

ВАГОНЫ ПОДАЛИ В ОТСТАВКУ

СТОЛКНУВШИСЬ ЛИЦОМ К ЛИЦУ С УХУДШЕНИЕМ КАЧЕСТВА ПРОИЗВОДСТВА ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ, ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ МОНОПОЛИЯ И РОСТРАНСНАДЗОР ОСТАНОВИЛИ ЭКСПЛУАТАЦИЮ ДЕСЯТКОВ ТЫСЯЧ ВАГОНОВ. И БЕЗ ТОГО ДЕФИЦИТНЫЕ ЛИТЫЕ ДЕТАЛИ ТЕПЕРЬ СНОВА ВЗЛЕТЯТ В ЦЕНЕ, ЗА ЧТО БУДУТ ПЛАТИТЬ СОБСТВЕННИКИ ВАГОНОВ. ОПЕРАТОРЫ НАДЕЮТСЯ, ЧТО НАДЗОРНЫЕ И КОНТРОЛИРУЮЩИЕ ОРГАНЫ ПОРАБОТАЮТ С ПРОИЗВОДИТЕЛЯМИ ВАГОНОВ, КОТОРЫЕ В ПОГОНЕ ЗА ПРИБЫЛЬЮ СНИЗИЛИ КАЧЕСТВО ВЫПУСКАЕМОЙ ПРОДУКЦИИ.

АЛЕКСЕЙ ЕКИМОВСКИЙ

В начале апреля ОАО «Российские железные дороги» (РЖД), ссылаясь на предписания Ространснадзора, запретило эксплуатацию грузовых вагонов, произведенных украинским ПАО «Кременчугский сталелитейный завод» (входит в группу «Азовмаш») и отечественным ОАО «Алтайвагон» в 2010 и 2011 годах. Объем отставленных вагонов беспрецедентный: по разным данным, под действие телеграмм первого вице-президента ОАО РЖД Вадима Морозова от 4 и 6 апреля подпадало от 70 тыс. до 100 тыс. полувагонов и цистерн, что составляет около 10% всего вагонного парка страны. После целого ряда совещаний, в том числе с участием крупных операторов, количество отставленных вагонов удалось сократить до 30 тыс.: в срочный внеплановый ремонт с заменой литых деталей будут отправлены вагоны кременчугского производства 2010 года, а также детали «Алтайвагона», произведенные в феврале, апреле и июне 2010 года.

Несмотря на то что Ространснадзор обнаружил дефекты значительно раньше и отозвал сертификат у Кременчугского завода еще в феврале, реакция на рынке на запрашающие телеграммы ОАО РЖД была близка к панике. Операторы опасались, что отставленные от перевозок десятки тысяч вагонов окончательно закупорят железнодорожную сеть, поскольку ремонтные депо не смогли бы справиться с объемом вынужденного ремонта. Остановился и сам Кременчугский завод, на складах которого скопилось значительное количество «потенциально опасных» литых деталей, и когда он будет способен восстановить качественное производство, пока не ясно. Тем не менее еще в конце марта представители завода участвовали в экстренном совещании под эгидой СРО «НП „Совет операторов железнодорожного транспорта“» и НП «Объединение производителей подвижного состава», где совместно с крупнейшими ремонтными компаниями разрабатывали план дальнейших действий.

Подобные запреты, хотя и в меньших масштабах, происходили и раньше, вспоминает гендиректор ОАО «Новая перевозочная компания» Валерий Шпаков. И во всех случаях последствия были одинаковы: массовая браковка литых деталей, дефицит качественного литья и спекулятивный рост цены на него, перегруженность вагоноремонтных предприятий, рост цен на ремонты и сверхнормативные простои вагонов. «За неполные четыре месяца 2013 год уже стал „рекордсменом“ по количеству изломов боковых рам тележек грузовых вагонов: зафиксировано 29 случаев», — констатирует печальное положение господин Шпаков. — При этом уже не первый год по количеству изломов „лидируют“ детали, срок эксплуатации которых составил менее пяти лет, но есть и много случаев изломов литых деталей 1980-х и 1990-х годов изготовления». Меры, применяемые ОАО РЖД и Ространснадзором, призваны выявить брак в эксплуатации, но не могут повлиять на причину его возникновения — нарушение технологии изготовления литых деталей, считает топ-менеджер.

ОПЕРАТОРЫ СЧИТАЮТ, ЧТО ПРИ ДОЛЖНОМ КОНТРОЛЕ СО СТОРОНЫ ПРОВЕРЯЮЩИХ ОРГАНОВ НЕ ПРИШЛОСЬ БЫ ОСТАНАВЛИВАТЬ ДЕСЯТКИ ТЫСЯЧ ВАГОНОВ

Но беда, по его мнению, не только в этом. За последние годы изменилась интенсивность эксплуатации вагонов, выросла норма их загрузки, а конструкция вагонов остается неизменной. «По сути, все эксплуатируемые в настоящее время грузовые тележки — это тележки модели 18–100 или же ее усовершенствованные копии. Однако даже усиленные боковые рамы, производимые заводами в последние годы, подвержены изломам, что говорит о моральном устаревании тележки 18–100 и ее клонов», — полагает Валерий Шпаков. Таким образом, на очевидные проблемы качества литья накладывается и морально устаревшая конструкция тележки, не приспособленная к существующим условиям эксплуатации.

В ОАО «Первая грузовая компания» (ПГК) считают, что решение проблемы безопасности на железной дороге «требует разработки комплекса мер, нацеленных на устранение причины возникновения сходов на железных дорогах». В первую очередь, по мнению специалистов компании, нужно ужесточить контроль за техническим состоянием вагонов при осмотре перед рейсом, а также увеличить качество ремонтов и эффективность выявления дефектов вагонов, в том числе скрытых. «Для предупреждения участившихся аварий с участием „молодых“ вагонов нужен контроль качества новых литых деталей, а также следует повысить эффективность проверок состояния путей и инфраструктуры», — добавляют в ПГК.

Главная причина возникновения проблемы некачественного литья — ослабление контроля за выпуском железнодорожной продукции, особенно в период повышенного спроса, считает заместитель гендиректора ОТЭКО Андрей Волков. «В прошлые годы ослабили эти требования, а сегодня, когда парк стал эксплуатироваться интенсивнее, выявились проблемы с качеством производства», — констатирует топ-менеджер. Однако он отмечает, что процедура останова и допуска к перевозкам вагонов остается не совсем прозрачной: одни вагоны тормозят, другие отпускают. «Я понимаю трудности контролирующих и регулирующих органов, всю сложность ситуации и то, что безопасность движения всегда превыше всего», — говорит заместитель гендиректора ОТЭКО. — Но тогда должны быть четкие критерии, по которым мы одни вагоны разрешаем использовать, а другие отставляем от эксплуатации».



ИВАН ШПАКОВ

Кроме того, он считает неправильным, что все риски брака производителя ложатся на плечи собственников и операторов, тогда как контролем качества производства и допуском вагонов на сеть занимаются совершенно другие организации. Не стоит забывать и про контрафактные детали, которые появились в период дефицита нового литья. «Контрафакта, может быть, было бы гораздо меньше, если бы существовала возможность в режиме онлайн проверить историю детали по ее номеру, году выпуска и изготовителю», — отмечает господин Волков, добавляя, что сегодня такой информации в свободном доступе нет.

Операторы в принципе недовольны тем, что любой сход вагона по излому боковой рамы относится на счет собственника подвижного состава. «Получается, что собственник вагона виноват уже в том, что его купил», — недоумевает Игорь Тягунов, заместитель гендиректора по эксплуатации и технической политике группы Rail Garant. — Вагон построен на сертифицированном производстве, принят инспекторами по качеству ОАО РЖД, собственник своевременно выполняет ремонты согласно установленным нормативам. Согласно предписаниям Ространснадзора мы проводим и досрочные ремонты, но практика показывает, что дефектоскопирование и досрочные плановые ремонты ситуации с безопасностью не меняют. Кто сегодня может гарантировать, что, произведя замену потенциально опасного литья на новое, мы решим проблему излома рам? У кого есть уверенность, что новая рама не является потенциально опасной?» — задает риторические вопросы регуляторам Игорь Тягунов.

