



АЛЕКСЕЙ ХАРНАС,  
РЕДАКТОР BUSINESS GUIDE  
«ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ»

СМЕНА СОСТАВА

Для большинства читателей „Ъ“ грузовые составы — это та бесконечная серая масса, которая вынуждает их тратить время в пробке на железнодорожном переезде. Но знаете ли вы, что в России эксплуатируется более 1 млн грузовых вагонов? Это больше, чем солдат и офицеров в российской армии, а она считается одной из самых больших в мире. Железнодорожный транспорт обеспечивает почти 85% всех грузоперевозок внутри страны — без преувеличения, вся национальная экономика зависит от работоспособности этого парка. Переход на так называемые инновационные вагоны — сложный и дорогостоящий процесс, требующий инвестиций в производство и готовности операторов покупать более дорогую продукцию, а не продолжать латать старую технику. Тем не менее этот процесс неизбежен — не только за счет рыночных механизмов, но и благодаря действиям государственного регулятора. Запрет на эксплуатацию старых вагонов вынудит потребителей искать способы приобретения новой техники. Несмотря на проблемы в национальной экономике, машиностроительные предприятия развивают производственные программы и осваивают новые рынки. Ведь кризисы приходят и уходят, а железная дорога всегда будет оставаться основным транспортом в этой стране.

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

Мария Комарова — генеральный директор АО «Коммерсантъ»

Сергей Яковлев — шеф-редактор АО «Коммерсантъ»

Анатолий Гусев — автор дизайн-макета

Павел Кассин — директор фотослужбы

Рекламная служба: Тел. (495) 797-6996, (495) 925-5262

Алексей Харнас — руководитель службы «Издательский синдикат»

Алексей Харнас — выпускающий редактор

Наталья Дашковская — редактор

Сергей Цомык — главный художник

Виктор Куликов — фоторедактор

Екатерина Бородулина — корректор

Адрес редакции: 121609, г. Москва, Рублевское ш., д. 28. Тел. (495) 797-6970, (495) 926-3301

Учредитель: АО «Коммерсантъ».

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: Punamusta

Адрес: Kosti Aaltosen tie, 9, 80140 Joensuu, Финляндия

Тираж: 75000. Цена свободная

Рисунок на обложке: Мария Заикина

СИЛЬНЫЕ И ВЫНОСЛИВЫЕ

ЗА ПОСЛЕДНИЕ НЕСКОЛЬКО ЛЕТ ДОЛЯ ИННОВАЦИОННЫХ ВАГОНОВ НА РОССИЙСКОМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ РЫНКЕ УВЕЛИЧИЛАСЬ В РАЗЫ, А ВЫПУСК ОБЫЧНЫХ ПОДВИЖНЫХ СОСТАВОВ ОТОШЕЛ НА ВТОРОЙ ПЛАН. ВАГОНЫ НОВОГО ПОКОЛЕНИЯ ОБЛАДАЮТ УЛУЧШЕННЫМИ ТЕХНИЧЕСКИМИ ХАРАКТЕРИСТИКАМИ, КОТОРЫЕ ПОЗВОЛЯЮТ СОКРАТИТЬ РАСХОДЫ НА ПЕРЕВОЗКЕ И РАЗГРУЗИТЬ ПРОПУСКНУЮ СПОСОБНОСТЬ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ. ПРОБЛЕМА ЛИШЬ В ТОМ, ЧТО В ТЕКУЩИХ ЭКОНОМИЧЕСКИХ УСЛОВИЯХ ЖЕЛАЮЩИХ ОБНОВИТЬ ПАРК НЕМНОГО, ПОЭТОМУ БОЛЬШАЯ ЧАСТЬ ВЫПУСКАЕМЫХ НОВЫХ ВАГОНОВ ПО-ПРЕЖНЕМУ КОНЦЕНТРИРУЕТСЯ В СТРУКТУРАХ САМИХ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ.

КОНСТАНТИН МОЗГОВОЙ, ДАРЬЯ БЕЛОГЛАЗОВА, ПАВЕЛ АРАБОВ, ИННА СУХОРИУКОВА

**ВАГОН ХХІ ВЕКА** То, что российский рынок грузовых железнодорожных вагонов нуждается в серьезных изменениях, стало понятно еще в 2008 году, когда проблема технического состояния подвижного состава приобрела наибольшую актуальность. На фоне разгоревшихся тогда конфликтов между производителями и потребителями из-за брака литых деталей тележек грузовых вагонов, что зачастую приводило к отставке от работы сотен составов, на рынке образовался дефицит перевозочных мощностей. В итоге ОАО РЖД, которое, по сути, являлось основным заказчиком и покупателем вагонов, поставило задачу создания современного типа вагонов — более вместительных, безопасных и экономичных.

Первой за разработку таких вагонов взялась НПК «Уралвагонзавод» (УВЗ), выпустившая по техническому заданию ОАО РЖД партию полувагонов модели 12–196–01 на тележках 18–194–1 с осевой нагрузкой 25 тонна-сил (тс). Усиленный кузов первого такого вагона имел повышенный объем, что позволяло использовать грузоподъемность 75 тонн. Кроме того, новые вагоны во многом пре-

восходили типичные составы межремонтным пробегом и сроком службы и поэтому получили название инновационные. Первая партия из 284 полувагонов модели 12–196–01 перевозила каменный уголь и щебень на закольцованных маршрутах Западно-Сибирской железной дороги. Но из-за экономического кризиса УВЗ на время пришлось приостановить производство таких вагонов, поэтому в серийное производство инновационные вагоны были выведены только четыре года спустя.

Сейчас свои линейки инновационных вагонов предложили АО «НПК „Уралвагонзавод“», ПАО «НПК „Объединенная вагонная компания“» (ОВК), ОАО «Алтайвагон» и «РМ Рейл».

Одно из главных отличий такого парка от «собратьев» предыдущего поколения состоит в повышенной грузоподъемности вагонов на новых тележках. Осьевые нагрузки у четырехосной тележки выросли до 25 тс (против 23,5 тс на модели 18–100). Это позволило увеличить грузоподъемность вагона с нынешних 69 до 75–77 тонн. В результате инновационные вагоны перевозят на 7–10%

больше груза, и оператор может значительно сэкономить на перевозке. Кроме того, межремонтный пробег инновационного подвижного состава вырос по сравнению с типовыми разработками более чем в два раза (500 тыс. км против 160–200 тыс. км). Примерно на такую же величину должны снизиться расходы оператора на весь жизненный цикл вагона, который также вырос с 22 до 32 лет. В перспективе возможен дальнейший рост межремонтных интервалов, но его необходимо будет подтверждать реальной многолетней эксплуатацией, утверждают производители.

К слову, для инновационных вагонов Уралвагонзавода (модели 12–196–01 и 12–196–02) на последнем заседании Комиссии вагонного хозяйства Совета по железнодорожному транспорту государств—участников СНГ (22–24 марта, Саратов) установлены новые сроки межремонтных пробегов. До первого капитального ремонта вагон может работать 18 лет (против 16 ранее), до первого деповского после постройки и капремонта пробег 500 тыс. км, но не более 6 лет эксплуатации (было 4 года). Кроме того, между депов-



ИННОВАЦИОННЫЙ ПОЛУВАГОН МОЖЕТ СЛУЖИТЬ БЕЗ КАПИТАЛЬНОГО РЕМОНТА 18 ЛЕТ

ПЕРЕДОВИКИ ПРОИЗВОДСТВА