

ЭКСПЕРТ

3 – 9 СЕНТЯБРЯ 2012 № 35 (817)

ISSN 1812-1896



12035

9 771812 189009

>

РЕКОМЕНДОВАННАЯ ЦЕНА — 55 РУБЛЕЙ

WWW.EXPERT.RU

ПОДПИСНЫЕ ИНДЕКСЫ: 16640, 72550, 80367, 39292



стр.19

**КАМ
КАМ**

**ДЛЯ
ИНВЕСТИ
ЦИОННЫХ
ДЕНЕГ**

Финансовая система России
не производит ресурсов
для инвестиций

СТР.32

**НОВЫЕ ВАГОНЫ
НИКОМУ НЕ НУЖНЫ**

СТР.60

**«ШКОЛА
КОМПЕТЕНЦИЙ»
ПРОТИВ
«ШКОЛЫ
ЗНАНИЙ»**

**КАК РАЗВИВАТЬ
ДАЛЬНИЙ ВОСТОК?**

СТР.50



**Интервью
с Виктором Ишаевым**

Сергей Кудияров Невостребованная модернизация

Три крупнейших игрока, проведя масштабные инвестиции в обновление производства, предложили рынку вагоны нового поколения, которые по эксплуатационным характеристикам и эффективности лучше старых. Однако покупатель не спешит приобретать эту технику

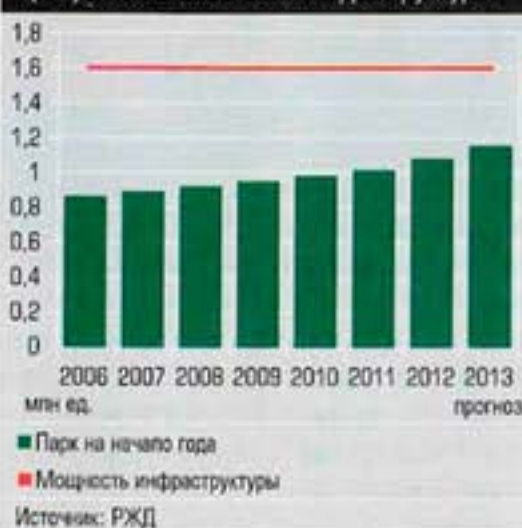
В вагоны нового поколения, выпущенные российской компанией «Промтрактор-Вагон», на днях подтвердили справедливость заявленных характеристик. Проверка партии, принадлежащей транспортной компании Brunswick Rail, в Сибири при перевозке угля показала и рекордно низкие для такого пробега (25 тыс. км на момент тестирования) показатели износа, и большую грузоподъемность, и возможность развития высоких скоростей при сохранении надежности сцепки вагонов.

Причем это уже не первая модель вагонов подобного типа, выходящая в эксплуатацию в России. Ранее хорошо зарекомендовала себя продукция Уралвагонзавода. А на подходе — новые вагоны строящегося Тихвинского завода, который станет самым современным в стране.

Однако технические достижения производителям еще не удалось конвертировать в рыночный эффект. При всем качественном преимуществе и экономической эффективности вагонов нового поколения, присутствие их на рынке остается ничтожным.

И это при том, что переход страны на современные грузовые вагоны — часть программы модернизации Российских железных дорог. В этом заинтересованы и сами РЖД, включившие данный пункт в свою стратегию развития («Белую книгу РЖД»). В этом, естественно, заинтересованы и производители железнодорожной техники, инвестирующие деньги в новое оборудование и разрабатывающие и выдающие на рынок современную продукцию. Для запуска «тока» модернизации не хватает одного элемента. Но элемента важнейшего: операторы железнодорожных перевозок не спешат покупать современную продукцию. Представители РЖД говорят о тысяче с небольшим новых вагонов. Совершенно незначительная величина, если учесть, что только за прошлый год в России было произведено почти 63 тыс. вагонов, а общий парк давно перевалил за миллион единиц.

Динамика парка грузовых вагонов РФ достаточно близко подошла к пределу пропускной способности инфраструктуры

