

ме. «И за счет того, что сохранены опытные специалисты, изломы боковых рам, произведенных на этом предприятии, случаются крайне редко, а в последние годы вообще отсутствуют», — говорит менеджер РЖД.

В прошлом году лидерами по объемам поставок некачественного литья стали украинские предприятия «Азовэлектросталь», входящее в группу «Азовобщешемаш», и Кременчугский сталелитейный завод. Согласно данным РЖД, на долю «Азовобщешемаша» пришлось 50% изломов грузовых вагонов 2009–2010 годов выпуска. По подсчетам монополии, в прошлом году произошло 24 излома боковых рам вагонов, в 11 случаях оказался виноват производитель «Азовэлектросталь», в 3 — Кременчугский сталелитейный завод. Начало года ознаменовалось новыми проблемами в отрасли. С начала года было зафиксировано семь случаев излома боковых рам тележек грузовых вагонов, при этом два из них закончились крушениями. Как отмечают в РЖД, в четырех случаях тележки были изготовлены на названных украинских предприятиях.

Сложности возникали и с отечественными производителями: «Алтайвагоном», доля которого на внутреннем российском рынке вагоностроения составляет 12,4%, а также с лидером российского рынка «Уралвагонзаводом» (40,6%). «Уралвагонзавод» не полностью покрывал дефицит литья и около 10–15% импортировал с Украины. «Алтайвагон», согласно информации в отчете за четвертый квартал 2011 года, приобрел тележечное литье у Кременчугского завода.

От некачественного украинского литья пострадали многие вагоностроители. В их числе и предприятия вагоностроительного дивизиона холдинга «Русские машины» Олега Дерипаски. Как рассказал ВГ директор по развитию ООО «УК холдинга РКМ» Святослав Афанасьев, предприятия компании получали литье Кременчугского завода. «Недавний случай излома боковой рамы, который был на Дальнем Востоке, возможно, обернется для нас финансовыми потерями», — говорит он.

Производственные проблемы привели к нескольким крупным авариям на железной дороге. Только в этом году в январе в Амурской области произошло крушение грузового поезда, перевозившего сырую нефть. Из 68 вагонов поезда с рельсов сошли 18, были перекрыты оба пути Транссиба, произошло возгорание нескольких вагонов-цистерн. Ущерб от схода в Еврейской автономной области, случившегося 11 марта, ОАО РЖД оценивает более чем в 100 млн рублей. Совокупный ущерб, по оценкам монополии, составляет примерно 200 млн руб. «За первые три месяца 2012 года количество изломов превысило показатели всего 2011 года, который, в свою очередь, был рекордным за период с 1991 года», — говорит директор аналитического агентства «Infoline-аналитика» Михаил Бурмистров.

Общая ситуация вынудила железнодорожников пойти на радикальные меры. Было принято решение о приостановке эксплуатации более 10 тыс. грузовых вагонов «Азовэлектростали» производства 2009–2010 годов. Для предотвращения изломов уже в этом году были отставлены из эксплуатации 1,3 тыс. вагонов «Алтайвагонзавода». Действие сертификатов на производство литья «Азовэлектростали» и Кременчугского сталелитейного завода было приостановлено. Кроме того, как рассказали операторы железнодорожного рынка, РЖД в феврале заставили частных пройти осмотр в ремонтных депо. У некоторых операторов тормознули временно треть парка, что доставило им массу неудобств.

**ВОСТОЧНЫЙ ЭКСПРЕСС** Самым радикальным методом борьбы с дефицитом комплектующих стало решение РЖД о ввозе китайского литья. Долгое время Россия отказывалась открывать рынок китайским постав-

## В ПРОШЛОМ ГОДУ ЛИДЕРАМИ ПО ОБЪЕМАМ ПОСТАВОК НЕКАЧЕСТВЕННОГО ЛИТЬЯ СТАЛИ УКРАИНСКИЕ ПРЕДПРИЯТИЯ «АЗОВЭЛЕКТРОСТАЛЬ» И КРЕМЕНЧУГСКИЙ СТАЛЕЛИТЕЙНЫЙ ЗАВОД



**ПРАКТИЧЕСКИ ВСЕ РОССИЙСКИЕ ВАГОНОСТРОИТЕЛЬНЫЕ ПРЕДПРИЯТИЯ НАРАЩИВАЮТ СОБСТВЕННОЕ ЛИТЕЙНОЕ ПРОИЗВОДСТВО, ЧТОБЫ НЕ ЗАВИСЕТЬ ОТ СМЕЖНИКОВ И ИМПОРТНЫХ ПОСТАВОК**

щикам комплектующих. Тем не менее в апреле прошлого года Торговый дом РЖД договорился с Ружоуской компанией Тианруй по производству запасных частей локомотивов и вагонов о поставках крупной партии литья на отече-

ственный рынок. Продукция предназначалась прежде всего вагоноремонтным предприятиям самой монополии и «Уралвагонзаводу».

В отношении китайских комплектующих РЖД были очень щепетильными. Как говорят в монополии, все крупное вагонное литье, поставляемое в рамках заключенного контракта, было подвергнуто строгому контролю качества как на самом предприятии-производителе, так и в холдинге ОАО РЖД. Более того, литье подвергалось про-

верке при въезде на территорию России. В подразделениях центральной дирекции по ремонту грузовых вагонов РЖД в депо на станциях Болотная (Западно-Сибирская железная дорога) и Чита (Забайкальская железная дорога) был организован «визуальный и неразрушающий контроль качества».

Как сообщили ВГ в РЖД, по итогам 2011 года Торговый дом импортировал около 17,7 тыс. единиц рам боковых и около 11,2 тыс. единиц балок надрессорных. По данным ВГ, 50% литья поставлялось «Уралвагонзаводу». При этом стоимость китайского литья была незначительно ниже рынка. «То, что Китай делает дешевой и низкосортную продукцию, — устаревшие стереотипы», — говорят на предприятии.

Между тем к китайским коллегам обращались не только госкомпания. Как рассказал ВГ исполнительный директор «Вагонмаш» Святослав Афанасьев, «в 2011 году мы получали литье китайского производства».

Параллельно российские предприятия быстрыми темпами наращивали собственное литейное производство. Согласно сводным данным компаний, «Уралвагонзавод» в текущем году увеличивает производство литья почти на 15% — с 20,3 тыс. вагонокомплектов до 23,7 тыс. вагонокомплектов. Как рассказали представители предприятия, в текущем году дефицит литья сохранится в пределах 10–15% и будет покрываться китайскими аналогами, которые предприятие может импортировать своими силами. Кроме того, предприятие продолжает сотрудничать с Кременчугским заводом. При этом в ближайшие четыре года «Уралвагонзавод» намерен реализовать масштабную программу: полностью модернизировать литейные мощности, заменив мартены электропечами, и на 100% закрыть свои потребности в литье — до 40 тыс. вагонокомплектов в год.

Тихвинский вагоностроительный завод запускает литейное производство с запланированной мощностью 90 тыс. тонн среднего и крупного литья как для собственных нужд, так и для рынка.

Масштабные планы есть у ООО «ВКМ-Сталь» (входит в холдинг «Русские машины»). Сейчас предприятие производит среднее и мелкое литье, которое удовлетворяет на треть ОАО «Русхиммаш». В компании обещают до конца года запустить новый литейный цех мощностью до 12 тыс. вагонокомплектов ежегодно. «Мы рассчитываем, что ООО «ВКМ-Сталь» выйдет на проектные мощности уже в 2013 году и сможет закрыть значительную часть потребностей ОАО «Русхиммаш» в крупном литье», — говорят в компании.

Таким образом, совокупные литейные мощности в России в текущем году увеличатся на 40% и составят 102,5 тыс. вагонокомплектов.

Не собираются сдавать свои позиции и забракованные РЖД украинские производители литья. В марте регистра- ции на федеральном железнодорожном транс-

## ПРЯМАЯ РЕЧЬ ВАС РЖД ТОРМОЗЯТ?

**Александр Сапронов, вице-президент новоліпецкого металлургического комбината:**

— Тормозят. Сейчас многие сваливают торможение на большое количество железнодорожных операторов, но это происходит не только и не столько из-за них. Все дело в несовершенстве технологии управления перевозочными процессами. Структура приватного парка требует совсем иной технологии, нежели та, что используется сейчас. Этот вопрос сейчас широко обсуждается. Важно, что о данной проблеме все знают и понимают ее, значит, есть надежда на перемены.

**Илья Шестаков, заместитель министра сельского хозяйства:**

— Нет, мы едем с ними вместе и вместе решаем проблемы. Например, в прошлом году с поставками зерна железнодорожным транспортом. Для большей эффективности совместно с РЖД разработан и согласован план-график перевозок зерновых в разрезе федеральных округов и регионов. Составлялся он с учетом сезонности предложения зерна и пропускной способности железной дороги. Минсельхоз на основании региональных балансов формирует прогнозный график перевозок зерна по федеральным округам, который корректируется РЖД и инфраструктурными операторами с учетом актуального парка вагонов-зерновозов, а также инфраструктурных возможностей.

**Вениамин Голубицкий, президент компании «Ренова-СтройГруп»:**

— РЖД, как любая империя, в чем-то неповоротливы и трудно управляемы, поэтому я бы поддержал реформу этой структуры. Многие российские монополисты могли бы зарабатывать больше, несколько преобразуя свою деятельность, но этого не делают, потому что у них и так все хорошо. Чтобы такой пагубной ситуации не было, нужно ставить подобные компании в конкурентную среду. Я бы предложил поступить с РЖД так же, как поступили с РАО ЕЭС.

Что касается нашего взаимодействия, то на объектах в Сочи РЖД помогают нам, но хотелось бы больших объемов транспортировки.

**Дмитрий Тарасов, вице-президент ОАО «Эмальянс»:**

— Не тормозят — точно. Пока у нас ничего не срывается из-за их работы. К проблемам и претензиям я бы отнес, пожалуй, только сами железнодорожные составы, многие из которых необходимо менять. Дороги нуждаются в ремонте, но не катастрофически. Без железной дороги работу нашей компании вообще было бы невозможно представить.

**Вадим Варшавский, создатель холдинга «Русский уголь»:**

— Тормозят очень многих! Сейчас грузов по всей стране стало больше, а скорость строительства, ремонта, финансирования железных дорог снизилась. У меня волосы встают дыбом, когда я узнаю, что российские предприниматели собираются строить свои, частные железные дороги, потому что не могут пользоваться РЖД, а параллельно СМИ пишут о том, какие суммы были потрачены на железные дороги в Сочи. У нас не жалуют денег на спортивный клуб «Локомотив» и частные самолеты, а, по моим ощущениям, железные дороги вообще финансируют в последнюю очередь, поэтому все и тормозит.

**Сергей Галицкий, совладелец сети «Магнит»:**

— Нас РЖД никогда не подводили. Но проблема РЖД в том, что это монополия, которая конкурирует с частными автоперевозками. Мы дожили до того, что из Челябинска в Краснодар автотранспортом привезти товар дешевле, чем железной дорогой. Вообще, монополия работает неэффективно, поэтому она всегда будет жаловаться на недостаток вагонов, людей, путей. Монополия никогда не может быть эффективной — никогда и нигде, а особенно в России.

