

Бегут вагоны по дорогам

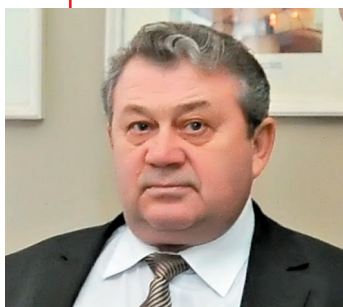
По железным дорогам страны передвигаются, стоят под погрузкой и выгрузкой более миллиона (!) грузовых вагонов, полувагонов и цистерн. Согласитесь, представить визуально такой парк подвижного состава невозможно. Однако уровень его износа высок. Большое количество вагонов приходится списывать в связи с превышением нормативного срока эксплуатации. Поэтому остро стоит проблема обновления парка.

В прошлом году в России было произведено 70 тысяч грузовых вагонов. Большие объемы намечены и на 2013 год. Частные транспортные железнодорожные компании ждут инновационные вагоны, отвечающие современным тенденциям развития данного рынка. Заказчики хотят, чтобы вагоны нового поколения служили дольше, вмещали грузов больше, чтобы их было удобнее загружать и разгружать, а экономический эффект значительно увеличился.

Инновации – инструмент модернизации

– Повышенные требования заказчики предъявляют и к конструкции в целом, – говорил мне Владимир Алексеевич Матюшин, председатель комитета некоммерческого партнерства «Объединение производителей железнодорожной техники» (ОПЖТ) по нормативно-техническому обеспечению и стандартизации. – Вагоны нового типа должны быть такими, чтобы уход за ними был проще, осмотры – реже,

а межремонтные пробеги – максимальными. Простейший пример: слабое место наших вагонов – изломы боковых рам тележек. Мы вынуждены регулярно проводить неразрушающий контроль. В США срок службы рамы – 50 лет и в течение этого времени никто контроля не производит. Это гигантская экономия. При таком же количестве вагонов в США происходит два излома в год, а у нас только за три месяца – 24. Разница колоссальная. При этом работник при осмотре «вылавливает» огромное количество дефектов и при неразрушаемом



Александр ДЕМИН,
заместитель губернатора
Курской области:

– Услуги железнодорожников востребованы всем промышленным комплексом области, особенно Михайловским горно-обогатительным комбинатом, Курской АЭС. И мы заинтересованы в расширении сотрудничества промышленных предприятий, выпускающих конкурентоспособную продукцию, со структурами РЖД. Для развития взаимовыгодных связей у нас много неиспользованных резервов.

В частности, «Курскрезинотехника» готова поставлять резиновые железнодорожные прокладки для рельсовых скреплений и железнодорожные переезды.

«Аккумулятор» – щелочные аккумуляторы и батареи для электропитания пассажирских и специальных вагонов, свинцово-кислотные автоблокировочные аккумуляторы. «Электроагрегат» предлагает силовые генераторы и электроагрегаты. Электроаппаратный завод и Корневский завод НВА – широкий ассортимент низковольтной и высоковольтной аппаратуры. Подшипниковая компания располагает фрикционными подкладными деталями и грузовыми буксами, а «Прибор» – малогабаритными бортовыми регистраторами.

Сформированный кластер производителей изделий для железнодорожной отрасли способен выпускать продукцию объемом до 8 млрд. рублей в год. Пока же объемы поставок продукции железнодорожникам не превышают 5 млрд. рублей. Надеюсь, что выездное совещание комитета ОПЖТ по координации производителей грузовых вагонов и их компонентов станет отправной точкой для установления более тесных и плодотворных деловых контактов с РЖД.