

Несмотря на формальный профицит полувагонов на сети, участники рынка отмечают нехватку этого вида подвижного состава. В числе основных причин эксперты называют неисправность полувагонов и увеличение их оборота на сети.

ПРОГНОЗ

Профицит на бумаге



Артур Нурмухамедов,
генеральный директор
ABC-RAIL

Сегодня наблюдается увеличение спроса на крытые вагоны, полувагоны и специализированный подвижной состав. При этом профицит вагонов на сети формально никуда не делся.

Общий парк грузовых вагонов на сети оценивается в 1,218 млн единиц, а эксплуатируемый – 1,012 млн. По-прежнему не используется около 200 тыс. единиц подвижного состава, формально не списанных и находящихся в эксплуатации. Однако большую часть этого резерва невозможно использовать прямо сейчас. Много вагонов разукомплектовано, они стали донорами запасных частей. Часть вагонов, примерно 25 тыс. единиц, ждёт ремонта – его приходится откладывать из-за подорожания комплектующих. Примерно столько же могут отправиться в отцепочный ремонт в любой момент из-за износа ключевых узлов и гребня колёс.

В ряде регионов возникла нехватка исправных вагонов – в основном крытых и полувагонов. На мой взгляд, это связано с просчётами грузовладельцев и операторов при планировании погрузки и неготовностью грузовладельцев принять текущий рост арендных ставок на подвижной состав.

Арендные ставки, на мой взгляд, отражают реальную ситуацию с парком. Они растут с марта текущего года практически на все типы вагонов, кроме универсальных платформ и нефтебензиновых цистерн. Рост по сравнению с аналогичным периодом прошлого года не взрывной – в пределах 5% (на полувагоны – как самый показательный пример). До ставок 2019 года ещё далеко, но тенденция видна и повышение явно продолжится осенью.

Спрос продолжит расти на полувагоны – их больше всего оказалось в ремонте – и на некоторый специализированный подвижной состав, в частности хопперы-зерновозы и фитинговые платформы. Также, несмотря на всеобщее увлечение контейнеризацией грузов, спрос на крытые вагоны уверенно растёт вместе с арендными ставками на них. Сейчас явно настал период мобилизовать имеющиеся вагоны для перевозок. С учётом прогнозов погрузки до конца года про ускоренное списание парка операторы, скорее всего, задумываться не будут.

Мнения, публикуемые на этой странице, могут не совпадать с позицией редакции



МАКСИМ КАШИРИН/ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»

ТРЕНДЫ

Полувагоны сходят с молотка



Леонид Воронин,
первый заместитель генерального
директора АО «ФГК»

Несмотря на увеличение парка вагонов на сети ОАО «РЖД» за последние два года, в ряде регионов сегодня фиксируется дефицит в сегменте полувагонов.

Основной причиной явился рост отгрузки угля на экспорт, значительно превысивший прогнозные данные на 2021 год. Особенно сильно нехватка вагонов ощущается в рыночном спотовом сегменте, и для того чтобы помочь компаниям малого и среднего бизнеса, АО «ФГК» в текущем году продолжает регулярно предоставлять полувагоны через электронную торговую площадку «Грузовые перевозки» (ЭТП ГП).

Сегодня существует локальная нехватка парка в отдельно взятых районах погрузки, связана она в первую очередь с тем, что вагоны задействованы не оптимально. На фоне резкого роста мировых цен на уголь грузоотправители заявляют большие объёмы на экспорт. Однако нужно понимать, что инфра-

структура (портовая и железнодорожная) имеет ограничения по объёму, что приводит к излишним простоям вагонов, в частности при выгрузке и на подходах к портам. Таким образом, оборот вагона в этом году резко вырос – более чем на сутки, что приводит к большему потребному парку (1 сутки – это примерно +30 тыс. потребного парка под тот же объём). При этом суммарная погрузка в полувагоны на сети ОАО «РЖД» в июле этого года всего на 2% превышает уровень аналогичного периода 2019 года, тогда как парк полувагонов на сети за два года вырос на 7,5%. По всем расчётам, если бы не рост оборота, парка должно хватать с избытком. Важно отметить, что сейчас ещё оказывает влияние высокий сезон погрузки, который скоро пойдёт на спад. Мы ожидаем, что с наступлением зимы ситуация нормализуется.

Понимая насущную потребность рынка в полувагонах, особенно в спотовом сегменте, АО «ФГК» в первом полугодии 2021 года продолжило предоставлять вагоны через ЭТП ГП. Всего посредством ЭТП ГП клиентам предоставлено около 40,6 тыс. полувагонов (26 тыс. из них погружено в розничном сегменте, 14 тыс. полувагонов – через торги лотами). Необходимо отметить возрастающий спрос со стороны грузовладельцев к предлагаемому формату оказания услуг на перевозки грузов железнодорожным транспортом: в январе продано 2,7 тыс. вагонов, в июне – 3,3 тыс. вагонов, а на август запланировано уже 7,3 тыс. вагонов.

