



АЛЕКСЕЙ ХАРНАС,  
РЕДАКТОР BUSINESS GUIDE  
«ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ»

## СОСЕДСКИЕ ОТНОШЕНИЯ

Никто не знает, как долго продлится противостояние двух государств и чем оно закончится. Но в любом случае экономические отношения между Россией и Украиной уже никогда не будут прежними. Для российских компаний политический конфликт обернулся прекрасной возможностью зачистить рынок от конкурентов так, что они уже никогда не получат шанса вернуться на него. Можно назвать это нечестной конкурентной борьбой, но реалии таковы, что покупатели железнодорожной техники (а в данном случае, как следует из названия этих тематических страниц, нас интересуют именно они) трезво оценивают риски приобретения украинских вагонов — более дешевых, чем российские аналоги. И если убрать из этих оценок личные политические взгляды перевозчиков, риски останутся высокими, и связаны они прежде всего с невозможностью оценить бесперебойность поставок продукции и комплектующих к ним. Впрочем, мгновенного захвата рынка не получится. Аналитики считают, что если политические проблемы будут решены так, как этого хочет российское руководство, украинская продукция может даже получить дополнительные преференции. Впрочем, оценить горизонт исполнения этих прогнозов никто не берется.

Тематическое приложение к газете «Коммерсантъ» (Business Guide-Подвижной состав)

Владимир Желонкин — президент ИД «Коммерсантъ»  
Павел Филленков — генеральный директор ИД «Коммерсантъ»  
Азер Мурсалиев — шеф-редактор ИД «Коммерсантъ»  
Михаил Михайлин — редакционный директор ИД «Коммерсантъ»  
Анатолий Гусев — автор дизайн-макета  
Павел Кассин — директор фотослужбы  
Валерия Любимова — коммерческий директор ИД «Коммерсантъ»  
Рекламная служба:  
Тел. (499) 943-9108/10/12, (495) 101-2353  
Алексей Харнас — руководитель службы «Издательский синдикат», выпускающий редактор  
Ольга Боровягина — редактор  
Сергей Цомык — главный художник  
Виктор Куликов — фоторедактор  
Екатерина Бородулина — корректор  
Адрес редакции: 125080, г. Москва, ул. Врубеля, д. 4.  
Тел. (499) 943-9724/9774/9198

Учредитель: ЗАО «Коммерсантъ. Издательский дом».  
Адрес: 127055, г. Москва, Тихвинский пер., д. 11, стр. 2.  
Журнал зарегистрирован Федеральной службой по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор).  
Свидетельство о регистрации СМИ — ПИ № ФС77-38790 от 29.01.2010

Типография: «Сканвек Аб».  
Адрес: Корьяланкату 27, Коувола, Финляндия  
Тираж: 75000. Цена свободная

Рисунок на обложке: Мария Заикина

# ВОСТОЧНЫЙ ЭКСПРЕСС

СЛОЖНЫЕ ОТНОШЕНИЯ МЕЖДУ ПРАВИТЕЛЬСТВАМИ РОССИИ И УКРАИНЫ ПРИВЕЛИ К СВРАЧИВАНИЮ ЭКОНОМИЧЕСКИХ СВЯЗЕЙ МЕЖДУ СТРАНАМИ. В ЧАСТНОСТИ, ПРЕКРАТИЛИСЬ ПОСТАВКИ В РОССИЮ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ВАГОНОВ, ПРОИЗВЕДЕННЫХ ЗАВОДАМИ СОСЕДНЕГО ГОСУДАРСТВА. БОЛЬШИНСТВО ГРУЗОВЫХ ОПЕРАТОРОВ ПОЛАГАЮТ, ЧТО СЛОЖИВШУЮСЯ СИТУАЦИЮ ДОЛЖНЫ ИСПОЛЬЗОВАТЬ РОССИЙСКИЕ ВАГОНОСТРОИТЕЛИ, ДЛЯ КОТОРЫХ РЫНОК ОКАЗАЛСЯ ФАКТИЧЕСКИ ОЧИЩЕННЫМ ОТ КОНКУРЕНТОВ. МАРГАРИТА МЕНЬШАКОВА

**СУВЕРЕННОЕ ВАГОНОСТРОЕНИЕ** Осенью прошлого года Россия запретила импорт продукции трех крупных украинских вагоностроительных предприятий. Федеральное учреждение «Регистр сертификации на федеральном железнодорожном транспорте» (РС ФЖТ) приостановило действие сертификатов на поставку в РФ вагонов «Азовобщемаша» (находится под управлением ОАО «Азовмаш»), ОАО «Днепровагонмаш» (входит в инвестиционно-финансовую группу ТАС) и ОАО «Крюковский вагоностроительный завод».

