

Организация и технология транспортного производства

УДК 658.3

© 2009 Ф.И. Хусаинов, Е.И. Плисова

ОПЕРАТОРСКИЕ КОМПАНИИ КАК ФАКТОР РАЗВИТИЯ ВАГОНОСТРОИТЕЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

В работе рассмотрена структура перевозок грузов по принадлежности вагонов. Приведены крупнейшие производители вагонов в странах СНГ. Изложены проблемы и особенности российского рынка железнодорожного машиностроения.

Развитие операторского бизнеса, которое привело к увеличению спроса на новый подвижной состав, вызвало увеличение цен на новые вагоны. Развитие частной собственности и частной инициативы, рыночных отношений и конкуренции на транспортном рынке вызвали рост вагоностроительной промышленности.

Ключевые слова: операторские компании, инвентарный парк, грузовые вагоны, рынок железнодорожного машиностроения.

Важнейшей тенденцией последнего времени является увеличение приватного 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.

Таблица 1

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

Владельцы	Годы							
	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

* в 2008 г. с учётом ДЗО

Источник: [5]

В условиях катастрофического дефицита подвижного состава после начала промышленного роста в 2000-х годах, к которому МПС 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.»[3].

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 перевозок 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. 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»[1].

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.1).

По официальным данным ОАО «РЖД», на 01.01.2009 г. российский инвентарный парк грузовых вагонов составил 1 004 370 единиц (см. табл. 2). Инвентарный парк ОАО «РЖД» насчитывает более 404,2 тыс. вагонов или 40,2% от общего количества (против 58,3% на 01.01.2008). 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 2003г., когда операторские компании начали активно инвестировать в приобретение нового подвижного состава, вагоностроение вышло на новый уровень производства, втрое превышающий показатели начала 2000-х годов (см. рис. 3).

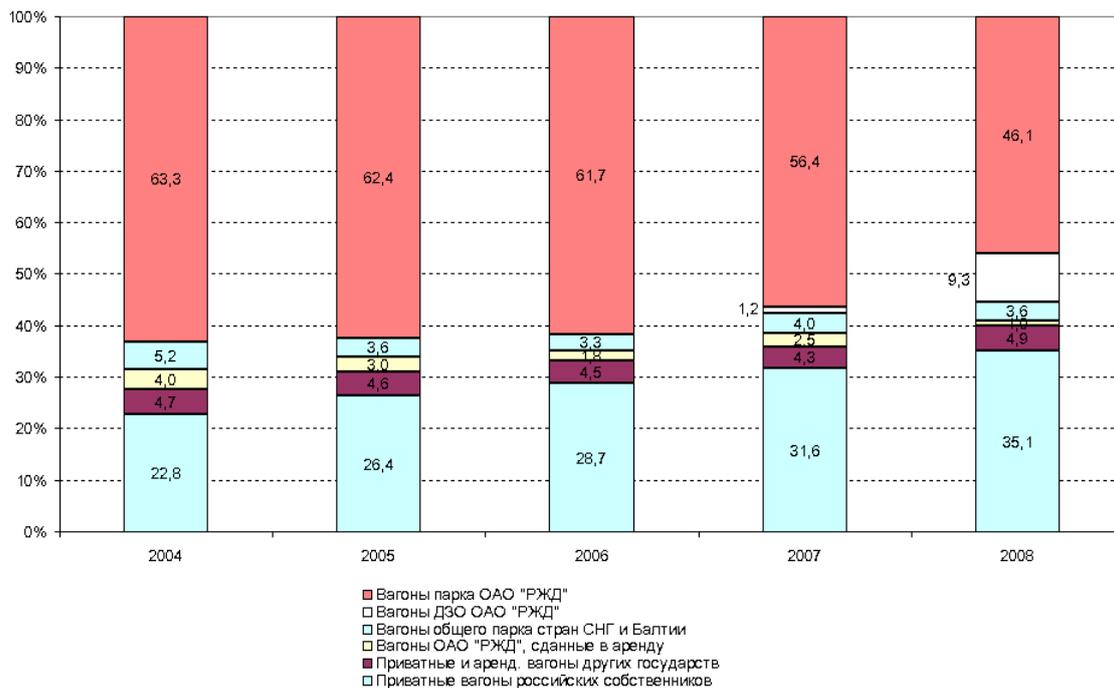


Рис.1. Изменение структуры перевозок грузов по принадлежности вагонов в 2004 – 2008 гг., в процентах

Таблица 2

Парк грузовых вагонов принадлежности РФ по состоянию на 01.01.2009 г.

