

10 Как уральские производители транспорта выходят на внешние рынки

11 Каким образом на Урале реализуют программы технологического перевооружения

12 Что ждет систему общественного транспорта Екатеринбурга

На фоне сокращения общего парка операторов из-за запрета на использование устаревших вагонов, вступившего в силу с 1 января, продолжает расти погрузка на железной дороге УрФО. Несмотря на это операторы не торопятся покупать новые вагоны из-за их резкого подорожания. В свою очередь вагоностроители разрабатывают новые типы подвижного состава, которые в будущем будут интересны для рынка.

Не последний вагон



—грузоперевозки—

Промышленность на путях

Свердловская железная дорога (СвЖД, ОАО «РЖД») на сегодняшний день по-прежнему занимает второе место по доле в общей погрузке российских железных дорог более 11%. С начала 2016 года было погружено 80,2 млн тонн различных грузов, что на 1,8% больше по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Такой же рост показала погрузка и в целом по сети. Рост сохраняется в перевозке нефтепродуктов. По объемам их перевозок СвЖД в 2016 году вышла на первое место по России. В частности, на станциях Сургутского региона их погрузка в первом полугодии увеличилась на 12,8%. «При этом в лидеры по динамике вышли грузы стройиндустрии. Это объясняется тем, что в текущем году финансирование летней автодорожной кампании в регионах было открыто раньше. Кроме того, начался запуск материалов для строительства в Тобольске крупнейшего в России завода по производству полиэтилена (СИБУР)», — пояснили в СвЖД. Стабильно производят отгрузку предприятия цветной металлургии. Частичное снижение отгрузки в черной металлургии связано с мировой экономической конъюнктурой — падением котировок на мировых рынках, а также снижением спроса со стороны предприятий машиностроения и строительной отрасли.

Растет предъявление к перевозкам железнодорожным транспортом продукции с высокой добавленной стоимостью. Так, металлоконструкции стали перевозить чаще на 13%, оборудование — на 30%, товары промышленного назначения — на 15%. С начала года на СвЖД было переключено более 1,9 млн тонн грузов, которые ранее перевозились автомобильным транспортом. Всего с 2012 года к перевозке по железной дороге было возвращено 9 млн тонн грузов, что позволило освободить автодороги от 225 тыс. грузовых тяжеловесных машин. В настоящее время на СвЖД на постоянной основе осуществляется графическая перевозка грузов по 34 направлениям. Пользователями услуги являются крупнейшие российские компании, такие как ЕВРАЗ, «Уралкалий», СИБУР, «Мечел», «Березниковский содовый завод», «Уралхим», «Трансконтейнер» и другие.

Одновременно с ростом погрузки на железной дороге парк вагонов для перевозки грузов сокращается. Это связано с тем, что с 1 января в соответствии с приказом Министерства транспорта России «О внесении изменений в Правила техниче-

ской эксплуатации железных дорог РФ» запрещается эксплуатация вагонов с продленным сроком службы. В связи с этим операторы вынуждены более эффективно использовать имеющиеся вагоны и разрабатывать новые программы для того, чтобы привлечь клиентов и конкурировать с перевозками автотранспортом.

Логистическая перестройка

Средний возраст грузового вагона в 2015 году составил 14,5 года. На сегодняшний день парк вагонов сети РЖД составляет порядка 1,1 млн вагонов. В течение 2015 года было списано около 100 тыс. единиц. В данный момент профицит составляет более 100 тыс. единиц. С начала 2016 года было списано порядка 60 тыс. вагонов и до конца года прекратят работу еще около 100 тыс. единиц.

На фоне существовавшего в последние годы профицита подвижного состава, производство грузовых вагонов в России с 2012 по 2015 года сократилось более чем в два раза — 71,6 тыс. грузовых вагонов в 2012 году до 29,2 тыс. в 2015 году. При этом рост цен на сырье и комплектующие стал причиной роста стоимости грузовых вагонов. По данным Института проблем естественных монополий (ИПЕМ), средняя цена грузового вагона в текущем году выросла на 29,4% (с 1,7 млн руб. до 2,2 млн руб.). В свою очередь рост цен на новые вагоны не позволил подняться спросу на них. В результате за четыре месяца 2016 года было изготовлено 8,3 тыс. вагонов, что на 3,5% ниже объема производства за аналогичный период 2015 года.

Основную долю и в структуре закупок, и в структуре списания составляют полувагоны. Объем их закупок в 2015 году относительно 2014 года сократился почти в два раза, а объем списания увеличился в три раза. При этом снижается и потребность рынка в вагонах такого типа. По информации ИПЕМ, спрос на полувагоны уже снизился более чем на 12% и продолжает падать.

