

11 | Как операторы грузоперевозок адаптируются к рыночным изменениям

11 | Как растет производство инновационных вагонов

Использование цифровых технологий становится обязательным в любой сфере, и железнодорожный транспорт не исключение. Для пассажиров ГЖД сегодня доступны многие электронные услуги: через интернет сегодня приобретается больше половины всех билетов на поезда Горьковской железной дороги (ГЖД), а бесплатный wi-fi на нижегородском вокзале становится привычной необходимостью. В новых технологиях и перспективных IT-проектах ГЖД разобрался «Ъ-Железнодорожный транспорт».

По пути технологий

— перспективы —

Возьми и купи мне билет

Одной из первых технологичных услуг железных дорог стало оформление билетов на поезда дальнего следования через web-портал РЖД: онлайн-продажи стартовали в мае 2007 года. Тогда билеты, забронированные и оплаченные через интернет, нужно было оформлять и получать в кассе, поэтому сервис не пользовался особой популярностью. Сейчас оплатить онлайн-билеты можно не только банковской картой, но и с помощью различных сервисов, а электронную регистрацию на поезд пройти на портале РЖД сразу после покупки проездного документа. При этом билет не обязательно предварительно распечатывать — достаточно при посадке предъявить паспорт и проездной документ на экране смартфона.

Модернизация сервиса привела к стремительному росту продаж электронных билетов. Только за три квартала этого года онлайн-продажи на ГЖД выросли в 1,7 раза к аналогичному периоду 2015 года: в электронном виде на поезда дальнего следования было продано больше 2,94 млн билетов, а в целом — 5,7 млн проездных документов, то есть больше половины пассажиров предпочли воспользоваться онлайн-сервисом. Наиболее активны в покупке электронных билетов на полигоне Горьковской магистрали Нижний Новгород и Казань.

РЖД продолжает дополнять существующий сервис новыми опциями. Например, в сентябре 2016 года пассажиры получили возможность покупать удаленно билеты на поезда дальнего следования для школьников. Опция действует в течение всего учебного года — с сентября по конец мая. Это стало возможным в результате изменения правил покупки таких льготных билетов: раньше справку об обучении в школе нужно было предъявлять в кассе, а сейчас только при посадке в поезд. Кроме того, РЖД прорабатывает возможность оформления электронных билетов в специализированные купе для людей с ограниченными возможностями. Для этого необходимо создать единую электронную базу документов, подтверждающих инвалидность, и сейчас железнодорожники прорабатывают возможность формирования такой базы на основе данных органов соцзащиты.

Эксперты ожидают, что доля электронных билетов на железной дороге будет расти. «Повышение электронных мобильных платежей — общемировой тренд. Билеты не нуж-



Бесшовный wi-fi обеспечивает непрерывный доступ в интернет на вокзалах и в поездах

но мерить, рассматривать, как вещи или одежду, так что электронная продажа — это идеально для них», — отмечает первый вице-президент Российского союза инженеров Иван Андриевский.

Мобильность с мобильным

Чтобы увеличить долю электронных продаж и таким образом снизить затраты на обслуживание пассажиров и сэкономить время, РЖД начали развивать новые каналы продаж. В частности, в феврале было запущено мобильное приложение для покупки билетов на поезда дальнего следования «Билеты на поезда». В августе специальное приложение для мобильных устройств — «Пригород» — запустила Волго-Вятская пригородная пассажирская компания (ВВППК, 49% акций принадлежит РЖД, остальными поровну владеют правительства Нижегородской и Кировской областей). После заполнения формы через приложение на

электронный адрес пассажиру поступает копия электронного билета, нужно только ввести свои паспортные данные и оплатить проездной документ с помощью банковской карты. Распечатывать билет, как и при покупке онлайн-билетов на поезда дальнего следования, не нужно — турникеты оснастили планшетным сканером, который считывает информацию прямо с мобильного устройства, для этого нужно приложить экран телефона с выведенным на нем билетом к мишени турникета. В ВВППК рассчитывают, что сервис будет популярен в первую очередь среди молодежи, так как студенческие льготы при покупке билета через приложение сохраняются. Объемы продаж билетов через мобильное приложение «Пригород», учитывая новизну, еще невелики, рассказали в пригородной компании, но на сегодняшний день мобильное приложение установило уже более 1 тыс. человек, и в ВВППК

рассчитывают на увеличение объемов в дальнейшем.

