

НИ ВАГОНОВ, НИ СОПЕРНИКОВ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ПРОСТРАНСТВЕ С ШИРИНОЙ КОЛЕИ 1520 ММ, ОХВАТЫВАЮЩЕМ РОССИЮ И СТРАНЫ БЛИЖНЕГО ЗАРУБЕЖЬЯ, ЧИСЛО ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ ГРУЗОВОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА ОГРАНИЧЕННО. ЛИДИРУЮЩИЕ ПОЗИЦИИ НА ЭТОМ РЫНКЕ ЗАНИМАЮТ РОССИЙСКИЕ И УКРАИНСКИЕ ВАГОНОСТРОИТЕЛЬНЫЕ ПРЕДПРИЯТИЯ, И НОВЫХ РАВНЫХ СОПЕРНИКОВ В БЛИЗКОЙ ПЕРСПЕКТИВЕ У НИХ НЕ ПОЯВИТСЯ. ВМЕСТЕ С ТЕМ НЕ ПОЯВИТСЯ И ДОСТАТОЧНОГО ДЛЯ ВСЕГО ПРОСТРАНСТВА 1520 КОЛИЧЕСТВА ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ.

МАРГАРИТА МЕНЬШАКОВА, ТАТЬЯНА МАКСИМОВА

Лидерами российского рынка производства грузового подвижного состава являются четыре компании: ОАО «НПК „Уралвагонзавод“», ОАО «Алтайвагон», ЗАО «Промтрактор-Вагон» и ОАО «Русхиммаш». Эти предприятия по итогам 2011 года произвели 77% общего объема произведенных на территории России грузовых вагонов.

«Отличительной их особенностью является то, что они имеют собственное производство вагонного литья и полностью или в значительной степени обеспечивают свои потребности», — говорит заместитель генерального директора по научной работе Института проблем естественных монополий Олег Трудов.

Претендентов на вступление в ряды лидеров из действующих менее крупных российских вагоностроителей, по его словам, в настоящее время не наблюдается, кроме ЗАО «Тихвинский вагоностроительный завод» в Ленинградской области, производственные мощности которого рассчитаны на выпуск 13 тыс. вагонов в год. По прогнозам господина Трудова, после выхода предприятия на проектную мощность это позволит ему уверенно занять второе место в отрасли.

«Имеющихся в настоящее время производственных мощностей в грузовом вагоностроении достаточно для того, чтобы удовлетворить нормальный, усредненный спрос», — считает эксперт. — Всплеск спроса на грузовые вагоны наблюдался в периоды 2007–2008 и 2010–2011 годов. Это обусловлено структурными изменениями на железнодорожном транспорте. В частности, формированием компаний — операторов грузовых вагонов, а также ухудшением эффективности управления вагонным парком, что привело к дефициту вагонов. В ближайшее время стоит ожидать нормализации спроса, и тогда разговоры о дефиците вагонов можно будет оставить в прошлом».

На Украине, так же, как и в России, четыре главных вагоностроительных гиганта: ПАО «Азовмаш», ПАО «Крюковский вагоностроительный завод», ОАО «Стахановский вагоностроительный завод» и ОАО «Днепрвагонмаш». В 2011 году эти предприятия выпустили всего 103,4 тыс. грузовых вагонов, большая часть которых (около 60%) ушла в Россию.

Общий показатель внушительный, тем не менее эксперт Центра политического и экономического анализа Ирина Кава уверена, что украинским вагоностроителям необходимо готовиться к жесткой конкуренции со стороны российских заводов и искать точки сбыта в других государствах. Спрос на грузовые вагоны на украинском рынке, по словам эксперта, сейчас выше предложения, «но по мере обновления парка и снижения среднего возраста вагонов он придет в норму и сбалансируется».

