

21 Итоги федерального проекта «Развитие морских портов»

22 Дискуссия вокруг повышения железнодорожных тарифов на 2023 год

24 Как продвигается развитие трансаказанских маршрутов из Азии в Россию и другие страны

Месяц перегрузки

Прошел месяц с момента введения в РФ ограничений на въезд грузового автотранспорта из ЕС. С 10 октября была реализована схема, аналогичная действующей с апреля в Белоруссии, когда транспорт из Европы следует до приграничного терминала, где происходит перегрузка товара на российские фуры или перецепка полуприцепов. По наблюдениям участников рынка, стоимость операций возросла, а сроки увеличились и еще увеличатся в связи с предновогодним «высоким сезоном».

— автомобильные грузоперевозки —

Поехали с остановкой

С 10 октября в России была введена запрет на въезд европейских фур. Запрет не абсолютный: предусмотрена перецепка полуприцепов или перегрузка грузов в отечественный автотранспорт в приграничных транспортно-логистических терминалах (ТЛТ) или терминально-логистических центрах (ТЛЦ) (см. „Ъ“ от 29 сентября).

Первоначально запрет такого типа был введен в Белоруссии. После того как ЕС в рамках пятого пакета санкций в начале апреля закрыл доступ на свою территорию российским и белорусским автоперевозчикам (см. „Ъ“ от 6 апреля), Белоруссия с 16 апреля приняла зеркальный запрет, но не полный, а с организацией перецепки или перегрузки на приграничных таможенных терминалах (см. „Ъ“ от 15 апреля). Сейчас, сообщал в октябре вице-премьер Белоруссии Анатолий Сивак, в сутки в стране совершается около тысячи операций по перегрузке и перецепке грузовых автомобилей, зарегистрированных в ЕС.

Россия последовала примеру соседа без спешки: неоднократно для ознакомления с опытом Белоруссии в страну приезжали делегации российских транспортных властей, анализировались доступные точки перегрузки на границах России и ЕС. Необходимость самой этой меры была предметом напряженных дискуссий: за запрет выступали российские автоперевозчики, наблюдающие, как уступают европейским игрокам рынок обслуживания трансграничных перевозок. Против был ряд ведомств, которые опасались сокращения ввоза широкого спектра продукции. Но в итоге Минтранс пришел с этими ведомствами к компромиссу по перечню товаров-исключений.

Как работает

С момента введения новой модели транзита прошел месяц. Для перегрузки товаров и перецепки иностранных полуприцепов обустроены таможенно-терминальные комплексы на приграничных территориях в Псковской, Калининградской, Ленинградской и Мурманской областях, Республике Карелия и Санкт-Петербурге.

«Работать, безусловно, стало труднее, но ничего сверхъестественного не произошло», — делится своими наблюдениями соучредитель группы компаний СЛК Дмитрий Аржаных. — Рынок автоперевозчиков был абсолютно готов к этому, об этом решении говорилось давно. РФ и так достаточно долго оттягивала принятие данного ответного решения».

Определенную часть грузопотока через погранпереходы РФ—ЕС продолжают осуществлять европейские перевозчики товаров-исключений. «Если импортируемый товар не включен в перечень исключений, то он подвергается перецепке или перетарке», — поясняет Иван Головкин, руководитель направления международных автоперевозок „Россия и страны СНГ“ Noutech Supply Chain Solutions. — Если включен, то груз проходит стандартное оформление на границе, таможенную очистку и далее едет на склад получателя. В перечень то-



СЕРГЕЙ КОЗЛОВ/РИА НОВОСТИ

варов-исключений входят, в частности, живые животные, продукты питания, живые деревья и растения, алкогольные и табачные изделия, продукты неорганической химии, лекарства, минеральные удобрения). Фактически большая часть импортируемых из ЕС в Россию товаров-исключений не попадает под санкции, поэтому доезжает без проблем, добавляет он. «Так как в России решение о контрсанкциях было принято не столь оперативно, как в Республике Беларусь, была возможность изучить опыт коллег и подготовить инфраструктуру», — замечает замдиректора по региональному развитию STALOGISTICS Игорь Ковалев. — Плюс ко всему ряд товаров исключен из перечня, на который распространяется постановление, поэтому европейские фуры по-прежнему доставляют эти грузы напрямую». Автомобили из ЕС в Россию почти не заезжают — только с товарами-исключениями, говорит гендиректор таможенного брокера КВТ Юлия Шленская: «Так что в целом те немногие, кто возит на этом направлении, приспособились к перецепке/перегрузу». По нашим наблюдениям, на этих маршрутах осталась часть европейских перевозчиков, которые продолжают ввозить в РФ товары из списка исключений, — сообщает Кирилл Латинский, коммерческий директор SOTA Logistic. — Количество таких компаний с 10 октября, безусловно, сократилось».

Сколько ждать

Введение схемы с перецепкой и перегрузкой в Белоруссии сопровождалось заметным замедлением движения. Похожую ситуацию наблюдают и при работе по новой схеме в России.

Спустя месяц работы данной схемы можно отметить, что транзитное время увеличилось на пару дней, говорит специалист по международному автомобильному перевозкам FM Logistic в России Валерия Стародумова. «Например, ТЛТ в Псковской области осуществляют перегруз в течение одного дня», — рассказывает она. — В отличие от Беларуси, где авто стоят по несколько дней в ожидании перегруза/перецепки, очереди нет».

Сейчас инфраструктура в приграничных зонах ЕС—РФ работает довольно хорошо, констатирует Игорь Ковалев. «Хотя стоит отметить, что не все еще отлажено — нам известны случаи, когда таможенные органы после перецепки выставляют штрафы европейскому перевозчику, не предоставляя подробного объяснения причин», — рассказывает он. — Пока такие кейсы находятся на стадии решения, позже мы сможем их проанализировать и сделать какие-то выводы».

Дмитрий Аржаных говорит, что в последний месяц наблюдается увеличение сроков ожидания на пограничных переходах до пяти-семи дней и, как следствие, некоторое удорожание тарифов. «Часть специалистов связывают его с нововведениями, но, по моему мнению, это не является основной причиной. Уверен, что причиной некоторого удорожания нужно рассматривать совокупность следующих неблагоприятных факторов: это, безусловно, сам перегруз, пристальный контроль таможенной службы ЕС, долгая проверка документов с их стороны, таможенные досмотры и увеличенные ежегодный сезонный грузопоток (октябрь—декабрь — традиционно высокий сезон для доставки многих товаров)».

Генеральный директор Novelco Григорий Григорьев также отмечает, что сейчас наблюдаются высокие сроки ожидания. «По нашим данным, в настоящее время ожидание на перецепку на приграничных ТЛЦ с Россией составляет шесть-семь дней, летом очереди на ТЛЦ в Беларуси были от одного до трех дней», — говорит он. — Важно отметить, что все это время водитель попросту ждет, а машина простаивает, в результате дополнительные расходы перевозчик так или иначе закладывает в стоимость фрахта».

Валерия Стародумова отмечает дополнительную сложность в организации перевозки, которая заключается в том, что необходимо находить партнеров для транспортировки грузов с обеих сторон (до границы и после). С начала ноября увеличивается спрос на перевозки, поэтому заказ машин для перегруза необходимо планировать за четыре-пять дней до загрузки.

Участники рынка сходятся в том, что сроки доставки в ближайшее время увеличатся. Появление заторов не исключено в период с ноября по декабрь, так как начался высокий сезон, отмечает Валерия Стародумова. Григорий Григорьев говорит, что в преддверии новогодних праздников объем перевозок, как правило, возрастает, что вызывает дополнительную загрузку ТЛЦ, а период ожидания еще больше увеличится.

Сколько платить

В зависимости от направления, на котором работают перевозчики, они наблюдают разное изменение цены. Однако все сходятся на том, что она не снизилась. «Существенного влияния нововведения на этих маршрутах мы не наблюдаем», — констатирует Кирилл Латинский. — Однако не происходит и снижения тарифов, о чем говорили большинство российских перевозчиков, лоббирующих ввод данных контрсанкций». На границе России с Финляндией и странами Балтии схема перецепки рабо-

тает нормально, говорит Иван Головкин. «По сравнению с действовавшими летом тарифами сейчас стоимость перевозки грузов из ЕС выросла примерно на 10%, — поясняет он. — Но определить, связано ли это с введением новой системы или сезонностью, трудно. В целом мы констатируем, что рынок адаптировался и коллапса не произошло». По оценке Кирилла Латинского, за первые две недели тарифы выросли примерно на 15%, «однако затем они вернулись к прежним значениям».

По наблюдению Валерии Стародумовой, нововведение увеличило стоимость перевозок в среднем на €1,5–2,0 тыс. Стоимость перевозки товара в фуру от складов в Прибалтике (Вильнюс, Рига) с перегрузкой на ТЛЦ сейчас достигает €5,1–5,5 тыс., говорит Григорий Григорьев, в то время как в прошлом году доставка по маршруту Вильнюс—Москва в этот же период составляла €1,7–2,0 тыс. Ставки на перевозку растут, говорит Юлия Шленская, но не из-за перецепки как таковой, а из-за обратного пути европейских авто и санкций. «В обратном направлении грузы тоже следуют, но их мало», — рассказывает она. — Так что перевозчики запрашивают втрое больше обычного, только чтобы поездка в Россию/Москву оправдалась».

Игорь Ковалев также говорит о росте финансовых затрат. «Сложность самого процесса перевозки, необходимость координировать большое число участников также влечет за собой увеличение тарифа», — отмечает он. — Например, доставка груза из Эстонии в Москву напрямую европейской фурой (если груз в списке исключений) стоит в полтора раза дешевле, чем в случае организации перегрузки/перецепки. Росту ставок у перевозчиков способствуют и другие факторы, добавляет он. «Европейские государства не выполняют свои нормы по оформлению машин — это приводит к стабильным затарам на границах России и Беларуси», — рассказывает господин Ковалев. — Также сказывается высокий сезон. Помимо этого сегодня тщательно проводят досмотры на границах, особенно при доставке опасных веществ. К увеличению стоимости доставки ведет снижение нормы вывоза российского топлива европейским перевозчиком, отмечает он: раньше, по его словам, экономия при закупке российского горючего могла доходить до €1 тыс. на машину».

«Перецепка требует соблюдения большего числа условий», — рассказывает госпожа Стародумова. — Сейчас невозможно осуществлять перецепку на ТЛТ с участием европейских полуприцепов, поэтому изначально груз должен быть загружен в прицеп с российскими номерами. Сложность заключается в том, что не все партнеры готовы обмениваться прицепами на складах временного хранения, поэтому данное условие осуществляют немногие компании, которые владеют автопарком и в Европе, и в России. Спрос на такие траки выше».

Что касается перецепки и перегрузки в ТЛЦ Беларуси, рассказывает Иван Головкин, то задержки в среднем составляют сутки и несильно сказываются на общих сроках доставки, говорит он. «Другое дело — тарифы: перегруз обходится в примерно в €250 за 33 паллеты, заезд машин в ТЛЦ и перецепка стоят около €100», — отмечает господин Головкин. — Это увеличивает конечную стоимость доставки, которая и так существенно выросла по сравнению с прошлым годом». Помимо прямых денежных расходов рост цен связан и с привлечением автотранспортных средств с европейской регистрацией на плече ЕС—ТЛЦ Белоруссии, добавляет он.

Учредитель VIG Trans Игорь Ребелский, напротив, полагает, что погранпереходы с РФ не пользуются популярностью ввиду того, что перевозчикам выгоднее делать эти операции в Белоруссии: там схема более понятна, прозрачна, отработана и дешевле. По его словам, российские погранпереходы используются в основном либо для перецепки, либо для прямого транзита грузов, которые разрешены для ввоза в РФ. Для перегрузки используются российские погранпереходы в основном для грузов из Прибалтики, которые невозможно везти напрямую».

По мнению Дмитрия Аржаных, пути к оптимизации новой схемы лежат в области расширения и компьютеризации ТЛЦ. «Единого решения по улучшению нет», — уверен он. — Нужен целый комплекс мероприятий».

Наталья Скорлыгина

Дороги идут в отказ

— железнодорожный транспорт —

Доля отказов по заявкам на перевозку грузов железнодорожным транспортом в текущем году удвоилась относительно прошлого года, превысив 9%. Растут и доля частично согласованных заявок, и доля отказов в перевозке по уже согласованным. Наиболее ярко разрыв между поданными и принятыми заявками проявился на Восточном полигоне в перевозках угля. Но в ОАО РЖД замечают, что за десять месяцев объем заявок на перевозку угля на экспорт в восточном направлении составил 1,8 млрд тонн, что вчетверо больше, чем добыча угля в РФ в 2021 году.

Заявки проходят мимо

Доля отказов по заявкам на перевозку грузов железнодорожным транспортом (ПУ-12) от общего количества поданных заявок в сентябре удвоилась относительно уровня прошлого года, где предельная величина была достигнута в июле (4,7%), и составила 9,3%. Об этом свидетельствуют данные раскрытия информации по форме 9г-1 — одной из форм раскрытия информации ОАО РЖД, обязательность которого установлена приказом ФАС от 12 апреля 2011 года.

Осенний показатель на 0,1 п. п. ниже летнего рекорда в 9,4%. Однако обе эти цифры представляют собой многолетний макси-

мум. В 2015–2017 годах процент отказов не выходил за 2%. С 2018 года их доля стабильно превышала данный рубеж. Начиная с конца 2020 года рост отказов ускорился, достигнув к концу 2021 года порога 5%, в начале 2022 года перешел на эту величину, а с февраля начался лавинообразный рост числа отклоненных заявок, и к апрелю их число увеличилось сразу на 4 п. п. С тех пор количество отказов колеблется в районе 9%.

Здесь речь идет о полных отказах, а не о заявках, согласованных частично — с уменьшением запрашиваемого объема перевозки. Но и в статистике по заявкам, согласованным частично, можно наблюдать те же тенденции. Наблюдается тот же повышательный тренд с теми же ключевыми периодами. До 2018 года доля таких заявок колебалась в пределах 10–20%. После 2018 года — стала стабильно превышать 20%. Со второй половины 2020 года происходит резкое ускорение роста доли частично согласованных до 30–35%, а к концу 2021 года — до 45%. Суммарно с заявками, по которым было принято решение об отказе, доля заявок, согласованных не полностью или не согласованных вовсе, превысила 50%. Таким образом, каждая вторая заявка на перевозку грузов железнодорожным транспортом не была удовлетворена полностью и не удовлетворяется до сих пор. Небольшое уменьшение доли частично согласованных заявок с мая 2022 года

связано с тем, что больше заявок остались не согласованными вовсе.

Также, следует из анализа формы 9г-1, наблюдаются негативные тенденции и в сфере исполнения заявок. Доля отказов в перевозке по согласованным заявкам в апреле 2022 года достигла 14%. К сентябрю после летнего снижения она вышла на уровень 12,5%. Растет и доля заявок, исполненных с нарушением сроков. Сейчас она составляет порядка 17,2% — такого уровня в прошлые годы она достигала только в 2018-м, при этом в феврале 2022-го показала рекордный уровень в 21%. Рост доли отказов от перевозки до 2020 года имел слабо выраженный повышательный тренд с пиковыми значениями в январе. С 2021 года доля стремительно увеличивается. По заявкам, исполненным с нарушением сроков, рост доли в 2015–2019 годах происходил более значительными темпами с ярко выраженной сезонностью. Пик нарушений приходился на август, когда высокий сезон перевозок строительных грузов пересекается с завершением речной навигации и началом активных перевозок в целях обеспечения зимнего периода. После общего спада в 2020 году рост доли заявок, исполненных с нарушением сроков, продолжился.

В ОАО РЖД подчеркивают, что сроки доставки грузов исчисляются не с момента согласования заявки на перевозку, а с момента заключения договора перевозки грузов — момента приема груза к перевозке и офор-

мления железнодорожной транспортной накладной. «По итогам десяти месяцев ОАО РЖД обеспечивает надежность доставки грузов — в пределах нормативного срока — на уровне более 95%, что несколько ниже, чем годом ранее, и обусловлено происходящими изменениями в логистике в условиях беспрецедентного давления со стороны недружественных стран», — поясняют в компании.

Восток недостижимый

Особенно ярко все описанные тренды выражены на наиболее загруженной части инфраструктуры — Восточном полигоне. Если в целом по сети, как было сказано выше, доля отказов по заявкам от их общего числа приближается к 10%, то по заявкам в адрес дальневосточных станций она превысила 10% еще в 2020 году, а в текущем году достигла пикового значения в 27% в мае, составив в сентябре 25,8%.

Доля частично согласованных заявок в адрес станций Дальнего Востока изменялась не так линейно. В целом она росла: еще в 2017 году, отражая нехватку провозных мощностей Восточного полигона, она увеличилась с 20% до 40%. Пика в 52,4% она достигла летом 2018 года. Далее она стабильно находилась в интервале от 40% до 50%, выпав из него вниз в кризисном первом полугодии 2020 года. На сентябрь 2022 года она остановилась на уровне 37,5% — с нарастающим на-

пряженности на Восточном полигоне заявки на перевозку вместо частичного согласования стали получать отказы. Сейчас отказы получает более четверти всех заявок, а общая доля неудовлетворенных заявок (полностью или частично) превышает 65%.

Особенно заметно ситуация ухудшилась в области перевозок угля на Дальний Восток. Растет и доля отклоненных заявок на перевозку угля в целом по сети, однако на дальневосточном направлении эта доля куда выше. Важно отметить, что заявки на перевозку угля, самого массового груза на сети, не составляют количественного большинства в общем объеме поданных заявок. С 2015 года по второе полугодие 2022 года самое большое количество заявок (44%) было подано по группе «остальные грузы», в то время как на уголь приходилось всего 6%. Массовые грузы перевозятся на основании меньшего количества заявок, которые при этом включают большие объемы предстоящей погрузки.

Тем не менее доля отказов на перевозку угля в целом по сети в мае текущего года достигла исторического рекорда в 56,5%, вдвое превышая самые высокие показатели прошлых лет, и в сентябре составила 42,1%. А при перевозке угля в адрес дальневосточных станций эта доля держится в нынешнем году на среднем уровне выше 55%. Впервые она резко подскочила во втором квартале 2019 года, когда с 20,5% в апреле она увеличилась до 57,2% к июню.

ЛОГИСТИКА

НАЦИОНАЛЬНЫЕ
ПРОЕКТЫ
РОССИИМАГИСТРАЛЬНЫЙ ПЛАН
ТРАНСПОРТНАЯ ЧАСТЬ

С опорой на логистику

Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры (КПМИ) — один из 14 нацпроектов, который предполагает укрепление экономических связей регионов благодаря развитию железнодорожной, авиационной, автодорожной и морской инфраструктуры. Задачи нацпроекта становятся более актуальными в условиях санкций — из-за сложностей с использованием привычных маршрутов поставок в рамках внешней торговли и переориентации на новые рынки. Однако масштабные проекты КПМИ прежде всего ориентированы на население и позволяют создавать новые рабочие места в регионах, способствуют развитию внутреннего туризма, развивают экономику муниципалитетов и регионов в целом, а также обеспечивают комфорт и безопасность пассажиров в поездках по стране.

— нацпроект —

Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры — один из наиболее масштабных и дорогостоящих нацпроектов и должен стать драйвером инвестирования в национальную экономику.

Расходы на мероприятия нацпроекта в его транспортной части составляют порядка 5 трлн руб. до 2024 года (финансирование за счет средств федерального бюджета — порядка 1,6 трлн руб.).

КПМИ направлен на достижение четвертой национальной цели развития Российской Федерации — «Достойный, эффективный труд и успешное предпринимательство». Транспортная часть комплексного плана предусматривает реализацию мероприятий по реконструкции, модернизации и строительству объектов железнодорожной, автодорожной, аэропортовой и морской инфраструктуры, которые направлены на развитие транспортных коридоров, расшивку узких мест транспорт-

ной сети и повышение уровня экономической связанности территории Российской Федерации.

В ходе реализации проекта планируется создание скоростной автомобильной дороги М-12 Москва—Казань и обхода Тольятти в составе транспортного коридора Европа—Западный Китай, развитие морских портов и Северного морского пути, железнодорожных подходов к портам Азово-Черноморского и Северо-Западного бассейнов, железнодорожной инфраструкту-

ры Восточного полигона и Центрального транспортного узла, высокоскоростных железнодорожных магистралей и региональных аэропортов.

В текущем году спрос государства и бизнеса на результаты нацпроекта — развитую транспортную сеть и наращивание экспортных мощностей — вырос из-за необходимости поиска альтернативных маршрутов поставок в условиях санкций и разрыва привычных торговых связей. Впрочем, несмотря на экономический эффект, мас-

штабные транспортные проекты во многом ориентированы на население. Например, результатами строительства Восточного полигона железных дорог кроме увеличения пропускной способности поездов и грузов должно стать создание рабочих мест для железнодорожников и строителей (всего более 50 специальностей). Развитие сети региональных аэропортов повышает транспортную доступность регионов, стимулирует развитие внутреннего туризма.

Екатерина Ершова

Международный коридор

— дорога —

Одним из крупнейших инфраструктурных проектов остается строительство федеральной скоростной трассы М-12 Москва—Казань, которая впоследствии будет продлена до Екатеринбурга, Тюмени и Челябинска. Трасса станет частью международного транспортного коридора Европа—Западный Китай, результатами мегапроекта должны стать не только рост грузопотока, развитие экспортного и туристического потенциалов прилегающих регионов, но и принципиально новый уровень мобильности для их жителей — более 60 млн человек. Открыть движение на всем протяжении трассы от Москвы до Казани планируют уже к 2024 году.

Строительство скоростной автодороги М-12 Москва—Казань продвигается с опережением: предполагается, что до конца текущего года будет запущено движение более чем на 100 км трассы. Трасса М-12 строится по нацпроекту «Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры» и является частью международного транспортного маршрута Европа—Западный Китай. Весь же маршрут МТК проходит по территории России, Казахстана и Китая: российская часть коридора проходит от Санкт-Петербурга по трассе М11, далее по Центральной кольцевой автомобильной дороге (ЦКАД), а затем как раз по М-12, эта трасса имеет ответвление от Казань через Тольятти, Самару, Оренбург и выход на границу с Казахстаном. «Подобные скоростные, хорошо оборудованные автотрассы имеют огромное, стратегическое значение для нашей страны. Они содействуют привлечению инвестиций и наращиванию экспорта, помогают лучше раскрыть потенциал», — цитирует пресс-служба Кремля Владимира Путина.

Потребность в развитии альтернативных транспортных коридоров увеличивается в условиях санкций — ограничения нарушили привычные логистические цепочки на западном направлении и потребовали переориентации внешней торговли. По словам вице-премьера Марата Хуснуллина, одной из ключевых стратегических задач является обеспечение связанности всей территории и повышение пропускной способности транспортной инфраструктуры. «Мы комплексно формируем планы по развитию как транспортных магистралей, так и учитываем

международные коридоры, увязывая автомобильные, железные дороги, а также авиационное сообщение и порты. Сейчас в работе у нас два основных транспортных коридора — это «Север—Юг» и «Запад—Восток». Эти маршруты позволяют нам увязать скоростными дорогами основную часть нашей страны», — передает слова чиновника в стенограмме совещания пресс-служба Кремля.

Государство заинтересовано в ускоренном запуске М-12 и готово дополнительно стимулировать строительные работы. «Правительство оказывает необходимую поддержку, чтобы работы велись опережающими темпами, в том числе при возведении самого длинного моста на трассе — через реку Волгу», — передает слова премьер-министра Михаила Мишустина пресс-служба Белого дома. В частности, летом Белый дом выделил из резервного фонда дополнительно 119 млрд руб. для ускорения строительства автодороги М-12, что позволило досрочно ввести в эксплуатацию несколько участков трассы.

Из Москвы на Волгу

Старт автомобильному движению дан на первом участке в Московской области в начале сентября: автомобилисты могут проехать от ЦКАД до пересечения с федеральной дорогой А-108 «Московское большое кольцо» в районе Орехово-Зуево по трем полосам движения и тем самым миновать перегруженную федеральную дорогу М-7 «Волга». Участок протяженностью 23 км построен в рамках нулевого этапа в рекордно короткие сроки: за год на нем возведено 11 искусственных сооружений (это мосты, эстакады и другие сооружения), в том числе мосты через Клязьму и Вырку, а

также две транспортные развязки — с ЦКАД и А-108. В госкомпаниях «Автодор» (оператор М-12) сообщали, что водители смогут сэкономить около получаса, объехав перегруженную в районе Ногинска М-7 «Волга».

Второй участок трассы М-12 открыт уже в октябре во Владимирской области: он дублирует Южный обход Владимира по трассе М-7, на котором всего по одной полосе для движения в обоих направлениях. Общая протяженность второго этапа трассы составляет 37,1 км — от пересечения с региональной дорогой Волга—Столбицы в Собинском районе до пересечения с федеральной автодорогой Р132 «Золотое кольцо» (Владимир—Гусь-Хрустальный—Тума) в Судогодском районе. Для запуска трассы во Владимирской области возведено 15 искусственных сооружений: мосты через Воршу, Колокшину и Клязьму, а также путепроводы через М-7 «Волга» и железные дороги.

По словам губернатора Владимирской области Александра Авдеева, новая четырехполосная скоростная трасса позволит снизить аварийность и повысить безопасность дорожного движения, а также начать ремонт существующего Южного обхода. В целом на Владимирскую область приходится 220 км трассы М-12 — полностью участок будет запущен в следующем году. «Сбудется мечта жителей о комфортном и безопасном перемещении на высоких скоростях. Рассчитываем, что воплотятся наши планы по новому витку экономического развития региона. Ведь высокоскоростная автомагистраль — это дополнительный плюс ко всем нашим уже существующим географическим и логистическим преимуществам», — убежден Александр Авдеев.

КАК СТРОИТСЯ ДОРОГА М-12



Открытые участки: 1. От Орехово-Зуево до А-108 — участок длиной в 23 км

2. Уже открыт участок южного обхода Владимира — от развязки с М-7 «Волга» и до дороги на Гусь-Хрустальный — 26 км

3. До конца 2022 года планируется открыть еще 57 км трассы. Это остатки второго этапа в 11 км (параллельно южному обходу Владимира) — ближе к Москве. Их будут сдавать в увязке с 46 км первого этапа — обход Петушки до М-7, который и будет соединен с обходом Владимира



Еще один участок до конца года обещано запустить во Владимирской области — его длина составит 57,8 км. Скоростной режим на М-12 составляет 110 км/ч.

Большая стройка

По словам главы Минтранса Виталия Савельева, благодаря высоким темпам строительства полностью открыт движение на всей трассе М-12 Москва—Казань планируется уже в 2023 году. Новая дорога позволит сократить время в пути между городами почти в два раза, в результате автомобилисты будут тратить на путь вместо 12 часов 6 часов 30 минут. Длина этого участка составит 810 км и позволит объединить пять регионов: Московскую, Владимир-

скую, Нижегородскую области, Чувашию и Татарстан. Тем самым магистраль гарантирует ускоренное развитие четырех из восьми крупнейших агломераций России — Московской, Самаро-Тольяттинской, Нижегородской и Казанской, где проживает 40% жителей страны, или 60 млн человек.

