

железнодорожный транспорт безопасность

В черном списке

Санкции, введенные против ряда российских компаний западными государствами, отразились на железнодорожном сегменте рынка. Однако в большей степени ущерб оказался лишь рикошетом от ограничений в финансовой сфере.

— конвейер —

Из железнодорожных предприятий под прямые санкции подпал лишь Уралвагонзавод (УВЗ), который кроме подвижного состава выпускает тяжелую военную технику. Он и пострадал больше всего. Как сообщил генеральный директор предприятия Олег Сиенко, оказались замороженными несколько программ с иностранными партнерами. Так, проект с Caterpillar предполагал создание в России совместного производства локомотивов на газовом топливе и американская компания уже должна была доставить в нашу страну опытные образцы, которые нужно было сертифицировать. Совместное производство предполагалось создать на Челябинском тракторном заводе. Впрочем, как говорит на предприятии, даже если проект с американцами и не состоит, то можно будет найти новых партнеров в Южной Корее или Китае.

Второй замороженный проект касается производства вагонов метро с канадской Bombardier, но он в значительной степени пока является гипотетическим: для его запуска еще нужно выиграть конкурс московского правительства на поставку подвижного состава для метрополитена.

Однако, как пожаловался Олег Сиенко, сложности для предприятия заключаются в том, что плохо проходят денежные платежи, поскольку все банки-партнеры, с которыми сотрудничает в инвестиционных проектах УВЗ, также подпали под санкции. Трудно стало привлекать и длинные деньги для развития.

С другой стороны, сами страны Евросоюза, в частности Латвия, также пострадали от санкций, введенных против Уралвагонзавода. УВЗ планировал создать в Елгаве на заво-

де UVZ Baltija совместное производство грузовых вагонов, возродив в стране целую отрасль машиностроения. Планировалось строить до 2 тыс. грузовых вагонов различных модификаций, создать более 200 новых рабочих мест, оборот должен был составить порядка £200 млн. Рижский университет уже получил заказ на подготовку новых специалистов, но сейчас перспективы этого производства туманны.

Несмотря на то что президент ОАО РЖД Владимир Якунин оказался в санкционном списке США и Австралии, на саму компанию европейцы ограничений не наложжили. Этому воспрепятствовала та же Латвия, у которой 12% ВВП приходится на железнодорожные перевозки, а оборот российских грузов составляет около £1 млрд. В целом, как сообщил Владимир Якунин, диалог с европейскими железнодорожниками проходит вполне нормально и никаких особых ограничений нет. Официально нет запрета и на привлечение средств ОАО РЖД, поэтому в начале следующего года компания попробует разместить евробонды на европейской площадке, и если это по каким-то причинам не получится, то сделает это на Сингапурской или Гонконгской бирже.

То, что европейские железнодорожники и производители техники даже в период санкций заинтересованы в сотрудничестве, продемонстрировал крутой стол некоммерческого партнерства «Объединение производителей железнодорожной техники» и Ассоциации предприятий чешской железнодорожной промышленности, состоявшийся в сентябре в Москве. Помимо того что чешские предприятия представили свои технологии, директор по продажам Восточноевропейского региона CZ Loko Йо-



Европейцы от выгодных совместных проектов с производителями РФ не отказываются

зеф Червены предложил создать СП по модернизации тепловозов серии ЧМЭЗ, которых на сети довольно много, поэтому проект может быть достаточно крупным. Чехи пообещали при этом высокий уровень локализации. А чешская компания Bogard, поставляющая в Россию пассажирские сиденья, планирует открытие в России за-

ния, так и реализацией крупных инфраструктурных проектов: сеть ВСМ, тяжеловесное движение на БАМе и Транссибе», — говорит Юрий Саакян.

Государство сегодня ориентировано на поддержку инновационного развития отрасли, разработку и производство собственной конкурентоспособной продукции, в том числе комплектующих. В таких условиях локализация не только сборки, но и производства становится для иностранных производителей обязательным входным билетом на российский рынок.

Особенно заинтересованы европейские железнодорожные компании в участии в строительстве ВСМ Москва—Казань. На выставке «Иннотранс-2014» ассоциация «Немецкая инициатива по ВСМ» подписала два меморандума — с российским Союзом строителей железных дорог и НПЦ «Инфотранс». Документы должны содействовать трансферу инноваций и расширению технологического партнерства Германии и России.