По его мнению, главной мерой по борьбе с браком может быть только ужесточение ответственности за производство некачественной продукции, автоматический отзыв дефектных деталей производителем с компенсацией всем участникам перевозочного процесса возникших убытков. «Если наши производители не готовы работать качественно и нести всю полноту ответственности за свою продукцию, то, может быть, стоит пойти по пути автопрома и разрешить эксплуатацию подвижного состава из других стран, где производители несут ответственность за качество своей продукции и гарантируют ее надежную эксплуатацию до 1 млн км пробега», — полагает Игорь Тягунов.

В компании «Запсиб-Транссервис» полагают, что самая эффективная и действенная мера — «привести в соответствие правовую базу, в частности повысить роль центров технического аудита. В этом случае можно будет не только говорить о снижении брака, но и о конкретизации ответственности», — полагают в компании. А остановка такого количества «потенциально опасных» вагонов в принципе не должна была иметь места, так как вагоны изначально были признаны годными, считают в компании. «До тех пор пока не будет предусмотрена жесткая ответственность заводов-изготовителей, риск выпуска некачественных вагонов будет оставаться высоким», — резюмируют в «Запсиб-Транссервисе».

Решать уже возникшую проблему тоже нужно с умом, поэтапно. «Нужно не отставлять все скопом, а сначала понять, сколько литья сегодня заводы могут выделить для замены. Пусть заводы сами определяют номерные графики и сроки замены за их счет некачественного литья», — рекомендует Игорь Тягунов. Кроме того, по его мнению, нужно дать возможность доступа на рынок иностранного литья в неограниченном количестве, «а рынок сам определит, когда достаточно». Ну и, конечно же, установить жесткий контроль качества поставляемой продукции и найти конкретных виновников. «Иначе это ведет к системе, которая стимулирует производство подвижного состава, о качестве которого остается только догадываться», — резюмирует позицию операторов господин Тягунов.

Между тем независимые эксперты смотрят на ситуацию с качеством литья еще более пессимистично. «Пока не до конца ясно, почему были отставлены только эти вагоны, поскольку качество литья на всех заводах примерно одинаковое», — рассказывает гендиректор агентства „Infoline-Аналитика“ Михаил Бурмистров. — Просто российские заводы много деталей отбраковывают сразу на контроле выпуска, а Кременчугский завод этим практически не занимался», — отмечает эксперт. Это означает, что проблема изломов боковых рам тележек может остаться печальной реальностью на протяжении лет пяти, пока заводы не заменят все бракованные детали последних лет выпуска. По мнению господина Бурмистрова, речь может идти о порядке 50 тыс. вагонов в год.

В любом случае цены на литье в России снова начнут расти, хотя участники рынка как раз ожидали некоторого послабления. «Сейчас строительство новых вагонов сходит на нет, а потому заводы могут освободить мощности для производства литья в интересах ремонтных предприятий. Цены уже чуть-чуть начали снижаться, но возникший новый дефицит эту историю прекратил», — сожалеет Михаил Бурмистров. Но в целом рынок должен пережить эту болезнь роста: если отставить от эксплуатации 30 тыс. или даже 100 тыс. вагонов, критических последствий для перевозок не будет, учитывая нынешний профицит подвижного состава на железной дороге. ■

ЗА ПОСЛЕДНИЕ ГОДЫ ИЗМЕНИЛАСЬ ИНТЕНСИВНОСТЬ ЭКСПЛУАТАЦИИ ВАГОНОВ, ВЫРОСЛА НОРМА ИХ ЗАГРУЗКИ, А КОНСТРУКЦИЯ ВАГОНОВ ОСТАЛАСЬ ПРЕЖНЕЙ