

ТЕЛЕЖКА НА ВЫРОСТ

ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ РОССИЙСКОГО ВАГОННОГО ПАРКА НЕ УСТРАИВАЕТ ГРУЗОТРАНСПОРТЧИКОВ И ГРУЗОПЕРЕВОЗЧИКОВ. ОПЕРАТОРЫ ГОТОВЫ ИНВЕСТИРОВАТЬ В НОВЫЕ МОДЕЛИ ВАГОНОВ, ЗАВОДЫ ГОТОВЫ ИХ ПРОИЗВОДИТЬ. ОДНАКО УЧАСТНИКИ РЫНКА СЧИТАЮТ, ЧТО УСКОРИТЬ ПРОЦЕСС ПОЯВЛЕНИЯ НА СЕТИ ВЫСОКОТЕХНОЛОГИЧНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА ДОЛЖНО ГОСУДАРСТВО С ПОМОЩЬЮ ЭКОНОМИЧЕСКИХ СТИМУЛОВ.

ГАЛИЯ ШАКИРОВА

КАЧЕСТВЕННАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

Основная часть вагонного парка российских железных дорог уже сосредоточена в руках частных владельцев, и их не может не беспокоить состояние подвижного состава. Большие претензии владельцы грузовых вагонов предъявляют к их качеству. Самой серьезной проблемой является низкое качество вагонного литья. За последние три года резко выросло количество изломов деталей вагонной тележки, что объясняется лишь заводским браком.

Еще больше перевозчики недовольны «устаревшими» правилами эксплуатации. «В настоящее время межремонтный пробег большей части вагонного парка установлен на уровне 100 тыс. км, что крайне мало в сравнении с мировыми аналогами», — отмечает руководитель отдела исследований транспортного машиностроения Института проблем естественных монополий (ИПЕМ) Константин Кострикин.

«Можно провести очевидные параллели развития рынков железнодорожных перевозок России и США», — говорит заместитель генерального директора по развитию бизнеса компании Brunswick Rail Владимир Хорошилов. — В обеих странах железная дорога играет ключевую роль в транспортировке грузов. По грузообороту, по протяженности сети железных дорог и размеру парка грузовых вагонов рынки Россия и США сопоставимы. Однако наша транспортная система значительно отстает в работе от американской. Так, например, американский вагон перевозит груза на 40% больше, а его межремонтный пробег составляет 1 млн миль, в то время как наши вагоны ремонтируются в десять раз чаще. Это в первую очередь связано с использованием технологически устаревшей тележки, сконструированной еще в послевоенные годы».

Вагонный парк требует модернизации. «В настоящее время новой может считаться модель вагона, у которой грузоподъемность увеличена на 3–5 тонн или межремонтный пробег достигает 250–500 тыс. км. К таким вагонам можно отнести запускаемые в производство на Тихвинском вагоностроительном заводе полувагоны модели 19–9869, оснащенные тележкой Barber S-2-R, с заявленным межремонтным пробегом 500 тыс. км. Аналогичные показатели, за исключением нагрузки на ось, заявлены и у полувагона модели 12–9788-01 производства чувашского завода „Промтрактор-Вагон“, — рассказал господин Кострикин.

По мнению господина Хорошилова, внедрение вагонов нового поколения позволит решить многие проблемы на российском рынке. Brunswick Rail предпринимает активные шаги в этом направлении.

«Осенью прошлого года мы закупили 70 новых полувагонов, оснащенных инновационными тележками Motion Control (модель 12–1304)», — сообщил топ-менеджер Brunswick Rail.

Мotion Control — детище американской Amsted Rail, а производятся полувагоны на «Промтрактор-Вагоне» (находится под управлением концерна «Тракторные заводы» и входит в состав Machinery & Industrial Group N.V.). Основными преимуществами тележки Mo-

tion Control перед традиционной моделью 18–100 являются увеличенная на 8–9% грузоподъемность вагона (до 75 тонн), уменьшение нагрузки на верхние строения пути и снижение износа колес вагона.

По словам Владимира Хорошилова, арендатором вагонов нового поколения стала компания «ТалТЭК Транс». «Вагоны используются для перевозки кварцита, угля и руды на участке Западносибирской железной дороги. Первые результаты эксплуатации вагонов оказались положительными», — говорит господин Хорошилов.

Группа компаний Rail Garant также решила пойти по пути модернизации своего парка.

«В управлении Rail Garant находится более 1000 новых моделей вагонов-цистерн повышенной грузоподъемности производства „Уралвагонзавода“ (модели 15–5103, 15–150-04) и „Рухимаша“ (модель 15–1213). Ведем пере-

говоры о приобретении дополнительной партии новых моделей вагонов», — рассказал технический директор группы компаний Rail Garant Сергей Бодров.

По его словам, новые модели вагонов имеют ряд преимуществ: увеличенную грузоподъемность (что позволяет одновременно перевозить больший объем груза) и увеличенный межремонтный пробег (снижение эксплуатационных затрат). «С коммерческой точки зрения перевозка в универсальных вагонах с повышенной грузоподъемностью выгодна только при транспортировке грузов первого класса. Если же говорить о специализированном подвижном составе, новые вагоны вне конкуренции при перевозке любых грузов», — считает господин Бодров.

ФГУП «Почта России» обзавелось новыми почтовыми вагонами. Разработкой занимался Центральный научно-исследовательский институт «Трансэлектроприбор». А производство налажено на Торжокском вагоностроитель-

ном заводе. Почтовый вагон модели 61–906 оснащен системой авторежима в тормозной системе. За счет этого грузоподъемность при скорости 160 км/ч увеличена с 12 до 22 тонн. Как сообщил генеральный директор НИИ «Трансэлектроприбор» Виктор Шелест, ФГУП «Почта России» приобрело уже 70 таких вагонов.

СТАНДАРТЫ РИСКА Грузовладельцы готовы вкладываться в инновации подвижного состава. Но многих сдерживают не средства, а стандарты. Например, в компании «Петропавловск — Черная металлургия» (прежнее название — «Ариком») со временем намерены рассмотреть вопрос о производстве вагонов «нового поколения» под свои перевозки. «Наши объемы нарастают, рано или поздно встанет вопрос о приобретении собственного вагонного парка», — рассказала заместитель генерального директора по логистике Инна Шлеева. Пока же,



ИМФ-ТАС



ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА