

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