Чтобы приспособиться к изменяющемуся рынку, операторы разрабатывают новые предложения, выгодные для бизнеса. СвЖД, к примеру, приступила к оказанию комплексных услуг по перевозке грузов. Речь идет об управлении всеми логистическими процессами компании клиента с учетом долгосрочных стратегических целей. В качестве положительного примера в компании приводят опыт сотрудничества с группой ЧТПЗ. В этом году для компании была организована графическая перевозка грузов с учетом технологического цикла Челябинского трубопрокатного и Первоуральского новотрубного заводов. Для клиен-

та был сформирован пакет услуг по 5-кратному снижению расчетного времени перевозок.

Кроме того, СвЖД реализует проект комплексного транспортного обслуживания «дочки» Роснефти в ХМАО — «РН-Сервис-Склад». На первом этапе в период с августа по декабрь 2016 года компании будут оказывать услуги по приему-разгрузке, обработке и ответственному хранению 112,5 тыс. тонн шельбы на погрузочно-разгрузочной площадке станции Пыть-Ях, а также его дальнейшей отгрузке для перевозки автотранспортом. В перспективе данный проект планируется расширить до комплексного аутсорсинга. Помимо этого, СвЖД увеличила формирование поездов повышенного веса и длины. С января по июнь 2016 года были сформированы 392 тяжеловесных поезда, что в 3,2 раза больше, чем за аналогичный период прошлого года. В частности, 142 поезда весом 8 тыс. тонн сформированы на станции Екатеринбург-Сортировочный (в 2015 году — 1 поезд), на станции Пермь-Сортировочная — 184 «восьмитысячника» (в прошлом году — 76 поездов).

Еще одним перспективным технологическим решением, способствующим увеличению пропускной способности и сокращению эксплуатационных издержек дороги, является организация вождения соединенных поездов (два поезда с объединенной тормозной магистралью). С апреля 2016 года на восточном полигоне СвЖД (участок Ишим — Войновка) было пропущено 258 соединенных поездов весом 12,6 тыс. тонн.

Универсальное решение

Пока запрет на эксплуатацию устаревших вагонов слабо отразился на вагоностроительных предприятиях. «Программа списания подвижного состава — не панацея для российских производителей подвижного состава. Она не даст моментального эффекта, на все нужно время. Конечно, запрет старых вагонов с достаточно длительной временной отсрочкой приведет к росту спроса на новые вагоны. Но для выхода из кризиса необходимо предпринимать и другие меры», — пояснили в корпорации «Уральвагонзавод», одним из крупнейших производителей подвижного состава. Потому сегодня корпорация делает ставку на разработку и выпуск инновационных вагонов малых серий — цистерны для химических грузов, минераловозы, зерновозы и другое.

На предприятии отмечают, что в связи со списанием подвижного состава с истекшим сроком службы может произойти увеличение спроса на вагоны-платформы. Потому

По объемам перевозки нефтепродуктов СвЖД в 2016 году вышла на первое место по России

уже сейчас УВЗ приступил к расширению своего модельного ряда вагонов-платформ, сообщили в пресс-службе корпорации. В данный момент специалисты Уральского конструкторского бюро вагоностроения ведут работу над новым универсальным вагоном-платформой модели 13-192-01.

«В отличие от существующих моделей платформ 13-198-01, 13-198-02, предназначенных для перевозки лесоматериалов и контейнеров, универсальная платформа модели 13-192-01 предназначена для перевозки широкой номенклатуры грузов гражданского назначения — как штучных, так и длинномерных, не требующих защиты от атмосферных осадков, а также колесной и гусеничной техники», — рассказал руководитель проекта Сергей Мысливец. По его словам, одной из отличительных особенностей этой модели является наличие сплошного деревянного настила, что дает возможность закреплять грузы по всей ширине платформы. Стоит отметить, что универсальные вагоны-платформы играют мобилизационную функцию и широко используются для перевозки военной техники, поэтому техническое задание на разработку данной модели было согласовано с Министерством обороны РФ.

В данный момент опытный образец вагона-платформы проходит комплекс предварительных и сертификационных испытаний. Проверка вагона на прочность уже пройдена успешно. В сентябре планируется провести приемочные испытания вагона-платформы для оценки соответствия разработанной конструкции требованиям технического задания, в октябре — получить сертификат соответствия техническому регламенту Таможенного союза. После этого вагон-платформа модели 13-192-01 будет запущена в серийное производство. Кроме того, УВЗ разрабатывает еще одну вагон-платформу, оборудованную аппаратурой для транспортировки (съезда/заезда) колесной и гусеничной техники. В корпорации отметили, что макетный образец платформы изготовлен на базе опытного образца вагона — платформы модели 13-192-01. Всего же, по оценкам НПК «Уральвагонзавод», по итогам 2016-2017 годов из эксплуатации планируется вывести более 200 тыс. вагонов, профицит оценивается на уровне 100–120 тыс. единиц. Это значит, что максимальная технологическая потребность с учетом роста скорости перевозок не превысит 80–100 тыс. новых вагонов, то есть 40–50 тыс. единиц в год.

