

железнодорожный транспорт

Доплата окупится

— инновации —

С13 «Кроме того, сеть РЖД используется совсем на другом уровне, — подчеркнула генеральный директор ООО «Промуольсервис» Елена Дробина. — Грузоподъемность, новизна, правильная технология использования вагона в области ускорения оборота — все это дает позитивный экономический эффект. Наша компания начинает его ощущать уже от применения пониженного железнодорожного тарифа. А повышенная грузоподъемность позволяет экономить на каждой тонне груза. В целом выгодоприобретателями от использования таких вагонов являются в той или иной степени все участники перевозочного процесса».

Для РЖД, по словам Михаила Бурмистрова, экономическая эффективность использования инновационных вагонов, которые позволяют повысить средний вес поезда, связана с сокращением расходов на содержание локомотивных бригад, обслуживание локомотивов, закупку электроэнергии для электровозов и дизельного топлива для тепловозов, а также расходов на осмотр вагонов на длинных маршрутах (маршрут из инновационных полувагонов осуществляет перевозку на полигоне Кузбасс—Дальний Восток или Кузбасс—порты Северо-Запада без промежуточных остановок для осмотра вагонов).

В РЖД сообщили, что компания изучает предложения вагоностроителей по использованию инновационных вагонов на сети.

«Уже проведены необходимые испытания, и эффект от их эксплуатации для инфраструктуры подтверждается. У разных производителей свои характеристики подвижного состава и свои параметры эффективности», — напоминают в ОАО «РЖД».

Еще один важный плюс от использования инновационных вагонов — более мягкое, несмотря на увеличенную грузоподъемность, воздействие на инфраструктуру и повышенный уровень надежности.

«В 2016 году при участии РЖД на реальных маршрутах Западно-Сибирской железной дороги были проведены испытания поезда весом 7,1 тыс. тонн, состоящего из полувагонов на тележках, имеющих нагрузку на ось 25 тс, и стандартного поезда весом 6,3 тыс. тонн, состоящего из полувагонов на типовых тележках, — отметила начальник отдела ходовых испытаний НВЦ «Вагоны» Мария Зимакова. — Результаты тестов доказали, что суммарная динамическая сила, по которой, собственно, и оценивается воздействие на путь, у инновационных тележек меньше, чем у модели 18-100. Но главный результат — это подтверждение безопасности движения поездов, составленных из вагонов с повышенной осевой нагрузкой».

Сейчас госкомпания строго контролирует процесс эксплуатации инновационных вагонов и анализирует статистику их надежности. Согласно данным проектно-конструкторского бюро вагонного хозяйства ОАО «РЖД», по итогам десяти месяцев 2016 года средневзвешенный показатель отказоустойчивости инновационных полувагонов составил 3,698 отцепки на 1 млн км пробега. С учетом среднего годового пробега инновационных полувагонов около 120 тыс. км это эквивалентно одной поломке раз в 2–2,5 года. Для сравнения: аналогичный показатель для типового вагона — 21,839 на 1 млн км пробега, или каждые семь месяцев.

«Особо следует отметить существенно меньшее количество отцепок из-за неисправностей колесных пар — это один из самых дорогих элементов вагона (около 300 тыс. руб. за четыре колесные пары), — подчеркнули в ПКБ ЦВ РЖД. — По типовым вагонам отцепка происходит в среднем каждые 100 тыс. км, то есть колесная пара служит около пяти-шести лет. Для инновационного вагона показателькратно выше — одна отцепка на 672 тыс. км. Средний срок службы колесной пары под инновационным вагоном, судя по текущей статистике, свыше 20 лет».

Здоровый оптимизм

Как отметил первый заместитель генерального директора по общему управлению НПК



С начала года в вагонах повышенной грузоподъемности отправлена четверть всех экспортных объемов угля

«Объединенная вагонная компания» Дмитрий Бовыкин, причина массового переключения спроса — высокие технические и коммерческие показатели вагонов нового поколения. Экономический эффект от их эксплуатации выражается, в частности, почти в 3 млн дополнительно вывезенных из Кузбасса тонн угля по итогам 2016 года, сокращения на два дня оборота вагона за счет «гарантийных плеч» движения на расстоянии до 6 тыс. км и повышении пропускной способности БАМа и Транссиба без вложения инвестиций в инфраструктуру.

По словам топ-менеджера ОВК, в новых рыночных реалиях потребители задали спрос на отвечающую их требованиям продукцию, вагоностроители предложили такой продукт, а государство поддерживает технологическую трансформацию.

И. о. начальника управления вагонного хозяйства центральной дирекции инфраструктуры ОАО «РЖД» Михаил Сапетов отметил, что для инновационных вагонов тивхинского производства «гарантийные плечи» уже назначены и сейчас стоит задача организовать правильную их эксплуатацию.

«Еще несколько плеч планируем ввести до конца года. — добавил представитель компании. — Но перед нами вопрос не столь-

ко в их назначении, а в использовании. Если привести статистику, то количество поездов, пущенных по этим маршрутам, небольшое. На мой взгляд, это очень серьезная недоработка, которую необходимо устранить. Прежде всего нам надо с владельцами подвижного состава определиться с технологией использования уже назначенных «гарантийных плеч».

Для эффективной эксплуатации парка также необходимо обеспечить взаимодействие как внутри РЖД, так и с производителями вагонов нового поколения, операторами и ремонтными предприятиями. И в рамках этой совместной работы создать условия по развитию сетевого сервиса для инновационного подвижного состава и его комплектующих, что позволит наиболее эффективно раскрыть все преимущества его использования на сети железных дорог. Поэтому задача эксплуатационного блока РЖД заключается в том, чтобы получить максимальный эффект от той политики, которую проводят вагоностроители».

Покупатели новых вагонов оптимистичны в высказываниях, считая при этом, что оценивать качества подвижного состава надо на длинной дистанции. Эти компании либо уже успели ощутить эффект в довольно короткие сроки эксплуатации, либо ждут его, исходя из анализа рынка.

«Первая полученная партия вагонов ТВСЗ уже хорошо зарекомендовала себя в эксплу-

тации, — рассказал директор по коммерческой и производственной деятельности АО «Объединенная зерновая компания» Алексей Черемичко. — Вся партия из 1,5 тыс. вагонов в рамках проведенного тендера будет поставлена до марта 2017 года. Кроме того, ОЗК арендует зерновозы и у других компаний. В течение 1–1,5 года будем оценивать, какие типы вагонов как ведут себя в эксплуатации, какую показывают экономическую эффективность, чтобы в дальнейшем определиться с оптимальной моделью по формированию парка вагонов-хопперов компании».

В сентябре ОЗК впервые осуществила собственными зерновозами первую месячную поставку свыше 12 тыс. тонн пшеницы в порт Новороссийска. В компании также отметили, что создание собственного парка инновационных хопперов позволит эффективно выполнять прямые поставки, обеспечивая конкурентоспособность транспортной ценовой политики как для имеющихся, так и новых контрактов.

По словам заместителя генерального директора «Локотранса» Николая Линкевича, покупка платформ-лесовозов с улучшенными характеристиками обусловлена отсутствием достойной альтернативы на рынке. Партнеры-грузоотправители уже ощутили позитивный эффект, так как новые вагоны обладают грузоподъемностью 74 тонны — на 7–8 тонн больше, чем у подвижного состава предыдущего поколения. «Разумеется, мы зондировали почву перед закупкой, смотрели, как такой подвижной состав показывает себя в управлении других компаний. Тивхинский завод предоставляет гарантии и выполняет их. Важный фактор — крайне малое количество отцепок в ТОРы, наши вагоны пока не отцеплялись вообще. Приведу такой пример — не так давно мы купили небольшую партию новых крытых вагонов на Украине. Если не принимать во внимание инновационный подвижной состав, это были вагоны с самой высокой грузоподъемностью — 68 тонн. Так вот, эти вагоны отцепляются просто безбожно практически с самого начала работы».

Эксперты подсчитали: за девять месяцев 2016 года было выпущено порядка 14 тыс. полувагонов, около 3 тыс. хопперов-зерновозов и свыше 800 хопперов-минераловозов, из них 89,5%, 58,7% и 64% соответственно — инновационные вагоны с увеличенной осевой нагрузкой.

«Доля инновационных вагонов в выпуске продукции по данным типам вагонов

неуклонно растет и по итогам 2016 года составит более 70%, — подчеркнул руководитель отдела исследования транспортного машиностроения Института проблем естественных монополий Георгий Зобов. — Помимо производства также наблюдаются позитивные результаты и в эксплуатации. Вагоны с улучшенными техническими и эксплуатационными показателями значительно реже отцепляются в ТОР и подтвердили заявленные увеличенные пробеги до плановых видов ремонта. Сегодня производители прикладывают усилия для бесперебойной поставки запасных частей в пункты обслуживания и ремонта вагонов». Аналитик также заметил, что первые инновационные полувагоны уже в 2017 году попадут в первый деповской ремонт, что даст первые результаты, статистику и опыт обслуживания данного типа подвижного состава, и соответственно, будет дан практический ответ на вопрос — какова реальная стоимость жизненного цикла инновационного вагона.

