

РЕФОРМЫ НА ТРАНСПОРТЕ

УДК 629.46

Ф.И.Хусаинов,
кандидат экономических наук, доцент кафедры
экономики и логистики на транспорте СамГУПС,
начальник отдела маркетинга Приволжского
ТЦФТО ОАО «РЖД»

E-mail: f-husainov@yandex.ru

Е.И. Плисова,
кандидат экономических наук, доцент кафедры
экономики и логистики на транспорте СамГУПС

F.I. Husainov,
PhD (Econ.), associate professor at the chair of
Economics and logistics on transport at Samara
State University of Railway Transport, head of the
marketing department at the Privolzhskiy TCFTO
OAO "RZD"

E-mail: f-husainov@yandex.ru

E.I. Plisova,
PhD (Econ.), associate professor at the chair of
Economics and logistics on transport at Samara
State University of Railway Transport

Частная собственность на железнодорожный подвижной состав – фактор развития вагоностроения

На этапе зарождения операторских компаний многими учёными-транспортниками высказывалось мнение (как теперь мы знаем - ошибочное), что частные компании не будут инвестировать в приобретение подвижного состава. Данные, приведённые в работе однозначно свидетельствуют об обратном: именно операторские компании стали теми субъектами экономики, которые спасли промышленность от экономического коллапса. Развитие частной собственности в сфере оперирования вагонами привело к бурному росту инвестиций в увеличение парка подвижного состава и исчезновению острого дефицита погрузочных ресурсов (вагонов).

Таким образом, рост вагоностроительной промышленности стал следствием развития частной собственности и частной инициативы, рыночных отношений и конкуренции на транспортном рынке, а отнюдь не следствием государственных инвестиций.

операторы, приватный подвижной состав, вагоностроение

Private owning of railway cars – the factor of rail carriage engineering development

At the stage of origination of operator companies many scientists-transport workers expressed their opinion (as now we know to be erroneous) that the private companies would not invest in rolling stock acquisition. The data, stated in the work, unequivocally testify the opposite: the operator companies appeared to be those subjects of economy who have rescued the industry from an economic collapse.

Private property development in the sphere of cars operating has led to rapid growth of investments into the increase of a rolling stock fleet and to disappearance of a severe shortage of loading resources (cars).

Thus, the growth of the car-building industry became a consequence of development of a private property and the private initiative, market relations and of a competition in the transport market, and not at all a consequence of the state investments.

operators, private rolling stock, car building

Важнейшей тенденцией последнего десятилетия является увеличение количества и доли частного подвижного состава на рынке железнодорожных грузовых перевозок. На этапе зарождения операторских компаний многими учёными-транспортниками высказывалось мнение (как теперь мы знаем – ошибочное), что частные компании не будут инвестировать в приобретение подвижного состава. Данные, приведённые в табл. 1, однозначно свидетельствуют об обратном: именно операторские компании стали теми субъектами экономики, которые спасли промышленность от экономического коллапса.

В условиях катастрофического дефицита подвижного состава

после начала промышленного роста в 2000-х годах, к которому министерство путей сообщения оказалось не готово, именно операторские компании обеспечили бесперебойный вывоз промышленной продукции предприятий.

В 2008 г., на конференции «Рынок транспортных услуг: взаимодействие и партнёрство», подводя итоги 10-летия реформы железных дорог, вице-президент ОАО «РЖД» В.Н. Морозов отметил: «За последние пять лет в результате реформирования отрасли доля частных вагонов в общем парке увеличилась и продолжает расти. Это – системный результат реформы, который дал отрасли целый ряд позитивных эффектов. Формирование конкурентной среды собственников

подвижного состава создало стимулы для развития смежных сегментов бизнеса, связанных с лизингом, производством, техническим обслуживанием и ремонтом грузовых вагонов.»[2].