«Компания продолжает выполнять все проектные и контрактные обязательства перед своими российскими заказчиками», — подчеркнул вице-президент Siemens в России Сергей Крылов. — Мы заинтересованы в развитии бизнеса в России и стремимся решать все возникающие вопросы совместно с нашими российскими партнерами». По его словам, Siemens может не только поставлять подвижной состав для ВСМ, но и участвовать в строительстве необходимой инфраструктуры. Компания также готова предложить свою экспертизу и технологии для проекта.

Однако участие европейских компаний в строительстве ВСМ поставлено под сомнение, но не по причине отсутствия желания работать с российской стороной, а из-за возможных финансовых ограничений. При структурировании финансовой модели проекта учитывалась возможность кредитования европейских производителей и покупки технологий европейскими банками, а

также возможностью занимать средства на европейском рынке под низкий процент. Если эти финансовые возможности окажутся закрытыми, то компании из ЕС не смогут принять участие в строительстве, потому что в данном случае финансирование жестко увязано с технологиями.

Зато интерес к проекту проявляют китайские компании и банки. На международном инвестиционном форуме «Сочи-2014» руководитель московского представительства China Development Bank Вень Жевей подтвердил, что в банке создана рабочая группа, которая рассматривает проект в согласовании с китайской железнодорожной компанией, обсуждает все возможные формы финансирования. «Объем средств и структура финансирования будут определены в соответствии с ролью китайской железнодорожной компании в качестве подрядчика», — пояснил Вень Жевей.

Наш банк окажет поддержку в предоставлении технологий, оборудования, в разных видах банковского обслуживания: размещении облигаций, лизинга техники».

Вице-президент строительно-инжиниринговой компании CREEC Чен Ли сообщил, что китайские компании обладают необходимыми технологиями и способны обеспечить движение на скоростях до 480 км/ч. Эта скорость может стабильно поддерживаться на китайских дорогах.

Восточный сосед располагает всеми возможностями строительства ВСМ в России, однако понятно, что все это жестко увязано с покупкой китайского подвижного состава и элементов пути. При этом китайские представители не скрывали, что финансовые условия могут быть даже более привлекательными, чем на европейском рынке. Предполагается и достаточный уровень локализации. Поэтому российскому руководству предстоит решить, чье финансирование и технологии использовать. Учитывая размер контракта, выбор неизбежно будет носить политический характер.

Сergey Плетнев

Лучше сразу в утиль

— административный ресурс —

При этом, согласно действующему порядку, вагоноремонтные предприятия уже проходят в Росжелдоре процедуру, аналогичную вводимой сертификации, на каждый вид выполняемых работ. Таким образом, сертификация не что иное, как дублирование функций без какого-либо принципиального изменения технологии производства, которое повлечет дополнительную финансовую нагрузку на вагоноремонтные компании».

Во-вторых, продолжает господин Бауков, введение сертификации не имеет никакого отношения к повышению безопасности на дорогах, так как по статистике транспортных происшествий с подвижным составом за последние несколько лет 99% из них случилось из-за изломов новых деталей вагонов, произведенных в 2007–2011 годах. А вовсе не по вине старых вагонов, для которых предлагается ввести сертификацию.

Отдельная проблема, что сегодня, спустя более двух месяцев после выхода постановления правительства, сертификация по-прежнему существует только на бумаге, указывает представитель ПГК. Ни операторы, ни вагоноремонтные предприятия так и не могут приступить к сертификации вагонов из-за отсутствия необходимых утвержденных нормативов этой процедуры. Таким образом, операторам предоставлен выбор без выбора — либо определенное время ждать введения нормативной базы и временно отставить исправно работающий парк, либо покупать новые вагоны по завышенной цене, которая не окупится при текущих рыночных ставках за весь срок их эксплуатации. Более того, высокую стоимость новых вагонов операторы будут вынуждены закладывать в тариф на услуги перевозки, что неизбежно отразится на затратах грузоотправителей, а значит, и конечных потребителей.

Резко против новых правил продления выступает и второй крупнейший на сети оператор — ОАО «Федеральная грузовая компания» (ФГК, «дочка» РЖД). По оценке специалистов, отмечает генеральный директор ФГК Виталий Евдокименко, совокупные затраты на процедуру продления срока службы через модернизацию с последующей сертификацией составят около 152,4 млрд руб., что в итоге сделает такой вариант продления экономически нецелесообразным. В результате в ближайшие три года нужно будет списать около 300 тыс. грузовых вагонов различных видов собственности, в том числе принадлежащих госпредприятиям. Из них 65 тыс. вагонов ФГК.