События развивались следующим образом. В конце сентября было отозвано 13 сертификатов Крюковского завода (КВСЗ) — те, которые были выданы с 25 июня 2011-го по 30 января 2013 года на вагоны для перевозки цемента, зерна, сыпучих грузов, глинозема и алюминия, а также на вагоны-платформы. И хотя 23 октября сертификаты на восемь из них были восстановлены, под запретом остались поставки в Россию полувагонов, цементовозов и крытых вагонов КВСЗ. 2 октября было приостановлено действие сертификатов «Днепровагонмаша» на поставку в Россию полувагонов, вагонов для битума, цементовозов, зерновозов и вагонов-платформ. Еще через две недели — 15 октября — отозван сертификат на крытые вагоны, полувагоны и некоторые типы цистерн «Азовобщемаша».

По принятым в России правилам сертификаты на продукцию машиностроительных предприятий действуют от

одного до трех лет. Но отзыв или приостановка действия сертификата запрещает поставки до пересмотра решения. Причин введения ограничений на украинскую продукцию РС ФЖТ не публиковало — на сайте появилась только информация о запрете. Позднее представители учреждения заявляли, что украинские вагоностроительные заводы нарушают технологию производства литья. Проверки ультразвуковыми дефектоскопами, которые проводят в России, показали, что вагоны «Азовобщемаша», «Днепровагонмаша» и КВСЗ могут быть укомплектованы дефектным литьем, и это стало причиной запрета, указывали в РС ФЖТ.

Это не первый случай ограничения поставок продукции украинских производителей в Россию. Так, в сентябре 2011 года, а также в феврале и декабре 2012-го РС ФЖТ приостанавливал действие сертификатов на продукцию ПАО «Кременчугский сталелитейный завод» (КСЗ), которая используется в производстве грузовых вагонов. Решение принималось после обращения ОАО РЖД. Из-за поломки комплектующих производства КСЗ произошло несколько аварий с грузовыми вагонами. Это едва не привело к остановке производства вагонов на КВСЗ: предприятие осталось без литья, которое оно закупает на Кременчугском заводе. В 2012 году регистр также приостанавливал действие сертификата на железнодорожные цистерны производства «Азовмаша». А в августе 2013-го эксплутацию в России почти трех сотен вагонов производ-

ства КВСЗ запретила Федеральная служба по надзору в сфере транспорта (Ространснадзор). Представители службы заявили, что эти вагоны были укомплектованы некачественными запчастями.

**ОДНА СТРАНА — ОДИН ВАГОН** Украина — вторая по объему производства вагонов на так называемом пространстве 1520 — среди государств, где железная дорога имеет широкую колею. Главный потребитель украинских вагонов — Россия. Само собой, прошлогодние запреты РС ФЖТ, а теперь и сложная политическая и экономическая обстановка на Украине отрицательно сказались на финансовом положении местных вагоностроителей. По данным старшего аналитика украинской инвестиционной группы «Арт-Капитал» Алексея Андрейченко, в настоящее время украинские вагоностроительные заводы работают с загрузкой всего 10%.

«Я не удивлюсь, если большинство из них на данный момент работает в убыток, — говорит он. — По итогам прошлого года все заводы, кроме «Азовобщемаша», показали прибыль. Однако она сформирована преимущественно за первые восемь месяцев, то есть до приостановления действия сертификатов соответствия в России. Чтобы хоть как-то минимизировать затраты в период низкого производства, заводы сократили персонал и урезали рабочую неделю».



СНИЖЕНИЕ СПРОСА НА ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ОБОСТРИЛО КОНКУРЕНТНУЮ БОРЬБУ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ ВАГОНОВ

## ПЕРЕДОВИКИ ПРОИЗВОДСТВА