

ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ

КОЛЕЯ ОДНА — ВАГОНЫ РАЗНЫЕ.
РОССИЯ ЗАКРЫВАЕТ РЫНОК
ДЛЯ УКРАИНСКИХ ВАГОНОВ /3
СЕКРЕТЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ
ИННОВАЦИЙ. КАКИЕ ВАГОНЫ
ПОЯВИЛИСЬ НА ПУТЯХ /10
ФИЛЬТРУЯ ПРОИЗВОДСТВО.
УВЗ ВЗЯЛСЯ ЗА ЗДОРОВЬЕ
СВОИХ СОТРУДНИКОВ /13



Среда, 16 апреля 2014
Тематическое приложение
к газете «Коммерсантъ» №15

Коммерсантъ

BUSINESS GUIDE

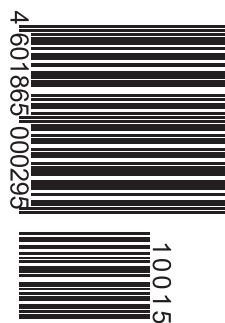


МАГИСТРАЛЬ

УРАЛЬСКИЙ
ТРАНСПОРТНЫЙ
САЛОН

2014

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР ВЫПУСКА



РЕКЛАМА

KOMMERSANT.RU

BUSINESS GUIDE ТЕМАТИЧЕСКИЕ ПРИЛОЖЕНИЯ К ГАЗЕТЕ **КОММЕРСАНТЪ**





АЛЕКСЕЙ ХАРНАС,
РЕДАКТОР BUSINESS GUIDE
«ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ»

СОСЕДСКИЕ
ОТНОШЕНИЯ

Никто не знает, как долго продлится противостояние двух государств и чем оно закончится. Но в любом случае экономические отношения между Россией и Украиной уже никогда не будут прежними. Для российских компаний политический конфликт обернулся прекрасной возможностью зачистить рынок от конкурентов так, что они уже никогда не получат шанса вернуться на него. Можно назвать это нечестной конкурентной борьбой, но реалии таковы, что покупатели железнодорожной техники (а в данном случае, как следует из названия этих тематических страниц, нас интересуют именно они) трезво оценивают риски приобретения украинских вагонов — более дешевых, чем российские аналоги. И если убрать из этих оценок личные политические взгляды перевозчиков, риски останутся высокими, и связаны они прежде всего с невозможностью оценить бесперебойность поставок продукции и комплектующих к ним. Впрочем, мгновенного захвата рынка не получится. Аналитики считают, что если политические проблемы будут решены так, как этого хочет российское руководство, украинская продукция может даже получить дополнительные преференции. Впрочем, оценить горизонт исполнения этих прогнозов никто не берется.

Тематическое приложение к газете «Коммерсантъ» (Business Guide-Подвижной состав)

Владимир Желонкин — президент ИД «Коммерсантъ»

Павел Филенков — генеральный директор ИД «Коммерсантъ»

Азерб Мурсалиев — шеф-редактор ИД «Коммерсантъ»

Михаил Михайлин — редакционный директор ИД «Коммерсантъ»

Анатолий Гусев — автор дизайн-макета

Павел Кассин — директор фотослужбы

Валерия Любимова — коммерческий директор ИД «Коммерсантъ»

Рекламная служба: Тел. (499) 943-9108/10/12, (495) 101-2353

Алексей Харнас — руководитель службы «Издательский синдикат», выпускающий редактор

Ольга Боровягина — редактор

Сергей Цомык — главный художник

Виктор Куликов — фоторедактор

Екатерина Бородулина — корректор

Адрес редакции: 125080, г. Москва, ул. Врубеля, д. 4. Тел. (499) 943-9724/9774/9198

Учредитель: ЗАО «Коммерсантъ. Издательский дом». Адрес: 127055, г. Москва, Тихвинский пер., д. 11, стр. 2. Журнал зарегистрирован Федеральной службой по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор). Свидетельство о регистрации СМИ — ПИ № ФС77-38790 от 29.01.2010

Типография: «Сканвеб Аб». Адрес: Корьяланкату 27, Коувола, Финляндия

Тираж: 75000. Цена свободная

Рисунок на обложке: Мария Заикина

ВОСТОЧНЫЙ ЭКСПРЕСС

СЛОЖНЫЕ ОТНОШЕНИЯ МЕЖДУ ПРАВИТЕЛЬСТВАМИ РОССИИ И УКРАИНЫ ПРИВЕЛИ К СВОРАЧИВАНИЮ ЭКОНОМИЧЕСКИХ СВЯЗЕЙ МЕЖДУ СТРАНАМИ. В ЧАСТНОСТИ, ПРЕКРАТИЛИСЬ ПОСТАВКИ В РОССИЮ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ВАГОНОВ, ПРОИЗВЕДЕННЫХ ЗАВОДАМИ СОСЕДНЕГО ГОСУДАРСТВА. БОЛЬШИНСТВО ГРУЗОВЫХ ОПЕРАТОРОВ ПОЛАГАЮТ, ЧТО СЛОЖИВШУЮСЯ СИТУАЦИЮ ДОЛЖНЫ ИСПОЛЬЗОВАТЬ РОССИЙСКИЕ ВАГОНОСТРОИТЕЛИ, ДЛЯ КОТОРЫХ РЫНОК ОКАЗАЛСЯ ФАКТИЧЕСКИ ОЧИЩЕННЫМ ОТ КОНКУРЕНТОВ.

МАРГАРИТА МЕНЬШАКОВА

СУВЕРЕННОЕ ВАГОНОСТРОЕНИЕ Осенью прошлого года Россия запретила импорт продукции трех крупных украинских вагоностроительных предприятий. Федеральное учреждение «Регистр сертификации на федеральном железнодорожном транспорте» (РС ФЖТ) приостановило действие сертификатов на поставку в РФ вагонов «Азовобщемаша» (находится под управлением ОАО «Азовмаш»), ОАО «Днепровагонмаш» (входит в инвестиционно-финансовую группу ТАС) и ОАО «Крюковский вагоностроительный завод».

События развивались следующим образом. В конце сентября было отозвано 13 сертификатов Крюковского завода (КВСЗ) — те, которые были выданы с 25 июня 2011-го по 30 января 2013 года на вагоны для перевозки цемента, зерна, сыпучих грузов, глинозема и алюминия, а также на вагоны-платформы. И хотя 23 октября сертификаты на восемь из них были восстановлены, под запретом остались поставки в Россию полувагонов, цементовозов и крытых вагонов КВСЗ. 2 октября было приостановлено действие сертификатов «Днепровагонмаша» на поставку в Россию полувагонов, вагонов для битума, цементовозов, зерновозов и вагонов-платформ. Еще через две недели — 15 октября — отозван сертификат на крытые вагоны, полувагоны и некоторые типы цистерн «Азовобщемаша».

По принятым в России правилам сертификаты на продукцию машиностроительных предприятий действуют от

одного до трех лет. Но отзыв или приостановка действия сертификата запрещает поставки до пересмотра решения. Причин введения ограничений на украинскую продукцию РС ФЖТ не публиковало — на сайте появилась только информация о запрете. Позднее представители учреждения заявляли, что украинские вагоностроительные заводы нарушают технологию производства литья. Проверки ультразвуковыми дефектоскопами, которые проводят в России, показали, что вагоны «Азовобщемаша», «Днепровагонмаша» и КВСЗ могут быть укомплектованы дефектным литьем, и это стало причиной запрета, указывали в РС ФЖТ.

Это не первый случай ограничения поставок продукции украинских производителей в Россию. Так, в сентябре 2011 года, а также в феврале и декабре 2012-го РС ФЖТ приостанавливал действие сертификатов на продукцию ПАО «Кременчугский сталелитейный завод» (КСЗ), которая используется в производстве грузовых вагонов. Решение принималось после обращения ОАО РЖД. Из-за поломок комплектующих производства КСЗ произошло несколько аварий с грузовыми вагонами. Это едва не привело к остановке производства вагонов на КВСЗ: предприятие осталось без литья, которое оно закупает на Кременчугском заводе. В 2012 году регистр также приостанавливал действие сертификата на железнодорожные цистерны производства «Азовмаша». А в августе 2013-го эксплутацию в России почти трех сотен вагонов производ-

ства КВСЗ запретила Федеральная служба по надзору в сфере транспорта (Ространснадзор). Представители службы заявили, что эти вагоны были укомплектованы некачественными запчастями.

ОДНА СТРАНА — ОДИН ВАГОН Украина — вторая по объему производства вагонов на так называемом пространстве 1520 — среди государств, где железная дорога имеет широкую колею. Главный потребитель украинских вагонов — Россия. Само собой, прошлогодние запреты РС ФЖТ, а теперь и сложная политическая и экономическая обстановка на Украине отрицательно сказались на финансовом положении местных вагоностроителей. По данным старшего аналитика украинской инвестиционной группы «АРТ-Капитал» Алексея Андрейченко, в настоящее время украинские вагоностроительные заводы работают с загрузкой всего 10%.

«Я не удивлюсь, если большинство из них на данный момент работает в убыток, — говорит он. — По итогам прошлого года все заводы, кроме „Азовобщемаша“, показали прибыль. Однако она сформирована преимущественно за первые восемь месяцев, то есть до приостановления действия сертификатов соответствия в России. Чтобы хоть как-то минимизировать затраты в период низкого производства, заводы сократили персонал и урезали рабочую неделю».



СНИЖЕНИЕ СПРОСА НА ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ОБОСТРИЛО КОНКУРЕНТНУЮ БОРЬБУ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ ВАГОНОВ

ПЕРЕДОВИКИ ПРОИЗВОДСТВА



ЮРИЙ ИЛЬНИН / ФОТО ИМП-РАС

УКРАИНСКИЕ ВАГОНЫ УЖЕ НЕ ПЕРВЫЙ РАЗ ЗАПРЕЩАЮТ
К ВВОЗУ В РОССИЮ

Несмотря на то что часть сертификатов соответствия украинских вагоностроителей была восстановлена в России в прошлом году, на данный момент спрос в России на их подвижной состав заметно упал, говорит аналитик «АРТ-Капитал». За два первых месяца 2014 года потребление сократилось на 25% (до 400 вагонов) по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. В целом производство вагонов за январь—февраль этого года на Украине сократилось почти на 80%. Портфели заказов украинских заводов практически пусты.

«Заводы снижают цены на свою продукцию с начала года — в долларах на 3%, благо девальвация гривны позволяет», — рассказывает Алексей Андрейченко. — Цены на украинские полувагоны сейчас уже в среднем на 7% ниже, чем на российские, а на хопперы-зерновозы — ниже на 9%. Но проблемы сбыта связаны, скорее всего, со сложной политической ситуацией на Украине, которая создает дополнительные риски при приобретении вагонов. В результате заказы перенаправляются на российские заводы, которые за счет этого за два месяца нарастили производство на 9%».

Отсутствие спроса со стороны российских заказчиков подтверждает, что риски сбоя поставок украинских вагонов в Россию существуют. Эти риски могут снизиться по мере деэскалации политического конфликта, и тогда ценовые преимущества украинских вагонов выйдут на первый план. Поэтому, рассуждает эксперт, прогнозы на конец года выглядят оптимистично, невзирая на низкие показатели производства в январе—феврале. В частности, Крюковский завод рассчитывает выпустить в 2014 году около 4 тыс. вагонов, несмотря на то что за два месяца произвел всего 175 единиц этой продукции.

Глава украинского Центра политического и экономического анализа Александр Кава говорит, что все без исключения украинские вагоностроители оказались в сложном финансовом положении из-за снижения спроса на их про-

дукцию в России. По результатам 2013 года, по данным эксперта, украинские заводы снизили объем выпуска вагонов почти наполовину.

«Потенциальный спрос на вагоны есть на Украине. В первую очередь у „Укрзалізниця“ (государственная администрация железнодорожного транспорта Украины. — „Ъ“) как у крупнейшего грузового оператора в стране. Однако его финансовое положение не позволяет делать значительные закупки подвижного состава», — отмечает Александр Кава. — Доступ к российскому рынку в ближайшие годы будет ограничен. Это обусловлено как снижением спроса из-за насыщения рынка за последние пять лет, так и интенсивным развитием

производства вагонов внутри РФ. Оказывает негативное действие и политический фактор».

По мнению Александра Кавы, у украинских производителей остается всего два варианта сохранения бизнеса. Первый — продажа контроля российским стратегическим инвесторам, которые способны обеспечить сбыт продукции на российском рынке. Так, напомнил он, был решен вопрос с загрузкой производственных мощностей АО «Лугансктепловоз»: 76% его акций было продано компании, аффилированной с российским «Трансмашхолдингом». Второй возможный, но еще более радикальный вариант — переориентация на новые рынки, в том числе на рынок грузовых вагонов колеи 1435 мм.

«ПОЯВИЛАСЬ ХОРОШАЯ БАЗА ДАННЫХ О ЗАБРАКОВАННЫХ ДЕТАЛЯХ»

За качеством комплектующих к вагонам следить сложнее, чем за подвижным составом. В случае брака страдают владелец инфраструктуры, перевозчик, оператор, грузовладелец. О том, как на государственном уровне снизить риски от контрафакта, **ВГ** рассказал заместитель начальника департамента безопасности движения ОАО РЖД Александр Косарев.



BUSINESS GUIDE: Как на железных дорогах появляется контрафактное литье?

АЛЕКСАНДР КОСАРЕВ: Боковая рама вагона — это обменный фонд. При ремонте вагона любая деталь может появиться под любым вагоном. Контрафактной мы считаем любую раму, на поверхности которой нанесено клеймо изготовителя, не соответствующее его уникальным признакам. Мы сталкиваемся в основном с той продукцией, которая была возвращена собственникам как забракованная, но по каким-то причинам вновь вернулась в оборот. Понятно, что непосредственный изготовитель вагонов едва ли будет ставить такие боковые рамы. Он имеет налаженную систему поставок комплектующих от завода-изготовителя. Но в вагоноремонтных депо они вполне могут появиться, и до недавнего времени отследить их было невозможно. Но теперь появилась хорошая база данных о забракованных деталях, установлен соответствующий контроль и существенно осложнена жизнь недобросовестным предпринимателям и поставщикам.

