

## транспорт

# «Конкуренция между транспортными компаниями и железной дорогой усилилась»

Первые месяцы 2019 года выдались непростыми для железной дороги. С одной стороны, промышленные предприятия, которые являются грузоотправителями, не показывают высоких темпов производства. С другой стороны, обстановка на сети требует расшивки узких мест и действий со стороны операторов, грузоотправителей и РЖД. В-третьих, на железной дороге, одной из самых традиционных отраслей, полным ходом идет цифровизация. О том, как в текущих условиях работают грузовые операторы, рассказал директор Нижегородского филиала Первой грузовой компании (ПГК) Тарас Залужный.

— интервью —

— Тарас Владимирович, как бы вы могли охарактеризовать ситуацию на рынке грузовых железнодорожных перевозок в Приволжском федеральном округе по итогам восьми месяцев? Уменьшается или растет в целом объем отправлений железнодорожным транспортом и с чем это связано? — Негативные рыночные тенденции последних лет сказываются на объемах грузов, которые перевозятся по железной дороге. По итогам восьми месяцев 2019 года статистика Горьковской железной дороги показывает незначительную динамику: объем грузоперевозок составил 8,9 млн т, что всего на полпроцента больше, чем в аналогичном периоде прошлого года. Показатель невысокий из-за затрудненного движения грузовых поездов по сети и умеренного роста промышленного производства в стране в целом. Тем не менее спрос на услуги железнодорожных операторов остается стабильным. Максимальный прирост среди номенклатур грузов, управляемых, например, клиентами ПГК, продемонстрировал цемент — 1,7 млн т (+28%), строительные грузы — 204,5 тыс. т (+22%), химические удобрения — 40 тыс. т (+37%), химикаты и сода — 36 тыс. т (+13%). — По итогам первого полугодия ПГК стала второй в отраслевом рейтинге крупнейших грузовых железнодорожных операторов INFOLine Rail Russia TOP. Рост объемов отгрузки нижегородского филиала ПГК за восемь месяцев составил 5% по сравнению с январем-августом прошлого года, что выше общеотраслевых показателей на полигоне ГЖД. С чем связана положительная динамика? — Рост объемов погрузки связан с сезонностью, а также с востребованностью продукции ключевых для

региона отраслей производства потребителями внутри страны и за рубежом. Кроме того, мы ориентируемся на работу в рамках сервисных контрактов, которые гарантируют нам стабильность грузовой базы, а партнерам — своевременный вывоз всего объема продукции. В частности, в регионе мы активно работаем с предприятием «Мордовцемент», которое входит в «Евроцемент Групп», «Вторчермет НЛМК», «Северсталь», крупными производителями строительных и пиломатериалов, химическими компаниями. — Сегодня грузовые железнодорожные операторы конкурируют не только друг с другом, но и с транспортными компаниями. Вам это удается? Повлияло ли введение системы «Платон» и отмена льгот по транспортному налогу с 2019 года на количество клиентов? — Действительно, после введения системы «Платон» и ужесточения норм весового контроля для грузовых автомобилей конкуренция между автотранспортными компаниями и железной дорогой усилилась и приобрела более четкие очертания. Мы наблюдаем стабильный рост объемов перевозок в крытых вагонах. В частности, за восемь месяцев 2019 года мы перевезли в них 446,5 тыс. т грузов, что почти на 8% выше показателя прошлого года. Для укрепления конкурентоспособности и привлечения дополнительной грузопотока участники рынка железнодорожных перевозок повышают качество и количество востребованных услуг. Мы, например, занимаемся экспедированием грузов по России, СНГ и дальнему зарубежью, диспетчерским управлением вагонным парком, даем консультации, которые помогают повысить эффективность грузовой работы на железнодорожном транспорте, в том числе разрабатываем и сопровождаем договоры на подачу или уборку ваго-

нов. Кроме того, операторы улучшают предоставляемый сервис и цифровые решения. Так, сегодня востребованы услуги личного менеджера, электронный документооборот, заказ подвижного состава и сопутствующих услуг. — Как давно железнодорожные компании используют IT-технологии? Какие решения пользуются спросом — российские или зарубежные? — Цифровые решения на железной дороге используются достаточно давно, например внутренние системы слежения за вагонами. Однако активное внедрение IT-сервисов как у операторов, так и у перевозчика — тенденция последних двух лет. Каждая компания выбирает технологии в зависимости от своих задач и потребностей. В ПГК остановились на программных решениях SAP. Автоматизированная система управления внутренними процессами позволяет нам вести основную деятельность на новом уровне автоматизации и управления. Цифровизация сервисов сделала возможной реализацию проекта «ПГК Онлайн», куда вошли личный кабинет клиента и приложение «Мобильный репортер». В первом сервисе грузоотправители могут отслеживать передвижение вагонов на «Яндекс.Картах», вторая программа позволяет контролировать качество крытых вагонов. — Как работает компания в условиях профицита вагонного парка? Какие меры предпринимаете, чтобы скорректировать ситуацию с простоем вагонов? — Мы регулярно проводим встречи с представителями Горьковской железной дороги, общаемся с начальниками станций и партнерами, а также с причастными филиалами ПГК и вместе ищем решения существующих проблем, разрабатываем технологии взаимодействия. К примеру, со специалистами мест-