По данным Совета по железнодорожному транспорту государств — участников Содружества, парк грузовых вагонов стран СНГ, Грузии, Латвии, Литвы и Эстонии составляет 1,465 млн единиц, свыше 48% которого эксплуатиру-

ПО ДАННЫМ СОВЕТА ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМУ ТРАНСПОРТУ ГОСУДАРСТВ — УЧАСТНИКОВ СОДРУЖЕСТВА, ПАРК ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ СТРАН СНГ, ГРУЗИИ, ЛАТВИИ, ЛИТВЫ И ЭСТОНИИ СОСТАВЛЯЕТ 1,465 МЛН ЕДИНИЦ, СВЫШЕ 48% КОТОРОГО ЭКСПЛУАТИРУЕТСЯ БОЛЕЕ 20 ЛЕТ



ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА



БЛАГОДАРИ НАСЛЕДИЮ ЦАРСКОГО РЕЖИМА — КОЛЕЕ ШИРИНОЙ 1520 ММ — ВАГОНОСТРОИТЕЛЬНЫЕ ЗАВОДЫ СНГ НЕ ОПАСАЮТСЯ КОНКУРЕНТОВ ИЗ ДРУГИХ СТРАН

ются более 20 лет, притом что нормативный срок эксплуатации вагона составляет 24 года. Таким образом, в ближайшие пять лет необходимо заменить 703 тыс. грузовых вагонов. Соответственно, годовые потребности в обновлении составляют около 141 тыс.

«Производственные мощности стран СНГ составляют 95 тыс. вагонов. С учетом ввода в эксплуатацию мощностей ЗАО „Тихвинский вагоностроительный завод“ в России и Мартукского механического завода в Казахстане совокупные производственные мощности составят 126 тыс. вагонов», — отмечает начальник аналитического отдела КУА „Укрсб Эссет Менеджмент“ Дмитрий Приходько. — Но даже с учетом этих мощностей на рынке пространства 1520 будет наблюдаться дефицит подвижного грузового состава в размере 15 тыс. вагонов в год».

В то же время исполняющий обязанности генерального директора ЗАО «Сбербанк Лизинг» Сергей Клишко замечает: с дефицитом подвижного состава, а именно цистерн, в ближайшем будущем может столкнуться рынок перевозок

СМЕЖНЫЕ ПРОИЗВОДСТВА

Белоруссия
Осиповичский вагоностроительный завод в прошлом году выпустил первый белорусский танк-контейнер. Руководство завода планирует производить по 400–450 цистерн ежемесячно уже в конце 2012 года. Могилевский вагоностроительный завод производит полувагоны и хопперы для перевозок

сыпучих грузов. В обозримом будущем выйдет на выпуск 5 тыс. вагонов в год. Нарастание мощностей Осиповичского и Могилевского вагоностроительных заводов удовлетворит спрос внутреннего рынка и позволит отказаться от импорта.

Казахстан

В Казахстане полувагоны производит Казахстанская вагоностроительная компания, созданная на базе ремонтного депо «Таман». Собственного литья у завода нет — производить запланированные 5 тыс. полувагонов ежегодно пока просто невозможно. До конца 2012 года ситуация должна измениться: в городе Усть-Каменогорске на «Востокмаш-заводе» должно быть налаже-

но производство литья, но пока вагоностроительную компанию вырывают Россия и Китай. АО «Арселормиттал Темиртау» и машиностроительный холдинг Simplex Casting Ltd построят в Казахстане завод по производству полувагонов и литых изделий для вагонных тележек. Проект предполагает развитие производства на мощностях принадлежащего компании металлургического комбината в Темиртау. План

возражает Олег Трудов. — Обусловлено это высокими требованиями к надежности подвижного состава, выдвигаемыми российскими органами в сфере обязательной сертификации подвижного состава». К его мнению присоединяется и Дмитрий Приходько, который говорит, что теоретически наиболее вероятными участниками на рынке СНГ могут быть производители из Европы и Китая, но это маловероятно. «Во-первых, европейская продукция существенно дороже, а китайская уступает в качестве. Во-вторых, существуют барьеры для входа в отрасль — никто свой рынок так просто не отдаст. Поэтому на рынке грузовых вагонов СНГ будут оперировать местные игроки», — убежден эксперт.

Однако генеральный директор ООО «INFOLine-Аналитика» Михаил Бурмистров отмечает, что зарубежные компании все же работают над выходом на рынок России и стран СНГ. «Казахстан уже закупает китайские полувагоны, „Татравагонка“ поставляет сочлененные платформы для ОАО „Трансконтейнер“ и участвует в капитале ОАО „Трансмаш“. А практически все модели вагонных тележек с нагрузкой на ось 25 тонн уже производятся в кооперации с такими крупнейшими зарубежными компаниями, как Amsted Rail, Standard Car Truck», — заключает Михаил Бурмистров. ■

проекта предполагает выход на серийное производство до 1 тыс. вагонов и 6 тыс. комплектов литья для вагонных тележек с 2013 года.