Инвестиционная активность компаний-операторов обеспечила устойчивое развитие российского вагоностроения, способствовала развитию конкуренции в сфере ремонта грузовых вагонов. Это хорошо заметно на примере появления частных вагоноремонтных производств и того интереса, который проявил рынок к имуществу 22 вагоноремонтных депо, которые были выставлены ОАО «РЖД» в 2008 г. на аукцион.

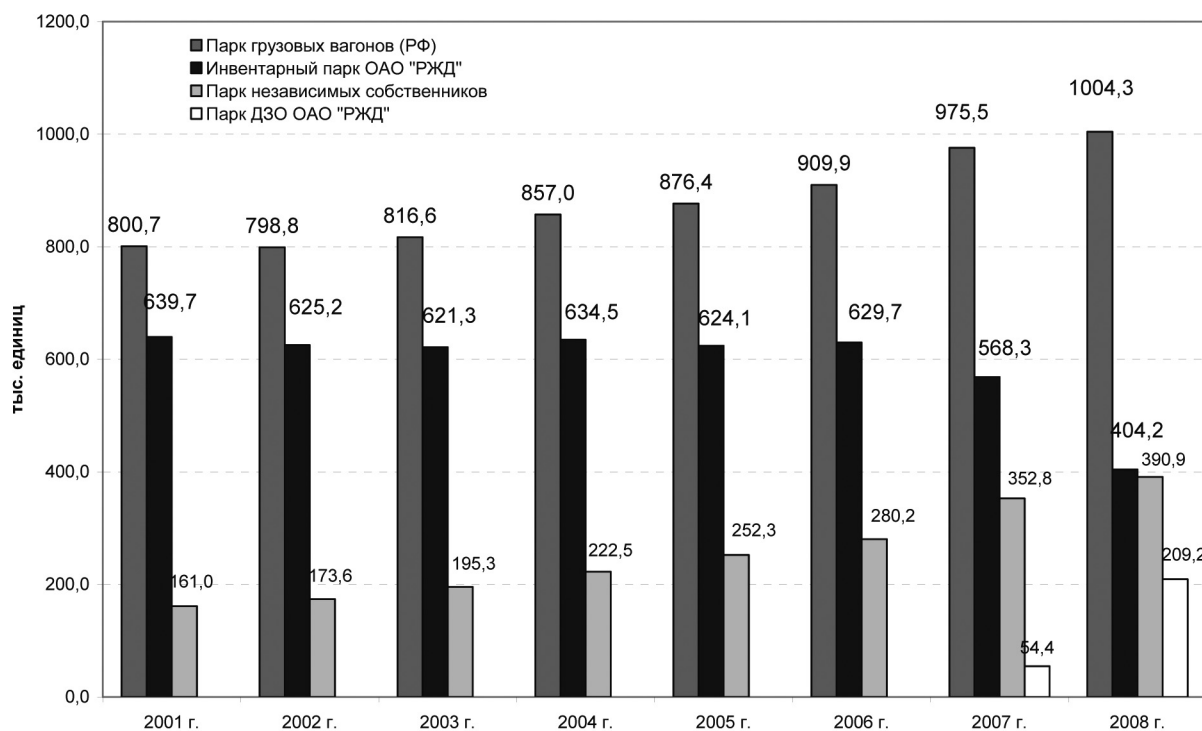
Мониторинг состояния рынка железнодорожных грузовых пе-

Таблица 1

Приобретение вагонов ОАО «РЖД»(МПС РФ) и операторскими компаниями в 2001-2008 гг., ед.

	год							
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
«РЖД» /МПС	104	1440	3480	6000	8000	8569	15400	22000*
Операторы	9824	14692	23000	25000	н.д.	13300	40930	45000

Источник: [1]



Источник: [1]

Рис. 1. Динамика парка грузовых вагонов российской принадлежности в 2001-2008 гг. (по состоянию на конец года), тыс. ед.

ревозок позволяет заметить, что доля ОАО «РЖД» на рынке услуг по предоставлению вагонов устойчиво сокращается.

В 2003-2008 гг. развитие системы операторских компаний соответствовало темпам роста объёмов предъявляемого к перевозке груза и обеспечивало прирост грузовой базы необходимым количеством вагонов. Можно сказать, что фактически весь прирост объёмов погрузки за эти годы был возможен благодаря появлению частной собственности на грузовые вагоны. В сентябре 2008 г. парк грузовых вагонов российской принадлежности впервые за много лет превысил 1 млн. единиц (см. рис.1).

Сегодня очевидно, что подобный уровень инвестиций в приобретение подвижного состава стал возможен благодаря появлению частной собственности на вагоны и созданию условий по их недискриминационному доступу к сети РЖД.

К аналогичному выводу пришли специалисты Федеральной антимонопольной службы. В своём докладе «Анализ рынка услуг в сфере перевозок грузов» они

отмечают: «Развитие конкуренции на рассматриваемом рынке услуг по перевозке грузов на железнодорожном транспорте осуществляется, главным образом, за счёт инвестиций в вагонный парк компаний операторов, не относящихся к железнодорожному транспорту общего пользования»[3].

При этом доля частных вагонов в погрузке грузов в 2008 г. продолжала увеличиваться, в т.ч. по важнейшим грузам:

по нефти и нефтепродуктам: с 78% в 2007 г. до 99 % в 2008 г. (на 21 п.п.);

по чёрным металлам с 35 % до 46 % (на 11 п.п.);

по удобрениям с 65 % до 86 % (на 21 п.п.);

по химикатам и соде с 83 % до 89 % (на 6 п.п.);

по строительным грузам с 27 % до 33 % (на 6 п.п.);

по промсырью с 49 % до 56 % (на 7 п.п.);

по цементу с 32 % до 83 % (на 51 п.п.);

по зерну с 10 % до 25 % (на 15 п.п.).

В целом доля перевозок в частных вагонах (с учётом ДЗО),

которая в 2007 г. составляла 32,8 % (1,2 % в вагонах ДЗО и 31,6 % в вагонах независимых собственников) к 2008 г. возросла до 44,4 % (9,3 % в вагонах ДЗО и 35,1 % в вагонах независимых собственников). Соответственно, доля перевозок в вагонах парка ОАО «РЖД» уменьшилась на 10,3 п.п.: с 56,4 % до 46,1 % (см. рис.2).

По официальным данным ОАО «РЖД», на 01.01.2009 г. российский инвентарный парк грузовых вагонов составил 1 004 370 единиц (см. табл. 2) [1,4]. Инвентарный парк ОАО «РЖД» насчитывает более 404,2 тыс. вагонов или 40,2% от общего количества (против 58,3% на 01.01.2008) (см. рис.3). По всем типам вагонов парк ОАО «РЖД» сократился к прошлогоднему уровню.

Бурное развитие операторского бизнеса привело к тому, что вагоностроение, переживавшее с конца 1980-х годов до конца 1990-х годов период спада, начиная с 2000 г. стабильно растёт, а начиная с 2003 г., когда операторские компании начали активно инвестировать в приобретение нового подвижного состава, вагоностроение вышло на новый

