34,40%
ЗАВОД МЕТАЛЛОКОНСТРУКЦИЙ (Г. ЭНГЕЛЬС)	2078	712	–56,00%
АРМАВИРСКИЙ ЗАВОД ТЯЖЕЛОГО МАШИНОСТРОЕНИЯ	1100	292	–65,00%
«ТРАНСМАШ»	2096	268	–86,00%
БРЯНСКИЙ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД	2392	180	–91,00%

ИСТОЧНИК: INFOLINE.

ПРОБЛЕМЫ С ПРОИЗВОДСТВОМ ПАССАЖИРСКИХ ВАГОНОВ И ЛОКОМОТИВОВ ГОСУДАРСТВУ УДАЛОСЬ СМЯГЧИТЬ ОТНОСИТЕЛЬНО ЛЕГКО. С БОЛЬШИМИ ТРУДНОСТЯМИ СТОЛКНУЛСЯ РЫНОЧНЫЙ СЕГМЕНТ ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ

↑
СМЕЖНИКИ