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: [5]

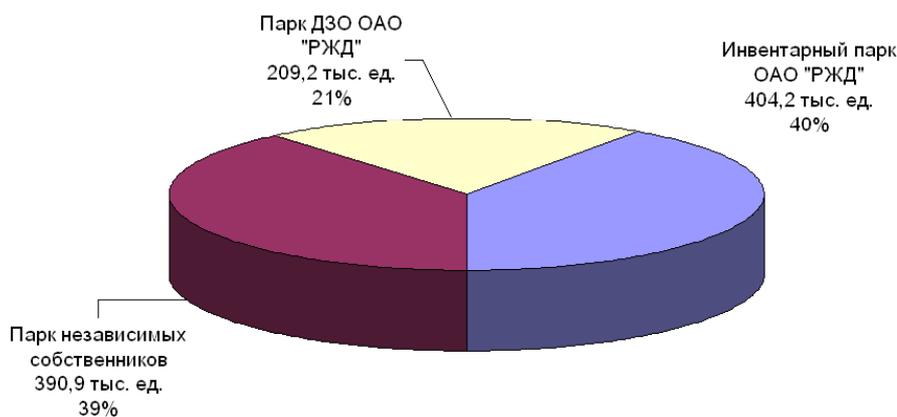
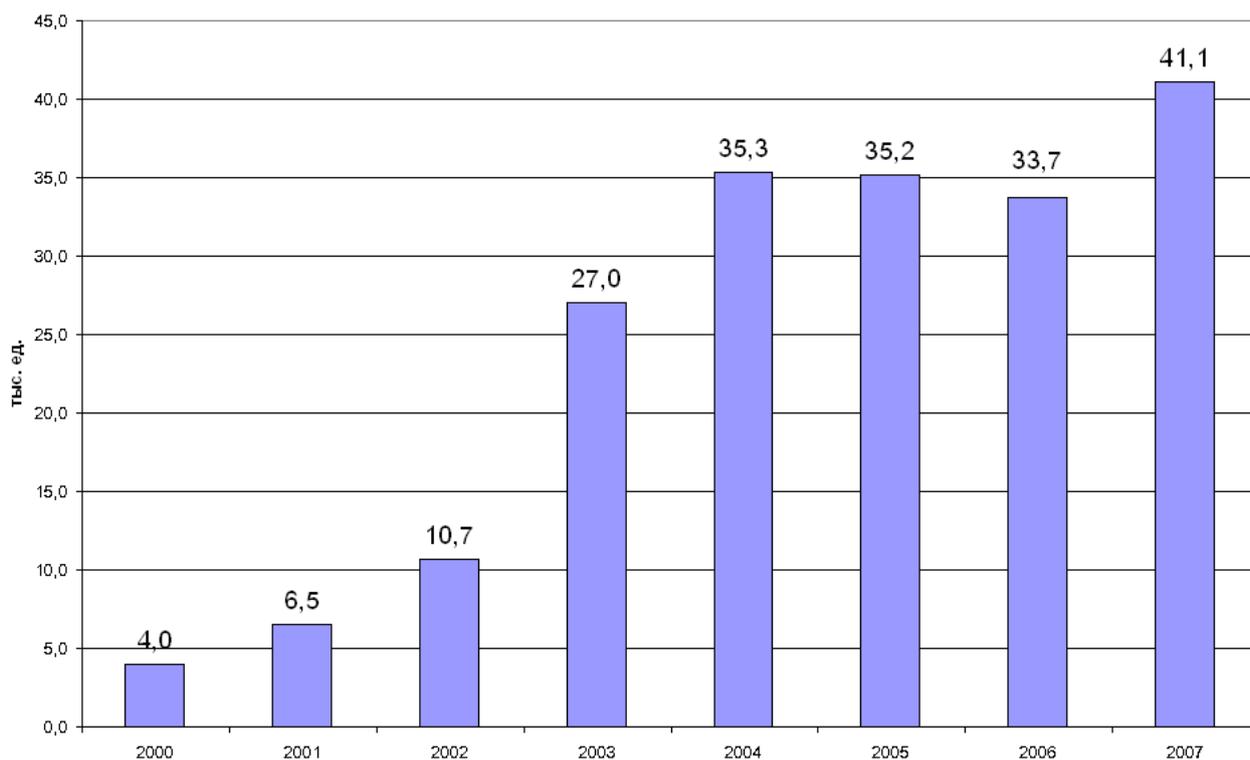