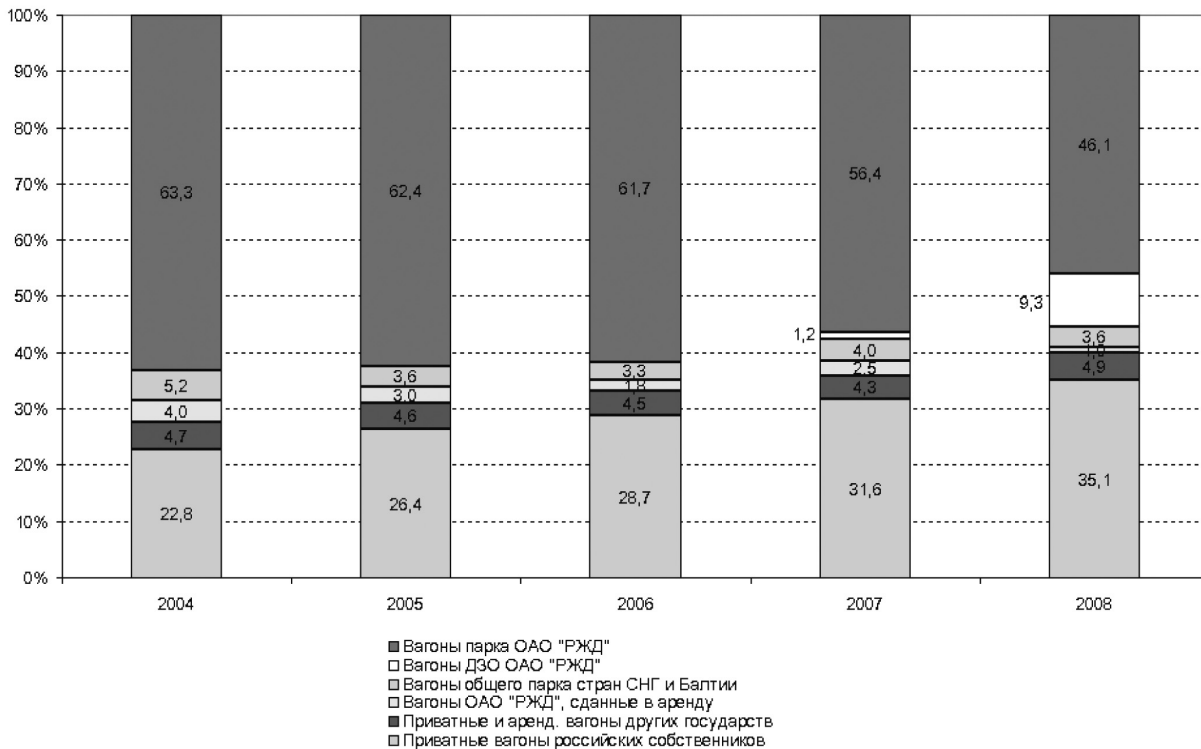


Рис.2. Изменение структуры перевозок грузов по принадлежности вагонов в 2004–2008 гг., в процентах

Таблица 2

Парк грузовых вагонов принадлежности РФ по состоянию на 01.01.2009 г., ед.

Род вагона	Всего	Холдинг «РЖД»	в том числе:		Приватный (независимых частных компаний)
			ОАО «РЖД»	ДЗО ОАО «РЖД»	
Полувагоны	371 694	272 904	221 848	51 056	98 790
Цистерны	237 257	77 075	8 051	69 024	160 182
Платформы	68 112	52 508	39 441	13 067	15 604
Крытые	78 303	61 219	55 491	5 728	17 084
Прочие	249 004	149 756	79 415	70 341	99 248
Всего	1 004 370	613 462	404 246	209 216	390 908

Источник: [1]

уровень производства, в три раза превышающий показатели начала 2000-х годов (см. рис. 4).

Особенностью российского рынка железнодорожного машиностроения является его некоторая обособленность от мирового рынка из-за различия в ширине железнодорожной колеи в странах СНГ и ряде прилегающих стран (1520 мм.) и большинстве европейских стран (1435 мм)[5].

В начале 1980-х годов в СССР выпуск вагонов достиг своего максимума – около 75 тыс. единиц в год, затем их производство снизилось почти до нуля. Начавшийся в 2001-2002 гг. рост производства грузовых вагонов привёл к тому, что к 2007 г. их выпуск (по всем странам СНГ) достиг 70 тыс. единиц, из которых более 41 тыс. единиц произведено в России.