«Выбытие такого количества вагонов приведет к сокращению заказов на ремонт вагонов с продлением срока службы, закрытию 40 ремонтных предприятий и сокращению более 15 тыс. работников преимущественно в экономических неблагополучных районах Сибири и Дальнего Востока. Это также повлечет за собой снижение инвестиционной привлекательности вагоноремонтных предприятий в период завершения реформирования вагоноремонтного комплекса», — сетует Виталий Евдокименко. — Кроме этого возникает риск дефицита отдельных видов грузовых вагонов для обслуживания и содержания железнодорожной инфраструктуры, острый дефицит вагонов-транспортеров для сложных грузов, в первую очередь «Росатома»».

Для главы ФГК очевидно, что острота вопроса связана не с техническим состоянием подвижного состава, а с ситуацией на рынке оперирования. Профицит вагонного парка на сети, в основном полувагонов, привел к падению спроса операторов на новые вагоны. Соответственно, страдают от этого вагоностроительные предприятия, остающиеся без крупных заказов. И поэтому в выигрыше от хетреглмента Таможенного союза и постановления правительства как никто другой остаются как раз они. Однако, по мнению господина Евдокименко, и их «счастье» продлится недолго.



Продлить срок службы вагона, даже если он еще годен для перевозки, станет проблематично

«Массовая утилизация вагонов в краткосрочном периоде приведет к искусственному повышению спроса на подвижной состав, что подтолкнет вагоностроителей к быстрому росту производства и повышению рыночной стоимости вагона. И есть реальный риск, что парк будет пополняться за счет морально устаревших моделей вагонов», — говорит он. — Эти опасения небесспорны, так как сегодня доля вагонов нового поколения с улучшенными технико-экономическими характеристиками не превышает 1%, хотя возможность их производства существует с 2008 года. Все это окажет негативное влияние на экономику смежных отраслей и приведет к росту инфляции. Но за пять лет парк вагонов будет восполнен до необходимого уровня, потребность в новых вагонах значительно снизится, что приведет к стагнации вагоностроительной отрасли».

В свою очередь, РЖД в условиях отсутствия утвержденных нормативов сертификации вагонов предлагают пока сохранить действующее положение о продлении сроков службы, которое утверждено Советом по железнодорожному транспорту государств Содружества. При этом в соответствии с этим положением предлагается определить и порядок проведения сертификации, говорит начальник управления вагонного хозяйства Центральной дирекции инфраструктуры РЖД Алексей Сакеев.

А было время

Вагоностроители тем временем все доводы операторов дискредитируют. Во-первых, декларируемые цели регламента Таможенного союза и постановления правительства о повышении безопасности железнодорожных перевозок, по их мнению, абсолютно справедливы. Во-вторых, им не ясна паника владельцев вагонов в связи новыми правилами игры. Ведь если покопаться в истории вопроса, получается, что времени подготовиться к ним было предостаточно. Еще с тех пор, как в 2009 году вышло постановление правительства №982, в котором содержался единый перечень продукции, подлежащей обязательной сертификации. На самом деле уже тогда (а не только после августовского постановле-

ния №737) в этот перечень попал ряд железнодорожной продукции, в том числе категория «грузовые вагоны», рассказал председатель информационно-аналитической комиссии некоммерческого партнерства «Объединение вагоностроителей» Станислав Золотарев.

«Несмотря на то что поддействие указанного постановления подпадали и грузовые вагоны с продленным сроком службы, их сертификация не производилась, а деятельность организаций, осуществляющих продление, продолжала основываться на „Положении о продлении срока службы грузовых вагонов, курсирующих в международном сообщении“, которое, кстати, нормативно не было никак закреплено в Российской Федерации», — отмечает господин Золотарев.

Жалобы на отсутствие на сегодня утвержденных нормативных документов для нового порядка продления также едва ли справедливы. Поручение создать их российским уполномоченным органам было дано с момента принятия упомянутого техрегламента Таможенного союза, то есть в 2012 году. Другой вопрос, что к моменту его вступления в силу (август 2014-го) выяснилось, что документы все еще не готовы.

