

Цистерны нового поколения и танк-контейнеры – замена устаревшему парку

О том, какой подвижной состав востребован для перевозки химических грузов, РБК+ рассказал первый заместитель генерального директора по общему управлению НПК «Объединенная вагонная компания» Дмитрий Бовыкин.

— *Какие факторы определяют спрос на специализированный подвижной состав для перевозки химических грузов?*

— За последние годы в общей сложности по завершению срока службы было утилизировано около 10 тыс. специализированных цистерн для химических грузов. Но, как мы видим, выбытие столь значительного количества вагонов в целом не имело негативных последствий для рынка. Напротив, оно компенсировалось ростом эффективности эксплуатации парка, прежде всего за счет использования вагонов нового поколения и оптимизации логистики подвижного состава.

Кроме того, существенно выросла грузовая база химических грузов в связи с активным наращиванием производственных мощностей основными производителями. В результате российским вагоностроителям удалось удвоить выпуск цистерн по итогам 2016 года, а в прошлом году — увеличить еще на 15%, причем в основном за счет вагонов нового поколения. С 2015 года в РФ произведено более 4 тыс. цистерн для химических грузов. Сегодня парк цистерн, кроме нефтебензиновых, стабилизировался, свободных вагонов нет.

— *Каковы объемы выпуска химических цистерн ОВК?*

— Наше производство растет по мере разгона мощностей, в прошлом году мы построили более 700 единиц — это свыше 40% от общероссийского выпуска химических цистерн. В этом году планируем увеличить их производство почти вдвое.

— *Что, на ваш взгляд, сдерживает обновление парка специализированных вагонов для перевозки химических грузов?*

— Основной барьер — высокая капиталоемкость и трудоемкость изготовления технически сложных цистерн. Кастомизация вагона под конкретного клиента, применение алюминиевых сплавов, композитных и износостойчивых материалов, систем теплоразогрева и другие особенности конструкции на фоне малого размера выпускаемых партий неизбежно ведут к увеличению себестоимости.

Несмотря на более высокую цену, технико-экономические характеристики цистерн нового поколения позволяют в конечном счете снизить транспортные затраты для грузоотправителей и операторов. Например, наша цистерна для перевозки аммиака обеспечивает погрузку на 10 т больше по сравнению с аналогами. Это позволяет сократить потребный парк почти на 20%. Такие вагоны более надежны в работе, срок межремонтного пробега в четыре раза выше, чем у типового подвижного состава, что значительно снижает эксплуатационные расходы.

— *В прошлом году ОВК создала собственную транспортную компанию по перевозкам в танк-контейнерах — UNICON 1520. Насколько оправдался такой шаг?*

— Изначально концепция создания компании не предусматривала капитальных вложений. И танк-контейнеры, и платформы для их перевозки берутся в аренду. Динамика роста парка оказалась немного ниже запланированной, но самое главное — удалось выйти на несколько стратегических клиентов и начать перевозки по новым маршрутам, которые раньше не обслуживались танк-контейнерами. Это такие компании, как «Уралхим», «Саянскимпласт», «Куйбышевазот» и др.

Организация перевозок в танк-контейнерах — процедура сложная и длительная, поскольку требует множества согласований и открытия станций по параграфам тарифного руководства для работы с контейнерами. При этом важно выстроить взаимодействие с инфраструктурой, грузоотправителями и грузополучателями. И это удалось.

На фоне оживления железнодорожных перевозок химических грузов не только цистерны нового поколения, но и танк-контейнеры — удачная замена физически и морально устаревшему парку цистерн. Но, например, есть грузы, которые с определенных станций невозможно перевозить танк-контейнерами. Поэтому в парке UNICON 1520 есть небольшое количество цистерн. Таким образом, оператор может предоставлять клиенту

комплексный сервис и тем самым становится универсальным поставщиком услуги по перевозке наливных химических грузов.

— *Насколько сильна конкуренция на рынке химических наливных грузов в танк-контейнерах?*

— Этот сегмент растет очень быстро — порядка 20% в год, но он все еще небольшой, поэтому говорить об острой конкуренции пока не приходится — на рынке сейчас очень много возможностей. Это связано в том числе и с выбытием из эксплуатации старых цистерн. Для перевозок редких грузов небольшими объемами правильным решением является танк-контейнер — разработка дорогих и специализированных цистерн в таком случае нецелесообразна.

На этом рынке у нас есть определенная ниша — ОВК имеет хорошие взаимоотношения с производителями минеральных удобрений, которым мы поставляем хопперы. У этих же компаний есть потребность в перевозке широкой номенклатуры наливных грузов: серная кислота, аммиак, метанол, и мы готовы их удовлетворить. Таким образом, мы сопровождаем своих клиентов из химической отрасли и закрываем весь цикл производственной цепочки от поставки сырья до вывоза конечного продукта — такой услуги на рынке раньше не было.

— *В линейке ОВК есть много различных цистерн. Планируете ли вы выпускать и танк-контейнеры собственного производства?*

— Опытную партию танк-контейнеров планируется произвести уже в четвертом квартале этого года. Сейчас идет процесс аттестации производства и получения сертификата Российского морского регистра судоходства на выпуск танк-контейнеров — это, наверно, основной административный барьер, который предстоит преодолеть. Производство и танк-контейнеров, и цистерн независимо от того, как на рынке сложится ситуация с точки зрения контейнеризации химических грузов, позволит обеспечить клиента нужным подвижным составом, а наши предприятия при этом загрузить заказами.

— *Каковы преимущества контейнер-цистерн ОВК?*

— Мы работаем над созданием оптимальной конструкции, характеристики которой, по нашим оценкам, будут превосходить китайские аналоги. При этом наш танк-контейнер будет максимально адаптирован к требованиям именно российского заказчика — к примеру, термоизоляция в российских условиях работает несколько иначе, и это необходимо учитывать.

Мы ведем разработку сразу двух моделей танк-контейнеров — универсального и специализированного, под перевозку таких агрессивных грузов, как серная кислота и олеум. Обе модели будут обладать преимуществами относительно существующих аналогов в своем классе.

— *Портфель заказов уже сформирован?*

— Наши будущие заказчики — операторы, грузовладельцы, а также лизинговые компании. Две трети рынка аренды танк-контейнеров в мире сосредоточены в руках пяти компаний, среди них — американская EXSIF Worldwide и французская Eurotainer. Для того чтобы рынок обратил внимание на танк-контейнеры нашего производства, мы должны зарекомендовать продукцию по высоким стандартам экологической безопасности и эксплуатационной надежности. В течение ближайших нескольких лет мы будем показывать рынку преимущества наших танк-контейнеров в рабочем парке компании UNICON 1520. Поэтому перед ОВК стоит двойная задача: не только самостоятельно оперировать парком танк-контейнеров собственного производства и развивать этот бизнес, но еще и продемонстрировать на своем опыте выгоды нового продукта.