Строительство и дальнейшая эксплуатация трассы создадут порядка 80 тыс. рабочих мест. Помимо повышения транспортной доступности в регионах результатом реализации мегапроекта станет развитие туристического потенциала прилегающих регионов, наращивание экспортных возможностей отечественных производителей. Так, соединены 17 крупнейших региональных центров только в первый год эксплуатации позволит привлечь до 70 млн тонн внутреннего грузопотока.

Строительные работы ведутся на всех девяти этапах на территории Московской области (77 км), Владимирской области (218 км), Нижегородской области (почти 277 км), Чувашии (95 км) и Татарстана (почти 143 км). Стройка трассы потребовала создания более 300 искусственных сооружений: мостов, эстакад, переходов и так далее. Самыми крупными из них станут мосты через Волгу, Оку и Суру — их длина составит 3,3 км, 1,4 км и 0,9 км соответственно.

Дальше на Восток

При проектировании будущей трассы в 2019 году предполагалось, что строительство новой дороги завершится в 2027 году. Подготовка к строительству трассы началась в начале

2021 года, тогда же стало понятно, что М-12 будет сдана раньше, а власти задумались о необходимости ее продления до Екатеринбурга. Дело в том, что пропускные способности основной дороги между Москвой и Казанью уже исчерпаны (на многих участках дорога имеет всего две полосы), но прямой дороги между Москвой и Екатеринбургом и вовсе нет. Чтобы добраться из Казани в Екатеринбург по объездным путям (через Ижевск и Пермь или через Уфу), требуется не менее 14 часов.

В результате М-12 решено было тянуть до Екатеринбурга — ее длина в итоге составит более 1,6 тыс. км. «Согласно планам, до конца 2024 года должно быть завершено создание трассы Москва—Казань—Екатеринбург. В итоге с учетом уже действующей автодороги «Нева» время в пути от Санкт-Петербурга до Екатеринбурга сократится почти в два раза — с 31 до 17,5 часа», — цитировала Владимирская Путига ее пресс-служба. Как докладывал президенту курирующий строительство Марат Хуснуллин, на участке Казань—Екатеринбург работы тоже уже развернулись. «Проектно-сметная документация есть. Сети перекладываем, подготовку территорий осуществляем, силы мобилизуем. Очень активно работаем со всеми регионами, по территории которых проходит эта трасса. Суммарно у нас около 16 регионов находятся в зоне тяготения этой трассы», — докладывал президенту вице-премьер летом. Тогда же, напомнил, решено было довести трассу уже до Тюмени и Челябинска.

Екатерина Ершова

В облет Москвы

— инфраструктура —

Строительство и реконструкция региональных аэропортов по нацпроекту «Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры» позволит до 2024 года (включительно) ввести в эксплуатацию 51 важный объект аэродромной инфраструктуры в регионах. Власти тем самым рассчитывают на улучшение логистики внутри страны и рост экономики регионов — участников проекта. Развитие аэропортовой инфраструктуры должно стимулировать межрегиональные перевозки в обход Москвы и развивать туристический потенциал территорий.

Развитие региональной аэропортовой инфраструктуры является одним из стратегических направлений работы Белого дома. Строительство и модернизация таких объектов нацелены на развитие внутренних воздушных направле-

ний и сохранение транспортной доступности регионов, а также повышение комфорта и безопасности пассажиров. До 2024 года в рамках федпроекта «Развитие региональных аэропортов» должен быть реконструирован 51 инфраструктурный объект, в том числе 34 взлетно-посадочные полосы.

Потребность в развитии региональных аэропортов объясняется тем, что авиасообщение между регионами во многом замкнуто на Москву. Модернизация аэропортов в регионах увеличивает их возможности по приему пассажиров и воздушных судов, что в совокупности с программами субсидирования таких направлений позволяет наладить межрегиональное авиасообщение. Из-за ограничений на поездки в 2022 году актуальность развития транспортной инфраструктуры возросла: туристы выбирают альтернативные маршруты, в том числе внутри страны, тогда как спрос на путевки за границу снижа-

ется, зафиксировала Ассоциация туроператоров России.

В 2021 году работы по федпроекту проводились на территории 56 аэропортов, подвел итоги прошлого года президиум правительственной комиссии по транспорту в феврале. Часть этих работ завершена.

Модернизация аэропорта Новый в Хабаровске позволила увеличить пассажиропоток на 300 тыс. пассажиров в год. После реконструкции перрона в новом терминале можно организовать контактные стоянки для использования телетрапов. Расширение взлетно-посадочной полосы также позволило снять ограничения по использованию полосы различными видами воздушных судов. Современная инфраструктура дает аэропорту преимущество при выборе авиакомпаниями места транзитных посадок воздушных судов, следующих по трансконтинентальным (Азия—Европа) и транстихоокеанским (Азия—Северная Америка) маршрутам.

Другой проект реализован в Красноярске. Аэропорт — один из важнейших авиатранспортных узлов Сибири (пассажиропоток — более 2,5 млн человек в год). После реконструкции магистральной рулежной дорожки (протяженность — более 2,5 км) аэропорт может принимать воздушные суда взлетной массой в том числе более 400 тонн, а самолеты не будут толпиться в очереди на руление. Пропускная способность аэропорта выросла, и теперь Красноярск может принимать 24 рейса в час вместо 12.

Челябинский аэропорт имени Курчатова, крупнейший на Южном Урале транзитный узел, после реконструкции получил третью категорию ICAO (Международной организации гражданской авиации) и стал единственным всепогодным международным аэропортом региона. В процессе работ в аэропорту расширили взлетно-посадочную полосу, реконструировали искусственные покрытия сети ру-

лежных дорожек, увеличили площадь перрона (теперь можно разместить до 33 самолетов), модернизировали объекты радиотехнического обеспечения полетов и установили 22 мачты освещения. Работы позволили увеличить пассажиропоток до 2,5 млн человек в год.

В текущем году открыта после реконструкции взлетно-посадочная полоса аэропорта в Оренбурге, входящего в опорную сеть страны. Как отметил вице-премьер Марат Хуснуллин, модернизация таких объектов определяет потенциал экономики страны и влияет на показатели мобильности населения. Благодаря реконструкции взлетно-посадочной полосы улучшилась связанность региона с крупными городами России, а также пятью международными направлениями. По прогнозам к 2025 году пассажиропоток увеличится до 1 млн человек в год.

Наиболее остро вопрос модернизации аэропортов стоит в Якутии: до 2024 года там будут реконстру-

ированы сразу 11 аэропортовых комплексов. Дело в том, что в зоне круглогодичного наземного транспортного сообщения в Якутии проживает всего 15% населения, а более 90% территории имеет лишь сезонную транспортную доступность. В результате гражданская авиация для большинства населенных пунктов — единственный вид транспорта, доступный вне зависимости от сезона (на него приходится более 80% транспортного внутреннего пассажирооборота). В 2021 году уже реконструирована вспомогательная инфраструктура аэропорта Верхневилуйск в Якутии. В аэропорту Якутска обновлен участок длиной 625 м, что позволяет принимать все типы широкофюзеляжных воздушных судов. В нынешнем году будут закончены работы еще на шести объектах: в аэропортах Нерюнгри, Сангар, Депутатского, Вилюйска, Хандыги, Белой Горы.

Екатерина Ершова

ЛОГИСТИКА

НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ РОССИИ
МАГИСТРАЛЬНЫЙ ПЛАН
ТРАНСПОРТНАЯ ЧАСТЬ



Восточный путь

— маршрут —

В текущем году российская логистика развернулась на восток — переориентация как экспортных, так и импортных поставок усилила давление на уже загруженные транспортные пути, в первую очередь БАМ и Транссиб. Для расшивки узких мест и наращивания объемов грузооборота в восточном направлении нацпроектном предусмотрены модернизация Восточного полигона железных дорог, а также развитие Северного морского пути.

Вагонам придают ускорение

Ключевой проект расширения логистических путей на востоке страны — обновление железнодорожной инфраструктуры Восточного полигона железных дорог, которое должно обеспечить существенный рост пропускной способности путей: к 2024 году показатель должен составить 180 млн тонн.

В нынешнем году завершилось строительство всех объектов первого этапа модернизации БАМа и Транссиба — это позволило пропускать по путям в направлении Дальнего Востока 144 млн тонн различных грузов (цель была предусмотрена нацпроектом «Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры»). Еще в 2019 году было завершено строительство в том числе таких крупных объектов, как мостовой переход через реку Зея, также был электрифицирован участок железной дороги до границы с Китаем Борзя—Забайкальск протяженностью 120 км и построен новый Байкальский тоннель на перегоне Дельбичинда—Дабан, находящийся на границе Иркутской области и Бурятии — это самый масштабный проект всей программы модернизации БАМа и Транссиба: его длина составляет почти 6,7 км.

В сентябре текущего года РЖД построила и запустила в работу все объекты, которые должны были обеспечить прирост провозной способности Восточного полигона на первом этапе развития БАМа и Транссиба. Пропуск грузовых поездов по вновь построенным путям осуществляется по новой технологии организации движения: с более высокой до-

пустимой скоростью и массой поездов, уменьшенными интервалами.

Параллельно с завершением первого этапа идет строительство объектов второго этапа развития Восточного полигона. По итогам года провозная способность БАМа и Транссиба вырастет до 158 млн тонн. Так, в мае в Приморском крае введена в работу новая электротяговая подстанция «Шмаковка», которая позволит улучшить тяговые электрооборудования и снять последнее ограничение на вождение тяжеловесных поездов на восточной части Транссиба — для этого были внедрены современные системы телеуправления, диагностики и сбора информации, которые позволяют удаленно вести контроль и управлять оборудованием подстанции. После ввода в эксплуатацию пропускная способность участка Архара—Находка увеличится с 80 до 123 пар поездов, в том числе грузовых — с 75 до 88 пар в сутки. Также строительство подстанции обеспечит снижение межпоездного интервала на участке Ружино—Святино для тяжеловесных поездов с 15 до 10 минут, что позволит увеличить провозную способность на 1,6 млн тонн в год.

В июне была завершена и проходка нового Кераского тоннеля длиной 926 м на перегоне Ковали—Ульручи (Амурская область) на Транссибе. Новый двухпутный электрифицированный тоннель строится рядом с действующим и станет самым длинным на Забайкальской магистрали. Открытие тоннеля позволит увеличить скорость поездов и пропускную способность на этом участке, а также снизить затраты на содержание искусственного сооружения.

В Иркутской области в Слюдянском районе завершилась реконструкция станции Андриановская: здесь были удлинены и переустроены станционные пути. Реконструкция позволит станции принимать и отправлять грузовые поезда длиной не менее 71 вагона, что увеличит пропускную способность этого участка Транссиба. Завершено и строительство второго пути на перегоне Эльдиган—Тудур длиной 10 км: здесь были построены четыре новых моста, самый длинный из которых превышает 400 м. По количеству крупных искусственных сооружений участок является сложнейшим на линии Комсомольск—Советская

Гавань. Дорога на этом участке стала более прямой, и по ней могут проезжать до 32 пар поездов в сутки.

На линии Бамовская—Тында, связывающей Транссиб и БАМ, началось строительство вторых путей на участке Пурикан—Тында. Строителям предстоит уложить почти 50 км вторых путей, построить 32 моста, 16 водопропускных труб, обновить системы управления движением. Эта ветка изначально строилась однопутной, поэтому здесь предстоит отсыпать более 1,1 млн кубометров земляного полотна под новую рельсошпальную решетку. Модернизация перегонов позволит к концу 2024 года повысить провозную способность линии Бамовская—Тында с 42,2 млн до 54,9 млн тонн в год.

Продолжается и строительство обхода горного участка Шкотово—Смоляниново в Приморье. Существующая железная дорога в Находку много повторяет сложный рельеф местности, имеет резкие повороты, подъемы и спуски, поэтому, чтобы преодолеть горный участок, придется расплести поезда или ставить подталкивающий локомотив, что усложняет перевозочный процесс и не позволяет увеличивать объем перевозок. Для уменьшения

уклона строится обходной участок длиной около 10 км, включающий два однопутных тоннеля длиной по 1400 м. Реализация проекта позволит увеличить вес поездов в направлении портов Находкинского узла с 6,3 тыс. до 7,1 тыс. тонн, а пропускную способность — с 65 до 72 пар поездов.

В Арктику — морем

В морских перевозках на восточном направлении наиболее важным является проект развития Северного морского пути (СМП), предполагающий создание круглогодичного транспортного коридора, который свяжет регионы Северо-Запада и Дальнего Востока, а в перспективе станет и своеобразной альтернативой грузоперевозкам через Суэцкий и Панамский каналы. Более того, СМП может взять и часть грузов с Восточного полигона, который испытывает существенные нагрузки, заявил вице-премьер, полномочный представитель президента в Дальневосточном федеральном округе Юрий Трутнев.

В комплексном плане заложена цель по увеличению к 2024 году объема перевозок до 80 млн тонн в год. В 2021 году целевой показатель состав-

лял 31 млн тонн, фактически же объем грузоперевозок по СМП с учетом транзита увеличился до рекордных 35 млн тонн. В текущем году целевой показатель составляет 32 млн тонн, при этом, по оценке «Росатома», даже без учета транзита объем грузоперевозок по пути составит 33,8 млн тонн (к прошлому году грузопоток российских компаний по СМП вырастет на 0,8 млн тонн).

