

Их много, но есть ли выбор?

О том, как изменился за последние 10 лет рынок специализированных вагонов-хопперов для перевозки минеральных удобрений, какие новинки появились и как формируется спрос на специализированный подвижной состав, рассказывает директор Инженерного центра Объединения вагоностроителей РФ АЛЕКСАНДР БИТЮЦКИЙ.



– Александр Анатольевич, какие компании сегодня формируют спрос на хопперы-минераловозы?

– Рынок спроса на специализированный подвижной состав формируется под влиянием двух факторов: во-первых, это естественное старение вагонов, произведенных в советское время, во-вторых, появление на рынке новых покупателей.

Ранее основными потребителями специализированного подвижного состава были предприятия – производители калийных удобрений: «Уралкалий», «Сильвинит», «Беларуськалий», а также предприятия химпрома, такие как ОАО «Новомосковская акционерная компания «Азот», ООО «Промышленная группа «Фосфорит», ООО «АКРОН», у которых созданы достаточно крупные транспортные службы. В собственности таких предприятий было от 700–800 до 1100–1200 вагонов, причем от трети до половины парка составляли именно специализированные минераловозы. В настоящее время на рынок активно выходят крупные операторы, которые также становятся достаточно активными потребителями специализированного подвижного состава.

– Каков на сегодня средний возраст вагона-хоппера, эксплуатируемого на сети российских железных дорог?

– Массовое их производство началось в 1974–1978 годах, когда на базе завода в г. Кадиевке (ныне – Стаханов, Украина) была организована специализированная линия по производству вагонов-хопперов для перевозки минеральных удобрений, сегодня это Стахановский вагоностроительный завод. В дальнейшем в середине 1980-х годов в сотрудничестве с компанией Rauta RUUKKI (Финляндия) велись разработки методов продления срока службы вагонов-минераловозов. Тогда же совместно с финскими партнерами была создана опытная партия таких вагонов с кузовами из нержавеющей стали, которые в настоящее время еще эксплуатируются на сети РЖД. Срок эксплуатации составляет 26–28 лет в зависимости от вида груза. При этом в правилах выпуска вагонов-ми-

нераловозов, которыми руководствовались первые производители, срок использования хопперов при перевозке агрессивных минеральных удобрений, к которым, в частности, относится калийное сырье, составляет 10 лет и три месяца. 26 лет – это максимальный срок эксплуатации хоппера, в котором перевозится неагрессивный груз и где используется защитное покрытие. Таким образом, сегодня происходит выбывание из работы данного вида подвижного состава за счет естественного старения парка. То есть если с середины 1970-х годов ежегодно производилось порядка 2,5 тыс. вагонов, то начиная с 2000-го, наоборот, около 2,5 тыс. единиц ежегодно выбывают из парка по своему техническому состоянию.

– Насколько парк хопперов, разработанных в СССР, соответствует современным требованиям?

– Если говорить о качестве таких вагонов, то руководством МПС в свое время в целях экономии было принято решение не использовать дорогостоящие материалы (нержавеющие стали, специализированные покрытия – от фарфора до различных видов покраски) для производства хопперов. И их строили из низколегированных сталей – это позволяло сократить стоимость производства, однако уменьшало срок службы подобных минераловозов.

В 1990-е годы производство вагонов практически прекратилось. Кроме того, после распада СССР Стахановский вагоностроительный завод остался на территории Украины, после чего на Великолукском вагоностроительном заводе было освоено производство минераловозов, аналогичных тем, которые производили в Стаханове. Собственные разработки имелись и на «Уралвагонзаводе», однако от них остался только ряд опытных образцов, серийное производство так и не было начато. Кроме того, на Брянском машиностроительном заводе на базе производства рефрижераторного подвижного состава начато производство хопперов (зерновозов, цементовозов и минераловозов). То есть было создано три

российских производства хопперов, альтернативных украинским.

Реальный спрос начался приблизительно в 2005 году. Сейчас на территории РФ основным производителем данного вида подвижного состава является Брянский вагоностроительный завод.