Кроме этого с февраля на Бежицком сталелитейном заводе проходит апробирование уникальной маркировки. Предполагается, что каждая боковая рама будет иметь на своей поверхности штрих-код, считываемый автоматически. С его использованием мы решим проблему человеческого фактора. С этой технологией исключены ошибки персонала при ручном вводе уникальных номеров в соответствующие электронные базы. Правда, новую маркировку еще предстоит испытать на надежность, так как вагон обращается в агрессивной среде и длительный период времени, а мы не знаем, как она себя поведет в этих условиях. Маркировка должна читаться в течение всего жизненного цикла боковой рамы.

ВГ: Но тем не менее 85% изломов — это новое литье еще гарантийного периода. Как ОАО РЖД отслеживает качество продукции на заводах и какие предприятия находятся под особым контролем?

А. К.: Мы разработали специальную методику отнесения грузовых вагонов к категории со сниженным уровнем эксплуатационной безопасности. По поручению 59-го заседания Совета железнодорожного транспорта государств — участников

Содружества с 1 декабря 2013 года веден мониторинг реализации принципов оценки потенциально опасной продукции и их последствий. Мониторинг основан на том, что мы каждые десять дней получаем информацию о количестве забракованных боковых рам при использовании средств неразрушающего контроля. Все эти сведения накапливаются в АС УКВ и в автоматизированной базе данных парка вагонов отдельно по каждому изготовителю и году изготовления за весь гарантийный период. Далее рассчитываем коэффициент — это количество забракованных боковых рам к числу изготовленного литья по каждому изготовителю за конкретный гарантийный год. Если коэффициент выше определенного показателя, в Ространснадзор направляется информация о признании соответствующей партии литья потенциально опасной, что свидетельствует о необходимости принятия мер превентивного характера. К примеру, может быть приостановлена эксплуатация вагонов, укомплектованных таким литьем, для проведения диагностики этой продукции. По этому поводу Минтранс утверждены в декабре прошлого года конкретные рекомендации. Данный документ позволяет собственнику вагонов или его изготовителю за определенное время принять добровольно меры по ликвидации угрозы излома боковой рамы в эксплуатации. Но если в течение трех месяцев в Ространснадзор не будут представлены сведения о том, что боковые рамы прошли дефектоскопию, то по его решению эта работа будет проводиться принудительно по соответствующему предписанию.

Как раз к 1 апреля мы получили и первые результаты мониторинга, итоги которого будут подводиться ежеквартально. На эту дату в зоне риска находятся боковые рамы, изготовленные «Промтрактор-Промлитом» в 2009 году, и также к опасной черте приближается продукция украинской «Азовэлектростали» 2010 года. Нужно понимать, что это не оценка качества продукции. Это вывод о том, что при достижении определенного числа отказов у определенного производителя за определенный год количество неизбежно приведет к тому, что какая-то рама сломается.

ВГ: Могут ли изготовители вагонного литья сами принять меры, чтобы не попасть в эту зону риска?

А. К.: Очень наглядный пример — Алтайвагонзавод. Он в прошлом году изъял из эксплуатации почти 6 тыс. рам производства 2010 года, и в результате у него нет ни одного дефекта за весь период наблюдения. Достаточно много работал над качеством своего литья и крупнейший российский производитель Уралвагонзавод. С 2011 по 2013 год в его литье не выявлены трещины или дефекты, недопустимые в эксплуатации.

ВГ: Какова сейчас ситуация с изломами боковых рам вагонов?



На самих украинских вагоностроительных заводах (среди них КВСЗ, «Трансмаш», «Азовмаш», Стахановский вагоностроительный завод) свое нынешнее финансовое положение и перспективы дальнейшего выстраивания бизнеса комментировать не стали.

ОПОРА НА СОБСТВЕННЫЕ СИЛЫ По данным российского некоммерческого партнерства «Объединение вагоностроителей», в настоящее время на территории Украины серийное производство вагонов освоено на двух десятках предприятий, которые суммарно могут выпускать до 50 тыс. грузовых вагонов различных видов. Для внутреннего украинского рынка это, безусловно, избыточные мощности, говорит исполнительный директор партнерства Василий Варенов, поэтому все последние годы украинские вагоностроители в сытовой политике ориентируются на российских потребителей: на экспорт уходит до 80% выпущенных на Украине вагонов. Рекорд, по его словам, был поставлен в 2011 году, когда в Россию было ввезено свыше 36 тыс. украинских вагонов общей стоимостью более \$2,5 млрд. Однако с тех пор украинские производители постепенно теряли российских потребителей. По итогам 2013 года общий импорт украинских вагонов составил 15 тыс. вагонов общей стоимостью около \$1 млрд.

«Несмотря на то что еще существуют отдельные рыночные сегменты, в которых наблюдается перевес в пользу украинской продукции — это хопперы для перевозки зерна и цемента,— на российском внутреннем рынке последние два года происходит постепенное замещение украинской продукции отечественными аналогами,— рассказал эксперт „Ъ“.— Непрерывающиеся случаи сходов составов с рельсов из-за некачественного украинского литья, отзывы сертификатов соответствия на выпускаемую украинскими предприятиями продукцию не могут не отпугнуть российских потребителей от импортных вагонов. Все меньшее число покупателей привлекают более низкие, чем у российских производителей, цены украинских поставщиков. Мне, как представителю отечественной вагоностроительной отрасли, наверное, не совсем корректно комментировать качество продукции зарубежных конкурентов. Но со статистикой сложно спорить, и эта статистика безоговорочно свидетельствует о том, что на долю украинских Кременчугского сталелитейного завода и

«Азовэлектростали» приходится подавляющее большинство инцидентов на железной дороге из-за изломов литых деталей вагонной тележки. Поэтому считаю, что снижение объемов украинского импорта нельзя объяснить только политическими причинами. Это скорее показатель того, что украинским производителям необходимо совершенствовать технологию производства и обновлять производственные мощности по выпуску вагонного литья для соответствия требованиям российских производителей».

Руководитель проекта «Аналитический центр» вагоностроительного предприятия «РМ Рейл» (входит в структуру корпорации «Русские машины») Екатерина Агапова предоставила следующую статистику вагоностроения на «пространстве 1520» за 2013-й и январь—февраль 2014 года. За год и два месяца предприятия постсоветских стран произвели 99,494 тыс. вагонов. В том числе российские предприятия выпустили 68,529 тыс. единиц (около 69%), украинские — 25,231 тыс. (около 25%).

Прогнозировать дальнейшую судьбу украинского вагоностроения эксперт «РМ Рейл» не взялась. Между тем Василий Варенов убежден, что российским вагоностроительным предприятиям под силу занять украинскую долю российского железнодорожного рынка — как по количеству, так и по номенклатуре вагонов. Российские вагоностроители суммарно могут выпускать до 75 тыс. грузовых вагонов всех видов, говорит он. По прогнозам «Объединения вагоностроителей», в ближайшие несколько лет этих мощностей будет более чем достаточно для обеспечения потребностей российских транспортных компаний.

«У всех видов украинских вагонов есть российские аналоги, которые зачастую существенно их превосходят по техническим и эксплуатационным параметрам,— подчеркнул исполнительный директор партнерства.— Многие российские предприятия уже перешли к выпуску инновационных вагонов с увеличенной грузоподъемностью и межремонтным пробегом. На Украине таких вагонов еще нет. Поэтому могу смело предположить, что дальнейшее снижение объемов украинского импорта ни в коем случае не приведет к дефициту вагонов в России».

КОЛЕСА ДИКТУЮТ ВАГОННЫЕ Российские потребители продукции вагоностроения — компании-операторы железнодорожного подвижного состава — неохотно комментируют свои дальнейшие взаимо-



ЦЕНЫ НА УКРАИНСКИЕ ПОЛУВАГОНЫ СЕЙЧАС В СРЕДНЕМ НА 7% НИЖЕ, ЧЕМ НА РОССИЙСКИЕ, А НА ХОППЕРЫ-ЗЕРНОВОЗЫ — НА 9%

отношения с украинскими заводами. Объясняют это в основном риском испортить партнерские связи. Из опрошенных нами компаний по существу ответили только в одной — ЗАО «СИБУР-Транс». По словам директора дивизиона компании Сергея Сучкова, доли вагонов украинских и российских производителей в парке «СИБУР-Транса» примерно равны. Украинскую долю представляют вагоны «Азововощемаша» и «Полтавхиммаша».

«В целом качество вагонов и той и другой стороны можно оценить как приемлемое. Вместе с тем со стороны украинских производителей мы видим больше технических проблем, связанных с качеством литья», — признает топ-менеджер. Он также добавил, что сейчас компания не видит предпосылок для принятия украинскими предприятиями решения о прекращении поставок в Россию. Для некоторых из них, отметил Сергей Сучков, в частности для «Азововощемаша», «наш рынок является ключевым».

А. К.: К 1 апреля допущено восемь изломов против 26 за тот же период прошлого года. В 2013 году ломались 15 боковых рам, находящихся на гарантийном сроке изготовителя (пять лет), в этом таких случаев всего три. Улучшение очевидно.

За прошедший год совместными усилиями нам удалось реализовать технологию, при которой изготовитель должен добровольно или принудительно отозвать боковые рамы, изготовленные в одной плавке с той, где средствами неразрушающего контроля были обнаружены и подтверждены дефекты или трещины. И по итогам 2013 года изъяли из эксплуатации около 17 тыс. потенциально опасных боковых рам по обращениям заводов—изготовителей литья. Пересмотр системы мотивации осматривщиков вагонов, действующей в ОАО РЖД, повысил качество браковки, что, в свою очередь, исключило из эксплуатации еще более 15 тыс. рам. Большинство заводов уже перешло на изготовление литья усиленной конструкции 19-100.

И наконец, мы начали наводить порядок в обороте литья и создали автоматизированную систему учета комплектации вагонов (АС УКВ), которая затрудняет деятельность недобросовестных предпринимателей. Есть пока устная договоренность с заводами-изготовителями о том, что они предоставляют нам сведения о боковых рамах, которые они забраковали непосредственно при изготовлении, тех, что поставили на вагоны и пустили в эксплуатацию. АС УКВ позволяет нам, во-первых, проверять, действительно ли конкретным заводом изготовлена рама, которой укомплектован вагон при выпуске его из ремонта, а во-вторых, не была ли эта боковая рама ранее исключена из эксплуатации при производстве или отозвана изготовителем по предписанию органа государственной власти, забракована нашими осматривщиками вагонов или при ремонте. В любом случае при получении данных о несоответствии информации в этой части вагон не выпускается на сеть.

Правда, пока мы не решили проблему так называемых рам-«двойников». Хотя каждый изготовитель утверждает, что любая боковая рама имеет уникальный номер (это сочетание года изготовления, клейма изготовителя и сквозной нумерации произведенной за год продукции), но при этом некоторые заводы уже объявили, что у них есть легальные «двойники». Это боковые рамы, изготовленные по различным технологиями или чертежам, на поверхности которых имеется еще один отличительный признак (технологический), как правило, в виде буквенного обозначения, позволяющий провести их идентификацию. Совместно с изготовителями таких боковых рам мы работаем над тем, чтобы внести цифровую идентификацию этих технологических признаков в нашу систему и признать эту продукцию легальной.

ВГ: Есть ли сегодня на рынке дефицит литья, который наблюдался еще в прошлом году?

А. К.: На мой взгляд, дефицита не стало с момента ввода в действие административного ограничения срока продления службы вагона. Тот подвижной состав, которому уже невыгодно было продлевать сроки службы, утилизируется собственником, а вот съемные детали, в том числе и боковые рамы, пошли как давальческое сырье на ремонтные площадки. В наших ВРК определен четкий порядок осуществления входного контроля качества этого сырья, его соблюдение гарантирует проверку боковых рам, а внедренная АС УКВ исключит выпуск из эксплуатации нелегитимных боковин. Так что с уверенностью можно сказать, что недостатка в комплектующих сейчас нет.

ВГ: Какие меры предлагает принять ОАО РЖД для окончательного решения проблемы изломов литья?

А. К.: Во-первых, реализовать все, что предусмотрено планом Дворковича. Пока не утверждены методические рекомендации Минпромторга о порядке отзыва грузовых вагонов из эксплуатации, оснащенных потенциально опасным литьем. А они необходимы, так как, на наш взгляд, должны определить порядок утилизации забракованного литья. Не до конца решен вопрос об обязательном страховании ответственности участников перевозочного процесса (изготовителей, вагоноремонтников и собственников вагона). Свою ответственность как владельца инфраструктуры и перевозчика ОАО РЖД страхует уже давно и в добровольном порядке. Мы понимаем, что сход поезда, как правило, приводит к значительным материальным потерям. Речь иногда идет о сотнях миллионов рублей, особенно если это сопряжено с нанесением вреда окружающей среде. Ущерб должен покрываться виновником. А если вина за такое событие на представителе малого бизнеса, уставный капитал которого не превышает 10 тыс. руб.? Страхование может обеспечить необходимые финансовые гарантии, а размер страховой премии мотивировать предпринимателя на вложения в безопасность движения. Необходимо решить вопрос еще и о том, кто может выходить на железнодорожную инфраструктуру и при соблюдении каких условий. На уровне нормативного акта должны быть определены правила допуска на инфраструктуру и полномочия владельца инфраструктуры по его осуществлению.

Изготовители боковых рам должны предоставлять нам информацию о продукции как можно быстрее, и, по моему мнению, эта информация должна публичной. Такое раскрытие информации гарантирует нас от контрафакта. И наконец, мы настаиваем, на возобновлении лицензирования деятельности по ремонту подвижного состава и железнодорожной инфраструктуры. Это одна из жестких, но самых эффективных мер государственного регулирования, которая гарантированно закрывает доступ на рынок для недобросовестных предпринимателей вплоть до применения к ним мер уголовной ответственности.

Беседовал СЕРГЕЙ ПЛЕТНЕВ

Руководитель департамента исследований железнодорожного транспорта Института проблем естественных монополий (ИПЕМ) Владимир Савчук указывает на реальный риск существенного снижения качества грузовых и пассажирских вагонов, произведенных на Украине. Эксперт связывает это с технологическими особенностями их производства.

«При стабильном и равномерном объеме выпуска обеспечить требуемые параметры качества продукции значительно легче,— объясняет Владимир Савчук.— Например, неритмичность работы литейного производства приводит к нестабильности технологии, при которой возможны отклонения по химическому составу и качеству отливков. В результате качество может снизиться до уровня 2008–2010 годов, что может повлечь за собой изломы боковых рам, выпущенных в 2014 году, в период эксплуатации в 2015–2017 годах. В этом случае риски, связанные с возможными проблемами при эксплуатации, перекладываются на покупателей вагонов. Это, конечно, отразится на цене вагонов: возможны премии и скидки. Однако в дальнейшем существует вероятность понести дополнительные затраты на устранение дефектов, которые превысят полученные скидки. При покупке вагонов я бы отдельно и очень внимательно рассматривал вопрос качества».

