



Новые вагоны пустят на рельсы

На рынке железнодорожного состава вступили в силу новые правила, обязывающие операторов модернизировать и сертифицировать устаревшие вагоны. Сегодня на сети РЖД работает более 250 тыс. старых вагонов с продленным сроком службы, подлежащие списанию. По мнению участников рынка, новые нормативные акты позволят стимулировать деятельность отечественных вагоностроителей.

—тенденция—

Восприятие оси

В текущем году железнодорожный рынок России чувствует на себе изменения законодательства. В августе вступили в силу новые нормативно-правовые акты, обязывающие продлевать срок службы грузовых вагонов лишь после их модернизации и сертификации. Речь идет о поправках к постановлению правительства России № 982 от 2009 года, которые включают в единый перечень продукции, подлежащей обязательной сертификации, железнодорожные грузовые вагоны. Кроме того, начал действовать технический регламент Таможенного союза России, Белоруссии и Казахстана. Оба документа предполагают продление срока службы вагонов в России только с условием их модернизации и сертификации.

Основной причиной, по которой были изменены правила игры, является повышение безопасности на железной дороге. По мнению правительства РФ, грузовые вагоны с продленным сроком службы могут представлять опасность для перевозок, в регионах уже неоднократно имели место инциденты, когда вагоны сходили с рельсов. В Министерстве промышленности РФ напоминают о сходе 16 вагонов на станции Ерофей Павлович Забайкальской железной дороги. Первый из вагонов в головной части состава был построен в 1983 году с продлением срока эксплуатации до марта 2016 года. «Арендванный Первой грузовой компанией (ПГК) вагон не прошел соответствующую сертификацию. Только в 2014 году вагон ремонтировался дважды. Этот случай подтверждает, что продление срока службы железнодорожного состава сверх установленного разработчиком требует обязательной модернизации и сертификационных испытаний», — отмечают в Минпромторге. По статистике ведомства, вагоны с продленным сроком службы являются причиной внеплановых задержек, перформирование составов старых вагонов происходит в четыре раза чаще, чем новых. «Спроектированные до 1997 года вагоны в принципе не рассчитаны на восприятие действующих сегодня эксплуатационных нагрузок, так как произошло увеличение длины и массы поезда, скорости

движения и нагрузки на ось», — подчеркивают в Научно-исследовательском институте железнодорожного транспорта.

По мнению представителей некоммерческого партнерства «Объединение вагоностроителей», введение технического регламента повысит безопасность на железнодорожных путях, поскольку позволит исключить из сети морально устаревшие вагоны. «Последние происшествия явно показывают, что хотя за вагонами и был плановый контроль, для „ветхих“ вагонов невозможно гарантировать соответствие нормам безопасности. Ремонтные предприятия и собственники не осуществляют должного контроля за техническим состоянием своего парка», — считают в партнерстве. Исполнительный директор Объединения вагоностроителей Василий Варенов отмечает, что обновление вагонного парка пойдет на пользу не только отрасли, но и самим операторам: «Понимая сложную ситуацию, сложившуюся на рынке оперирования подвижным составом, вагоностроители разрабатывают новые вагоны с улучшенными эксплуатационными характеристиками, такими как увеличенный межремонтный пробег, грузоподъемность и объем кузова, что сказывается на экономичности и эффективности перевозки грузов. Использование современных тележек и комплектующих позволяет снизить стоимость жизненного цикла вагона. Все это поможет уменьшить затраты на перевозку одной тонны груза и увеличит доходность вагона».

Парк пополнят инновациями

«Стратегия развития железнодорожного транспорта Российской Федерации до 2030 года» предполагает полное обновление подвижного состава. Речь идет об исключении из парка технически и морально устаревших образцов техники, закупке новых локомотивов, грузовых и пассажирских вагонов. Для выполнения намеченных целей ОАО «Российские железные дороги» совместно с производителями железнодорожной техники рассчитали перспективную загрузку предприятий машиностроительного комплекса на многие годы вперед. По мнению вагоностроителей, это позволит сбалансированно выво-



МАШИНОСТРОИТЕЛЬ

дить на сеть дорог новый, технически усовершенствованный подвижной состав.

