

Железнодорожный транспорт

Сильные и выносливые

— инновации —

С11 (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 т. 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 Энгельсе.

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 деповского ремонта уже 6 лет, а не 4 года, а без капитального ремонта — 18 лет вместо 16. В ОВК и вовсе заявили, 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 т и сочлененный полувагон. При сохранении длины состава фактическая погрузка в поезд при использовании таких вагонов вырастет до 40%, говорят в ОВК.

Изменился и тип выпускаемых инновационных вагонов: если раньше это были толь-



Уход от универсального подвижного состава к специализированному — мировая тенденция

ко 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 вагонов 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» 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 пека (нефтяной смолы).

«Уход от универсального подвижного состава к специализированному — мировая тенденция», — объясняет директор по развитию бизнеса «РМ Рейл» Андрей Водополян. 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 Водополян. Он отмечает, что при производстве вагонов «РМ Рейл» придерживается тех же принципов, какие предъявляются к подвижному составу в США: максимальная грузо-

дъемность, 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 составляет 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 привести 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 со-

ставляла 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 принимаемые 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 размер 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.

Компании-операторы 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 «БалТранСервис» Владимир Прокофьев. — У нас, как правило, соотношение собственного парка к арендованному находится в пределах 70/30, но из-за выбывания устаревших вагонов появляется некоторый перекоп. 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 на-

чальник 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 ожидаются. О намерениях пополнить свой парк инновационными заявляли ФГК, Объединенная зерновая компания, «Уралкалий», «Акрон», «Метафракс», «Арго», «ВМ-Транс». 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 т. При этом ни одна из этих компаний пока не планирует приобретать вагоны в собственность.

По словам Георгия Зобова, после ужесточения правил продления срока службы старых вагонов только в первом полугодии 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 высотах в области производства вагонов в количественном эквиваленте говорить не приходится, несмотря на административные меры поддержки, резюмирует Георгий Зобов.

**Константин Мозговой,
Дарья Белоглазова, Павел Арабов,
Инна Сухорукова**



Россия живет дорогами