

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