

ЮРИЙ ИЛЬЕНКО / ФОТО ИТАР-ТАСС

УКРАИНСКИЕ ВАГОНЫ УЖЕ НЕ ПЕРВЫЙ РАЗ ЗАПРЕЩАЮТ К ВВОЗУ В РОССИЮ

Несмотря на то что часть сертификатов соответствия украинских вагоностроителей была восстановлена в России в прошлом году, на данный момент спрос в России на их подвижной состав заметно упал, говорит аналитик «АРТ-Капитал». За два первых месяца 2014 года потребление сократилось на 25% (до 400 вагонов) по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. В целом производство вагонов за январь—февраль этого года на Украине сократилось почти на 80%. Портфели заказов украинских заводов практически пусты.

«Заводы снижают цены на свою продукцию с начала года — в долларах на 3%, благо девальвация гривны позволяет,— рассказывает Алексей Андрейченко.— Цены на украинские полувагоны сейчас уже в среднем на 7% ниже, чем на российские, а на хопперы-зерновозы — ниже на 9%. Но проблемы сбыта связаны, скорее всего, со сложной политической ситуацией на Украине, которая создает дополнительные риски при приобретении вагонов. В результате заказы перенаправляются на российские заводы, которые за счет этого за два месяца нарастили производство на 9%».

Отсутствие спроса со стороны российских заказчиков подтверждает, что риски сбоев поставок украинских вагонов в Россию существуют. Эти риски могут снизиться по мере деэскалации политического конфликта, и тогда ценовые преимущества украинских вагонов выйдут на первый план. Поэтому, рассуждает эксперт, прогнозы на конец года выглядят оптимистично, невзирая на низкие показатели производства в январе—феврале. В частности, Крюковский завод рассчитывает выпустить в 2014 году около 4 тыс. вагонов, несмотря на то что за два месяца произвел всего 175 единиц этой продукции.

Глава украинского Центра политического и экономического анализа Александр Кава говорит, что все без исключения украинские вагоностроители оказались в сложном финансовом положении из-за снижения спроса на их продукцию в России. По результатам 2013 года, по данным эксперта, украинские заводы снизили объем выпуска вагонов почти наполовину.

«Потенциальный спрос на вагоны есть на Украине. В первую очередь у „Укрзализныци“ (государственная администрация железнодорожного транспорта Украины.— **„Ъ“**) как у крупнейшего грузового оператора в стране. Однако его финансовое положение не позволяет делать значительные закупки подвижного состава,— отмечает Александр Кава.— Доступ к российскому рынку в ближайшие годы будет ограничен. Это обусловлено как снижением спроса из-за насыщения рынка за последние пять лет, так и интенсивным развитием производства вагонов внутри РФ. Оказывает негативное действие и политический фактор».

По мнению Александра Кавы, у украинских производителей остается всего два варианта сохранения бизнеса. Первый — продажа контроля российским стратегическим инвесторам, которые способны обеспечить сбыт продукции на российском рынке. Так, напомнил он, был решен вопрос с загрузкой производственных мощностей АО «Луганскстепловоз»: 76% его акций было продано компании, аффилированной с российским «Трансмашхолдингом». Второй возможный, но еще более радикальный вариант — переориентация на новые рынки, в том числе на рынок грузовых вагонов колеи 1435 мм.

«По мере сезонного роста спроса на вагоны в России некоторые российские заводы могут подойти к порогу мощности,— говорит Алексей Андрейченко.— Например, Уралвагонзавод уже работает с загрузкой 80%, и украинским заводам будут доставаться заказы по остаточному принципу. Однако спрос в России может и упасть, если перспектива падения ВВП в этом году охладит интерес транспортных компаний к обновлению подвижного состава. Украинским вагоностроителям придется ждать, пока пройдет первая волна паники и интерес со стороны российских заказчиков, которые традиционно покупали вагоны на Украине, восстановится на фоне снижения цен из-за девальвации гривны».

ВСЕ БЕЗ ИСКЛЮЧЕНИЯ УКРАИНСКИЕ ВАГОНОСТРОИТЕЛИ ОКАЗАЛИСЬ В СЛОЖНОМ ФИНАНСОВОМ ПОЛОЖЕНИИ ИЗ-ЗА СНИЖЕНИЯ СПРОСА НА ИХ ПРОДУКЦИЮ В РОССИИ

«ПОЯВИЛАСЬ ХОРОШАЯ БАЗА ДАННЫХ О ЗАБРАКОВАННЫХ ДЕТАЛЯХ»

За качеством комплектующих к вагонам следить сложнее, чем за подвижным составом. В случае брака страдают владелец инфраструктуры, перевозчик, оператор, грузовладелец. О том, как на государственном уровне снизить риски от контрафакта, BG рассказал заместитель начальника департамента безопасности движения ОАО РЖД Александр Косарев.



