

О мерах по улучшению ситуации с производством железнодорожной техники

В. А. МАТЮШИН, вице-президент НП «ОПЖТ»



12 декабря 2008 г. в некоммерческом партнерстве «Объединение производителей железнодорожной техники» состоялось расширенное заседание комитетов по вагоностроению, локомотивостроению, металлургии НП «ОПЖТ» и комитета по железнодорожному машиностроению Союза машиностроителей России под председательством президента НП «ОПЖТ», старшего вице-президента ОАО «РЖД» В. А. Гапановича.

В ходе заседания были обсуждены три вопроса.

1. О мерах по корпоративной поддержке металлургических и вагоностроительных комитетов в условиях спада объема железнодорожных перевозок.

2. О предложениях по государственной поддержке отечественного локомотивостроения.

3. О проекте федерального закона «Об энергосбережении и повышении энергетической эффективности» и предложениях по мотивации производителей к экономии.

Было отмечено, что снижение перевозочной деятельности и уменьшение спроса на грузовые вагоны приводит к уменьшению потребности в продукции вагоностроения. В то же время в парке грузовых вагонов более 100 тысяч вагонов с просроченным сроком службы. В такой ситуации обновление парка грузовых вагонов будет способствовать повышению эффективности перевозочных компаний за счет снижения расходов на содержание устаревшего парка, особенно в период снижения объемов перевозок.

Анализ экономической ситуации показывает, что увеличение крупнейшими перевозочными компаниями закупок грузовых вагонов возможно лишь при условии снижения внутренних цен на продукцию вагоностроения.

Предварительные переговоры с производителями проката черных металлов, литых деталей тележек и колесных дисков для грузовых вагонов выявили определенные возможности снижения стоимости продукции вагоностроения. В свою очередь вагоностроители, в целях сохранения производства и рабочих мест по всей цепочке поставок, го-

товы за счет снижения стоимости составных частей и более эффективного использования внутренних резервов обеспечить снижение стоимости грузовых вагонов.

Для сохранения вагоностроительного комплекса России и предотвращения социальной напряженности в регионах в условиях спада экономики и падения объема грузоперевозок необходим специальный заказ (со специальной поддержкой кредитованием и авансированием производства) на грузовые вагоны на период 2009–2011 гг. для вагоностроительных предприятий в объеме не менее 30 000 ед. в год. Эти вагоны должны обеспечить решение задачи недопущения дефицита погрузочных ресурсов при росте грузоперевозок в послекризисный период.

Развитие эффективной транспортной инфраструктуры, снижение транспортной нагрузки на экономику требует обновления парка тягового подвижного состава и прежде всего локомотивов.

Для решения указанных задач в сложившейся экономической ситуации требуется государственная поддержка. При снижении цен на комплектующие детали и узлы локомотивов уменьшится стоимость локомотивов и станет возможным переход на расчеты по ценам уровня 2007 года.

В настоящее время предприятия локомотивостроения испытывают недостаток оборотных средств из-за ухудшения условий кредитования и роста процентных ставок по кредитам. Производство локомотивов обеспечивает устойчивое удовлетворение потребности в перевозках в течение всего срока их службы, составляющего 40–50 лет, что приобретает особую актуальность в реализации

стратегических национальных интересов.

В целях сохранения локомотивостроения, обеспечения перевозок, необходимых для экономики страны и повышения эффективности работы железных дорог, нужны закупки локомотивов в объеме не менее 340–400 единиц в год.

В качестве неотложных мер необходимо также защитить внутренний рынок вагоностроения от зарубежных интервенций и обеспечить до конца текущего года заключение хозяйственных договоров.

По результатам обсуждения было принято решение.

1. Провести работу по снижению цен на продукцию предприятий вагоностроения до уровня января 2007 года, а также по адекватному снижению цен на металлопрокат и комплектующие для них в соответствии с предложениями вагоностроителей.

2. Поддержать предложения операторских компаний об увеличении закупок вагонов у российских вагоностроительных предприятий и их готовности в этих условиях к заключению соответствующих договоров на поставку вагонов.

3. Обратиться в Правительство Российской Федерации с предложениями:

- О выделении кредитов конкретным предприятиям железнодорожного машиностроения на осуществление хозяйственной деятельности.
- О субсидировании 2/3 процентной ставки рефинансирования Центральным банком Российской Федерации при обслуживании кредитов на хозяйственную деятельность.
- О включении ключевых предприятий железнодорожного машиностроения в список стратегически значимых предприятий Правительства Российской Федерации.
- Об оказании бюджетной поддержки крупным и градообразующим предприятиям вагоностроения в виде налоговой отсрочки, реструктуризации бюджетной задолженности на погашение просроченных кредитов.

- О введении дополнительных таможенных пошлин на импорт продукции вагоностроения.

- О софинансировании государством базовых НИОКР по созданию новейших инновационных образцов подвижного состава, превышающих 50% общей стоимости проектов.

4. Заключить хозяйственные договоры на уровне существующего спроса до конца текущего года и сформировать производственные параметры работы на первый квартал 2009 г.

Как уже отмечалось выше, на заседании также был рассмотрен проект федерального закона «Об энергосбережении и повышении энергетической эффективности», принятый Госдумой Российской Федерации в первом чтении и предложения по мотивации производителей к экономии. Проект федерального закона ограничивается только установлением порядка регистрации энергетических устройств, технологических процессов и энергопотребляющих помещений, а также введением в зависимости от соответствия их энергоэффективности нормативным значениям разрешительных и запретительных или штрафных санкций.

В законопроекте отсутствует указание, что энергосбережение в современных условиях является основой государственной политики Российской Федерации в области энергетики; отсутствует четкая градация, на кого по формам собственности распространяется закон; не проработаны правовые основы мотивации создания энергоэффективных средств и технологий и механизмы их реализации.

Ряд положений закона ставит под сомнение высокоэффективные инвестиционные проекты по газификации автономной тяги и по дальнейшему развитию полигона электрифицированных железных дорог.

Экономическое обоснование полезности рассматриваемого закона для экономики России практически отсутствует.

Рассматриваемый проект закона предусматривает в основном экономические санкции и не поощряет энергосбережение, повышение уровня энергоэффективности и обновление фондов в смежных отраслях, развитие энергетического и транспортного машиностроения; проект закона не скоординирован своими нормами с критическими технологиями Рос-

сийской Федерации, Стратегией развития железнодорожного транспорта до 2030 года. Проект не содержит каких-либо положений, которые бы узаконили объединительную роль энергетики и транспорта в снижении энергоемкости и транспортноемкости отечественного ВВП. Проект закона имеет высокий потенциал развития коррупционных проявлений.

В результате обсуждения проекта федерального закона «Об энергосбережении и повышении энергетической эффективности» решено:

1. Признать необходимым переработать представленный на рассмотрение в Госдуму Российской Федерации проект федерального закона и его технико-экономическое обоснование с отражением объединительной роли энергетики в снижении энергоемкости ВВП.

2. Направить предложения НП «ОПЖТ» в Государственную Думу РФ о необходимости переработки проекта федерального закона, правовых основ и механизмов их реализации в части мотивации производителей к созданию высокоэнергоэффективных устройств и технологических процессов.

МЕЖДУНАРОДНАЯ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ ВЫСТАВКА-ФОРУМ

ЛОГИСТИКА
северо-запад

1-3 АПРЕЛЯ '09
ПЕТЕРБУРГСКИЙ СКК

ТРАНСПОРТНАЯ ЛОГИСТИКА • СКЛАДСКАЯ ЛОГИСТИКА • IT В ЛОГИСТИКЕ • ОБРАЗОВАНИЕ. ПОДГОТОВКА ПЕРСОНАЛА
ТЕЛЕМАТИКА • ИНВЕСТИЦИОННЫЕ ПРОГРАММЫ • ЭКСПРЕСС-ДОСТАВКА • СТРАХОВАНИЕ ГРУЗОВ



ОРГАНИЗАТОР ВЫСТАВКИ **FAREXPO** **IFE** **ufi**

МЕСТО ПРОВЕДЕНИЯ ПЕТЕРБУРГСКИЙ СКК,
пр. Ю.Гагарина, 8, ст. метро «Парк Победы»

АДРЕС «ФАРЭКСПО» WWW.FAREXPO.RU,
idea@orticon.com, т./ф.: (812) 777-04-07, 718-35-37

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ИНФОРМАЦИОННЫЙ ПАРТНЕР **РЭД-ПАРТНЕР**

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ИНФОРМАЦИОННЫЙ ПАРТНЕР **СНПАД**

АНАЛИТИЧЕСКИЙ МЕДИА-ПАРТНЕР **ТРАНСПОРТ**

ИНФОРМАЦИОННЫЕ ПАРТНЕРЫ **Ситиал**

ПРИ ПОДДЕРЖКЕ: Министерства транспорта РФ
Комитета по транспортно-транзитной политике
Ассоциаций ТПП Северо-Западного федерального округа