Стоит отметить, что в настоящее время ведется активная работа по организации сервисных центров по обслуживанию грузовых вагонов нового поколения силами производителей совместно с вагоноремонтными предприятиями, а вернее, на их базе.

«Тивхинский вагоностроительный завод, на мой взгляд, является примером того, каким образом производитель должен выстраивать систему сопровождения своих вагонов и остальной продукции в период гарантийного срока их эксплуатации, — подчеркнул Михаил Сапетов. — А вот после того как данный период завершится, нам придется эксплуатировать вагоны в рамках ремонтной документации. И в этом направлении, на мой взгляд, Тивхин также проводит правильную техническую политику: готовит сеть к эксплуатации инновационных вагонов, обеспечивает запасными частями вагоноремонтные предприятия, обучает работников депо».

Также, по его словам, на сети сейчас есть объективная проблема наличия запасных частей для технического обслуживания инновационных вагонов.

«Решение ее очень простое — мы должны закладывать средства в бюджет и приобрести комплектующие в требуемом количестве. А производитель должен, в свою очередь, обеспечить сопровождение по тем частям, которые относятся к его гарантии, — резюмировал господин Сапетов.

Константин Мозговой

Эффективность эксплуатации инновационных вагонов на 80–90% выше, чем типового подвижного состава: в среднем 450–500 тыс. т-км на вагон в месяц против 250 тыс. т-км в месяц для типового парка.

Производство грузовых вагонов с повышенной нагрузкой на ось (25 тс) с 2008 по 2016г.

Холдинг	Полувагоны	Хопперы	Цистерны	Платформы	Прочие виды	Общий итог
Объединенная вагонная компания	30098	4355	257	8		34714
Уральвагонзавод	12158	140			8	12306
Алтайвагон	3159					3159
Рославльский вагоноремонтный вагон	1436			3		1439
Новокузнецкий вагоностроительный завод	972					972
Завод металлоконструкций		902				902
РМ Рейл Рузхиммаш			215			215
Промтрактор-Вагон	150					150
РейлТрансХолдинг			2			2
Общий итог	47973	5397	474	11	8	53863

Источник: www.provaigon.com

прямая речь

Какие критерии инновационности для вас важны?

Виктор Воронович, первый заместитель генерального директора АО «Федеральная грузовая компания»:

— Для нас преимущество эксплуатации заключается в увеличенном объеме кузова и повышенной грузоподъемности, которые позволяют оператору и собственнику инфраструктуры сокращать эксплуатационные расходы, а грузовладельцу — перевозить больший объем груза по сбалансированной ставке. На практике инновационные полувагоны эксплуатируются в основном при маршрутных перевозках каменного угля в направлении портов. Особенно эффективно применены инновационных вагонов на кольцевых маршрутах и участках, где требуется максимальное использование возможностей инфраструктуры со стороны тягового подвижного состава, а также участках с ограниченной пропускной способностью, например в Дальневосточном регионе. При этом полная загрузка вагонными или групповыми партиями ухудшает технологическую и экономическую эффективность данного парка полувагонов.

Между тем ФГК, как общесетевая оператор универсального подвижного состава, осуществляет орга-

низацию перевозок высокодиверсифицированной номенклатуры грузов на всем полигоне российских железных дорог, а также на территории сопредельных государств (около 1520 км). Поэтому компания обновляет свой парк полувагонов обычными моделями наряду с инновационными. В условиях массового списания универсального подвижного состава восполнение грузового парка исключительно инновационными вагонами способно оставить без погрузочного ресурса попутные грузы — минерально-строительные и лесные грузы, химические и минеральные удобрения.

Наша инвестиционная программа на 2016 год предусматривает покупку 4 тыс. новых полувагонов, в настоящее время в адрес компании уже поставлено 3 тыс. единиц. На 2017 год ФГК рассматривает возможность приобретения до 20 тыс. новых вагонов, преимущественно — полувагонов. Кроме того, во II квартале 2016 года компания привлекла в долгосрочную аренду 27 тыс. вагонов, что позволило сохранить размер рабочего парка на уровне 2015 года, несмотря на массовое списание подвижного состава, повысить его технологическую эффективность и обеспечить грузоотправителей востребованным подвижным составом.

В январе—ноябре 2016 года общий объем перевозок ФГК во всех родах подвижного состава достиг 170 млн тонн, из них 7,5 млн тонн пришлось на перевозки в инновационных полувагонах.

Денис Илатовский, директор по логистике АО «Сибирская угольная энергетическая компания»: — В ближайшие годы мы планируем сформировать парк инновационных вагонов производства ТВСЗ, который покроет порядка 60–70% общей потребности СУЭК в подвижном составе. В общей сложности это составит 30–35 тыс. единиц. Большинство требова-

ний, предъявляемых к таким вагонам, удовлетворены. Мы определили достижимый уровень для вагонов нового поколения — объем кузова 94 «куба», грузоподъемность 77 тонн, 600 тыс. км межремонтный пробег, 32 года службы, — и он был реализован.

