

В сентябре 2014 года после пятилетнего перерыва на полигоне «Старатель» в Нижнем Тагиле вновь пройдет Уральский транспортный салон «Магистраль». По прогнозам организаторов, на выставке будут представлены более 90 российских компаний. В программе — демонстрационные показы продукции транспортного машиностроения, конференции и круглые столы. В частности, НПК «Уралвагонзавод» представит ряд новейших разработок, среди которых инновационный вагон-хоппер, а РЖД покажет передвижной выставочно-лекционный комплекс. По оценкам аналитиков, стоимость организации такого мероприятия может достигать 150 млн рублей.

Возвращение на «Магистраль»

—программа—

Уральский транспортный салон «Магистраль-2014» пройдет с 4 по 6 сентября на базе государственного демонстрационно-выставочного центра ФКП «Нижнетагильский институт испытания металлов» (НТИИМ). Организатором мероприятия станет компания «Бизнес-диалог», на счету которой проведение Russia Arms Expo 2013. Стратегическим партнером выставки станет НПК «Уралвагонзавод». «Магистраль-2014» — шестое по счету мероприятие такого рода. Напомним, выставка проходила на полигоне «Старатель» раз в два года вплоть до 2009 года. Тогда произошел вынужденный перерыв в работе салона, обусловленный экономическими и политическими причинами.

Мирные рельсы

Нынешняя биеннале приурочена к 180-летию первого российского паровоза. Программа мероприятия предусматривает демонстрацию действующей модели в точности восстановленного паровоза братьев Черепановых. По замыслу организаторов, соседство этой машины и образцов транспорта XXI века должно наглядно продемонстрировать развитие технического прогресса.

Как отметил директор компании «Бизнес Диалог» Анатолий Кицура, масштаб нынешней выставки, учитывая кризисные явления в экономике, будет меньшим, чем у прошлогодней Russia Arms Expo, но зрелищную часть мероприятия организаторы планируют удержать на высоком уровне. Так, по словам директора НТИИМ Валерия Руденко, достигнута договоренность с пилотажной группой «Русь», которая продемонстрирует фигуры высшего пилотажа на чешских реактивных самолетах L-39 «Альбатрос».

Первые среди равных

Экспоненты подготовили для посетителей салона немало интересного. Так, корпорация УВЗ покажет целый ряд новейших разработок, созданных ее предприятиями. Как рассказали представители корпорации, Уралвагонзавод представит сразу восемь образцов продукции грузового вагоностроения. В их числе инновационный вагон-хоппер для перевозки минеральных удобрений модели 19-5167 с кузовом из композиционных материалов. Эта совместная разработка корпорации УВЗ, научно-производственного предприятия «Прикладные перспективные технологии — АпАТЭК» и голландской компании LightweightStructures B.V; полтора года назад она была удостоена международной премии JEC Awards за достижения в области композиционных технологий, материалов и



конструкций. Кроме того, участники и гости выставки увидят полувагон модели 12-196-02 с увеличенным до 94 куб. метров объемом кузова и осевой нагрузкой 25 тонно-сил, цистерны 15-5157-04 и 15-588-01, железнодорожные платформы и тележки.

Рубцовский филиал УВЗ представит многоцелевое гусеничное шасси МПШ-521М1, предназначенное для установки технологического оборудования массой до шести тонн и перевозки рабочих бригад в районах с тяжелыми почвенно-климатическими условиями.

На «Магистраль-2014» УВЗ представит также современную альтернативу маневровому тепловозу — многофункциональное транспортное средство ТМВ-2, оборудованное новой кабиной. Модифицированную модель трамвайного вагона модели 71-407 покажет ОАО «Уралтрансмаш». «На „Магистраль» трамвай будет представлен с новыми масками и кабиной. Перед выставкой частично реконструирован внешний дизайн модели, модернизирован ряд конструкций», — рассказал генеральный директор компании Алексей Носов.

Одним из наиболее интересных экспонатов салона организаторы считают передвижной выставочно-лекционный комплекс (ПВЛК) ОАО «РЖД», на платформе которого несколько российских компаний

представят в Нижнем Тагиле свои инновационные проекты. ПВЛК состоит из 12 вагонов, девять из которых — выставочные. В вагонах развернуты тематические экспозиции, отражающие историю становления и развития отечественных железных дорог и демонстрирующие современные инновационные проекты и технологии, реализуемые на железных дорогах России. Здесь представлены модели подвижного состава и путевой техники, железнодорожной инфраструктуры, энергосберегающие системы, тренажеры. Один из вагонов оборудован для проведения конференций и лекций, в том числе с использованием аппаратуры, позволяющей демонстрировать видеоролики в формате 3D. «Одной из основных задач ПВЛК станет стимулирование интереса молодежи к освоению знаний технической и естественнонаучной направленности, в том числе развитие научно-технического творчества школьников и студентов», — объяснил президент РЖД Владимир Якунин.

На стенде ОАО «Электромеханика» вниманию гостей выставки будут представлены электронные локомотивные скоростемеры, регистраторы КПД-ЗПА и КПД-ЗПВ, система учета топлива для тепловозов «Кварт». Кроме того, компания покажет на выставке систему автоматизированной расшифровки САР КПД-ЗП, ло-

ОАО «Уралтрансмаш» реконструирует к нижнетагильской выставке внешний вид трамвая модели 71-407

мотивный светодиодный светофор, средства диагностики и метрологической поверки оборудования.

Свои стенды на «Магистраль-2014» будут и у администрации Екатеринбурга и Нижнего Тагила. Как рассказали в мэрии Екатеринбурга, в настоящий момент проходит согласование формата официального стенда, на котором будут представлены проекты развития транспортной инфраструктуры города. «Транспортный салон — хорошая площадка для того, чтобы рассказать о реализации комплексной программы развития города. Мы покажем дорожную технику, которая есть в Нижнем Тагиле, и заодно проверим ее готовность к зимнему сезону», — рассказал глава муниципалитета Сергей Носов.

Деловая среда

Деловая программа биеннале также обещает быть насыщенной. По предварительным данным, к участию в круглых столах и конференциях уже проявили интерес около пяти тысяч руководителей разного уровня и специалисты. В рамках выставки предполагается рассмотреть широкий круг вопросов, касающихся производства, обслуживания и закупки транспортной техники. Значительное внимание будет уделено техно-

логической кооперации между российскими и зарубежными предприятиями транспортного машиностроения, локализации производства, венчурному финансированию проектов в области транспортного машиностроения.

В первый день выставки пройдет конференция, посвященная снижению издержек и повышению производительности труда в транспортном комплексе Уральского федерального округа. Эти вопросы особенно актуальны, поскольку входят в перечень комплексных мер, направленных на реализацию майских указов президента Владимира Путина. Серия мероприятий, посвященных решению проблем транспортного сектора, инициирована «Общероссийским народным фронтом» при поддержке Союза транспортников России, Торгово-промышленной палаты РФ, Российской академии транспорта и Минтранса РФ.

В ходе биеннале также пройдет круглый стол комитета Госдумы по транспорту, на котором планируется обсудить меры государственной политики по стимулированию развития транспортного машиностроения и повышению доли инновационной продукции в общем объеме производства в РФ. Ожидается, что по итогам мероприятия будут разработаны рекомендации по совершенствованию и созданию институтов технологического переоснащения, адаптированных к современным рыночным условиям. В работе круглого стола примут участие первый заместитель председателя комитета Госдумы по транспорту Михаил Брячак, первый вице-президент Союза машиностроителей России Владимир Иутенев, руководитель экспертного совета Госдумы по обороне Борис Усвятцов, заместитель полпреда президента РФ в УрФО Александр Моисеев, заместитель гендиректора НПК «Уралвагонзавод» по техническому развитию Борис Лазебник.

Во второй день выставки состоится круглый стол, посвященный модернизации и ремонту городского электротранспорта. Его участники обсудят вопросы проведения ремонтных работ в условиях сокращения федерального и регионального финансирования, применение новых технологий при модернизации городского электротранспорта, новые финансовые инструменты для развития рынка модернизации электротранспорта, а также ввоз в РФ иностранной техники. Модераторами круглого стола станут президент Международной ассоциации предприятий городского электрического транспорта Александр Мирошник и заместитель гендиректора ОАО «Уралтрансмаш» Владимир Ковалев.

В этот же день пройдет пленарное заседание «Транспортное машиностроение: влияние новых институци-

ональных механизмов на развитие отрасли». В ходе мероприятия будут обсуждаться вопросы госсубсидий и венчурного финансирования, особенности локализации производства, возможности импортозамещения, влияние масштабных инфраструктурных проектов на развитие отечественной промышленности и другие. Свои доклады представят полпред президента РФ в УрФО Игорь Холманских, председатель свердловского правительства Денис Паслер, гендиректор НПК «Уралвагонзавод» Олег Сиенко. Кроме того, в ходе биеннале пройдут круглые столы, посвященные повышению качества подготовки инженерно-технических и рабочих кадров для инновационного развития железнодорожного машиностроения в УрФО и проблемам формирования регионального рынка интеллектуальной собственности для реиндустриализации российской промышленности.

В правительстве Свердловской области надеются, что «Магистраль» позволит уральским производителям транспорта продвигать на внутренних и зарубежный рынок свою продукцию. «Здесь мы можем продемонстрировать новейшие разработки уральских предприятий, показать в действии возможности выпускаемой спецтехники. Уверен, что выставка придаст новый импульс развитию транспортной системы России, укрепит межрегиональную кооперацию и сотрудничество, повысит интерес к нашей продукции у иностранных партнеров», — подчеркнул вице-премьер Александр Петров.

Цена вопроса

По оценкам аналитика компании Profit Consulting Виктора Абрамова, стоимость проведения таких выставок, как «Магистраль», составляет 100–150 млн рублей. «Что касается окупаемости подобных мероприятий, то в последние годы эффективность их проведения возросла. Если еще пару лет назад такие проекты были исключительно имиджевыми, то теперь они начинают приносить прибыль. Например, «Иннопром-2014» обошелся организаторам чуть больше чем в 73 млн рублей, так как контракт на 220 млн рублей был заключен сразу на три года. При этом в ходе выставки было подписано 50 соглашений на общую сумму свыше 50 млрд рублей», — пояснил эксперт. Впрочем, коммерческий директор компании «Система плюс» Михаил Желобов придерживается противоположного мнения. «Участие в выставках для компаний является элементом пиара. При этом более мелкие предприятия могут просто потеряться в тени гигантов и не получить никакой прибыли от выставочной деятельности», — считает господин Желобов.

Ирина Якино

«Мы планируем выйти на полноценный федеральный уровень»

Уральский транспортный салон «Магистраль» возобновил работу в Нижнем Тагиле. Впервые в этом году организатором выставки выступит ООО «Бизнес Диалог». Генеральный директор компании Анатолий Кицура рассказал об ожиданиях от выставки и планах вывода «Магистраль» на федеральный уровень.

—интервью—

— Почему возникла необходимость переформатировать мероприятие в Нижнем Тагиле, которое традиционно было посвящено вооружениям? Как «Бизнес Диалог» изменил формат работы вследствие новой концепции?

— Прежде всего, Уральский транспортный салон «Магистраль» нельзя назвать «переформатированным». С одной стороны, «Магистраль» — мероприятие с историей, в последний раз оно проводилось в 2009 году, но без участия компании «Бизнес Диалог». С другой стороны, мероприятие по форма-



ту и содержанию абсолютно новое. Наша задача — вдохнуть в салон новую жизнь. Что касается формата самой работы, то его сильно менять не пришлось, так как и люди, и площадка нам уже знакомы. Инфраструктура полигона «Старатель» претерпела коренную модернизацию в преддверии Russia Arms Expo 2013 (RAE). Она способна обеспечить проведение мероприятия формата и масштаба «Магистраль» на самом высоком международном уровне. Преимущество «Старателя» — уникальная полоса препятствий, позволяющая продемонстрировать потенциальным заказчикам транспортной техники весь спектр ее эксплуатационных возможностей.

— Сколько участников и экспонатов ожидают на выставке?

— Сейчас мы с уверенностью можем говорить, что на выставке будет представлено около 200 экспонентов. В деловой программе предполагается участие порядка 400 экспертов, среди которых ожидают представители иностранных государств.

— Какие именно пункты из деловой и демонстрационной программы «Магистраль» вы могли бы отметить как наиболее интересные?

— Ключевыми элементами повестки дня станут вопросы развития сектора проектирования и, в частности, смещения центра генерации прибыли в сегмент разработок, так называемый fabless-сектор; вопросы венчурного финансирования; локализация производств, а также актуальные для нашей страны вопросы импортозамещения. Деловая часть салона в первую очередь ориентирована на отраслевые транспортные и промышленные компании уральского и сибирского регионов. Повестка дня включает проблематику легкорельсового транспорта, интеллектуальной собственности, кадровых ресурсов в сфере транспорта и машиностроения. Что касается демонстрационного показа, то мы постарались сделать акцент именно на активной части программы, насытить ее зрелищными моментами. Как было и на RAE 2013, считаем важным продемонстрировать технику, что

называется, в действии. «Шоу-стопперами» программы станут передвижной выставочно-лекционный комплекс ОАО «Российские железные дороги» и модифицированный вагон трамвая 71-407-01 ОАО «Уралтрансмаш»,

речь идет о частично низкопольном трамвае. — Как часто планируется проводить «Магистраль»? Предполагается ли сохранить для нее формат окружной выставки или, как и в случае с RAE, в дальнейшем вывести на федеральный и международный уровень?

— Салон «Магистраль» задумывался нами в формате биеннале, то есть проходящий раз в два года. Это оптимальная периодичность для мероприятий такого масштаба. Что же касается географического охвата участников, то уже в этом году у нас будут представители не только Свердловской области, но и Ямало-Ненецкого и Ханты-Мансийского автономных округов. В 2016 году планируем выйти на полноценный федеральный уровень.

Интервью взяла Мария Полоус

Новые вагоны пустят на рельсы

На рынке железнодорожного состава вступили в силу новые правила, обязывающие операторов модернизировать и сертифицировать устаревшие вагоны. Сегодня на сети РЖД работает более 250 тыс. старых вагонов с продленным сроком службы, подлежащие списанию. По мнению участников рынка, новые нормативные акты позволят стимулировать деятельность отечественных вагоностроителей.

—тенденция—

Восприятие оси

В текущем году железнодорожный рынок России чувствует на себе изменения законодательства. В августе вступили в силу новые нормативно-правовые акты, обязывающие продлевать срок службы грузовых вагонов лишь после их модернизации и сертификации. Речь идет о поправках к постановлению правительства России № 982 от 2009 года, которые включают в единый перечень продукции, подлежащей обязательной сертификации, железнодорожные грузовые вагоны. Кроме того, начал действовать технический регламент Таможенного союза России, Белоруссии и Казахстана. Оба документа предполагают продление срока службы вагонов в России только с условием их модернизации и сертификации.

Основной причиной, по которой были изменены правила игры, является повышение безопасности на железной дороге. По мнению правительства РФ, грузовые вагоны с продленным сроком службы могут представлять опасность для перевозок, в регионах уже неоднократно имели место инциденты, когда вагоны сходили с рельсов. В Министерстве промышленности РФ напоминают о сходе 16 вагонов на станции Ерофей Павлович Забайкальской железной дороги. Первый из вагонов в головной части состава был построен в 1983 году с продлением срока эксплуатации до марта 2016 года. «Арендванный Первой грузовой компанией (ПГК) вагон не прошел соответствующую сертификацию. Только в 2014 году вагон ремонтировался дважды. Этот случай подтверждает, что продление срока службы железнодорожного состава сверх установленного разработчиком требует обязательной модернизации и сертификационных испытаний», — отмечают в Минпромторге. По статистике ведомства, вагоны с продленным сроком службы являются причиной внеплановых задержек, перформирование составов старых вагонов происходит в четыре раза чаще, чем новых. «Спроектированные до 1997 года вагоны в принципе не рассчитаны на восприятие действующих сегодня эксплуатационных нагрузок, так как произошло увеличение длины и массы поезда, скорости

движения и нагрузки на ось», — подчеркивают в Научно-исследовательском институте железнодорожного транспорта.

По мнению представителей некоммерческого партнерства «Объединение вагоностроителей», введение технического регламента повысит безопасность на железнодорожных путях, поскольку позволит исключить из сети морально устаревшие вагоны. «Последние происшествия явно показывают, что хотя за вагонами и был плановый контроль, для „ветхих“ вагонов невозможно гарантировать соответствие нормам безопасности. Ремонтные предприятия и собственники не осуществляют должного контроля за техническим состоянием своего парка», — считают в партнерстве. Исполнительный директор Объединения вагоностроителей Василий Варенов отмечает, что обновление вагонного парка пойдет на пользу не только отрасли, но и самим операторам: «Понимая сложную ситуацию, сложившуюся на рынке оперирования подвижным составом, вагоностроители разрабатывают новые вагоны с улучшенными эксплуатационными характеристиками, такими как увеличенный межремонтный пробег, грузоподъемность и объем кузова, что сказывается на экономичности и эффективности перевозки грузов. Использование современных тележек и комплектующих позволяет снизить стоимость жизненного цикла вагона. Все это поможет уменьшить затраты на перевозку одной тонны груза и увеличит доходность вагона».

Парк пополнят инновациями

«Стратегия развития железнодорожного транспорта Российской Федерации до 2030 года» предполагает полное обновление подвижного состава. Речь идет об исключении из парка технически и морально устаревших образцов техники, закупке новых локомотивов, грузовых и пассажирских вагонов. Для выполнения намеченных целей ОАО «Российские железные дороги» совместно с производителями железнодорожной техники рассчитали перспективную загрузку предприятий машиностроительного комплекса на многие годы вперед. По мнению вагоностроителей, это позволит сбалансированно выво-



МАШИНОСТРОИТЕЛЬ

дить на сеть дорог новый, технически усовершенствованный подвижной состав.

Сейчас на сети РЖД работает 1,25 млн грузовых вагонов, из них около 280 тыс. — старые вагоны с продленным сроком службы. В целом на рынке перевозок сейчас наблюдается преизбыток вагонов — профицит парка оценивается в 96 тыс. единиц подвижного состава.

В свете новых правил, закрепленных законодательством России и регламентом Таможенного союза, около 24% подвижного состава железнодорожных операторов (то есть до 300 тыс. единиц) попадет под исключение из парка. Предполагается, что такие изменения приведут к дефициту вагонов, компенсировать который вагоностроители России будут в течение бли-

Вагоностроители готовы покрыть дефицит в течение трех лет

жайших трех лет. Впрочем, это позволяет производителям выйти из стагнации, которая продолжается последние два года. В НП «Объединение вагоностроителей» сообщили, что в 2011–2012 годах предприятия выпускали по 110–120 тыс. вагонов в год, в 2013-м падение

производства из-за профицита состава превысило 20%, а в 2014 году этот показатель вырастет более чем на 40%. В предыдущие годы предприятия активно наращивали производственные мощности. Инвестировав в развитие больше 80 млрд рублей за пять лет, компании могли производить больше 150 тыс. вагонов в год, поясняют в ассоциации.

«Переходный этап в экономике страны в 1990-е годы негативно отразился на отрасли. На железных дорогах эксплуатировался подвижной состав, выпущенный еще в советский период, и пополнение парка практически не проводилось. Списанный подвижной состав заменялся на новый, но морально устаревший тип вагона», — уточняет вице-президент НП «Объединение производителей железнодорожной техники» Сергей Калетин. По его мнению, спад производства у вагоностроителей связан не только с профицитом парка, но и с замедлением роста внутреннего валового продукта в России. «Десятки тысяч вагонов простаивают на путях общего и не общего пользования. В то же время сеть железных дорог России с учетом возрастания порожнего пробега в состоянии содержать и эффективно работать с парком не более 1 млн вагонов», — подсчитал господин Калетин. По его мнению, на текущий момент закупка инновационных вагонов могла бы решить проблемы рынка. В качестве стимулирующих мер в первую очередь следует рассматривать субсидирование списания старого парка и приобретения новых моделей, уверен вице-президент партнерства. «Внедрение инновационного вагона с увеличенной нагрузкой на ось до 25 тонн позволит снизить на 3% себестоимость перевозки тонны груза и на 6% — необходимый парк вагонов. Прогнозы роста производства инновационного подвижного состава составляют на 2014 год 20 тыс. единиц, на 2015-й — 40 тыс.», — подчеркнул представитель вагоностроителей. По мнению Сергея Калетина, обновление парка позволило бы операторам увеличить межремонтный пробег в два раза (500 тыс. км до первого деповского ремонта после постройки и 250 тыс. км между последующими деповскими ремонтами), а также уменьшить стоимость жизненного цикла вагона.

С. 11

«Будем надеяться, что сейчас мы находимся в нижней части кривой»

Из-за профицита подвижного состава на железных дорогах вагоностроители опасаются сокращения продаж. В среднесрочной перспективе спрос на новые вагоны может снизиться вдвое и составить не более 40 тыс. единиц в год. Исполнительный директор некоммерческого партнерства «Объединение вагоностроителей» Василий Варенов рассказал о своем видении рынка в будущем и о способах решения проблем.

—мнение—

— Какие меры принимаются для обновления вагонного состава операторами и вагоностроительными предприятиями?

— За 2014–2016 годы должно быть списано более 182 тыс. вагонов, но за это время потребители купят едва ли не больше. Операторы сегодня почти прекратили обновлять парк вагонов, что в первую очередь вызвано низкой доходностью оперирования. Арендные ставки на вагоны снизились больше чем вдвое, а по некоторым сегментам и втрое (например, полувагоны). При этом ставки по лизингу зачастую выше, чем доход от аренды вагонов, особенно у тех компаний, где молодой, до пяти лет, вагонный парк, а это около 450 тыс. вагонов. Из-за падения доходности и неясности с продлением срока службы старых вагонов большинство владельцев подвижного состава отказались от пополнения парка, а переговоры о покупке или объединении операторских компаний буксуют на вопросах оценки.

Понимая сложную ситуацию, сложившуюся на рынке оперирования подвижным составом, вагоностроители разрабатывают новые вагоны с улучшенными эксплуатационными характеристиками. Речь идет об увеличенном межремонтном пробеге, грузоподъемности и объеме кузова. Использование современных тележек и комплектующих позволяет снизить стоимость жизненного цикла вагона. Все это поможет снизить затраты на перевозку одной тонны груза и увеличит доходность вагона. Так, например, корпорация «Уралвагонзавод» разработала полувагон с осевой нагрузкой 25 тонн и объемом кузова 88 куб. метров, ОАО «Алтайвагон» разработало новый крытый вагон с объемом кузова 161 куб. метров, у



ОАО «УЗР»

которых нет аналогов на российском рынке. Кроме того, постоянно проводится работа с поставщиками комплектующих и металлопроката для снижения конечной стоимости вагонов.

— Как изменился спрос на вагоны за последние годы? В чем причина этого и каковы прогнозы?