– Какие разработки в области производства специализированных хопперов предлагаются и покупаются сегодня на отечественном рынке?

– Во-первых, разработаны и применяются методы капитально-восстановительных работ, позволяющие продлить срок службы минераловозов на восемь лет, которые включают в себя замену крышек, механизмов выгрузки, ремонт кузова. В настоящее время они производятся на Великолукском вагоностроительном заводе (с 1999 года).

Кроме того, компания «АКРОН» в сотрудничестве с одним из крупнейших петербургских операторов подвижного состава создала новую технологию покрытия минераловозов.

Инженерный центр Объединения вагоностроителей совместно с Брянским вагоностроительным заводом разработал принципиально новый тип вагонов-хопперов, которые внедрены в массовое производство. Кроме того, несколько лет назад активное производство хопперов снова началось и на Стахановском заводе. Появился еще один производитель – Рузаевский завод (ОАО «Рузхиммаш»), где создана одна из самых перспективных моделей минераловоза. К сожалению, серийного производства на ОАО «Рузхиммаш» практически нет. Причина, видимо, заключается в высокой стоимости строительства и конечной цене продукции.

В целом за счет начавшегося обновления парка на данный момент потребность рынка полностью удовлетворена. Насколько оправданна высокая цена тех минераловозов, которые сегодня предлагаются потребителю? Если говорить об удельной доле стоимости производства в окончательной цене, то она намного выше, чем в рыночной стоимости, например, полувагона. Хоппер-ми-

нераловоз – это объективно самый дорогой вид подвижного состава по стоимости производства.

– Охарактеризуйте, пожалуйста, новинки, которые появились на рынке за последние годы.

– Великолукский завод фактически скопировал тот тип вагона, который производился на Стахановском вагоностроительном заводе, заменив пневматическую систему выгрузки на механическую. Пневматическая система на сегодняшний день более прогрессивна, однако не выдерживает методов эксплуатации, применяемых в России. Сложившаяся практика эксплуатации свидетельствует о том, что в отечественных портах более удобно осуществлять разгрузку хопперов с механической системой.

В разработках «Уралвагонзавода» много внимания было уделено тому, чтобы сконструировать максимально простой механизм выгрузки. Новизна вагонов производства Брянского и Рузаевского заводов заключается в том, что там применена принципиально новая компоновка кузова, без элементов рамы, это позволяет повысить грузоподъемность хоппера. На Брянском заводе налажено серийное производство данных моделей, а в разработках Рузаевского завода наиболее интересен стокубовый хоппер для перевозки минеральных удобрений, а также хоппер для перевозки гранулированной серы. Что происходит на Украине? Стахановский завод все еще производит базовую модификацию хоппера, разработанную в 1970-х годах. Кроме того, по заказу и при финансировании одной из крупнейших операторских компаний России разработки нового типа хопперов велись на Днепродзержинском заводе. На Крюковском заводе построен принципиально новый хоппер большого объема, созданный по такому же принципу, что и вагон, разработанный на Брянском и Рузаевском заводах. Это и есть те новинки, которые появились на рынке за последние 10 лет.



НАША СПРАВКА

Мощности вагоностроительных заводов по выпуску хопперов-минераловозов (потенциальный годовой объем производства):

ОАО «Крюковский вагоностроительный завод» – 1500 ед.

ФГУП «УВЗ» – 1000 ед.

ОАО «Рузхиммаш» – 1200 ед.

ОАО «Брянский машиностроительный завод» – 1900 ед.

ОАО «Стахановский вагоностроительный завод» – 1400 ед.

ОАО «Днепровагонмаш» – 400 ед.

Всего: 7400 ед.

Источник: Инженерный центр Объединения вагоностроителей РФ

пании. Возможности Первой грузовой на начальном этапе реализуются на основе существующей у ОАО «РЖД» клиентской базы. Тем не менее в дальнейшем ПГК намерена ее расширять. При планируемых масштабах оперирования вагонным парком компания будет стремиться удовлетворить потребности как можно большего числа грузоотправителей. Если говорить о грузах, перевозимых в хопперах, то в настоящее время компания заключила договоры на перевозку цемента, зерна, а минераловозы остаются в аренде ОАО «РЖД».