По прогнозу эксперта ИПЕМ, украинские производители, скорее всего, останутся на российском рынке, возможно, с потерей доли в краткосрочной перспективе. Темпы восстановления их доли будут зависеть от политической и экономической ситуации, наличия ограничений со стороны Украины на торговлю с Россией, возможности поддерживать низкую цену на свою продукцию, а также политики России в сфере технического регулирования.

«Исторически наличие продукции украинских производителей сдерживает уровень цен на российских заводах. Но пока в России наблюдается огромный профицит производственных мощностей и слабый спрос на продукцию вагоностроителей как таковой, отсутствие на рынке украинских заводов не приводит к росту цен на грузовые вагоны. Однако при восстановлении спроса на вагоны господство российских производителей может привести к росту цен. Полагаю, что уже в среднесрочной перспективе по сравнению с первой половиной 2014 года доля украинских производителей на российском рынке возрастет. Этот фактор будет сдерживать рост цен. Однако это не снимает вопросов, связанных с качеством и безопасной эксплуатацией грузовых вагонов украинского производства времен Майдана», — подчеркивает Владимир Савчук. ■

РОССИЙСКИЕ ПРЕДПРИЯТИЯ ПЕРЕШЛИ К ВЫПУСКУ ИННОВАЦИОННЫХ ВАГОНОВ С УВЕЛИЧЕННОЙ ГРУЗОПОДЪЕМНОСТЬЮ И МЕЖРЕМОНТНЫМ ПРОБЕГОМ



ИНТЕРЕСЫ РЖД И ИНЖЕНЕРА ЧАСТО НЕ СОВПАДАЮТ

УЧЕНЫЕ УВЕРЕНЫ, ЧТО НЕ У ВСЯКОЙ РАЗРАБОТКИ ЕСТЬ РЫНОЧНОЕ БУДУЩЕЕ. О РИСКАХ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ НОВОЙ ТЕХНИКИ, А ТАКЖЕ О КОНКУРЕНЦИИ С ЗАПАДНЫМИ ПРОИЗВОДИТЕЛЯМИ РАССКАЗАЛ ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЕНЕРАЛЬНОГО ДИРЕКТОРА, НАЧАЛЬНИК ПРОЕКТНО-КОНСТРУКТОРСКОГО БЮРО ОАО «НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ ИНСТИТУТ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА» (ВНИИЖТ) АЛЕКСЕЙ СОКОЛОВ.

BUSINESS GUIDE: Вокруг термина «инновационный вагон» много споров. Хотя бы у ученых и испытателей есть ясность, какой подвижной состав подходит под это определение, а какой нет?

АЛЕКСЕЙ СОКОЛОВ: Термин с течением времени оброс различного рода спекуляциями, и сейчас мы предпочитаем говорить «вагон с улучшенными технико-экономическими характеристиками». Этих характеристик у вагона несколько, и представляют они собой решения, которые влияют на экономику одного или нескольких участников перевозочного процесса.

Например, повышение грузоподъемности вагона позволяет грузоотправителю меньше платить за перевозку тонны груза, а перевозчику — сократить затраты на перевозку тонны груза в этом вагоне. Увеличение надежности вагона и его межремонтных интервалов позволяет собственнику вагона снизить затраты на ремонт вагона и повысить его утилизацию, а владельцу инфраструктуры снизить расходы на осмотры и содержание вагона в эксплуатации. Кроме того, сокращаются простои поездов для осмотра вагонов и отцепки неисправных вагонов в пути следования. Поэтому, с нашей точки зрения, правильным будет определение «грузовой вагон, реализующий при массовом внедрении значимый экономический эффект для всех участников перевозочного процесса по сравнению с вагоном-аналогом за счет применения новых технических решений».

Хочу обратить внимание на часть определения «... всех участников перевозочного процесса...». Существует множество способов повысить рентабельность, например, для грузовладельца в ущерб интересам владельца инфраструктуры. Некоторыми разработчиками создаются тележки грузовых вагонов с повышенной осевой нагрузкой, которые при формальном соблюдении норм безопасности и воздействия на путь наносят существенно большие повреждения, чем типовые вагоны, тем самым заставляя владельца инфраструктуры больше тратить на текущее содержание и ремонты пути. При этом за счет повышенной осевой нагрузки и, соответственно, грузоподъемности грузовладелец получает дополнительный экономический эффект из-за снижения стоимости перевозки тонны груза.

ВГ: Какие еще существуют риски использования инновационных вагонов?

А. С.: Они могут быть двух видов: технические и экономические. Технические риски связаны с новизной и недостаточной апробацией применяемых технических решений. В частности, применяемые некоторыми производителями полимерные элементы в конструкции инновационных тележек для снижения износа их элементов и улучшения динамических качеств в условиях реальной эксплуатации и в суровом российском климате быстро выходят из строя. В результате вагон, несмотря на заявленный производителем пробег между ремонтами 500 тыс. км, вынужден через 50–80 тыс. км отцепляться



на текущий ремонт для замены этих полимерных элементов. Это не только бьет по карману собственника вагона, но и вызывает незапланированные простои поездов, снижая производительность железных дорог.

Возникновение таких технических рисков совершенно нормальный процесс при создании действительно новой техники, и он должен сопровождаться четкой и высокопрофессиональной работой инженерных служб разработчика по их выявлению и ликвидации. Что, к сожалению, не всегда происходит.

Экономические риски напрямую связаны с принятыми техническими решениями, в основном с недостаточной проработкой разработчиком вагона экономической модели эксплуатации вагона и возникающими в эксплуатации техническими ограничениями. Например, созданы модели полувагонов в увеличенном габарите Тпр, которые позволяют перевести больше груза в поезде установленной длины. Однако внедрение этих полувагонов в эксплуатацию не нашло поддержки у собственников. Они имеют целый ряд технических ограничений, связанных с их выгрузкой на вагоноопрокидывателях, прочностью железнодорожных мостов старой постройки. А это приводит к ограничению полигона их эксплуатации. Хотя тариф на перевозку груза в этих вагонах такой же, как и в обычных. Собственники вагонов, грузоотправители и грузополучатели не заинтересованы инвестировать в модернизацию инфраструктуры. В результате внедрение модели не пошло далее опытной партии.

Есть вопросы и к сопровождению новых вагонов в эксплуатации. Мало разработать инновационный вагон — необходимо создать мощнейшую систему отслеживания и устранения дальнейших отказов его инновационных элементов. Нужно обучать работников вагоноремонтных предприятий новым методам ремонта, создать и поддер-

живать запасы инновационных запасных частей на всем протяжении маршрутов курсирования этих вагонов. Решение подобной задачи под силу только крупным производителям, которые кровно заинтересованы во внедрении инновационных вагонов.

ВГ: Оправданы ли в этих условиях меры господдержки по производству инновационных вагонов в России?

А. С.: Очевидно, что создание технических решений, позволяющих получить дополнительный экономический эффект для всех участников перевозочного процесса, а также системы поддержки таких вагонов в эксплуатации, процесс не быстрый и очень дорогой. Это выливается в повышенную на 300–500 тыс. руб. себестоимость таких вагонов. Сам собственник такого вагона для окупаемости дополнительных затрат на приобретение такого вагона должен иметь дополнительный экономический эффект от его эксплуатации в размере от 60 тыс. до 100 тыс. руб. в год. Отчасти его можно получить за счет повышения грузоподъемности и надежности вагонов. Однако, как показывает практика, этого недостаточно для активного приобретения собственниками техники. В связи с этим правительственная комиссия по высоким технологиям и инновациям в 2012 году поручила разработать предложения по совершенствованию системы построения тарифов для стимулирования приобретения вагонов нового поколения. По заказу РЖД в 2012 году ВНИИЖТ создал систему специальных тарифов, которую в 2013 году приняли в ФСТ.

Между тем предоставление льготных тарифов для вагонов с улучшенными технико-экономическими характеристиками ведет к уменьшению доходов владельца инфраструктуры. Естественно, они должны компенсироваться снижением его расходов, связанных с эксплуатацией этих вагонов. Поэтому каждый разработчик модели инновационного вагона должен доказать, что его вагон при массовом внедрении приведет к снижению затрат владельца инфраструктуры. Именно поэтому некоторые вагоны, декларируемые разработчиком как «инновационные», например созданные с применением новых материалов, не могут претендовать на получение тарифных скидок, если они не снижают расходы РЖД на соответствующую величину.

ВГ: Готов ли наш рынок к переходу на исключительно отечественную технику и ограничение импортных поставок?

А. С.: За время бума вагоностроения, который пришелся на 2009–2012 годы и сопровождался резким всплеском покупки новых вагонов, предприятия инвестировали значительные средства в обновление и развитие производства. Совокупные мощности вагоностроительных заводов России составляют более 80 тыс. вагонов в год при текущем спросе не более 50–60 тыс. вагонов. Таким образом, отечественное вагоностроение имеет значительный запас прочности и готово реализовать запросы рынка.

Имеется некоторая зона риска в части поставок высокотехнологичных комплектующих, особенно комплекту-

ющих сокопрочных и антифрикционных материалов. Однако крупные вагоностроители уже заключили лицензионные соглашения с ведущими производителями таких комплектующих и успешно локализируют их производство на территории России.

ВГ: А есть риски использования в производимом подвижном составе импортных комплектующих и технологий?

А. С.: Основной риск связан с невозможностью или крайней затрудненностью контроля качества комплектующих, произведенных за рубежом. С участием Федерального агентства железнодорожного транспорта, Министерства транспорта и РЖД создана, может быть, и безупречная, но достаточно четкая и эффективная система сертификации, контроля качества и приемки в эксплуатацию продукции вагоностроения. Использование в полном объеме этой системы для иностранных производств затруднено, что в результате приводит к снижению безопасности движения. Это было наглядно продемонстрировано недавними массовыми изломами боковых рам тележек преимущественно украинского производства.

Другим видом риска является отсутствие локализации ключевых комплектующих, наличие лицензионных ограничений на их производство. Такая ситуация может привести к проблемам в эксплуатации вагонов вплоть до остановки части парка в случае ухода поставщика этих импортных комплектующих с российского рынка.

ВГ: Конкурентоспособны ли российские инновационные вагоны с импортными?

А. С.: За последние пять лет отечественные вагоностроители продавали огромную работу. Они заимствовали лучшие иностранные образцы технических решений и технологий, а также создали собственные оригинальные. Сегодня можно смело утверждать, что отечественные инновационные вагоны не уступают импортным. Например, вагоны на китайской тележке ZK1, которые эксплуатируются сейчас в Казахстане и вскоре смогут использоваться в России, хоть и претендуют на статус инновационных, но построены на старых американских разработках. Они признаны разработчиком недостаточно эффективными. В то же время нашими производителями были приобретены права и локализовано производство новейших американских тележек, которые в совокупности составляют около 90% мирового парка грузовых вагонов.

Тем не менее перед нашими вагоностроителями остается значительное поле для дальнейшего совершенствования своих конструкций. В первую очередь это повышение надежности некоторых конструкций инновационных вагонов, чтобы они действительно обеспечивали заявленный производителем ресурс. Кроме этого основной задачей вагоностроителей является создание вагонов, которые могли бы значительно повысить производительность, провозную способность железных дорог с учетом ограничений инфраструктуры, и в результате повысить вклад российских железных дорог в экономику страны.

Беседовала СВЕТЛАНА КУСКОВА

«СПРОС НА ИННОВАЦИОННЫЕ ВАГОНЫ УВЕЛИЧИВАЕТСЯ»

ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЕНЕРАЛЬНОГО ДИРЕКТОРА ОАО «НАУЧНО-ПРОИЗВОДСТВЕННАЯ КОРПОРАЦИЯ „УРАЛВАГОНЗАВОД“» ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ТЕХНИКЕ АНДРЕЙ ШЛЕНСКИЙ РАССКАЗАЛ КОРРЕСПОНДЕНТУ ВГ О ТОМ, КАКИЕ ВАГОНЫ СТОИТ СЧИТАТЬ ИННОВАЦИОННЫМИ И КАК ОКУПАЮТСЯ ВЛОЖЕНИЯ В ИХ ВЫПУСК.

BUSINESS GUIDE: Андрей Александрович, многие производители декларируют разработку инновационных вагонов. Можно ли новые модели УВЗ отнести к категории инновационного подвижного состава?

АНДРЕЙ ШЛЕНСКИЙ: Новые модели корпорации УВЗ, безусловно, можно отнести к инновационным. Требования к инновационной железнодорожной продукции обозначены, например, в постановлении правительства РФ «Об утверждении Правил предоставления субсидий из федерального бюджета на возмещение потерь в доходах российских лизинговых организаций при предоставлении скидки при условии приобретения инновационных вагонов с повышенной осевой нагрузкой в рамках подпрограммы „Транспортное машиностроение“ государственной программы Российской Федерации „Развитие промышленности и повышение ее конкурентоспособности“», которое вышло 20 января 2014 года. И полувагон модели 12-196-01 с увеличенной грузоподъемностью и межремонтным пробегом Уралвагонзавода полностью ему соответствует.

Это первый в России серийный полувагон нового поколения на тележках модели 18-194-1 с осевой нагрузкой 25 тонно-сил. Кузов усилен и имеет повышенный объем — 88 куб. м. Грузоподъемность увеличена до 75 тонн. Основные несущие элементы изготовлены из сталей повышенной прочности, что позволило увеличить срок службы полувагона с 22 до 32 лет. В настоящее время на сети железных дорог эксплуатируется свыше 4 тыс. инновационных полувагонов модели 12-196-01. Данная модель предназначена для перевозки массовых неагрессивных грузов. При его разработке мы учитывали все положительные составляющие, которые применялись при технологической доводке моделей 12-132 и 12-132-03: увеличилась грузоподъемность и назначенный пробег до первого депоовского ремонта. Благодаря улучшенным технико-экономическим показателям он является наиболее перспективным для эффективных грузоперевозок, а его использование позволяет повысить провозную и пропускную способность железных дорог и значительно снизить расходы на перевозку и потребление энергии.

BG: Сколько инновационных вагонов выпускает УВЗ?

А. Ш.: В 2013 году корпорацией было выпущено более 2 тыс. таких полувагонов, это больше, чем мы суммарно изготовили с 2008 по 2012 год. В 2014 году мы планируем увеличить выпуск до 6–7 тыс. единиц, что составит около четверти нашей производственной программы по вагоностроению. В среднесрочной перспективе мы рассчитываем, что соотношение инновационных вагонов и их обычных аналогов на тележках 18-100 в нашем портфеле заказов будет составлять 50/50.

В 2014 году три новые модели грузовых вагонов научно-производственной корпорации «Уралвагонзавод» получили сертификаты соответствия. Документы выданы федеральным бюджетным учреждением «Регистр сертификации на федеральном железнодорожном транспорте» (ФБУ РС ФЖТ).

Первое изделие — полувагон модели 12-196-02 на тележках модели 18-194-1 с нагрузкой 25 тонно-сил. От се-



ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «НАУЧНО-ПРОИЗВОДСТВЕННАЯ КОРПОРАЦИЯ „УРАЛВАГОНЗАВОД“»

рийно выпускаемого в настоящее время полувагона модели 12-196-01 он отличается увеличенным с 88 до 94 куб. м объемом кузова.

Второе — цистерна для нефтепродуктов модели 15-5157-02 на тележках модели 18-100 с нагрузкой 23,5 тонно-силы. Преимуществом новой цистерны является уменьшенная масса тары, что позволило увеличить грузоподъемность с 66 до 68 тонн. Объем котла цистерны модели 15-5157-02 увеличен по сравнению с аналогами с 85,6 до 87 куб. м.

Третье — цистерна для нефтепродуктов модели 15-5157-04 на тележках модели 18-194-1 с нагрузкой 25 тонно-сил. Это первая сертифицированная в России и странах СНГ модель цистерны с увеличенной нагрузкой на ось и межремонтным пробегом. Грузоподъемность цистерны модели 15-5157-04 составляет 73 тонны, что на 6–7 тонн больше всех существующих аналогов.

В соответствии с решениями 57-го заседания комиссии Совета по железнодорожному транспорту полномочных специалистов вагонного хозяйства железнодорожных администраций, цистерны моделей 15-5157-02, 15-5157-04 и полувагон модели 12-196-02 внесены в справочник «Модели грузовых вагонов» ИВЦ ЖА. Работа продолжается. В среднесрочной перспективе программа развития модельного ряда корпорации УВЗ предусматривает освоение серийного производства широкой номенклатуры инновационных специали-

зированных вагонов (хопперов, платформ и т. д.) на тележках 18-194-1 с осевой нагрузкой 25 тонно-сил. Только в 2014 году на развитие программ по созданию перспективной железнодорожной продукции на Уралвагонзаводе выделено более 650 млн руб. Мы планируем, что в 2014–2015 годах модельный ряд корпорации кардинальным образом обновится за счет новых специализированных вагонов и улучшения технических и эксплуатационных параметров серийных моделей.

BG: Инновационные вагоны дороже обычных. Как они окупаются?

А. Ш.: Спрос на инновационные вагоны увеличивается. По объективным причинам они стоят дороже, и это вызывает опасения у потребителей. Срок их службы 32 года, и экономический эффект от эксплуатации накапливается все это время. Кроме того, реальную экономию при эксплуатации инновационных вагонов можно будет получить только при условии, когда на сети железных дорог их будет не сотни и даже не тысячи, а десятки тысяч.

Массовое внедрение инновационных вагонов невозможно без четкой государственной технической политики по переходу от морально устаревших вагонов к более эффективным и безопасным моделям. Здесь, мне кажется, был бы полезен опыт автопрома, где переход на новые стандарты «Евро-4» и «Евро-5» регламентируется государством.

В 2013 году на выставке EXPO-1520 корпорация УВЗ представила сразу семь новых моделей подвижного состава с кардинально улучшенными техническими и эксплуатационными характеристиками. Среди них прототип вагона-хоппера модели 19-5167, кузов которого впервые в мировой практике был разработан и изготовлен из композитного материала с использованием метода вакуумной инфузии. Этот метод улучшает соотношение волокна/смола в композитном материале, в результате чего получают более жесткое и легкое изделие. Вагон установлен на инновационные тележки с повышенной до 25 тонно-сил осевой нагрузкой, имеет увеличенный до 125 куб. м объем кузова, повышенную до 74 тонн грузоподъемность, современный автоматический тормоз с раздельной потележечной системой торможения, оборудованной соединительной арматурой для безрезьбовых труб, и оборудован усовершенствованным автосцепным устройством с автосцепкой СА-3У. За создание этого изделия корпорация удостоена престижной международной премии JEC Awards.

BG: Для чего потребовалась масштабная модернизация производства вагонов на УВЗ? Не рискованно ли начинать ее в условиях падения спроса на подвижной состав?



ВЛАДИСЛАВ ПОНИАКОВ

А. Ш.: Рынок вагоностроения всегда был высококонкурентным. На «пространстве 1520» работает более 40 вагоностроительных предприятий. В условиях снижения спроса многие предприятия пошли по самому простому пути — снижения цен на свою продукцию. На первый взгляд для потребителей это стало плюсом. Но на самом деле это не совсем так. Во-первых, ценовой демпинг требует сокращения внутренних издержек, а в таких условиях говорить о техническом развитии не приходится. Большинство вагоностроительных заводов сейчас выпускает морально устаревшие модели вагонов в максимально бюджетной комплектации.

Во-вторых, крайне низкая рентабельность, а зачастую и отрицательные финансовые результаты многих вагоностроительных заводов приводят к сокращению инвестиционных программ по техническому перевооружению.

Мы на Уралвагонзаводе также переживаем достаточно сложный период. Но даже в период спада на рынке мы не замораживаем свое техническое развитие. На головном предприятии в Нижнем Тагиле и наших дочерних предприятиях планируются и проводятся масштабные программы технического перевооружения.

BG: Изучали на УВЗ спрос со стороны операторов? Возможно, им проще взять более дешевый вагон при нынешнем профиците на сети РЖД и работать на нем?

А. Ш.: Профицит вагонов, образовавшийся в основном за счет продления сроков службы грузовых вагонов сверх установленного производителем, оказывает негативное влияние на всех участников перевозочного процесса. Оператору можно взять более дешевый вагон. Но дешевый вагон — это старая модель с малыми возможностями. Последствия — снижение скорости движения и снижение уровня безопасности грузовых перевозок.

BG: Если спрос на вагоны внутри РФ расти не будет, конкурентоспособны ли новые модели УВЗ на зарубежных рынках?

А. Ш.: В главных наших стратегических целях по-прежнему остается выход на новые рынки. Уже заключен ряд важнейших зарубежных соглашений в самых высоких государственных масштабах. В последние годы активно развиваем направление, связанное с укреплением сотрудничества со странами Таможенного союза — Республикой Беларусь и Казахстаном. Положено начало сотрудничеству с Китаем и Прибалтикой. Летом прошлого года положили начало строительству в Елгаве вагоностроительного завода. Ожидаем, что на полную мощность вагоностроительный завод начнет работать в начале 2015 года. Это будет современное производство по сборке различных типов грузовых вагонов — платформ, цистерн, хоппера зерновоза и крытого вагона, а также их ремонт и обслуживание. Принято решение о строительстве вагоностроительного завода мощностью 2 тыс. единиц подвижного состава в год в Азербайджане. Планируется, что в 2015 году совместное предприятие будет запущено. Новое предприятие будет выпускать цистерны, полувагоны, хопперы и еще три вида моделей грузовых вагонов. Также продукцию планируем поставлять в страны Балтии и СНГ, а в будущем — и на западные рынки.

Беседовал СЕРГЕЙ ЧЕРЕШНЕВ

**В 2014–2015 ГОДАХ
МОДЕЛЬНЫЙ РЯД КОРПОРАЦИИ
КАРДИНАЛЬНЫМ ОБРАЗОМ
ОБНОВИТСЯ ЗА СЧЕТ НОВЫХ
СПЕЦИАЛИЗИРОВАННЫХ ВАГОНОВ**

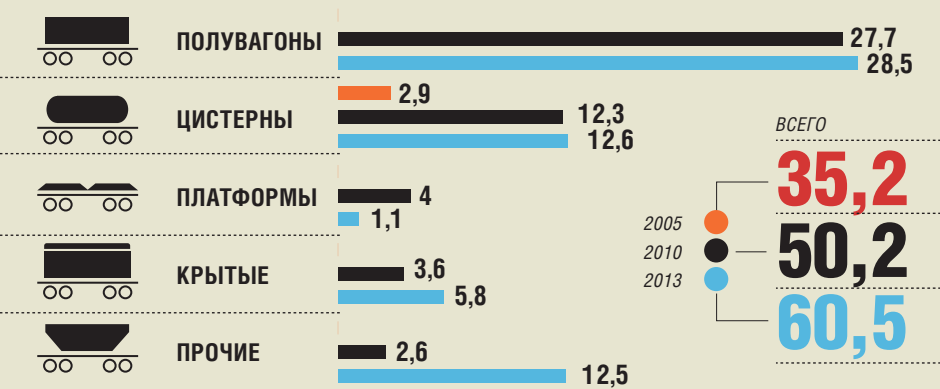


НА ВСЮ КОЛЕЮ

РОССИЙСКИЕ ПРОИЗВОДИТЕЛИ ВАГОНОВ ГОТОВЫ УДОВЛЕТВОРИТЬ ПОТРЕБНОСТИ НЕ ТОЛЬКО НАЦИОНАЛЬНОГО РЫНКА, НО И ВСЕГО «ПРОСТРАНСТВА 1520» — СТРАН, ГДЕ ИСПОЛЬЗУЕТСЯ ШИРОКАЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ КОЛЕЯ. СЕЙЧАС СПРОС НА НОВЫЕ ВАГОНЫ НЕВЫСОК ИЗ-ЗА ОБЩЕГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СПАДА И ИЗБЫТКА СТАРОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА. НО ЗАВОДЫ ПЛАНИРУЮТ ПРЕДЛОЖИТЬ ПЕРЕВОЗЧИКАМ НОВЫЕ МОДЕЛИ — БОЛЕЕ ДОРОГИЕ, НО И БОЛЕЕ ЭФФЕКТИВНЫЕ ПРИ НЕПРЕРЫВНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ.

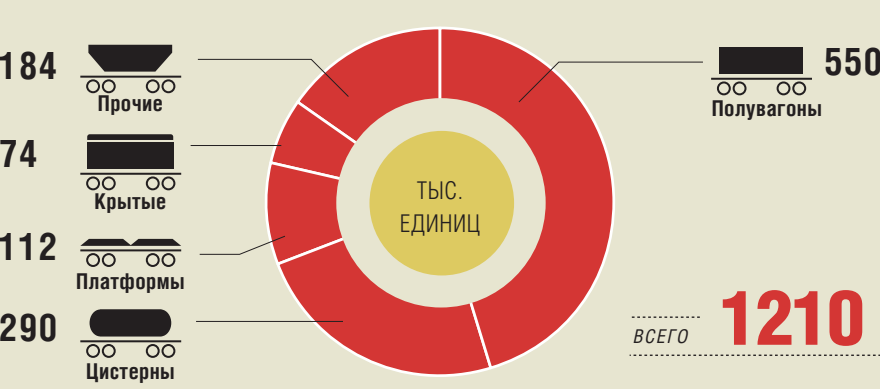
ПРОИЗВОДСТВО ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ В РОССИИ (ТЫС. ЕДИНИЦ)

ИСТОЧНИК: Росстат.



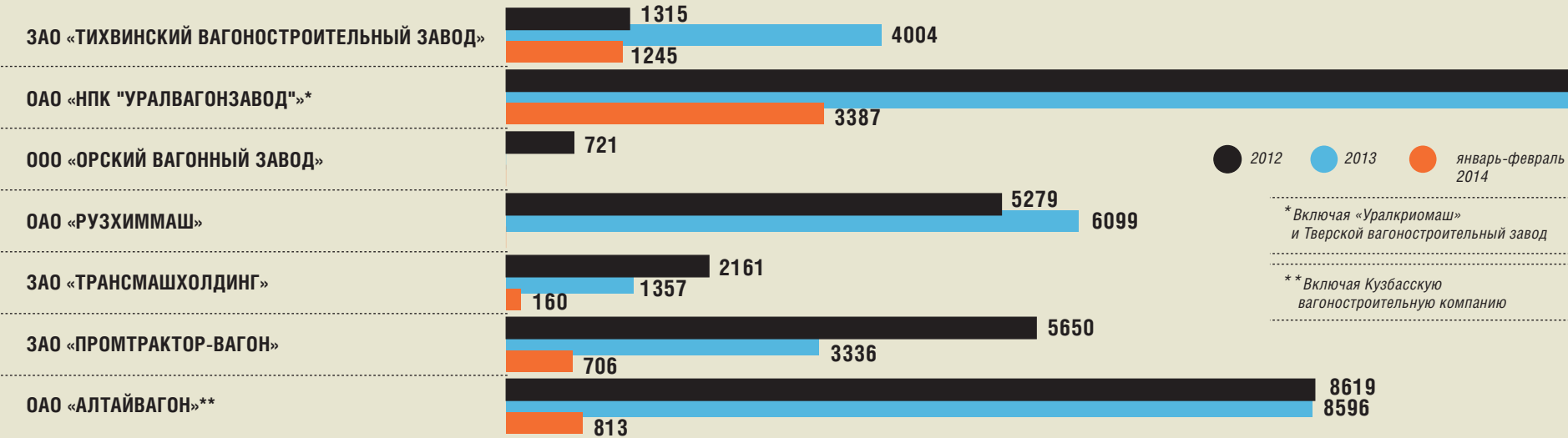
СТРУКТУРА ПАРКА ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ В РОССИИ В 2013 ГОДУ

ИСТОЧНИК: BRUNSWICK RAIL.

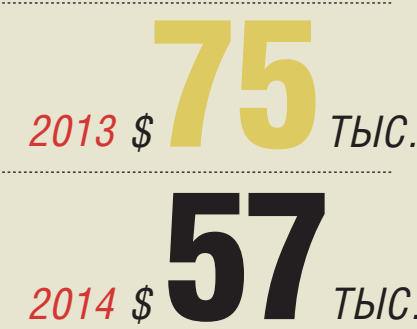


ПРОИЗВОДИТЕЛИ ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ В РОССИИ (ЕД.)