Сейчас на сети РЖД работает 1,25 млн грузовых вагонов, из них около 280 тыс. — старые вагоны с продленным сроком службы. В целом на рынке перевозок сейчас наблюдается преизбыток вагонов — профицит парка оценивается в 96 тыс. единиц подвижного состава.

В свете новых правил, закрепленных законодательством России и регламентом Таможенного союза, около 24% подвижного состава железнодорожных операторов (то есть до 300 тыс. единиц) попадет под исключение из парка. Предполагается, что такие изменения приведут к дефициту вагонов, компенсировать который вагоностроители России будут в течение бли-

Вагоностроители готовы покрыть дефицит в течение трех лет

жайших трех лет. Впрочем, это позволяет производителям выйти из стагнации, которая продолжается последние два года. В НП «Объединение вагоностроителей» сообщили, что в 2011–2012 годах предприятия выпускали по 110–120 тыс. вагонов в год, в 2013-м падение

производства из-за профицита состава превысило 20%, а в 2014 году этот показатель вырастет более чем на 40%. В предыдущие годы предприятия активно наращивали производственные мощности. Инвестировав в развитие больше 80 млрд рублей за пять лет, компании могли производить больше 150 тыс. вагонов в год, поясняют в ассоциации.

«Переходный этап в экономике страны в 1990-е годы негативно отразился на отрасли. На железных дорогах эксплуатировался подвижной состав, выпущенный еще в советский период, и пополнение парка практически не проводилось. Списанный подвижной состав заменялся на новый, но морально устаревший тип вагона», — уточняет вице-президент НП «Объединение производителей железнодорожной техники» Сергей Калетин. По его мнению, спад производства у вагоностроителей связан не только с профицитом парка, но и с замедлением роста внутреннего валового продукта в России. «Десятки тысяч вагонов простаивают на путях общего и не общего пользования. В то же время сеть железных дорог России с учетом возрастания порожнего пробега в состоянии содержать и эффективно работать с парком не более 1 млн вагонов», — подсчитал господин Калетин. По его мнению, на текущий момент закупка инновационных вагонов могла бы решить проблемы рынка. В качестве стимулирующих мер в первую очередь следует рассматривать субсидирование списания старого парка и приобретения новых моделей, уверен вице-президент партнерства. «Внедрение инновационного вагона с увеличенной нагрузкой на ось до 25 тонн позволит снизить на 3% себестоимость перевозки тонны груза и на 6% — необходимый парк вагонов. Прогнозы роста производства инновационного подвижного состава составляют на 2014 год 20 тыс. единиц, на 2015-й — 40 тыс.», — подчеркнул представитель вагоностроителей. По мнению Сергея Калетина, обновление парка позволило бы операторам увеличить межремонтный пробег в два раза (500 тыс. км до первого деповского ремонта после постройки и 250 тыс. км между последующими деповскими ремонтами), а также уменьшить стоимость жизненного цикла вагона.

«Будем надеяться, что сейчас мы находимся в нижней части кривой»

Из-за профицита подвижного состава на железных дорогах вагоностроители опасаются сокращения продаж. В среднесрочной перспективе спрос на новые вагоны может снизиться вдвое и составить не более 40 тыс. единиц в год. Исполнительный директор некоммерческого партнерства «Объединение вагоностроителей» Василий Варенов рассказал о своем видении рынка в будущем и о способах решения проблем.

—мнение—

— Какие меры принимаются для обновления вагонного состава операторами и вагоностроительными предприятиями?

— За 2014–2016 годы должно быть списано более 182 тыс. вагонов, но за это время потребители купят едва ли не больше. Операторы сегодня почти прекратили обновлять парк вагонов, что в первую очередь вызвано низкой доходностью оперирования. Арендные ставки на вагоны снизились больше чем вдвое, а по некоторым сегментам и втрое (например, полувагоны). При этом ставки по лизингу зачастую выше, чем доход от аренды вагонов, особенно у тех компаний, где молодой, до пяти лет, вагонный парк, а это около 450 тыс. вагонов. Из-за падения доходности и неясности с продлением срока службы старых вагонов большинство владельцев подвижного состава отказались от пополнения парка, а переговоры о покупке или объединении операторских компаний буксуют на вопросах оценки.