— Последние четыре года спрос возрастал, опережая предложение, ситуация изменилась в конце 2013 года, когда высокая конкуренция на операторском рынке привела к резкому снижению ставок на вагоны. В основном демпингуют компании, в парках которых много старых вагонов с продленным сроком службы. Такие вагоны не имеют некоей остаточной стоимости, по сути это в большей степени металлолом, чем вагоны. Совсем недавно по инициативе НП «Объединение вагоностроителей» начал работу проект общественного мониторинга «старыевагоны.рф», на его сайте размещены фотографии старых грузовых вагонов со всей России. Этот проект наглядно показывает, в каком плачевном состоянии грузовые вагоны на железных дорогах страны. Съемки были сделаны на Урале, в Сибири, на Алтае, в Подмосковье.

— Как профицит состава отражается на вагоностроительной отрасли и экономике предприятий?

— Он привел к снижению спроса на вагоны. Прогнозируется, что в результате профицита универсального подвижного состава спрос на новый подвижной состав российской промышленности в среднесрочной перспективе снизится более чем в 2–2,5 раза по сравнению с лучшими для вагоностроения 2011 и 2012 годами и составит около 35–40 тыс. единиц. Для примера: в кризисный 2009 год объемы производства у вагоностроителей рухнули до 23,6 тыс. единиц. Такое сокращение спроса автоматически вызовет снижение объемов выпуска промышленной продукции железнодорожного машиностроения не менее чем на 40–60%, а также многочисленные социальные конфликты в регионах расположения российских промышленных предприятий.

Уже сейчас первая пятерка вагоностроительных предприятий перешла на четырехдневную рабочую неделю. А это уже очень серьезно. Будем надеяться, что сейчас мы находимся в нижней части кривой, которая, как известно, циклична и скоро пойдет вверх.

— Насколько, на ваш взгляд, операторы заинтересованы в обновлении подвижного состава? Почему они заняли такую позицию? Как это отражается на вагоностроителях?

— Операторы готовы обновлять парк вагонов, но им нужна уверенность в их окупаемости, а это уже комплексный подход в работе с банками и лизингодателями, тарифными регуляторами и владельцем инфраструктуры.

— Заинтересовано ли правительство в обновлении вагонного парка операторами? Какие меры принимаются в этом направлении?

— Правительство сейчас тесно работает с операторами и вагоностроителями, разрабатывает и внедряет комплекс мер, направленных на улучшение ситуации в отрасли в целом. Так, принято постановление о поддержке инновационного вагоностроения, введен запрет на продление эксплуатации несертифицированных вагонов.

— Как сегодня операторы взаимодействуют с вагоностроителями по данному вопросу?

— Пока руководство операторского сообщества отстранилось от выработки консолидированной позиции, пишет письма, надеет-

ся на отмену принятых решений или выступает с их критикой. А нужно договариваться и решать, что делать дальше. В советские времена было проще. Всем в кризисные годы давали команду на покупку или продажу своей продукции. Сейчас так не сделаешь. В соответствии с программой реформирования железнодорожного транспорта все грузовые вагоны принадлежат операторам — собственникам подвижного состава, у которых нет стимулов к приобретению новых вагонов и более дорогой инновационной техники, дающей экономический эффект в первую очередь собственнику инфраструктуры ОАО «РЖД», а затем собственнику вагонов в течение всего жизненного цикла вагона.

— Влияет ли на рынок отсутствие узаконенного понятия «инновационный вагон»? Какие вагоны следовало бы признать инновационными и в чем выгода от их использования операторами?

— Это большая проблема, что нет узаконенного понятия «инновационный вагон». А оно очень нужно вагоностроительной отрасли. Причина его отсутствия мне видится в том, что все участники рынка хотят приписать все вагоны под одну гребенку. То есть создать некий идеальный вагон с идеальными характеристиками, который бы всех удовлетворил. Так не бывает. Как ориентир для будущего вагоностроения, наверное, да. А для сложившейся ситуации — точно нет. Например, недавно ОАО «РЖД» предложило критерий инновационного полувагона: погонная нагрузка у него должна быть 11,5 тонны на метр. Однако даже вагон, оснащенный тележкой в 25 тонн, имеет погонную нагрузку 7,1 тонны на метр. А вагоны, имеющие погонную нагрузку более 7,5 тонны на метр, не смогут сейчас эксплуатироваться на всей сети железных дорог — мосты категорий В и С не смогут их выдерживать. Более того, сам критерий «погонная нагрузка» не прописан ни в одном нормативном документе на вагон, методика его расчета не утверждена. Это, во-первых, осложняет администрирование данного показателя, во-вторых, выводит все уже имеющиеся наработки вагоностроителей за пределы понятия «инновационный вагон». А между тем, в соответствии с «Планом мероприятий по развитию тяжеловесного движения на сети железных дорог до 2020

года», подготовленным Минтранс РФ, российские вагоностроители уже в 2014 году разработали несколько новых типов универсальных и специализированных грузовых вагонов, имеющих улучшенные характеристики по габаритам, грузоподъемности, и с увеличенной кубатурой. Также рынку были представлены вагоны с применением алюминия, который позволит снизить коэффициент массы тары и, соответственно, перевозить больше груза, а также сочлененные платформы и платформы для осуществления контейнерно-контейнерных перевозок со снижением порожних пробегов. Все вышеперечисленные вагоны позволяют значительно сократить использование парка на сети, а также снизить общие затраты владельца инфраструктуры на ее поддержание. Тем самым возможно улучшить общую ситуацию: увеличить скорость и время доставки грузов, объем перевозимого груза, сократить стоимость перевозки и затраты грузовладельца на перевозку груза и т. д., — без привлечения значительных инвестиционных средств в развитие инфраструктуры. Таким образом, необходимо дать поддержку на всех уровнях максимальному внедрению на сети таких «инновационных вагонов».

— Способны ли внедряемые технические регламенты существенно изменить ситуацию? Может ли это вызвать экономические затруднения у перевозчиков? И как это повлияет на работу вагоностроителей?