Вызывают непонимание у партнерства (куда входят крупнейшие игроки вагоностроительной отрасли России) и прогнозы операторов по ухудшению ситуации с грузоперевозками. По данным НП, истекший срок службы сейчас у 257 310 вагонов, то есть у 29% от существующего на сети парка. Вместе с тем топ-менеджмент РЖД неоднократно заявлял о перегруженности инфраструктуры лишними вагонами. Причем их количество оценивалось в 200–300 тыс. единиц. Поэтому уменьшение на 300 тыс. не окажет значительного воздействия на грузоперевозки. Это вагоны, которые сопоставимы с количеством профицита, подсчитали в Объединении вагоностроителей.

Коллапса вагоноремонтной отрасли партнерство также не прогнозирует. Ведь старые вагоны нигде не денутся: они по-прежнему будут нуждаться в деповском и текущем отцепочном ремонте. «Наоборот, мы уверены, что перед вагоноремонтными предприятиями открываются новые горизонты. При продлении выдача техрегламентов на ремонт проводилась с нарушениями и по минимальным ценам. По новому порядку, мы думаем, ремонтные

предприятия будут ремонтировать по-взрослому и по значительным ценам», — говорит Станислав Золотарев. — Но также можно согласиться с некоторыми опасениями. Это то, что в настоящее время не все вагоноремонтные мощности готовы проводить модернизацию в соответствии с новыми требованиями. Но опять же на подготовку правительство отводило достаточно времени».

«Креативный» вариант

По словам генерального директора Института проблем естественных монополий (ИПЕМ) Юрия Саакяна, сегодня на отечественном рынке грузового вагоностроения наблюдается избыток производственных мощностей. На конец 2013 года их общий показатель по стране составил 92 тыс. вагонов в год (вместе со странами СНГ — 152 тыс. в год). В то время как фактический объем производства в прошлом году составил только 60,5 тыс. вагонов (со странами СНГ — 87 тыс. вагонов). Таким образом, в 2013 году вагоностроители работали более чем на треть ниже своего потенциала: в России недогрузка составила 34%. И в связи со снижением спроса на грузовые вагоны в период 2015–2016 годов существует вероятность сокращения поставок на рынок (без учета поставок операторским «дочкам» заводов) до уровня 30–35 тыс. вагонов в год.

«На сегодня в условиях профицита парка на сети РЖД число вагонов с истекшим сроком службы составляет 291,5 тыс. вагонов», — отмечает эксперт. — При существующих мощностях даже в случае реализации программы полного обновления парка и с учетом текущего выбытия производители смогут полностью обновить парк менее чем за пять-шесть лет. Далее их мощности снова окажутся невостребованными».

При сохранении прежних правил продления Юрий Саакян дает такие прогнозы. Годовой объем рынка ремонта с целью продления будет составлять свыше 9 млрд руб. При этом дополнительных поступлений в виде налогов и сборов в бюджет не будет. Операторам будет невыгодно приобретать вагоны по цене выше 600–800 тыс. руб. за единицу, а ставка за аренду полувагона сохранится на уровне 500 руб. в сутки. Вместе с тем нагрузка на грузовладельцев, скорее всего, расти не будет. В свою очередь, новые правила продления принесут рынку грузовых вагонов дополнительные 500 млрд руб., а бюджет получит дополнительные налоги и сборы в объеме свыше 90 млрд руб. Но при этом ставка операторов в связи с необходимостью возврата инвестиций вырастет до уровня не ниже 1 тыс. руб. в сутки, что приведет к четырех-пятипроцентному росту транспортной нагрузки на грузовладельцев.

От оценок, кто больше убедителен в споре между операторами и вагоностроителями, в ИПЕМе воздерживаются. Однако доцент Российской открытой академии транспорта Московского государственного университета путей сообщения кандидат экономических наук Фарид Хусаинов полагает, что принятие новых документов пролоббировано вагоностроителями, которых в данном контексте он иронично называет «креативным классом».

«Что делает предприятие, если спрос на его продукцию падает? Обычно оно должно либо сократить производство (и работников), либо найти новые рынки сбыта. Но есть и третий, более креативный вариант», — рассуждает эксперт. — Производитель может обратиться к государству за помощью в создании искусственного спроса на свою продукцию. Но недостаточно просто пролоббировать решение. Нужно придумать аргументы, почему мы хотим, чтобы вагоны списывались. С этим вагоностроители успешно справились. В экономической науке такое явление называется захват регуляторов. Подобные попытки, связанные с поддержанием искусственного спроса на ту или иную продукцию, не раз случались в экономической истории и имели самые разные причины».

Маргарита Меньшакова