

→ скими ремонтами пробег и срок службы может составлять 350 тыс. км и четыре года (было 250 тыс. км и два года).

Еще одним отличием инновационных вагонов стало их воздействие на железнодорожные пути: считалось, что такие вагоны не так быстро портят дорожное полотно, вследствие чего расходы ОАО РЖД на поддержание магистралей должны сократиться. Но несмотря на очевидные преимущества, в первый год производства спрос на вагоны нового поколения оказался невелик: на долю инновационных пришелся всего 1% от общего выпуска грузовых составов, что во многом было обусловлено их дороговизной и переизбытком парка на сети (в пиковый 2012 год объем грузовых составов в РФ резко вырос — до 1,2 млн ед.). В среднем улучшенный вагон на 400–500 тыс. руб. дороже обычного, но и доходность по нему выше в среднем в полтора-два раза (700–850 руб. за полувагон в сутки). Впрочем, уже вскоре государство поддержало производителей: теперь покупатели таких вагонов могут рассчитывать на субсидию для компенсации части затрат, а также на получение скидки на порожний тариф.

За всю историю инновационного вагоностроения было выпущено порядка 38 тыс. вагонов нового поколения, что составило 10% от всех выпущенных в России вагонов за 2008–2015 годы, говорит главный эксперт-аналитик отдела исследования транспортного машиностроения Института проблем естественных монополий (ИПЕМ) Георгий Зобов. При этом пик производства пришелся на прошлый год, когда 55% от общей доли выпуска составили инновационные вагоны, отмечает аналитик.

Планируемый показатель выпуска грузовых вагонов в 2016 году — 40–45 тыс. ед., из них порядка 70% будут выпущены на инновационных тележках повышенной грузоподъемности — 25 тс. Крупнейший в РФ производитель УВЗ заявил о производстве 16 тыс. вагонов, что в пять раз выше показателя 2015 года. Увеличить объем выпуска планирует и ОВК (в 2015 году произвела 12,4 тыс. вагонов), но насколько — не уточняет. Сейчас помимо УВЗ и Тихвинского вагоностроительного завода (ТВСЗ) инновационные вагоны производят еще пять заводов: «Алтайвагон», «РМ Рейл» (подконтрольна «Русским машинам» Олега Дерипаски), Рославльский ВЗ, НКВЗ, Завод металлоконструкций в г. Ангельсе. Но все они собирают вагоны на базе тележек 18–194–1 производства УВЗ и 18–9855 Barber S-2-R ТВСЗ.

**ДО ЧЕГО ДОШЕЛ ПРОГРЕСС** Несмотря на то что производство инновационных вагонов было освоено в России всего пару лет назад, выпускаемые сегодня составы технически превосходят первые образцы. Например, в УВЗ отмечают, что их инновационные полувагоны способны эксплуатироваться без депоовского ремонта уже 6 лет, а не 4 года, а без капитального ремонта — 18 лет вместо 16. В ОВК и вовсе заявили ВГ, что увеличили нормативы сервисных пробегов для плановых ремонтов до 800 тыс. км, что приравнивается к восьми годам. Кроме того, недавно ОВК презентовала полувагон для тяжеловесного движения на тележке с осевой нагрузкой 27 тс и сочлененный полувагон. При сохранении длины состава фактическая погрузка в поезд при использовании таких вагонов вырастает до 40%, говорят в ОВК.

Изменился и тип выпускаемых инновационных вагонов: если раньше это были только полувагоны, то сегодня производители активно занялись выпуском специализированных составов. Так, УВЗ освоил выпуск хопперов для перевозки минеральных удобрений и зерна, цистерн для химических и нефтепродуктов, танк-контейнеров для СУГ. ОВК планирует увеличить к 2018 году портфель моделей инновационных с 26 до 56 ед., причем преимущественно за счет спецвагонов-хопперов, цементовозов, зерновозов, крытых вагонов и цистерн. Новые модели вагонов с улучшенными характеристиками представил в 2015 году и «Алтайвагон» (всего 12 видов), а в арсенале «РМ Рейл»

**УВЗ КОНТРОЛИРУЕТ БОЛЕЕ 45% РОССИЙСКОГО РЫНКА ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ. В 2016 ГОДУ ЗАВОД ПЛАНИРУЕТ ВЫПУСТИТЬ ОКОЛО 14 ТЫС. ЕДИНИЦ ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ ВСЕХ ВИДОВ — В ЧЕТЫРЕ РАЗА БОЛЬШЕ, ЧЕМ В 2015 ГОДУ**

сейчас 67 моделей инновационных вагонов, при этом в компании делают акцент на освоение новых материалов. Например, «РМ Рейл» производит хопперы из алюминиевого сплава, есть и необычные модели — вагоны для жидкого лека (нефтяной смолы).

