

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ

Тематическое приложение
 к ежедневной деловой газете РБК
 Понедельник, 31 августа 2015 | №156 (2173)

ПРОФИЦИТ ПАРКА: ДОЛГОСРОЧНЫЙ ТРЕНД | РЕЛЬСЫ XXI ВЕКА: 100 М БЕЗ НАКЛАДОК |
 ПРИГОРОДНЫЕ ПОЕЗДА: ДЛИНА ПО ПЛАТЕЖЕСПОСОБНОСТИ | ИННОВАГОНЫ: ДОРОГО, ЗАТО ВЫГОДНО



ФОТО: ПРЕСС-СЛУЖБА

ИЗБЫТОК МОЩНОСТИ

ИЗ-ЗА СПАДА В ЭКОНОМИКЕ И ПРОФИЦИТА ВАГОНОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ
 МАШИНОСТРОЕНИЕ ОКАЗАЛОСЬ В КРИЗИСЕ. **ЮЛИЯ ГАЛЛЯМОВА**

В первом полугодии объем производства грузовых вагонов сократился почти втрое, а численность сотрудников отрасли снизилась на 7,5%. Сложностей со сбытом продукции пока нет только у поставщиков рельсов, основным заказчиком которых остается ОАО «РЖД». Остальным игрокам приходится либо останавливать производство, либо срочно осваивать новые сегменты.

Кто сорвал стоп-кран

Первые признаки предстоящего застоя на железнодорожном рынке появились еще в 2014 году, когда доходность от оперирования вагонами упала до крайне низкого уровня (около 400 руб. за полувагон в сутки), а объем перевозок у многих операторов сократился из-за падения погрузки на сети ОАО «РЖД». К концу года ситуация усугубилась: введенные в отношении России санкции привели к девальвации рубля

и, как следствие, резкому повышению ключевой ставки ЦБ. В результате процентные ставки в банках выросли до 20–25% и условия кредитования оказались недоступны для большинства предприятий. Но с серьезными проблемами производители столкнулись только в этом году: уже в феврале почти все участники отрасли заявили о приостановке или сокращении производства из-за отсутствия заказов.

По данным Минпромторга, на неполную рабочую неделю переводили своих сотрудников НПК «Уралвагонзавод» (УВЗ), «Алтайвагон», «Рузхиммаш» (входит в «Русские машины» Олега Дерипаски), «Промтрактор-Вагон» и другие компании. Основными причинами падения спроса стали отсутствие средств у потенциальных покупателей и профицит вагонного парка на сети. Большинство операторов признаются, что в условиях экономической неопределенности не готовы пополнять свой парк.

К тому же общий избыток грузовых вагонов уже оценивается в 300 тыс. (общий объем парка — 1,2 млн вагонов). Фактически это та часть парка, которая сейчас не задействована в перевозочном процессе. Содержание таких вагонов особенно накладно для операторов — с апреля РЖД взимают сбор за их простой на железнодорожных путях.

При этом в 300 тыс. оценивается и парк грузовых вагонов с истекшим сроком службы. Их основные собственники — операторы с наиболее крупным парком: Первая грузовая компания, Федеральная грузовая компания, «Нефетранссервис» и «Русагротранс». Планировалось, что проблема старого парка решится после введения новых правил продления срока службы через модернизацию и сертификацию, действующих с лета 2014 года. Они предполагают существенное удорожание процедуры, что, в свою очередь, должно было отбить желание операторов использовать старый парк.

Но пока собственники вагонов не торопятся отказываться от старого подвижного состава. К тому же сам механизм продления так и не заработал, поскольку вагоноремонтные предприятия до сих пор не прошли необходимую сертификацию.

В результате только в первом полугодии 2015 года производство грузовых вагонов на пространстве СНГ сократилось на 63%, до 13,5 тыс. вагонов, из них 8,7 тыс. пришлось на наиболее массовый тип подвижного состава — полувагоны. Отрицательную динамику продемонстрировали все вагоностроители, за исключением Тихвинского вагоностроительного завода (ТВСЗ) и «Рейлтрансхолдинга». При этом всего в России порядка 20 вагоностроительных предприятий общей мощностью 100–120 тыс. вагонов в год. Пик выпуска в последние годы пришелся на 2012–й (около 70 тыс. вагонов), в 2014 году было выпущено порядка 54 тыс. вагонов.