По данным на январь 2008 года, парк вагонов РЖД и аффилированных структур составляет 15,6 тыс. хоппер-дозаторов и 5,1 тыс. думпкаров. В ОАО «ПГК» готовы принять меры для решения данной проблемы. По крайней мере, компания анонсирует планы по закупке вагонов для минеральных удобрений. По словам главы дочерней структуры Салмана Бабаева, в ближайшие три года планируется закупить 9 тыс. минераловозов (до 3 тыс. единиц ежегодно). Но, как уже сказано выше, перевозка минеральных удобрений пока еще не входит в число приоритетных направлений функционирования перевозочной компании. Поэтому именно недостаток подвижного состава заставляет частных покупать минераловозы.

«В парке ОАО «РЖД» просто не хватает вагонов. Грузоотправитель не окупает приобретаемый подвижной состав, он выигрывает только за счет отсутствия сбоя в его подаче под погрузку и гарантии того, что сама перевозка состоится, – говорит заместитель генерального директора по транспорту и сбыту ОАО «Сильвинит» Алексей Санников. – Сам вагон и схема его использования – убыточны. Растут цены на подвижной состав, его содержание, плановый ремонт».

КОМУ ПРЕДПОЧТЕНИЕ?

Кроме упомянутого выше дефицита хопперов есть еще одна веская причина нежелательности использования парка ОАО «РЖД». Это, как уже говорилось, низкое качество подвижного состава. Из упомянутых 20,7 тыс. инвентарных вагонов сегодня 7,7 тыс. хоппер-дозаторов и 867 думпкаров с просроченным сроком службы. При этом средний возраст вагонов хоппер-дозаторов составляет 23,8 года, вагонов-думпкаров – 21,5. И это при установленном сроке службы в 25 и 22 года соответственно. «Из-за неисправного состояния мы вынуждены возвращать ОАО «РЖД» до 25–30% хопперов, подаваемых под погрузку. В результате приходится тратить средства на производство дополнительных маневровых работ по расформированию поездов, также отвлекаются людские и технические ресурсы на приведение части вагонов в нормальное состояние для их загрузки», – рассказывает И. Демидов.

Действительно, в силу своей специфики химические удобрения – один из самых требовательных к качеству подвижного состава груз. Взаимодействие с химическими соединениями ведет к усталости металла. При наличии поврежденных элементов конструкции (что вполне вероятно при использовании старого подвижного состава) высока вероятность взаимодействия химикатов с атмосферными осадками и, как следствие, коррозии. В итоге и вагон, и перевозимые удобрения становятся некондиционными. Один из способов защиты металла от разрушения – применение антикоррозийных покрытий, которые защищают металл и уменьшают налипание груза.

В ОАО «Первая грузовая компания» намереваются предъявить жесткие требования к закупаемому подвижному составу: внутренняя поверхность кузова и крыши минераловоза должна быть из специальных материалов, позволяющих получить химически стойкое покрытие с высокими защитными и физико-химическими свойствами, конструкция вагона и расположение его оборудования обязаны обеспечивать безопасность обслуживающего персонала, удобный доступ при осмотре, техобслуживании и ремонте, при постройке новых минераловозов следует использовать новые материалы и конструкции, должны быть увеличены нагрузки на ось, объем кузова, межремонтный пробег. В то же время необходимо снижение массы тары грузового вагона.

«С учетом накопленного транспортным управлением ОАО «Куй-

бышевАзот» опыта эксплуатации подвижного состава мы отдаем предпочтение уже проверенным нами на практике минераловозам модели 19-3116 и их модификациям (производство Брянского машиностроительного завода), – отмечает И. Демидов. – К достоинствам этой модели следует, на мой взгляд, отнести сочетание следующих технических характеристик: приемлемый внутренний объем под перевозку грузов, отсутствие внутри вагона деталей, мешающих выгрузке минеральных удобрений, и в целом удачная конструкция разгрузочной системы». В ОАО «Сильвинит» предпочтение отдают хопперам производства ОАО «Стахановский вагоностроительный завод». Последние признаны соответствующими требованиям стран – членов Европейского союза к вопросам качества и сохранности окружающей среды после того, как 50 вагонов для бестарной перевозки минеральных удобрений модели 19-953-01 закупила компания Lietuvos gelezinkeliai (Литовские железные дороги). По условиям контракта на внутреннюю поверхность минераловозов был нанесен антикоррозионный слой специального покрытия.