Отрасль вагоностроения в России и странах СНГ объединяет около 30 вагоностроительных и вагоноремонтных предприятий. В настоящее время производственные мощности по выпуску грузовых вагонов в СНГ оцениваются на уровне 84,5 тыс. вагонов в год, в т.ч. в России – 52,8 тыс. ед., на Украине – 31,0 тыс. ед., в Беларуси – 700 вагонов.

В настоящее время производство новых грузовых вагонов в России осуществляют 16 вагоностроительных и вагоноремонтных заводов. Основной объём выпуска приходится на ОАО НПК «Уралвагонзавод» (40-45 %), ОАО «Алтайвагон» (17-20%), ОАО «Рузхиммаш» (11-17%). По итогам 2007 г. эти три завода произвели 77 % всех грузовых вагонов в России.

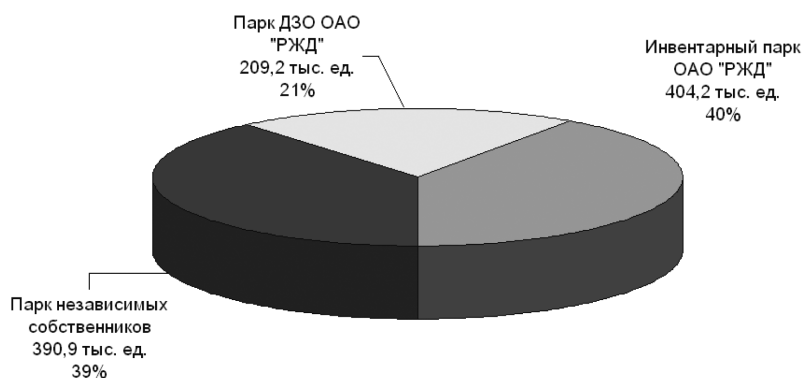
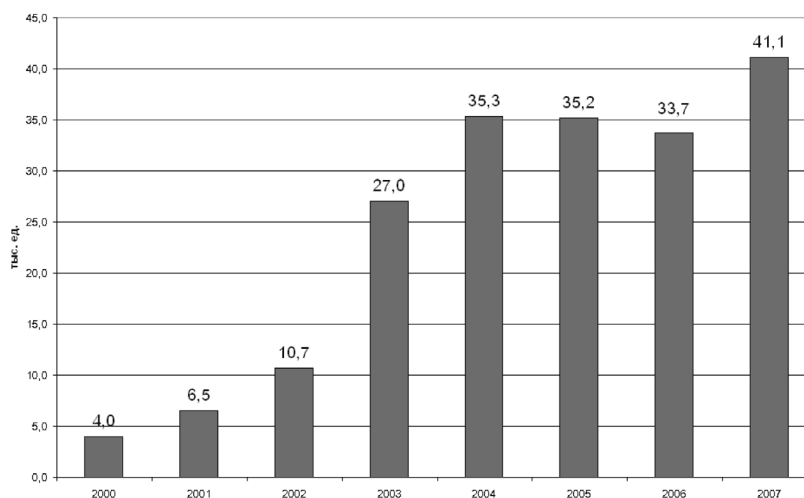


Рис. 3. Структура парка вагонов российской принадлежности на 01.01.2009 г.