Понимая сложную ситуацию, сложившуюся на рынке оперирования подвижным составом, вагоностроители разрабатывают новые вагоны с улучшенными эксплуатационными характеристиками. Речь идет об увеличенном межремонтном пробеге, грузоподъемности и объеме кузова. Использование современных тележек и комплектующих позволяет снизить стоимость жизненного цикла вагона. Все это поможет снизить затраты на перевозку одной тонны груза и увеличит доходность вагона. Так, например, корпорация «Уралвагонзавод» разработала полувагон с осевой нагрузкой 25 тонн и объемом кузова 88 куб. метров, ОАО «Алтайвагон» разработало новый крытый вагон с объемом кузова 161 куб. метров, у



ОАО «УРАЛВАГОНЗАВОД»

которых нет аналогов на российском рынке. Кроме того, постоянно проводится работа с поставщиками комплектующих и металлопроката для снижения конечной стоимости вагонов.

— Как изменился спрос на вагоны за последние годы? В чем причина этого и каковы прогнозы?

— Последние четыре года спрос возрастал, опережая предложение, ситуация изменилась в конце 2013 года, когда высокая конкуренция на операторском рынке привела к резкому снижению ставок на вагоны. В основном демпингуют компании, в парках которых много старых вагонов с продленным сроком службы. Такие вагоны не имеют некоей остаточной стоимости, по сути это в большей степени металлолом, чем вагоны. Совсем недавно по инициативе НП «Объединение вагоностроителей» начал работу проект общественного мониторинга «старыевагоны.рф», на его сайте размещены фотографии старых грузовых вагонов со всей России. Этот проект наглядно показывает, в каком плачевном состоянии грузовые вагоны на железных дорогах страны. Съемки были сделаны на Урале, в Сибири, на Алтае, в Подмосковье.

— Как профицит состава отражается на вагоностроительной отрасли и экономике предприятий?

— Он привел к снижению спроса на вагоны. Прогнозируется, что в результате профицита универсального подвижного состава спрос на новый подвижной состав российской промышленности в среднесрочной перспективе снизится более чем в 2–2,5 раза по сравнению с лучшими для вагоностроения 2011 и 2012 годами и составит около 35–40 тыс. единиц. Для примера: в кризисный 2009 год объемы производства у вагоностроителей рухнули до 23,6 тыс. единиц. Такое сокращение спроса автоматически вызовет снижение объемов выпуска промышленной продукции железнодорожного машиностроения не менее чем на 40–60%, а также многочисленные социальные конфликты в регионах расположения российских промышленных предприятий.

Уже сейчас первая пятерка вагоностроительных предприятий перешла на четырехдневную рабочую неделю. А это уже очень серьезно. Будем надеяться, что сейчас мы находимся в нижней части кривой, которая, как известно, циклична и скоро пойдет вверх.

— Насколько, на ваш взгляд, операторы заинтересованы в обновлении подвижного состава? Почему они заняли такую позицию? Как это отражается на вагоностроителях?

— Операторы готовы обновлять парк вагонов, но им нужна уверенность в их окупаемости, а это уже комплексный подход в работе с банками и лизингодателями, тарифными регуляторами и владельцем инфраструктуры.

— Заинтересовано ли правительство в обновлении вагонного парка операторами? Какие меры принимаются в этом направлении?

— Правительство сейчас тесно работает с операторами и вагоностроителями, разрабатывает и внедряет комплекс мер, направленных на улучшение ситуации в отрасли в целом. Так, принято постановление о поддержке инновационного вагоностроения, введен запрет на продление эксплуатации несертифицированных вагонов.

— Как сегодня операторы взаимодействуют с вагоностроителями по данному вопросу?

