



ВЛАДИСЛАВ ПОШАКОВ

**В ЭТОМ ГОДУ «УРАЛВАГОНЗАВОД» ПЛАНИРУЕТ УВЕЛИЧИТЬ ПРОИЗВОДСТВО ЛИТЬЯ ПОЧТИ НА 15% — С 20,3 ТЫС. ВАГОНОКОМПЛЕКТОВ ДО 23,7 ТЫС. ВАГОНОКОМПЛЕКТОВ.**

порте возобновил действие сертификата на боковые рамы Кременчугского завода, который был заморожен в начале года. Источник ВГ на предприятии сообщил, что завод обязался заменить за свой счет около 120 бракованных изделий, где были обнаружены изломы боковых рам.

Однако, как говорит господин Бурмистров, полноценное использование украинского литья (а также произведенных на Украине грузовых вагонов) в России возобновится не ранее середины второго квартала. При этом ситуация с качеством литья всерьез угрожает безопасности железнодорожного транспорта в целом, что, несомненно, требует жестких решений относительно отзыва и возобновления.

Между тем, как считают эксперты, полностью отказываться от украинско-китайского импорта пока рано. По

мнению Михаила Бурмистрова, в текущем году «ВКМ-Сталь» и Тихвинский вагоностроительный завод, скорее всего, не смогут запустить производство крупного вагонного литья. На ОАО «Алтайвагон» линия по выпуску литья не до конца отлажена, что не позволяет задействовать ее на полную мощность. «Поэтому протекционистские меры бессмысленны и приводят только к усилению дефицита, росту цен на литье, а также повышению риска использования контрафактных изделий», — говорит он. По мне-

нию эксперта, ситуация стабилизируется только в следующем году — после запуска новых мощностей на «ВКМ-Сталь», Тихвинском вагоностроительном заводе и Бежицком сталелитейном заводе.

В свою очередь, РЖД делают ставку на повышение качества продукции. Как считают в РЖД, залог качества литья — переход на усиленные рамы, которые сегодня начали выпускать предприятия «Промтрактор-Промлит», «Уралвагонзавод» и ряд украинских заводов. У этой продукции коэффициент запаса сопротивления усталости более двух единиц, что выше установленного норматива в 1,8 раза.

Между тем ряд участников рынка считает, что в ближайшее время российским компаниям придется столкнуться с профицитом литья. К 2014 году, если большинство планов реализуется, мощность заводов вырастет до 200 тыс. вагонокомплектов. При этом участники рынка и аналитики прогнозируют в ближайшее время спад спроса на вагоны и коррекцию — со 115 тыс. единиц подвижного состава в прошлом году до 100–105 тыс. единиц в текущем.

Профицит мощностей повлияет на существенное падение цен и на литье, и на вагоны, говорят они. Это приведет к тому, что малоэффективные предприятия будут уходить с рынка, а остальные «начнут от ценовой конкуренции дифференцироваться по качеству и по ценности для потребителя». ■

### ПОЛНОЦЕННОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ УКРАИНСКОГО ЛИТЬЯ, А ТАКЖЕ ПРОИЗВЕДЕННЫХ НА УКРАИНЕ ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ В РОССИИ ВОЗОБНОВИТСЯ НЕ РАНЕЕ СЕРЕДИНЫ ВТОРОГО КВАРТАЛА 2012 ГОДА

### П ПРЯМАЯ РЕЧЬ ВАС РЖД ТОРМОЗЯТ?

**Геннадий Шмаль, президент союза нефтегазопромышленников России:**

— По нефтегазовому комплексу проблем с нехваткой вагонов РЖД не было. Железная дорога любит нефтяников. Кроме того, наш груз все же специфический: нам требуются цистерны, а они на другие грузы, кроме каких-то химических, не уходят. Поэтому для нас на железной дороге всего хватает. Главная же проблема РЖД — заградительные тарифы. Мазут при перевозке из Омска на Дальний Восток становится просто золотым.

**Алексей Будюков, директор по маркетингу компании ПЭК:**

— За последние годы перевозка грузов железнодорожным транспортом стала серьезной проблемой в стране. Прежде всего это касается «дефицита» вагонов при избыточном вагонном парке, что объясняется снижением эффективности ж/д транспорта в результате непродуманных мер по его реформированию. До недавнего времени компанию ПЭК действительно сильно тормозили железнодорожные перевозки и наносили ущерб нашим клиентам и репутации компании. Сроки доставки грузов могут серьезно нарушаться из-за многих факторов. Например, вагон отцепляют от основного состава, чтобы включить в состав другого поезда, в результате вагон несколько дней находится на станции, пока о нем не вспомнят (самый долгий простой при перевозке грузов нашей компании был под Уссурийском: вагон стоял неделю). За последнее время тарифы на железнодорожные перевозки увеличились и стали нерентабельными для нас, в то время как автоперевозки начали развиваться более быстрыми темпами. Сейчас мы практически не пользуемся железнодорожным транспортом.

**Андрей Давыдов, коммерческий директор ОАО «МЕТАФРАКС» (ПЕРМЬ):**

— Сегодня — нет. С января работа идет нормально. Но во втором полугодии 2011 года были существенные задержки. Более 40% отправок приходило с задержкой.

**Алексей Чижик, заместитель гендиректора по правовым вопросам**

**ООО «УК „КОРУНД“:**

— Как правило, в сроки ОАО РЖД и его дочерние компании, владеющие вагонным парком, ПГК и ВГК при перевозке грузов укладываются. Но нередко возникают сложные моменты, при разрешении которых дело доходит вплоть до обращения к органам исполнительной власти региона. Как правило, сложности связаны с тем, что нам нужно грузить товар, а вагонов нет. Подвижной состав нам нужен постоянно, но не всегда его хватает. Это явление носит сезонный характер. Например, по осени у нас была подобная история — мы тогда чуть не до губернатора достучались: нам нужно было срочно отправить груз, а вагонов не было, но потом удалось как-то договориться.

**Андрей Дзко, гендиректор ООО «ФРОЙДЕНБЕРГ ПОЛИТЕКС»**

**(НИЖНИЙ НОВГОРОД):**

— Мы редко пользуемся услугами железной дороги, чаще всего это контейнерные перевозки. С РЖД мы стараемся не работать, а в основном пользуемся услугами экспедиторов, так как у РЖД для нас слишком сложные правила, которые нам не особо понятны и приемлемы, поэтому мы для работы с ними нанимаем экспедиторов. Экспедиторов привлекаем разных в зависимости от направления работы. Думаю, ОАО РЖД — это компания, которая успешно работает с крупными грузоотправителями, а для мелких грузоотправителей установлено слишком много бюрократических барьеров, которые им сложно преодолеть.

**Александр Сарапкин, гендиректор ООО «АМУРАГРОЦЕНТР»:**

— Какие у меня могут претензии к железной дороге? Мы на Дальнем Востоке рады, что у нас есть железная дорога. У нас тут много чего вообще нет, так что спасибо, что Николай II нам построил железную дорогу.