



В БЛИЖАЙШИЕ НЕСКОЛЬКО ЛЕТ УСКОРИТСЯ ПРОЦЕСС СПЕЦИАЛИЗАЦИИ РЕМОНТНЫХ ДЕПО, В ТОМ ЧИСЛЕ ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ВАГОНОВ НОВОГО ПОКОЛЕНИЯ

предприятия покинут отрасль», — полагает Игорь Форостянко, коммерческий директор частного депо ООО «СФАТ-Рязань». Правда, он отмечает, что «о новых видах вагонов пока только говорят». В любом случае разрабатывать и выпускать их нужно, процесс это длительный, а пока необходимо работать над улучшением качества продукции, которая выпускается сегодня, решать вопросы с доступностью комплектующих для всех предприятий отрасли и ценообразованием, считает он.

СЕРВИС БУДУЩЕГО Учитывая заинтересованность и мнение операторов подвижного состава, для производителей вагонов новой конструкции вопрос сервиса становится самым главным. На рынке активно обсуждают намерение ОАО «Первая грузовая компания» в сотрудничестве с НПК «Уралвагонзавод» приобрести одну из ВРК, принадлежащих ОАО РЖД, и наладить на ее мощностях обслуживание и ремонт инновационной тележки Motion Control. На Тихвинском вагоностроительном заводе, где планируют выпускать тележку типа Barber, также ведут пе-

реговоры с крупными ВРК, но при этом не исключают, что дополнительные сервисные центры могут быть организованы на самом заводе.

«Как производитель инновационного продукта, мы несем ответственность перед участниками перевозочного процесса за его качество и безотказную эксплуатацию», — говорит заместитель гендиректора Объединенной вагонной компании (управляет Тихвинским заводом) Дмитрий Лосев. — Вагоны производства Тихвинского вагоностроительного завода, оборудованные современной ходовой частью, уже перевозят грузы по железным дорогам, а их серийное производство начнется в середине года». Для организации гарантийного и постгарантийного сервисного обслуживания компания разработала специальное положение о сервисных центрах, которое устанавливает порядок взаимодействия между заводом-изготовителем, собственником вагона, ремонтными предприятиями и владельцем инфраструктуры, рассказывает он. Его компания уже провела переговоры с ОАО ВРК-2, которое организует на базе своих предприятий инновационные тележки Тихвинского завода, в начале года подписаны соглашения с Сибирской вагоноремонтной компанией о создании центра обслуживания вагонов в Кузбассе.

«Кроме того, на базе вагоноремонтных предприятий организованы сервисные центры по обслуживанию подвижного состава нашего завода, ведется работа по созданию необходимых резервов запасных частей, проведены технические занятия с работниками этих сервисных центров по правилам технического обслуживания и текущего ремонта тележек типа Barber», — рассказывает господин Лосев, отмечая, что это лишь первый шаг в подготовке к плановым видам ремонта. В дальнейшем завод будет проводить аттестацию предприятий, которым будет дано право на выполнение депоовского и капитального ремонта, вести обучение ремонтного персонала, проверять его техническую оснащенность. «Мы хотим быть уверенными, что эти предприятия качественно проведут плановый ремонт вагонов с соблюдением разработанной нами технической документации и применением оригинальных запасных частей, которыми мы готовы их обеспечить», — заверяет потребителей Дмитрий Лосев.

Генеральный директор УК холдинга «Русская корпорация транспортного машиностроения» (РКТМ) Павел Овчинников подтверждает, что сегодня ремонтная инфраструктура не готова обслуживать инновационные вагоны. «Принципиально не решена ключевая проблема унификации вагонных тележек с нагрузкой 25 тонн на

ось, сегодня сразу несколько производителей, в том числе РКТМ, занимаются разработкой собственной 25-тонной тележки», — отмечает он. — Целесообразно, чтобы государство уже сегодня предприняло шаги для выработки национального стандарта на тележку. Тогда все узлы и детали будут взаимозаменяемы, и в этом случае ремонтная инфраструктура сможет достаточно быстро адаптироваться к новой технике», — добавляет топ-менеджер.

Между тем, по прогнозам Павла Овчинникова, в ближайшие пять лет депо будут загружены ремонтом традиционного парка. «Но через десять лет инновации в подвижном составе повлекут за собой и инновации в ремонте, от депо потребуются большие мобильность, гибкость и более совершенные технологии», — говорит он. — По нашему мнению, наиболее эффективными станут частные депо, действующие в единой связке с производством подвижного состава, когда вагоны обслуживаются в едином жизненном цикле. На наш взгляд, структура ВРК мало приспособлена к такому подходу», — считает господин Овчинников. И это одна из причин задуматься о создании собственной сети вагоноремонтных депо, оснащенных современным оборудованием, отмечает топ-менеджер РКТМ. ■

ЧЕРЕЗ ДЕСЯТЬ ЛЕТ ИННОВАЦИИ В ПОДВИЖНОМ СОСТАВЕ ПОВЛЕКУТ ЗА СОБОЙ И ИННОВАЦИИ В РЕМОНТЕ, ОТ ДЕПО ПОТРЕБУЮТСЯ БОЛЬШАЯ МОБИЛЬНОСТЬ, ГИБКОСТЬ И БОЛЕЕ СОВЕРШЕННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ