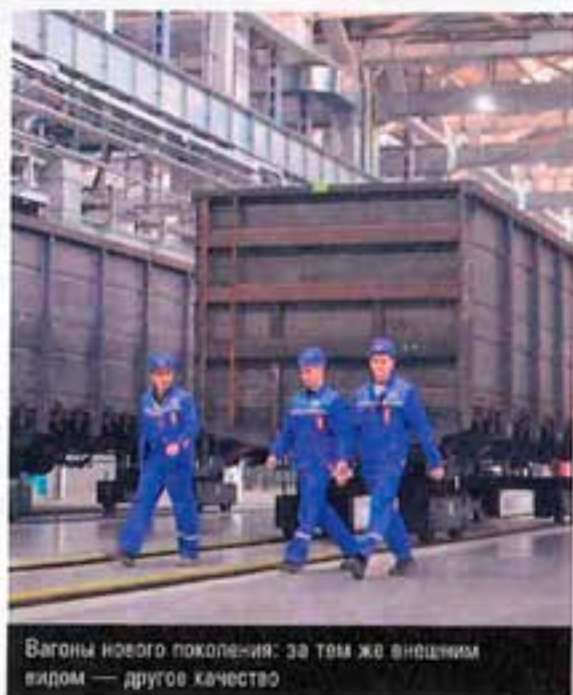


Быстрее, больше, надежнее

В принципе грузовой вагон нового поколения мало отличается от своих предшественников внешне. Трудно что-то придумать с самим кузовом вагона, к тому же здесь есть объективные ограничения по габаритам. Зато большое поле для маневра предоставляют вагонная тележка и колесные пары. Это использование более качественного литья, легированных сталей вместо обычных конструкционных, усовершенствованных рессор плюс изменения в конструкции рамы. В результате значительно уменьшается масса конструкции в целом и ее износ, что оборачивается увеличением грузоподъемности вагона и его пробега до капремонта.

Казалось бы, сейчас, после перехода парка подвижного состава в руки частных владельцев и превращения железнодорожной монополии в операторов инфраструктуры, зачем РЖД пекаться о новых вагонах, когда они становятся предметом интереса частного капитала? Повышенный интерес монополии к этим новациям объясняется тем, что от их массового внедрения выиграют не только перевозчики, но и сами РЖД.

Важная особенность вагонов последнего поколения состоит в том, что они оказывают меньшее воздействие на полотно. То есть при полном переходе на подобную технику существенно сократится потребность в ремонте дорог, и РЖД смогут сэкономить на этом колоссальные деньги.



Вагоны нового поколения: за тем же внешним видом — другое качество

Кроме того, проблема железнодорожного сообщения в России — появление узких мест, перегруженность путей на некоторых направлениях. И немудрено. Существующая инфраструктура железных дорог страны, сформировавшаяся еще тридцать лет назад, была рассчитана, по данным начальника отдела разработок новых вагонов департамента технической политики РЖД Дмитрия Шпади, на обслуживание 1,6 млн единиц подвижного состава. Эксплуатируемый в России парк вагонов по своей численности вплотную приблизился к этой предельной величине (см. график). Чтобы решить проблему, можно, конечно, строить дополнительные пути. Но это для РЖД, видимо, слишком накладно, поэтому монополия видит другое решение — повсеместное использование новых вагонов.

Действительно, нагрузка в 25 вместо традиционных 23,5 тонны на ось позволяет повысить грузоподъемность вагона на 8%. Понятно, что выгода распространяется не на все типы грузов из-за габаритных ограничений. Например, не выиграют от этого контейнерные перевозки. Но грузы компактные и тяжелые, такие как уголь, руда, металлы, — очень даже. Именно такие грузы доминируют на вечно перегруженных путях Сибири и Дальнего Востока. Согласитесь, очень соблазнительная пер-

спектива для РЖД — увеличить пропускную способность дорог на 8%, не потратив ни копейки на строительство дополнительных путей.

Наконец, поспешить с выпуском новых вагонов РЖД заставили участвовавшие случаи аварий на перегонах из-за разлома рам. Доходило до прямого запрета со стороны РЖД на использование некоторых безнадежно устаревших серий вагонов и даже продукции целых предприятий (особенно досталось украинским производителям).

Над созданием вагонов нового поколения по запросу РЖД стали работать сразу три компании — Уралвагонзавод, «Промтрактор-Вагон» и Группа ИСТ — все по разным бизнес-схемам. Уралвагонзавод купил французского производителя литя, но конструкцию тележек разработал сам. «Промтрактор-Вагон» использовал технологию американской Amsted Rail, постепенно модернизируя свое старое производство. Новое производство (но на базе старого локомотивного завода) по технологиям американской Barber организовала в Тихвине Группа ИСТ. Все они готовы к массовому выпуску современной продукции.

Почему не распробовали новинку

Вот тут-то и начинаются проблемы. Операторы не спешат менять свой парк на вагоны нового поколения. Более того, «старички» чувствуют себя совсем неплохо: в 2011 году рынок вагонов продемонстрировал рекордный объем продаж (63 тыс. штук, на 24,4% больше, чем в 2010 году). И это были почти исключительно вагоны старых моделей.

Понятно, что за удовольствие иметь вагоны более надежные и более грузоподъемные нужно платить. Новые серийные образцы дороже старых всего на 5%. Казалось бы, разница незначительная. Однако их производители понесли серьезные траты и снижать каталожные цены физически не могут. У производителей вагонов старых конструкций себестоимость не просто ниже — ее структура другая: много меньше капитальных издержек, в итоге они имеют возможность сильно (до 15–30%) опускаться по фактической цене продаж относительно своих каталожных цен. Неудивительно, что РЖД в срыве модернизации подвижного состава обвиняют демпингующих малых производителей и украинцев.