Развитие Севморпути, однако, выгодно не только транспортным и добывающим компаниям: круглогодичная навигация позволит улучшить ситуацию и с северным завозом, в рамках которого ежегодно доставляется 3,2 млн тонн грузов в 25 регионов РФ. Отвечать за его реализацию будет «Росатом» — госкорпорация может стать единым морским оператором процедуры, заявил в октябре глава Минвостокразвития Алексей Чекунков на заседании комитета по развитию Дальнего Востока и Арктики в Госдуме. Для этого готовится отдельный законопроект, предусматривающий сохранение субсидирования расходов на транспортировку моторного топлива на железнодорожном транспорте и поддержку морских перевозок единым морским оператором.

Для увеличения грузооборота по СМП требуется строительство новых ледоколов и судов ледового класса. По словам специального представителя «Росатома» по вопросам развития Арктики Владимира Панова, регулярные перевозки по Северному морскому пути будут осуществляться к 2024 году при дежурстве трех ледоколов, к 2030 году планируется построить пятый и шестой ледоколы серии 22220 и четыре неатомных ледокола. Всего же планом развития инфраструктуры СМП предусмотрено строительство 37 судов (8 ледоколов, 16 аварийно-спасательных и 13 гидрографических судов), включая ледоколы проекта 22220 и проекта «Лидер». Два из них — ледоколы «Арктика» и «Сибирь» — уже построены и работают на трассе Севморпути.

До конца года в рамках федпроекта «Развитие Северного морского пути» ожидается передача заказчику («Росатому») второго серийного универсального атомного ледокола проекта 22220 «Урал» (таким образом, уже построены головной — «Арктика» — и два серийных ледокола проекта, третий и четвертый ледоколы планируется сдать в 2024 и 2026 годах), в октябре были завершены ходовые испытания судна, сообщили в пресс-службе Балтийского завода. Также реализация федпроекта предполагает: создание многофункционального аварийно-спасательного судна мощностью 7 МВт ледового класса для Морспасслужбы (идет выбор исполнителя проекта), ввод в эксплуатацию четырех гидрографических судов ледового класса (уже построены два судна — «Александр Парфенов» и «Юрий Гагарин», первое из них вышло в навигацию по СМП, еще два судна — «Всеволод Пересыпкин» и «Юрий Осokin» — строятся на заводах), строительство гидрографического судна высокого ледового класса (ввод судна в эксплуатацию должен состояться в 2024 году) и получение предварительных результатов по навигационно-гидрографическому обеспечению судоходства на трассах СМП.

В рамках Севморпути развивается и портовая инфраструктура, в том числе ведется строительство терминала сжиженного природного газа и газового конденсата «Треннин» в морском порту Сабетта и реконструируется морской канал Обской губы Карского моря.

Наталья Ильина

КАК ОБНОВЛЯЕТСЯ ИНФРАСТРУКТУРА ВОСТОЧНОГО ПОЛИГОНА

1 этап: В сентябре 2022 года ОАО «РЖД» запустила в работу все объекты, которые должны были обеспечить прирост провозной способности восточного полигона на первом этапе развития БАМа и Транссиба. Провозная способность полигона по итогам первого этапа увеличилась до 144 млн тонн грузов

2 этап: С 2018 года параллельно идет строительство в рамках второго этапа развития восточного полигона. В этом году провозная способность БАМа и Транссиба вырастет до 158 млн тонн. К 2024 году будет обеспечена провозная мощность магистралей в 180 млн тонн



Морская логистика

— инфраструктура —

Для улучшения логистической связности территорий недостаточно расширения ж/д путей и развития сети автомобильных дорог, для обработки грузов и увеличения пропускной мощности транспортных коридоров требуется и создание новой портовой инфраструктуры — поддержка подобных проектов выделена в рамках профильного федерального проекта в составе Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры. По нацпроекту, в частности, строятся угольный терминал в бухте Суходол, пассажирский терминал в Калининградской области и комплекс для перегрузки сжиженного природного газа (СПГ) в Камчатском крае.

По федеральному проекту «Развитие морских портов» уже завершено строительство и реконструкция таких объектов, как терминал навалочных грузов в морском порту Тамань, специализированный угольный перегрузочный комплекс в бухте Мучка в Хабаровском крае, глубоководный причал в морском порту

Новороссийска. Идет строительство и морского перегрузочного комплекса сжиженного природного газа в Камчатском крае, пассажирского терминала в городе Пионерском Калининградской области, угольного терминала в бухте Суходол в Приморском крае.

Строительство терминала в бухте Суходол должно обеспечить доступ к портовой инфраструктуре для малых и средних угледобывающих предприятий, с которыми сейчас заключаются долгосрочные контракты. В порту завершается строительство пересыпных станций и монтаж крытых конвейерных линий, а двусторонний пирс и универсальный причал уже готовы к эксплуатации, установлены и судопогрузочные машины. Также строятся подъездные ж/д пути и железнодорожный грузовой фронт. Ввод порта в эксплуатацию ожидается уже в следующем году, при этом его мощность будет постепенно увеличиваться: в 2023 году она составит 2 млн тонн грузов, в 2024-м — 6 млн тонн, в 2025-м — 12 млн тонн, а затем может вырасти до 20 млн тонн.

При строительстве порта учитывались и экологические нормы, поэтому были применены лучшие до-

ступные технологии, существующие сегодня не только в российской, но и мировой практике: расчетные выбросы по угольной пыли стремятся к нулевым показателям, так как территория угольных складов огорожена ветрозащитными панелями, а перевалка угля будет осуществляться только закрытым способом (все конвейерные линии закрыты защитными кожухами), на пересыпных станциях стоит мощная система пылеподавления и аспирации, а на открытых участках установлена система орошения.

Дополнительно строится целый комплекс очистных сооружений, включающий оборудование для всех степеней очистки поверхностных вод и повторное их использование для технических целей порта. Кроме того, порт расположен на значительном удалении от ближайших населенных пунктов, поэтому жители прилегающих населенных пунктов не должны заметить каких-либо изменений после начала перегрузки угля.

Загрузка терминала также позволит нарастить количество рабочих мест — с текущих 121 до 607 к 2025 году. Помимо этого строительство терминала повлечет за собой разви-

тие автодорожной сети, строительство и реконструкцию внешних инженерных сетей, расширятся и возможности предприятий малого и среднего бизнеса.

Еще один проект, реализуемый по федеральному проекту, — строительство международного морского пассажирского терминала в Пионерском Калининградской области для приема круизных и грузопассажирских судов. Терминал сможет принимать не только круизные суда, что должно способствовать притоку туристов в регион, но и паромы с экспортно-импортными грузами, в том числе транзитными, которые до последнего времени следовали в Россию через порты прибалтийских государств. Предполагается, что это улучшит транспортную доступность единственного в составе РФ региона-эксклава. Строительные работы, как ожидается, завершатся в 2023 году, а в эксплуатацию объект будет сдан в первом квартале 2024 года. В рамках проекта предусмотрено строительство причалов для приема круизных и грузопассажирских судов, огражденных сооружений, искусственных земельных участков, здания пассажирского терминала и пункта пропуска через границу РФ.

На Севморпути, в свою очередь, строятся новые мощности для перегрузки сжиженного газа. В Камчатском крае строится терминал для перегрузки продукции, доставляемой с СПЗ-заводов компании НОВА-ТЭК в Ямало-Ненецком автономном округе судами-газовозами ледового класса, на обычные суда-газовозы для дальнейшей транспортировки газа потребителям Азиатско-Тихоокеанского региона. Терминал будет расположен в бухте Бечевинская Авачинского залива Тихого океана. Этот проект позволит оптимизировать маршрут поставок и тем самым стимулировать развитие Севморпути и торгово-экономических связей Камчатского края.

В июле текущего года уже были завершены работы по строительству подходного канала (в октябре было получено разрешение на его эксплуатацию) и установке 22 плавучих прудостерегающих знаков ограждения подходного канала и акватории терминала в Камчатском крае. Стоимость строительства канала оценивалась в 25,9 млрд руб., из бюджета на эти цели в 2021–2022 годах был выделен 21 млрд руб. (оставшаяся часть была профинансирована самой компанией НОВА-

ТЭК). Всего же по национальному проекту помимо строительства подходного канала и установки навигационного оборудования предусмотрено создание причала эксплуатации системы обеспечения безопасности мореплавания, объектов системы управления движением судов, средств навигационного оборудования, сетей электроснабжения, объектов инженерно-технических средств оборудования транспортной безопасности, а также комплекса инженерно-технических средств охраны береговых объектов.

Терминал позволит обслуживать 328 танкеров-газовозов в год на промежуточной стадии реализации и 657 танкеров-газовозов в год после завершения строительства. За расчетное судно принят танкер-газовоз ледового класса Arc7 Christophe de Margerie типоразмера YAMALMAX дедвейтом 96 778,9 тонны и вместимостью 172,6 тыс. кубометров. При этом общая длина подходного канала составит 6580 м, а отгрузка СПГ на экспорт будет происходить на судно-газовоз, установленное непосредственно к плавучему хранилищу, либо по схеме «борт в борт».

Наталья Ильина

ЛОГИСТИКА

Тарифные максимумы

Открытие дискуссии об индексации тарифов ОАО РЖД в текущем году сопровождалось бурным возмущением грузоотправителей, транспортная составляющая в цене продукции которых заметно выросла в том числе из-за рекордной индексации тарифов в 2022 году — на 6,8%, а потом на 11%, или на 18,6% суммарно. На этом фоне грядущее повышение на 10% в 2023 году, сопоставимое с рекордами десятилетней давности, понимания у клиентов не встречает. При этом на примере 2022 года видно, что инвестпрограмма, на балансировку которой были направлены дополнительные тарифные сборы, в итоге была сокращена на 17% и поддержана дополнительными вливаниями из Фонда национального благосостояния (ФНБ). Грузоотправителям также придется потратить в ближайшие годы свыше 400 млрд руб. на финансирование объемной программы ремонтов ОАО РЖД.

— тарифное регулирование —

Тарифная дискуссия-2022

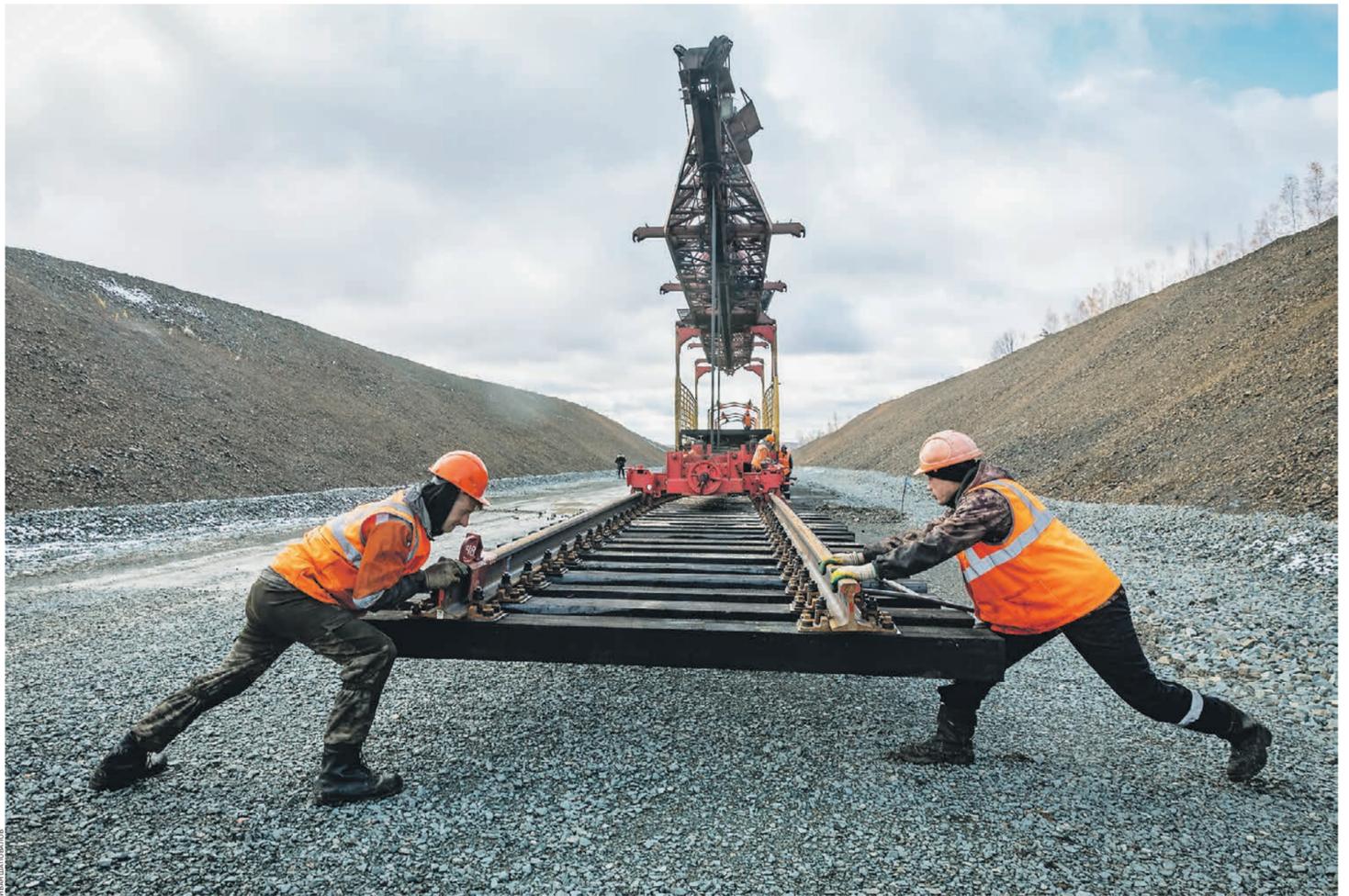
В сентябре по традиции началась дискуссия об индексации грузовых тарифов ОАО РЖД на будущие годы. С меньшим или большим накалом она проходит каждый год и иногда завершается сдерживанием тарифных амбиций монополии (как в 2013 году, когда тариф на 2014 год не был проиндексирован вообще, хотя ранее увеличивался рекордными темпами).

