



АЛЕКСЕЙ ХАРНАС,
РЕДАКТОР BUSINESS GUIDE
«ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ»

ВАГОНЫ-ВОЖАТЫЕ

Производство грузовых вагонов — лакмусовая бумажка состояния тяжелого машиностроения. Все проблемы отрасли в целом проявляются и в этом ее сегменте. Наличие неудовлетворенного спроса на продукцию, несоответствие цены спроса цене предложения, наконец, извечная, существующая еще с момента пуска заводов проблема качества — эти проблемы можно обнаружить у любого вагоностроительного завода.

Борьба с ними идет на всех фронтах и с переменным успехом. Строятся новые производственные мощности, разрабатываются или покупаются у западных конструкторов новые модели вагонов, делающие перевозки более эффективными, наконец, выстраиваются заградительные барьеры от импорта в страну потенциально опасной продукции, которая еще и ломает рынок российским предприятиям.

Впрочем, реализация всех этих мер невозможна без четкой государственной политики, направленной на увеличение объема грузов, перевозимых железной дорогой. Не секрет, что сейчас перевозить контейнерные грузы в пределах европейской части страны дешевле и быстрее с помощью автомобильного транспорта. И, если железная дорога не хочет остаться транспортной артерией исключительно для сырьевых грузов, а планирует стать привлекательным сервисом и для среднего бизнеса, необходимо более гибкое тарифное регулирование.

А пока производителям остается наращивать мощности, надеясь, что возникший два года назад рост спроса на грузовые вагоны не сойдет на нет как минимум до запуска их новых предприятий.

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

Демьян Кудрявцев — генеральный директор
Азер Мурсалиев — шеф-редактор
Анатолий Гусев — арт-директор
Эдвард Опп — директор фотослужбы
Валерия Любимова — директор по рекламе.
Рекламная служба:
Тел. (499) 943-9108/10/12, (495) 101-2353
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: 125080, г. Москва, ул. Врубеля, д. 4.
Тел. (499) 943-9724/9774/9198

Учредитель: ЗАО «Коммерсантъ. Издательский дом».
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: «Сканвэб Аб».
Адрес: Коряланкату 27, Коуволла, Финляндия
Тираж: 75000. Цена свободная

Рисунок на обложке: Мария Заикина

КОЛИЧЕСТВО ОТОЛЬЕТСЯ В КАЧЕСТВО

РОССИЙСКИЕ ПРОИЗВОДИТЕЛИ ВАГОНОВ ЭКСТРЕННО НАРАЩИВАЮТ СОБСТВЕННЫЕ МОЩНОСТИ ПО ПРОИЗВОДСТВУ КОМПЛЕКТУЮЩИХ. ЭТО ПОЗВОЛИТ ИМ КОНТРОЛИРОВАТЬ КАЧЕСТВО ЛИТЬЯ И НЕ ЗАВИСЕТЬ ОТ ИМПОРТА. ЭКСПЕРТЫ УЖЕ ПОДСЧИТАЛИ, ЧТО ОЖИДАЕМАЯ КОРРЕКЦИЯ СПРОСА НА ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ СО СТОРОНЫ ПЕРЕВОЗЧИКОВ ГРУЗОВ ПРИВЕДЕТ В СКОРОМ ВРЕМЕНИ К ИЗБЫТКУ ЛИТЬЯ И, КАК СЛЕДСТВИЕ, СНИЖЕНИЮ ЦЕНЫ НА ВАГОНОКОМПЛЕКТЫ. У ТАКОГО СЦЕНАРИЯ ЕСТЬ СВОЙ ПЛЮС: ИЗБЫТОК ИГРОКОВ НА РЫНКЕ ПРИВЕДЕТ К ПОВЫШЕНИЮ КОНКУРЕНЦИИ СРЕДИ ПОСТАВЩИКОВ КОМПЛЕКТУЮЩИХ И УЛУЧШЕНИЮ КАЧЕСТВА ПРОДУКЦИИ. МАРИЯ ЧЕРКАСОВА

ОТЛИТЫ В МЕТАЛЛЕ Пик спроса на грузовые вагоны в СНГ пришелся на 2010–2011 годы. В прошлом году российские вагоностроители произвели 62,8 тыс. грузовых вагонов, что почти на четверть (24,4%) больше, чем в позапрошлый период. Совокупный объем производства России и Украины вырос на треть — до 115 тыс. грузовых вагонов. Эти цифры могли быть и выше, но дефицит вагонокомплектов — набора узлов для сборки вагона — в прошлом году составил примерно 40 тыс. единиц. Не справились с потребностями сборочных цехов литейные производства ОАО «Рузхиммаш», ОАО «Завод металлоконструкций» (г. Энгельс), ОАО «Новокузнецкий вагоностроительный завод», ОАО «Армавирский завод тяжелого машиностроения» и другие.

Это привело к тому, что металлурги погнались за количеством в ущерб качеству и снизили контроль над

технологией. «В погоне за объемами предприятия начинают выпускать продукцию в ущерб качеству», — отмечают в РЖД.

Как рассказали ВГ участники рынка, в литейном производстве уровень брака всегда был высоким. В советское время отбраковка некачественного литья достигала 30%, и этот показатель был нормой. Брак отсортировывался и возвращался на переплавку. Сейчас этот показатель меньше не стал. Возникновение дефектов, как правило, связано с сокращением продолжительности определенного периода выплавки стали в электродуговых печах. Этот период называется восстановительным. На этом технологическом этапе из металла удаляется кислород, и нарушение технологии приводило к развитию усталостных трещин в местах расположения литейных дефектов — а это основная причина изломов. Проблема изломов нека-

чественного литья усугубляется при сильных морозах, так как в условиях низких температур металл меняет свои свойства и приобретает повышенную хрупкость.

Корыстность смежников усугубило отсутствие квалифицированных кадров. Как рассказал в интервью журналу «РЖД-партнер» первый заместитель начальника центра технического аудита ОАО РЖД Сергей Палкин, кадровый потенциал на литейных заводах не соответствует требованиям экономики. «Порой это плохо обученные или вообще привлекаемые со стороны работники с низкой квалификацией. Такая ситуация не позволяет с высокой ответственностью и надежностью изготавливать качественные литые детали», — говорит он. В качестве примера господин Палкин приводит ситуацию на Бежицком сталелитейном заводе, где литье производится не по новым технологиям, а по старой, давно используемой предприятием схе-



В ЭТОМ ГОДУ ДЕФИЦИТ ЛИТЬЯ РОССИЙСКОГО ПРОИЗВОДСТВА МОЖЕТ СОСТАВИТЬ ПОЧТИ 15% ОТ ПОТРЕБНОСТЕЙ СБОРОЧНЫХ ПРОИЗВОДСТВ

ПЕРЕДОВИКИ ПРОИЗВОДСТВА