Обострение конкуренции

В Издательском доме «Гудок» состоялся «круглый стол» на тему «Перспективы рынка вагонного ремонта в условиях усиления конкуренции между вагоноремонтными предприятиями». Участники дискуссии констатировали, что независимо от форм собственности правила игры должны быть едиными для всех.

Прямая речь

Николай Соловьёв,
главный инженер Научно-производственной компании «Энергосервис-Резерв»:

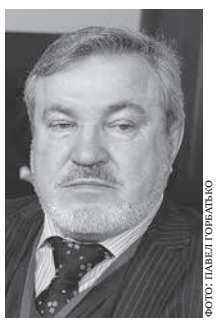
ФОТО: ПАВЕЛ ГОРБАТЬКО

– Особо значимым фактором для обеспечения качества ремонта является технологическое оборудование, номенклатура которого насчитывает несколько сотен позиций. Один из лидеров в области разработки, изготовления, поставки, а также сервисного и метрологического обслуживания такого оборудования – омская Научно-производственная компания «Энергосервис-Резерв».

Эффективность работы технологического оборудования, производимого компанией, подтверждена практикой реализации масштабных проектов в Краснодаре, Батайске, Сызрани, Ярославле, Омске, Ленинске-Кузнецком, Ружине, Уссурийске.

В компании ведётся научно-исследовательская работа на таком наукоёмком направлении, как диагностирование узлов подвижного состава. Диагностическое оборудование «Эксперт Д» используется на таких ответственных позициях, как входной и выходной контроль буксовых узлов колёсных пар.

Соответствуя всем нормативным документам ОАО «РЖД», комплексы типа «Эксперт» являются последним достижением в области вибродиагностирования подвижного состава. Неоспоримые преимущества перед аналогичными разработками – надёжность, глубина и показатели достоверности диагностирования, возможность работы со всеми типами подшипников (в том числе и с кассетными), самотестирование программной и аппаратной частей, защита от действий оператора, которые нарушают технологический процесс.

«Эксперты» в качестве измерительного оборудования занесены в государственные реестры России, Белоруссии, Казахстана, Украины, Узбекистана.

Омская компания зарекомендовала себя на рынке вагоноремонтного оборудования как надёжный и добросовестный стратегический партнёр.

Владимир Быстров,
директор ООО «ДиаТех»:

ФОТО: ПАВЕЛ ГОРБАТЬКО

– Значительно повысить качество ремонта помогает диагностика с помощью современного оборудования. Наша компания создаёт диагностические системы уже более десяти лет. Системы ОМСД-02 и СБД-1 применяются как при входном, так и при выходном контроле подшипников всех видов подвижного состава. Наше оборудование с успехом эксплуатируется более чем на 180 ремонтных предприятиях России и СНГ.

Однако сегодня, несмотря на насыщенность ремонтных предприятий средствами вибродиагностики, эффективность их не очень велика. Причины этого в низкой квалификации операторов-диагностов, несоблюдении технологии диагностирования.

ООО «ДиаТех» регулярно проводит обучение операторов-диагностов работе на нашем оборудовании по программам, разработанным МИИТом и РАПС.

В отличие от конкурентов наша система дистанционного контроля соблюдения технологической дисциплины адаптирована к системам передачи данных ОАО «РЖД» Интранет. Она успешно работает на Горьковской дороге уже десять лет.

Поддержание в исправном состоянии диагностического оборудования и его правильная настройка зависят от качества технического обслуживания. Наш опыт показывает, что эту работу лучше доверять производителю или его сервисным центрам. Здесь работают люди, досконально знающие эту технику. Сервисный отдел ООО «ДиаТех» производит техническое обслуживание систем не только с глубоким знанием оборудования, но и с возможностью замены программного обеспечения. Наше предприятие, являясь единственным держателем программного обеспечения ВАРИАНТ-2 и OMSD2008, каждый год выпускает обновлённую версию.