Не менее критичная ситуация складывается и в пассажирском секторе — еще в начале года работу приостановили Тверской вагоностроительный завод (об очередном отпуске было объявлено в начале августа), Демидовский машиностроительный завод,

а также «Метровагонмаш». Трудности с загрузкой мощностей были и у производителей локомотивов — «Трансмашхолдинга» (ТМХ) и группы «Синара» Дмитрия Пумпянского, поскольку ОАО «РЖД», будучи их основным заказчиком, не смогло заключить контракты из-за отсутствия финансирования. Впрочем, к весне эта проблема была решена. Тем не менее, по данным Минпромторга, за пять месяцев текущего года общая численность сотрудников в железнодорожном машиностроении сократилась на 7,5%, до 215,6 тыс. человек.

Проблем со сбытом продукции не возникло в этом году, пожалуй, лишь у «Евраз», который сейчас является единственным поставщиком рельсов для РЖД и метрополитена. В 2015 году монополия должна получить от «Евраз» около 600 тыс. т рельсов, при этом предприятие наладило поставку 100-метровых рельсов, пока не имеющих аналогов в РФ.

Однако в ближайшее время у «Евраз» может появиться конкурент в лице компании «Мечел», которая совсем недавно получила сертификат на производство рельсов для РЖД. В пресс-службе «Мечела» заявили РБК+, что рельсобалочный стан рассчитан на производство до 1,1 млн т продукции в год, в том числе до 500 тыс. т рельсового проката. Сейчас компания ведет переговоры с РЖД по объему и срокам поставок рельсов. При этом «Мечел», так же как и «Евраз», рассчитывает принять участие в строительстве высокоскоростной магистрали Москва — Казань, а часть продукции экспортировать в Азию и Европу.

Не время строить

Причины кризиса в железнодорожной отрасли не только в избытке подвижного состава, но и в общей негативной экономической ситуации. По предварительным данным Росстата, спад ВВП России во втором квартале текущего года составит 4,6%, промышленного производства — 2,7%. При этом наиболее отрицательная динамика наблюдается в обрабатывающей промышленности (ожидаемый спад по итогам полугодия — 4,5%) и строительной отрасли (минус 7%). На этом фоне РЖД ежемесячно фиксируют падение погрузки, а по итогам семи месяцев текущего года перевозка сократилась на 1,6% по сравнению с аналогичным периодом 2014 года.

Отрицательно сказался на работе вагоностроителей и рост цен на металлопрокат, что стало причиной их конфликта с металлургами в конце 2014 года. Последние объясняли повышение цен девальвацией рубля и тем, что сами столкнулись с удорожанием закупаемого сырья. Спор продолжился и в этом году: производители вагонов обвинили металлургические компании в необоснованной индексации цен более чем на 30% относительно 2014 года и отказывались заключать соглашения на новых условиях.

Впрочем, в конце марта Минпромторг заявил, что стороны подписали соглашения с формулой цены до конца года. О том, что конфликт урегулирован, РБК+ сообщили также в «Евразе» и «Мечеле». Однако иного мнения придерживаются на УВЗ — там отмечают, что цены на металлопрокат по-прежнему остаются нестабильными и

сейчас просматривается тенденция к очередному росту его стоимости.

Пути спасения

Текущий кризис уже нанес серьезный удар по экономике железнодорожных машиностроителей, показав, что самостоятельно справиться с трудностями им не удастся. Реальную поддержку могло бы оказать государство, но пока все предпринятые правительством меры не оказали должного эффекта. Попытка просубсидировать часть затрат по кредитам, полученным под текущую деятельность и после повышения ключевой ставки ЦБ (сейчас она снижена до 11,5%), оказалась неудачной, поскольку объем господдержки был ограничен 150 млн руб. Решение лимитировать производство вагонов 40 тыс. единицами в год, по сути, было ненужным — такой объем сформировался на рынке естественным путем, и сейчас, напротив, гораздо актуальнее вопрос о дозагрузке имеющихся мощностей.

Еще одной формой господдержки стало выделение субъектам Федерации субсидий для поддержания занятости населения на ключевых предприятиях, однако эта мера носит временный характер и в целом вряд ли способствует комплексному решению проблем производителей. По данным РБК+, в отношении, например, «Алтайвагона» соответствующая субсидия действует только до 1 ноября, после чего перед предприятием может встать вопрос об увольнении 1,5 тыс. сотрудников.