BUSINESS GUIDE: Как на железных дорогах появляется контрафактное литье?

АЛЕКСАНДР КОСАРЕВ: Боковая рама вагона — это обменный фонд. При ремонте вагона любая деталь может появиться под любым вагоном. Контрафактной мы считаем любую раму, на поверхности которой нанесено клеймо изготовителя, не соответствующее его уникальным признакам. Мы сталкиваемся в основном с той продукцией, которая была возвращена собственникам как забракованная, но по каким-то причинам вновь вернулась в оборот. Понятно, что непосредственный изготовитель вагонов едва ли будет ставить такие боковые рамы. Он имеет налаженную систему поставок комплектующих от завода-изготовителя. Но в вагоноремонтных депо они вполне могут появиться, и до недавнего времени отследить их было невозможно. Но теперь появилась хорошая база данных о забракованных деталях, установлен соответствующий контроль и существенно осложнена жизнь недобросовестным предпринимателям и поставщикам.

Кроме этого с февраля на Бежицком сталелитейном заводе проходит апробирование уникальной маркировки. Предполагается, что каждая боковая рама будет иметь на своей поверхности штрих-код, считываемый автоматически. С его использованием мы решим проблему человеческого фактора. С этой технологией исключены ошибки персонала при ручном вводе уникальных номеров в соответствующие электронные базы. Правда, новую маркировку еще предстоит испытать на надежность, так как вагон обращается в агрессивной среде и длительный период времени, а мы не знаем, как она себя поведет в этих условиях. Маркировка должна читаться в течение всего жизненного цикла боковой рамы.

BG: Но тем не менее 85% изломов — это новое литье еще гарантийного периода. Как ОАО РЖД отслеживает качество продукции на заводах и какие предприятия находятся под особым контролем?

А. К.: Мы разработали специальную методику отнесения грузовых вагонов к категории со сниженным уровнем эксплуатационной безопасности. По поручению 59-го заседания Совета железнодорожного транспорта государств — участников Содружества с 1 декабря 2013 года веден мониторинг реализации принципов оценки потенциально опасной продукции и их последствий. Мониторинг основан на том, что мы каждые десять дней получаем информацию о количестве забракованных боковых рам при использовании средств неразрушающего контроля. Все эти сведения накапливаются в АС УКВ и в автоматизированной базе данных парка вагонов раздельно по каждому изготовителю и году изготовления за весь гарантийный период. Далее рассчитываем коэффициент — это количество забракованных боковых рам к числу изготовленного литья по каждому изготовителю за конкретный гарантийный год. Если коэффициент выше определенного показателя, в Ространснадзор направляется информация о признании соответствующей партии литья потенциально опасной, что свидетельствует о необходимости принятия мер превентивного характера. К примеру, может быть приостановлена эксплуатация вагонов, укомплектованных таким литьем, для проведения диагностики этой продукции. По этому поводу Минтрансом утверждены в декабре прошлого года конкретные рекомендации. Данный документ позволяет собственнику вагонов или его изготовителю за определенное время принять добровольно меры по ликвидации угрозы излома боковой рамы в эксплуатации. Но если в течение трех месяцев в Ространснадзор не будут представлены сведения о том, что боковые рамы прошли дефектоскопию, то по его решению эта работа будет проводиться принудительно по соответствующему предписанию.

Как раз к 1 апреля мы получили и первые результаты мониторинга, итоги которого будут подводиться ежеквартально. На эту дату в зоне риска находятся боковые рамы, изготовленные «Промтрактор-Промлитом» в 2009 году, и также к опасной черте приближается продукция украинской «Азовэлектростали» 2010 года. Нужно понимать, что это не оценка качества продукции. Это вывод о том, что при достижении определенного числа отказов у определенного производителя за определенный год количество неизбежно приведет к тому, что какая-то рама сломается.

BG: Могут ли изготовители вагонного литья сами принять меры, чтобы не попасть в эту зону риска?

А. К.: Очень наглядный пример — Алтайвагонзавод. Он в прошлом году изъял из эксплуатации почти 6 тыс. рам производства 2010 года, и в результате у него нет ни одного дефекта за весь период наблюдения. Достаточно много работал над качеством своего литья и крупнейший российский производитель Уралвагонзавод. С 2011 по 2013 год в его литье не выявлены трещины или дефекты, недопустимые в эксплуатации.

BG: Какова сейчас ситуация с изломами боковых рам вагонов?