

# НЕПОДЪЕМНЫЙ ГРУЗ

ПО ИТОГАМ 2015 ГОДА РЫНОК ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ СОКРАТИЛСЯ В ДВА РАЗА. В ЦЕЛОМ ВЫПУСК ПОДВИЖНОГО СОСТАВА УПАЛ ДО 28 ТЫС. ЕДИНИЦ, А СПРОС СО СТОРОНЫ РОССИЙСКИХ ПОКУПАТЕЛЕЙ РУХНУЛ С 52,5 ДО 26 ТЫС. ЕДИНИЦ. ЭКСПЕРТЫ ОБЪЯСНЯЮТ НЕГАТИВНУЮ ДИНАМИКУ СНИЖЕНИЕМ АРЕНДНОЙ СТАВКИ, КОТОРАЯ ФАКТИЧЕСКИ ПАРАЛИЗОВАЛА СПРОС СО СТОРОНЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ОПЕРАТОРОВ. ЭКСПЕРТЫ НАДЕЮТСЯ, ЧТО ПОДНЯТЬ ПРОИЗВОДСТВО ПОМОЖЕТ ЗАПРЕТ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ УНИВЕРСАЛЬНЫХ ВАГОНОВ С ПРОДЛЕННЫМ СРОКОМ СЛУЖБЫ, ВВЕДЕННЫЙ С 1 ЯНВАРЯ 2016 ГОДА. ТАТЬЯНА ДЯТЕЛ



ЕВГЕНИЙ ПЛАВЕНКО

ПРОГНОЗЫ ЭКСПЕРТОВ ПО РЫНКУ ПРОИЗВОДСТВА ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ В 2016 ГОДУ ЗВУЧАТ ОПТИМИСТИЧНО: ЗАГРУЗКА МОЩНОСТЕЙ ВАГОНОСТРОИТЕЛЕЙ МОЖЕТ ВЫРАСТИ ВСЛЕДСТВИЕ ДЕВАЛЬВАЦИИ РУБЛЯ, КОТОРАЯ СДЕЛАЛА ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОЙ ПРОДАЖУ СОВРЕМЕННЫХ ВАГОНОВ НА ЭКСПОРТ

Кризис на рынке производства подвижного состава эксперты объясняется несколькими факторами. В первую очередь падают общие объемы перевозок: погрузка на полигоне Октябрьской железной дороги (ОЖД) в 2015 году снизилась по сравнению с 2014 годом на 4,7%, до 95,1 млн тонн (в целом по стране на 1%, до 1,215 млрд тонн). Сильнее всего сокращение коснулось перевозки строительных материалов, нефтепродуктов и контейнерных грузов. Параллельно с этим для сохранения прибыли в последние несколько лет вагоностроители пытались избежать снижения объемов производства, что привело к тому, что рынок оказался перегружен вагонами.

Эксперты отмечают, что долю Северо-Западного региона в сегменте производства грузовых вагонов определить довольно сложно. В целом на российском рынке СЗФО представляют Тихвинский вагоностроительный завод (входит в холдинг НПК «Объединенная вагонная компания», ОВК), ЗАО «Тихвинхиммаш» — (также ОВК), Торжокский вагоностроительный завод (ТорВЗ), Тверской вагоностроительный завод, ПО «Ленвагонмаш» и Ленинградский механический завод имени Карла Либкнехта.

На долю Октябрьской железной дороги (ОЖД) приходится до 60% грузоперевозок Северо-Западного региона, говорит начальник аналитического отдела ИК ЛМС Дмитрий Кумановский. «Есть восемь пограничных переходов, поэтому практически весь вагонный парк проходит через этого оператора», — добавляет он.

Безоговорочными лидерами региона по объемам выпуска грузовых вагонов, в том числе и инновационного подвижного состава стали дочки НПК ОВК (доля в общем объеме выпуска в России — 45%, в сегменте инновационных вагонов — почти 75%): Тихвинский вагоностроительный завод мощностью более 16 тыс. грузовых вагонов и 30 тыс. вагонокомплектов литья, а также запущенный в 2015 году «Тихвинхиммаш», мощность которого составляет до 3,6 тыс. цистерн в год.

Крупнейшим частным оператором грузовых железнодорожных перевозок в Северо-Западном регионе является АО «Первая грузовая компания» (ПГК). По оценке начальника управления корпоративных коммуникаций ПГК Дмитрия Баукова, доля Санкт-Петербургского филиала компании в общем объеме погрузки по Октябрьской железной дороге составила в 2015 году

20%. К наиболее крупным операторам региона также относятся ООО «Трансойл», Санкт-Петербургский филиал АО «ФГК», ЗАО «Евросиб», ООО «Балттранссервис».

**НЕРЕНТАБЕЛЬНАЯ АРЕНДА** Операторы зарабатывают на вагонах в первую очередь за счет ставки арендной платы, но в последние несколько лет рентабельность этого показателя фактически скатилась к нулю. «Из-за простоя вагонов у операторов аренда вагонов упала до исторического минимума, тогда как стоимость вагонов выросла из-за роста затрат у машиностроителей. Поэтому аренда стала выгоднее покупки собственного парка», — объясняет господин Кумановский.

По словам Дмитрия Баукова, цены на вагоны российских производителей отличаются в зависимости от рода подвижного состава, его модели и других факторов. В среднем стоимость полувагона стандартной модели 12–132 составляет 1,7 млн рублей, инновационной модели полувагона — свыше 2,3 млн.