Сейчас УВЗ контролирует более 45% российского рынка грузовых вагонов. В 2016 году завод планирует выпустить около 14 тыс. единиц грузовых вагонов всех видов (в четыре раза больше по сравнению с 2015 годом).

Среди инновационной продукции корпорации — универсальный полувагон модели 12–196–01 на тележках модели 18–194–1. Главное отличие от серийно выпускаемого полувагона 12–132 — увеличенные грузоподъемность (с 69,5 до 75 тонн) и межремонтный пробег.

Также в декабре 2015 года корпорация УВЗ сертифицировала инновационный вагон-хоппер модели 19–6870 для перевозки зерна. Вагон бункерного типа предназначен для перевозки сыпучих пищевых грузов с гравитационной погрузкой и разгрузкой в межрельсовое пространство. Грузоподъемность вагона — 76,2 тонны, объем кузова — 120 кубометров. Планируется, что ежемесячно для потребителей в России и других странах компания произведет до 300 хопперов, 250 из которых соберут в Нижнем Тагиле, а оставшиеся 50 единиц — в Волчанском филиале УВЗ.

На российской национальной промышленной выставке «Торгово-промышленный диалог: Россия—Иран» научно-производственная корпорация «Уралвагонзавод» представила свою перспективную продукцию. А именно грузодонный полувагон модели 12–581–01, специально созданный специалистами УВЗ для Ирана в качестве натурного образца.

По словам заместителя генерального директора по железнодорожной технике ОАО «НПК „Уралвагонзавод“» Андрея Шленского, полувагон модели 12–581–01 грузоподъемностью 66,7 тонны установлен на тележку модели 18–100, в конструкторской документации которой заложена возможность использования на железных дорогах с шириной колеи 1520 мм и 1435 мм. В данном случае представлена модификация, рассчитанная на колею 1435 мм в Иране.

В то же время УВЗ совместно компанией-партнером «Спецтрансгарант» представила в 2015 году и свою разработку — инновационный танк-контейнер из композитных материалов для перевозки сжиженного природного газа.

«Уход от универсального подвижного состава к специализированному — мировая тенденция», — объясняет директор по развитию бизнеса «РМ Рейл» Андрей Водопьянов. В качестве примера он приводит США, где на долю спецсоставов приходится 62% всего парка. «Это позволяет наиболее полно использовать возможности для перевозки конкретного перечня грузов», — говорит Андрей Водопьянов. Он отмечает, что при производстве вагонов «РМ Рейл» придерживается тех же принципов, какие предъявляются к подвижному составу в США: максимальная грузоподъемность, минимальная масса тары, максимальный объем, исключение порожних пробегов, широкий перечень грузов. Но пока российские вагоны все равно уступают американским аналогам: средняя грузоподъемность грузового вагона в Северной Америке со-

ставляет 94,8 млн тонн, а в России грузоподъемность даже инновационных вагонов не превышает 75–77 тонн, а средняя и того ниже. Впрочем, в ОВК сообщили ВГ, что сегодня вагоностроители разрабатывают модели, грузоподъемность которых будет до 100 тонн.

**СПРОС НА ИННОВАЦИИ** Между тем декларация об увеличенном межремонтном пробеге 500 тыс. км не вызывает однозначного доверия у операторов и требует практической проверки до полного достижения вышеуказанных пробегов по всем типам вагонов. Не освобождает это собственника и от затрат по поддержанию вагона в технически исправном состоянии в межремонтный период, во время которого происходит износ его основных узлов и деталей, колесных пар. А значит, увеличенный пробег может приводить к росту затрат собственника непосредственно в процессе самого ремонта. Поэтому заявляя о высоком пробеге, вагоностроители не гарантируют снижения стоимости всего жизненного цикла.

Главный эксперт-аналитик отдела исследований транспортного машиностроения ИПЕМ Игорь Скок пояснил, что в структуре выпуска стабильно растет доля инновационного подвижного состава. Если в 2014 году его доля от общего объема выпуска составляла 30%, то в 2015 году — уже 60%. Но в общей структуре парка грузовых вагонов на сети доля инновационных вагонов остается незначительной и не превышает 5%.

Председатель Некоммерческого партнерства операторов железнодорожного подвижного состава Андрей Соболев считает, что предпринимаемые государством усилия по регулированию деятельности владельцев грузовых вагонов приведут к удорожанию их услуг. И советует желающим возить грузы покупать собственные вагоны на вторичном рынке, потому что те стоят относительно недорого.

