

Мировой рынок ЛОКОМОТИВОВ

После нескольких лет высокого спроса на новые локомотивы в ближайшее время ожидается уменьшение выпуска как тепловозов, так и электровозов. По данным последних исследований, выполненных консалтинговой компанией SCI Verkehr, мировой рынок локомотивов не стабилизируется до 2012 г., а выход на уровень закупок пикового 2008 г. возможен не ранее 2014 г. В то же время отмечается рост объема заказов для железных дорог стран Азии и усиление роли обеспечивающих их выполнение поставщиков.

Мировой экономической и финансовый кризис, влияние которого на все секторы экономики начало проявляться со второго квартала 2008 г., так же негативно влияет и на железные дороги. Однако его воздействие на разные сферы деятельности железнодорожного транспорта различно по глубине и срокам.

Во многих странах заметно пострадал рынок пассажирских перевозок, грузовые операторы также столкнулись с быстрым и существенным уменьшением объемов предъявляемых грузов. Излишне оптимистичные прогнозы в отношении роста грузовых перевозок, сделанные летом 2008 г., свидетельствуют о том, как резко может измениться ситуация.

Серьезное снижение грузооборота в первой половине 2009 г. в сравнении с аналогичным периодом

2008 г. на всех основных транспортных рынках мира (например, в Германии на 22%, США на 18%, Китае на 5%) привело к падению спроса на новый подвижной состав. Возобновление роста заказов на тепловозы и электровозы предвидится не ранее 2012 г. (рис. 1).

Степень влияния кризиса различна по видам транспорта и регионам. Например, в Китае и Индии государство поддерживает железные дороги, рассматривая их как основу национальной транспортной системы. Поэтому, несмотря на кризис, отрасль получает крупные инвестиции. Результатом такой политики является рост спроса на перевозки, причем не только на пассажирские, но и на грузовые. Инвестиции в новые локомотивы в странах Азии в настоящее время приближаются к 2,2 млн. евро в год. До 2014 г. в этом регионе ожидается рост рынка но-

вых тепловозов на 2,2% и электровозов на 6,6% в год.

Для сравнения: спрос на локомотивы в Северной Америке или Европе в значительно большей степени зависит от ситуации на транспортном рынке. В Северной Америке, в частности, спрос на локомотивы очень чувствителен к колебаниям грузооборота, что означает высокую изменчивость масштабов закупок: в 2007 г. было приобретено более 900 тепловозов, в 2010 г. прогнозируются закупки не более чем 400 ед. Это негативно отражается на положении основных североамериканских компаний локомотивостроительной отрасли, резко сокративших объемы производства. Если GE Transportation Systems (GETS) в 2008 г. построила 861 тепловоз, то программа 2009 г. сократилась до 485 ед., 2010 г. — до 240 ед. Ситуация в Electro-Motive Diesel (EMD) еще сложнее, так как большая часть заказов или уже выполнена, или отменена. К тому же в настоящее время на железных дорогах Северной Америки значительная часть из 34 тыс. работоспособных локомотивов переведена в нерабочий парк из-за уменьшения спроса на перевозки.

В отличие от ситуации с тепловозами заказы на новые электровозы растут. В общей гамме факторов, определяющих данную тенденцию, ключевую роль играют программы, стимулирующие развитие пассажирского транспорта общего пользования. Именно в обслуживании пассажирских перевозок занята подавляющая часть парка электровозов.

Европейский рынок локомотивов столкнулся с другим аспектом кризиса. В последние годы необычайно высокий спрос на тяговый подвижной состав привел к росту портфелей заказов компаний-изготовителей и увеличению сроков поставок для операторов и лизинговых компаний. Это произошло потому, что некоторые лизинговые компании разместили спекулятив-

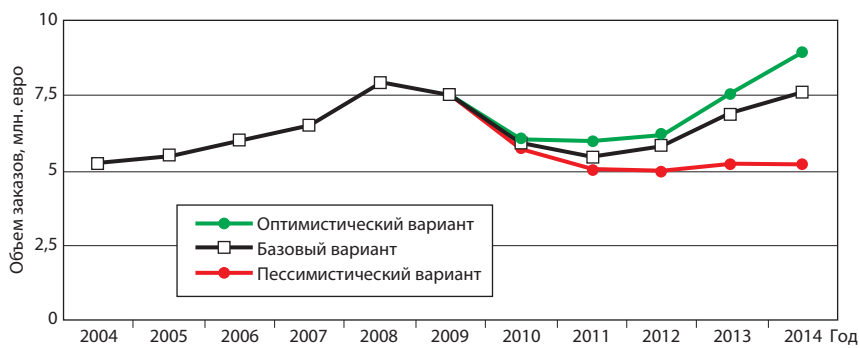


Рис. 1. Мировой рынок локомотивов в 2004 – 2014 гг.



