

Железнодорожный транспорт

Денежный вагон



— технологии —

В конце 2016 года УВЗ был передан «Ростеху», а в марте 2017 года на посту главы компании Олега Сиенко сменил Александр Потапов. Новый менеджмент инициировал пересмотр лицензионных соглашений на инновационную тележку на более жестких условиях. Масштаб этой кампании стал понятен в сентябре, когда УВЗ публично объявил об отзыве лицензии у Новозыбковского машиностроительного завода прямо на заседании комиссии вагонного хозяйства Совета по железнодорожному транспорту государств—участников СНГ. У «Алтайвагона», еще в 2016 году заключившего крайне выгодный контракт с СУЭК на поставку 3,5 тыс. вагонов на лицензионной тележке, жесткие переговоры по лицензии с УВЗ осложнились продолжительной недопоставкой полимерных деталей, необходимых для производства тележки и изготавливаемых единственным поставщиком «Уником-Сервис». Сейчас предприятие инновационные вагоны не выпускает.

Как писал глава ППК Олег Буквин в СОЖТ в декабре, выражая озабочен-

ность пересмотром лицензионных соглашений, «по мнению УВЗ, новая политика компании должна обеспечить равные условия доступа к лицензии на инновационную продукцию для всех вагоностроительных предприятий, однако подобное решение, по нашему мнению, может обернуться негативными последствиями для всех участников рынка». Вагоностроители уже находятся в сложной ситуации, поскольку вынуждены или отказаться от дальнейшего выпуска продукции, понеся инвестиционные и репутационные потери, или перезаключить договор с УВЗ на новых условиях, добавляет он.

Но инновационными вагонами УВЗ не ограничился, начав переформулировать лицензий и на свою обычную, самую распространенную тележку 18–100. В данный момент 90% парка вагонов в РФ оборудовано тележками типа 2 ГОСТ 9246–2013. В их число входит и модель 18–100 производства УВЗ, а также еще 14 моделей (на них приходится 68% всех тележек этого типа). Их ремонт осуществляется по общим правилам, предусматривающим взаимозаменяемость узлов и деталей (регулируется ремонтной документацией РД 32

ЦВ 052–2009, действующей на территории России, стран СНГ и Балтии). УВЗ предложил всем предприятиям, выпускающим свои аналоги 18–100, переоформить лицензию и либо перейти на оригинальную 18–100, либо провести дорогостоящие испытания своих моделей. Свою позицию он обосновывал необходимостью «навести порядок в ремонте» и «привести к единому стандарту», говоря, что предписанное ремонтным руководством использование его деталей для ремонта всех подобных тележек может привести к авариям и штрафам за них в адрес УВЗ. В течение последнего полугодия завод убедил ряд вагоностроителей принять его условия — так, на выпуск 18–100 перешли Рузавский вагоностроительный завод, «РМ Рейл», ЗМК.

В декабре УВЗ по заказу Объединения вагоностроителей (ОВС) подготовил проект единой ремонтной документации на тележку 18–100. По сути дела, речь идет о том, чтобы для всех типовых моделей применялась единая ремонтная документация, в которой, в частности, будет указано, какие узлы и детали конструкции могут использоваться при их ремонте, а какие — не могут. УВЗ намерен со-

хранить взаимозаменяемость деталей, изготовленных до 1 июля.

По мнению СОЖТ, изложенному в письме его главы Алексея Дружинина на имя курирующего вице-преьера Аркадия Дворковича, политика УВЗ в отношении производства аналогов тележки 18–100 направлена «на признание таких моделей тележек и их деталей контрафактной продукцией с последующим запретом их эксплуатации». Реализация этой инициативы УВЗ несет ряд рисков, полагают в СОЖТ. Так, в случае признания тележек других производителей и деталей контрафактными вагоны этих производителей не смогут обращаться по сети. При этом потребуются натурный осмотр почти всего парка с однотипными тележками и замена деталей на оригинальные, что «повлечет одномоментную остановку значительной части эксплуатируемого парка грузовых вагонов со всеми вытекающими последствиями».

Исключительное право на ремонтную документацию, пишет СОЖТ, позволит ее держателю влиять на все процессы и всех участников рынка комплектующих, ремонта, техобслуживания. Глава «Алтайвагона» Дмитрий Медведев также соглашается в

своем письме в РСПП, что введение единой ремонтной документации создаст ситуацию возникновения исключительного права на ремонтную документацию тележек большей части грузовых вагонов у определенного хозяйствующего субъекта. «Это позволит ему единолично влиять на процессы ремонта, а также участников рынка изготовления узлов и деталей», в том числе менять правила в пользу конкретных производителей. Источники «Ъ» на рынке замечают, что если РД функционирует на всем постсоветском пространстве, то после введения новой конструкторской документации на уровне ОВС у ремонтных депо сопредельных стран не будет ни стимула, ни в ряде случаев возможности купить этот документ (к тому же пока не известно, по какой цене он будет продаваться). И кончатся все тем, что все будут ездить ремонтироваться, например, в Казахстан, предупреждает он.

«Обсуждение единой ремонтной документации ведется в закрытом режиме, и разные рассказы УВЗ про содержание документации остаются рассказами — их не перепроверить», — сетует собеседник «Ъ» в отрасли. — «Распространение документа-

Повышение цен на комплектующие и сужение рынка создадут ценовые барьеры для закупки подвижного состава

ции на принципах открытости и равнодоступности», о котором любит говорить УВЗ, — красивый тезис, но остается вопрос: сколько будет стоить покупка документации и абонентская плата? В разрезе одного типа тележки и в разрезе всех существующих типов тележек в одном депо? Очевидно, говорит он, наличие еще один способ взвинчивания цен на ремонты и перевозку грузов.

Собеседник «Ъ» отмечает, что «технический регламент ТР ТС 001/2011, которым УВЗ пытается придать легитимность своим действиям по перелому рынка, распространяется исключительно на вновь разрабатываемый (модернизируемый) подвижной состав». «Какая связь между вагонами, выпущенными до вступления в силу техрегламента, и попытками УВЗ обязать владельцев всех вагонов с тележкой 18–100 и их аналогов (независимо от срока выпуска) ставить запчасти в соответствии с пожеланиями УВЗ?» — возмущается он.

Наталья Семашко,
Наталья Скорлыгина

«Рынок справлялся с прошлыми проблемами — справится и с новыми»

— интервью —

По мнению председателя Совета потребителей по вопросам деятельности ОАО РЖД ИЛЬИ ЮЖАНОВА, государству следует прекратить вмешиваться в конкурентные сегменты рынка на железной дороге.

— Как вы оцениваете текущую ситуацию на железной дороге? Можно ли утверждать, что рынок снова вошел в фазу дефицита грузовых вагонов?

— Полагаю, что корректно будет использовать термин «локальный дефицит». А еще более точно — дефицит вагонов по цене ниже рынка.

Большое значение имеет поддержание технологичности железнодорожного транспорта. Например, простой вагонов в январе—феврале этого года в направлении дальневосточных портов спровоцировали дефицит вагонов в других направлениях, в частности для перевозки металла в южные порты.

В последние два года присутствует положительная динамика прироста рабочего парка на сети железных дорог, в том числе полувагонов. В этом году и в последующие годы за



счет приобретения новых вагонов этот прирост продолжится, а при сохранении его темпов к 2020 году мы снова можем прийти к профициту вагонов на сети.

Единственное, что может приостановить инвесторов, — это цена новых вагонов, которая за последние два года выросла более чем на 40%. Кроме того, рост мировых цен на металлы, инфляционный рост цен на ремонт, введение заградительных пошлин на сельхозката-

ные колеса украинского производства — все это только увеличивает цены на вагоны.

Совет потребителей, кстати, высказался против введения пошлин, так как это не защита внутреннего рынка, а защита интересов пары олигопольных российских производителей. Это неминуемо приведет к резкому росту цен на колеса, к удорожанию стоимости подвижного состава и, соответственно, к росту цены перевозок грузов и пассажиров. — Как можно решить проблему вывоза «социально значимых» грузов?

— Вопрос о перевозках социально значимых грузов тоже является дискуссионным. Относится ли перевозка угля на экспорт к социально значимым или это касается только угля для котельных? То же самое и с зерном. Почему жебень не уходит «на речку» в период навигации? Почему высокий урожай зерна не был спродюжирован? Вопросы скрытого субсидирования отдельных отраслей за счет железной дороги подлежат отдельному обсуждению. Но можно сказать однозначно, что грузовладельцы должны оптимизировать перевозку путем создания мест хранения и накопления грузов, через улуч-

шение маршрутизации перевозок и прочих технологических приемов.

Рост погрузки и грузооборота по сети ОАО РЖД требует от всех участников рынка дополнительных усилий по обеспечению перевозок. Прежде всего грузовладельцы должны четко планировать свою работу, в том числе через заключение долгосрочных контрактов. И такое понимание уже приходит — например, «Опора России» в конце января обратилась в ФАС с письмом, в котором четко выставлен приоритет долгосрочных договоров перед спотовыми контрактами. — Есть ли необходимость в создании резервного парка для таких перевозок?

— Экономическая целесообразность формирования резервного парка никак не рассчитывалась. Понятно, что в любом случае резервный парк будет оплачен путем повышения транспортных затрат грузовладельцев. Поэтому члены Совета потребителей не поддержали такое предложение. — Одно из предложений ФАС — установить ограничения на рост цен операторов. Насколько оправдан этот шаг?

— Административное регулирование рыночных цен на операторские

услуги фактически искажает рынок перевозок, искусственно перераспределяет доходы, приводит к разнообразным негативным последствиям не только на микроэкономическом, но и на макроуровне. Поэтому мое мнение: в защите на железнодорожном транспорте нуждаются как раз конкурентные сегменты рынка, в том числе операторы.

В период кризиса операторы фактически кредитовали промышленность, теперь восстанавливают фонды. Меры искусственного ограничения цен на предоставление вагонов ФГК, принимаемые ФАС России, лишь искажают рынок и порождают ожидания цен ниже объективно рыночных, что может привести к локальному дефициту. Этот пример показал, что административное снижение цен на предоставление вагонов провоцирует неудовлетворенный спрос, технологические сбои, а в итоге — кризисные явления.

Плавнствующая позиция большинства грузовладельцев, производителей и операторов подвижного состава, входящих в Совет потребителей, — не мешать работе! Рынок справлялся с прошлыми проблемами, справится и с новыми. А

если есть государственная необходимость, то нужно открыто субсидировать перевозку отдельных видов грузов, а не пытаться манипулировать рынком в конкурентных сферах.

Думаю, государству нужно отказаться от вмешательства в сегменты с высоким уровнем конкуренции. Антимонопольные органы должны бороться за защиту «слабой» стороны — потребителей — от давления монополий, а не наоборот!

— Может быть, должно появиться саморегулирование?

— Создание единой СРО на рынке операторских услуг активно обсуждается в рамках работы над целевой моделью рынка, но даже этот подход не имеет единодушной поддержки в Совете потребителей. Потенциальные инвесторы заинтересованы в развитии конкуренции как на рынке услуг предоставления вагонов, так и локомотивной тяги, а возможно, и услуг локальных перевозчиков. Именно конкуренция может открыть возможности для новых инвестиций в железнодорожный транспорт. А с ними появятся и инвестиции в развитие инфраструктуры и логистических мощностей.

Интервью взял
Алексей Екимовский