«При том уровне цен, который предлагают рынку российские вагоностроители, новые вагоны не окупаемы за весь срок эксплуатации. В частности, доходность вагона в сутки за последние годы снизилась более чем в два раза — с 1,2 тыс. до 500 рублей, при этом стоимость вагонов за это время не уменьшилась. Чтобы окупаться в сегодняшних условиях, полувагон классической 132-й модели должен стоить не более 1 млн рублей», — считает он.

Конечно, такие расценки по аренде ставят под удар и вагоностроителей: 75% всех вагонов, произведенных в 2015 году в России, было приобретено лизинговыми компаниями. Усугубляет для них ситуацию и недогрузка заводов.

Как отмечает генеральный директор агентства «Infoline-Аналитика» Михаил Бурмистров, лидером по загрузке в 2015 году выступили предприятия ОВК, которые были снабжены заказами почти на 80%. Для большинства производителей подвижного состава был характерен уровень загрузки мощностей на уровне от 20 до 40%. Он добавляет, что у российских вагоностроительных предприятий было всего три возможности сохранить объемы выпуска: увеличивать экспортные поставки, поставлять вагоны связанным операторским и лизинговым компаниям или сделать ставку на выпуск инновационных вагонов и специализированных видов подвижного состава (цистерн для перевозки кислот и

химических грузов, хопперов-зерновозов, лесовозных платформ и думпкаргов).

Лейсана Коробейникова, старший аналитик ПАО «Научно-производственная корпорация „Объединенная вагонная компания“» (НПК ОВК), считает, что такая ситуация сложилась в результате нескольких причин. «Прежде всего, сработал макроэкономический фактор: падение цен на мировых сырьевых рынках и удорожание стоимости финансирования для отечественных компаний. Также положение на внутреннем железнодорожном рынке было сложным: профицит вагонов советских конструкций на сети РЖД и, как следствие, снижение ставок аренды на подвижной состав ниже „сервисного уровня“, который позволяет окупать инвестиции в вагон с учетом проведения ремонтов и платы по кредитам», — констатирует она.

## В НОВЫЙ ГОД С НОВЫМИ ВАГОНАМИ

Большие надежды вагоностроители возлагают на запрет эксплуатации вагонов, срок службы которых продлевался с 2016 года. Эта мера, введенная по поручению Владимира Путина с 1 января 2016 года, как ожидают участники рынка, стимулирует операторов избавляться от старых вагонов и поднять объем продаж новых составов. Исключение из новых правил составляет ряд видов специализированных вагонов, включая рефрижераторы, транспортеры, платформы для перевозки гусеничной и колесной техники, цистерны для перевозки химических и некоторых пищевых грузов и др. Также разрешается использование специального подвижного состава.

По оценке Лейсаны Коробейниковой, с вводом запрета на модернизацию вагонов с продлением их срока службы спрос на новые вагоны действительно может возрасти, «ведь эта мера коснется 95% видов подвижного состава». По состоянию на 1 февраля 2016 года, говорит она, на сети РЖД находится 221 тыс. грузовых вагонов с превышенным нормативным сроком службы (около 19% российского парка).

Впрочем, в Первой грузовой компании Владимира Лисина, у которой за пределами нормативного срока службы эксплуатируется более 40% вагонов, полагают, что учитывая нестабильную экономическую ситуацию, устойчивую тенденцию к снижению объемов погрузки на сети, а также высокую стоимость нового подвижного состава, в ближайшей перспективе не ожидают увеличения спроса на продукцию вагоностроительных заводов.

«Мы считаем, что, помимо административных мер поддержки спроса на продукцию вагоностроительных предприятий, государству необходимо сформировать такие условия работы рынка, при которых приобретение новых вагонов станет для операторов экономически оправданным. В этом случае отпадет сама необходимость в дополнительных мерах стимулирования и преференциях как для вагоностроителей, так и для операторов. Прежде всего, для обеспечения стабильного сбыта вагонов необходимо комплексно спрогнозировать реальные потребности в подвижном составе отдельно по каждому типу вагонов, основываясь на данных, предоставляемых операторами и грузовладельцами. Это обеспечит приток новых вагонов на сеть и дальнейшее развитие вагоностроительных технологий, а также позволит добиться баланса спроса и предложения на новый подвижной состав», — говорит господин Бауков.

В целом прогнозы экспертов по рынку производства грузовых вагонов в 2016 году звучат оптимистично. «Загрузка мощностей вагоностроителей может вырасти вследствие девальвации рубля, которая сделала привлекательной продажу современных вагонов на экспорт», — рассуждает Лейсана Коробейникова.

Михаил Бурмистров ожидает, что в 2016 году выпуск подвижного состава в России вырастет более чем на 40% по сравнению с 2015 годом и составит около 40 тыс. единиц, причем доля экспортных поставок в общем объеме выпуска вырастет с почти 20% (более 5 тыс. экспорт при 28 тыс. единиц выпуска) до 25% (до 10 тыс. из 40 тыс. вагонов выпуска).

«На рынке грузовых железнодорожных перевозок негативное влияние на доходность оперирования и величину арендных ставок оказало ухудшение показателей промышленности (в первую очередь снижение объемов выпуска в металлургической отрасли и промышленности строительных материалов). Оно будет нивелировано сохранением тенденции ускоренного списания подвижного состава в связи с запретом проведения работ по модернизации с продлением срока службы более чем для 90% парка подвижного состава. В результате уровень арендных ставок и доходности оперирования парком будет иметь тенденцию к плавному росту на 10–15% в течение 2016 года», — считает господин Бурмистров. ■