но филиала РЖД, грузоотправителями и грузополучателями региона договорились о совместных действиях, чтобы повысить эффективность погрузо-разгрузочных работ на станции Починки (Нижний Новгород). Здесь ведется интенсивная работа, при этом в первом полугодии 2019 года средний простой полувагонов ПГК под выгрузкой на 20% превысил норматив. Совместно с партнерами мы оптимизируем подвод подвижного состава под погрузку и занимаемся внутрисканционной регулировкой парка. Руководство ГЖД изменило режим работы приемоотдатчиков станции с 12-часового на круглосуточный. Это позволило своевременно оформлять перевозочные документы на вагоны, которые готовы к отправке или направляются под погрузку. — Часто вагоны простаивают из-за того, что грузоотправитель не может выстроить логистику эффективно. Подвижной состав подолгу простаивает на путях необщего пользования предприятий. Вы помогаете клиентам в таких ситуациях? — Да, мы предлагаем нашим партнерам воспользоваться услугой логистического консалтинга, чтобы разобраться в проблемах, которые существуют на их внутрисканционных путях. Для них это непрофильные задачи, а специалисты могут дать экспертное заключение о существующих недочетах, разработать перечень рекомендаций и даже взять на себя управление движением и проведением работ внутри предприятий. Например, благодаря таким рекомендациям компания «Вторчермет НЛМК» снизила простой вагонов на путях необщего пользования с семи до трех с половиной суток. Клиент подавал заявки на перевозку неравномерно, поэтому не был обеспечен подвижным составом в срок и в нужном объеме. Мы рекомендова-



ли «Вторчермет НЛМК» перейти на недельное оперативное планирование с учетом корректировки не позднее двух суток. Эта система подразумевает составление детализированного графика работ с конкретными сроками и датами выполнения тех или иных операций. Еще один результат — снижение простоя вагонов под погрузкой и выгрузкой. — Союз операторов железнодорожного транспорта подсчитал, что стоимость ремонта вагонов увеличилась за последние два года более чем вдвое и продолжает расти. Как это сказывается на бизнесе ПГК? — На повышение стоимости ремонта повлиял, прежде всего, дефицит цельнокатаных колес. Проблемы также возникают из-за качества выполнения работ в целом, ценовой политики вагоноремонтных предприятий и их территориального распределения. Для того чтобы обеспечить ремонтную безопасность парка и снизить свои издер-

жки, ПГК инвестирует в собственные вагоноремонтные мощности. Так, в 2018 году компания открыла участок текущего ремонта (ТОР) в Алтайском крае на территории завода «Апатит» (входит в группу «ФосАгро»). Идет разработка проектной документации по созданию ремонтных мощностей в Заринске. Вполне вероятно, они будут объединены с уже существующим пунктом ТОР. Кроме того, реконструированы колесно-роликовые и тележечный участки вагоноремонтного предприятия «Рязань» в Липецкой области. Помимо прочего, компания самостоятельно формирует оборотный запас деталей, что обеспечивает нам независимость от рыночных изменений. Мы продолжим развивать технологические сервисы, повышать эффективность работы парка, налаживать диалог с клиентами и РЖД, а также совершенствовать качество предоставляемых услуг.

Беседовала Людмила Аристова

## Государство направляет электрички в регионы

— конъюнктура —

Новые методики расчета выпадающих доходов пригородных пассажирских компаний (ППК) и расчета ставок платы за услуги ОАО РЖД по аренде подвижного состава позволяют обеспечить прозрачность расходов ППК перед субъектами и дать новый импульс для развития пригородного железнодорожного комплекса.

Действующая до 2018 года методика Федеральной антимонопольной службы России (ФАС) расчета ставок платы за услуги по аренде железнодорожного подвижного состава не смогла повлиять на разногласия, возникающие между ППК и субъектами РФ. В документе не были определены сами ставки на аренду и эксплуатацию пригородных поездов, оставляя, таким образом, возможность для региональных тарифных регуляторов самостоятельно рассчитывать уровень затрат в соответствии с уровнем инфляции.

Методика расчетов экономически обоснованного уровня затрат ППК, принятая ФАС России в 2017 году, и методика расчета ставок платы за услуги по аренде подвижного состава, вступившая в силу в 2018 году, оказали существенное влияние на ситуацию с субсидированием пригородных перевозок. Помимо обеспечения необходимой прозрачности в расчетах перевозчиков в принятых документах зафиксирован и порядок учета их затрат на маршрутах, проходящих по территории нескольких субъектов, что раньше было предметом острых разногласий железнодорожников и губернаторов.

Однако, несмотря на все принятые на федеральном уровне меры, три субъекта РФ не обеспечивают компенсацию выпадающих доходов перевозчиков «на систематической основе»: Курганская область, Еврейская автономная область и Республика Мордовия, сообщили в пресс-службе ОАО РЖД.

В качестве поддержки в рамках государственного регулирования тарифов для населения и ликвидации существующего дефицита региональных бюджетов государство предоставило всем пригородным перевозчикам значительные налоговые льготы и субсидии, при этом закрепила эти обязательства, как и просили ППК и ОАО РЖД, на длительный срок. До 2030 года для железнодорожных перевозчиков в пригороде будет действовать нулевая ставка НДС на пригородные пассажирские перевозки, а плата за пользование инфраструктурой — не более 1% от реального тарифа (99% от этих сборов будет напрямую субсидироваться ОАО РЖД из федерального бюджета).

Тем не менее пока остается открытым вопрос в части предоставления льгот социально незащищенным категориям граждан. Сейчас субъектами РФ приняты разные решения по вопросу предоставления льготного проезда школьникам и студентам: от монетизации льготы до пол-



ной ее отмены. Особенно эта проблематика характерна для проезда льготников на межсубъектных маршрутах. «Наша компания обслуживает девять субъектов РФ. Некоторые из них льготы учащимся предоставляют, другие — нет», — рассказывает генеральный директор ППК «Содружество» Азат Ахметшин. — К примеру, если студент или учащийся покупает билет по маршруту Казань—Канаш на территории Республики Татарстан, то ему предоставляется льгота на весь маршрут, но, если покупка билета происходит на территории Чувашской Республики, льгота предоставляется только в границах Татарстана, так как Чувашия данную льготу не предоставляет». Он считает, что к вопросу предоставления льгот учащимся должен быть единый подход по решению профильного федерального органа. Ранее президент России Владимир Путин дал поручение главам субъектов выработать единую политику по предоставлению школьникам и студентам, обучающимся по очной форме, 50-процентной скидки на проезд в

электричках вне зависимости от места проживания. Решение вопроса по предоставлению льгот учащимся может найтись в выработке единых подходов для всех субъектов РФ.

### По примеру Москвы

На сегодняшний день потребность всех ППК в обновлении подвижного состава до 2030 года оценивается в 1,6 тыс. вагонов (без учета Центральной ППК). Эта цифра учитывается Минтрансом России, ОАО РЖД, ВЭБом и Государственной транспортной лизинговой компанией при актуализации федеральной программы обновления парка электропоездов. При этом, по оценке ОАО РЖД, 1,6 тыс. вагонов — это только отправная точка для долгосрочных планов закупок моторвагонного подвижного состава.

У Центральной ППК собственная инвестпрограмма закупок новых электропоездов, крупнейший заказ — приобретение 39 городских электропоездов «Иволга»

шести- и семивагонной составности для перевозок по первым двум маршрутам Московских центральных диаметров. По словам руководства компании, для других маршрутов в 11 регионах вокруг Московской агломерации ежегодно компания приобретает по 20–25 электропоездов в год, в том числе с помощью лизинга.

Очевидные успехи московских властей по запуску тактового движения по Московскому центральному кольцу заставили задуматься о запуске полноценной городской электрички и в Санкт-Петербурге. В 2024 году может быть открыт первый участок будущего железнодорожного кольца — об этом в конце июня заявил врио губернатора города Александр Беглов. Базирующаяся в Санкт-Петербурге Северо-Западная ППК, пассажиропоток которой, как и в Москве, позволяет работать с прибылью, имеет собственные планы по обновлению подвижного состава и развитию тактового движения. По словам исполняющего обязанности генерального директора СЗППК Сергея Максимова, главными критериями в выборе подвижного состава для города должны быть экологически чистые туалетные комплексы, прислонно-раздвижные двери, герметичные межвагонные переходы, системы поддержания микроклимата в салоне, удобные условия для посадки, высадки и перевозки маломобильных групп населения.

«Подвижной состав, который может быть задействован на маршрутах внутригородских пассажирских перевозок, должен быть оборудован вместительным салоном бестамбурной компоновки, увеличенными дверными проемами, расположенными в средней части каждой половинки вагона», — отмечает Сергей Максимов. — Поезда должны иметь динамические характеристики для быстрого разгона и торможения между остановочными пунктами в условиях тактового движения». Выпускаемые сегодня промышленностью современные городские электропоезда «в разной степени» подходят под указанные требования, добавил он.

Согласно предварительному проекту организации тактового движения и увеличению размеров движения пригородных поездов в Петербурге и Ленинградской области, к 2030 году может быть запущено шесть новых маршрутов, проходящих через городской центр в Тосно, Павловск, Гатчину, Выборг и другие пригороды. Новые маршруты будут интегрированы с питерским метрополитеном и остальным пригородным сообщением. Организация первых двух приоритетных маршрутов, проходящих через аэропорт Пулково, предполагает создание девяти пересадочных узлов на пять линий метро.

### Ставка на дизель

Большинству других региональных ППК, которые пока не могут себе позволить закупать новые поезда даже с помощью лизинга, остается надеяться на возможности ОАО РЖД. В течение года компания закупает пять составов (10 вагонов) c12