ИНФОРМАЦИЯ

Научно-практический семинар АРППЭИ

4-5 АВГУСТА В ГОРОДЕ ЭНГЕЛЬСЕ Саратовской области Ассоциация разработчиков, производителей, поставщиков элементов инфраструктуры железнодорожного транспорта (АРППЭИ) провела научно-практический семинар по новым конструкциям элементов инфраструктуры верхнего строения пути.

Целью мероприятия стало обсуждение передового российского и зарубежного опыта создания инновационной продукции для железнодорожной отрасли.

«Дискуссия на нашей площадке призвана способствовать комплексному повышению качества элементов путевой инфраструктуры, продвижению новых решений и конструкций на всём цикле постановки продукции на производство», – отметил во вступительном слове председатель правления АРППЭИ Сергей Кузнецов.

Генеральный директор ООО «Фосло Бан-унд Феркерстехник» Оскар Нуруллин рассказал об истории производства и использования рельсовых скреплений Фосло в России.

«Укладка рельсовых скреплений W30 на сети ОАО «РЖД» началась в 2011 году. В 2020-м они были уложены на 296 км пути в границах 11 железных дорог сети. Всего по состоянию на конец года W30 применены почти на 2000 км пути ОАО «РЖД», – сообщил Оскар Нуруллин.

Как подчеркнул инженер по внедрению ООО «Фосло Бан-унд Феркерстехник» Владимир Моисеенко, все элементы W30 ремонтнопригодны и взаимозаменяемы, а их геометрия взаимосвязана.

В научно-практическом семинаре участвовали представители Приволжской железной дороги. Они высоко оценили уровень его организации и отметили большую значимость встречи. В её рамках Владимир Моисеенко передал специалистам Приволжской ДРП подробные инструкции по сборке и эксплуатации упругих рельсовых скреплений W30.

В мероприятии приняли участие представители научного



Выступление председателя правления АРППЭИ
Сергея Кузнецова

сообщества. Проректор Российского университета транспорта (МИИТ), доктор технических наук Александр Савин выступил с докладом о методологии испытаний и ввода в эксплуатацию безбалластного пути. Кроме того, речь зашла о подготовке кадров для железнодорожной отрасли.

технических решениях компании для стрелочных переводов и тяжеловесного движения, в частности о системе рельсового скрепления SKL SL-1. Она отличается универсальностью и успешно применяется на высокоскоростных магистралях и участках с высокой грузонапряжённостью.

Объединение усилий под эгидой Ассоциации позволит создать единый гарант качества железнодорожного пути на период жизненного цикла

Начальник управления по разработке и внедрению продукции АО «Муромский стрелочный завод» Денис Ершов рассказал участникам семинара о новой геометрии стрелочных переводов марок 1/9 и 1/11, конструкция которых способствует уменьшению динамических воздействий. Сокращение угла входа колеса в остряк снижает износ и вероятность возникновения дефектов.

Презентация главного конструктора проекта отдела верхнего строения пути проектно-конструкторского бюро по инфраструктуре ОАО «РЖД» Марата Низамиева была посвящена перспективам развития промежуточных рельсовых скреплений.

Участники семинара из ООО «ШВИХАГ РУС» рассказали о

Сотрудники АО «БЭТ» предложили при производстве шпал использовать радиочастотные метки, что позволит создать для каждой шпалы электронный паспорт, включающий различные сведения об объекте, и оптимизировать планирование ремонтных работ.

«Объединение усилий разработчиков, производителей и поставщиков элементов путевой инфраструктуры под эгидой ассоциации позволит сократить сроки постановки продукции на производство и в конечном итоге предложить идеологию единого гаранта качества железнодорожного пути на период жизненного цикла», – резюмировал председатель АРППЭИ Сергей Кузнецов.

Глеб Хрусталёв
Фото автора

СТРОЙ БУДУЩЕЕ – ЗАРАБАТЫВАЙ СЕЙЧАС



РАБОТА

БАМ 2.0

3 000+ рабочих мест

50+ профессий

ЗВОНИТЕ

8 800 500 12 07



БАЙКАЛО-АМУРСКАЯ МАГИСТРАЛЬ – место для настоящей мужской работы

АРМАТУРЩИКИ	БЕТОНЩИКИ	КАМЕНЩИКИ	МОНТЕРЫ	ВОДИТЕЛИ	РАЗНОРАБОЧИЕ
■ среднее образование			■ опыт как преимущество		

ЭЛЕКТРИКИ	МОНТАЖНИКИ	СИГАЛИСТЫ	ПЛОТНИКИ	ЭЛЕКТРОГАЗО-СВАРЩИКИ	МАШИНИСТЫ Гусеничной и колесной техники
■ среднее образование			■ подтверждение квалификации		■ опыт как преимущество

И ДРУГИЕ ПРОФЕССИИ В 6 РЕГИОНАХ*

	ИРКУТСКАЯ область		Республика САХА (ЯКУТИЯ)
	АМУРСКАЯ область		ЗАБАЙКАЛЬСКИЙ край
	Республика БУРЯТИЯ		ХАБАРОВСКИЙ край

ВСЕ ВАКАНСИИ team.rzd.ru/bam



* Модернизация железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей с развитием пропускных и провозных способностей

Сообщение учредителя