— Технический регламент в первую очередь определяет требования безопасности подвижного состава, предъявляемые к грузовым вагонам, в том числе и модернизируемым с продлением срока службы. Хотя правильнее все-таки называть «вагонами с новым назначенным сроком службы». Это, прежде всего, реально повлияет на повышение безопасности на железной дороге и освободит инфраструктуру от старых, являющегося источником повышенной опасности. На мой взгляд, операторы только выиграют от вступления в силу данного регламента. Вагоностроителям, возможно, придется пересмотреть подход к производству вагонов по некоторым техническим операциям.

Интервью взяла Яна Платова

Урал выезжает на метане

В Уральском федеральном округе почти треть парка общественного транспорта планируется перевести на природный газ — такая задача поставлена перед УрФО Министерством транспорта РФ. Для этого регионы совместно с газовыми компаниями намерены развивать инфраструктуру и закупать новый транспорт у местных производителей. Впрочем, по мнению экспертов, для нарождающегося рынка не хватает нормативной базы.

— рынок —

Министерство транспорта России поставило перед субъектами федерации задачу: перевести общественный транспорт с бензина на газомоторное топливо. Работа ведется в рамках постановления правительства РФ, подписанного в мае 2013 года, о развитии рынка газомоторного топлива (ГМТ) для улучшения экологической ситуации в городах. В мае 2013-го в России было зарегистрировано 103 тыс. автомобилей, использующих ГМТ, к 2030 году их число должно вырасти в 25 раз — до 2,5 млн единиц.

Кубометр за литр

У природного газа в качестве моторного топлива в России неплохие перспективы. При использовании метана вместо бензина или дизеля выбросы углекислого газа сокращаются вдвое-втрое, угарного газа — в десять раз, уровень задымленности сокращается в девять раз. «Для здоровья человека вредность отработавших газов метановых двигателей ниже на 60%, чем двигателей на нефтяном топливе», — отмечают в ООО «Газпром газомоторное топливо». В 2013 году кубометр метана на российских автомобильных газонаполнительных компрессорных станциях (АГНКС) стоил в среднем 11,3 рубля, а литр бензина (по выработке энергии примерно соответствует кубометру газа) — 30 рублей. Одним из эффективных примеров внедрения ГМТ считается Казань. «Эксплуатация автобусов на компримированном (сжатом) природном газе во время XXVII Всемирной летней Универсиады в Казани продемонстрировала снижение топливных затрат в два раза. Были задействованы 130 автобусов, для заправки которых потребовалось 180 тыс. куб. метров компримированного природного газа. Затраты на заправку транспорта метаном во время универсиады составили 1,68 млн рублей, тогда как использование дизельного топлива обошлось бы в 3,45 млн рублей», — подсчитали в ООО «Газпром газомоторное топливо».

Что касается Уральского федерального округа, то здесь к 2020 году из 17 тыс. единиц общественного транспорта и коммунальной техники на ГМТ должно быть переведено 4,6 тыс. (то есть около 27% парка). В Екатеринбурге и Челябинске на газовое топливо должно быть переведено 50% транспорта, в Тюмени, Магнитогорске, Нижнем Тагиле, Кургане и Сургуте — порядка 30%.

Высокий старт с низкого пола

Уральские производители транспорта отреагировали на новые тенденции. Выпуск авто-техники на метане налажен в Зауралье. Курганский автобусный завод (КАвЗ; входит в «Группу ГАЗ») начал серийное производство машин на природном газе в 2013 году. Здесь выпускают автобус среднего класса КАвЗ-4238 «Аврора», предназначенный для работы на пригородных и междугородных маршрутах. «Машина комплектуется газовым двигателем Cummins, газовое топливо заправляется в пять баллонов суммарным объемом до 739 л и обеспечивает запас хода машины до 530 км. У «Авроры» эффективные экономические показатели: эксплуатационные расходы сокращаются за счет низкой стоимости газового топлива», — отмечают в компании. Кроме того, завод в Кургане предлагает рынку внутригородского транспорта еще одну модель — низкопольный автобус КАвЗ-4239 CNG.

Группа компаний «Джемир» (официальный дилер Opel и Chevrolet в Челябинской, Курганской областях и Татарстане) готовят площадку в Копейске для выпуска низкопольных автобусов малого класса, работающих на метане. Партнером проекта может стать немецкий автоконцерн MAN.

«В 2012 году на встрече в Мюнхене представители MAN выразили заинтересованность в проекте. Предварительно обсуждалась возможность использования комплек-



Олег Зыков

тующих концерна Volkswagen и сборки техники на заводах MAN. После появления первого прототипа и завершения подготовки проектной документации диалог, возможно, будет продолжен», — пояснили в ГК «Джемир». В опытно-конструкторские и в технологические работы уже вложено 150 млн рублей. Компания намерена инвестировать в производство 770 млн рублей, что составит 35% от общей инвестиционной стоимости проекта; еще 1,4 млрд рублей планируется привлечь за счет кредитов. В случае получения необходимых средств серийное производство будет запущено летом 2015 года. Предполагается, что к концу 2017 года выпуск газобаллонных автобусов увеличится со стартовых 45 единиц до 1,1 тыс. в месяц. «Дисконтированная рентабельность привлеченных инвестиций составит 56%, срок окупаемости проекта — пять лет», — пояснили в компании.

Вывод базовой модели ГК «Джемир» на рынок предусматривает ряд мероприятий. На первом этапе это эксплуатация опытно-промышленной партии на партнерских автотранспортных предприятиях Челябинска и Москвы. Впоследствии планируется организовать дилерскую сеть во всех крупных городах России, на рынок которых ориентирована эта модель автобуса. По ожиданиям специалистов «Джемира», при объеме производства 3,6 тыс. единиц в год доля рынка составит 12%. По мере увеличения выпуска и расширения модельного ряда есть перспективы нарастить эту долю до 30%. «На наш взгляд, рынок автобусов на природном газе еще не насыщен, предложение не может полностью покрыть спрос. Поэтому говорить о конкуренции еще рано», — пояснили в «Джемире» свою позицию по поводу конкурентной среды.

Метан на рельсах

Выпускать в России предполагают также железнодорожный и сельскохозяйственный транспорт на ГМТ. Так, РЖД вместе с компаниями «Газпром газомоторное топливо» планирует строить локомотивы на сжиженном природном газе (СПГ). «Были определены приоритетные полигоны внедрения локомотивов на СПГ, а также места строительства производственных и заправочных объектов. В качестве полигонов выбраны участки Северной и Свердловской железных дорог

протяженностью более 3 тыс. км», — пояснили в пресс-центре структуры «Газпрома». На этих участках пройдет опытная эксплуатация газопоршневых локомотивов и газотурбовозов. Предполагается, что проект будет синхронизирован с запуском заводов по производству СПГ в западносибирских Тобольске и Сургуте. В итоге парк к 2020 году должен составить 65 газотурбовозов и 30 газопоршневых локомотивов. «Газотурбовоз способен развивать мощность до 8,3 МВт. Один такой локомотив заменяет пять традиционных тепловозов. Кроме того, он гораздо экономичнее — расходы на топливо снижаются более чем на 25% по сравнению с дизелем», — подчеркнули в «Газпром газомоторное топливо». По подсчетам экспертов Swiss Appraisal, совместные инвестиции обеих компаний в проект могут составить до 200 млрд рублей.

Концерн «Тракторные заводы» представил свою модель техники на природном газе. Речь идет о тракторе «Агромаш 85ТК Метан» с размещением газовых баллонов в корпусе. «Трактор имеет механическую коробку передач, емкость баллонов у него почти 400 литров. При расходе топлива 234 г на 1 кВт·ч в условиях 80-процентной загрузки трактора емкости баков достаточно для десяти часов работы», — отмечают в компании. Впрочем, заправка в поле пока невозможна, и концерн разрабатывает заправщик, который будет доставлять газ к месту работы тракторов.

Подсчет выгоды

В Свердловской области, по заявленным планам регионального правительства, до 2016 года на газ должно быть переведено 400 единиц коммунальной, специальной техники и общественного транспорта. В 2013 году область была включена в число пилотных площадок «Газпрома» по развитию рынка ГМТ. «Инвестиции в развитие рынка могут достигнуть 1 млрд рублей при наличии необходимого количества потребителей», — пояснили в правительстве. Соглашение о сотрудничестве между газовым концерном и региональными властями было подписано осенью 2013 года. Одна из причин заинтересованности региона в газовой технике — предстоящие игры Чемпионата мира по футболу 2018 года. ФИФА, в частности, требует, чтобы пассажирский

общественный транспорт, обслуживающий ЧМ, соответствовал экологическим нормам «Евро-5». Такие характеристики можно обеспечить, используя в качестве топлива метан. Кроме того, по подсчетам представителей области, при переводе на газ только техники, обслуживающей региональные дороги, ежегодная экономия может превысить 200 млн рублей. По данным на 2013 год, в регионе действуют 15 станций заправки сжатым природным газом, три из них расположены в Екатеринбурге. «В регионе есть серьезные резервы для использования ГМТ: ежегодно здесь приобретается около 2,2 тыс. единиц транспортных средств и специальной техники, использующих компримированный или сжиженный газ в качестве топлива. Еще около 5 тыс. машин переоборудуются для работы на сжиженном или компримированном газе. Таким образом, около 90 тыс. транспортных средств в регионе оборудованы для использования ГМТ», — подчеркнули в администрации.

«Газпром газомоторное топливо» также планирует заключить соглашение с администрацией Курганской области, предполагающее расширение парка транспорта на газе; сейчас стороны на стадии переговоров. «Первоначальный проект соглашения не был поддержан. В его основе лежали финансовые обязательства, невыполнимые ввиду значительного дефицита бюджета области», — пояснили в правительстве Курганской области. Так, структура «Газпрома» заинтересована во введении льгот по региональным налогам, а также в снижении налоговой нагрузки для владельцев транспорта, работающего на ГМТ. «На данном этапе такое требование является для Курганской области невыполнимым, необходимо сохранять баланс между собственными возможностями налогового стимулирования и реальной наполняемостью бюджета», — подчеркнули в областной администрации. Сейчас проект соглашения дорабатывается. Тем не менее, региональные власти уже сегодня поддерживают закупку техники на ГМТ. «В 2015 году планируется за счет средств областного бюджета приобрести 30 автобусов марки КАвЗ, работающих на газомоторном топливе», — пояснили в администрации Курганской области. Что касается Челя-

В городах-миллионниках половина общественного транспорта будет переведена на газомоторное топливо

бинской области, то региональная администрация в первую очередь заинтересована в совместном проекте НОВАТЭКа и компании «Энерготехгрупп», запущенного в 2013 году. В течение ближайших двух лет в регионе должна появиться сеть из 25 станций по производству и доставке компримированного (сжатого) природного газа. В конце прошлого года о планах развития сети газомоторного топлива в Челябинской области заявляла компания «Татнефть». В 2011 году ЛУКОЙЛ также сообщил, что в случае появления газомоторной спецтехники на Урале компания готова встроиться в новый рынок и организовать новые газозаправочные станции.

База для газа

По мнению экспертов, сегодня субъектам РФ нужно развернуть работу по организации инфраструктуры, чтобы транспорт на природном газе начал больше интересовать потребителей. «Нужно расширить сеть газовых заправок и спецпунктов техобслуживания. А компаниям, которые работают на этом рынке, нужно оказывать поддержку и снимать административные барьеры», — подчеркнул исполнительный директор «Хино моторс сэйлс» Юрий Зорин. По его мнению, следует ускорить подготовку нормативно-правовой базы для этого рынка, так как на данный момент она в РФ отсутствует. Кроме того, уверен эксперт, нужно повышать интерес потребителей к газобаллонным автомобилям — разъяснить их преимущества, льготами мотивировать граждан и госструктуры к их приобретению. «В мире 17 млн автомобилей на газе, а в России только 86 тыс. В первой пятёрке развивающиеся страны, где таких машин 50%. — Пакистан, Иран, Аргентина, Бразилия и Индия. Мы также предлагаем усовершенствовать программу утилизации старых машин, предложить обмен на газомоторные автомобили», — подчеркнул господин Зорин. В России объем потребления сжатого природного газа в качестве моторного топлива составил за 2013 год порядка 400 млн куб. метров, к 2020-му этот показатель может вырасти до 10,4 млрд куб. метров.