ИСТОЧНИКИ: РЕЙТИНГ ВАГОНОСТРОИТЕЛЕЙ INFOLINE RAIL RUSSIA TOP, «INFOLINE-АНАЛИТИКА».



СРЕДНЯЯ ЦЕНА ВАГОНА УКРАИНСКОГО ПРОИЗВОДСТВА, ПОСТАВЛЕННОГО В РОССИЮ



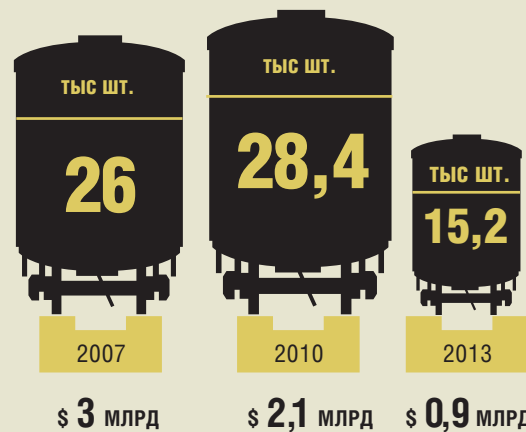
ПРОИЗВОДСТВО ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ НА УКРАИНЕ (ЕД.)

ИСТОЧНИКИ: РЕЙТИНГ ВАГОНОСТРОИТЕЛЕЙ INFOLINE RAIL RUSSIA TOP, «INFOLINE-АНАЛИТИКА».

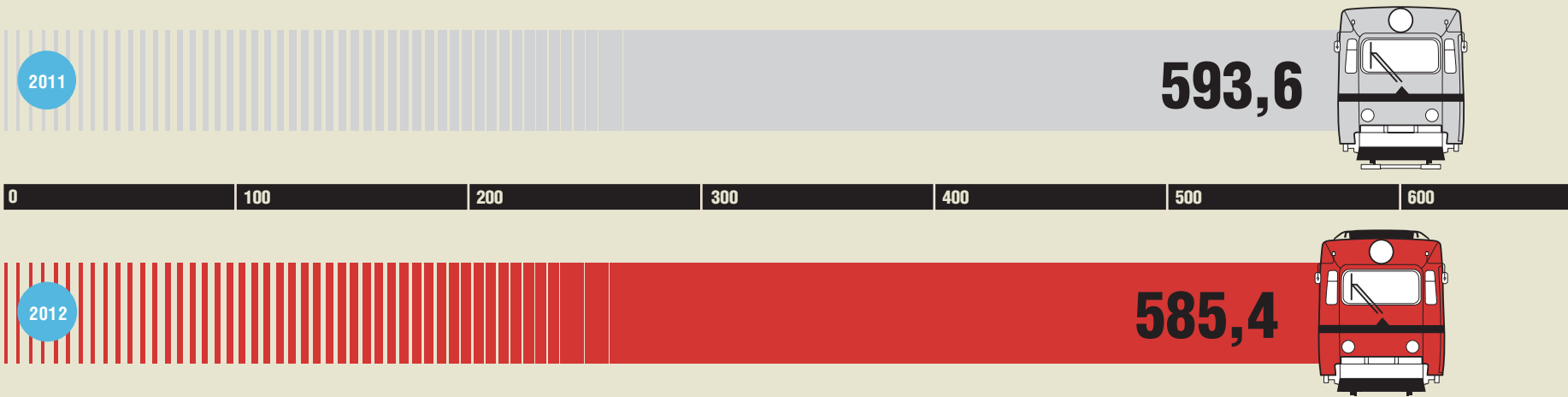


ИМПОРТ ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ С УКРАИНЫ (ТЫС. ШТ.)

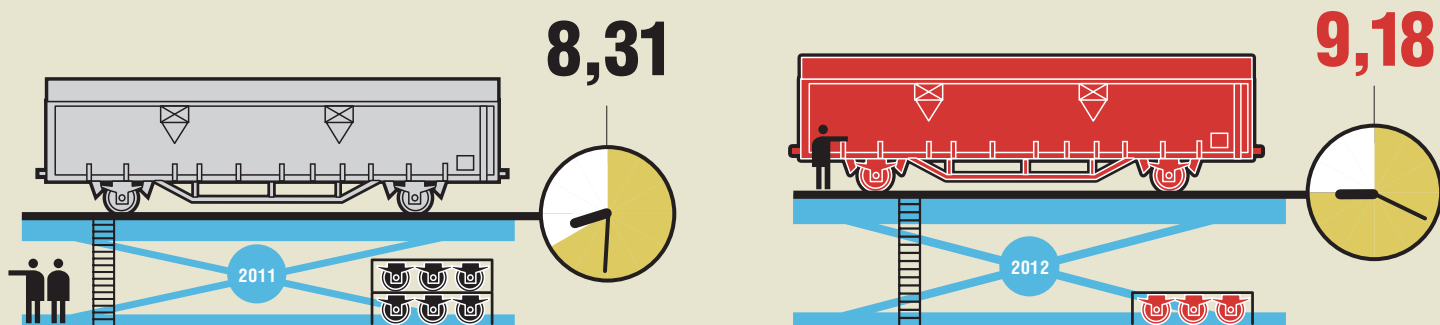
ИСТОЧНИКИ: ALTANA CAPITAL, ЖУРНАЛ «БИЗНЕС», ОАО РЖД.



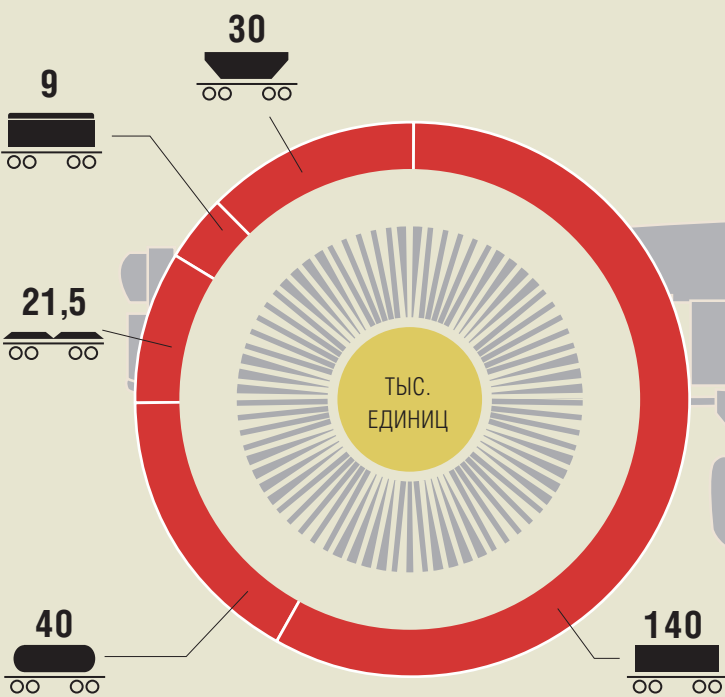
СРЕДНЕСУТОЧНЫЙ ПРОБЕГ ЛОКОМОТИВА (ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ, КМ) ИСТОЧНИК: ГОДОВОЙ ОТЧЕТ ОАО РЖД.



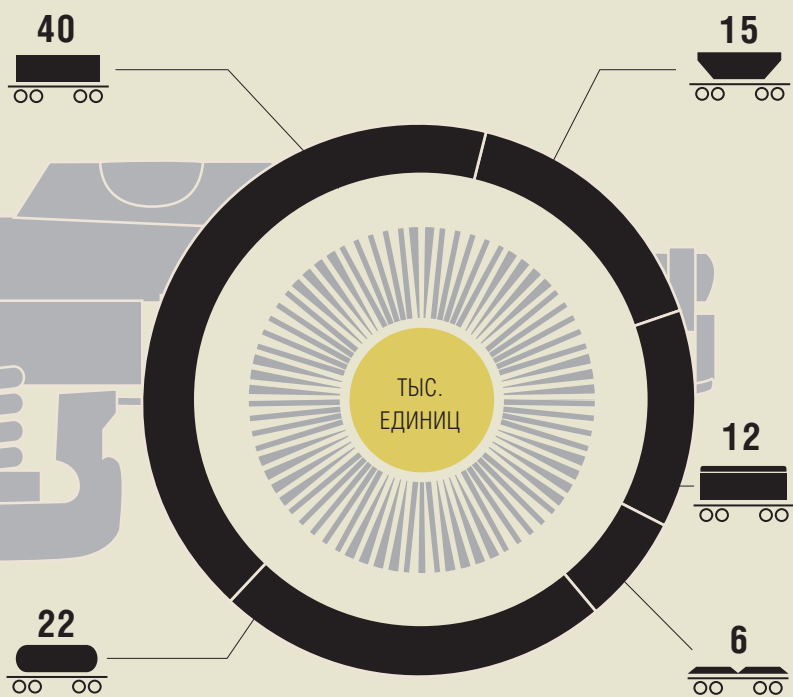
ПРОСТОЙ ВАГОНА НА ТЕХНИЧЕСКОЙ СТАНЦИИ (ЧАС) ИСТОЧНИК: ГОДОВОЙ ОТЧЕТ ОАО РЖД.



ГРУЗОВЫЕ ВАГОНЫ С ПРОДЛЕННЫМ СРОКОМ СЛУЖБЫ В 2013 ГОДУ ИСТОЧНИК: BRUNSWICK RAIL.



ОКОНЧАНИЕ СРОКА СЛУЖБЫ В БЛИЖАЙШИЕ ПЯТЬ ЛЕТ ИСТОЧНИК: BRUNSWICK RAIL.



НАГРУЗКИ РАСТУТ

ГОСУДАРСТВО УЖЕ ОКАЗЫВАЕТ ПОДДЕРЖКУ ПРОИЗВОДИТЕЛЯМ ИННОВАЦИОННОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА, НО ГРУЗОВЛАДЕЛЬЦЫ И ОПЕРАТОРЫ ПОКА ОСТОРОЖНО ОТНОСЯТСЯ К ЭТОЙ ПРОДУКЦИИ. ТЕХНОЛОГИЧЕСКИ НОВЫЙ ВАГОН ДОРОЖЕ ОБЫЧНОГО В СРЕДНЕМ НА 10–15%, НО ПРИ ЭТОМ НЕТ НАЦИОНАЛЬНОГО СТАНДАРТА, КОТОРЫЙ БЫ ОПРЕДЕЛЯЛ КРИТЕРИИ ИННОВАЦИОННОСТИ И ОБЕСПЕЧИЛ БЫ ВЗАИМОЗАМЕНЯЕМОСТЬ ДЕТАЛЕЙ ТЕЛЕЖЕК ВНЕ ЗАВИСИМОСТИ ОТ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ. ОЛЬГА ОСИПОВА

ИННОВАЦИОННАЯ ТЕЛЕЖКА Сейчас российский рынок инновационного подвижного состава представлен тремя крупными игроками — Уралвагонзаводом (УВЗ), Объединенной вагонной компанией (ОВК) и холдингом «РМ Рейл».

На УВЗ к числу наиболее перспективных инновационных разработок относят полувагон модели 12-196-01 с повышенной осевой нагрузкой 25 тонн. Это первый в России серийный полувагон нового поколения на тележке с повышенной грузоподъемностью, что увеличивает грузоподъемность до 75 тонн. В железнодорожной сети эксплуатируется уже больше 4 тыс. инновационных полувагонов этой модели. «Дальнейшее развитие будет осуществляться не за счет количественного роста, а за счет расширения модельного ряда на головном и дочерних предприятиях», — говорят в пресс-службе ОАО «НПК „Уралвагонзавод“».

По словам генерального директора компании «РМ Рейл» Павла Овчинникова, инновационным можно считать или вагон на тележке с нагрузкой, повышенной до 25 тонн, или вагон на стандартной тележке (выдерживающей 23,5 тонны), но обладающий какими-либо новыми потребительскими качествами.

«Сегодня инфраструктура не готова принять подвижной состав с повышенной нагрузкой, поскольку не выработан национальный стандарт, который бы обеспечил взаимозаменяемость всех деталей тележки вне зависимости от производителя. Неремонтопригодными они будут оставаться до тех пор, пока государство не выработает соответствующий стандарт», — говорит господин Овчинников. — Очень перспективны модели цистерн для светлых нефтепродуктов с увеличенной грузоподъемностью до 145,5 тонны и платформа для контейнеров на 25-тонных тележках».

По словам заместителя генерального директора ОВК Дмитрия Бовыкина, компания производит четыре типа подвижного состава на инновационных тележках с осевой нагрузкой 25 тонн. Это вагоны-хопперы для минеральных удобрений и зерна, полувагоны и вагоны-платформы для крупнотоннажных контейнеров. В 2014 году компания планирует существенно нарастить выпуск инновационных полувагонов и хопперов с повышенной грузоподъемностью.

КОМУ ВЫГОДНО «Инновационный подвижной состав — относительно новый продукт на рынке транспортного машиностроения. Этап его внедрения сопрово-

ждается неблагоприятными условиями — избытком вагоностроительных мощностей в условиях профицита вагонного парка на сети», — говорит аналитик отдела исследований транспортного машиностроения Института проблем естественных монополий (ИПЕМ) Георгий Зобов. Сейчас, по его оценке, профицит составляет до 250 тыс. грузовых вагонов.

Первым крупным покупателем инновационных вагонов стало ОАО СУЭК, имеющее собственный парк порядка 20 тыс. вагонов. В начале сентября 2013 года СУЭК подписала с ОВК пятилетний договор лизинга на 6 тыс. вагонов.

«Повышенная осевая нагрузка тележки позволяет снизить вагонную и тарифную составляющие в стоимости перевозки тонны груза. Мы прогнозируем увеличить объемы погрузки на наших станциях и выгрузки в портах для каждого вагона на 6 тонн, то есть примерно на 8%. Кроме того, мы уменьшаем свои затраты на перевозку угля за счет скидки на порожний пробег, установленной для этих вагонов, а также повышенной грузоподъемности. Однако экономический эффект определяется не только тарифом на перевозки угля (и, соответственно,

снижением стоимости перевозки тонны груза), но и сокращением потребного парка и стоимости жизненного цикла вагона. Стоит также отметить, что использование данного подвижного состава теоретически может увеличить провозную способность узких мест сети РЖД на подходе к Ванино и на БАМе», — говорит заместитель генерального директора, директор по логистике ОАО СУЭК Денис Илатовский. Инновационный подвижной состав покупала и дочерняя компания ОАО РЖД — Федеральная грузовая компания (парк — 165,5 тыс. грузовых вагонов), думает об их приобретении «Нефтетранссервис» (обладает парком грузового подвижного состава в размере 35 тыс. единиц).