Наиболее действенную господдержку получили лишь производители инноваци-

онных грузовых вагонов, покупка которых всячески стимулируется за счет федеральных программ. Но таких предприятий пока только три — УВЗ, ТВСЗ и «Алтайвагон», сертификацией грузовой тележки с улучшенными характеристиками сейчас занята компания «РМ Рейл».

Остальным придется либо срочно переквалифицироваться, либо уйти с рынка. «Те заводы, которые не смогли освоить производство вагонов нового поколения, вынуждены вернуться к своей исходной специализации — производству металлоконструкций, оказанию услуг по ремонту вагонов и прочей продукции», — говорит Лейсана Коробейникова.

По оценке крупнейших вагоностроителей, суммарный объем выпуска грузовых вагонов в 2015 году не превысит в России 25–27 тыс. единиц, из них более половины составят инновационные вагоны. При этом механизм сбыта продукции остался прежним: около 80% произведенного парка выкупят компании, аффилированные с заводами. То есть в целом картина не изменилась: рынок попросту покидают более слабые игроки, объем заказов не растет, а основной спрос на вагоны поддерживается искусственно. При этом некоторые заводы, как, например, УВЗ, уже не в состоянии наращивать выпуск из-за недостаточности банковских займов, и в следующем году им будет еще сложнее сбывать вагоны собственному оператору. Единственное решение проблемы вагоностроители видят в списании старого парка, но пока этот вопрос остается открытым.

«Я НЕ ВИЖУ НЕОБХОДИМОСТИ ИСПОЛЬЗОВАТЬ НА РОССИЙСКОЙ ТЕРРИТОРИИ РЕЛЬСЫ ЗАРУБЕЖНЫХ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ»



ФОТО: ПРЕСС-СЛУЖБА

«Евраз» — единственный поставщик рельсов для ОАО «РЖД» и российского метрополитена, но в ближайшее время на рынке может появиться новый игрок. Как компания относится к конкуренции, на какие заказы делает ставку в ближайшие годы и как будет складываться ситуация на металлургическом рынке, корреспонденту РБК+ рассказал вице-президент «Евраз», руководитель дивизиона «Сталь» Алексей Иванов.

— Компания «Мечел» недавно получила сертификат на производство рельсов для РЖД. Не боитесь потерять часть заказов?

— Я верю, что конкуренция — двигатель прогресса, от нее выигрывают все, а главное — потребитель. Но говорить о влиянии этого события на наш бизнес рано. Сертификат — только начало долгого пути. Рельсы — сложный продукт, важно не только выкатать сертификационную партию, но и добиться

требуемого качества в промышленном объеме, постоянно развивать продукт, а для этого необходим опыт. Предприятия «Евраз» производят рельсы более 130 лет.

— Как вы оцениваете ситуацию на металлургическом рынке? Как падение мировых цен на металлы отразилось на результатах компании?

— Вряд ли сейчас кто-то решится дать позитивный прогноз. В ближайшие годы ситуация будет трудной во всех сегментах массового продукта. Основная причина — замедление внутреннего рынка и экономики Китая, который был основным локомотивом роста потребления. Мы успели подготовиться к непростым временам: завершили все масштабные проекты — реконструкцию рельсобалочного цеха, запуск технологий ПУТ [вдувание пылеугольного топлива] в Новокузнецке и Нижнем Тагиле, строительство самой современной в России шахты «Ерунаковская-VIII», оптимизировали портфель активов. Сейчас капитальные вложения направляем в первую очередь на поддержание мощностей и повышение эффективности производства. Работу по сокращению издержек мы ведем давно, осваиваем новые продукты, ищем новые рынки. Это позволяет нам, располагая одним из наиболее современных металлургических производств, чувствовать себя уверенно в ключевых сегментах.

— Летом «Евраз» поставил РЖД первую партию рельсов для скоростной магистрали Санкт-Петербург — Москва. Во сколько обошлось строительство рельсобалочного стана для производства таких рельсов, какова его мощность?

— В реконструкцию рельсобалочного цеха «Евраз ЗСМК» мы инвестировали свыше 18 млрд руб. На эту сумму мы построили одно из передовых рельсовых производств в мире, первыми в России освоили выпуск 100-метровых рельсов и внедрили технологию дифференцированной закалки. Наши кузнечные инженеры разработали не имеющие аналогов в мире рельсы низкотемпературной надежности, рельсы для скоростного совмещенного движения, повышенной износостойкости и контактной выносимости для сложных участков пути. Все эти рельсы мы планируем поставлять в том числе для реконструкции БАМа и Транссиба. Наш стан мощностью около 1 млн т в год универсален: он способен производить и строительный металлопрокат. Весь 2015 год цех работает с полной загрузкой.

— Компания неоднократно заявляла о своем интересе к проекту строительства высокоскоростной магистрали в РФ. Какие шаги предприняты в этом направлении?

— Первая партия 100-метровых рельсов для скоростного совмещенного движения отгружена на Октябрьскую железную дорогу. Теперь вместе с коллегами из РЖД мы будем смотреть за их характеристиками в реальной эксплуатации. Другая партия отправлена на Новосибирский стрелочный завод, где из нее изготовят стрелочные переводы для скоростной магистрали, соединяющей две столицы. Рельс ДТ350СС полностью адаптирован под специфику грузопассажирского движения в России. Он подходит для эксплуатации на путях, по которым движутся как грузовые, так и скоростные пассажирские поезда. Эти рельсы обладают улучшенной геометрией,

устойчивы к разрушениям и позволяют развивать скорость до 250 км/ч. При этом уже начата работа над рельсом для магистралей со скоростью до 400 км/ч. Как только будет принято решение о начале их использования, мы будем готовы к поставкам.

— Потенциальные российские поставщики поездов для высокоскоростной магистрали признавались, что, скорее всего, наладят производство совместно с китайскими партнерами. Можно ли ожидать аналогичных альянсов в части производства рельсов?

— Я не вижу необходимости использовать на российской территории рельсы зарубежных производителей. Тесты доказали, что по качеству рельсы «Евраз» соответствуют, а по ряду технических параметров даже превосходят лучшие иностранные аналоги. При этом наши преимущества в логистике и цене очевидны. В прошлом году мы предложили РЖД реальную альтернативу дорогостоящему импорту.

— «Евраз» также производит рельсы для метро и трамваев. На ваш взгляд, эти направления следует считать перспективными?

— Мы — единственный поставщик всех метрополитенов России. Более того, в начале года в московском метро впервые в мировой истории были уложены 100-метровые рельсы. Под землей использование длинного рельса более эффективно с точки зрения затрат, а бесшовный путь обеспечивает плавность движения и комфорт для пассажиров. Городской транспорт сейчас динамично развивается. Например, в Дубае недавно появилась одна из самых современных трамвайных систем, связанная с метро и монорельсом в единую транспортную сеть. Нам интересно принимать участие в зарубежных проектах — это позволяет совершенствовать качество, получать новый ценный опыт, который мы применяем в нашей стране.

БЕСЕДОВАЛА ЕЛЕНА РАЗИНА

РБК+ «ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ» (16+)

Тематическое приложение к «Ежедневной деловой газете РБК» Является неотъемлемой частью «Ежедневной деловой газеты РБК» №156 (2173) от 31 августа 2015 г. Распространяется в составе газеты. Материалы подготовлены редакцией партнерских проектов РБК+ Партнеры выпуска: ООО «Бизнес Диалог», ООО «ТК «Евразхолдинг», ПАО «Научно-производственная

корпорация «Объединенная вагонная компания» Реклама Учредитель: ООО «РБК Медиа» Издатель: ООО «БизнесПресс» Генеральный директор: Екатерина Сон Главный редактор партнерских проектов РБК+: Наталья Кулакова

Редактор «РБК+ «Железнодорожное машиностроение»: Алексей Екимовский Выпускающий редактор: Андрей Уткин Дизайнер: Анна Сытина Фото редактор: Елена Кондюрина Корректоры: Татьяна Поленова, Маргарита Тарасенко Главный редактор газеты РБК: Максим Павлович Солюс

Арт-директор проектов РБК: Ирина Борисова Рекламная служба: (495) 363-11-11, доб. 1342 Коммерческий директор издательства РБК: Анна Батыгина Руководитель спецприложений: Екатерина Кондратьева Директор по производству: Надежда Фомина Адрес редакции: 117393, Москва, ул. Профсоюзная, 78, стр. 1

ИННОВАЦИОННОЕ СОРЕВНОВАНИЕ

ВЕКТОР РАЗВИТИЯ РЫНКА ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ СРЕМИТЕЛЬНО МЕНЯЕТСЯ. СВЕТЛАНА ВОРОНЦОВА

В 2015 году производство грузовых вагонов в России почти полностью сконцентрировалось вокруг инновационного подвижного состава, перспективы которого еще пару лет назад казались весьма туманными. По итогам года вагоностроители рассчитывают выпустить 25–27 тыс. вагонов, из которых свыше 60% будут инновационными. Еще в 2014 году картина была иной: на долю инновационных вагонов приходилось не более 25% всего выпуска. Старший аналитик ПАО «НПК «Объединенная вагонная компания» (ОВК, в группу входит Тихвинский вагоностроительный завод, ТВСЗ) Лейсана Коробейникова констатирует, что в первом полугодии 2015 года производство вагонов на обычной тележке 18-100 сократилось в пять раз, до 5,3 тыс. единиц, а в июне выпуск полувагонов старого поколения фактически прекратился. На этом фоне, полагает эксперт, уже в 2016–2017 годах российское вагоностроение может полностью переключиться на производство инновационных вагонов.

Первым разработчиком инновационного стала НПК «Уралвагонзавод» (УВЗ): в 2008 году нижнетагильский завод изготовил первую партию полувагонов модели 12-196-01 на тележках 18-194-1 с осевой нагрузкой 25 тс (обычная — 23 тс). Но к серийному выпуску УВЗ приступил только в 2012 году, когда у компании уже появился конкурент — ТВСЗ, который освоил производство на тележке Barber и сейчас является лидером в выпуске вагонов нового поколения. Вскоре примеру ТВСЗ и УВЗ последовали и другие вагоностроители: к концу

2014 года «Алтайвагон» (входит в группу СДС) завершил разработку и внедрение в производство двух моделей полувагонов и одного крытого вагона для перевозки автомобилей. А «РМ Рейл» (компания подконтрольна «Русским машинам» Олега Дерипаски) в 2015 году представил инновационный хоппер из алюминиевых сплавов для перевозки минудобрений и вагон-цистерну.

Специальный состав

Впрочем, на рынке обозначился и другой тренд: покупатели заинтересованы в приобретении не просто инновационных вагонов, а специализированного подвижного состава для перевозки отдельных видов грузов. Сейчас универсальные полувагоны являются самым массовым видом железнодорожной техники (свыше 500 тыс. из 1,2 млн грузовых вагонов) и по-прежнему лидируют по динамике производства (в первом полугодии — 8,7 тыс. единиц из 13,5 тыс. выпущенных грузовых вагонов). Однако спрос на них уже стремительно падает.

По мнению Лейсаны Коробейниковой, это соответствует общему мировому тренду использования нишевых вагонов вместо универсальных, на долю которых приходится не более 15% всего подвижного состава. Специализированные вагоны позволяют повысить объем погрузки в вагон, снизить стоимость перевозки в пересчете на тонну груза и обеспечить оптимальные условия погрузки-выгрузки, добавляет она.

В планах ОВК — к 2018 году увеличить портфель моделей инновационных с 26 до 56 единиц, причем преимущественно

за счет спецвагонов-хопперов, цементовозов, зерновозов, крытых вагонов и цистерн. Новые виды специализированных вагонов в 2014 году сертифицировал и УВЗ (цистерны для нефтепродуктов и хопперы), а «РМ Рейл» в ближайшее время планирует расширить номенклатуру цистерн для химических грузов. Наибольшей компетенцией в производстве спецвагонов сейчас обладает, пожалуй, «Алтайвагон»: только в прошлом году он представил 12 новых моделей с улучшенными характеристиками.

Отрасль ждет стимула от государства

Еще одним сдерживающим фактором для запуска в производство новых моделей, считают алтайские вагоностроители, является необходимость прохождения сертификации по новым требованиям Таможенного союза. Это может привести к тому, что операторы потребуют послаблений в продлении срока службы старых грузовых вагонов, которое сейчас возможно только через сертификацию и модернизацию, опасаются в «Алтайвагоне».

Замгендиректора УВЗ Андрей Шленский добавляет, что развитию отрасли мешает профицит грузовых вагонов. «Становится очевидным, что меры господдержки в их первоначальном виде уже не оказывают стимулирующее воздействие», — отмечает топ-менеджер УВЗ. По его мнению, сейчас требуется комплексная госпрограмма, которая позволит одновременно стимулировать внедрение инновационных и уберет с сети устаревшие составы.