Реформа

В условиях профицита

В погоне за клиентом вагоноремонтные предприятия не должны работать в ущерб безопасности движения

В условиях высокой конкуренции на рынке ремонта вагонов основной задачей участники «круглого стола» назвали соответствие его качества заявленной цене.

ФОТО: ПАВЕЛ ГОРБАТЬКО

За «круглым столом» участники вагоноремонтного рынка начали договариваться о единых правилах игры

Более года назад из ОАО «РЖД» выделились дочерние предприятия: ОАО «ВРК-1», «ВРК-2» и «ВРК-3». Кроме них, сегодня свои услуги владельцам подвижного состава предлагают около двухсот частных структур. По общему мнению участников дискуссии, конкурентный рынок ремонта вагонов сформировался. Более того, он пришёл к перенасыщению ремонтных мощностей вслед за профицитом вагонного парка. Поэтому наиболее актуальная проблема сегодня – сделать конкуренцию цивилизованной, уйти от демпинга и «ремонта на бумаге».

Такой приоритет обозначил начальник Управления инфраструктуры и перевозок Федерального агентства железнодорожного транспорта Дмитрий Шпади. По его мнению, пора подходить к стандартизованным понятиям ремонта.

Как заметил генеральный директор ОАО «ВРК-1» Роман Власов, ценовая политика предприятия строится из перечня регламентных работ, обеспечивающих эксплуатацию вагона от одного ремонта до другого.

По данным первого заместителя генерального директора по коммерции и производству ОАО «ВРК-2» Евгения Дмитриева, по итогам прошлого года доля его предприятия на ремонтном рынке составляет 23,8%, ВРК-1 – 23,2%, ВРК-3 – 17,9%, заводов – 5,6%, частных предприятий – 29,5%. По его мнению, прослеживается тенденция оттока заказчиков от крупных компаний к частникам, у которых низкая цена ремонта. Поэтому можно предположить, что многие обязательные ремонтные работы ими не выполняются – в ущерб безопасности движения. Это подтверждает статистика безотказной службы вагона. У частников, по данным Евгения Дмитриева, этот показатель ниже, чем у ВРК.

Роман Власов уточнил, что сегодня многие операторы в целях экономии открывают собственные депо для ремонта своих вагонов.

По его мнению, нормально, когда предприятие старается снизить стоимость ремонта. И, как отметили все участники дискуссии, предпосылки для этого создаёт техническое оснащение этих предприятий новейшим оборудованием и технологиями. Это и позволило улучшить в последние годы качество ремонта в целом на сети.

Одним из таких стало приобретённое ООО «БалтТрансСервис» предприятие для обслуживания собственного парка – вагоноремонтное депо Иваново. По словам технического директора ООО «БалтТрансСервис» Николая Титченко, стоимость ремонта там ниже, чем в ВРК, хотя затраты и складываются несколько иначе. И сроки в ремонте существенно сократились. Безусловно, пришлось вкладывать значительные средства в модернизацию депо и работать с персоналом. В то же время, сокращая издержки по пробегу вагонов, ООО «БалтТрансСервис» часть объёмов отдаёт ВРК.

Но ВРК получили в наследство от ОАО «РЖД» и высокие социальные обязательства перед своими работниками. Так, по словам Романа Власова, только на выполнение колдоговора ВРК-1 тратит более 1 млрд руб. в год.

Впрочем, по словам Николая Титченко, социальные обязательства перед работниками в Иванове не только полностью сохранили, но ещё и добавили.

Ещё лет пять назад, как напомнил генеральный директор ООО «Новая вагоноремонтная компания» Вадим Михальчук, в первую очередь ремонтировался инвентарный парк ОАО «РЖД», а частным операторам приходилось долго «стоять под забором». Вовремя, по мнению Вадима Михальчука, продали и многие вагоноремонтные депо, поскольку на момент продажи в них, «кроме стен, ничего не было». Преимущества частников, по его словам, в гибкой ценовой политике, предоставлении отсрочки платежей, запасе запчастей, чего порой нет в ВРК и в эксплуатации. А поскольку у небольших фирм постоянная клиентура сформировалась, экономить на качестве, по убеждению Вадима Михальчука, нет никакого смысла.

По общему мнению участников дискуссии, конкурентный рынок ремонта вагонов сформировался

О плюсах и минусах крупных и частных ремонтных компаний рассказал представитель крупнейшего собственника вагонного парка заместитель генерального директора по техническому развитию ОАО «ФГК» Сергей Порядин.

По его словам, 90% ремонтов вагонов ФГК выполняют ВРК. Это обусловлено их победой в конкурсах, так как объёмы предоставляемого ФГК для ремонта подвижного состава велики. Другой немаловажный фактор – в ВРК применяется электронный документооборот. При переориентации на мелких ремонтников ФГК пришлось бы содержать целый департамент по документообороту.

«А расхождения по качеству ремонта у ВРК и частников минимальны», – считает Сергей Порядин. Хотя, по его словам, ВРК ремонтируют в основном старый парк. Но крупные компании при технологических отцепках отремонтированных ими вагонов удовлетворяют лишь незначительное количество претензий. Так, в прошлом году ВРК-1 приняла к оплате 15,5% претензий, ВРК-2 – 11%, а ВРК-3 – лишь 7,2%. В то же время небольшие ремонтные фирмы и вагоноремонтные заводы удовлетворили 29,9% от общего числа претензий. То есть ответственность за выполненную работу здесь выше.

По мнению Дмитрия Шпади, все ремонтные предприятия независимо от формы собственности должны выполнять требования нормативных документов. «Качество может снижаться только от упущений и недовыполнения этих требований», – считает Дмитрий Шпади. Пробел же в законодательной базе, по его мнению, в том – как не выпустить на инфраструктуру из ремонта неисправный вагон. Сейчас в отличие от времён МПС или вагонного парка ОАО «РЖД» система приёмки вагона не выстроена. Хотя ответственность и прописана в Правилах технической эксплуатации (ПТЭ).

На основании ПТЭ Дмитрий Шпади предложил ремонтникам и способ реально и законно экономить на цене – не трогать, к примеру, тормоза при первом плановом ремонте, поскольку гарантию на них даёт завод-изготовитель.

Генеральный директор ОАО «ВРК-3» Игорь Волокитин предложил создать в масштабе сети форму контроля для приёмки вагонов, закрепив её законодательно для всех участников рынка.

Дмитрий Шпади заметил, что сейчас работает система планового и внепланового аудита предприятий и уже во втором полугодии будет введён контроль за ними при присвоении условного номера вагона.

Характерно, что в условиях профицита ремонтных мощностей никто из участников дискуссии не взялся прогнозировать, кто станет владельцем ВРК-2 и ВРК-3 после их грядущей приватизации. Вадим Михальчук лишь предположил, что если их приобретут крупные операторы для ремонта своего подвижного состава, то объёмы на многих предприятиях сократятся.

Он также отметил огромный профицит ремонтных мощностей – более 70 тыс. вагонов в год. Усугубляет конкуренцию, по его мнению, отсутствие ясной политики в продлении их срока службы. Плюс увеличение заводами-изготовителями межремонтных сроков, особенно на инновационных вагонах.

Заместитель генерального директора по техническому развитию ООО «Объединённая вагонная компания» управляющей компании Тихвинского вагоностроительного завода Дмитрий Лосев пояснил, что последнее вполне естественно. Новые вагоны рассчитаны на пробег 500 тыс. км, или четыре года работы. Но этот ресурс те же хоппер-дозаторы при сезонном характере их работы не используют, поэтому срок пробега до первого ремонта и увеличен до шести лет.

Все участники дискуссии сошлись во мнении, что должна быть определена и нижняя ценовая планка ремонта не в ущерб качеству. «Инструкции и регламентные работы сегодня публичны, и посчитать минимальную стоимость ремонта элементарно», – считает член президиума НП «Совет операторов железнодорожного транспорта», член Совета директоров ООО УК «РэйлТрансХолдинг» Ирина Чиганашкина. По её мнению, это можно сделать либо через ОПЖТ, либо через государственные органы власти.

И в целом правила игры должны быть едины для всех участников рынка ремонта и эксплуатации подвижного состава. Осталось только невыясненным, кто должен стать координатором при выработке этих правил, разработчиком документов, ликвидирующих лакуны в нормативной базе.

Михаил Кованцев

Особое мнение

Детали-двойники не всегда являются признаками контрафакта

Сергей Порядин,
заместитель генерального директора по техническому развитию ОАО «ФГК»

ФОТО: ПАВЕЛ ГОРБАТЬКО

Согласно опубликованному на сайте ОАО «РЖД» пономерному перечню, сегодня на сети эксплуатируются 246199 вагонов, укомплектованных боковыми рамами, имеющими в автоматизированном банке данных технических паспортов вагонов (АБД ПВ) совпадение по номеру детали, году изготовления и заводу-изготовителю.

ФОТО: СЕРГЕЙ ЗОНИЧЕВ

Литьё с изменённым сваркой номером – загадка для дефектоскописта

В марте прошлого года Госжелдорнадзор предложил собственникам подвижного состава провести сверку номеров боковых рам вагонов. И при обнаружении деталей-двойников принять меры, исключающие эксплуатацию контрафактной продукции с внесением корректировок в АБД ПВ. В ноябре прошлого года Госжелдорнадзор пригрозил выдать предписание об отставке от эксплуатации вагонов с деталями-двойниками.

В соответствии с этими требованиями работники ОАО «ФГК» дважды провели перепись литых деталей тележек собственных вагонов. Было осмотрено около 18,5 тыс. единиц подвижного состава. Данные осмотра и сведения о комплектации соответствовали на 13,2 тыс.

Однако несоответствия выявлены на 5,3 тыс. вагонов. Это следствие недостоверной информации, внесённой вагоноремонтными, эксплуатационными и вагоностроительными предприятиями при передаче данных о комплектации вагонов. ОАО «ФГК» совместно с ГВЦ на основании данных переписи произвело корректировку листов комплектации указанных вагонов.

В ходе переписи установлены и основные причины появления в эксплуатации деталей-двойников. Это присвоение одинаковых номеров при производстве деталей в соответствии с принятой системой нумерации на заводах-изготовителях, что не противоречит ОСТ 32.183-2001. Кроме того, использование буквенных индексов при присвоении номера детали, которые не вносятся в лист комплектации, так как это не предусмотрено порядком передачи и хранения информации в ГВЦ ОАО «РЖД». Затем использование вагоноремонтными предприятиями при производстве ремонта в качестве доноров крупного литья вагонов, находящихся в ремонте, снятые детали с которых освидетельствованы и установлены под другой вагон. В результате одна деталь числится в АБД ПВ под двумя разными вагонами. А также восстановление плохо читаемых и повреждённых знаков маркировки завода-изготовителя на литых деталях тележки наплавкой (сваркой) при производстве ремонтных работ. И наконец, присвоение в информационных системах ГВЦ – филиала ОАО «РЖД» единого клейма для разных заводов-изготовителей одного иностранного государства.

Сейчас на сети введён в действие Регламент организации работы по исключению из эксплуатации забракованных и контрафактных боковых рам грузовых тележек. Он допускает использование деталей-двойников. Но только в случае признания обеих боковых рам годными к эксплуатации по результатам неразрушающего контроля и подтверждения их легитимности при комиссионном осмотре с участием представителя собственника боковой рамы, работника вагоноремонтного предприятия, представителя завода-изготовителя и уполномоченного представителя владельца инфраструктуры.

Кроме того, собственники подвижного состава сейчас заняты выработкой единой технологии по выявлению задвоенных деталей и регулярно обмениваются необходимыми данными друг с другом.