В некоммерческом партнерстве «Русская сталь» полагают, что подвижной состав должен развиваться так, чтобы металлургам не пришлось вынужденно менять все грузовое оборудование. Заказчиков интересуют такие параметры, как увеличенный жизненный цикл вагона и увеличение межремонтных пробегов.

Инновационные вагоны стоят дороже, но и срок службы их выше — около 32 лет (у обычного вагона — 23–25 лет), и экономический эффект от их эксплуата-



ПРОИЗВОДИТЕЛИ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА ЖДУТ УВЕЛИЧЕНИЯ СПРОСА НА ИННОВАЦИОННЫЕ ВАГОНЫ И ДОБИВАЮТСЯ ОТ ПРАВИТЕЛЬСТВА МЕР ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОДДЕРЖКИ

ции накапливается все это время. Между тем реальную экономию при эксплуатации инновационных вагонов можно будет получить только при условии, когда таких вагонов на сети их появится десятки тысяч.

Сейчас ОВК реализует свою продукцию по контрактам долгосрочной аренды (оперативный лизинг). Вагоны ОВК покупают, в частности, крупные транспортные компании и грузообразующие предприятия химической, металлургической и лесной отраслей. Это компании СУ-ЭК, «Запсиб-Транссервис», «Акрон», «Нефтетранссервис», «СИБУР-Транс».

«Увеличение межремонтного пробега позволит собственнику подвижного состава на тележках „Барбер“ сократить затраты на техническое обслуживание и плановые ремонты, повысить экономическую отдачу от эксплуатации вагона при лучшем сочетании показателей календарного срока эксплуатации и пробега. Так, например, сезонная эксплуатация вагонов-хопперов для перевозки зерна не позволяет его собственнику за четыре года выработать пробег в 500 тыс. км. С новым же сроком в шесть лет этот показатель будет выполнен», — пояснил заместитель генерального директора по техническому развитию ОВК (управляет ТВСЗ) Дмитрий Лосев.

Гендиректор «РМ Рейл» Павел Овчинников отметил, что «РМ Рейл» делает ставку на внедрение именно специализированного парка. Он полагает, что на инновационный состав уже сейчас есть достаточно стабильный спрос. Основные покупатели продукции «РМ Рейл» — «Русал» и «Газпром».

В пресс-службе УВЗ отметили, что «инновационные изделия УВЗ позволяют повысить провозную и пропускную способность железных дорог и значительно снизить расходы на перевозку и потребление энергии». Улучшение их характеристик продолжается. В среднесрочной перспективе программа развития модельного ряда корпорации УВЗ предусматривает освоение серийного производства широкой номенклатуры инновационных спе-



СПРОС НА ИННОВАЦИОННЫЕ ВАГОНЫ ФОРМИРУЮТ ПЕРЕВОЗЧИКИ СЫРЬЕВЫХ ГРУЗОВ

циализированных вагонов (хопперов, платформ) на тележках 18-194-1 с осевой нагрузкой 25 тс. Только в 2014 году на развитие программ по созданию перспективной железнодорожной продукции на Уралвагонзаводе выделено более 650 млн руб. Спрос постепенно увеличивается. Так, в 2013 году УВЗ выпущено более 2 тыс. полувагонов модели 12-196-01 с увеличенной грузоподъемностью и межремонтным пробегом. В 2014 году УВЗ планирует увеличить выпуск таких полувагонов до 6 тыс. единиц, что составит около четверти производственной программы по вагоностроению.

«В среднесрочной перспективе мы рассчитываем, что соотношение инновационных вагонов и их обычных аналогов на тележках 18-100 в нашем портфеле заказов будет составлять 50/50», — рассказали в пресс-службе компании.

СУБСИДИИ В ПОЛЬЗУ ИННОВАЦИЙ Каждый производитель надеется на увеличение спроса инновационного подвижного состава. Все вместе они добиваются от правительства мер государственной поддержки и стимулирования спроса.

«Стоимость инновационного грузового вагона на 10–15% выше вагона старой конструкции. Соответственно, для стимулирования спроса перевозчиков на покупку инновационных вагонов, правительство приняло постанов-

ление о предоставлении субсидий на возмещение потерь в доходах российских лизинговых организаций при предоставлении скидки при условии приобретения инновационных вагонов с повышенной осевой нагрузкой», — напомнил эксперт ИПЕМ Георгий Зобов.

Проект постановления разработан Минпромторгом в рамках выполнения программы развития промышленности и повышения ее конкурентоспособности. Субсидии будут предоставляться государством, для чего в бюджете предусмотрено 7,18 млрд руб. На данные цели 2,61 млрд руб. будет выделено в 2014 году, 2,35 млрд руб. — в 2015 году и 2,22 млрд руб. — в 2016 году. Но программы субсидирования хватит на приобретение 24 тыс. инновационных вагонов, что составит 2% от общего парка грузовых вагонов РФ, полагает эксперт.

При этом с 2013 года в отношении инновационных вагонов применяются льготные железнодорожные тарифы. Приобретать вагоны с увеличенной грузоподъемностью теперь можно в рамках государственной программы софинансирования лизинговых платежей. «Это своевременные и эффективные меры, но, к сожалению, их пока недостаточно. Массовое внедрение инновационных вагонов невозможно без четкой и последовательной государственной технической политики по переходу от морально устаревших вагонов к более эффективным и безопасным моделям», — поясняет представитель УВЗ.

Он предлагает использовать опыт автопрома, где переход на новые стандарты «Евро-4» и «Евро-5» регламентируется государством.

УВЗ надеется и на новый технический регламент Таможенного союза «О безопасности железнодорожного подвижного состава», который внесет существенные корректировки в сложившуюся практику продления срока службы вагонов. «Для собственников старых вагонов будет выгоднее утилизировать такой вагон, получить 130 тыс. руб. или компенсацию по лизинговым платежам и купить инновационный вагон», — отмечают на заводе. ■



ПРОГРАММА РАЗВИТИЯ КОРПОРАЦИИ УВЗ ПРЕДУСМАТРИВАЕТ ПРОИЗВОДСТВО ШИРОКОЙ НОМЕНКЛАТУРЫ ИННОВАЦИОННЫХ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННЫХ ВАГОНОВ НА ТЕЛЕЖКАХ С ОСЕВОЙ НАГРУЗКОЙ 25 Т

КАК ПРОВЕРЯЛАСЬ СТАЛЬ

НИЗКОЕ КАЧЕСТВО ЛИТЫХ ДЕТАЛЕЙ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА, КАК ПРАВИЛО, СТАНОВИТСЯ ПРИЧИНОЙ АВАРИЙ, ВЛЕКУЩИХ МНОГОМИЛЛИОННЫЕ УБЫТКИ. КОМПЕНСИРОВАТЬ ИХ ПЕРЕВОЗЧИКУ КРАЙНЕ СЛОЖНО. ОСОБЕННО ЕСЛИ ПОСТАВЩИК КОМПЛЕКТУЮЩИХ НАХОДИТСЯ В ДРУГОМ ГОСУДАРСТВЕ.

КОНСТАНТИН МОЗГОВОЙ

ЛИДЕР ПО ИЗЛОМАМ Как рассказал заместитель начальника департамента безопасности движения ОАО РЖД Александр Косарев, за 2013 год и первый квартал 2014-го на российской сети произошло 29 случаев изломов боковых рам зарубежного производства (22 и 7 соответственно), ставших причиной 21 схода и 8 крушений (подробнее см. интервью эксперта на этой странице).

«Проблема существует не первый год. Статистика была неутешительна в 2011 году — две трети всех изломов боковых рам, повлекших инциденты различной степени тяжести на сети, пришлись поровну на „Азовэлектросталь“ и их кременчугских коллег. Плюс еще один „привет“ из Румынии. В 2012 году ситуация несколько улучшилась, но незначительно — 47,8% пришлось на украинских производителей», — говорит эксперт-аналитик отдела исследований транспортного машиностроения Института проблем естественных монополий Георгий Зобов.

По его мнению, повышение качества литейной продукции должно отслеживаться на протяжении всего производственного процесса: от сырья до готового изделия.

«Необходимо повышать качество стали, совершенствовать конструкцию и технологию производства, необходимо жестко выполнять требования норм проектирования, безопасности и контроля готовой продукции, а далее технических регламентов, установленных страной, на рынок которой будет импортироваться продукция. Повышение безопасности на железнодорожном транспорте — сложный механизм, работоспособность которого достигается только тесным взаимодействием всех участников перевозочного процесса», — считает Георгий Зобов.

Некоторые эксплуатанты — операторы подвижного состава предлагают радикальные меры борьбы за качество вагонов и их комплектующих на российской сети.

«Рассматривая проблему в комплексе, учитывая все нюансы, можно прийти к выводу, что все украинские поставки литых деталей вообще надо запретить», — заявляет генеральный директор ООО „УГМК-Транс“ Владимир Тарасенко. — Отечественные производители берут на себя ответственность и предоставляют определенные гарантии, проводят замену комплектующих. Синостранными предприятиями все гораздо сложнее. Доказать что-либо, к примеру, в украинском суде практически невозможно, и в случае аварии по вине излома рамы, изготовленной на Украине, мы не можем рассчитывать на полное возмещение убытков. Прошлой весной у нас произошел сход на Свердловской дороге, причина — пресловутый излом боковой рамы, изготовленной на Кременчугском заводе. В результате нам была компенсирована только стоимость самой детали».

По мнению топ-менеджера, чтобы полностью импорт не ограничивать, возможно, необходимо организовать независимую экспертизу на сталелитейных предприятиях, чтобы без ее положительного заключения экспорт их железнодорожных изделий был бы невозможен.

«Сейчас сложилась неоднозначная ситуация: вагоны такую экспертизу проходят, а литые детали — нет. Понимается, что раз вагон проверяют, литые также проходят проверку, но в случае ЧП вагоностроители (к счастью, не все) нам говорят, что детали они закупили извне, и перекладывают груз ответственности на литейщиков.

«ВСЕ УКРАИНСКИЕ ПОСТАВКИ ЛИТЫХ ДЕТАЛЕЙ ВОООЩЕ НАДО ЗАПРЕТИТЬ»

Логично было бы предположить, что, раз производители подвижного состава это литые закупают и ставят на свои вагоны, они и должны нести за нее ответственность, а не отправлять собственников в случае инцидента на сталелитейные предприятия. Я считаю, что в этой области необходимо усовершенствовать действующую законодательную базу и сделать продавца конечного продукта — в данном случае вагонов — ответственным за всех своих поставщиков комплектующих. Пусть даже в конечном итоге вагон окажется дороже из-за затрат производителей на дополнительные экспертизы — уверен, качество подвижного состава только повысится, количество инцидентов на сети существенно снизится, и все мы окажемся в выигрыше», — подчеркнул Владимир Тарасенко.

Впрочем, справедливости ради надо отметить, что есть и более благоприятные для операторов подвижного состава примеры сотрудничества с зарубежными контрагентами.

«В вопросе замены дефектной продукции у нашей компании наиболее плодотворные отношения сложились с „Азовэлектросталью“. Предприятие всегда выполняет все свои обязательства. Уверен, что проблему некачественного литья необходимо решать путем установления жесткого контроля за соблюдением литейных технологий. Осуществлять проверку качества продукции при ее производстве, в том числе и с привлечением российских специалистов», — сообщил директор дивизиона «Транспортная экспедиция» ЗАО «СИБУР-Транс» Александр Городецкий.

СВОЕ ЛИТЬЕ БЛИЖЕ Чтобы избежать проблем, многие вагоностроители полагаются на внутренние ресурсы. В прошлом году Тихвинский вагоностроительный завод (ТВСЗ, находится под управлением ООО «Объединенная вагонная компания») полностью перешел на выпуск грузовых вагонов на инновационных тележках, собранных на собственном литье.

«Тележки ТВСЗ отличаются повышенными эксплуатационными характеристиками и улучшенными показателями надежности и безопасности. Поэтому проблема качества литья перед нами не стоит. Особенно важно тщательно проводить процедуры входного контроля. Это залог высокого качества продукции. При этом любые

разумные меры государственного контроля качества литья можно только приветствовать», — говорит заместитель генерального директора, исполнительный директор ОВК Дмитрий Бовыкин.

В нормативно-правовой базе РФ готовятся изменения в вопросах контроля если не на государственном уровне, то на отраслевом. По словам заместителя директора по неразрушающему контролю ГУП «Научно-исследовательский институт мостов и дефектоскопии Федерального агентства железнодорожного транспорта» Григория Дымкина, заканчивается доработка новых стандартов качества.

«Разработан проект ГОСТа „Рама боковая и балка наддрессорная литые трехэлементных двухосных тележек грузовых вагонов железных дорог колеи 1520 мм. Методы неразрушающего контроля“, а при ремонте — „Правила неразрушающего контроля литых деталей тележек грузовых вагонов при ремонте“, утвержденные Советом по железнодорожному транспорту государств—участников Содружества. Справедливости ради надо отметить, что при всей важности контроля качества изготовления и ремонта продукции нельзя также допускать нарушений при эксплуатации вагонов, например перегруза на ось или на одно из колес», — полагает Григорий Дымкин.

Во Всероссийском научно-исследовательском институте железнодорожного транспорта (ВНИИЖТ) уверены, что новые ГОСТы если не решат проблему некачественного зарубежного литья полностью, то совершенно точно позволят снизить уровень нежелательных последствий.

«1 июля 2014 года вводится в действие межгосударственный стандарт ГОСТ 32400-2013 „Рама боковая и балка наддрессорная литые тележек железнодорожных грузовых вагонов. Технические условия“, — сообщил заместитель заведующего лабораторией „Литые детали, тормозные системы и фрикционные материалы подвижного состава“ ОАО ВНИИЖТ Борис Борщ. — Новый стандарт был разработан рабочей группой сотрудников отделения „Транспортное материаловедение“ ОАО ВНИИЖТ, а заказчиком столь важного и необходимого для железнодорожной отрасли документа выступило партнерство „Объединение производителей железнодорожной техники“».

«Разработанный ГОСТ 32400-2013 универсален, — рассказывает эксперт лаборатории. — Его положения регламентируют требования к боковым рамам и наддрессорным балкам всех существующих и перспективных конструкций тележек грузовых вагонов. Кроме того, в новом ГОСТ 32400-2013 полностью реализованы требования закона „О техническом регулировании“ и техрегламента Таможенного союза „О безопасности железнодорожного подвижного состава“.