Рис. 2. Структура парка вагонов российской принадлежности на 01.01.2009 г.



Источник: Росстат

Рис. 3. Производство грузовых вагонов в России в 2000–2007 гг., тыс. единиц

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)[4].

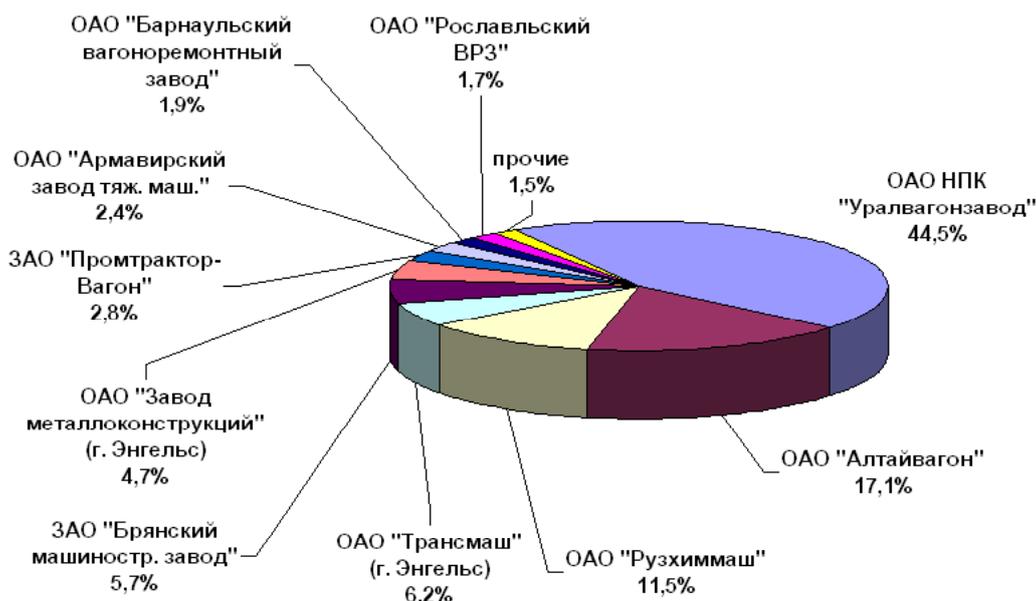
В начале 1980-х годов в СССР выпуск вагонов достиг своего максимума – около 75 тыс. единиц в год, затем их производство снизилось почти до нуля. Начавшийся в 2001–2002 гг. рост производства грузовых вагонов привёл к тому, что к 2007 г. их выпуск (по всем странам СНГ) достиг 70 тыс. единиц, из которых 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 «Ружиммаш» (11–17 %). По итогам 2007 г. эти три завода произвели 77 % всех грузовых вагонов в России. По итогам 8 месяцев 2008 г. их доля несколько уменьшилась – до 73,1 %. Структура производства вагонов по заводам приведена на рис. 4.

Крупнейшими производителями вагонов в странах СНГ являются также следующие предприятия, расположенные на Украине: ОАО «Азовмаш», ОАО «Крюковский вагоностроительный завод», ОАО «Стахановский вагоностроительный завод», ОАО «Днепровагонмаш».

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.



