

железнодорожный транспорт

Инноваций недостаточно

Вагоностроители освоили производство грузовых вагонов с улучшенными характеристиками и повышенной грузоподъемностью, но спрос на них пока не оправдывает их надежд. Операторы подвижного состава не готовы назвать эту продукцию «инновационной» и ждут от производителя более внимательного учета их потребностей.

— **СМЕЖНИКИ** —

Массовое списание грузовых вагонов пока не привело к осязательному оживлению спроса на продукцию вагоностроительных заводов — операторов, желающих пополнить парк, по-прежнему единицы. Владельцы подвижного состава объясняют это тем, что вагоностроители предлагают идеологически устаревший модельный ряд, а ни один завод так и не построил настоящий инновационный вагон. Больше всего претензий к качеству выпускаемой продукции у собственников специализированных вагонов, но производители говорят, что данный сегмент развивается точно: производятся только вагоны, на которые есть спрос.

В 2003–2012 годах железнодорожный рынок пережил настоящий бум. Количество производителей увеличилось в несколько раз, а в пиковый 2012 год отечественные вагоностроители выпустили 71,6 тыс. грузовых вагонов. Общая численность парка на сети достигла 1,3 млн единиц подвижного состава. Рынок находился на подъеме, собственники активно скупали вагоны, не забывая при этом поучаствовать в сделках по приобретению экзитивных операторов крупнейших промышленных компаний.

Но уже скоро стало понятно, что рынок «надут, как мыльный пузырь», и вот-вот лопнет, что, собственно, и произошло. В 2013 году общий профицит вагонов на сети исчислялся 250–300 тыс. единиц, доходность операторов начала стремительно сокращаться, поубавились и аппетиты по покупке новых грузовых вагонов.

Сам себе покупатель

Фактически с тех пор производители вагонов сами стали главными потребителями собственной продукции, наладив продажу аффилированным с ними операторским структурам. Так, Тихвинский вагоностроительный завод продавал вагоны лизинговой компании Rail1520 и оператору «Восток1520» (все входят в структуру Объединенной вагонной компании), НПК «Уралвагонзавод» (УВЗ) — дочернему оператору «УВЗ-Логистик», завод «Ружиммаш» — компании «РКТМ-Транс» (оба входят в RM Rail Олега Дерипаски), а «Рэйлтрансхолдинг» стал главным покупателем вагонов входящего в одноименную группу АО «Новозыбковский машиностроительный завод».

Заместитель гендиректора по железнодорожной технике УВЗ Андрей Шленский парирует, что действующая в 2012–2014 годах схема, при которой ключевым потребителем вагонов УВЗ выступала дочерняя компания «УВЗ-Логистик», позволила сохранить коллектив и производственные компетенции на УВЗ, поскольку других заказов от операторов не поступало. «Не будет преувеличением, если я скажу, что 40 тыс. вагонов, построенных для „УВЗ-Логистик“ в тот период, позволили предотвратить коллапс на рынке перевозок в этом году. Без этих 40 тыс. вагонов мы наблюдали бы в 2016 году не локальный, а системный дефицит парка», — уверен Андрей Шленский. Впрочем, по данным „Ъ“, текущее финансовое положение «УВЗ-Логистик» крайне тяжело: у компании долг в 27 млрд руб., и до сих пор ведутся переговоры о дальнейшей судьбе задолженности.

Проблему профицита вагонов, сложившаяся за последние несколько лет, удалось решить административными мерами через списание старого парка. В 2015 году было списано 100 тыс. старых вагонов, столько же будет списано до конца 2016 года, еще 50–60 тыс. вагонов прекратили свою работу (общий объем грузового парка сейчас 1,08 млн вагонов, из них 480 тыс. — полувагоны). При этом за первые восемь месяцев текущего года производители выпустили только 19,6 тыс. вагонов. Кроме того, правительство решило оптимизировать производственные мощности, рекомендовав непрофильным заводам перепрофилировать свое производство.

Предполагалось, что подобные действия активизируют рынок и пробудят аппетит среди операторов, но судя по статистике текущего года, этого так и не произошло. Надежды вагоностроителей на оживление спроса не оправдались — они списывают это на нестабильность операторского рынка и дефицит финансирования.