Но в 2022 году рост тарифа побил десятилетние рекорды. Он был проиндексирован дважды: на 6,8% в начале года и на 11% с июня, давая итоговую индексацию к уровню 2021 года в 18,6% (если считать точечные увеличения тарифа на контейнеры, антрацит, порожний пробег инновационных вагонов, угля, то совокупный прирост доходов РЖД от грузовых железнодорожных перевозок соответствует индексации на 23,1%), что заметно обострило позицию потребителей при обсуждении рекордного за всю историю ОАО РЖД повышения тарифов на 2023 год. За последние десять лет максимальная индексация составляла чуть больше половины уровня 2021 года (10% в 2015-м и 9% в 2016-м). Более того, с июньской индексацией были отменены понижающие коэффициенты за дальность для перевозок угля — сначала как временная мера с 1 июня по 31 августа, потом до конца года (см. «Ъ» от 29 мая и 8 сентября), а сейчас планируется сохранить эту отмену до 2025 года включительно, что принесет монополии в 2023–2025 годах 179 млрд руб. дополнительных доходов.

Сейчас предлагается индексация на 10% при индексации по прогнозной инфляции 5,5% (см. «Ъ» от 14 сентября и 3 ноября). Это предложение грузоотправители приняли в штыки, указывая, что экономика их перевозок и так заметно ухудшилась за счет индексаций 2022 года, усугубивших финансовые потери от изменения макроэкономической и политической ситуации.

По расчетам СУЭК, сообщал на конференции «Железнодорожные перевозки горно-металлургических грузов» в сентябре руководитель департамента стратегии и аналитики СУЭК Игорь Куротченко, в результате принятых в 2022 году тарифных решений совокупные тарифные затраты в грузовой рейсе увеличились на 50–60%, затраты на перевозку угля всех угольных компаний выросли на 10 млрд руб. в месяц. По оценкам, приведенным в конце октября аналитическим центром Российского энергетического агентства (РЭА) Минэнерго, тариф ОАО РЖД за кругорейс из Кузбасса при отправке энергетического угля на порт Восточный к уровню 2021 года вырос на 56%, на Усть-Луту — на 40%, на Тамань — на 45%, на Мурманск — на 46%. При перевозке по тем же направлениям коксуемого угля (его коснулась отмена коэффициентов за дальность, но не коснулась, в отличие от энергетического угля, отмена льготного коэффициента 0,895) тариф увеличился на 43%, 27%, 32% и 34% соответственно. РЭА Минэнерго выступает за возвращение льгот на перевозку угля и мораторий на любые изменения Прейскуранта 10-01 «сроком до стабилизации ситуации с экспортом, включая внеплановые пересмотры тарифов сверх предусмотренных уровней».

«Русская сталь» сообщила, что при новом уровне индексации с 2023 года «итоговый рост тарифной нагрузки год к году для перевозок металлов составит 22%». «В результате двукратной индексации железнодорожных тарифов в 2022 году, укрепления курса рубля (с 70 руб./\$ в начале года до 55 руб./\$ в сентябре), снижения цен на металлопродукцию (стоимость поставки слэба на базе FOB снизилась с \$775 за тонну в январе до \$467 за тон-



ну в сентябре) и ограничений со стороны дружественных стран экспорт металлов находится в нулевой или отрицательной рентабельности», — говорилось в октябрьском обращении ассоциации к первому вице-премьеру Андрею Белоусову (см. «Ъ» от 17 октября). «Компании химического сектора, — сообщил в письме к помощнику руководителя администрации президента Анатолию Яновскому от 20 октября президент Российского союза промышленников и предпринимателей (РСПП) Александр Шохин, — также отмечают, что уровень индексирования грузовых тарифов значительно превышает прогнозные значения, заявленные Минэкономразвития России на уровне 5,5%, а также Центрального банка РФ на уровне 5,0–7,0%. И РСПП, и «Русская сталь» просят удержать индексацию железнодорожных тарифов на уровне прогнозной инфляции.

Зачем поднимается тариф

Индексация тарифов является для ОАО РЖД средством балансирования инвестиционной программы. В 2022 году она виделась как источник покрытия дефицита инвестпрограммы в 1,018 трлн руб. Изначально по плану совета директоров она составляла 807,5 млрд руб., однако ее пришлось увеличить за счет удорожания БАМа и Транссиба и Центрального транспортного узла (ЦТУ) на 20,2 млрд руб. в совокупности, эффекта изменения программы ремонта пути на 103,9 млрд руб., поручений президента по вывозу угля из Кузбасса и т. п. С учетом принятых точечных мер по тарифам, таких как перенос скидки на порожний пробег инновационных вагонов в грузовой рейс, дополнительная индексация контейнерных перевозок на 4,75% и повышение тарифа на перевозку антрацита до уровня коксуемого угля, дефицит инвестпрограммы составил 85,7 млрд руб. Для этого были введены повышенная базовая индексация тарифа и дополнительная надбавка на капремонт инфраструктуры (1% в 2022 году).

Однако в итоге программа была секвестрована рекордным для ОАО РЖД образом. Последняя корректировка — 846,7 млрд руб., то есть отклонение от плана составило 16,9%, притом что ранее отклонения колебались в обе стороны менее чем на 10%. Таким образом, инвестпрограмма по факту оказалась существенно скромнее того варианта, на который собирались средства.

При этом в 2022 году ОАО РЖД получило значительную господдержку. Прежде всего речь идет о масштабной докапитализации из средств ФНБ. В апреле правительство одобрило взнос в 250 млрд руб. из ФНБ в уставный капитал (см. «Ъ» от 18 марта и 10 апреля). Средства были предписано направить на модернизацию железнодорожной инфраструктуры БАМа и Транссиба, развитие инфраструктуры ЦТУ, приобретение тягового и моторвагонного подвижного состава, а также вагонов дальнего следования. Позднее путем докапитализации на 21,9 млрд руб., но не из ФНБ профинансировали развитие ЦТУ. Также, по информации «Ъ», одобрена новая докапитализация из средств ФНБ — на 217 млрд руб. — для снижения долговой нагрузки (см. «Ъ» от 14 октября). То есть только за счет ФНБ ОАО РЖД могло бы покрыть 55% секвестрированной инвестпрограммы.

Сборники в ремонт

В дополнение к базовой индексации в тарифе уже шесть лет присутствует отдельная составляющая, из которой должны финансироваться ремонты. Надбавка на капитальный ремонт инфраструктуры была введена в 2017 году на один год, в правитель-

ственном решении было оговорено, что уже в 2018 году надбавка должна быть изъята из базы индексации. Тем не менее она была продлена на 2018-м (см. «Ъ» от 20 декабря 2017 года). В долгосрочную программу развития ОАО РЖД было заложено сохранение ее до 2025 года (см. «Ъ» от 5 октября 2018 года). При согласовании инвестпрограммы в 2021 году было решено увеличить надбавку суммарно на 164,3 млрд руб., дополнительных доходов в 2022–2024 годах — на дополнительный 1% до 3% в 2022 году, на 2% до 5% в 2023 году и на 2% до 7% в 2024 году (см. «Ъ» от 28 октября 2021 года). На 2025 год обсуждается сохранение ее на уровне 7% (еще, по расчетам ОАО РЖД, плюс 90,3 млрд руб. к ранее принятым решениям).

По подсчетам «Ъ», суммарные поступления от надбавки на капремонт за все время ее существования (с 2017 по 2022 год) составили чуть более 200 млрд руб. С учетом принятых и обсуждаемых решений на будущие годы эта цифра к 2025 году накопленным итогом увеличится более чем до 550 млрд руб. Согласно проекту инвестпрограммы 2023–2025 годов, ОАО РЖД планирует вложить в обновление пути чуть более 1 трлн руб. Как пояснили «Ъ» в ОАО РЖД, в период 2023–2025 годов доля средств целевой надбавки (с учетом ее сохранения в размере 7%) в финансировании этих мероприятий прогнозируется на уровне около 44%. «Размер надбавки определяется в соответствии с решениями правительства РФ и утверждается ФАС», — отмечают в ОАО РЖД. — При этом в проекте инвестиционной программы сохраняются значительная доля инвестиций в обновление инфраструктуры (более 55%) за счет собственных источников финансирования. Выполненные программой ремонта пути, добавляются в ОАО РЖД, осуществляется специализированным филиалом «Центральная дирекция по ремонту пути», обладающим компетенциями и ресурсной базой для выполнения поставленных задач по поддержанию путевого комплекса в нормативном состоянии.

В интервью «Ъ» от 16 февраля Олег Белозеров рассказал о системе мониторинга целевого использования надбавки на капремонт. «Мы направляем в Минтранс и ФАС отчеты, где прописаны конкретные участки и показатели по ним», — говорил он. — Механизм выстроен. Нас проверяла Счетная палата и указала на ряд нюансов, но в целом механизм рабочий. Мы хотели бы его усилить и уже зафиксировали в утвержденной инвестпрограмме отдельные блок связанных проектов по программе обновления инфраструктурного комплекса, в том числе ремонта пути. То есть на управленческом уровне мы обособим эти денежные потоки».

В ОАО РЖД сообщают, что организован как внешний контроль за реализацией инвестиционных мероприятий, так и внутренний мониторинг использования установленной надбавки. «Ежеквартально в Минтранс РФ и ФАС компания направляет отчеты о мониторинге целевого использования средств, полученных ОАО РЖД в рамках дополнительной целевой надбавки», — добавляют там.

По инвестпрограмме ОАО РЖД должно ежегодно осуществлять ремонт пути в объеме 4,9 тыс. км в 2022–2024 годах. Такой объем уже был выполнен в 2021 году.

Но если будет утверждена программа вывода пути на нормативный уровень — даже растянутая до 2035 года, как рассматривается сейчас, то с 2025 года объем ремонта резко подскочит, составив 7 тыс. км в год, а далее каждый год будет прирастать сначала на 600 км, потом на 700 км, потом на 800 км, а в 2031 году — сразу на 2 тыс. км. Стоимость этой программы Олег Белозеров в интер-

вью «Ъ» оценивал в 7,5 трлн руб. Для финансирования этой программы семипроцентную надбавку на капитальный ремонт сохранят до 2035 года включительно.

Лишь бы везли и строили

Собеседник «Ъ» среди грузоотправителей сомневается, что даже при настолько усиленном финансировании ОАО РЖД удастся удвоить объем ремонтов: он полагает, что подобная попытка выльется в срыв строительной программы ОАО РЖД. В частности, отмечает он, просроченность ремонтов на Восточном полигоне, по расчетам самого ОАО РЖД, в конце 2021 года составляла порядка 26% от всей протяженности пути, а следовательно, форсирование ремонта вступит в конфликт с программой строек.

Сама монополия в прошлом году отмечала другой род рисков — связанный с программой приведения пути в нормативное состояние. Когда актуальным вариантом был более плотный график ремонтов (с достижением норматива в 2030 году), риски освоения объема на Восточном полигоне оценивались в 111,3 млн тонн в 2025–2030 годах, на всей сети — в 275,4 млн тонн в 2022–2030 годах.

В условиях разворота логистики на восток правительство ставит задачу по максимизации отправки экспортных грузов на рынки АТР, и риск сокращения возможностей отправки неприемлем. Отправки на Восточный полигон в 2022 году растут. Количество поездов в сутки за девять месяцев на контрольных участках Восточного полигона выросло на 4,5% к тому же периоду 2021 года. За девять месяцев, по данным ОАО РЖД, погрузка на экспорт на порты Дальнего Востока снизилась на 1,8%. Вместе с тем у клиентов ОАО РЖД есть нарекания на скорость движения на Восточном полигоне. По данным СОЖТ, в первом полугодии фактическая провозная способность на ряде участков Восточного полигона заметно уступала плановой — так, на участке Тайшет—Лена-Восточная отставание составляло 11 пар поездов в сутки при 55 парах плановых. Таксимо—Новая Чара — также на 11 (плановые 27), Волочаевка—Смоляниново — на 13 (88). Сейчас, отмечают участники рынка, наблюдается заметное замедление движения на Западно-Сибирской железной дороге.

При этом не менее важно поддерживать и темпы строительства Восточного полигона, которое в контексте изменившейся экономической ситуации стало предметом особого внимания властей.

«Глава государства подчеркивал необходимость скорейшего расширения Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей», — напоминает премьер Михаил Мишустин. Владимир Путин в рамках Восточного экономического форума заявил, что отказ от расширения Восточного полигона был ошибкой. Постоянно выходят протоколы совещаний (в частности, в Совфеде в июне), где участники требуют «ускорить выполнение мероприятий по строительству Восточного полигона».

Темпы строительства неоднократно вызывали нарекания у потребителей. В 2021 году часть объектов была перенесена на текущий год, в 2022 году также были сдвинуты сроки ввода объектов второй очереди — из-за сокращения инвестпрограммы, пояснили в ОАО РЖД. Разумеется, есть объективные факторы, затрудняющие ход работ на Восточном полигоне. Так, в 2021 году на него негативно повлияли рост цен на стройматериалы и металлы, дефицит персонала и летние стихийные бедствия в Забайкалье, Амурской области и Хабаровском крае, вызвавшие разрушение ряда объектов инфраструктуры (см. «Ъ» от 20 апреля и 24 июля).

В интервью «Ъ» гендиректор ОАО РЖД Олег Белозеров, в частности, отмечал рост цен на металл и комплектующие, в результате которого Восточный полигон сначала подорожал с 720 млрд до 777 млрд руб., а потом — до 838 млрд руб., а также изменение ключевой ставки (см. «Ъ» от 16 февраля).