Однако ценами, видимо, объясняется далеко не все. Операторы рынка перевозок не видят главного достоинства новых вагонов — их большую экономическую эффективность по итогам всего срока эксплуатации. Здесь действительно все не так просто. «Исходя из нашей

практики, общая стоимость ремонта в депо варьируется в пределах от 55 до 120 тысяч рублей, в зависимости от тех работ, которые необходимо произвести с конкретным вагоном, и без учета стоимости крупных запчастей, которые придется заменить. Капитальные ремонты стоят дороже — от 110 до 200 тысяч рублей, также без учета стоимости крупных запчастей», — рассказывает заместитель генерального директора компании Brunswick Rail Владимир Хорошилов. Таким образом, в среднесрочном периоде 3–5 лет перевозчикам выгоднее ремонтировать старые вагоны, чем покупать новые за 2–3 млн рублей. Крупнейшим частным перевозчиком от роду всего несколько лет, некоторые из них, видимо, обременены обязательствами по возврату инвестиций, осуществленных их собственниками (покупка на аукционе, сделки по слияниям-поглощениям и т. п.), так что им сейчас не до новых вагонов.

Остальные тоже не видят особых резонансов вкладываться в современные модели. Вот, например, комментарий технического директора экспедиционной транспортной компании Rail Trans Logistics Андрея Ивашевского: «Собственники и операторы подвижного состава не понимают, по каким тарифам им работать с этими улучшенными вагонами. В ключевом для отрасли документе, Прейскуранте 10–01, есть тарифы, например, только для стандартных полувагонов, а для новых, с увеличенной грузоподъемностью, тарифов пока нет. То есть перевезти в новых полувагонах мы можем большее количество груза, но денег за это мы получим столько же, сколько и при перевозке в стандартном полувагоне».

И, как показывает состояние рынка, это мнение среди операторов весьма распространено. В такой ситуации производители не могут наращивать выпуск новой продукции. Даже представитель РЖД Дмитрий Шпади признает: «Сами производители пока не хотят полностью переходить на производство вагонов нового поколения, больше всего их делает Уралвагонзавод, но это все равно лишь 15–20 процентов от его выпуска».

Не хочешь — заставим

И все же обратной дороги нет. «Большая часть инфраструктуры готова к обслуживанию вагонов с нагрузкой на ось в 25 тонн. Что касается тарифного стимулирования, то уже в сентябре у нас будет готова программа тарифного субсидирования вагонов нового поколения», — говорит Дмитрий Шпади.

Вероятно, произойдет пересмотр прейскуранта в пользу новых вагонов

с введением дискриминационных мер к старым моделям. По словам Дмитрия Шпади, РЖД рассматривают американский опыт внедрения вагонов нового поколения, когда для стимулирования этого процесса были внедрены повышенные тарифы для старых вагонов, которые делают их эксплуатацию невыгодной.

В принципе при выстраивании такой системы тарификации могут оказаться в плюсе и операторы в России. Так, Владимир Хорошилов ждет от подобной политики дополнительный выигрыш в тарифе в 4–5% на тонну груза при перевозке новыми вагонами.

У такого подхода есть существенный минус. Запретительные тарифы для старых вагонов могут обрушить вообще весь рынок железнодорожных перевозок, поскольку операторы вместо инвестиций в обновление парка вполне могут переложить эту ношу на плечи грузоотправителей. Так что, возможно, более разумным и осторожным будет подход по субсидированию производителей новых вагонов сообразно понесенным ими расходам. ■

Технические особенности новых вагонов

Рессоры тележек по новым стандартам должны выдерживать нагрузку 25 тонн на ось вместо старого стандарта в 23,5 тонны. Это достигается,

как, например, в тележках Amsted Rail, изменением угла наклона фрикционных клиньев с 45 до 37,5 градуса и увеличением почти в три раза ширины наклонной поверхности клина. Нововведение позволяет эксплуатировать тележку с износом клина до 10 мм, в то время как старая отечественная тележка должна отправляться в ремонт уже при износе в 2 мм.

Новые модели тележек предполагают и **упоры на надрессорной балке**, не предусмотренные на старых моделях, что позволяет тележке сохранять прямоугольную форму на сложных участках пути, при поворотах. В старых моделях при поворотах возникает огромное напряжение, что вкупе с качеством литья приводит к усталостным изломам.

Еще одно нововведение — использование **адаптера с упругой накладкой** на стыке тележки и оси колесной пары. Из-за этого происходит более равномерное распределение нагрузки на ось и колеса. В итоге износ гребня колеса тележки Amsted Rail составляет 0,54 мм в пересчете на 10 тыс. км пробега, в то время как у старых моделей нормой считается 0,62 мм.

Старое поколение вагонных тележек необходимо в среднем отправлять на ремонт через 150 тыс. км пробега. Гарантированный межремонтный пробег новых вагонов — 500 тыс. км с потенциалом увеличения до 1 млн км. ■