На внутреннем рынке спрос на полувагоны генерируют компании — прямые собственники, занимающиеся перевозкой груза самостоятельно (грузовладельцы), которые в первую очередь заинтересованы в сокращении транспортных затрат и затрат по поддержанию парка в исправном состоянии, считает заместитель генерального директора по взаимодействию с государственными органами власти и перспективному развитию ОАО «Алтайвагон» Станислав Золотарев. А вот универсальные операторы в силу имеющегося профицита полувагонов на сети не видят необходимости в покупке. И если первые считают разницей экономии от перевозки 1 тонны груза в инновационном вагоне в отличие от серийного, то вторые следят за ставкой аренды и анализируют сроки окупаемости вагона.

«Себестоимость изготовления инновационных вагонов существенно выше их серийных аналогов, поэтому для стимулирования их спроса тарифные преференции являются существенным аргументом при их реализации», — настаивает специалист.

Компаний-операторов тоже временами весьма скептически смотрят на предложение заплатить сейчас, а выгоду — если получится заработать — получить потом.

«Мы говорим не о наращивании, а об обновлении парка взамен вагонов, списанных „по старости“, — говорит генеральный директор ООО «БалтТрансСервис» Владимир Про-

кофьев. — У нас, как правило, соотношение собственного парка к арендованному находится в пределах 70/30, но из-за выбывания устаревших вагонов появляется некоторый перекокс. К слову, совсем не обязательно, что это будут новые вагоны, мы обязательно будем иметь в виду вторичный рынок. С моей точки зрения, инновационные цистерны как вагоны с большим экономическим эффектом просто не существуют — одни сплошные разговоры — и платить бешеные деньги нет смысла. Сейчас целесообразнее купить партию вагонов со средним возрастом 10–12 лет, которые, соответственно, еще послужат лет 15–20».

Приобретать инновационные вагоны поможет поддержка государства, полагает начальник управления корпоративных коммуникаций АО «Первая грузовая компания» Дмитрий Бауков.

«Мы считаем, что для возникновения спроса на продукцию вагоностроительных предприятий необходимо сформировать такие условия работы рынка, при которых приобретение новых вагонов станет для операторов экономически оправданным. Прежде всего необходимо комплексно спрогнозировать реальные потребности в вагонах отдельно по каждому типу подвижного состава, основываясь на данных, предоставляемых операторами и грузовладельцами. Это позволило бы обеспечить приток необходимого количества новых вагонов на сеть и дальнейшее технологическое развитие железнодорожного транспорта. Кроме того, вагоностроителям необходимо предлагать вагоны, отвечающие современным требованиям рынка железнодорожных перевозок по цене и качеству, в том числе универсальности запасных частей и стоимости обслуживания и ремонта», — говорит Дмитрий Бауков.

Но крупные сделки в нынешнем году все же ожидают. Так, Объединенная зерновая компания уже объявила тендер на покупку 15 тыс. инновационных зерновозов стоимостью до 47,7 млрд руб. Планы по обновлению парка есть и у Федеральной грузовой компании (ФГК, подконтрольна ОАО РЖД). Как рассказали ВГ в ФГК, в рамках инвестпрограммы компания собирается закупить на открытом аукционе до 4 тыс. полувагонов, но сколько из них будут инновационными, зависит от правительственных решений в части субсидирования покупателей инновационного подвижного состава. О намерениях пополнить свой парк инновационными заявляли ранее и «Уралкалий», «Акрон», «Метафракс», «Арго», «ВМ-Транс», но конкретных заявок от них пока не поступало. И все же основными приобретателями инновационных пока являются подконтрольные или аффилированные с вагоностроителями структуры, которые затем предоставляют вагоны промышленным структурам и операторам в лизинг или в оперирование. Например, Кузбасская топливная компания в январе заключила долгосрочные контракты по использованию инновационных в экспортных направлениях, а СУЭК планирует привлечь в эксплуатацию от 4 тыс. до 8 тыс. новых полувагонов с осевой нагрузкой 25 тс. При этом ни одна из этих компаний пока не планирует приобретать вагоны в собственность.

По словам Георгия Зобова, сейчас на сети порядка 150 тыс. лишних грузовых вагонов. Он отмечает, что после ужесточения правил продления срока службы старых вагонов только с начала текущего года 50–60 тыс. ед. прекратили свою работу, еще 100 тыс. вагонов будет списано до конца года, что соразмерно объему списания прошлого года. Столь высокие показатели выбытия парка объясняются тем, что модернизация парка стала дорогостоящей услугой, а при действующих низких ставках на предоставление вагона у операторов попросту нет денег на их продление, не говоря уже о покупке новых составов, добавляет аналитик. Поэтому ни о каких новых выгодах в области производства вагонов в количественном эквиваленте говорить не приходится, несмотря на административные меры поддержки, резюмирует Георгий Зобов. ■



НОВЫЙ ТИП ПОДВИЖНОГО СОСТАВА — ЦИСТЕРНЫ ИЗ АЛЮМИНИЕВОГО СПЛАВА