Уже в 2016–2017 годах российские машиностроители могут полностью переключиться на производство инновационных вагонов

Желающих приобрести новые вагоны, причем не обязательно инновационные, сейчас действительно нет. Среди крупных операторов планы осуществить в этом году закупку подвижного состава обозначили лишь Федеральная грузовая компания и «Трансконтейнер». Из грузовладельцев пополнить парк собирается только СУЭК — в 2015–2017 годах компания рассчитывает купить 10 тыс. вагонов (из них 7 тыс. у ТВСЗ и 3 тыс. у «Алтайвагона»). В результате основная часть выпускаемых вагонов, как и в предыдущие годы, сосредоточится в руках самих производителей, а точнее, подконтрольных им структур. Но операторы, хотя и не планируют увеличивать парк, признают, что использование инновационных гораздо эффективнее, а доходность по ним выше и составляет около 700–850 руб. за полувагон в сутки против 350–450 руб. при использовании обычного. Кроме того, по данным компании СУЭК, количество отцепочных ремонтов у инновационных в десятки раз ниже, чем у вагонов старого поколения.



В 2015 году НПК ОВК запускает производство инновационных цистерн на тележке Барбер 25 тс для перевозки широкого спектра наливных грузов химической, нефтяной и газовой промышленности.

ОВК ОБЪЕДИНЕННАЯ
ВАГОННАЯ
КОМПАНИЯ

+7 (499) 999-1520

www.uniwagon.com

ПРИГОРОДНЫЙ СЕКВЕСТР

С 2016 ГОДА ОАО «РЖД» ПРЕКРАТИТ ЗАКУПКУ ВАГОНОВ ДЛЯ ЭЛЕКТРИЧЕК, А ОБЯЗАННОСТЬ ОБНОВЛЯТЬ ПАРК БУДЕТ ВОЗЛОЖЕНА НА ПРИГОРОДНЫЕ КОМПАНИИ. **ВИТАЛИЙ ЕГОРОВ**

За последние годы ОАО «РЖД» направило на закупку электричек около 100 млрд руб. и приобрела свыше 1,1 тыс. вагонов. В этом году РЖД рассчитывали закупить еще 104 вагона электропоездов серии ЭД9Э производства Демидовского машиностроительного завода (ДМЗ; входит в «Трансмашхолдинг», ТМХ), но затем снизили планку до 56 единиц. В 2016 году ситуация кардинально изменится: РЖД больше не будут закупать электрички, и формально бремя обновления подвижного состава должно лечь на пригородные пассажирские компании (ППК; всего их 25, созданы РЖД совместно с регионами), которые сейчас арендуют парк у «Российских железных дорог». ППК пока не спешат брать на себя какие-либо финансовые обязательства по закупке электричек. Между тем в 2016–2020 годах монополия спишет свыше 4 тыс. пригородных вагонов, то есть около четверти всего парка. Для возмещения этого объема потребуются вложить в приобретение новых электричек свыше 117 млрд руб., но кто это сделает, пока не ясно.

История вопроса

Еще в 2014 году проблема казалась не столь масштабной. Правительство определило правила игры таким образом, что услуга пригородных перевозок должна предоставляться лишь тем регионам, которые исправно компенсировали пригородным пассажирским компаниям выпадающие доходы от разницы в тарифе (в большинстве регионов стоимость проезда установлена ниже экономически обоснованного уровня). В противном случае субъект Федерации

оставался без пригородного транспорта. Предполагалось, что это решит проблему тотальной убыточности в «пригороде»: дисциплинирует регионы либо, напротив, заставит их пересаживать пассажиров на альтернативные виды транспорта. В результате в 2014 году было отменено рекордное количество электричек — свыше 500 маршрутов, а многие субъекты предпочли пригородным поездом более дешевые автобусы.

В феврале 2015-го Владимир Путин в жесткой форме раскритиковал политику правительства в отношении пригородных перевозок и потребовал вернуть отмененные с начала года 300 электричек. При этом президент велел предоставить «соответствующие гарантии ОАО «РЖД» и регионам по решению проблемы». Помимо восстановления маршрутов правительство продлило льготу за пользование путями (ППК платят всего 1% за инфраструктуру, остальное РЖД компенсируется из бюджета), выделило ОАО «РЖД» дополнительно 8,8 млрд руб. для покрытия выпадающих доходов и ввело нулевую ставку НДС для ППК. Но вопрос обновления подвижного состава, по сути, так и остался открытым.