Рис. 2. Распределение парка локомотивов по регионам мира

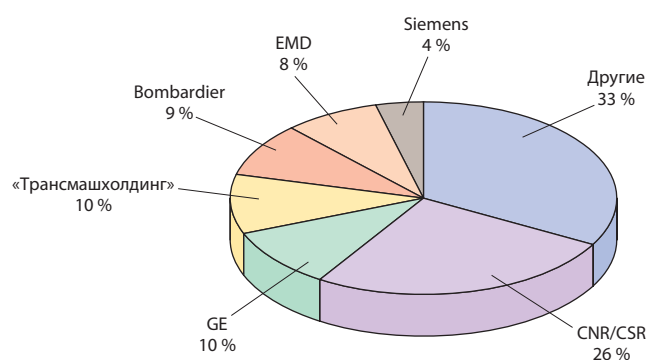


Рис. 3. Доли крупнейших компаний-изготовителей на рынке новых локомотивов в 2005 – 2009 гг.

ные заказы, не обеспеченные конкретными контрактами с потребителями, чтобы минимизировать сроки поставок новых локомотивов. Учитывая общераспространенное время исполнения заказа в течение года или двух, эти локомотивы поступили на рынок как раз после того, как начался спад спроса. Поэтому лизинговые компании столкнулись с проблемами поиска арендаторов для таких бесконтрактных локомотивов.

Эта ситуация особенно обострена, в частности, в сегменте многосистемных электровозов: было размещено много заказов, и некоторые компании, включая операторов, теперь пытаются их пролонгировать, сдвинуть сроки поставок или сократить размеры заказов.

В целом общемировой объем закупок новых локомотивов оценивается величиной порядка 7,1 млн. евро в год. На содержание, техническое обслуживание и модернизацию локомотивного парка железных дорог мира, насчитывающего примерно 120 тыс. тепловозов и 45 тыс. электровозов (всего 165 тыс. ед., рис. 2), ежегодно затрачивается около 10 млн. евро. Прогнозируется, что до 2012 г. объем рынка будет уменьшаться, главным образом, по причине снижения спроса на транспортные услуги. Восстановление рынка ожидается начиная с 2012 г., и до 2014 г. рост спроса на новые тепловозы оценивается в размере 2% в год, на новые электровозы – 1,2% в год.

Распределение поставок новых локомотивов в 2005–2009 гг. по компаниям-изготовителям показано на рис. 3.

В последние годы свою нишу на рынке новых локомотивов непрерывно увеличивали две китайские локомотивовогостроительные корпорации: China North Locomotive and Rolling Stock (CNR) и China South Locomotive & Rolling Stock (CSR), которые стали ведущими поставщиками как тепловозов, так и электровозов (рис. 4). Обе корпорации выпускают продукцию, главным образом, для своего внутреннего рынка наподобие индийских компаний BHEL, CLW, DLW и San Engineering. Вместе с тем CNR и CSR успешно экс-



Рис. 4. Электровоз серии HXD2 постройки корпорации CNR с использованием технологий компании Alstom

портируют свои локомотивы в страны Южной и Северной Америки, Африки и Ближнего Востока. Компании – изготовители подвижного состава из стран Азии кооперируются с крупными западными поставщиками в освоении современных технологий, особенно в создании систем тягового привода высокой мощности, чтобы повысить технический уровень предлагаемой продукции.

В поставках тепловозов на мировые рынки в последние годы лидировали GETS и EMD. Лидером на западноевропейском рынке тепловозов является Vossloh Locomotive (Германия), в то время как на российском рынке доминирует «Трансмашхолдинг».

Помимо CNR и CSR, на рынке электровозов главенствует компания Bombardier, на долю которой приходится порядка четверти поставок новых единиц; крупными поставщиками электровозов являются также Alstom и Siemens.

T. Schuchmann. *International Railway Journal*, 2009, № 11, p. 31–34; материалы компании SCI Verkehr (www.sci.de).