Надо отметить, что проблема, о которой мы говорим, многогранна, и ее надо рассматривать в комплексе. Говорить не только о качестве конкретных марок стали, но и о технологиях производства, уровне оснащенности предприятий, о конструкционных особенностях комплектующих грузовых вагонов и о других факторах, влияющих на качество конечного продукта.

Украина пока не присоединилась к новому ГОСТу, и это решение может фактически закрыть доступ украинским производителям на российский рынок. В этом случае возникает резонный вопрос: есть ли сейчас у отечественных компаний реальная возможность полностью отказаться от импорта как комплектующих, так и готовых вагонов?»

Исполнительный директор НП «Объединение вагоностроителей» Василий Варенов уверен, что Россия может обойтись своими силами. «Фактически последние два года это уже происходит. Российские производители суммарно могут выпускать до 75 тыс. грузовых вагонов всех видов. По нашим прогнозам, в ближайшие несколько лет этих мощностей будет более чем достаточно для обеспечения потребностей всех российских транспортных компаний», — отметил господин Варенов.

По его словам, у всех видов тех же украинских вагонов есть российские аналоги, которые зачастую существенно превосходят зарубежный продукт по техническим и эксплуатационным параметрам. «Многие российские предприятия уже перешли к выпуску инновационных вагонов с увеличенными грузоподъемностью и межремонтным пробегом. На Украине таких вагонов еще нет. Поэтому могу смело предположить, что дальнейшее снижение объемов импорта ни в коем случае не приведет к дефициту вагонов в России», — подчеркнул Василий Варенов. ■



БРАКОВАННОЕ ЛИТЬЕ — ОСНОВНАЯ ПРИЧИНА СХОДОВ И КРУШЕНИЙ ГРУЗОВЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ СОСТАВОВ



ЧИСТОВАЯ СБОРКА

для нижнего тагила экологическая обстановка является серьезной проблемой, решением которой озабочены и городские власти, и градообразующие предприятия. корпорация «УРАЛВАГОНЗАВОД» УВЕЛИЧИВАЕТ ЗАТРАТЫ НА ПРИРОДООХРАННЫЕ ПРЕДПРИЯТИЯ В ДЕСЯТКИ РАЗ. КОРПОРАТИВНЫЕ ЭКОЛОГИЧЕСКИЕ ПРОЕКТЫ ЗАКЛЮЧАЮТСЯ НЕ ТОЛЬКО В УСТАНОВКЕ СОВРЕМЕННЫХ ФИЛЬТРАЦИОННЫХ УСТАНОВОК, НО И В ПЕРЕРАБОТКЕ ОТХОДОВ.

МАРИЯ ПОЛОУС

БОЛЕЗНИ И РАБОТНИКИ Как отмечают в Роспотребнадзоре Свердловской области, в 2012 году было зафиксировано 2,73 случая профзаболеваний на 10 тыс. работающих на промышленных предприятиях региона. Это считается высоким уровнем, но в 2011 году он был еще выше — 3,31 случая на 10 тыс. работников. «76% профессиональной заболеваемости в Свердловской области формируют 27 крупных промышленных предприятий. Около 95% профессиональных заболеваний регистрируется при работе в условиях воздействия неблагоприятных производственных факторов более десяти лет. В половине случаев причиной возникновения заболевания является несовершенство технологий», — отмечают в Роспотребнадзоре.

В список территорий с высоким уровнем профессиональной заболеваемости входит Нижний Тагил. В муниципалитете зарегистрировано 38 предприятий, способных выбрасывать канцерогенные вещества. В пресс-службе городской администрации напоминают, что в 2002 году город входил в список городов России с максимальными концентрациями загрязняющих веществ в атмосферном воздухе. «В этой сфере произошли позитивные изменения, в том числе благодаря модернизации производства. Однако экологическая ситуация по-прежнему сложная, это тагильчане ощущают без всяких официальных экспертиз», — подчеркивают в администрации Нижнего Тагила. В 2011 году в перечне ста самых загрязненных российских городов Нижний Тагил занял 15-е место. «Свердловскстат» приводил данные, из которых следует, что в атмосферу Нижнего Тагила за январь—июнь 2013 года было выброшено 68 тонн вредных веществ, это на 3 тонны больше, чем в первом полугодии 2012 года.

Сейчас в администрации Нижнего Тагила считают необходимым организовать оперативный мониторинг качества атмосферного воздуха. «Нижний Тагил отчисляет достаточно средств в бюджеты всех уровней и достоин того, чтобы в режиме реального времени получать информацию об экологической обстановке», — отмечают в мэрии. По мнению представителей городской власти, практически все предприятия так или иначе допускают нарушения природоохранного законодательства.

В целом Свердловская область по итогам зимнего периода 2013–2014 годов заняла 81-е место в экологической рейтинге общественной организации «Зеленый патруль» (в летний период 2013 года регион занимал 74-е место). «Рейтинг составляется по трем критериям. Первый: общее химическое загрязнение региона. Второй критерий: отношение власти, отношение бизнеса, экологическая ответственность бизнеса и стремление к модернизации. Третье, и может, неожиданное в нашем рейтинге: гражданская активность населения, насколько спокойно люди это переносят, или люди выходят на митинги», — говорит директор природоохранных программ общероссийской организации «Зеленый патруль» Роман Пукалов.

ХРОМ ПРОСЯТ ОСТАТЬСЯ Корпорация «Уралвагонзавод» с 2011 по 2013 год инвестировала 19,2 млн руб. на приобретение фильтровентиляционного оборудо-

КОРПОРАЦИЯ УВЗ УСТАНОВИЛА 33 ФИЛЬТРАЦИОННЫЕ УСТАНОВКИ НА ПОСТАХ МЕХАНИЗИРОВАННОЙ ДУГОВОЙ СВАРКИ ВАГОНОСБОРОЧНОГО КОНВЕЙЕРА

вания. Технология, закупленная у компании «Совплим», рассчитана на сокращение выбросов шестивалентного хрома. Вещество является канцерогеном, вызывающим онкологические заболевания (в частности, рак легких). Продукты шестивалентного хрома, если рабочие регулярно вдыхают данный компонент, увеличивают риск заболеваний носоглотки. Чтобы улучшить условия труда на производстве, корпорация установила 33 фильтрационные установки. За счет оборудования выбросы по шестивалентному хрому снижаются ежегодно на 0,027 тонн. «Установки монтируются на постах механизированной дуговой сварки, что позволяет снизить выбросы на вагоносборочном конвейере. Также компания постоянно проводит ремонт газоочистных установок, воздухопроводов, циклонов, фильтров и другого природоохранного оборудования», — отмечают в компании.

Суммарно в 2012 году компания потратила на свои экологические проекты 114,19 млн руб., в 2013 году — 85,5 млн руб. В 2014 году инвестиции в экологию существенно вырастут — до 1,78 млрд руб. УВЗ планирует к 2020 году снизить выбросы загрязняющих веществ на 28,3% по сравнению с 2007 годом, сброс сточных вод — на 25,1%, объем размещения отходов — на 39%. В целом ежегодные объемы выбросов загрязняющих веществ с 2007 по 2013 год сократились с 10,02 тыс. до 5,7 тыс. тонн. Если в 2007 году сбросы загрязненных сточных вод составляли 13,5 млн кубометров, то в 2013 году — 11,8 млн. Компания в четыре раза сократила объемы размещения отходов — с 127 тыс. тонн ежегодно до 38,58 тыс. тонн.

С 2012 года УВЗ начал переработку шлаков. «За 2013 год переработано 518,5 тыс. тонн отходов. Сокращение платежей за негативное воздействие на окружающую среду составило 144,5 млн руб.», — отмечают в пресс-службе корпорации. В итоге с 2012 года количество отходов в 2013 году сократилось на 80%, а за счет консервации гидрозолоотвала (влажный шлак) — еще на 73,8%. «Часть отходов производства, образующихся на предприятии, передается организациям, осуществляющим их использо-

вание. Так, например, отработанные индустриальные масла в полном объеме передаются на переработку. С 6% в 2012 году до 67% в 2013-м от объема образования увеличена доля передаваемых на переработку отходов полиэтилена», — подчеркнули в УВЗ.

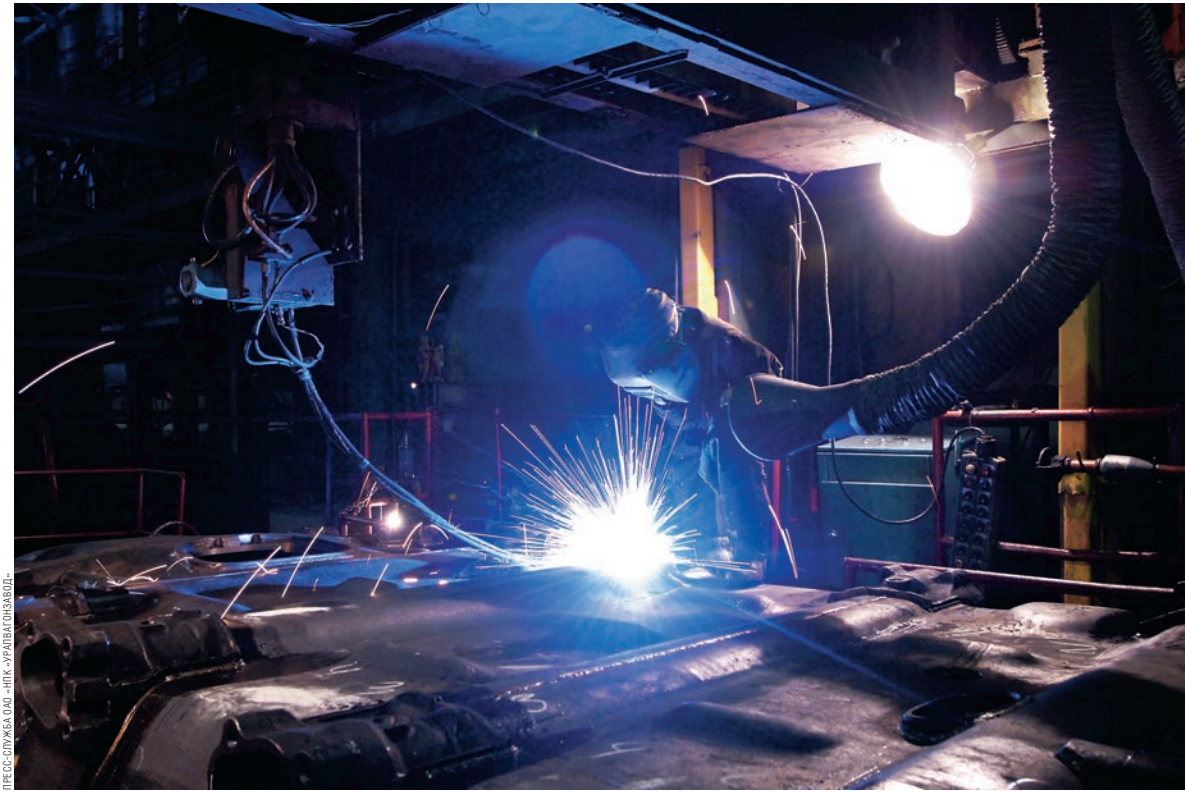
ШЛАКОВЫЕ ДЕНЬГИ Для экологических проектов Уралвагонзавод в 2010 году учредил дочернее предприятие — ООО «УБТ-Экология». Компания уже четвертый год занимается модернизацией копрового производства и специализируется на переработке отходов металлургического производства на шлаковом отвале завода. Шлаковый отвал эксплуатируется с 1961 года и является местом постоянного складирования отходов металлургического производства, в основном третьего-четвертого классов опасности. «Ежемесячно «УБТ-Экология» принимает порядка 15–20 видов отходов корпорации на переработку и реализацию, объемы составляют около 50 тыс. тонн», — отмечают в УВЗ. Это позволяет корпорации своевременно очищать территорию цехов от отходов производства. В результате его переработки получается готовая продукция — песок, шлаковый щебень, бой кирпича, лом черных металлов. Затем продукция поставляется потребителям, основным пользователем продукции является УВЗ.

Проводимые ООО «УБТ-Экология» работы уменьшили для УВЗ плату за негативное воздействие на окружа-

ющую среду в несколько раз. Кроме того, уменьшение объема шлакового отвала привело к улучшению экологической обстановки в Дзержинском районе Нижнего Тагила. При этом на территории шлакового хранилища ведется работа по очистке копровых вагонов от отходов металлургического производства, тем самым поддерживается парк вагонов для внутренних перевозок УВЗ. «Организована работа по приему текущих отходов (уборка отходов с фронта разгрузки думпкаров) на шлаковом отвале, что обеспечивает бесперебойную работу цехов общества по вывозу отходов металлургического производства», — отмечают в компании.

Получаемый в процессе переработки лом черных металлов служит сырьем для металлургического производства корпорации. В течение года «УБТ-Экология» перерабатывает порядка 150 тыс. тонн лома, в месяц — порядка 12–15 тыс. тонн. Основными потребителями являются УВЗ и его структурные подразделения. Уралвагонзавод в Нижнем Тагиле использует около 13 тыс. тонн сырья в месяц. Также потребителями являются ООО «ЧТЗ-Уралтрак» и ОАО «Уралтрансмаш» (оба входят в корпорацию), ежемесячно заказывающие по 2–2,5 тыс. тонн и 500 тонн соответственно. «Филиалы проводят модернизацию копрового производства предприятий корпораций и полностью обеспечивают металлургические производства данных предприятий металлоломом», — сообщают в «УБТ-Экологии». ■

В ПОЛОВИНЕ СЛУЧАЕВ ПРИЧИНОЙ ВОЗНИКНОВЕНИЯ ЗАБОЛЕВАНИЯ ЯВЛЯЕТСЯ НЕСОВЕРШЕНСТВО ТЕХНОЛОГИЙ



ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «УРАЛВАГОНЗАВОД»

ОПЕРАТОРСКОЕ МАСТЕРСТВО

В 2013 ГОДУ ЛИЗИНГОВАЯ КОМПАНИЯ УРАЛВАГОНЗАВОДА «УВЗ-ЛОГИСТИК» РАСШИРЯЛА СВОЮ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ, ЧТОБЫ СТАТЬ ПОЛНОЦЕННЫМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ОПЕРАТОРОМ. В ПЕРИОД С 2013 ПО 2016 ГОД КОМПАНИЯ НАМЕРЕНА УВЕЛИЧИТЬ ПАРК С 10 ТЫС. ДО 60 ТЫС. ЕДИНИЦ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА. ЗА СЧЕТ ДАННОЙ МЕРЫ ПЛАНИРУЕТСЯ ПОДДЕРЖАТЬ СПРОС НА ПРОДУКЦИЮ УРАЛВАГОНЗАВОДА В УСЛОВИЯХ СОКРАЩЕНИЯ РЫНКА.

