

## ОРГАНИЗАЦИОННО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ ШПАЛОПРОИЗВОДСТВА В РОССИИ

© 2011 С.А. Калашников, П.Ю. Бушков\*

**Ключевые слова:** шпалопропиточные заводы ОАО “РЖД”, независимые шпалопропиточные заводы, производители шпалосырья, анализ проблем.

Рассматриваются роль и условия функционирования шпалопропиточных заводов России, как входящих в состав ОАО “РЖД”, так и независимых. Анализируются проблемы шпалопроизводства. Выделяются производители белой шпалы. Выявляются современные тенденции данной отрасли.

До середины 2008 г. комплекс ОАО “РЖД” по пропитке деревянных шпал включал в себя 13 шпалопропиточных заводов и предприятий, предоставляющих услуги по шпалопропитке.

В середине 2008 г. было создано дочернее предприятие ОАО “РЖД” - ОАО “ТрансВудСервис”, в уставный капитал которого были включены имущественные комплексы следующих шпалопропиточных заводов<sup>1</sup>:

1. Бологовский (Октябрьская ж.д.) - закрыт в 2010 г.
2. Навлинский (Московская ж.д.).
3. Зеленодольский (Горьковская ж.д.) - завод законсервирован с 2006 г., имущественный комплекс начал распродаваться в 2009-2010 гг.
4. Харовский (Северная ж.д.).
5. Тихорецкий (Северо-Кавказская ж.д.) - закрыт в 2009 г., имущественный комплекс на продаже.
6. Богдановичский (Свердловская ж.д.).
7. Оренбургский (Южно-Уральская ж.д.) - закрыт в 2009 г., ОАО “Трансвудсервис” данный завод планирует продать.
8. Томский (Западно-Сибирская ж.д.).
9. Тайшетский (Восточно-Сибирская ж.д.).
10. Аурский (Дальневосточная ж.д.).
11. Решотинский (Красноярская ж.д.).

Каликинский шпалопропиточный завод (Горьковская ж.д.) совместно с заводом ЖБШ вошел в ОАО “БетЭлТранс”, дочернее предприятие ОАО “РЖД”, объединяющее заводы по производству железобетонной шпалы.

Основной задачей шпалопропиточных заводов является выполнение работ по пропитке шпал, переводных и мостовых брусьев, столбов для линий связи и линий электропередач и других деревянных элементов и конструкций искусственных сооружений, требующих пропитки высокого качества, в заданных РЖД объемах и в сроки, предусмотренные в договорах или заменяющих их документах.

До создания ОАО “ТрансВудСервис” все шпалопропиточные заводы входили в службу пути, имущественный комплекс заводов не был выделен, соответственно, учет себестоимости пропитанной шпалы не производился, при этом не учитывался и железнодорожный тариф на перевозку белой шпалы до места пропитки. После создания дочернего общества расходы на перевозку белой шпалы легли на ОАО “ТрансВудСервис”, и загруженность заводов, находящихся в европейской части России, снизилась, поскольку пропитывать основную массу шпалы стали в местах наибольшего скопления сырья, а это Красноярский край (стоимость транспортировки черной шпалы непосредственно до места эксплуатации ОАО “ТрансВудСервис” не учитывает, так как эти затраты ложатся на ОАО “РЖД”).

Кроме шпалопропиточных заводов, входящий в состав ОАО “Трансвудсервис”, в России существует три ранее выделившихся из состава ОАО “РЖД” шпалопропиточных заводов, а также независимые шпалопропиточные предприятия.

\* Калашников Сергей Александрович, доктор экономических наук, профессор; Бушков Павел Юрьевич, соискатель. - Рязанский государственный университет им. С.А. Есенина. E-mail: kgs@yandex.ru; pbushkov@yandex.ru.

Ранее выделившиеся из состава ОАО “РЖД” шпалопропиточные заводы:

1. Рязанский (Рязанская область).
2. Пронинский (Самарская область).
3. Сарептский (Волгоградская область).

Кроме шпалопропиточных заводов, входящих в существующую логистическую систему, в стране существуют частные шпалопропиточные заводы, сотрудничество с которыми может снизить затраты на приобретение шпалопродукции. Рассмотрим производителей черной шпалы, не входящих в ОАО “ТрансВудСервис”.

Независимые шпалопропиточные предприятия, а также предприятия, ранее выделившиеся из состава ОАО “РЖД” (здесь учитывались предприятия, производящие достаточно качественную продукцию и в промышленных объемах)<sup>2</sup>:

1. Рязанский шпалопропиточный завод.
2. Пронинский шпалопропиточный завод.
3. Сарептский шпалопропиточный завод.
4. Кузовлевский шпалопропиточный завод.
5. Иркутский шпалопропиточный завод (ООО “Сибирьшпалоиндустрия”).
6. Баркор (ООО “Технология 2003”).
7. Михайловский шпалопропиточный завод.
8. Шпалопропиточный завод № 1.
9. МК Белкомур (Карпогорский шпалопропиточный завод).
10. Шпалопропиточный завод “Спалис”.
11. ЮКОН.
12. Белоярский мачтопропиточный завод.
13. Серовский шпалопропиточный завод.
14. Котельничский мачтопропиточный завод.
15. Ленинградский мачтопропиточный завод.

Для определения наиболее серьезных игроков на рынке, которых необходимо учесть при создании макрологистической системы, мы учитывали следующие данные:

1. Далеко не все из перечисленных выше заводов способны поставлять продукцию ОАО “РЖД”. Для работы с ОАО “РЖД” предприятию необходимо иметь регистр сертификации соответствия на железнодорожном транспорте СФЖТ, которого у многих нет. Каждый завод имеет своих коммерческих клиентов, и мощность многих предприя-

тий не позволяет хоть в какой-нибудь мере осуществить поставку шпал ОАО “РЖД”.

2. Многие предприятия не имеют оборотных средств для работы, как, например, Пронинский шпалопропиточный завод (фактически банкрот).

3. Сарептинский шпалопропиточный завод находится в процедуре банкротства и фактически прекратил свое существование.

В начале 2009 г. в связи с тем, что в 4 квартале 2008 г. поставка деревянных пропитанных шпал на РЖД не осуществлялась (финансирование было отменено, ОАО “ТрансВудСервис” законсервировал заводы), образовался дефицит шпалы, ОАО “РЖД” для восполнения нехватки осуществило закуп у коммерческих заводов в следующем размере (при этом условием было наличие у предприятия необходимого запаса шпалы и возможность ее отгрузки в течение двух месяцев):

- ◆ Рязанский ШПЗ - 60 тыс. шпал;
- ◆ Белоярский МПЗ - 25 тыс. шпал;
- ◆ Михайловский ШПЗ - 35 тыс. шпал;
- ◆ Сибшпалиндустрия - 30 тыс. шпал.

Белоярский мачтопропиточный завод большую долю продукции поставлял в Казахстан, в настоящее время Казахстан пропитанную шпалу практически не закупает и завод имеет трудности с реализацией готовой продукции. В 2010 г. в связи с преобразованием системы снабжения ОАО “РЖД” шпалой, а именно, невозможностью обеспечить приемлемых условий закупки шпалы, у коммерческих заводов было куплено около 20 тыс. шпал.

Основным производителем шпалосырья на территории России является Сибирь, а именно Красноярский край, Иркутская область и Алтайский край. Шпалопиление в этом регионе развито. Суммарная производственная мощность этой территории по производству белой шпалы составляет около 5,7 млн. шпал в год. В данной части России белая шпала имеет наиболее низкую цену и самое высокое качество. Следующим регионом, являющимся крупным производителем шпалосырья, является Урал (Пермская, Свердловская области и др.). Суммарная производственная мощность этого региона составляет около 2,2 млн. шпал в год. В центральной части России шпалосырья производится

лишь 1 млн. шпал в год, в Забайкалье и на Дальнем Востоке - 800 тыс. шпал в год, в северной части России - 300 тыс. шпал в год.

Таким образом, на территории России в год производится порядка 10,1 млн. белых шпал.

Всех поставщиков белой шпалы можно разделить на особо крупных, средних и мелких. Мелкие поставщики способны поставлять до 3 тыс. шпал в месяц, как правило, они имеют собственные пилорамы. Средние поставщики занимаются производством белой шпалы и скупкой белой шпалы у мелких поставщиков и способны поставлять от 5 тыс. шпал в месяц. Особо крупные поставщики способны поставлять от 50 тыс. шпал в месяц. Их в России немного, например, ФСИН Красноярского края. Шпалопропиточные заводы, не входящие в состав ОАО "ТрансВудСервис", как правило, работают с мелкими и средними поставщиками по предоплате, поэтому предлагают поставщикам более выгодные условия и всегда забирают на себя необходимый объем белой шпалы. Таким образом, они уменьшат объем белой шпалы, возможный для потребления заводами.

Сибирь имеет большой избыток шпалосырья, он составляет 3,795 млн. шпал в год.

Также имеет избыток белой шпалы и Урал, здесь он составляет около 115 тыс. шпал в год<sup>3</sup>. Европейская и северная часть России имеют суммарный дефицит в белой шпале в размере 3,65 млн. шпал в год, на Дальнем Востоке дефицит шпалосырья составляет 640 тыс. шпал в год.

Потребность в пропитанной шпале всех железных дорог России составляет 7680 тыс. шпал в год, в то время как белой шпалы всего 7300 тыс. шпал в год, т.е. в целом по стране создается дефицит шпалосырья в размере 380 тыс. шпал в год, а следовательно, не все железные дороги России удовлетворят спрос в пропитанной шпале в полной мере.

Как выяснилось в ходе анализа, существующая система шпалопроизводства в России имеет ряд недостатков, требуется улучшение существующей системы для обеспечения максимальной удовлетворенности потребностей ОАО "РЖД" в пропитанной шпале при минимальных затратах на ее поставку.

---

<sup>1</sup> См.: [www.transws.ru](http://www.transws.ru).

<sup>2</sup> См.: [www.wood.ru](http://www.wood.ru).

<sup>3</sup> См.: [www.woodtrade.ru](http://www.woodtrade.ru).

*Поступила в редакцию 15.11.2010 г.*