

Проект «Твердое колесо» позволяет увеличить пробег между плановыми обточками колес со 106 тыс. км до 275 тыс. км. До 2013 года ОАО РЖД намерено перевести весь парк вагонов на твердое колесо, а до 2015 года экономический эффект от этого для всех российских перевозчиков составит 25 млрд руб.

В этом году Коломенский завод начнет выпуск тепловозов с десятипроцентной экономией топлива. И уже спроектирован локомотив, позволяющий снизить эти расходы на 30%.

По словам Валентина Гапановича, Россия на пять лет опередила мировую науку и промышленность в области создания «интеллектуальной» системы управления локомотивом, которая предполагает минимальное участие машиниста в процессе. Этот проект уже проходит обкатку на маневровых и магистральных локомотивах.

Разработаны сверхнадежные детали инфраструктуры из высокомолекулярных полимеров, полностью негорючие силовые кабели для подвижного состава, композитные пропиточные лаки для двигателей, существенно повышающие их надежность.

ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЙ ПЕРЕВОРОТ

Однако, как отметил Валентин Гапанович, переход к массовому внедрению инновационных технологий в железнодорожном транспорте — процесс непростой. Опытные образцы могут появиться быстро, но запуск в производство оборачивается множеством проблем. Во-первых, риски связаны со значительным износом основных фондов предприятий транспортного машиностроения. К примеру, отставание российской промышленности от промышленности США составляет около 16 лет, за это время технологическое оборудование должно было смениться четыре раза. В последние десятилетия в мировом машиностроении возник новый технологический уклад, а в России господствует уклад прошлого века. Необходим технологический переворот. Но его совершению препятствует недостаточное развитие систем производства комплектующих и инжиниринга.

По словам заместителя генерального директора ведущей российской корпорации, производящей подвижной состав, ЗАО «Трансмашхолдинг» (ТМХ) Анатолия Мещерякова, нужна государственная программа развития малых и средних предприятий. Это позволит улучшить качество комплектующих. Качество и технологический уровень комплектующих, которые закупает, например, ТМХ, часто оставляют желать лучшего. 90% отказов гарантийной техники происходит по вине поставщиков.

Несколько лет назад, когда создавалось ЗАО «Трансмашхолдинг», практически на всех его предприятиях износ оборудования достигал критического уровня. В настоящее время почти все предприятия ТМХ сертифицированы по стандарту ISO9001. В будущем планируется переходить к международному железнодорожному стандарту IRIS.

ОАО РЖД также настаивает на переходе поставщиков на мировой уровень качества. Как рассказал начальник центра технического аудита компании Сергей Палкин, в 2011–2015 годах предполагается обеспечить полномасштабный переход на требования международного стандарта IRIS, особенно по показателям надежности и стоимости жизненного цикла.

Кроме того, переход к новому технологическому укладу требует принципиально другой логики организации производства. Однако в России практически нет специализированных инжиниринговых компаний, которые могли бы качественно сделать такую работу. А привлечение иностранных фирм приводит к удорожанию проектов и впускает на российский рынок западных производителей продукции станкостроения.

Генеральный директор ОАО «НПК „Уралвагонзавод“» Николай Малых указывает на то, что существуют проблемы, связанные с низкой рентабельностью маши-

с асинхронным тяговым приводом 2ТЭ25А «Витязь». Долгосрочный контракт на три года подписан между РЖД и ОАО «НПК „Уралвагонзавод“». Выход на проектную мощность даст возможность изготавливать в год до 25 тыс. вагонокомплектов и 45 тыс. колесных пар с дальнейшим увеличением выпуска до 180 тыс. к 2012 году. В рамках сотрудничества с РЖД в ОАО «Алтайвагонза-

вод» готовятся осуществить ряд крупных инвестиционных проектов, которые позволят выйти на выпуск 9 тыс. вагонокомплектов и 36 тыс. колесных пар в год.

ПЛАНОВАЯ ЭКОНОМИКА

Совокупный объем инвестиций на приобретение подвижного состава до 2030 года составит около 3,2 трлн руб., из которых большую часть средств —



ИТАР-ТАСС

ЕСЛИ В РАМКАХ «СТРАТЕГИИ 2030» НЕ УДАТСЯ НАЛАДИТЬ ВЫПУСК ДОСТАТОЧНОГО ЧИСЛА НОВЫХ ЛОКОМОТИВОВ, ПРИДЕТСЯ РАСКОНСЕРВИРОВАТЬ ТЫСЯЧИ ПАРОВОЗОВ, СТОЯЩИХ НА ЗАПАСНЫХ ПУТЯХ

ностроения — она находится на уровне 3%. А цена на металл постоянно растет — с начала этого года она увеличилась на 30%.

Другая системная проблема, сдерживающая развитие отрасли, по словам Валентина Гапановича, — дефицит инженерных кадров. Перерыв в развитии отрасли продолжительностью 15–20 лет серьезно подорвал конструкторскую базу, и восполнить этот пробел очень трудно.

Николай Малых подтверждает, что провал, образовавшийся в 90-е годы, все еще негативно сказывается на производстве. Для вывода технологических процессов на новый уровень необходимо повышение квалификации персонала — для этого на базе отдела главного технолога УВЗ создан технологический институт. Основная тенденция развития производства, которая должна привести к повышению качества, — внедрение роботизированных комплексов.

Главный конструктор ОАО «Алтайвагонзавод» Алексей Крюковский считает, что для повышения качества продукции необходимо, насколько это возможно, минимизиро-

вать влияние человеческого фактора. Для этого на предприятии вводятся автоматизированные линии.

Еще одна проблема, мешающая развитию рынка машиностроения, — дефицит крупного вагонного литья. Рынок грузового машиностроения практически полностью сформирован. Мощности стран России и СНГ вполне могут выпускать более 80 тыс. вагонов в год. Но не хватает крупного вагонного литья — в 2008 году дефицит составит 20 тыс. вагонокомплектов. В связи с этим «Уралвагонзавод», ВКМ, «Алтайвагонзавод», украинские предприятия планируют запуск новых линий литейно-формовочного производства.

Валентин Гапанович уверяет, что дефицит будет ликвидирован к концу 2009 года. Это время можно считать отправной точкой в создании полностью рыночной среды в области грузового вагоностроения.

ЧАСТНЫЙ СЕКТОР Президент Национальной ассоциации транспортников Георгий Давыдов связывает развитие транспортного машиностроения с проведением



ДЛЯ ДЛИННЫХ РОССИЙСКИХ ГРУЗОВЫХ СОСТАВОВ НУЖНЫ САМЫЕ МОЩНЫЕ СДВОЕННЫЕ ЛОКОМОТИВЫ

более 2,1 трлн руб. (66,2%) — выделит ОАО РЖД. Еще 75,1 млрд руб. (2,4%) даст госбюджет, а 142,8 млрд руб. (4,5%) — власти субъектов федерации. Остальные 856,5 млрд руб. (26,9%) ОАО РЖД рассчитывает привлечь у частных инвесторов. Стратегия развития железнодорожного транспорта до 2030 года предусматривает закупку в 2008–2030 годах 23,4 тыс. локомотивов, 996 тыс. грузо-

вых и 29,6 тыс. пассажирских вагонов. Для того чтобы эта программа была реализована, выпуск железнодорожной техники должен вырасти втрое. В 2008 году ОАО РЖД намерено увеличить объемы закупок грузового подвижного состава до 17 тыс. единиц (против 16 тыс. единиц в 2007 году). Учитывая острый дефицит подвижного состава, для выполнения функций национального перевозчика ОАО РЖД требу-

ется в период до 2015 года ежегодно приобретать более 1 тыс. секций локомотивов, около 30 тыс. единиц грузовых и 1,2 тыс. пассажирских вагонов, а также большое количество запасных частей.

структурной реформы железных дорог. Так, с 2000 года в обновление вагонного парка направлено более 15 млрд руб. частных инвестиций. А вот в развитии рынка тяги, по мнению Георгия Давыдова, в ближайшие пять–десять лет ключевую роль будет играть исключительно ОАО РЖД, поскольку рынок частных операторов тягового подвижного состава недостаточно объемный для того, чтобы обеспечить промышленность заказами.

И все же Семен Резер считает, что рынок машиностроения во многом сможет развиваться за счет инициативы частных компаний и испытывает потребность в специализации: «Сейчас многие частные компании заинтересовались перевозками сжиженных газов в танк-контейнерах, а также химических, наливных и скоропортящихся грузов. Но в России не развито производство танк-контейнеров и длиннобазных платформ для их транспортировки. Пока в массовом порядке выпуск такой продукции не начался, частники заказывают ее на заводах сами».

Севастьян Козицын добавляет, что на фоне острой нехватки подвижного состава, особенно грузовых полувагонов, многие предприятия самостоятельно освоили их выпуск. Например, «Промтрактор-Вагон» уже стал поставщиком РЖД, а ОАО «Русские машины» создало СП с Вагоностроительной компанией Мордовии.

Некоторые концерны обращаются в гильдию экспедиторов для консультации по организации производства подвижного состава. Например, одно из крупных машиностроительных предприятий в Перми в ближайшее время намерено организовать производство вагонов и контейнеров. Конкуренцию гигантам рынка намерены составить и небольшие предприятия.

Заметна и роль частных в развитии машиностроения. К примеру, недавно созданное ОАО «Первая грузовая компания» уже сделало заказ на разработку и производство вагона для перевозки угля с осевой нагрузкой 27 тонн.

Развитие рынка транспортного машиностроения должно быть связано со специализацией подвижного состава. Так, РЖД сегодня требуются мощные локомотивы, вагоны с повышенной нагрузкой на ось, а небольшим частным компаниям, возможно, больше понадобятся рельсовые автобусы, поезда постоянного формирования, более легкий подвижной состав. За счет специализации и перевозок широкого спектра грузов может быть достигнуто конкурентное преимущество железных дорог по отношению к морскому и автотранспорту. ■

ОСНОВОЙ СИСТЕМНОГО ПОДХОДА К РАЗВИТИЮ ОТЕЧЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТНОГО МАШИНОСТРОЕНИЯ ЯВЛЯЕТСЯ ПРОГРАММА НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ РЖД «БЕЛАЯ КНИГА», РАССЧИТАННАЯ НА СРОК ДО 2015 ГОДА