Мария Полоус

Новые вагоны пустят на рельсы

С. 10

— тенденция —

Виновата рама

Железнодорожные операторы придерживаются противоположного мнения по поводу списания старых вагонов. В большинстве аварий участники рынка винят не устаревшее, а новое оборудование, изготовленное с грубыми отступлениями от конструкторской документации. «Продление срока службы грузовых вагонов не влияет на ухудшение безопасности движения. Транспортные происшествия в вагонном хозяйстве происходят в основном из-за неисправности литых деталей тележки, автосцепных устройств, колесных пар. Практически все отказы произошли с деталями, не отработавшими назначенный изготовителем срок службы», — подчеркивают в РЖД. По данным компании, всего на сети дорог РЖД с 2006 года по 2013 год произошли 142 излома боковой рамы тележки грузовых вагонов, из них 117 — со сроком эксплуатации с момента изготовления от одного года до шести.

Генеральный директор ОАО «Федеральная грузовая компания» (ФГК) Виталий Евдокименко указывает на то, что постановле-

ние правительства № 737 от 31 июля 2014 года удовлетворяет только интересы вагоностроительной отрасли. «По оценке специалистов, совокупные затраты на процедуру продления срока службы через модернизацию с последующей сертификацией составят около 152,4 млрд рублей, что в итоге делает такой вариант продления экономически нецелесообразным. Выбывшие значительное количество вагонов приведет к сокращению заказов на ремонт вагонов с продлением срока службы, к закрытию 40 ремонтных предприятий и сокращению более 15 тыс. работников, преимущественно в экономически неблагоприятных районах Сибири и Дальнего Востока, что повлечет снижение инвестиционной привлекательности вагоноремонтных предприятий в период завершения реформирования вагоноремонтного комплекса», — заявил он. Руководство ППК считает, что принятые в нынешнем виде изменения лишь принуждают операторов закупать новый парк, но в конечном итоге даже не удовлетворяют интересам вагоностроителей. Начальник управления корпоративных коммуникаций ППК Дмитрий Бауков подчеркнул, что операторы будут вынуждены приостано-

вить эксплуатацию работающего подвижного состава в летний сезон, и без того осложненный повышенным объемом пассажирских перевозок. «Для грузовойладельцев запрет на эксплуатацию несертифицированных вагонов и ажиотажный спрос на подвижной состав обернется ростом транспортных затрат как минимум на 75 млрд рублей год. РЖД столкнется со снижением загрузки, вызванным ростом затрат грузовойладельцев, а также неэффективным использованием инфраструктуры. Вагоноремонтные предприятия увидят снижение операционных объемов, а самих вагоностроителей ждет повторное падение загрузки мощностей после восполнения возникшего дефицита», — подчеркнул он. По подсчетам директора екатеринбургского филиала ППК Виталия Кущенко, в 84% всех транспортных происшествий причиной аварий являются новые литые детали тележек, которые изготавливаются с нарушениями. «В 8% происшествий причиной аварий стали колесные пары, которые тоже являются сменяемым элементом. 7% приходится на автосцепку, и только 1% на то, что указывает на возраст вагона, — раму и кузов. Поэтому говорить, что старый вагон является причиной проис-

шествия и по этой причине их необходимо менять, не совсем корректно», — объясняет господин Кущенко.

Жизнеспособный состав

Тем не менее, эксперты не склонны видеть в происходящих изменениях катастрофу для участников рынка. Лава представительств консалтинговой группы «НЭО центр» по УрФО Алексей Посохин считает, что крупные игроки рынка операторов состава вряд ли будут серьезно сопротивляться внедрению изменений. «В основном они работают на новом составе. Издержки по его содержанию меньше, чем содержание старого состава, на котором работают мелкие операторы. Мелким операторам будет выгоднее уйти в сегмент спецподвижного состава», — считает он. Как отмечает директор аналитического департамента финансовой компании GKFХ Александр Позднышев, изменения, несмотря на протесты операторов, принесут рынку железнодорожных перевозок ощутимую пользу. По его словам, большая часть вагонного парка сосредоточена на 20% направлений, из-за чего растет время разгрузки составов и снижаются скорости перевозок. С учетом устаревания локомотивов

вагоны вскоре могут встать в буквальном смысле. «Новые требования эксплуатации вагонов в этом ключе выглядят более чем логично. От старых вагонов нужно избавляться, чтобы повысить жизнеспособность рынка и разгрузить сети, сделав перевозки прибыльными и эффективными. Вопрос поставлен правильно: хотите использовать старые вагоны — платите», — пояснил господин Позднышев. Эксперт считает, что в долгосрочной перспективе от «принудительной модернизации» выиграют не только вагоностроители, но и перевозчики с операторами.

Лава информационно-аналитического агентства InfNews Алексей Безбородов подсчитал, что за последний год вагоностроители потеряли две трети на реализации вагонов и где-то три четверти по доходам. «Условно говоря, если они не смогли выпустить и реализовать порядка 50 тыс. вагонов, то речь идет о 100 млрд рублей упущенной прибыли и убытков. Схожую проблему — избыток вагонов на путях и увеличение заторов — можно наблюдать сейчас в США, однако там это связано не с обилием старых вагонов, а с появлением нового грузопотока сланцевых нефти и газа», — приводит пример эксперт.

Дмитрий Комаров

