

Железнодорожный транспорт

Спрос проснулся

Затяжной кризис в вагоностроении, связанный с падением производства, подошел к концу — в 2016 году выпуск вагонов в РФ может увеличиться на 43% и составить 38 тыс. единиц. Эффективным инструментом спасения отрасли стала господдержка, но даже ее оказалось недостаточно для стабилизации ситуации на рынке. Грузовладельцы просят сохранить субсидии покупателям инновационных вагонов в 2017 году.

— конвейер —

Вагону приготовили смену поколений

В начале 2016 года в силу вступил приказ, запрещающий эксплуатировать на российских железных дорогах вагоны, которые прошли процедуру модернизации для продления срока службы. Это значило, что с инфраструктурой сразу должно было уйти несколько десятков тысяч единиц подвижного состава. Так и произошло: 100 тыс. вагонов было списано в 2015 году, еще 100 тыс. — за десять месяцев 2016 года, в результате общее количество грузовых вагонов на сети сократилось до 1,08 млн единиц. Предполагалось, что, после того как инфраструктура разгрузится, на операторском рынке произойдет оживление: ставки аренды пойдут вверх, спрос на новые грузовые вагоны резко возрастет. Но первые месяцы 2016 года выдались непростыми, по крайней мере для вагоностроителей: заказов на вагоны было немного и рынок пребывал в стагнации. Ситуация выправилась только в мае, когда правительство РФ выпустило постановление о предоставлении бюджетных субсидий на закупку грузовых вагонов. Общий объем поддержки составил 7 млрд руб. и предусматривал единую субсидию в размере 300 тыс. руб. на вагон. Так, если с января по апрель вагоностроители произвели 8 тыс. грузовых вагонов, то с мая по сентябрь — 14 тыс.

Действовали и другие меры господдержки: в июле правительство утвердило программу субсидирования производителей инновационных вагонов (с повышенной нагрузкой на ось и улучшенными характеристиками) путем компенсации части затрат на их производство в объеме 3 млрд руб. Также субсидии получали производители, участвующие в программе технологического перевооружения, и те, кто брал кредиты в банках в 2014–2016 годах на реализацию инвестиционных проектов в рамках государственной программы «Развитие промышленности и повышение ее конкурентоспособности». Кроме того, можно было получить субсидии на проведение НИОКР. Всего в 2016 году вагоностроители получили из бюджета 13 млрд руб.

Опрошенные ВГ производители вагонов подтверждают, что выделенные субсидии оказали благоприятное влияние на отрасль. Реализация госпрограммы поддержки транспортного машиностроения принесла ощутимые результаты: в прошлом году рынок грузового вагоностроения прошел точку разворота, а в этом — начал отыгрывать свои докризисные позиции, говорит первый заместитель гендиректора по общему развитию НПК «Объединенная вагонная компания» Дмитрий Бовыкин.

«Сегодня мы являемся свидетелями того, как в отрасли совершается техническая революция, идет смена поколений вагонов и ходовых частей. Этот процесс начался несколько лет назад и сейчас набирает мощные обороты», — констатирует он, подчеркивая, что грузоотправителями и операторами востребован подвижной состав именно нового поколения, обладающий большим ресурсом и высокой надежностью, поскольку экономический эффект от его эксплуатации гораздо выше, чем при использовании обычных вагонов. По словам Дмитрия Бовыкина, в 2016 году уже 100% выпускаемых полувагонов были оснащены тележкой, рассчитанной на осевую нагрузку 25 тонн, и дальнейшее увеличение этого ключевого для массовых типов вагонов показателя — вопрос ближайшего времени.

Заместитель гендиректора по железнодорожной технике АО «Научно-производственная корпорация „Уральвагонзавод“» (УВЗ) Андрей Шленский согласен с тем, что в вагоностроении наметилась положительная тенденция и во многом это обусловлено реализуемой госпрограммой. По его мнению, именно субсидия в размере 300 тыс. руб. за единицу подвижного состава, выделяемая операторским компаниям по постановлению № 405, позволила «склонить чашу весов» к покупке инновационных моделей.



