Инновации против кризиса на железных дорогах

Виниченко Дарья Андреевна, Фефелов Илья Андреевич

Обвальная потребность в старых грузовых вагонах, которая вдохнула жизнь в российские заводы, изготавливающие вагоны, а также украинские заводы, в 2013 году привела к перенасыщению железнодорожного вагонного парка, "сытности" рынка и быстрому спаду продаж.

Парк вагонов достиг максимальных цифр более 1500000 единиц. Их стало очень много, железнодорожные линии стали переполнены «ненужными» вагонами. Специалисты подсчитали, что Россия сейчас легко могла бы избавиться от 200000–300000 вагонов, которые препятствуют друг другу перемещаться по железной дороге.

Зная, что срок использования вагона – более 15 лет, никто не покупает вагоны на будущее. С настоящими кредитными процентами большой заказ на подвижной состав сейчас вообще кажется диковинным. Вагоностроительные заводы очутились в эпицентре финансового «урагана».

Способы выживания каждый изготовитель разрабатывает индивидуально, общего решения не имеется. Кому-то придется перестроиться под изготовление продукции для иных отраслей, кому-то придется искать спасение в многозадачности и выпуску продукции, которую в данный момент требует рынок.

По данным Федеральной службы государственной статистики, количество трудящихся на предприятиях отрасли за прошлый год уменьшилась на 13% – до 30 тыс. работников. Над изготовлением вагонов в России трудится около 15 заводов, что в совокупности составляет тысячи образованных специалистов, которые в будущем времени могут лишиться работы. Для железной дороги это опасно тем, что в результате "свежего", через некоторое время, витка потребности на подвижной состав, его просто некому будет строить, и на железнодорожную систему опять вернется кризис.

Решение проблемы у отрасли имеет пока только одно направление: экстренно включать в исполнение новейшие разработки, которые могут за счёт рационализированных повышенных характеристик, потеснить с рынка старые модели и заполнить заводы свежими заказами.

Самое смелое и своевременное решение разработала и исполнила «Объединённая вагонная компания», которая построила в Ленинградской области Тихвинский вагоностроительный завод (ТВЗ), который производит грузовые вагоны на инновационной тележке по американским технологиям. Грузоподъёмность такого вагона на 10% выше обычного его допустимый пробег до первого регламентного ремонта увеличен со 100000 км. до 500000 км.

Более 76% вагонного парка Соединенных Штатов и более 95% парка Канады и Мексики оборудованы тележками Barber, которые доказали свою результативность в трудных погодных условиях и на больших дистанциях.

На отечественном рынке современнаянная тележка Barber появилась не так давно, всего пару лет назад. Главными различительными характеристиками тележек Barber значится невысокая цена жизненного цикла, прочность и "нехитрость" устройства, снижение влияния на путь, большая степень стандартизации строения. Современная модель дает возможность повысить безопасность передвижения.

Barber сконструирована из более износостойких деталей из инновационных материалов.

Упрощенный осмотр в окончательном результате позволяет значительно экономить временя и

делать легче работу железнодорожников, т.к. не требует использования инструментов.

Процент тележек Barber в вагонном парке железной дороги России стабильно растет, что показывает о необходимости обучения работников, в конкретном случае вагонников, людей которые осматривают вагоны. Для этого в прошлом году на производственно-техническом отделе Красноярск-Восточный основан центр подготовки по "патронажу" грузовых вагонов на современных тележках Barber. Второй ступенью будет основание тут первого обслуживающего центра по сервису грузовых вагонов на тележках Barber.

Экспорт товаров российского машиностроения стал значителен

из-за сильной денежной дестабилизации на отечественном рынке. Важным эпизодом прошлого года EXPO1520 является самый крупный транснациональный договор на поставку в Соединенные Штаты литых частей грузовых вагонов, которые произведены на Тихвинском вагоностроительном заводе. Wabtec Corporation подписала с объединенной вагонной компанией контракт, сроком на 10 лет, на комплектующие части для тележки Barber S2HD (самая распространенная тележка в Америке).

После этого за частным предприятием инновации начал внедрять и отечественный «Уралвагонзавод» – ведущий завод по изготовлению железнодорожной техники. С 2007 года завод производит улучшенные вагоны и их составляющие, под «улучшенными» подразумеваются вагоны с увеличенной нагрузкой и большим пробегом.

Впрочем очень ценными являются и рынки за границей. «Уралвагонзавод» хочет вытеснить международных претендентов, даже китайских.

На форуме "Транспорт России ", который прошел в 2015 году, гендиректор вагоностроительного завода «Уралвагонзавод» показал президенту ОАО «Российские Железные Дороги» новейшую тележку 18-555,где осевая нагрузка равна 24 тс. Тележка рассчитана на вагоны,которые перевозят легкие грузы, в которых не нужно использовать более дорогие тележки, предназначенные для тяжелых грузов. 18-555 станет нужной для универсальных вагонов, цистерн для жидкостей и газообразных веществ. Вдобавок ее превосходство в том, что снижается давление на путь, а значит, для ремонта и сохранения в работающем состоянии железнодорожного пути будут меньшие затраты. В ней использованы новейшие инженерные разработки, увеличивающие межремонтное время использования в 2 раза. В целом, по всем показателям, инновационная разработка Уралвагонзавода рентабельна для владельцев вагонов и ОАО «Российские Железные Дороги». Тележка 18-555 проверена, сертифицирована. В общем заинтересованность к выставленной продукции Уралвагонзавода на форуме"Транспорт России - 2015" был высок.

Массовый спрос на инновационные новинки может появиться не так скоро, а заводам необходимы заказы прямо сейчас. Именно поэтому производители согласны на любые правительственные инициативы, которые могут удалить «ненужные» и старые вагоны.

Правительство вводит вспомогательные тарифные пошлины для владельцев новейших грузовых вагонов, а также президентом сформулирован запрет на использование вагонов с повышенным сроком использования. Эта мера должна повысить спрос на новейшие товары заводов, только результат проявится не раньше следующего года.

Заключение

Правила совершенствования промышленности в каждой стране неизменны. В настоящее время многие развитые страны обновили парк железнодорожной техники и РФ одна из немногочисленных стран, в которой существует возможный спрос. Отлично осознают это

европейские изготовители, которые в поиске новых покупателей на свои товары. Множество транснациональных контрактов на прошлогоднем форуме"Транспорт России - 2015" наглядно показывает, что, несмотря на всякий кризис и желание отделить Россию от европейских технологий, российский рынок является одним из привлекательнейших для изготовителей железнодорожной техники по всему миру.

Список литературы

[Транспортное обеспечение коммерческой деятельности. – М.: Финансы и статистика.– 128 с.

Ярослав Дорошенко. Вагоны канадского типа. – М.: Железнодорожное Дело. – 80 с.

Федеральная служба государственной статистики [Электронный ресурс].-http://www.gks.ru/]