Дефицит инноваций

Но есть и другая причина, почему операторы не спешат пополнять свои парки, несмотря на растущую потребность в обновлении подвижного состава. Сразу несколько собственников вагонов заявили „Ъ“, что не заинтересованы в приобретении устаревших моделей грузовых вагонов. По их мнению, несмотря на все возможности, которые были у вагоностроителей в период динамичного роста объемов продаж, ни один завод так и не предложил рынку по-настоящему «инновационный» подвижной состав. Кроме повышенной грузоподъемности (25 тонн на ось), вагоностроители не смогли найти новых технических решений, отмечают участники рынка.

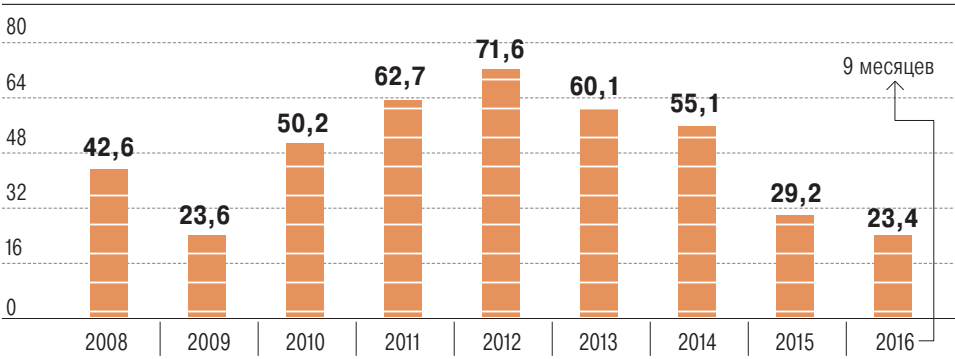
В одной из операторских компаний подчеркивают, что все попытки компании найти отклик среди вагоностроителей по потребностям рынка не увенчались успехом. «Мы как эксплуатанты считаем, что вагон нуждается в улучшении характеристик. По этому вопросу мы встречались со всеми завода-



Производство грузовых вагонов с улучшенными характеристиками уже поставлено на поток, но продажи пока не велики

ПРОИЗВОДСТВО ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ В РФ (ТЫС. ШТ.)

ИСТОЧНИК: ИНСТИТУТ ПРОБЛЕМ ЕСТЕСТВЕННЫХ МОНОПОЛИЙ.



ми и пытались донести до них те проблемы и издержки, которые несем. Тем не менее вагоностроители развивают свой бизнес без оглядки на то, будет спрос на их продукцию или нет», — отмечает собеседник „Ъ“.

В Первой грузовой компании (ПГК, входит в UCL Holding Владимира Лисина) также считают, что выпускаемые сегодня вагоны пока не соответствуют критериям инновационности и на самом деле являются «переходными». «Технические характеристики этих вагонов сами по себе не создают у операторов необходимой мотивации для их приобретения, поэтому и требуются искусственные методы стимулирования спроса», — отмечают в ПГК, имея в виду тарифные предпочтения и госсубсидии на приобретение «инновационных» вагонов. — Мы видим, что сегодня спрос на выпускаемые новые модели со стороны ключевых игроков рынка невелик: основными покупателями, несмотря на государственные меры поддержки отечественного вагоностроения, являются лизинговые компании экзитивных операторов — дочерних компаний вагоностроительных заводов, а также крупные грузовладельцы — угольные, металлургические компании».

Между тем в компании отмечают, что сегодня рынок выходит на баланс наличия подвижного состава и грузовой базы, то есть имеющийся объем парка достаточен для перевозок грузов, предъявляемых к перевозке по сети железных дорог России.

Основная причина низкого спроса, по мнению ПГК, — высокая стоимость нового подвижного состава, не считая эксплуатационных и ремонтных расходов, что в совокупности снижает коммерческую привлекательность таких вагонов с точки зрения окупаемости за весь период их эксплуатации.

Профицит не вечен

При этом операторы вполне готовы сформулировать свои пожелания по вагонам, предлагая «кастомизировать» их производство. Например, для одной группы потребителей важна повышенная нагрузка на ось, для другой (например, для перевозчиков легковых грузов) этот критерий не столь принципиален, нежели объем кузова, а для третьей нужно снизить вес тары, что позволит не увеличивать нагрузку на ось для перевозки большого количества груза.

