

Опубликовано 31 марта, 2020 - 15:14



Федеральная грузовая компания стала первым оператором, запланировавшим переход на кассетные подшипники, которые обеспечивают вращение колес. Ранее компании предупреждали о риске коллапса на рынке из-за дефицита таких устройств «Дочка» РЖД — Федеральная грузовая компания (ФГК) — потратит более 4 млрд руб. для перевода части вагонов на кассетные подшипники. Об этом говорится в проекте бюджета ФГК на 2020–2022 годы. У РБК есть копия документа, его подлинность подтвердили два источника, близких к железнодорожным операторам и их клиентам — грузоотправителям. Сейчас более 90% грузовых вагонов используют роликовые подшипники. В 2019 году Минтранс и РЖД выступили за обязательный переход на другой тип — кассетные подшипники. Но представители операторов и грузоотправителей предупреждали, что мера приведет к дефициту вагонов и скачку их стоимости, а сам переход обойдется им в 300 млрд руб. В пресс-службе ФГК сообщили РБК, что планируют «не менять подшипники», а модернизировать типовые вагоны именно «с установкой новой тележки, где в том числе будут установлены кассетные подшипники». В компании отказались уточнять сумму таких расходов. Зачем ФГК кассетные подшипники ФГК может стать первым оператором, который массово начнет переводить свои вагоны на кассетные подшипники. На это в 2021 году оператор заложил 3,35 млрд руб., в 2022-м — 974 млн руб., следует из документа. Таким образом компания планирует модернизировать типовые полувагоны (от инновационных отличаются меньшей грузоподъемностью), на которые приходится около 50% парка компании — 70 тыс. из 137,3 тыс. вагонов. Первым об этих планах ФГК написал Telegram-канал «Нератка». ФГК — крупнейший железнодорожный оператор в России, второе место — у Первой грузовой компании (ПГК) Владимира Лисина (113 тыс. вагонов), на третьем месте «Атланта», принадлежащий экс-главе ФГК Алексею Тайчеру и ВЭБу — их совместная компания будет управлять около 75 тыс. вагонов. РБК направил запрос в пресс-службу ПГК о том, планирует ли компания последовать примеру ФГК. Генеральный директор «Атланта» Андрей Подколзин ответил РБК через представителя, что оператор не планирует такую модернизацию вагонов. «Более верным было бы ограничиться обязательной их установкой только на новые вагоны — это позволит производителям кассетных подшипников оценить перспективный спрос и рассчитать инвестиции в техническое перевооружение», — сказал он. В РЖД предлагают не только переходить на кассетные подшипники, но и запретить их менять на более распространенные роликовые. Об этом говорится в извещении от структуры РЖД — Научно-исследовательского института железнодорожного транспорта (есть у РБК, но дата в документе не указана). Согласно извещению, в случае если при ремонте колес компания однажды поменяла роликовые подшипники на кассетные, она больше не сможет поставить их обратно. Как пояснили РБК в пресс-службе РЖД, предполагается запрет на замену «только в случае, если вагон изначально был оснащен кассетными подшипниками на заводе-изготовителе» (об этом в документе не говорится). Кроме того, по данным двух источников РБК, Росжелдор, подведомственный Минтрансу, также предлагает увеличивать межремонтный пробег для тех компаний, которые переоборудовали колесные пары на кассетные подшипники. По их словам, это позволит экономить на ремонте 15–20%. В чем проблема с такой модернизацией В прошлом году Минтранс хотел обязать переводить на кассетные подшипники все типы вагонов с начала 2021 года. В октябре 2019 года ведомство даже выпустило соответствующий приказ, несмотря на несогласие многих железнодорожных операторов и грузоотправителей. В РЖД поддержали

такую модернизацию. В компании утверждали, что с помощью кассетных подшипников грузовые вагоны будут реже требовать внепланового ремонта, а владельцы подвижного состава сократят затраты. Но совет потребителей по вопросам деятельности РЖД, объединяющий клиентов компании, предупредил о рисках подобной реформы: дефицит грузовых вагонов с необходимым видом подшипников, невыполнение планируемых объемов перевозок, рост ставок аренды вагонов и стоимости таких вагонов. Участники рынка также опасались санкционных рисков из-за проблем с локализацией производства подшипников, в том числе при использовании импортной стали, из которой их производят. Сейчас в России есть всего три компании, выпускающих кассетные подшипники, и все они связаны с иностранными производителями: «СКФ-Тверь» («дочка» шведской компании SKF Forvaltning), «ЕПК-Бренко» (совместное предприятие ЕПК и американской Amsted Rail) и «Тимкен Рус Сервис Компани» (структура американской Timken). Против перехода на кассетные подшипники выступал также руководитель Федеральной антимонопольной службы Игорь Артемьев, признавая меру дискриминационной. В итоге отрасль поддержали вице-премьеры Максим Акимов (курировал в правительстве транспорт) и Дмитрий Козак (промышленность). Минтранс пришлось отменить свой приказ об обязательном переходе на кассетные подшипники, который просуществовал всего неделю. К вопросу подшипников рынок вернулся после смены правительства в январе 2020 года. Как сообщала газета «Коммерсантъ», в конце февраля по инициативе Грузии на комиссии структуры Совета СНГ по железнодорожному транспорту (координирует работу железнодорожного транспорта на межгосударственном уровне) вновь обсуждалась возможность введения запрета на роликовые подшипники с 2021 года. 6 февраля другая «дочка» РЖД — Научно-исследовательский и конструкторско-технологический институт подвижного состава — отчиталась об испытаниях кассетных подшипников в вагонах. Утверждалось, что исследованиями удалось доказать преимущество таких устройств. РБК направил запрос в пресс-службу Минтранса и РЖД.

Автор

Мария Кокорева

Автор фотографии

Алексей Сухоруков

Источник

<https://www.rbc.ru/business/31/03/2020/5e7c54ef9a7947599ac4a9db>

Source URL:

<http://vspro.info/article/dochka-rzhd-potratit-4-mlrd-na-kassetnye-podshipniki-dlya-vagonov>