В настоящее время усовершенствованием хопперов занимаются и в компании «Рузхиммаш», и на Стахановском вагоностроительном заводе. Ведут разработки и предприятия ОАО «Трансмашхолдинг», правда здесь создаваемый тип вагона предназначен в первую очередь для перевозки цемента. «Вагоностроительные заводы сегодня предлагают достаточно большое количество различных типов и разновидностей специальных вагонов под погрузку минеральных удобрений, в том числе новых конструкций», – резюмирует И. Демидов. Так что выбор минераловозов в России и странах СНГ есть. Дело – за покупателями.

ЛЮБИШЬ ВОЗИТЬ – ЛЮБИ И РЕМОНТИРОВАТЬ

Содержание и обслуживание собственного парка подвижного состава, как известно, влетает для частных компаний в копеечку. По оценкам А. Санникова, на строительство нового ремонтного депо производительностью в 6–8 тыс. вагонов в год требуется порядка 1 млрд руб. В то же время при обращении в инвентарные депо хопперовладельцы не застрахованы от разного рода неудобств, иногда даже приходится отправлять вагоны в мастерские соседних стран. «На сегодняшний день ремонт собственного подвижного состава мы в основном осуществляем в депо Куйбы-

шевской железной дороги – Тольятти, Пенза, Смышляевка и Рузаевка. Хотелось бы отметить, что, к сожалению, техническая база и возможности перечисленных ремонтных депо не всегда позволяют восстанавливать пневматические разгрузочно-загрузочные системы, поврежденные или отсутствующие загрузочные люки минераловозов, – сетует А. Санников. – Поэтому мы вынуждены либо производить указанные виды ремонта собственными силами, либо обращаться в депо Приволжской железной дороги, что не совсем для нас удобно. А по вопросам восстановления крыш вагонов приходится и вовсе искать партнеров в ближнем зарубежье, например, рассматривается возможность о заключении договора с депо Могилев в Республике Беларусь».

В ОАО «МКХ «ЕвроХим» намереваются осуществлять ремонт собственными силами. «В настоящее время ремонт своих минераловозов выполняется как в собственном депо, так и на предприятиях ОАО «РЖД». С 2009 года все виды ремонта данного вида подвижного состава компании будут выполняться в собственном вагоноремонтном депо. ОАО «МКХ «ЕвроХим» строит собственное вагоноремонтное депо мощностью 5000 плановых ремонтов в год», – говорит Павел Яковлев. Поэтому несмотря на высокие затраты крупные компании зачастую все-таки приходят к необходимости создания собственной ремонтной базы. «Сегодня выгоднее ремонтировать подвижной состав собственными силами, чем отдавать его в ремонтное депо ОАО «РЖД». Это связано и с организационной структурой, и с высокой стоимостью запчастей в инвентарных мастерских, ведь комплектующие, как правило, закупаются через двух-трех посредников. Мы для наших вагоноремонтных депо стараемся приобретать детали напрямую у производителей», – делится опытом А. Санников. Собственные депо развивают и в компании «Уралкалий», создав для этого дочернее предприятие (см. РЖД-Партнер. 2008. № 1–2).

В итоге при сложившейся сегодня на рынке производства и транспортировки минеральных удобрений ситуации грузовладельцам приходится либо обращаться к частным операторам, либо запасаться собственным парком и брать в свои руки организацию транспортных потоков, а не вязнуть в бесконечных спорах и соглашениях с владельцем инвентарных вагонов. Видимо, стремление к самостоятельности на российском рынке сегодня себя оправдывает. ☺