Источник: [4]

Рис. 4. Структура производства грузовых вагонов в России по основным производителям в 2008 г. (январь-август)

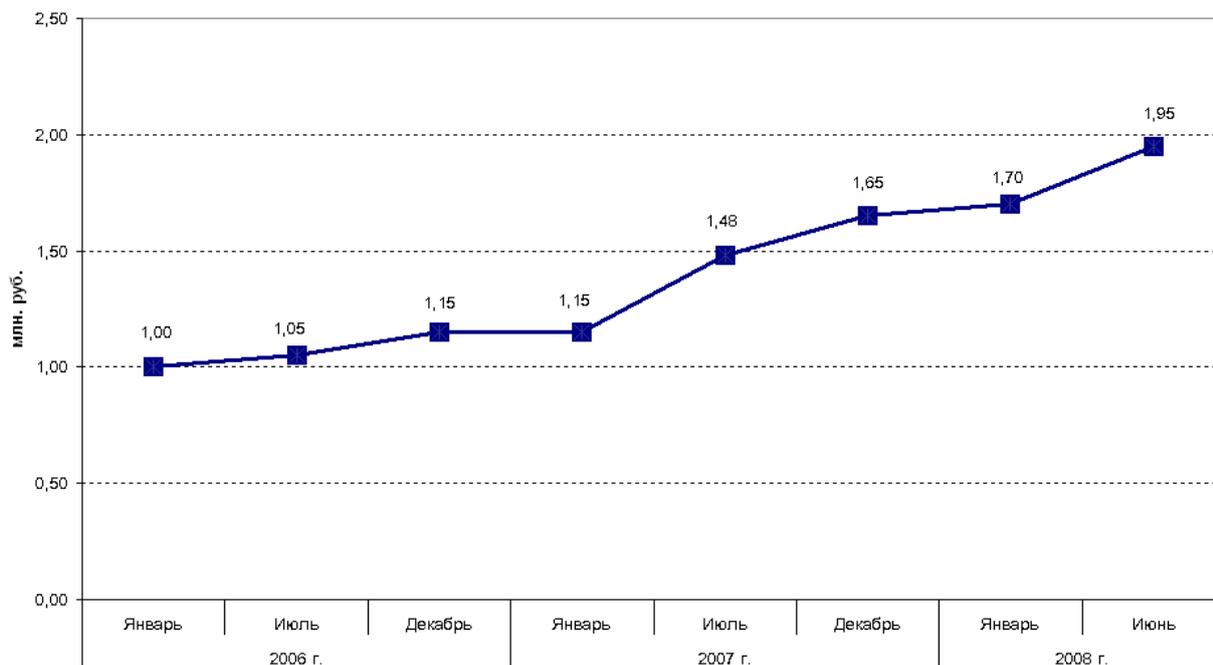
Увеличение цен на вагоны, в свою очередь, позволило заводам-производителям осуществлять инвестиции в развитие производства и перепрофилирование части мощностей на выпуск более популярных родов вагонов. Например, Калининградский вагоностроительный завод, который ранее специализировался на производстве 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 [5].

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.

Несмотря на то, что данные по уровню увеличения цен несколько разнятся, прак-

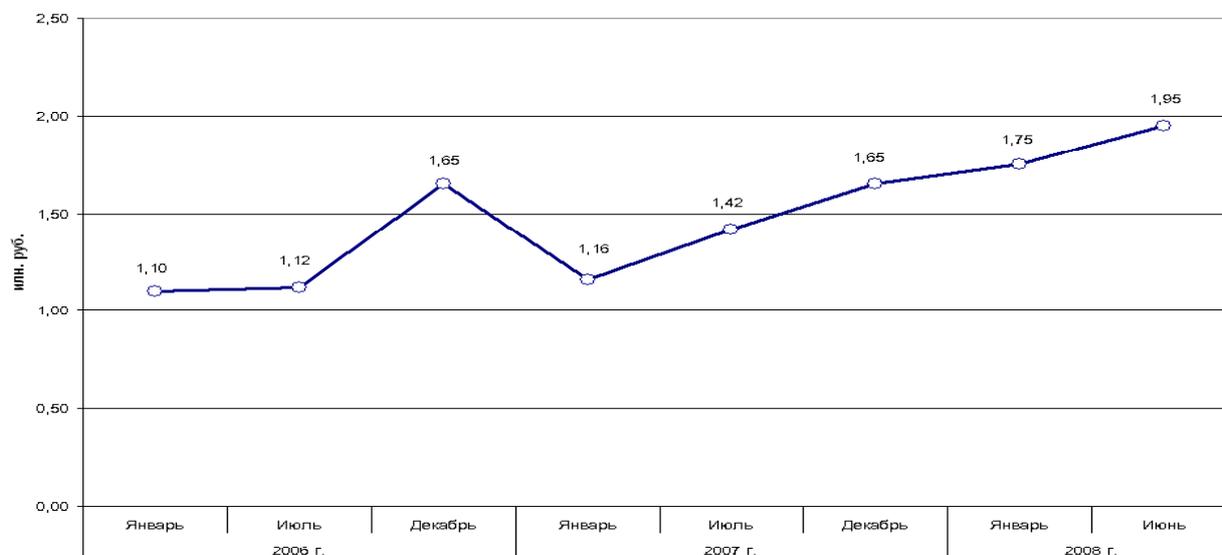
тически все участники рынка сходятся в одном – продажная цена вагона достигла мирового уровня, притом что технико-экономические показатели остались прежними. В статье В. Меркушевой [2] приводятся данные опросов участников рынка: «по подсчётам директора по экономике и развитию ЗАО «ВКМ-Лизинг» О. Марасанова, 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 %.

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 %.



Источник: [2]

Рис.5. Динамика среднего уровня цен на полувагоны в 2006-2008 гг., млн. руб.



Источник: [2]

Рис. 6. Динамика среднего уровня цен на цементовозы в 2006 – 2008 гг., млн руб.

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. [2].

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 рынке 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 увеличению инвестиций в увеличение парка подвижного состава. Таким образом, рост вагоностроительной промышленности стал следствием развития частной собственности и частной инициативы, рыночных отношений и конкуренции на транспортном рынке, а отнюдь не следствием государст-

венных инвестиций и этатистской экономической политики государства.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

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

УДК 656.015

© 2009 В.С. Горюшинский, М.П. Губарев, В.А. Кожевников

ПАРАМЕТРИЧЕСКАЯ МОДЕЛЬ ТЕХНОЛОГИЧЕСКОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПАССАЖИРСКИХ ТЕХНИЧЕСКИХ СТАНЦИЙ

В статье рассматриваются пути модернизации технических транзитных и пассажиро-технических станций на основе краткой параметрической модели функционирования и комплексного подхода.

Ключевые слова: пассажиро-техническая станция, станционный процесс, параметрическая модель.

Транспортный комплекс России обеспечивает условия жизнедеятельности социума, являясь важнейшим инструментом достижения внутри- и внешнеполитических целей. Железнодорожный транспорт, имея вторую по протяженности сеть в мире, обеспечивает не только транспортную подвижность населения, но и наименьшую себестоимость доставки пассажиров и грузов.

Повышение эффективности работы пассажирского комплекса компании сдерживается несколькими факторами: устаревшим парком пассажирских вагонов, отсталой материально-технической базой и малой эффективностью некоторых видов работ, связанной с несовершенством транспортно-технологических схем его обеспечения материалами и сырьем. В докладе начальника Федеральной пассажирской ди-

рекции отмечаются инфраструктурные ограничения «Устарела инфраструктура... Ремонт и обслуживание вагонов производятся под открытым небом (текущее обслуживание, нетяжелые виды ремонта). У нас в стране всего одно экипировочное депо, удовлетворяющее современным требованиям... Это приводит к низкой производительности, к содержанию лишнего контингента и расходов на него, большой доли ручного труда, невысокому качеству подготовки составов...» [1].

Важнейшим элементом работы пассажирского комплекса является система подготовки и обслуживания пассажирских поездов в депо и в пути следования. В последнее время появились проекты новых и модернизации существующих систем для пассажирских вагонов: