



ИКСОВЕНЧЕ

**РОСТ ПРОИЗВОДСТВА ПШЕНИЦЫ В РОССИИ
ВЫЯВИЛ НЕХВАТКУ КАЧЕСТВЕННЫХ
ВАГОНОВ-ЗЕРНОВОЗОВ**

ить на 5,5 тонны груза больше и получить экономию по стоимости перевозки тонны груза на 5–8%. Кроме того, полувагон обладает повышенным пробегом до деповского ремонта в 500 тыс. км вместо 210 тыс. км у стандартных вагонов. Массовая эксплуатация нового типа вагонов на тележках Barber позволит собственнику подвижного состава уменьшить потребный парк вагонов (на парке в 1000 вагонов экономия инвестиционных средств превысит 200 млн рублей), получить экономию на тарифе и повысить эффективность бизнеса за счет сокращения затрат на эксплуатацию и ремонт подвижного состава», — представил достоинства новых моделей Максим Куземченко.

Среди ожидаемых на рынке новинок также вагон-цистерна для нефтеналивных грузов с двумя котлами. В первом полугодии 2012 года на мощностях «Рузхиммаша» должен быть построен опытный образец. Для соединения рам, на которых разместятся котлы, разработчики (научно-внедренческий центр «Вагоны») предложили применить жесткую сцепку. Это позволит сократить расстояние между цистернами до 260 мм (вместо 500 мм) и удешевить вагон.

В итоге в поезде можно будет перевозить на 11% больше светлых нефтепродуктов. Как рассказал директор НВЦ «Вагоны» Юрий Бороненко, в производство новинка должна поступить в 2013 году.

ПРЕПЯТСТВИЯ НА ПУТИ Однако на пути внедрения «новинок» есть множество проблем. «Существуют объективные пределы, продиктованные особенностями инфраструктуры по нагрузке на ось и габаритам. Изменить инфраструктуру под бо́льшую нагрузку на ось или габарит — достаточно капиталоемкая задача. Второе — недостаточная экономическая заинтересованность в работе с такими вагонами. Прямые экономические эффекты от внедрения в работу инновационных вагонов не покрывают более высокую цену на них. Косвенные эффекты, например от более бережного воздействия на инфраструктуру, начинают ощутимо проявляться только при значительной доле новых вагонов на сети или на определенных маршрутах перевозок», — перечисляет эксперт ИПЕМА.

Об этих же проблемах упомянул и Владимир Хорошилов. «Многих пугает высокая цена на вагон по сравнению с традиционными моделями (в среднем на 10–15% выше) и более продолжительные сроки его окупаемости. Если же опять вспомнить опыт США, то там эту проблему решали с помощью экономических мер — путем увеличения тарифа на старые вагоны, которые способствовали скорейшему износу инфраструктуры», — рассказал господин Хорошилов.

По его мнению, необходимо стимулировать появление вагонов нового поколения экономическими мерами. «Сегодня важно с участием широкого круга специалистов РЖД, научного и бизнес-сообществ пересмотреть сроки межремонтного пробега новых вагонов и снизить инфраструктурный тариф для вагонов нового поколения, увеличив его для традиционных вагонов», — считает представитель Brunswick Rail.

Впрочем, Константин Кострикин уверен, что процесс уже запущен и производители вагонов в ближайшее время объявят о постановке на производство новых моделей грузовых вагонов. «Скорее всего, как этап внедрения на сеть новых моделей вагонов будет выбрана их поставка на региональные, географически локализованные маршруты перевозок. Это позволит подготовить определенные транспортные коридоры на магистральных путях, а также пути необщего пользования для обработки вагонов повышенной грузоподъемности и габарита. Дополнительно это позволит локализовать ремонтный сервис таких вагонов», — прогнозирует эксперт. ■

**НЕОБХОДИМО
СТИМУЛИРОВАТЬ ПОЯВЛЕНИЕ
ВАГОНОВ НОВОГО ПОКОЛЕНИЯ
ЭКОНОМИЧЕСКИМИ МЕРАМИ**

по ее словам, вагоны повышенной грузоподъемности для горно-обогатительных комбинатов компании не вполне актуальны. «90% всех перевозок осуществляется через железнодорожные погранпереходы в Китай, поэтому загрузка вагона лимитирована соглашением СМГС до 63 тонн и грузоподъемность даже обычного вагона используется не полностью», — объясняет госпожа Шлеева.

А вот «СИБУР-Транс» не готов к экспериментам. «Поскольку компания занимается перевозкой опасных грузов, экспериментировать с парком, на мой взгляд, не стоит. Мы будем готовы покупать или арендовать новые модели подвижного состава только в том случае, если увидим положительные результаты опытно-промышленной эксплуатации, а также сможем познакомиться с конкретным опытом других компаний. Риски в нашем случае слишком высоки», — высказал свое мнение генеральный директор компании Максим Зинченко.

ОСОБЫЕ ГРУЗЫ Руководитель дивизиона железнодорожного литья и вагоностроения концерна «Тракторные заводы» Альберт Костромин рассказал, что за 2011 год вагоностроительное подразделение ЗАО «Промтрактор-Вагон» выпустило всего 170 единиц новой продукции. В том числе 70 вагонов модели 12–1304 на тележке 18–9836 с Motion Control с осевой нагрузкой 25 тонн и 100 фитинговых платформ модели 13–9781 для перевозки крупнотоннажных контейнеров.

«Востребованность моделей подтверждается заказами на 2012 год, контракт на платформы заключен в январе 2012 года, обсуждение контракта на продажу полувагонов 12–1304 в настоящее время еще не завершено», — добавил господин Костромин.

Он отметил, что при внедрении новой техники особое внимание обращают не только на грузоподъемность новых вагонов, но и на степень воздействия ходовых частей вагонов на рельсовое полотно, отдавая предпочтение технике с «щадящей» степенью. Новая разработка тележки модели 18–9836, на которой проектируются но-

вые модели вагонов, как раз обладает всеми нужными качествами и может стать новым стандартом отрасли.

Концерн планирует в ближайшие годы расширить линейку хопперов за счет производства минераловозов и зерновозов, установленных на тележку с нагрузкой 25 тонн на ось для повышения грузоподъемности вагонов и с увеличенным межремонтным пробегом.

А уже в первом полугодии 2012 года ожидается получение сертификата на вагон-хоппер модели 19–9838-01 для перевозки цемента на базе тележки модели 18–9771.

«Вагоны-хопперы становятся одним из наиболее востребованных типов подвижного состава на пространстве 1520. Понимая это, мы направили хопперы в числе первых для прохождения поднадзорной эксплуатации в ОАО „Первая грузовая компания“, — соглашается директор Торгового дома ЗАО «Тихвинский вагоностроительный завод» (ТВСЗ) Максим Куземченко, отмечая, что специалисты ОАО ПГК по промежуточным результатам опытной эксплуатации тихвинского вагона-хоппера подтвердили преимущества подвижного состава. По его словам, объем кузова вагона-хоппера ТВСЗ не имеет аналогов на территории колеи 1520 и составляет 101 куб. м, что позволит на 6–7% увеличить его полезную загрузку минеральными удобрениями. Кроме того, разработанный кузов может с минимальными переделками быть переоборудован в эффективный зерновоз. «В целях повышения надежности и эффективности при проведении загрузочных работ будут усовершенствованы конструкции загрузочных устройств», — добавил господин Куземченко.

В целом продуктовая линейка Тихвинского ВСЗ представлена грузовыми вагонами 11 модификаций, в том числе в комплектации с инновационной экипажной частью модели Barber, обеспечивающей бо́льший межремонтный пробег, скорость и низкую вероятность внеплановых ремонтов. Кроме вагона-хоппера среди них универсальный и полувагон с глухим кузовом, а также длиннобазная платформа.

«Так, универсальный полувагон с тележкой Barber S-2-R с осевой нагрузкой 25 тонн позволит собственнику перевоз-



**ВАГОНЫ-ХОППЕРЫ СЕЙЧАС САМЫЙ
ВОСТРЕБОВАННЫЙ ТИП
ПОДВИЖНОГО СОСТАВА В СНГ**