Иван Гептинг, первый заместитель генерального директора ПАО «Кузбасская топливная компания»: — Практика эксплуатации инновационных вагонов за прошедший год оказалась позитивной. Основной плюс — это дополнительная загрузка вагона и увеличение возможностей перевозки на 7–7,5%. Мы наблюдаем лучшие эксплуатационные показатели, скорости и сроки доставки груза, что чрезвычайно важно в дальних направлениях, в поставках через морские порты. Немаловажно, чтобы к данному типу вагонов прибавлялась профессиональная операторская деятельность. Этот парк пока не является на 100% универсальным и требует высокого качества управления, полной кооперации с ОАО «РЖД» и с клиентом.

У нас есть естественные технологические и технические лимиты, пропускная способность наших путей общего пользования, нашего примыкания и уровень станционного развития, эти ограничения выражаются в определенном количестве вагонов, которые мы в состоянии принять, обработать, погрузить, подготовить в состав, оформить и выдать. Повышенная грузоподъемность дает нам возможность вырасти в объемах продаж без дополнительных инвестиций в увеличение мощности этой части инфраструктуры, повторяю на 7–7,5%, что весьма существенно. Второй для нас фактор — срок доставки груза и срок доставки порожнего вагона к нам на погрузку. Практика нашей работы в парке за прошедший год говорит, что этот показатель у «инновационника» выше.

Положительно сказываются специальные технологии организации движения данного парка, тяжеловесное движение по выделенным ниткам-графикам. Данные вагоны новые, относительно молодые в сравнении с массой вагонов стандартной грузоподъемности, следовательно, активные плановые и отцепочные ремонты данного парка еще не наступили, время еще не настало.

Игорь Чукреев, начальник транспортного управления ОАО «Металлург»:

— Объем котла производства ЗАО «ТивхинХимМаш» (15-6880) на 1 куб. м превышает объем аналога производства Уральвагонзавода. Наш основной груз — металл, он легче весит, и для того, чтобы полностью использовать тележку с нагрузкой на ось 25 тс, нужен максимальный объем. На сегодняшний день на «пространстве 1520» габарит Тпр (вагоны с увеличенными шириной кузова и высотой стенок. — Прим. ред.) действует без ограничений, и мы попросили наших партнеров из ОВК подумать над цистерной с увеличенным объемом в рамках этого габарита. Сейчас уже сконструирована и, надеемся, в ближайшем будущем пройдет сертификацию цистерна 15-6880-01, у которой объем котла будет еще на пять «кубов» больше, чем у предыдущей модели. Перед нами стоит задача — в будущем году мы собираем максимально охватить грузоотправителей, сделать контрольные поездки под выгрузку при участии технических специалистов как со стороны нашей компании, так и со стороны ОВК.

С учетом субсидии, которая была в этом году, стоимость инновационных вагонов несущественно выше их аналогов предыдущего поколения, так что более высокая стоимость оправдана. Очень надеемся, что и в 2017 году государство поддержит грузоладельцев, обновляющих свой подвижной состав.

Всёволод Ковшов, советник генерального директора ПАО «Уралкалий»:

— Для потребителя инновационный вагон — тот, который обладает не какими-то техническими характеристиками, а который позволяет сокращать издержки, а также увеличивать пропускную способность имеющейся инфраструктуры. Соответственно, инновационным следует признавать те вагоны, которые увеличивают грузоподъемность вагона, а также сокращают затраты на его содержание за счет увеличенных межремонтных интервалов. А как, к примеру, достигается рост загрузки вагона, за счет каких характеристик — за счет усиленных тележек, снижения веса тары вагона или же увеличения объема кузова для легковесных грузов, — по большому счету неважно.

В этом году мы приобрели 400 инновационных минераловозов и в будущем будем рассматривать на конкурсной основе такой парк при возникновении потребности. При этом крайне важным аспектом рассмотрения покупки инновационного парка в будущем, несомненно, является сохранение государственных субсидий на его приобретение после 2016 года.

Виталий Волощук, директор департамента вагонного хозяйства ЗАО «Русагротранс»:

— Для нас важным фактором при выборе вагонов стал весьма высокий показатель надежности — по сути, первый крупный ремонт вагоны пройдут только через восемь лет работы. Единственная возможная проблема может возникнуть в обслуживании — сервисная сеть уже развита по всей России, но, по нашей информации, каких-то деталей в этих центрах может не оказаться. Однако производитель обещает решить этот вопрос в ближайшем будущем.