ЯНА ПЛАТОВА

ШЕСТИКРАТНЫЙ РОСТ В 2013 году Уралвагон-завод (УВЗ) преобразовал лизинговую компанию «УВЗ-Логистик», учрежденную в 2010 году, в полноценного оператора железнодорожных перевозок. В начале 2013 года парк компании составлял порядка 10 тыс. единиц подвижного состава и за год вырос в три раза. В первом квартале 2014 года общий парк составил 32,9 тыс. единиц подвижного состава, а операционный — 23,5 тыс. К началу 2017 года компания планирует нарастить парк до 60 тыс. единиц подвижного состава. Согласно стратегии оператора, увеличение подвижного состава принесет компании в 2019 году выручку на сумму 30 млрд руб. «В общем парке на текущий момент имеется 3 тыс. инновационных полувагонов. Доля инновационного вагона в общем объеме наращиваемого парка к 2017 году составит порядка 40%. Также «УВЗ-Логистик» рассматривает возможность приобретения в 2014 году цистерн для перевозки сжиженного углеводородного газа (СУГ) в количестве 2 тыс. единиц», — уточняют в пресс-службе оператора.

Предполагается, что Уралвагонзавод сформирует на базе «УВЗ-Логистик» свою сервисную компанию. Соответствующий контракт планируется заключить сроком на десять лет. «Сервисный контракт позволит нарастить стабильную грузовую базу и расширить географию перевозок. Контракт будет способствовать совершенствованию и централизации системы завоза сырья и вывоза готовой продукции железнодорожным транспортом для предприятий госкорпорации», — отмечают в компании. Впрочем, обсуждение сервисного контракта сейчас идет не только с головной корпорацией. «Ведутся переговоры с крупными как российскими, так и западными компаниями на предмет заключения договоров», — подчеркнули в «УВЗ-Логистик». Крупнейшими потребителями оператора сейчас являются промышленные компании — управляющая компания «Заречная», «ЕВРАЗ-холдинг», «Кузбассразрезуголь», Первая нерудная компания, «Северсталь», пищевая холдинг «Солнечные продукты».

ЭСТОНСКИЙ ПУТЬ Уже в конце 2013 года «УВЗ-Логистик» стала шестым крупнейшим обладателем подвижного состава в России и намерена расширять свою деятельность за ее пределами. В апреле 2013 года компания стала официальным экспедитором «Литовских железных дорог», договорилась о сотрудничестве с эстонским Silvirom OU (она стала уполномоченным представителем компании в Эстонии и Латвии). Silvirom OU предоставляет на данных территориях вагоны «УВЗ-Логистик», организует оплату провозных платежей за перевозки в данных странах. Кроме того, компания осуществляет транспортно-экспедиционное обслуживание при перевозках грузов в данных странах. Кроме того, в ноябре 2013 года «УВЗ-Логистик» получила своего уполномоченного представителя на Украине в лице компании «Трансрейл Украина». Весной 2013 года оператор получил первого крупного грузоотправителя: в группу ООО «УВЗ-Логистик» вошла угольная компания «Заречная» в Кемеровской области.

НА БАЗЕ «УВЗ-ЛОГИСТИК» УРАЛВАГОНЗАВОД СФОРМИРУЕТ СВОЮ СЕРВИСНУЮ КОМПАНИЮ

За счет сделки холдинг получил гарантированный объем перевозок Кузбассе, с ноября компания вывозит 100% экспортной продукции предприятия. «Заречная» ежегодно добывает 10 млн тонн энергетического угля. Рассматривается возможность в течение нескольких лет удвоить мощности, а также создать совместное предприятие с угольной компанией. «Создание СП позволит «УВЗ-Логистик» получить гарантированный объем перевозок и увеличить в перспективе собственный вагонный парк на 35 тыс. единиц. Потенциальные запасы по российским стандартам составляют более 2,1 млрд тонн, а компания обладает существенным потенциалом роста ежегодной добычи», — заметил генеральный директор ООО «УВЗ-Логистик» Дмитрий Еремеев. Угольная компания предъявляет стабильный спрос на 10–11 тыс. полувагонов, что составляет 5% от всей погрузки на Кузбассе.

Кроме того, за счет покупки УК «Заречная» оператор получил доступ к дополнительным инфраструктурным проектам. Среди них Baltic Coal Terminal — угольный терминал закрытого типа в незамерзающем порту Вентспилс. Пропускная способность терминала составляет 6 млн тонн в год, после строительства второй очереди планируется увеличить данный показатель до 10 млн тонн в год. «Уже в феврале 2014 года терминал достиг максимальных результатов производственной деятельности, на 17% превысив плановую месячную норму. Объем перевалки угольного терминала составил около 30% от общего объема перевалки угля портов Балтии», — сообщают в «УВЗ-Логистик».

Летом 2013 года «УВЗ-Логистик» подписала крупнейший контракт на рынке российского лизинга подвижного состава. Срок действия лизинга заключен на десять лет, общая стоимость проекта по сумме лизинговых платежей составляет порядка 30 млрд руб. Согласно контакту, ЗАО «Сбербанк Лизинг» передает оператору 7,5 тыс. единиц подвижного состава. У компании также планируется ряд других лизинговых сделок. Так, в марте 2014 года Федеральная антимонопольная служба разрешила «дочке»

УВЗ приобрести более 10% активов ЗАО «Газпромбанк Лизинг», сумма сделки составляет более 4 млрд руб.

ОБРАЗЦОВАЯ СБОРКА «УВЗ-Логистик» позволяет реализовывать корпорации «Уралвагонзавод» продукцию при падении спроса на российском рынке. «Главная наша цель — это обеспечить стабильность в вагоностроении, ключевом сегменте экономики, путем загрузки мощностей вагоностроительных предприятий. Ставку мы делаем на приобретение новых, инновационных полувагонов, использование которых дает снижение инфраструктурной нагрузки на 10%; повышение доходности для оператора на 10% и снижение затрат грузопроизводителей на 8%», — отмечает Дмитрий Еремеев. В структуре УВЗ в течение 2013 года был сформирован ряд новых разработок, которые могут в дальнейшем быть использованы в том числе и в собственной транспортной группе. Так, Уральское конструкторское бюро вагоностроения (УКБВ) в 2013 году завершило разработку 14 видов инновационных изделий подвижного состава. УВЗ изготовил сами изделия. Три из них успели получить сертификаты соответствия, еще десять будут сертифицированы до конца 2013 года. «Ни УКБВ, ни УВЗ не имеют производственной базы для изготовления опытных образцов, все изделия производятся на действующем вагоносборочном конвейере УВЗ. Далее готовый вагон подвергается предварительным испытаниям, а после — приемочным. В работе комиссии принимают участие представители корпорации «Уралвагонзавод», «Российских железных дорог», Всероссийского научно-исследовательского института железнодорожного транспорта, органов государственного надзора и другие. Только по результатам приемочных испытаний можно судить, получит ли изделие право на существование или нет», — подчеркнул руководитель проектов вагоностроения ООО УКБВ Владимир Чернов.

Два опытных образца из трех сертифицированных предназначены для перевозки нефти и нефтепродуктов по

магистральным железным дорогам России, стран СНГ и Балтии. Речь идет о четырехосных вагонах-цистернах моделей 15-5157-02 и 15-5157-04. Первая модель предназначена для использования в диапазоне температур воздуха от минус 60 градусов до плюс 50 градусов Цельсия. Его основные отличия от серийно выпускаемых вагонов-цистерн корпорации «Уралвагонзавод» в том, что новая модель имеет повышенную грузоподъемность, сниженную материалоемкость, увеличенный объем котла. Вагон обладает технологичной конструкцией — для его изготовления потребовалась минимальная подготовка производства. Что касается модели 15-5157-04, образец является типовым представителем модельного ряда вагонов-цистерн 15-5157. Основным отличием нового изделия является применение тележки модели 18-194-1, что обеспечивает повышенную грузоподъемность и увеличенные межремонтные пробеги. Третьим получил сертификацию универсальный полувагон модели 12-196-02. «География возможной эксплуатации изделия обширна — страны СНГ, Грузия, Латвия, Литва и Эстония. Данная модель предназначена для перевозки неагрессивных грузов, не требующих защиты от атмосферных осадков», — уточняют в УВЗ.

СБРОС УГЛЯ В «УВЗ-Логистик» не отрицают, что в течение двух лет ситуация может осложниться из-за ухудшения показателей на угольном рынке. «Мы понимаем, что 2014 и 2015 годы будут непростыми для производства и сбыта угольной продукции. И прежде всего это связано с низким уровнем цен на энергетический уголь и спроса на коксующиеся угли. Подобные прогнозы касаются всех без исключения сегментов рынка перевозок массовых грузов», — отмечает господин Еремеев. В целом, несмотря на прогнозы, сегодня в компании наблюдается положительная динамика. «За первый квартал 2014 года общий грузооборот компании составил около 13,2 млн тонно-километров, на 22% больше по сравнению с четвертым кварталом 2013 года», — подчеркнули в пресс-службе оператора. ■



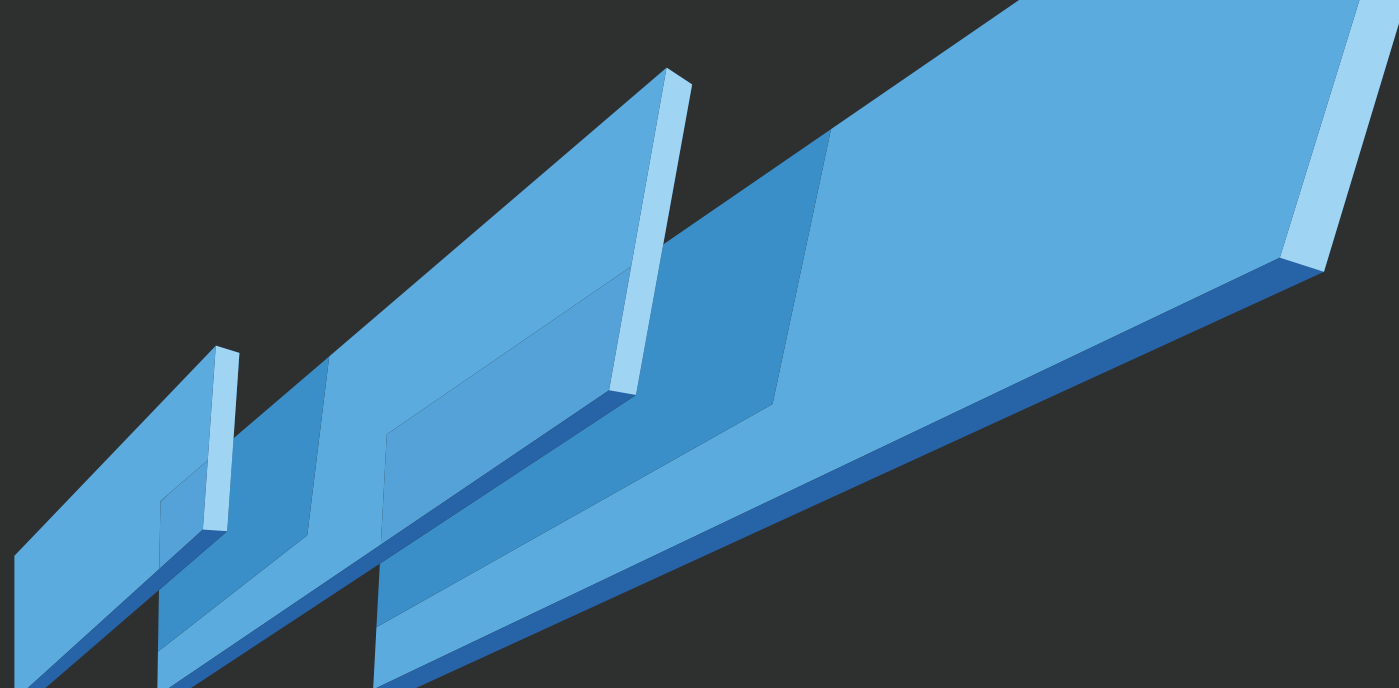
В КОНЦЕ 2013 ГОДА «УВЗ-ЛОГИСТИК» СТАЛА ШЕШТЫМ КРУПНЕЙШИМ ОБЛАДАТЕЛЕМ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА В РОССИИ



BUSINESS GUIDE

Тематические приложения к газете
Коммерсантъ

ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА
ПЕРЕДОВИКИ ПРОИЗВОДСТВА
СМЕЖНИКИ
ИНВЕСТОРЫ
КОНКУРЕНТЫ
АДМИНИСТРАТИВНЫЙ РЕСУРС



МАГИСТРАЛЬ

УРАЛЬСКИЙ
ТРАНСПОРТНЫЙ
САЛОН

2014

4-6 СЕНТЯБРЯ

СВЕРДЛОВСКАЯ ОБЛАСТЬ, Г. НИЖНИЙ ТАГИЛ, ФКП «НТИИМ»

БОЛЕЕ **1 500 м**
ВЫСТАВОЧНЫХ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ
ПУТЕЙ

БОЛЕЕ **3 000 м²**
ВЫСТАВОЧНОЙ
ПЛОЩАДИ
В ПАВИЛЬОНАХ

БОЛЕЕ **30 000 м²**
ОТКРЫТОЙ
ВЫСТАВОЧНОЙ
ПЛОЩАДИ

СТРАТЕГИЧЕСКИЙ
ПАРТНЕР



ОАО «НАУЧНО-ПРОИЗВОДСТВЕННАЯ
КОРПОРАЦИЯ «УРАЛВАГОНЗАВОД»

ПРИ СОДЕЙСТВИИ



Правительство
Свердловской области



Администрация города
Нижний Тагил

ОРГАНИЗАТОР



СООРГАНИЗАТОР



ФКП «Нижнетагильский
институт испытаний
металлов»

INFO@MAGISTRALEXPO.RU

+7 (495) 988-28-01