Пустующий конвейер

Отсутствие крупных заказов на электрички уже сильно ударило по производителям. Крупнейший из них, Демидовский машиностроительный завод, в начале года был остановлен на три месяца, при этом треть сотрудников, около 900 человек, уволили. В этом году помимо выполнения заказов для РЖД завод в Демидове должен поставить поезда Центральной пригородной

пассажирской компании (ЦППК; обслуживает десять регионов и 60% всего пассажиропотока в «пригороде»). ЦППК фактически единственный пригородный оператор, который готов сейчас самостоятельно приобретать подвижной состав, но объем закупок невелик. В «Трансмашхолдинге» РБК+ заявили, что в 2015 году должны поставить ЦППК десять составов по 11 вагонов серии ЭД4М. Впрочем, в ЦППК допускают возможность приобретения от 12 до 26 поездов (будет зависеть от схемы финансирования). «Сейчас рассматривается модель долгосрочного лизинга на 15–30 лет с кредитной ставкой 9% годовых, но для ее реализации потребуются господдержка», — отмечают в ЦППК.

Таким образом, сейчас у Демидовского машиностроительного завода имеется твердый заказ на производство 167 вагонов, при том что ранее предприятие выпускало по 300–400 вагонов в год. В ДМЗ заявили РБК+, что планируют сконцентрироваться в этом году на капремонте и сервисном обслуживании выпускаемой техники. Кроме того, в конце июля тогдашний глава РЖД Владимир Якунин заявил, что обсуждает с «Трансмашхолдингом» возможность производства коротких электричек из одного-двух вагонов. По его словам, ТМХ согласился поставить такой подвижной состав уже в следующем году. В ТМХ подтвердили РБК+, что «работают над созданием коротких электричек», отметив, что «данный продукт будет востребован, поскольку снизит издержки перевозчиков». В компании также сообщили, что ряд регионов уже проявил интерес к коротким электричкам, суммарная потребность в них составляет несколько

сотен вагонов, но говорить о каких-либо конкретных контрактах пока рано.

В отличие от ДМЗ Торжокский вагоностроительный завод находится в более критической ситуации. Предприятие оказалось в кризисе еще в 2013 году, а по итогам 2014-го показало убыток в 223 млн руб. Сейчас оно судится со Сбербанком, который является основным ее кредитором и пытается признать завод банкротом. При этом у предприятия фактически нет заказов: в июле РЖД расторгли контракт на поставку 16 вагонов из-за срыва графика поставок, и сейчас единственным крупным заказчиком остается «Почта России».

Еще одним поставщиком электричек можно считать компанию «Уральские локомотивы» (СП группы «Синара» и Siemens), которая производит для РЖД скоростные поезда «Ласточка». Всего СП должно поставить 240 поездов стоимостью €2,1 млрд. Летом монополия обратилась к регионам с предложением закупать «Ласточки» и вносить их в уставный капитал ППК, но пока ни один из субъектов не откликнулся.

Потенциально обеспечить производителей заказами в последующие годы может все та же ЦППК: оператор неоднократно заявлял о планах приобрести до 2028 года 400 поездов на сумму 167 млрд руб. Но вот уже несколько лет перевозчик безуспешно пытается договориться с госбанками о финансировании таких закупок. Лишь в августе этого года компания наконец заключила долгосрочный контракт на транспортное обслуживание с Москвой и Подмосковьем, благодаря чему переговоры с банками могут сдвинуться с мертвой точки.



Первые российские рельсы для высокоскоростного движения

Рельсы ДТ 350 СС – Дифференцированно-термоупрочненные 100-метровые рельсы специального назначения:

- Скорость движения пассажирских поездов более 200 км/ч
- Возможность интенсивного грузового движения со скоростью свыше 100 км/ч
- Высокое сопротивление контактной усталости
- Повышенный уровень надежности

Ждем Вас 2 сентября в 10:00 на Круглом Столе
"Клиентоориентированность – ключевая стратегия производителей рельсовой продукции".
ЭКСПО 1520, Павильон №5, конференц-зал №2

www.evraz.com

реклама