В 2016 году спрос вырос, прежде всего на специализированные вагоны

«Эффективность этого постановления наглядно иллюстрируют показатели работы вагоностроительных заводов в течение 2016 года», — говорит господин Шленский. Корпорация УВЗ по итогам 2016 года планирует выпустить около 8 тыс. грузовых вагонов (из них 80% — инновационные составы), что почти в три раза больше, чем год назад, а в следующем году намеревается вывести на рынок новые модели цистерн для перевозки кислот, платформы для лесоматериалов, вагон-самосвал и хоппер-окашшевоз, рассказал Андрей Шленский. «Благодаря своевременным мерам господдержки отрасли удалось сохранить вагоностроительные предприятия, коллективы и, главное, профессиональные, в первую очередь инженерные, компетенции», — уверен заместитель гендиректора компании «РМ Рейл» Андрей Водопьянов. Он также отмечает, что спрос на продукцию предприятия увеличился и что в 2016 году «РМ Рейл» планирует удвоить производство.

В 2016 году спрос вырос прежде всего на специализированные и специальные составы: цистерны для перевозки химпродуктов, зерновозы, хопперы-цементовозы и универсальные платформы, а, например, спрос на цистерны для нефтепродуктов и СУТ остался низким. По оценке «Алтайвагона», по итогам года отрасль увеличит выпуск вагонов на 43%, до 38,4 тыс. единиц, что, безусловно, можно считать положительным моментом, но минимально необходимый уровень для сохранения вагоностроения — 40–45 тыс. вагонов, и именно на такой объем производители ориентировались в 2015 году, обсуждая будущее машиностроения с правительством РФ. В «Алтайвагоне» назвали причины, которые помешали достичь намеченного объема: запоздалые меры господдержки, отсутствие комплектующих на прогнозируемый объем выпуска, рост цен на металлы (до +45%), срывы прогнозируемых планов на 2016 год по экспортным контрактам, продолжающийся профицит на сети, а также несбалансированность доходов операторов, не позволяющая им формировать инвестиционную программу. И это при том, что к осени ставки аренды вернулись на экономически обоснованный уровень, увеличившись в два раза (с 500 руб. до 1 тыс. руб. в сутки за полувагон, а на некоторых направлениях — до 1,2 тыс. руб.). В выигрыше оказались и грузовладельцы. Например, в письме на имя главы Совета потребителей по вопросам деятельности РЖД генеральный директор ПАО «Уралкалий» просит его поддержать предложение о продлении на 2017 год мер государственной поддержки покупателей инновационных вагонов.

Суммарные потребности компаний-экспортеров в подобном подвижном составе всех типов (цистер-

ны, платформы, хопперы) оцениваются примерно в 50 тыс. новых вагонов.

Равнение на бюджет

Вагоностроители ожидают, что государство и впредь будет оказывать отрасли финансовую поддержку. В противном случае производство грузовых вагонов в РФ до 2022 года останется на уровне 30–35 тыс. единиц в год, посчитали в «Алтайвагоне». «Несмотря на рост выпуска подвижного состава в 2016 году, говорить о стабилизации положения в отечественном вагоностроении преждевременно», — считает Андрей Шленский. По его словам, повышение суточных ставок еще не стабилизировало положение операторов и собственников парка, поэтому производители не могут рассчитывать на устойчивый спрос в отсутствие государственной поддержки. В корпорации УВЗ уверены, что для сохранения позитивных тенденций на рынке вагоностроения чрезвычайно важно, чтобы в 2017 году субсидии на подвижной состав в том или ином виде сохранились. С этим согласен и Андрей Водопьянов, он считает, что в условиях профицита вагоностроительных мощностей необходимо развивать экспорт. «РМ Рейл» уже поставил первую партию вагонов на Кубу, вагонокомплекты в Иран, но нужна дополнительная поддержка: субсидии в части сертификации НИОКР, логистических затрат, банковских ставок по процентам. Это поможет нам стать более конкурентоспособными», — добавляет топ-менеджер «РМ Рейл».

Проблема экспортных поставок волнует и «Алтайвагон». Сейчас есть два основных направления, куда можно экспортировать вагоны: страны СНГ с единым техническим регулированием (самые емкие вагонные рынки постсоветского пространства — Казахстан, Украина, Азербайджан и Белоруссия) и поставки в дальнее зарубежье. Как правило, вагоны иностранных производителей значительно дороже аналогов российских: китайские вдвое, американские втрое, но барьеры входа на эти рынки не позволяют российским производителям конкурировать с иностранными машиностроителями. Заместитель гендиректора «Алтайвагона» по развитию и связям с госорганами Станислав Золотарев говорит, что в крупных развитых странах грузовой подвижной состав сильно зарегулирован. «Для входа на рынок Америки обязательно наличие сертификата, соответствие стандартам международной Ассоциации американских железных дорог. Кроме того, за границей специализированный парк преобладает над универсальным, поэтому к вагонам предъявляется больше требований и они имеют больше спецификаций», — рассказывает он. К примеру, технико-экономические параметры таких вагонов могут меняться в зависимости от свойств груза. Также ино-

