ПРЕМИЯ ЗА УТИЛИЗАЦИЮ

ПРЕДЛОЖЕНИЕ НОВЫХ ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ ЗАМЕТНО ОПЕРЕЖАЕТ СПРОС. В РОССИИ НА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ ПРОСТАИВАЕТ БОЛЕЕ 100 ТЫС. ЛИШНИХ ВАГОНОВ. СЕЙЧАС ГОСУДАРСТВО ЗАКОНОДАТЕЛЬНО ОГРАНИЧИВАЕТ ЭКСПЛУАТАЦИЮ СТАРОГО ПАРКА. ЭТА МЕРА НЕ ТОЛЬКО ПОЛОЖИТЕЛЬНО СКАЖЕТСЯ НА БЕЗОПАСНОСТИ ПЕРЕВОЗОК, НО И СТИМУЛИРУЕТ СПРОС НА НОВЫЕ ВАГОНЫ. КОНСТАНТИН МОЗГОВОЙ

СТАРИКАМ ЗДЕСЬ НЕ МЕСТО Регулирующие органы последовательно выдавливают старые вагоны с дорог. В 2014 году вступил в силу технический регламент Таможенного союза, описывающий порядок обязательной модернизации вагонов с назначением нового срока службы. А уже в декабре 2015 года Минтранс РФ запретил курсирование модернизированных вагонов. То есть регламент Таможенного союза сейчас фактически действует лишь в двух его странах.

Как подчеркнул министр промышленности и торговли РФ Денис Мантуров в ходе рабочей встречи с президентом России Владимиром Путиным 11 апреля, из-за запрета на использование модернизированного парка в текущем году собственники отправят в утиль около 80 тыс. вагонов. Эти меры приняты для увеличения безопасности эксплуатации грузовых составов и повышения их эффективности, но также создаст дополнительные стимулы закупки нового подвижного состава. Отметим, что по итогам прошлого года в России было списано свыше 110 тыс. единиц подвижного состава и специалисты АО «НПК „Уралвагонзавод“» (УВЗ) считают: в 2016–2017 году из эксплуатации будет выведено почти 200 тыс. старых вагонов.

«Объем профицита на сети железных дорог в настоящее время оценивается на уровне 100–120 тыс. единиц,— отметил заместитель генерального директора УВЗ Андрей Шленский.— Это значит, что, списав за два года 200 тыс. старых вагонов, максимальная потребность с учетом роста скорости перевозок не превысит 80–100 тыс. новых вагонов, то есть 40–50 тыс. вагонов в год». При таком спросе заказами будет обеспечено менее половины отечественных мощностей по выпуску вагонов.

«Для стимулирования спроса на инновационные цистерны Минпромторгом России уже в самое ближайшее время будут запущены меры финансовой поддержки для покупателей вагонов. Купив новую инновационную цистерну, российская компания сможет получить 300 тыс. руб. из федерального бюджета,— рассказывает Андрей Шленский.— Для нас важно, чтобы предложенные меры были реально запущены в самые краткие сроки. Сейчас на первый план выходят даже не их объемы, а оперативность. Начался второй квартал — наши контрагенты до сих пор не могут понять, на какие конкретно меры они могут рассчитывать, рынок находится в подвешенном состоянии. Если же в ближайшее время обсуждения завершатся и будет принято окончательное решение, мы сможем спокойно отработать год в рамках заданного плана, в котором учтено производство 14 тыс. вагонов».

По мнению первого заместителя генерального директора по общему управлению ПАО «НПК „Объединенная вагонная компания“» Дмитрия Бовыкина, принимаемые правительством меры позволят отечественным грузоотправителям сократить транспортные расходы, повысить выручку РЖД и создать дополнительные конкурентные преимущества продукции на мировых рынках, что особенно важно в условиях падения цен на сырье.

«Однако сейчас в условиях экономического кризиса и напряженной международной обстановки с целью поддержания отрасли и отдельных ее сфер, сохранения высококвалифицированного персонала и повышения конкурентоспособности российской продукции на отечественном и зарубежных рынках следует предусмотреть дополнительные меры господдержки,— считает главный эксперт-аналитик отдела исследований транспортного машиностроения Института проблем естественных монополий (ИПЕМ) Игорь Скок.— Следует учесть, что одной из рекомендуемых мер предприятиям транспортного машиностроения является диверсификация производства и переход на выпуск новых видов продукции. В рамках сложившихся условий наиболее действенными мерами могут стать субсидирование переобучения и повышения квалификации производственного персонала, коммунальных услуг, приобретения сырья и материалов, а также технического и технологического перевооружения».

В то же время, говорит представитель ИПЕМ, все участники рынка должны понимать, что как существующие, так и предлагаемые новые меры господдержки не должны носить постоянный характер. Они необходимы производителям для освоения новых производств, освоения новых технологий и технического перевооружения и выхода на плановые объемы производства.

С другой стороны, отмечает представитель ИПЕМ, в случае профицита производственных мощностей неизбежными будут процессы консолидации и поглощения предприятий и/или переориентация предприятий на прочие виды деятельности. Так, в сфере грузового вагоностроения при мощностях, позволяющих обеспечить ежегодный выпуск 95 тыс. грузовых вагонов в текущем году ожидается производство 40 тыс. вагонов, что потребует от малых производителей либо консолидироваться, либо осваивать производство новых родов вагонов, либо переходить на производство прочих видов продукции.

ПРЕСС-СЛУЖБА АО «НПК «УРАЛВАГОНЗАВОД»

МОЩНОСТИ РОССИЙСКИХ ЗАВОДОВ ПОЗВОЛЯЮТ ВЫПУСКАТЬ ДО 95 ТЫС. ВАГОНОВ В ГОД