Екатерина Бойбородина

Чужие среди своих

—импортозамещение—

Взятый правительством курс на импортозамещение должен был подтолкнуть отечественных вагоностроителей к развитию собственного производства комплектующих. Но в условиях перехода на выпуск инновационных вагонов производители столкнулись с проблемой нехватки высоко-технологичных узлов и деталей, которые приходится закупать за рубежом. Сейчас машиностроители стремятся найти партнеров среди западных компаний, чтобы перенять у них необходимые технологии.

Заграница не поможет

Год назад премьер-министр Дмитрий Медведев на совещании об обеспечении реализации отраслевых программ импортозамещения рассказывал о тяжелом положении в промышленности. «Доля импорта в станкостроении оценивается приблизительно в 90%, в тяжелом машиностроении — порядка 70%, в нефтегазовом оборудовании — 60%, в энергетическом оборудовании — около 50%, в сельхозмашиностроении в зависимости от категории продукции — от 50% до 90% и так далее», — не без грусти констатировал он. Но курс на импортозамещение должен быть разумным, продуманным, учитывать интересы всех сторон, предупреждал глава правительства, отмечая, что задачу тотального замещения всего импорта никто не ставит. Тогда же, в конце марта 2015 года, Минпромторг утвердил 19 «дорожных карт», включающих 2059 проектов по импортозамещению в различных отраслях. Так, план импортозамещения в машиностроении предусматривал полную локализацию к 2016-2018 годам производства комплектующих вагонов-цистерн для перевозок СУГ, инновационного пассажирского трамвая, генераторов и тягового двигателя для теплового и пр. Наряду с этой программой поддержку в импортозамещении начал оказывать Фонд развития промышленности, который обеспечивает льготное финансирование предпринимательской стадии проектов. Но текущая ситуация такова, что при доминировании на железнодорожном рынке отечественных производителей (удельный вес импорта железнодорожной техники значительно сократился за последние годы из-за общего падения спроса на вагоны, а также прекращения поставок со стороны Украины, на долю которой приходилось до 80% импорта) почти ни одно производство по-прежнему не обходится без использования иностранных комплектующих. Во многом это обусловлено переходом на инновационные вагоны. «В России отсутствует производство ряда высокотехнологичных комплектующих, без которых невозможно создавать технику на мировом уровне, в том числе серийное производство дизельных двигателей нового поколения, изделий функциональной электроники, бандажей колесных пар тягового подвижного состава с ресурсом не менее 1 млн км и т. д.», — заявил на одной из конференций вице-президент НП «Объединение производителей железнодорожной техники» и директор Института проблем естественных монополий (ИПЕМ) Юрий Саакян.

По объемам перевозки нефтепродуктов СвЖД в 2016 году вышла на первое место по России

уже сейчас УВЗ приступил к расширению своего модельного ряда вагонов-платформ, сообщили в пресс-службе корпорации. В данный момент специалисты Уральского конструкторского бюро вагоностроения ведут работу над новым универсальным вагоном-платформой модели 13-192-01. «В отличие от существующих моделей платформ 13-198-01, 13-198-02, предназначенных для перевозки лесоматериалов и контейнеров, универсальная платформа модели 13-192-01 предназначена для перевозки широкой номенклатуры грузов гражданского назначения — как штучных, так и длинномерных, не требующих защиты от атмосферных осадков, а также колесной и гусеничной техники», — рассказал руководитель проекта Сергей Мысливец. По его словам, одной из отличительных особенностей этой модели является наличие сплошного деревянного настила, что дает возможность закреплять грузы по всей ширине платформы. Стоит отметить, что универсальные вагоны-платформы играют мобилизационную функцию и широко используются для перевозки военной техники, поэтому техническое задание на разработку данной модели было согласовано с Министерством обороны РФ. В данный момент опытный образец вагона-платформы проходит комплекс предварительных и сертификационных испытаний. Проверка вагона на прочность уже пройдена успешно. В сентябре планируется провести приемочные испытания вагона-платформы для оценки соответствия разработанной конструкции требованиям технического задания, в октябре — получить сертификат соответствия техническому регламенту Таможенного союза. После этого вагон-платформа модели 13-192-01 будет запущена в серийное производство. Кроме того, УВЗ разрабатывает еще одну вагон-платформу, оборудованную аппаратурой для транспортировки (съезда/заезда) колесной и гусеничной техники. В корпорации отметили, что макетный образец платформы изготовлен на базе опытного образца вагона — платформы модели 13-192-01. Всего же, по оценкам НПК «Уральвагонзавод», по итогам 2016-2017 годов из эксплуатации планируется вывести более 200 тыс. вагонов, профицит оценивается на уровне 100–120 тыс. единиц. Это значит, что максимальная технологическая потребность с учетом роста скорости перевозок не превысит 80–100 тыс. новых вагонов, то есть 40–50 тыс. единиц в год.