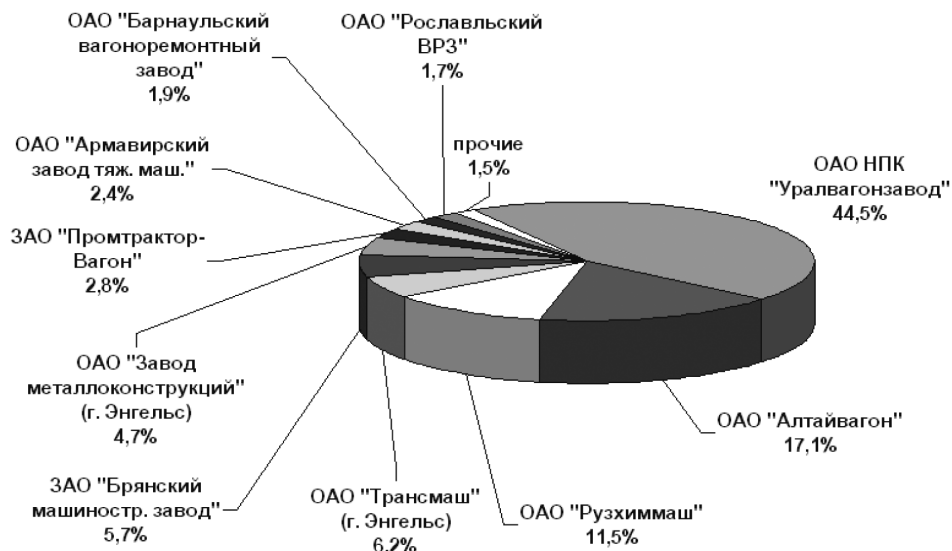
Источник: Росстат

Рис. 4. Производство грузовых вагонов в России в 2000-2007 гг., тыс. единиц

По итогам 8 месяцев 2008 г. их доля несколько уменьшилась – до 73,1 %. Структура производства вагонов по заводам за 8 месяцев 2008 г. приведена на рис.5.

Крупнейшими производителями вагонов в странах СНГ явля-

ются также следующие предприятия, расположенные на Украине: ОАО «Азовмаш», ОАО «Крюковский вагоностроительный завод», ОАО «Стахановский вагоностроительный завод», ОАО «Днепровагонмаш».



Источник: [5]

Рис. 5. Структура производства грузовых вагонов в России по основным производителям в 2008 г.

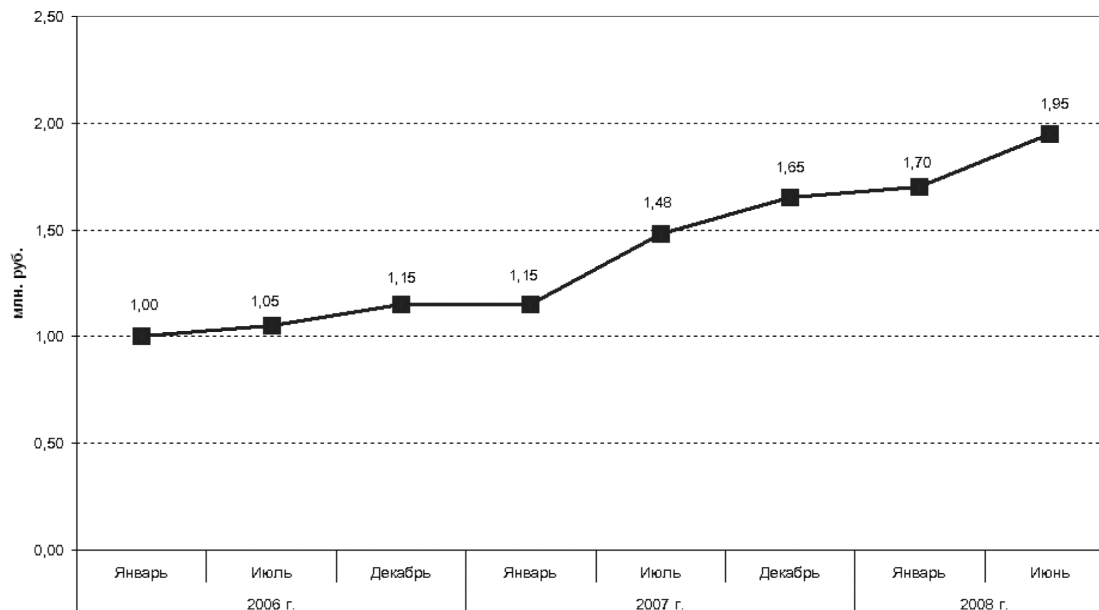
Развитие операторского бизнеса, которое привело к увеличению спроса на новый подвижной состав (сначала в 2002-2004 гг., главным образом, на цистерны), вызвало увеличение цен на новые вагоны.