«Быстро мы строим или медленно — вопрос относительный», — говорил в конце октября в интервью РЖД-ТВ замгендиректора ОАО РЖД Андрей Макаров. — Мы считаем, что в условиях движения, в условиях постоянной эксплуатации, когда после завершения окна мы через 15 минут открываем движение по вновь построенной инфраструктуре, это накладывает достаточно серьезную ответственность на наших подрядчиков за качество и скорость выполнения работ. Но зато эффект не будет отложенным, как если бы мы строили некую новую линию в течение нескольких лет. Мы считаем, что наше строительство идет с опережением всех графиков, потому что, исходя из заключения госэкспертизы, которое нам выдается (сейчас — по объектам второго этапа), нормативные сроки строительства объектов — 36–56 месяцев. Я могу уверенно сказать, что те директивные сроки, которые нашими планами предусмотрены, на 10–14 месяцев короче в условиях постоянного движения».

Тем не менее инвестиции в эту стройку, которые утверждаются при одобрении инвестпрограммы на год вперед и под которые собираются средства, к концу года оказываются существенно ниже исходно запланированных.

Так, при утверждении инвестпрограммы на 2022 год инвестиции в расширение БАМа и Транссиба (все этапы с учетом расширения участка Артышта—Междуреченск—Тайшет) составляли 257,8 млрд руб., без учета Артышты — 221,9 млрд руб. Сейчас планируется инвестировать 142,7 млрд руб., без учета Артышты — 131 млрд руб. За девять месяцев кассовое освоение средств строго на БАМ и Транссиб составило 101,3 млрд руб., ожидаемое выполнение работ — 83,9 млрд руб. Недоосвоение средств и/или недовыполнение работ по Восточному полигону характерно для нескольких последних лет. Так, в прошлом году ОАО РЖД отчиталось об освоении всех 134,3 млрд руб. по БАМу и Транссибу, однако часть этих средств была проавансирована подрядчиком, а работы были исполнены на 89 млрд руб. (см. «Ъ» от 21 декабря 2021 года). На 2020 год было запланировано 98,9 млрд руб. инвестиций, а освоено — 69 млрд руб.

«Сложившаяся практика „слепого авансирования“ стройки Восточного полигона служит безурочным подспорьем для ОАО РЖД при отчетах о кассовом исполнении и заявках на рост тарифов, здесь вопрос не в, — отмечает собеседник «Ъ», — осталось лишь найти ответственных за срывы планов стройки, разработать механизм возврата потребителям услуг монополии тех средств, которые потрачены без какого-либо для них оупитогого пользовательского эффекта, через сниженную индексацию тарифов или их сокращение вовсе».

В 2023–2025 годах на работы на Восточном полигоне планируется потратить без учета участка Артышта—Междуреченск—Тайшет 250 млрд руб., 435,1 млрд руб. и 246,2 млрд руб. соответственно. За счет каких ресурсов будут освоены эти средства — не понятно. Среднее освоение средств в 2013–2021 годах составляет порядка 70 млрд руб., отмечает собеседник «Ъ» в отрасли, и увеличение этой цифры в шесть раз, как в 2024 году, выглядит абсолютно фантастичным.

Евгения Чуряченко,
Наталья Скользягина

ЛОГИСТИКА

Прейскурант с довесками

После прекращения разработки документов по развитию реформы железных дорог из изменений, затрагивающих весь рынок, на повестке осталось только обсуждение введения с 2026 года новой тарифной модели. Судя по ходу дискуссии, монополия стремится закрыть пробелы в действующей модели, уклоняясь от попыток внести элементы реформы в действительность ОАО РЖД, в том числе повышения прозрачности структуры затрат. При этом ОАО РЖД хочет, чтобы принципы индексации тарифов изменились еще до формирования тарифной модели — в частности, чтобы в них было отражено реальное увеличение цен на материалы.

— железнодорожный транспорт —

Жизнь без модели

В 2015 году прекратила действовать целевая модель рынка (ЦМР) железнодорожных грузоперевозок, задавшая направление реформы железнодорожного транспорта на пять лет. Новая ЦМР так и не была утверждена. Она погрязла в войне правок, в которой так и не сошлись позиции формально ответственного за ее разработку Минэкономики и ОАО РЖД. В разное время в ЦМР предусматривались различные, но очень серьезные изменения в функционировании рынка: от доступа частных перевозчиков к инфраструктуре, выделения локомотивной составляющей в тарифе ОАО РЖД и внедрения в монополии раздельного учета перевозочной и инфраструктурной деятельности до возврата ОАО РЖД дореформенного права владеть вагонами. После четырех лет попыток согласования от ЦМР как от концепции решили отказаться (см. «Ъ» от 13 февраля 2019 года).

В сущности, из того, что обсуждалось при согласовании ЦМР, впоследствии приняли только одно существенное предложение: о долгосрочной индексации тарифов ОАО РЖД, приближенной к динамике инфляции.

С 2019 года основным документом, диктующим развитие отрасли, стала долгосрочная программа развития (ДПР) ОАО РЖД до 2025 года. Призывая важность этого документа, участники рынка отмечали, что документ, задающий курс развития железнодорожной монополии, не равнозначен документу, задающему курс развития всей отрасли, и не может его заменить. Показатели реальной работы монополии довольно быстро отклонились от заложенных в ДПР — уже в 2019 году вместо роста погрузки относительно 2018 года в зависимости от сценария на 1,5–3,4% было зафиксировано ее падение на 0,9%. Даже в 2021 году этот показатель не достиг базовый для ДПР 2018 год, а по итогам 2022 года планируется снижение к 2021 году на 5%, что означает отставание от показателей ДПР для 2022 года на 13% по базовому и на 17,6% по оптимистическому сценарию.

За пределами охвата ДПР остались не только важнейшие вопросы рынка в целом — в документе не нашли отражения никакие реформы самой монополии, на которой настаивал рынок, в частности выделение инфраструктурной и локомотивной составляющей или вопрос о либерализации тяги. Как ни странно, дискуссия о реформе возобновилась в рамках обсуждения следующего крупного документа, который должен заметно изменить основы деятельности всего железнодорожного рынка, — обновленного прейскуранта 10–01, который должен вступить в силу с 2026 года.

Новая тарифная модель как таковая

ОАО РЖД в полном объеме пока не выносило новую модель на обсуждение. Однако звучали несколько тезисов, которые должны лечь в ее основу. Так, постулируя если не отказ от тарифных классов, то их максимальное сближение. Сейчас на железной дороге действуют три тарифных класса: эталонный второй, первый, где расценки считаются с дисконтом к нему (коэффициент 0,55–0,75), и третий, самый дорогой — с надбавкой (1,54–1,74). Принцип в том, что более дорогие грузы платят более высокий тариф, несмотря на то что работа, необходимая для перевозки груза одной массы, одна. ОАО РЖД предлагает максимально сократить перекрестное субсидирование между классами грузов.

В новой модели предусмотрен отказ от расчета тарифа исходя из среднесетевой себестоимости — этому принципу на смену должен прийти расчет себестоимости перевозки конкретного груза по определенному маршруту. В новых тарифных схемах будут учтены технологические особенности перевозки, техниче-

ские характеристики вагонов, массы тары, фактическая загрузка вагонов и т. п. В ОАО РЖД говорят о «едином тарифном калькуляторе», позволяющем рассчитать такой тариф. Также предполагается поставить тариф в зависимость от продолжительности срока договора и размера гарантированного объема грузов.

При этом основная предпосылка изменения тарифной модели — это изменение географии поставок в купе со снижением доходной ставки монополии из-за увеличения удельного веса низкодоходных грузов в грузовой базе. Таким образом, монополия решает собственные проблемы с себестоимостью, говорит собеседник «Ъ» в отрасли, в отрыве от тенденций в логистике грузоотправителей, многие из которых продиктованы не столько их коммерческими интересами, сколько изменениями международной политической и экономической ситуации (в частности, рост дальности перевозок).

Говорим «прейскурнт» — обуржуадем «рынок»

Обсуждение реформы прейскуранта, происходившее довольно неспешно, активизировалось в нынешнем году в связи с изменением политической и экономической ситуации. Минэкономики предложило несколько снизить темпы работы над новым прейскурантом. Министрство сообщило, что с 2019 года удалось подготовить прогноз грузовой базы на среднесрочную перспективу и построить вариативную модель расчета стоимостной базы будущего тарифного руководства. «Вместе с тем в условиях сложившейся внешнеполитической неопределенности ряд полученных результатов объективно требует пересмотра и актуализации после достижения нового макроэкономического баланса, трудно прогнозируемого в настоящее время», — сообщил министерство в правительстве в июне. По предложениям Минэкономики стоимостную базу тарифов следовало подчитать к июню 2023 года, а концепцию новой тарифной системы сформировать к июню 2024 года (см. «Ъ» от 11 июля).

Некоторые пункты плана-графика работ по новой тарифной модели, который предложило Минэкономики, вернули дискуссию ко временам прений вокруг ЦМР. Так, Минэкономики поставило задачу до июня 2023 года определить базовую среднесетевую себестоимость перевозки (полную и переменную) в целом и по каждой из тарифных составляющих. Совет потребителей ОАО РЖД предложил отдельно рассчитать себестоимость услуг инфраструктуры и локомотивной тяги с целью оценки наличия или отсутствия перекрестного субсидирования между инфраструктурным и локомотивным комплексами. В ответном письме в августе ОАО РЖД заявило, что «не поддерживает предложения по включению в план мероприятий, связанных с выделением в тарифе отдельных составляющих (инфраструктурная, локомотивная), поскольку тариф является отражением существующей в настоящее время технологии перевозочного процесса» (см. «Ъ» от 18 августа).

Более того, ОАО РЖД заявило, что до анализа статей затрат монополии «в первую очередь необходимо обсудить базовую модель (порядок и методы) государственного тарифного регулирования в целом. И предложило в рамках работы над прейскурантом перейти на новый принцип индексации, выгодно отличающийся от заложенной в ДПР формулы индексации тарифа (среднеарифметический индекс потребительских цен (ИПЦ) за четыре года — два предыдущих, текущий и последующий — минус 0,1%). Монополия предлагает уже с 1 января 2023 года заменить в формуле ИПЦ индексом ценового паритета (см. «Ъ» от 18 августа).

В том или ином виде эту идею ОАО РЖД продвигает уже не первый год. Впервые она четко прозвучала в 2018 году, когда ИПЦ в формуле было предложено прямо за-

менить на индекс цен в промышленности, на тот момент превосходящий ИПЦ на 2,9 п. п. (см. «Ъ» от 8 октября 2018 года). Со временем на место индекса цен в промышленности в предложениях ОАО РЖД пришел индекс ценового давления — показатель, складывающийся из нескольких индексов в зависимости от типа затрат. При определении цен на материалы предлагалось учитывать индекс цен в промышленности без учета топливно-энергетического комплекса, на топливо — индекс цен производителей нефтепродуктов, на электроэнергию — индекс изменения цен на электроэнергию для всех потребителей, для амортизации — индекс изменения цен на строительство и т. п. ИПЦ сохранился как базовый параметр для индексации фонда оплаты труда и так далее (см. «Ъ» от 21 июня 2021 года). Судя по комментариям, данным в интервью «Ъ» замгендиректора ОАО РЖД Алексеем Шило (см. «Ъ» от 31 октября), под индексом ценового паритета подразумевается аналогичный индексу ценового давления комплексный показатель. При этом еще в 2021 году против изменения формулы выступила ФАС, отмечая, что «предлагаемые изменения не отвечают принципу долгосрочности и предсказуемости». «Отказ от текущего порядка индексации тарифов по формуле „инфляция минус“ снижает заинтересованность субъекта естественной монополии в оптимизации затрат, в том числе при закупках продукции», — сообщил в августе 2021 года в письме первому вице-премьеру Андрею Белоусову глава ФАС Максим Шаскольский. — Пересмотр ОАО РЖД контрактов на приобретаемую продукцию и рост затрат по ним, переложенный в тариф на перевозку, приведет к росту себестоимости продукции на всех стадиях производственного цепочки предприятия по всем отраслям экономики и к неконтролируемому росту инфляции».

Совет потребителей ОАО РЖД тем не менее продолжил настаивать на анализе структуры затрат ОАО РЖД. В сентябре в своем экспертном заключении совет предложил создать рабочую группу с участием профильных ведомств, монополии, основных участников рынка и научных организаций, которая займется проработкой базовых вопросов формирования новой тарифной модели, в частности актуализацией методологии раздельного учета доходов и расходов ОАО РЖД и разработкой расчетной экономической модели монополии с определением структуры и динамики затрат, инвестпрограммы и моделирования источников ее финансирования. По мнению совета, сейчас в условиях высокой волатильности на рынках построить качественный прогноз объемов перевозок и экономики ОАО РЖД, которые являются основой новой тарифной модели, невозможно, и расчет этих параметров может быть возможен не ранее 2023–2024 годов, когда стабилизируется макроэкономическая ситуация и сформируются новые устойчивые транспортные потоки. В текущих условиях можно проработать только базовые вопросы новой тарифной модели и построить расчетную экономическую модель ОАО РЖД.

Точно и заблаговременно
Несмотря на продолжающуюся дискуссию вокруг базовых постулатов тарифной модели, ОАО РЖД настаивает на доработке действующей тарифной системы уже сейчас. Фактически она уже происходит довольно активно. Так называются точечные изменения в прейскуранте активно вносятся с 2021 года — внести их ОАО РЖД планировало еще в 2020 году, но правительство отказалось на фоне COVID-19 (см. «Ъ» от 26 ноября 2020 года). В 2021 году отменили льготы на порожний пробег инновационных полувагонов, введенные для стимулирования инновационного вагоностроения и до отмены делавшие возврат вагонов с повышенной осевой нагрузкой на 11–27% дешевле, чем для типовых. Льготы на порожний пробег были заменены скидкой в 4,05% на перевозку в грузовом рейсе. Сейчас операторы в отделе по призыву ОАО РЖД концентрируют парк инновационных вагонов на Восточном полигоне предлагают вернуть эти скидки (см. «Ъ» от 10 октября), но, по информации «Ъ», пока развития эта инициатива не получила.

Тогда же была проведена доиндексация тарифов на перевозку контейнеров на 4,75%. ОАО РЖД мотивировало ее тем, что повисло эффективность перевозочного процесса, нарастил скорость на 45–50% выше

нормативно установленной, и считает необходимым поучаствовать в дополнительных прибавках, возникающих из-за этого у операторов платформ. Всего за счет этой меры в 2022 году ОАО РЖД планировало собрать 4,6 млрд руб.

Целый ряд новаций был введен в тарификации перевозок угля. В 2021 году перевозки антрацита были приравнены по тарифным условиям к перевозке коксующегося угля, что объясняли близостью мировых цен на оба продукта. В результате этой меры тарифы на перевозку антрацита увеличились на 15% (это давало ОАО РЖД порядка 3 млрд руб. дополнительной выручки). По расчетам аналитического центра РЭА Минэнерго, в результате этой меры вместе с общей индексацией тарифа (в начале и июне 2022 года) тариф на перевозку антрацита по состоянию на сентябрь на Находку вырос на 36% к 2021 году, на Тамань, Мурманск и Усть-Лугу — на 64,5%.

С индексацией с 1 июня были отменены коэффициенты за дальность на перевозку угля в 0,4 и на перевозку энергетического угля на экспорт в 0,895. В проекте приказа ФАС об индексации тарифов на 2023 год эта мера закреплена уже до 31 декабря 2023 года, тогда как изначально она мыслилась как краткосрочная и была введена на три месяца.

ОАО РЖД еще в 2018 году начало обсуждать сближение тарифов на перевозку металлургического сырья и готовой продукции (подробнее см. интервью главы ОАО РЖД Олега Белозерова «Ъ» 1 октября 2019 года). Идея в том, чтобы тарифы на готовую продукцию были снижены и тем самым был остановлен отток этих грузов на альтернативные виды транспорта, а на руду — повышены, чтобы сырье в меньшем объеме уходило на экспорт, а рост тарифа стимулировал металлургов сокращать расстояния доставки руды до производства.

Замгендиректора ОАО РЖД Алексей Шило в конце октября пояснил «Ъ», что диалог с металлургами по вопросу сближения тарифов ориентирован на сближение их после 2026 года (см. «Ъ» от 31 октября). «То есть мы не призываем никого с 2023 года сближать тарифы — понятно, что сделать это проблематично», — говорил он.

Вместе с тем некоторые шаги в этом направлении уже приняты. По информации «Ъ», ОАО РЖД вело диалог с одним из крупных производителей железорудного сырья по переводу тарифа на перевозку сырья во второй тарифный класс. К консенсусу стороны не пришли, однако производитель продемонстрировал готовность к повышению тарифа на поставку руды и железорудного концентрата на дальневосточные погранпереходы на 50%, что в итоге было закреплено в проекте приказа ФАС. Там сообщается об «установлении поправочного коэффициента 1,3, исключив применение коэффициента 0,865, к тарифам на перевозку руд и концентратов железных при расстояниях перевозки свыше 5 тыс. км в направлении железнодорожных пограничных передаточных станций, имеющих экспортный код».

Источник «Ъ» в отрасли говорит, что внесение точечных изменений, по сути, подменило собой использование тарифного коридора, которое выгодно отличается тем, что в нем первая рука — у ОАО РЖД и правление монополии может оперативно вводить и отменять поправочные коэффициенты. С 2019 года ОАО РЖД не может в рамках тарифного коридора вводить надбавки — только скидки, и в итоге все изменения в верхнюю сторону «вырубается в камне» в прейскуранте, говорит он. Однако это, по мнению собеседника «Ъ», — плохая практика, поскольку точечные параметры меняются без изменения общей тарифной структуры и не отражают долгосрочные тренды развития сети.

Другой собеседник «Ъ» говорит, что пересмотр прейскуранта 10–01 лишается смысла в отрыве от формирования прозрачной и сбалансированной модели ОАО РЖД. Третий источник полагает, что сохранение в монопольном положении потенциально рыночных сегментов продолжает оказывать давление на тарифы — их экономически необоснованный рост только продолжится.

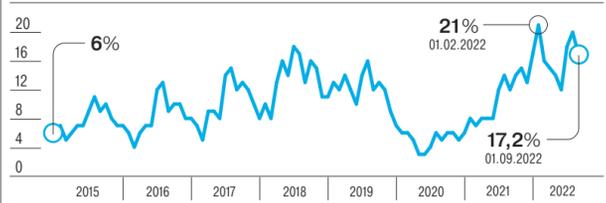
«Предлагаемый ОАО РЖД принцип построения прейскуранта отражает давно сформировавшийся кризис целеполагания по вопросам развития отрасли», — говорит еще один участник рынка. — В логике этого подхода нет привязки к государственному задаче стимулирования развития отраслей, технологий, регионов». Он считает, что во главу угла ставит безубыточность ОАО РЖД, но никак не нужды промышленности и устойчивости экономики страны.

Елена Панькова, Наталья Скорлыгина

Дороги идут в отказ

ДОЛЯ ЗАЯВОК, ИСПОЛНЕННЫХ С НАРУШЕНИЕМ СРОКОВ (%)

ИСТОЧНИК: ДАННЫЕ РАСКРЫТИЯ ИНФОРМАЦИИ ОАО РЖД



ДОЛЯ ОТКАЗОВ ПО ЗАЯВКАМ НА ПЕРЕВОЗКУ ОТ ОБЩЕГО КОЛИЧЕСТВА (%)

ИСТОЧНИК: ДАННЫЕ РАСКРЫТИЯ ИНФОРМАЦИИ ОАО РЖД



— железнодорожный транспорт —

Далее она изменялась с существенными колебаниями. Новый рост начался с 2022 года — уже к маю доля отказов по заявкам достигла 68,7%, а в августе был зарегистрирован ее исторический рекорд в 80,4%, то есть согласовывалась только каждая пятая заявка. К сентябрю она вновь снизилась, но остается на высоком уровне — 54,7%.

В ОАО РЖД отмечают «существенный рост поступления заявок на перевозку по отношению к аналогичному периоду прошлого года». «В январе—октябре объем заявок на перевозку грузов в восточном направлении вырос на 73%, — говорит в монополии. — Объем принятых к исполнению заявок также выше уровня прошлого года». Снижение доли согласованных объемов относительно заявленных обусловлено ростом количества заявок, не подкрепленных грузовой базой, добавляет в ОАО РЖД. За десять месяцев в ОАО РЖД поступили заявки на перевозку 1,8 млрд тонн экспортного угля в восточном направлении. Это в 1,7 раза больше, чем годом ранее, и в 4,1 раза больше, чем годовой объем добычи угля в РФ по итогам 2021 года. При этом, отмечают в ОАО РЖД, объем согласованных заявок на перевозку угля в восточном направлении на 5,8% больше, чем за аналогичный период прошлого года.

Без движения

Участники рынка отмечают ухудшение ситуации на сети в текущем году. Согласно статистике ОАО РЖД, оборот вагона за девять месяцев увеличился на 1,5 суток, или на 9,4%, к девяти месяцам 2021 года. Участовая скорость по итогам девяти месяцев снизилась на 5,2%, до 38,3 км/ч. Вместе с тем, отмечает собеседник «Ъ» в отрасли, техническая скорость, упавшая в прошлом году до исторического минимума последних двух десятилетий, вновь продолжала снижаться — на 4,2%, до 43 км/ч.

Что касается Дальнего Востока, то на накопленный эффект недостаточных темпов расширения Восточного полигона в последние годы в нынешнем году наблюдался повышенная востребованность его мощностей после закрытия для экспортеров РФ европейских рынков. На Восточный полигон поехали экспортные грузы, которые ранее там вообще не были представлены, такие как грузы ЦБК Северо-Запада или металлургическая продукция предприятий европейской части РФ, ранее ориентированных на сбыт в Европе. Также увеличился объем внутрироссийских перевозок, которым с марта дается приоритет — так, за девять месяцев Восточный полигон выросли на 56%, удобренный — на 24,8%, черных металлов — на 21%, нефтепродуктов — на 11,1% и так далее. В результате экспортные перевозки по Восточному полигону сократились на 3,7%, конкретно угольных грузов — на 2,3%.

В октябре губернатор Кузбасса Сергей Цивилев жаловался премьеру на то, что на середину месяца в регионе простояло 12 тыс. вагонов с углем с 800 тыс. тонн груза, в том числе 500 вагонов с сентября. Весь объем принят к перевозке на восток, сообщалось в письме, но не отправлен со станций погрузки. Как сообщили в представительство правительства Кузбасса «Интерфаксу», в регионе ежесуточно остаются без движения до 180 и более груженых поездов с углем, в том числе на подъездных путях предприятий-грузоотправителей. «Ситуация с вывозом кузбасского угля на экспорт не улучшается. Основной причиной недогрузки являются системные ограничения со стороны ОАО РЖД», — рассказывает там. — Повышаются риски срыва сроков груза. При этом перерабатывающие способности специализированных портов по перевалке угля остаются неустойчивыми и срываются формирования судовых партий в портах из-за отсутствия необходимого количества груза».

Президент Национального исследовательского центра перевозок и инфраструктуры Павел Иванкин считает, что этот год с точки зрения наблюдения тенденций нерепрезентативен: каждый месяц меняются правила перевозок, и сама ситуация на сети сильно изменилась. «В один момент мы оголодали Северо-Запад при уже имеющемся дефиците провозной способности на Востоке и идущей там стройке прямо „под колесами“, — отмечает он. По его словам, ОАО РЖД вынуждено выполнять поручения правительства по вывозу грузов, осуществлять вывоз угля по поручениям президента, а там, где у него есть пространство для маневра, склоняется к вывозу высококапитальных грузов — хотя заявки на перевозку каменного угля для ОАО РЖД технологичны.

В последнее время участились случаи задержания и затронеия заявок, отмечает господин Иванкин: если раньше система планирования была более понятной, то сейчас, как только появляется увеличение провозной способности, грузоладельцы начинают подавать заявки на один объем с разных юрлиц и, имея 1 тыс. тонн, в итоге могут заявить 5 тыс. тонн. ОАО РЖД старается эти задержанные заявки отсекают. Что касается роста отказов в перевозке по согласованным заявкам, господин Иванкин отмечает большое количество отказов со стороны Китайских железных дорог, которые не дают адекватного ответа на рост российского экспорта, и портов Дальнего Востока, которые сейчас перегружены импортом.

Нынешний год будет рекордным с точки зрения несогласованных заявок, полагает глава «Infoline-Аналитик» Михаил Бурмистров. И так существовало отставание на Восточном полигоне, а как только все объемы поехали с Северо-Запада, ситуация резко ухудшилась. Плюс к тому два раза менялась система распределения мощностей, отмечает он: в марте были отменены правила недискриминационного доступа и были введены временные правила определения очередности, потом они были адаптированы и возвращено квотирование угля, напоминает он. Вопрос, насколько можно говорить, что ОАО РЖД сделало все возможное для того, чтобы увеличить провозную и пропускную способность Восточного полигона. «В моем понимании, так говорить нельзя», — говорит господин Бурмистров. — Некоторые действия, предпринимаемые ОАО РЖД, не учитывали особенности построения логистики крупнейших грузоладельцев, и при, возможно, благих намерениях ОАО РЖД это привело к неосознанно возможным объемам вывоза». Например, говорит он, собой при изменении приоритетов по угля привел к тому, что снизилась эффективность заковыванных схем маршрутных отправок угля, была потеряна ритмичность отправок. Сократилась доля инновационных вагонов в отправке угля на Восточный полигон, в одном маршруте стали перемешиваться инновационные и типовые вагоны, и это привело к тому, что отгрузка угля снизилась, хотя могла быть выше, если бы угольщиков предупредили заранее. Несмотря на большие шаги, которые сделало ОАО РЖД в направлении работы с грузоладельцами, стало понятно, что тот уровень координации между ОАО РЖД, грузоладельцами и операторами, который существовал на начало 2022 года, был неплохим для мирного времени, но недостаточным для мобилизационной экономики.

В следующем году ситуация будет еще хуже, считает господин Бурмистров, и доля отказов еще вырастет. А с учетом того, что еще сильнее вырастут тарифы, на первый план выходит готовность ОАО РЖД, предоставляя тарифные скидки, стимулировать увеличение отправок. Сейчас эта активность недостаточна, полагает господин Бурмистров. Грузовладельцы, в частности угольщики, стали платить заметно больше, но заметно лучшую услугу в обмен на это не получают.

Наталья Скорлыгина

ЛОГИСТИКА

Из Китая — через Казахстан

Развитие все более востребованного Россией и Китаем трансказхстанского железнодорожного транзита требует обеспечения его перегрузочными мощностями и подвижным составом. Частная группа компаний PTC Holding уже развивает транзит через станцию Достык, где она построила уже две очереди терминала и рассматривает возможность его расширения.

— международные отношения —

Трансказхстанские маршруты

На фоне коренного преобразования евразийской логистики с весны 2022 года на передний план выходят сухопутные маршруты Европа—Азия, и прежде всего трансказхстанские. Наиболее стабильным и свободным от погодного и человеческого фактора является железнодорожный транспорт — в Казахстане им перевозится 90% транзитных грузов.