Дело в деталях

На данный момент проблема с комплектующими присутствует во всех сегментах железнодорожного производства. Еще недавно около 20% деталей тележки ОВК приходилось импортировать из 4 тыс. наименований комплектующих и деталей ввозятся только единицы. Максим Кузменко говорит, что на полное замещение деталей тележки ушло более двух лет. «Мы занимаемся развитием поставщиков под гарантии объемов закупки. Много инвестируем в производство продуктов с добавленной стоимостью — покупаем оборудование, если видим, что сторонними предприятиями вопрос не решится», — рассказывает топ-менеджер ОВК.

В локомотивах доля отечественных комплектующих превышает 80%, в пассажирских вагонах в среднем составляет около 90%, говорит представитель «Трансмашхолдинга» (ТМХ, крупнейший производитель в РФ локомотивов и пассажирских поездов) Артем Леденев. Но в количе-

ственном выражении работа по импортозамещению в этих сегментах предстоит еще большая: всего необходимо освоить производство порядка 1,2 тыс. позиций. Сейчас ТМХ реализует целый ряд программ: создает на Новочеркасском электровагоностроительном заводе собственное централизованное производство тяговых электродвигателей и тяговых генераторов тепловозов, которые также приобретаются на Украине. Завершение этой работы запланировано на 2018 год. Замена на отечественные аналоги подлежат также тяговые трансформаторы швейцарского и украинского производства, используемые в конструкции некоторых электровагонов. Новые поставщики — Трансформаторный завод в г. Воронеже, Люберецкий завод «Монтаж-Автоматика» и предприятие ЭКЗ (г. Астана, Казахстан). Технические требования на новое оборудование уже согласованы, поставки начнутся в нынешнем году, уверяют в ТМХ.

В производстве пассажирских вагонов импортозамещение уже коснулось межвагонных переходов, отделочных материалов, кресел. Запланирован переход к использованию тормозного оборудования российского предприятия германской компании Knorr-Bremse (сейчас этот поставщик ввозит оборудование из-за границы). Ведется работа по замене используемых красок. Кроме того, ОАО РЖД совместно с зеленоградским заводом «Ангстрем» реализует программу импортозамещения силовых биполярных транзисторов с изолированным затвором, которые широко применяются в конструкции современных локомотивов. А Уралмашзавод изготовит детали (кристаллизаторы) для Нижнетагильского металлургического комбината, которые раньше закупались в Австрии.

Партнер в помощь

Чаще всего российские производители предпочитают локализовывать производство совместно с иностранными партнерами с использованием зарубежных технологий. Так, ОВК строит завод по производству касетных подшипников с компанией Timken, Федеральная грузовая компания сотрудничает с Knorr-Bremse, группа «Синара» совместно с немецкой Siemens производит скоростные поезда «Ласточка» и пр. При этом государство устанавливает требования по уровню локализации. Например, «Ласточка» должна быть локализована на 80% к 2017 году. В конкурсе на поставку подвижного состава для Московского метрополитена локализация производства должна составлять не менее 70%. На площадке Тверского вагоностроительного завода совместно с азиатскими компаниями планируется локализовать производство поездов для высокоскоростной магистрали Москва–Казань.

«Самостоятельное проектирование, разработка „с нуля“ и запуск в серийное производство новой продукции сопряжены с высокими временными и финансовыми затратами. Поэтому на первых этапах проведение импортозамещения планируется в том числе за счет создания совместных предприятий с иностранными компаниями и локализации производства потребной продукции на территории России», — объясняет Игорь Скок из ИПЕМ, добавляя, что таким образом российская сторона получает необходимые технологии и обучает свой производственный персонал. В то же время, говорит эксперт, необходимо учитывать экономическую составляющую: потребность в отдельных узлах и комплектующих, необходимых для выпуска нового подвижного состава, может оказаться незначительной, поэтому локализовать производство такой продукции нет смысла, дешевле закупать ее за рубежом.

Глава ИПЕМ Юрий Саакян считает, что наиболее эффективная форма сотрудничества российских и иностранных производителей — совместные инженеринговые центры. Но до сих пор государство не приняло методику оценки локализации в отрасли, а отсутствие единой системы измерения в машиностроении не позволяет полноценно сравнивать предлагаемые производителями решения

Инна Сухорукова