Увеличение цен на вагоны, в свою очередь, позволило заводам-производителям осуществлять инвестиции в развитие производства и перепрофилирование части мощностей на выпуск более популярных родов вагонов. Например, Калининградский ва-

гоностроительный завод, который ранее специализировался на производстве вагонов-самосвалов, с 2003 г. освоил выпуск цистерн. Спрос на железнодорожные цистерны привёл к тому, что их производством стали заниматься даже предприятия, которые раньше не входили в число вагоностроителей. Например, ЗАО «Русхиммаш», до начала 1990-х годов специализировалось на производстве агрегатов для нефтехимической отрасли. Постепенно, начав с кооперации

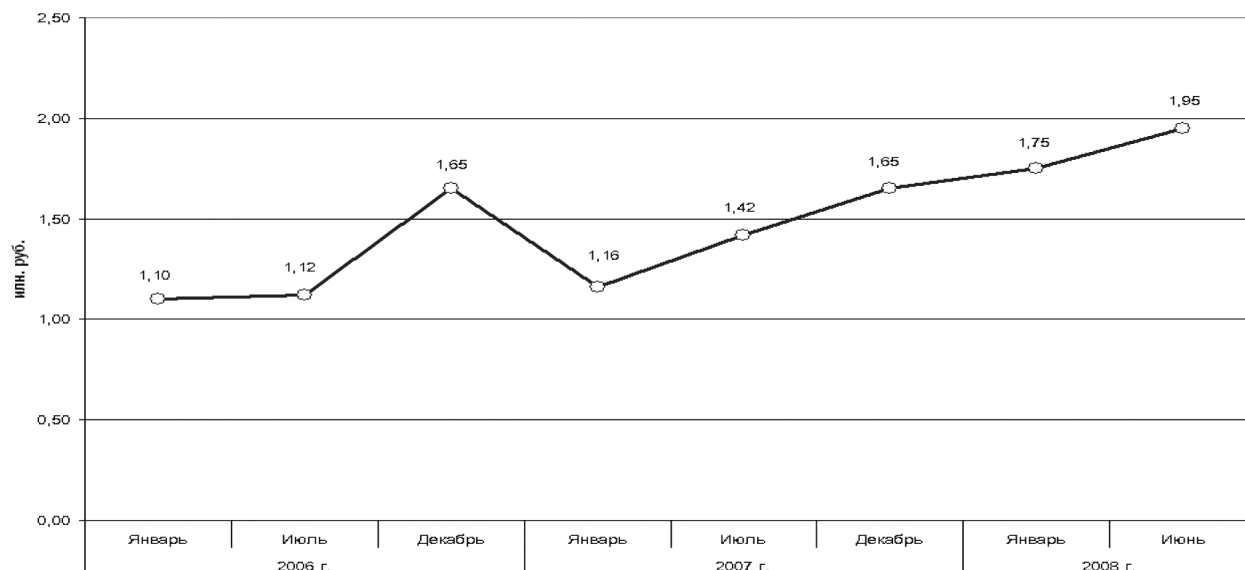
с «Уралвагонзаводом» (для которого «Русхиммаш» делал котлы для цистерн), предприятие выросло до одного из крупнейших производителей подвижного состава [1].

В 2007 г. цены на вагоны вновь резко увеличились. Динамика цен за этот год по разным оценкам и по разным родам и типам подвижного состава составила от 40 до 70 %. Если на начало 2007 г. стоимость полувагона составляла 1,15 млн. руб., то уже в 2008 г. – 1,7 млн. руб.



Источник: [6]

Рис.6. Динамика среднего уровня цен на полувагоны в 2006-2008 гг., млн. руб.