— Пока руководство операторского сообщества отстранилось от выработки консолидированной позиции, пишет письма, надеет-

ся на отмену принятых решений или выступает с их критикой. А нужно договариваться и решать, что делать дальше. В советские времена было проще. Всем в кризисные годы давали команду на покупку или продажу своей продукции. Сейчас так не сделаешь. В соответствии с программой реформирования железнодорожного транспорта все грузовые вагоны принадлежат операторам — собственникам подвижного состава, у которых нет стимулов к приобретению новых вагонов и более дорогой инновационной техники, дающей экономический эффект в первую очередь собственнику инфраструктуры ОАО «РЖД», а затем собственнику вагонов в течение всего жизненного цикла вагона.

— Влияет ли на рынок отсутствие узаконенного понятия «инновационный вагон»? Какие вагоны следовало бы признать инновационными и в чем выгода от их использования операторами?

— Это большая проблема, что нет узаконенного понятия «инновационный вагон». А оно очень нужно вагоностроительной отрасли. Причина его отсутствия мне видится в том, что все участники рынка хотят приписать все вагоны под одну гребенку. То есть создать некий идеальный вагон с идеальными характеристиками, который бы всех удовлетворил. Так не бывает. Как ориентир для будущего вагоностроения, наверное, да. А для сложившейся ситуации — точно нет. Например, недавно ОАО «РЖД» предложило критерий инновационного полувагона: погонная нагрузка у него должна быть 11,5 тонны на метр. Однако даже вагон, оснащенный тележкой в 25 тонн, имеет погонную нагрузку 7,1 тонны на метр. А вагоны, имеющие погонную нагрузку более 7,5 тонны на метр, не смогут сейчас эксплуатироваться на всей сети железных дорог — мосты категорий В и С не смогут их выдерживать. Более того, сам критерий «погонная нагрузка» не прописан ни в одном нормативном документе на вагон, методика его расчета не утверждена. Это, во-первых, осложняет администрирование данного показателя, во-вторых, выводит все уже имеющиеся наработки вагоностроителей за пределы понятия «инновационный вагон». А между тем, в соответствии с «Планом мероприятий по развитию тяжеловесного движения на сети железных дорог до 2020

года», подготовленным Минтранс РФ, российские вагоностроители уже в 2014 году разработали несколько новых типов универсальных и специализированных грузовых вагонов, имеющих улучшенные характеристики по габаритам, грузоподъемности, и с увеличенной кубатурой. Также рынку были представлены вагоны с применением алюминия, который позволит снизить коэффициент массы тары и, соответственно, перевозить больше груза, а также сочлененные платформы и платформы для осуществления контейнерно-контейнерных перевозок со снижением порожних пробегов. Все вышеперечисленные вагоны позволяют значительно сократить использование парка на сети, а также снизить общие затраты владельца инфраструктуры на ее поддержание. Тем самым возможно улучшить общую ситуацию: увеличить скорость и время доставки грузов, объем перевозимого груза, сократить стоимость перевозки и затраты грузовладельца на перевозку груза и т. д., — без привлечения значительных инвестиционных средств в развитие инфраструктуры. Таким образом, необходимо дать поддержку на всех уровнях максимальному внедрению на сети таких «инновационных вагонов».

— Способны ли внедряемые технические регламенты существенно изменить ситуацию? Может ли это вызвать экономические затруднения у перевозчиков? И как это повлияет на работу вагоностроителей?

— Технический регламент в первую очередь определяет требования безопасности подвижного состава, предъявляемые к грузовым вагонам, в том числе и модернизируемым с продлением срока службы. Хотя правильнее все-таки называть «вагонами с новым назначаемым сроком службы». Это, прежде всего, реально повлияет на повышение безопасности на железной дороге и освободит инфраструктуру от старых, являющегося источником повышенной опасности. На мой взгляд, операторы только выиграют от вступления в силу данного регламента. Вагоностроителям, возможно, придется пересмотреть подход к производству вагонов по некоторым техническим операциям.

Интервью взяла Яна Платова