

ции накапливается все это время. Между тем реальную экономию при эксплуатации инновационных вагонов можно будет получить только при условии, когда таких вагонов на сети их появится десятки тысяч.

Сейчас ОВК реализует свою продукцию по контрактам долгосрочной аренды (оперативный лизинг). Вагоны ОВК покупают, в частности, крупные транспортные компании и грузообразующие предприятия химической, металлургической и лесной отраслей. Это компании СУ-ЭК, «Запсиб-Транссервис», «Акрон», «Нефтетранссервис», «СИБУР-Транс».

«Увеличение межремонтного пробега позволит собственнику подвижного состава на тележках „Барбер“ сократить затраты на техническое обслуживание и плановые ремонты, повысить экономическую отдачу от эксплуатации вагона при лучшем сочетании показателей календарного срока эксплуатации и пробега. Так, например, сезонная эксплуатация вагонов-хопперов для перевозки зерна не позволяет его собственнику за четыре года выработать пробег в 500 тыс. км. С новым же сроком в шесть лет этот показатель будет выполнен», — пояснил заместитель генерального директора по техническому развитию ОВК (управляет ТВСЗ) Дмитрий Лосев.

Гендиректор «РМ Рейл» Павел Овчинников отметил, что «РМ Рейл» делает ставку на внедрение именно специализированного парка. Он полагает, что на инновационный состав уже сейчас есть достаточно стабильный спрос. Основные покупатели продукции «РМ Рейл» — «Русал» и «Газпром».

В пресс-службе УВЗ отметили, что «инновационные изделия УВЗ позволяют повысить провозную и пропускную способность железных дорог и значительно снизить расходы на перевозку и потребление энергии». Улучшение их характеристик продолжается. В среднесрочной перспективе программа развития модельного ряда корпорации УВЗ предусматривает освоение серийного производства широкой номенклатуры инновационных спе-



СПРОС НА ИННОВАЦИОННЫЕ ВАГОНЫ ФОРМИРУЮТ ПЕРЕВОЗЧИКИ СЫРЬЕВЫХ ГРУЗОВ

циализированных вагонов (хопперов, платформ) на тележках 18-194-1 с осевой нагрузкой 25 тс. Только в 2014 году на развитие программ по созданию перспективной железнодорожной продукции на Уралвагонзаводе выделено более 650 млн руб. Спрос постепенно увеличивается. Так, в 2013 году УВЗ выпущено более 2 тыс. полувагонов модели 12-196-01 с увеличенной грузоподъемностью и межремонтным пробегом. В 2014 году УВЗ планирует увеличить выпуск таких полувагонов до 6 тыс. единиц, что составит около четверти производственной программы по вагоностроению.

«В среднесрочной перспективе мы рассчитываем, что соотношение инновационных вагонов и их обычных аналогов на тележках 18-100 в нашем портфеле заказов будет составлять 50/50», — рассказали в пресс-службе компании.

**СУБСИДИИ В ПОЛЬЗУ ИННОВАЦИЙ** Каждый производитель надеется на увеличение спроса инновационного подвижного состава. Все вместе они добиваются от правительства мер государственной поддержки и стимулирования спроса.

«Стоимость инновационного грузового вагона на 10–15% выше вагона старой конструкции. Соответственно, для стимулирования спроса перевозчиков на покупку инновационных вагонов, правительство приняло постанов-

ление о предоставлении субсидий на возмещение потерь в доходах российских лизинговых организаций при предоставлении скидки при условии приобретения инновационных вагонов с повышенной осевой нагрузкой», — напомнил эксперт ИПЕМ Георгий Зобов.

Проект постановления разработан Минпромторгом в рамках выполнения программы развития промышленности и повышения ее конкурентоспособности. Субсидии будут предоставляться государством, для чего в бюджете предусмотрено 7,18 млрд руб. На данные цели 2,61 млрд руб. будет выделено в 2014 году, 2,35 млрд руб. — в 2015 году и 2,22 млрд руб. — в 2016 году. Но программы субсидирования хватит на приобретение 24 тыс. инновационных вагонов, что составит 2% от общего парка грузовых вагонов РФ, полагает эксперт.

При этом с 2013 года в отношении инновационных вагонов применяются льготные железнодорожные тарифы. Приобретать вагоны с увеличенной грузоподъемностью теперь можно в рамках государственной программы софинансирования лизинговых платежей. «Это своевременные и эффективные меры, но, к сожалению, их пока недостаточно. Массовое внедрение инновационных вагонов невозможно без четкой и последовательной государственной технической политики по переходу от морально устаревших вагонов к более эффективным и безопасным моделям», — поясняет представитель УВЗ.

Он предлагает использовать опыт автопрома, где переход на новые стандарты «Евро-4» и «Евро-5» регламентируется государством.

УВЗ надеется и на новый технический регламент Таможенного союза «О безопасности железнодорожного подвижного состава», который внесет существенные корректировки в сложившуюся практику продления срока службы вагонов. «Для собственников старых вагонов будет выгоднее утилизировать такой вагон, получить 130 тыс. руб. или компенсацию по лизинговым платежам и купить инновационный вагон», — отмечают на заводе. ■



ПРОГРАММА РАЗВИТИЯ КОРПОРАЦИИ УВЗ ПРЕДУСМАТРИВАЕТ ПРОИЗВОДСТВО ШИРОКОЙ НОМЕНКЛАТУРЫ ИННОВАЦИОННЫХ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННЫХ ВАГОНОВ НА ТЕЛЕЖКАХ С ОСЕВОЙ НАГРУЗКОЙ 25 Т