Источник: [6]

Рис.7. Динамика среднего уровня цен на цементовозы в 2006-2008 гг., млн. руб

Несмотря на то, что данные по уровню увеличения цен несколько разнятся, практически все участники рынка сходятся в одном – продажная цена вагона достигла мирового уровня, притом что технико-экономические показатели остались прежними. В статье В. Меркушевой [6] приводятся данные опросов участников рынка: «по подсчётам директора по экономике и развитию ЗАО «ВКМ-Лизинг» О. Марасанова, отпускные цены на грузовые магистральные вагоны только за январь-февраль 2008 г. увеличились на 6,9 %. Если в 2003 г. цена цистерны без НДС составляла 780 тыс. руб., то сейчас она возросла в два и более раза – до 1,5 – 1,8 млн. руб. в зависимости от модели. В целом за 2007 г. цены на продукцию вагоностроительных заводов выросли почти на 40 % (см.рис.6).

Если в 2005 г. полувагон можно было приобрести за 1,2 млн. руб., то к концу 2007-го – уже за 1,7 млн. руб. По данным ОАО «ДВТГ», стоимость полувагона с 1 января 2007 г. по 1 января 2008 г. выросла на 60 %, при этом фитинговые платформы за аналогичный период подорожали на 80 %. По данным ОАО «Северсталь», если в начале февраля 2007 г. средние цены по СНГ на полувагоны составляли порядка 960 тыс. руб., то уже в сентябре того же

года – 1,44 млн. руб., т.е. рост цен составил 50 %.

Аналогична ситуация с цементовозами. На начало 2006 г. они стоили 1,1 млн. руб., к началу 2008 г. их цена достигла 1,75 млн. руб.[6] (см.рис.7).

Вместе с тем во второй половине 2008 г. многие предприятия стали говорить о перенасыщении рынка цистерн, а часть из них даже покинула данный сегмент вагоностроения.

Так, если в 2004 г., на волне резкого увеличения спроса, производство цистерн велось на всех ведущих заводах отрасли – «Уралвагонзаводе», «Рузхиммаше», «Алтайвагоне», «Азовмаше», Крюковском и Стахановском вагоноремонтных заводах, то к концу 2008 г. на рынок цистерн для перевозки нефтепродуктов осталось два предприятия – ОАО «Азовмаш», которое практически все произведённые цистерны экспортировало в Россию, и ОАО НПК «Уралвагонзавод». Впрочем, в начале 2009 г. некоторые, например ОАО «Рузхиммаш», вновь вернулись на этот рынок.

Подводя итог, можно сделать вывод, что развитие частной собственности в сфере оперирования вагонами привело к бурному росту инвестиций в увеличение парка подвижного состава и исчезновению острого дефицита погрузочных ресурсов (вагонов).

Таким образом, рост вагоностроительной промышленности стал следствием развития частной собственности и частной инициативы, рыночных отношений и конкуренции на транспортном рынке, а отнюдь не следствием государственных инвестиций.

Литература

1. Хусаинов Ф.И. Демонопользация железнодорожного транспорта и развитие системы операторских компаний. Монография – Саратов, Издательство «Новый ветер», 2009. 322 с. [<http://f-husainov.narod.ru/monogr>]
2. Морозов В.Н. Взаимодействие ОАО «РЖД» с компаниями-операторами // Железнодорожный транспорт. 2008. № 12. С.8-12.
3. Анализ рынка услуг в сфере перевозок грузов. Доклад Федеральной антимонопольной службы РФ. [http://fas.gov.ru/competition/goods/analysis/a_8382.shtml]
4. Официальный сайт ОАО «РЖД» <http://www.rzd.ru>
5. Плисова Е.И. Анализ конъюнктуры производства грузовых вагонов // Философско-методологические проблемы науки и техники: межвузовский сб. науч. тр. Вып.8. Самара.: СамГУПС, 2009. С.149-154.
6. Меркушева В. Грузовое вагоностроение в тисках зависимости // РЖД-Партнёр. 2008. № 11. С.6-13.