странные вагоны производятся с расчетом на эксплуатацию в другом температурном диапазоне — с минимальной температурой до –40 градусов. У российских вагонов температурный диапазон эксплуатации — от –60 до +50 градусов. Но для перехода на евростандарты любому российскому предприятию потребуются огромные финансовые вливания как на внедрение европейских экологических стандартов, так и на приобретение нового оборудования и освоение выпуска новой продукции. Впрочем, из-за высокой волатильности рубля, санкций в отношении российских производителей (например, УВЗ) говорить о широкомасштабном выходе на иностранные рынки не приходится. В 2016 году российские производители планировали поставить на экспорт 33 тыс. вагонов, а фактически экспортировали только 4,15 тыс. единиц.

Но если перспективы экспорта грузовых вагонов прежнему туманны, то ситуация с субсидированием проясняется. Еще в октябре Минпромторг объявил о том, что подал в правительство заявку на поддержку транспортного машиностроения в 2017 году на уровне 2016 года. Это значит, что машиностроители вновь могут рассчитывать на 12–13 млрд руб., но, как сообщил глава министерства Денис Мантуров, объем господдержки зависит от того, как будет сверстан бюджет. «Надо понимать, что в этом году только начала действовать регуляторная составляющая — это существенная мера поддержки производителя за счет запрета на продление срока службы грузовых вагонов. Это тоже формирует отложенный спрос», — заявил Денис Мантуров. При этом он предположил, что в правительстве позитивно отнесутся к заявке министерства и примут решение о поддержке отрасли в следующем году. По словам директора департамента транспортного и специального машиностроения Минпромторга Александра Морозова, компании — участники перевозочного процесса, такие как ППК, ФГК, СУЭК, «Уралкалий», ОЗК, Русалотранс активно участвуют в приобретении именно инновационных вагонов. Это связано не только с мерами господдержки, которые имеют срочный характер, но и с практическим эффектом от эксплуатации таких вагонов для всех участников перевозочного процесса.

В ОВК участники считают, что для баланса рынка государственную поддержку необходимо распространить на узкоспециализированные типы вагонов, производство которых уже осваивается и требует существенных инвестиций. Руководитель отдела исследований транспортного машиностроения ИПЕМ Георгий Зобов считает, что в 2017 году спрос на специализированный подвижной состав превысит спрос на универсальные и крытые вагоны, который останется стабильным в том числе и по причине стремительного выбытия парка данного типа в 2014–2017 годах.

Юлия Галлямова

Коммерсантъ

будет вам наука

новости и история науки

Издательский дом «Коммерсантъ» при поддержке Министерства образования и науки представляет просветительский интернет-ресурс, регулярно публикующий материалы о последних достижениях российской науки, об инновациях и технологических идеях. Ежедневно — иллюстрированные рассказы об истории открытий, о великих ученых, технологических прорывах и идеях, сделавших нашу жизнь лучше и удобней на сайте <http://www.kommersant.ru/nauka>

→ минобрнауки.рф/проекты/научно-просветительский-проект-наука

Коммерсантъ

ЧТО ТАКОЕ ТЕСТОВАЯ ПОДПИСКА?

ЭТО: Власть, бизнес, общество, культура. Актуальные события. Качественная информация. Объективный анализ.

С доставкой на дом или в офис!

Получайте в течение месяца газету «Коммерсантъ» всего за **99 рублей** или любой из журналов — «Коммерсантъ Власть», «Коммерсантъ Деньги», «Огонёк» — за **49 рублей**

Предложение действительно только для новых редакционных подписчиков

Возможность оформления подписки на газету «Коммерсантъ» в вашем регионе уточняйте по телефону **8 800 200 2556** (бесплатно по РФ). Доставка изданий осуществляется силами ФГУП «Почта России». В Москве и Санкт-Петербурге возможна курьерская доставка



Подробнее: ■ по QR-коду ■ по телефону **8 800 200 2556** (бесплатно по РФ)