Для России развитие казахстанского транзита очень значимо. В октябре в Астане президенты РФ, Казахстана и стран Центральной Азии по итогам встречи сделали совместное заявление о том, что Россия, Казахстан, Киргизия, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан «примут меры для развития трансграничных маршрутов, создания надежных логистических коридоров и увеличения пассажиро- и грузопотока в целях создания надежных логистических коридоров и цепочек для выхода на региональные и мировые рынки». На октябрьской встрече с первым заместителем премьер-министра Казахстана Романом Скляром вице-премьер РФ Марат Хуснуллин предложил обсудить расширение железнодорожного сообщения между странами. По его словам, Россия провела большую работу по расширению логистических коридоров в восточном направлении. «Мы утвердили дорожную пятилетку, также согласовали у президента разработку и формирование международного транспортно-логистического маршрута «Запад—Восток», который пройдет от Санкт-Петербурга до Владивостока», — сообщил господин Хуснуллин.

Еще в марте министр индустрии и инфраструктурного развития Казахстана Каирбек Усенбаев заявлял, что в 2022 году железнодорожный транзит через территорию страны должен составить 24,5 млн тонн и 1,1 млн TEU контейнерных грузов. К 2025-му страна планирует нарастить транзит до 30 млн тонн. Президент Казахстана Касым-Жомарт Токаев в конце октября заявил, что страна намерена создать контейнерный хаб на Каспии и сеть логистических центров на границе с Россией, Китаем и странами Центральной Азии. «Мы сделаем Транскаспийский международный транспортный маршрут основным связующим звеном, который будет способствовать более полной реализации наших транзитных и экспортных возможностей. Мы усилим морские порты и флот, создадим на Каспийском море контейнерный хаб», — заявил он. По его словам, также планируется отремонтировать 11 тыс. км железных дорог, ввести железнодорожные линии Достык—Мойынты, Дарбаза—Мактаарал, обходную железнодорожную ветку вокруг Алматы, железнодорожный переход с Китаем «Бахты».

Транскаспийский международный транспортный маршрут (ТМТМ) идет из Китая в Казахстан, акваторию Каспийского моря, Азербайджан, Грузию и далее в Турцию и страны Европы. За девять месяцев 2022 года объем перевозок по ТМТМ увеличился в 2,7 раза по сравнению с тем же периодом прошлого года, дойдя до 1,08 млн тонн грузов. Членами ассоциации ТМТМ являются 20 компаний, включая железнодорожные администрации, порты, судоходные и логистические компании из восьми стран.

С учетом необходимости для каждого государства, через территорию которого проходит трансевразийский маршрут, располагать собственным железнодорожным парком и возможностью предоставлять логистические услуги возрастает значение железнодорожных операторов, достаточно компетентных для выполнения транзитных операций как в своей стране, так и между странами—участницами ТМТМ и других транспортных коридоров. В Казахстане услуги по перевозкам по ТМТМ готовы предлагать один из крупнейших железнодорожных операторов Центральной Азии — частная группа компаний PTC Holding, которая сейчас занимается включением в ТМТМ станции Достык — одной из якорных для казахстанского транзита железнодорожных станций. «Мы уже обратились официально с письмом в Ассоциацию транскаспийского международного транспортного маршрута о включении в маршрут ТМТМ перевозок со станции Достык», — говорит глава группы компаний



PTC Holding Тимур Карабаев. — Это позволит создать для китайских грузоотправителей дополнительные возможности транспортировки грузов в Европу.

Путь через Достык

Группа компаний PTC Holding, начинавшая как оператор перевозки нефтеналивных грузов, с 2016 года приступила к диверсификации бизнеса и расширению спектра предоставляемых услуг с акцентом на развитие контейнерных перевозок. В 2021-м она пополнила свой инфраструктурный парк многофункциональным грузоперевалочным терминалом Dostyk TransTerminal на станции Достык проектной мощностью 160 тыс. TEU в год. А летом текущего года на этой же площадке была введена в эксплуатацию вторая очередь проекта, которая удвоила мощности терминала, до 320 тыс. TEU, и соответствующая железнодорожная инфраструктура, позволяющая перерабатывать грузы по сквозной технологии быстро и безопасно.

«Мощность терминала позволяет сейчас перегружать девять поездов в сутки», — рассказывает генеральный директор входящей в состав холдинга компании PTC Cargo Олжас Шилтерханов. — Кроме того, мы построили новый разъезд, который дает возможность перегружать без захода на станцию Достык. То есть контейнерный поезд заходит из Китая на наш терминал, перегружается, формируется под заказчика и далее отправляется в пункт назначения через наши новые пути и сразу на магистральную железнодорожную сеть. 1 сентября мы получили все документы по новой железнодорожной инфраструктуре, набрали сотрудников, обучили их и с 1 октября уже пропустили через парк «Северный» станции Достык 27 контейнерных поездов».

Сейчас первая очередь Dostyk TransTerminal загружена на 100%, вторая набирает обороты, и до конца текущего года терминал планируется вывести на максимальную производственную мощность — 320 тыс. TEU. В перспективе намечается строительство третьей очереди с доведением суммарной мощности этой перевалочной базы на станции Достык до 480 тыс. TEU в год. Сейчас PTC Cargo открывает в Китае филиал, который будет сотрудничать с оператором железнодорожной инфраструктуры, местными логистическими платформами и находить новые объемы грузов для перенаправления их транзитом через Казахстан.

«Заканчивается регистрация нашего филиала в Шанхае», — говорит господин Шилтерханов. — Это полноценная международная компания, способная осуществлять хозяйственную деятельность, самостоятельно вступать в договорные отношения с китайскими перевозчиками, формировать собственный пул клиентов.

Нам это нужно для того, чтобы мы могли непосредственно предлагать сервис door to door, от точки А до точки Б напрямую грузоотправителю, не только экспедитору или контейнерному перевозчику, с которыми мы сейчас работаем». Возможность контроля логистики на всем маршруте, добавляет он, позволит качественно планировать прохождение грузов через межгосударственные стыковые пункты, обеспечивать своевременную подачу подвижного состава под эти грузы, контролировать все моменты, касающиеся документооборота, оформления транзитных деклараций на стыках. «Ну и когда на всем пути оперирует наша компания, мы можем гарантировать клиенту лучший сервис», — заключает Олжас Шилтерханов.

Объем перевозок через терминал за девять месяцев составил 137 тыс. TEU. По итогам текущего года входящая в холдинг PTC Cargo планирует перевалить через Dostyk TransTerminal около 160 тыс. TEU — это примерно 15% годового контейнерного грузопотока через Казахстан. «При этом PTC Cargo готова наращивать эти объемы, и поэтому мы приветствуем позицию руководства Китая и Республики Казахстан, стран Центральной Азии, Ирана, Турции, Азербайджана и Грузии по построению новых логистических цепочек, инвестированию в развитие железнодорожной инфраструктуры, подвижного состава, в том числе с привлечением частных инвестиций, и сами принимаем в этом активное участие», — говорит господин Шилтерханов.

География услуг PTC Holding уже довольно широка. PTC Cargo может предоставить услуги для клиентов на Россию, на Европу, на всю Центральную Азию. Генеральным партнером выступает ОТЛК ЕРА — оператор, на паритетных началах принадлежащий железным дорогам России, Белоруссии и Казахстана и обслуживающий маршрут Китай—Европа—Китай через территорию своих стран-акционеров. «Мы видим, что до апреля был большой объем Китай—Европа и небольшой — из Китая на Россию», — делится наблюдениями Олжас Шилтерханов. — Сейчас тенденция поменялась: более 60% — это объемы на Московский транспортный узел и 40% — это Европа. Что касается нашей компании, мы активно участвуем в перевозке на Россию. Мы начали консолидацию одиночных контейнеров, следующих из Китая в направлении России, Узбекистана, с последующей их прицепкой к организационным контейнерным поездам того же назначения. Кроме того, осуществляем формирование контейнерных поездов по оптимизированным схемам «3 в 2», то есть из трех поездов, поступающих из Китая, формируем два длиннооставных поезда, что позволяет эффективней использовать подвижной состав и, как следствие, снизить ставку и удешевить перевозку для клиента».

При этом PTC Holding готов работать и на других транзитных маршрутах Китай—Европа—Китай — так, сейчас железные дороги Казахстана активно прорабатывают маршрут Китай—Казахстан—Узбекистан—Туркменистан—(смена колеи)—Иран—Турция—Европа. Этот полностью сухопутный маршрут может на себя взять часть потоков, которые сегодня выпадают из традиционных маршрутов, проходящих по территории России, Белоруссии и далее в Европу. «Мы также можем участвовать и предлагать сервис по данному маршруту», — говорит Олжас Шилтерханов.

Нефтяной поток

PTC Holding активно развивает и свое традиционное направление бизнеса — перевозки наливных грузов, спрос на которые в Казахстане растет вместе с ростом уровня добычи. В этом году, по информации главы «Казмунайгаза» Магзума Мирзагалиева, нефтяная промышленность Казахстана обновит абсолютный рекорд в его истории: будет переработано почти 17 млн тонн нефти. Уже по итогам девяти месяцев видно, что эта цифра вполне достижима. По данным министра энергетики Казахстана Болата Акчулакова, по итогам девяти месяцев объем производства нефтепродуктов составил 11,1 млн тонн, или 107,8% к аналогичному периоду прошлого года. «Таким образом, увеличены объемы переработки нефти и производства нефтепродуктов, в том числе автобензинов — 3,7 млн тонн, или 105,9%, дизельного топлива — 4 млн тонн, или 108,3%, авиатоплива — 517 тыс. тонн, или 119,1%, мазута — 2,1 млн тонн, или 117,3%», — заявил министр энергетики.

Однако сами по себе эти серьезные достижения мало что стоят, поскольку эту продукцию необходимо четко, надежно и в срок доставить до потребителей. Мировая политическая и экономическая конъюнктура очень наглядно показала, как важно в такой ситуации наличие местного сильного транспортно-логистического игрока, который обладает собственным подвижным парком и способен обеспечить необходимые перевозки в интересах собственной страны вне зависимости от складывающихся международных обстоятельств. Таким оператором в Казахстане стал PTC Holding, который тоже по итогам девяти месяцев поставил собственный рекорд: перевезено 9,7 млн тонн нефтепродуктов.

В 2002 году PTC Holding начал свою историю с приобретения 3 тыс. вагонов-цистерн для перевозки нефтепродуктов. В результате активных инвестиций частных акционеров компании в обновление парка, выстраивания партнерских отношений со всеми участниками рынка, в том числе с КТЖ, развития инфраструктуры и человеческого капитала группакратно увеличила масштаб своих операций, в том числе на рынке перевозки нефтеналивных грузов. За 20 лет PTC Holding нарастил операционный парк грузовых вагонов до 14,5 тыс. единиц, основную долю в котором составляют вагоны-цистерны для перевозки нефтепродуктов — 10,8 тыс. единиц, обеспечивающие своевременный и бесперебойный вывоз нефтепродуктов внутри страны и на экспорт. PTC Holding удается полностью обеспечивать крупнейшие НПЗ Казахстана необходимым количеством цистерн без привлечения вагонов из сопредельных стран. Учитывая завершенную в 2018 году модернизацию отечественных НПЗ и, соответственно, увеличение выпуска нефтепродуктов, группой компаний увеличен парк вагонов-цистерн, включая специализированные вагоны, позволяющие перевозить бензол и параксилон (нефтехимические продукты, который начал производить Атырауский НПЗ после модернизации).

Компания уделяет отдельное внимание строительству и модернизации инфраструктурных предприятий, сопряженных с деятельностью НПЗ. Проведена модернизация существующих промывочно-пропарочных станций вблизи Павлодарского НХЗ и «ПетроКазахстан Ойл Продактс» (Шымкент), построена новая подобная станция вблизи Атырауского НПЗ с учетом возросших планов по производству нефтепродуктов. Более того, Группой компаний PTC Holding совместно с Атырауским НПЗ решены инфраструктурные проблемы, что положительно влияет на экологию Атырау, путем строительства 45 км железнодорожной инфраструктуры и соответствующих объектов, позволяющих транспортировать нефтепродукты в обезд города.

PTC Holding не только играет важную роль в обеспечении энергетической независимости Казахстана как сильный отечественный игрок на местном рынке, который при этом ведет активную экспансию на внешние рынки. Так, к примеру, треп продукции ПАО «Орскнефтеоргсинтез», одного из крупнейших нефтеперерабатывающих заводов РФ, перевозится в вагонах-цистернах группы.

Не только нефть

PTC Holding предлагает своим клиентам не только цистерны. Для увеличения скорости грузового движения при перевалке контейнеров группа приобрела 4 маневровых локомотива и 600 80-футовых фитинговых платформ, которые используются в приграничной зоне с целью увеличения объемов, надежности и стабильности транзитных перевозок. Также PTC Holding предоставляет под перевозку 20-футовые контейнеры хард-топ. Их универсальность в том, что они подходят для перевозки очень обширной номенклатуры грузов (от зерна и других сыпучих видов груза до габаритной техники). Усиленная конструкция контейнеров позволяет обеспечить загрузку в контейнер до 32 тонн, или 37,6 кубометров. Снимающаяся герметичная крышка и открывающиеся торцевые двери позволяют грузоотправителям разрабатывать лучшую схему загрузки своей продукции и быть уверенными в сохранности ее качества.

По словам Олжаса Шилтерханова, сейчас компания планирует приобрести около 1 тыс. хард-топов. «А также мы отработаем с собственниками контейнеров оперирование 40-футовых контейнерами», — добавляет он.

Фарит Ишмухамметов

