

«МЫ ПОНИМАЕМ, ЧТО РЫНОК НЕ РЕЗИНОВЫЙ»

ОАО «НПК „УРАЛВАГОНЗАВОД“» (УВЗ) — КРУПНЕЙШИЙ В СТРАНЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЬ ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ. ХОТЯ ПЕРЕВОЗЧИКИ ПРИЗНАЮТ, ЧТО ПИК СПРОСА НА НОВЫЕ ВАГОНЫ ПРОЙДЕН, КОРПОРАЦИЯ ПЛАНИРУЕТ СОЗДАТЬ НОВОЕ ПРОИЗВОДСТВО, СПЕЦИАЛИЗИРУЮЩЕЕСЯ НА ГРУЗОВОМ ПОДВИЖНОМ СОСТАВЕ. ОБ ЭТИХ ПЛАНАХ, СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ УВЗ И СИТУАЦИИ В ОТРАСЛИ ВГ РАССКАЗАЛ ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР КОРПОРАЦИИ ОЛЕГ СИЕНКО.

BUSINESS GUIDE: «Уралвагонзавод» намерен построить в Нижнем Тагиле новый завод по производству грузовых вагонов мощностью 30 тыс. единиц в год. Не слишком ли это много для российского рынка?

ОЛЕГ СИЕНКО: Инициатива реализации программы, связанной с этим проектом, принадлежит не мне, а премьер-министру, и она будет реализована. Следует понимать, что это будет не только завод по производству нового подвижного состава. Это и создание нового литейного производства с более высоким переделом, а также выпуск специальной техники. Что же касается объема выпуска грузовых вагонов, то на существующих мощностях мы плавно наращиваем производство по утвержденному графику. В прошлом году мы выпустили 26 тыс. вагонов и считаем, что годовой объем выпуска в 30 тыс. вагонов будет оптимальным для нынешнего состояния рынка. Оставшиеся мощности будут загружены производством комплектующих и запасных частей. Сегодня более 30% всех вагонов, которые перемещаются по сети российских железных дорог, — это вагоны «Уралвагонзавода». Это означает, что еще порядка 30 лет они будут ходить по сети, их нужно будет обслуживать и ремонтировать. А выживание из эксплуатации старых вагонов будет поддерживаться производством новых.

BG: Если говорить о стране в целом, то до каких размеров может вырасти рынок вагонов? Сейчас много говорят об увеличении эффективности диспетчеризации на железных дорогах, в результате чего должна вырасти оборачиваемость вагона и, соответственно, потребность в парке будет снижаться.

О. С.: По нашим подсчетам, ежегодно рынок будет нуждаться в вагонах в объеме порядка 75 тыс. штук. Это будет оптимальным и для операторов подвижного состава, и для производителей. Напомню, что сегодня мы перевозим столько же грузов, сколько и в середине 1990-х, а парк на 25% больше. На мой взгляд, если говорить об эффективности вагона, то нельзя иметь в виду лишь одну из составляющих перевозки. Нужно говорить обо всей системе, где ключевым фактором является баланс между пропускной способностью инфраструктуры, скоростью движения груза по железной дороге, географическим развитием сети и многими другими аспектами. Диспетчеризация — это ключевой момент, который также нужно решать всем участникам процесса сообща.

Но при этом мы прекрасно понимаем, что рынок не резиновый. Более того, он будет сужаться и консолидироваться, в том числе и в сегменте производителей. На рынке вряд ли останется место для тех, кто организовал сборку вагонов на базе ремонтного депо и называет себя заводом. Прежде всего умрут те, у кого нет глубоких переделов, и те, кто собственным производством не может обеспечить собственную комплектацию. Я думаю, что на рынке останется немного игроков, которые будут его контролировать и развивать.

ОТДЕЛЬНАЯ ДОРОГА ДЛЯ ПАССАЖИРСКИХ ПОЕЗДОВ СУЩЕСТВЕННО УВЕЛИЧИТ БЕЗОПАСНОСТЬ ПЕРЕВОЗОК



ВАСИЛИЙ ШАПОШНИКОВ

BG: Одно из предложений операторов — запретить восстановительный ремонт и продление срока службы старых вагонов. Таким образом, производители получат стимул выпускать вагоны новых моделей с увеличенной кубатурой и грузоподъемностью, повышая их коммерческую эффективность. Как вы относитесь к таким предложениям?

О. С.: Для оператора прежде всего сегодня стоит вопрос качества вагона, его межремонтный пробег и его надежность в эксплуатации. Например, зачастую вагоны эксплуатируются в условиях постоянных перепадов температур, где проявляются самые малейшие производственные недостатки, связанные со свойствами металлов. И над этим сейчас работают все ведущие производители. Что касается вагонов с повышенной нагрузкой на ось, то сегодня на УВЗ уже серийно выпускаются вагоны с осевой нагрузкой в 25 тонн. Можем выпускать вагоны с нагрузкой и 27 тонн на ось, и даже 32 тонны — такие модели выставлены у нас на площадке в Нижнем Тагиле. Но к таким вагонам не готова инфраструктура, прежде всего я

ЛИЧНОЕ ДЕЛО

Олег Сиенко родился 11 февраля 1966 года в городе Батайске Ростовской области. В 1997 году окончил Оренбургский межрегиональный институт менеджмента, в 2000-м — Российский государственный университет нефти и газа. С 1988 года работал инструктором Иркутского горкома ВЛКСМ. В 1992 году занялся бизнесом. В 1998 году стал советником первого заместителя гендиректора

«Межрегионгаза» Олега Жилина, в 1999-м — председателем совета директоров ООО «Газкоммерц» (поставки газового оборудования). В 2002 году назначен гендиректором «дочки» «Газпрома» ООО «Газэкспорт», занимающегося поставкой газа в Европу. В 2003 году стал заместителем председателя правления — начальником управления стратегического развития и корпоративного управления нефтегазовой компании «Итера».

именно в виду мосты, проектные характеристики и текущее состояние которых не позволяют таким вагонам по ним ходить. Нет и достаточного количества локомотивов, которые могли бы везти составы повышенного веса. К сожалению, пока мы не проведем глубокую модернизацию железнодорожной инфраструктуры, эксплуатация таких вагонов будет невозможна.

BG: Это же какие-то гигантские средства должны быть потрачены...

О. С.: Но без этого некуда идти. Огромное количество груза — руда, уголь, лес, удобрения — мы перевозим на огромные расстояния, и скоро тариф на их перевозку может превысить стоимость самого сырья. Мы можем улучшить качество вагона, пытаемся уменьшить его собственный вес, смотрим на использование композитных материалов и для таких инноваций уже создаем экспериментальное производство. Но если от эксперимента мы хотим перейти к массовому использованию, мы должны оттачивать от того, где все это будет ездить.

BG: Новые дороги строятся уже с учетом этих потребностей?

В 2006 году вернулся на пост председателя совета директоров «Газкоммерца», в 2007-м также возглавил совет директоров машиностроительного завода «Лепсе» (Киров). В апреле 2009 года назначен гендиректором «Уралвагонзавода». Награжден орденом Почета, медалью ордена «За заслуги перед отечеством» второй степени. В 2008–2010 годах был президентом Федерации велосипедного спорта России.

ОЛЕГ СИЕНКО СЧИТАЕТ, ЧТО НУЖНО ЧЕТКО ПОНИМАТЬ, ЧТО ТОТ, КТО ПРОИЗВЕЛ ВАГОН, ТОТ И ДОЛЖЕН ОБЕСПЕЧИВАТЬ ЕГО ОБСЛУЖИВАНИЕ НА ПРОТЯЖЕНИИ ВСЕГО ЖИЗНЕННОГО ЦИКЛА



ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА