

железнодорожный транспорт

Особенности скоростного счета

Осенью завершится разработка технико-экономического обоснования проекта строительства высокоскоростной магистрали Москва—Казань. Планируется, что по завершении строительства — в 2018 году — пассажиры смогут на этом маршруте доехать из Москвы в Казань или обратно всего за три с половиной часа. Но до сих пор не ясна сумма технико-экономического обоснования проекта.

— пассажирские перевозки —

В процессе разработки ТЭО общая сумма проекта подорожала на 140 млрд руб. и теперь составляет 1,068 трлн руб. Причем и эта сумма может подвергнуться корректировке в течение года.

«До сих пор использовались предварительные расчеты по аналогии с подобными проектами в мире, без учета специфики прохождения магистрали. А в настоящее время завершается разработка технико-экономического обоснования проекта, планируется, что ТЭО будет готово в течение месяца, после чего отправится на государственную экспертизу. Однако надо отметить, что и эта цифра предварительная — окончательная стоимость проекта станет известна только в конце 2014 года», — сообщил источник в пресс-службе ОАО РЖД.

По словам первого вице-президента ОАО РЖД, генерального директора ОАО «Высокоскоростные магистрали» Александра Мишарина, «чем раньше нам будут предложены современные, перспективные технологии, тем эффективнее будет работа, тем быстрее будет реализован этот проект, подрядные организации будут выбраны по итогам международного конкурса».

В рамках строительства предполагается создание более 340 искусственных сооружений на этой линии, 3 мостов через реки Волга, Ока и Сура, нескольких полигонов на действующей сети, а также переобо-

рудование и обустройство порядка 800 различных переходов.

«Выбор поставщика подвижного состава будет основан на следующих принципах: безопасность и комфорт перевозки, применение лучших технических решений, а также оптимальная стоимость жизненного цикла и локализация производства в России», — обещает первый вице-президент РЖД.

Планируется, что инвестиционный пул для строительства ВСМ Москва—Казань должен быть сформирован в первом полугодии 2014 года. Причем львиную долю затрат (порядка 62,7%) профинансирует госбюджет, а оставшиеся средства обеспечат частные инвесторы.

«В ближайшее время мы ожидаем со стороны государства решения ряда вопросов, касающихся внесения необходимых изменений в законодательство. Уверен, что все нюансы будут реализованы в соответствии с действующим директивным графиком», — подчеркнул Александр Мишарин.

В то же время, несмотря на то что предварительная смета уже была подкорректирована, важнейшей задачей РЖД считает предотвращение перерасхода бюджета при реализации проекта. В связи с этим предполагается задействовать все механизмы для минимизации рисков подорожания на каждом этапе реализации проекта.

«Нам необходимо правильно выстроить управление проектом, рас-



Поставщиков подвижного состава для первой ВСМ выберут по конкурсу

вуют. Одним из них является повышение стоимости. Она повышается на нескольких стадиях, первая из которых — проектирование. В конкурсной документации как одно из условий победы в конкурсе будет предусмотрена максимальная стоимость строительства», — говорит топ-менеджер РЖД.

Риск строительства таких объектов с точки зрения сроков и стоимости предусмотрен в контрактах международного стандарта, и именно в соответствии с этой процедурой планируется провести конкурс на строительство. По мнению Александра Мишарина, важно также иметь гарантии государства на определенное финансирование. Оно должно защитить проект от рисков инфляции или колебания курса валют.

Компания Siemens предложила провести на территории России локализацию центров, ведущих научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы в области развития высокоскоростного движения. Она готова представить для проекта свои технологии.

«Мы считаем, что реализация проектов ВСМ в России будет зависеть в первую очередь от локализации всех технологических компонентов. Изобретать велосипед во второй раз бессмысленно: технологическая база уже есть — электропоезда „Ласточки“, которые производятся на нашем заводе „Уральские локомотивы“ (совместное предприятие Siemens и ОАО „Синара — Транспортные машины“). И, на мой взгляд, сейчас надо ставить вопрос не о технологии, а об экономике проектов ВСМ», — отметил президент ООО «Сименс» в России и Центральной Азии Дитрих Меллер.

Результат строительства ВСМ пока могут оценить лишь зарубежные партнеры ОАО РЖД. Однако большинство из них уверяют, что, несмотря на затраты, развитие сети скоростного движения приносит экономические дивиденды.

«Важность населенных пунктов повышается вместе с включением их в маршруты следования высокоскоростного транспорта. Такие проекты очень позитивно влияют на экономическую и социальную сферу регионов, в которых они реализуются», — говорит директор по развитию бизнеса немецкого железнодорожного концерна Deutsche Bahn AG, председатель совета директоров DB International GmbH Нико Варбанофф.

Как отметил советник президента французской железнодорожной компании SNCF Мишель Лебеф, проекты ВСМ, реализованные во Франции, способствовали созда-

нию новых рабочих мест и выравниванию темпов экономического развития всех регионов страны, включенных в сеть высокоскоростного движения.

«Чем выше скорость, тем выше прибыльность, которая помимо прочего позволяет привлекать большое количество частных инвесторов. Особенно эта тема — тема высокоскоростного сообщения — актуальна для такой большой страны, как Россия», — подчеркнул Мишель Лебеф.

Среди прочих достоинств проекта Александр Мишарин отметил экологичность и энергоэффективность ВСМ: «Выбросы углекислого газа в три с половиной раза ниже, чем у автотранспорта, а потребление энергоресурсов в несколько раз ниже, чем у высокоскоростного конкурента — авиации», — сообщил топ-менеджер РЖД.

Однако снизить риски финансирования и привлечь частные средства в дорожной проект, по мнению экспертов, без изменений законодательной базы будет затруднительно. Потребуется поправки в Налоговый кодекс, прежде всего чтобы снизить налоговую нагрузку для собственника инфраструктуры.

«Изменение и совершенствование существующего законодательства, в том числе налогового и земельного, может стать ключевым фактором. Актуально снижение налоговой нагрузки для повышения рентабельности проектов. Потребуется установить нулевую ставку НДС за использование инфраструктуры. Поможет и другая мера: отнесение бюджетных субсидий на проектирование, строительство и эксплуатацию магистралей к доходам, не учитываемым при определении налоговой нагрузки. Еще один инструмент — освобождение железнодорожной инфраструктуры от налога на имущество организаций», — считает партнер Freshfields Bruckhaus Deringer Иннокентий Иванов. По его словам, эти поправки станут сигналом для частных инвесторов.

Константин Петров

Претендент в легком весе

— технологии —

На рынке железнодорожных грузовых перевозок давно назрела потребность повышения грузоподъемности подвижного состава. Предполагается, что инновационные вагоны позволят увеличить объемы грузоперевозок, снизив при этом профицит вагонов на сети. Но есть опасения, что рост нагрузки на рельс приведет к негативным последствиям, вплоть до поломок путей. Выходом в этой ситуации видятся вагоны с повышенной нагрузкой на ось, но с уменьшенной массой его самого. Участники рынка считают, что будущее именно за облегченными вагонами.

Сдержанный оптимизм

Заместитель генерального директора, исполнительный директор ООО «Объединенная вагонная компания» Дмитрий Бовыкин сообщил, что ОВК уже сосредоточена на внедрении на рынок вагонов с повышенной осевой погрузкой, которые позволяют увеличить грузоподъемность вагона на 6–7 тонн.



Производители вынуждены самостоятельно высчитывать не только параметры вагонов, но и выгоду будущего владельца

«Однако учитывая, что предел осевой нагрузки для сети ОАО РЖД — это 25 тонн на ось, мы понимаем, что в будущем потребуются провести ряд шагов по снижению массы тары вагона. Есть различные варианты

решения этой инженерной задачи, в том числе с применением современных материалов. Например, работаем над снижением массы тары выпускаемых на Тихвинском вагоностроительном заводе хопперов за счет использования композитных материалов в загрузочных люках», — рассказал менеджер ОВК.

Тем же самым инженерным вопросом занят и Уралвагонзавод (УВЗ).

«На IV международном железнодорожном салоне техники и технологий Экспо 1520 мы презентовали первый образец хоппера, полностью выполненного из композитных материалов. Нам удалось повысить вместительность вагона на 30%, при этом используется тележка 18–194–1 с 25-тонной нагрузкой на ось. Однако сейчас наши специалисты ведут расчеты по сохранению экономической целесообразности для новой технологии. То есть если грузоподъемность вагона увеличивается на 30%, допустимое повышение цены на такой подвижной состав должно не выходить за рамки 10–15%. Мы рассчитываем, что в серийное производство этот вагон поступит в 2015 году», — заявил заместитель генерального директора по железнодорожной технике УВЗ Андрей Шленский.

Тем не менее операторы подвижного состава пока не готовы говорить о перспективах массовых закупок разрабатываемого продукта. «Если быть точным, в настоящее время на рынке нет понятия облегченных полувагонов. Когда они появятся, тогда и можно будет говорить предметно. Сейчас на рынке инновационного подвижного состава есть полувагоны с повышенной нагрузкой на ось — 25 тонн, и в ППК в настоящий момент прорабатывается вопрос их возможного использования. У нас уже есть 630 полувагонов такой модификации, которые задействованы на маршрутах перевозок грузов НЛМК. Действительно, их эксплуатация себя окупает, так как мы фактически платим тот же тариф за перевозку и при этом возем большие объемы груза за счет больших объемов кузова», — подчеркнул заместитель начальника департамента производственной инфраструктуры и технической политики ОАО «Первая грузовая компания» Максим Киреев.

«Инновационный подвижной состав позволит владельцам сэкономить за счет меньших расходов на обслуживание вагонов, в частности на ремонты, за счет большего срока службы таких вагонов и большей вместительности вагона. Уверен, что такие вагоны будут востребованы на рынке», — парирует руководитель департамента маркетинга и аналитических исследований Brunswick Rail Андрей Цыганов.

«Разработка по снижению массы вагона перспективна — тут двух мнений просто быть не может, ведь на тару, как и на перевозимый груз, также расходуется электроэнергия или дизтопливо. В настоящее время ВНИИЖТ готовит программу повышения веса поезда, и в этом документе изначально будет заложено снижение массы тары. Существует мнение, что со снижением массы вагона может быть утрачена его надежность. Но это, скорее всего, проблема надуманная — нормы прочнос-

черкивает, что вопрос увеличения нагрузки на ось более чем актуален в России. Большинство нынешних моделей вагонов были разработаны еще в прошлом веке, а с тех пор изменились и объемы перевозок, и технические нормы, и требования к подвижному составу.

«С тех пор как сегмент грузовых перевозок стал конкурентным, для грузоотправителей и операторов крайне важными стали вопросы скорейшей доставки грузов в максимально возможных объемах, и имеющийся парк вагонов постепенно перестал удовлетворять их. Кроме того, этот вопрос важен и с точки зрения ликвидации нашего отставания от других стран. Так, например, в США производятся вагоны с нагрузкой на ось 32 тонны, а у нас — 23,5 тонны. Несколько лет назад в стране были проекты по увеличению этого показателя. В частности, ОАО „Алтайвагон“ заключило соглашение с американской компанией American Railcar Industries о модернизации всего производства и увеличении нагрузки на ось для своих вагонов до 25 тонн. Тихвинский вагоностроительный завод несколько лет назад заключил соглашение с компанией Standard Car Truck Company (Wabtec) об использовании для производства вагонов их тележки Barber, которая имеет больший межремонтный пробег и прочие улучшенные характеристики. Модернизация „Алтайвагона“ заранее предусматривала не просто использование новой вагонной тележки, но и создание на ее базе облегченного вагона», — отметил Дмитрий Баранов.

Советник генерального директора ОАО «Всероссийский научно-исследовательский институт железнодорожного транспорта» (дочернее предприятие ОАО РЖД) Виктор Богданов уверен, что выход такой продукции на сеть будет выгоден для всех участников перевозочного процесса.

«Разработка по снижению массы вагона перспективна — тут двух мнений просто быть не может, ведь на тару, как и на перевозимый груз, также расходуется электроэнергия или дизтопливо. В настоящее время ВНИИЖТ готовит программу повышения веса поезда, и в этом документе изначально будет заложено снижение массы тары. Существует мнение, что со снижением массы вагона может быть утрачена его надежность. Но это, скорее всего, проблема надуманная — нормы прочнос-

ти и безопасности никто не отрицал, понижать их тоже, разумеется, никто не будет, и новые вагоны перед выходом на сеть пройдут все необходимые испытания», — подчеркнул Виктор Богданов.

Эксперт предостерегает не забывать производителям о ценовом факторе: использование композитных материалов сделает вагон более дорогим, но повышение стоимости должно оставаться в рамках разумного. Чтобы в конечном итоге он был экономически более выгодным с точки зрения грузоподъемности и смог выигрывать конкуренцию у аналогов предыдущего поколения.

По оценке Виктора Богданова, с учетом времени на разработку, все необходимые испытания, а также окончательную доводку продукции облегченные вагоны с повышенной грузоподъемностью смогут полностью выйти на сеть в ближайшие три-четыре года.

По мнению эксперта-аналитика отдела исследований транспортного машиностроения Института проблем естественных монополий Георгия Зобова, несмотря на перспективность облегченных вагонов, в первое время после появления такой продукции на рынке своеобразного бума продаж, скорее всего, не произойдет.

«По заявлениям руководителей ОАО РЖД, на сегодняшний день инфраструктура готова принять инновационные вагоны на сеть. Но следует отметить, что не все искусственные сооружения железнодорожного комплекса способны пропускать вагоны с повышенной грузоподъемностью. В то же время система ремонта пока не готова к обслуживанию данного типа вагонов, только ОАО „Вагонная ремонтная компания-2“ (занимает 25% рынка) заявляет о готовности обслуживать данный подвижной состав. Что существенно ограничивает возможности оператора по выбору ремонтного предприятия. По классическим грузовым вагонам накоплен огромный опыт эксплуатации и ремонта, что еще больше усиливает нежелание операторов переходить на новый вид продукции без определенных стимулов», — считает Георгий Зобов.

По словам представителя ИПЕМ, на фоне профицита парка грузовых вагонов в ближайшее время спрос на инновационную продукцию будет невелик, а что касается спроса на зарубежных рынках, то он будет формироваться за счет стран СНГ.

Константин Мозговой

ТРАНСКАРАНТ

www.transgarant.com

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ И ТРАНСПОРТНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ

Реклама