Директор по аналитическим исследованиям НПК «Объединенная вагонная компания» Андрей Цыганов говорит, что в настоящее время на рынке присутствует широкая линейка моделей вагонов нового поколения с повышенной осевой нагрузкой: полувагоны, хопперы-зерновозы и минераловозы, платформы и цистерны для перевозки химических грузов. «Вывода на рынок принципиально новый подвижной состав, вагоностроители уже на стадии разработки вагонов тесно взаимодействуют с клиентами, исключая производство парка, не совместимого с существующей инфраструктурой и не интересного для потребителя», — рассказывает Андрей Цыганов. По его словам, обычно каждая модель, поступающая на рынок, уже имеет своего клиента и ее производственная программа обеспечена заказами на несколько месяцев вперед.

При этом в сегмент цистерн современные вагоностроительные технологии проникли сравнительно недавно — с конца 2015 года, и сейчас данный сегмент развивается неравномерно: производятся только вагоны, на которые есть спрос, поясняет он. Сейчас это цистерны для перевозки химических грузов. Спрос на нефтебензиновые цистерны с повышенной осевой нагрузкой низкий, поэтому пока данный подвижной состав не вы-

пускается в России, но это не означает, что спрос на этот тип подвижного состава будет низким всегда, считает Андрей Цыганов.

Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмиров также называет вполне логичным тот факт, что вагоностроители не видят в собственниках нефтеналивных цистерн приоритетных клиентов — разработка любой инновационной модели требует серьезных разработок и, как следствие, финансовых вложений. Между тем, говорит аналитик, не так много операторов выразили интерес к их покупке и, возможно, им следует объединиться, чтобы заново транслировать свой запрос.

Интерес вагоностроителей понятен: в условиях отсутствия спроса на новые вагоны нужно хотя бы на бумаге предлагать новые решения. Однако операторы указывают на явную переоценку рынка — его по факту нет. Модели с повышенной нагрузкой не отвечают техническим требованиям грузовладельцев, а значит, неинтересны и операторам. При этом внятной альтернативы, кроме моделей с искусственно созданными «улучшенными характеристиками» (скидка на пробег), не создано.

Стратегическая поддержка

Активную поддержку вагоностроителям оказывает государство. На протяжении нескольких лет правительство реализовывало программу по субсидированию закупки вагонов. Риторика властей такова, что транспортное машиностроение, в особенности вагоностроение, находится в крайне тяжелом состоянии (загрузка мощностей в 2015 году составляла 46%) и отрасль нуждается в стимулировании через финансовые инструменты.

В утвержденной правительством Стратегии развития транспортного машиностроения до 2030 года отмечается, что невысокий спрос на инновационные вагоны также связан с системной проблемой, связанной с устаревшей погрузо-выгрузочной инфраструктурой: имеющиеся на железнодорожных станциях вагоноопрокидыватели, эстакады, подъездное оборудование не предназначены для работы с новыми моделями подвижного состава. Для обновления этого оборудования требуются значительные долгосрочные инвестиции в разработку, производство и монтаж на пунктах погрузки-выгрузки. Сейчас в стране «фактически отсутствует производство целого ряда комплектующих, без которых невозможно создание техники, соответствующей мировому уровню», говорится в Стратегии.

В 2016 году общий объем субсидий на поддержку грузового вагоностроения составил 13 млрд руб., в 2017 году объем может составить от 8 млрд руб. до 10,2 млрд руб.

Источник „Ъ“ среди грузоотправителей парирует: «Можно спорить о том, что инновационные вагоны вовсе не являются таковыми, но технические они гораздо совершеннее предыдущих моделей, а их эффективность выше как минимум на 200–300 руб. в сутки за вагон», — отмечает собеседник „Ъ“. Сейчас на рынке порядка 50 тыс. инновационных вагонов, в предыдущие годы их в основном покупали аффилированные с производителями операторы и некоторые грузовладельцы, но сейчас все эти вагоны в работе и пользуются спросом, говорит собеседник „Ъ“. Но это только чуть больше 5% от общего числа грузовых вагонов на сети, и перспективы по увеличению доли такого рода инновационных вагонов пока туманны.

