



СПРОС НА НОВЫЕ ВАГОНЫ МОЖЕТ ВОССТАНОВИТЬСЯ ТОЛЬКО
К 2017 ГОДУ, ПРОГНОЗИРУЮТ ЭКСПЕРТЫ

гламенте Таможенного союза «О безопасности железнодорожного подвижного состава» и постановлении правительства РФ №737 «О внесении изменений в единый перечень продукции, подлежащей обязательной сертификации». Согласно этим документам отныне эксплуатация грузового подвижного состава прекращается при достижении назначенного срока службы. А его продление возможно только при дорогостоящей модернизации с последующей сертификацией как на вновь изготовленной продукции. Такие решения вызвали бурную дискуссию всех участников рынка грузоперевозок и негативные прогнозы ряда экспертов по развитию данного сегмента отечественной экономики.

ВПЕРЕДИ ПАРОВОЗА Несмотря на то что новый техрегламент вступил в силу со 2 августа, до сих пор не закончена разработка технических условий по продлению срока службы подвижного состава. Продолжается обсуждение содержательной части. В нее входят основные принципы, подходы, перечень работ, которые необходимо выполнять в рамках процедуры продления. «В нашей компании считают, что перечень работ, который сегодня предлагается, избыточный. Если перевести в цифровое выражение то, что сегодня нам предлагается, стоимость продления срока службы подвижного состава будет составлять 850 тыс. руб. А такая «цена вопроса» превращает новый регламент практически в запретительную процедуру. Стоимость нового подвижного состава старых моде-

**ДО СИХ ПОР НЕ ЗАКОНЧЕНА
РАЗРАБОТКА ТЕХНИЧЕСКИХ
УСЛОВИЙ ПО ПРОДЛЕНИЮ
СРОКА СЛУЖБЫ
ПОДВИЖНОГО СОСТАВА**

лей составляет около 1,2 млн руб. Согласитесь, продлевать срок службы старого вагона за чуть меньшую сумму нецелесообразно», — считает представитель ФГК Александр Бавыка.

Генеральный директор той же компании Виталий Евдокименко на прошедшем в октябре заседании комиссии Российского союза промышленников и предпринимателей (РСПП) по транспорту и транспортной инфраструктуре сделал такой прогноз: учитывая структуру парка по годам постройки, рынок грузоперевозок ждет массовая утилизация подвижного состава. «Отсутствие переходного периода, по сути, не дает возможности подготовить ремонтные предприятия к сертификации и проведению модернизации вагонов, что незамедлительно приведет к массовому снятию подвижного состава с эксплуатации. Пик списания вагонов придется на 2015–2017 годы — по 80–100 тыс. вагонов ежегодно. В условиях сохранения устойчивого профицита парка вагонов и существования операторов на грани рентабельности приобретения новых вагонов взамен списанных не произойдет. Спрос на новые вагоны восстановится только к 2017 году, причем существует реальный риск, что парк вагонов будет пополняться морально устаревшими моделями, а после 2018 года прогнозируется резкий спад выбытия вагонов, который на ближайшие пять лет приведет к отсутствию крупных заказов у вагоностроителей», — полагает господин Евдокименко. Участники заседания комиссии РСПП предположили, что может пострадать и вагоноремонтный ком-

плекс — резкое обновление парка приведет к закрытию 40 профильных предприятий и увольнению порядка 15 тыс. человек.

Марина Худокормова, главный технолог ООО «Вагоно-колесная мастерская», базирующегося в Старом Осколе Белгородской области, замечает, что уже сегодня вагоноремонтники столкнулись с рядом проблем. Пока порядок продления службы вагонов находится в разработке, непонятно, какие испытательные стенды, лаборатории понадобятся в перспективе. А их закупка и установка тоже дело не одного дня. «Ремонтным депо нужно будет аккредитовываться на право проведения модернизации и сертификации, а мы не знаем, что для этого нужно иметь, какие нам потребуются инвестиции на испытательные стенды. Амортизация на эти инвестиции ляжет на стоимость продления срока службы вагонов. Все взаимосвязано. На сертификацию предварительные цены озвучиваются, но они настолько баснословны, что, мне кажется, собственник придет к выводу: если собрать все затраты, то дешевле купить новый вагон, чем модернизировать старый. Складывается ощущение, что это специально делается, чтобы собственникам было невыгодно заниматься модернизацией и они склонялись к покупке новых вагонов», — предположила госпожа Худокормова.

Ее мнение разделяет и генеральный директор ОАО «Вагоноремонтное предприятие «Грязи»» Липецкой области Анатолий Бурмицкий: «Мы получили положительный ответ на нашу заявку об участии в сертификации вагонов, но

как будет проходить сама процедура — пока не ясно». По его мнению, только 10% подвижного состава будет выбраковываться, остальное можно продлевать. Однако, по данным РБК, который ссылается на источники в компаниях, у ПГК уже приостановлено больше 13,5 тыс. вагонов, у ФГК эта цифра доходит до 20% (около 30 тыс. вагонов).

«Эти вагоны куда-то нужно девать, потому что они мешают разъезжаться поездам, занимая пути, — называет еще одну проблему Марина Худокормова. — У нас, конечно, есть услуги по отстою вагонов, но наши возможности ограничены до тысячи вагонов. Наверное, у тех компаний, которые предоставляют услуги по отстою вагонов, прибыль вырастет, а ремонтники, такие как мы, имеют снижение объемов, потому что значительная часть рынка вагонов запрещена к эксплуатации и в ремонт их не подают. Пока не ясно, что с такими вагонами будет дальше. Все обсуждают активно проблему продления срока службы грузовых вагонов. При этом никто еще не поднимает вопрос о «тяге». Ведь сколько локомотивов, тепловозов с истекшим сроком службы у тех же РЖД? По новому регламенту, получается, они тоже не имеют права эксплуатироваться после истечения срока службы».

По мнению Виталия Евдокименко, процесс подготовки документации по исполнению регламента искусственно затягивается, вагоны исключаются из оборота. Из-за этого растут расходы на вынужденное нахождение в отстое и потери от оперирования. Руководитель ФГК