Игры «в долгую»

Некоторые грузовладельцы оправдывают вагоностроителей, считая, что позиция операторов не покупать вагоны была продиктована не их плохим качеством, а профицитом

подвижного состава и желанием операторов привести рынок в положение нехватки вагонов и роста ставок. Однако при ставках в течение двух-трех лет на уровне или ниже себестоимости подвижного состава при всем желании операторов вряд ли способна была покрыть завышенную стоимость тех же вагонных с улучшенными характеристиками. Грузовладельцы возражают: услуга по предоставлению вагона выросла с 500 руб. за вагон в сутки в начале 2016 года до как минимум 1 тыс. руб. на середину ноября. У некоторых операторов, среди которых участники рынка называют Федеральную грузовую компанию (ФГК, входит в холдинг ОАО РЖД), доходность по перевозке угля и вовсе составляет 1,2 тыс. руб. за вагон в сутки. По мнению источника „Ъ“ в одной крупной промышленной компании, на текущем рынке инвестиций в вагоны вновь стали прибыльными, и в ближайшем будущем стоит ожидать увеличения спроса на инновационные вагоны.

По словам Андрея Шленского, в августе — сентябре даже сформировался локальный дефицит парка при вывозе угля и инертных грузов. Он также отмечает, что со второго полугодия 2016 года ставки на предоставление грузовых вагонов вернулись к экономически оправданному уровню, при котором оператор может своевременно и на должном уровне поддерживать техническую исправность парка и рассматривать возможность инвестиций в новый подвижной состав. «В результате на сети снизилось количество брошенных вагонов, скорость доставки грузов заметно выросла. Большая заслуга в росте производственно-экономических показателей перевозок — это эффект от наращивания количества инновационных вагонов на сети», — говорит господин Шленский.

Но это лукавство: такой уровень ставок на протяжении всего нескольких месяцев не позволяет не только подумать о покупке нового подвижного состава, он вряд ли покроет расходы предыдущего периода «работы ниже себестоимости». «Для снижения всех возможных рисков с недозагрузкой мощностей, несвоевременным вызовом продукции или несвоевременным получением новых вагонов мы считаем крайне важным вернуться к практике долгосрочных договоров как между вагоностроительными заводами и операторами, так и между операторами и грузоотправителями», — признается заместитель главы УВЗ.

Нелишний вес

Стандарты вагонов нового поколения принципиально отличаются — по прочности, технологичности, сроку службы, рассказывает гендиректор ООО «Восток1520» Владимир Сосипаторов. В условиях ограничения пропускной способности, которая наблюдалась по сети в текущем году, вагоны повышенной грузоподъемности стали единственно возможным решением для увеличения объемов отгрузки на экспорт.

Однако не все с ним согласны: представитель одного из крупных операторов считает, что важно не допустить, чтобы железнодорожное машиностроение в своем развитии пошло по пути производителей бытовой техники, когда в погоне за прибылью производители начинают закладывать минимальный срок эксплуатации деталей. В компании комментируют, что предпосылки к появлению такой тенденции уже появляются, например, в предложениях по сокращению срока службы литых деталей тележки и установлению его менее срока службы вагона в целом, в сокращении межремонтных и гарантийных сроков на подшипники. Если взамен установления долгосрочных, прозрачных требований по надежности как к вагону в целом, так и к его составным узлам и деталям мы смирились с тем, что в любой момент будут приниматься решения, направленные на снижение срока эксплуатации запасных частей, то в скором времени покупатели вагонов не смогут достоверно спрогнозировать окупаемость своих затрат при инвестициях в подвижной состав.

В исследовании, подготовленном заместителем гендиректора АО «Алтайвагон» по развитию и связям с госорганами Станиславом Золотаревым, указывается, что до 2020 года на сети будет наблюдаться профицит вагонов на уровне 100 тыс. шт., что приведет к низкой доходности от их эксплуатации и, соответственно, низкому спросу на новые вагоны. Тем не менее основным драйвером роста должны стать вагоны с улучшенными характеристиками. По оценке Станислава Золотарева, в текущем году заводы выпустят 38–40 тыс. грузовых вагонов, что уже значительно больше показателя 2015 года в 26,8 тыс. вагонов.

По сути, при всех попытках и даже потенциальном спросе со стороны операторов рынок действительно инновационного подвижного состава так и не создан. Производители, добавляя точечные и далеко не всегда востребованные рынком инновации, сумели поддержать спрос. Однако дальнейшее развитие без «кастомизированной» работы заводов над востребованными операторами вагонами может привести к профициту и на рынке оперирования, и, как следствие, на рынке вагоностроения. Эксплуатантам нужны инновации, заточенные под их технологический процесс — операторы, обращаясь к заводам, пока видит лишь «черновик».

Светлана Романова