В ближайшее время РЖД могут выпустить единое клиентское приложение для всех мобильных устройств — компания готовится к новому технологическому этапу. Как рассказали в пресс-службе компании, пользователи смогут купить билет на поезд, зайти в личный кабинет или посмотреть расписание. Кроме того, планируется предусмотреть форму обратной связи: это позволит пассажиру оперативно сообщить о любых проблемах на вокзалах или в поездах, связанных с работой оборудования или с обслуживанием. К обращению можно будет прикрепить фотографию или видео, и оно сразу поступит к сотрудникам РЖД, которые смогут оперативно устранить проблему. Компания уже провела конкурс по выбору разработчика этого ПО, который должен будет до конца года представить версию приложения, и после отладки и тестовых испытаний сервис будет доступен для всех пассажиров.

Параллельно развивается сотрудничество железных дорог с «Яндексом».

По условиям подписанного интернет-компанией и РЖД соглашения железнодорожники предоставят «Яндексу» данные о движении поездов, а тот в свою очередь опубликует их в режиме онлайн и в перспективе сможет напрямую, без посредников, как сейчас, продавать билеты.

Рост числа смартфонов у населения будет автоматически увеличивать число тех, кто предпочитает покупать билеты с помощью мобильных устройств, говорят эксперты. Что касается единого приложения, то, по мнению господина Андриевского, необходимость его появления давно назрела. По словам эксперта, кроме постоянно обновляемого расписания и сервиса для выбора и покупки билетов, в этом приложении должна работать геолокация, которая позволит выводить актуальные объявления для местности, в которой находится пассажир.

Вокзал в режиме wi-fi

Развивая мобильные сервисы, железнодорожники расширяют доступ пассажиров к самому интернету.

В сентябре 2015 года телекоммуникационный оператор ТТК (дочернее общество РЖД) на 79 железнодорожных вокзалах в 55 городах России запустил единую сеть wi-fi с бесплатным доступом для пассажиров, а уже к середине июня 2016 года количество пользователей wi-fi на этих вокзалах превысило 1 млн. За это время, как посчитали железнодорожники, объем скачанного трафика составил 254 терабайта, что эквивалентно 56 тыс. фильмов в HD-формате или 50 млн песен.

Ежемесячно к wi-fi на вокзалах подключаются порядка 130 тыс. пассажиров по всей стране — по статистике, в рамках одной сессии пассажир пользуется интернетом около 50 минут. Причем после того, как пассажир авторизовался, его устройство в дальнейшем автоматически подключается к сети на любом вокзале, где есть wi-fi от ТТК.

Железнодорожный вокзал Нижнего Новгорода по среднему количеству пользователей беспроводного интернета занял пятое место в России с показателем 4,7 тыс. Это в 10 раз меньше, чем на четырех вокзалах в Москве, которые возглавили рейтинг. Второе место занял Московский вокзал Санкт-Петербурга — там бесплатным wi-fi от ТТК в месяц пользуются в среднем 10 тыс. пассажиров, на третьем месте — вокзал Ростов-Главный (5,5 тыс. пользователей), на четвертом — Адлер (5 тыс. человек).

Но бесплатным интернетом только на вокзалах в РЖД решили не ограничиваться: сейчас компания тестирует так называемый бесшовный wi-fi. Как рассказали в пресс-службе РЖД, эта технология предполагает, что пассажир, зарегистрировавшись в сети на вокзале, может уже без перерегистрации пользоваться интернетом во время всей поездки, а также на вокзале прибытия. Часть сервисов планируется бесплатной, а некоторые виды контента можно будет купить. Сейчас технология «обкатывается» на маршруте Москва — Адлер, и уже по итогам тестирования руководство железных дорог будет решать, в каких направлениях будет расширяться география бесшовного wi-fi.

По мнению экспертов, перспективы у этого проекта самые радужные. «Покрытие интернетом всех странств — движимых и недвижимых — это то, что сегодня успешно реализуется, за этим будущее. Нет сомнений, что РЖД решит временные трудности с нестабильной доступностью и wi-fi в поездах будет по настоящему бесшовным в ближайшем будущем», — надеется Иван Андриевский.

Инвестиции в будущее

— тенденции —

В 2016 году Горьковская железная дорога планирует потратить на инфраструктурные проекты 8,8 млрд руб. В инвестиционную программу заложены строительство и реконструкция инфраструктурных объектов, приобретение жилья для сотрудников компании, а также замена оборудования. Планировать вложения в инфраструктуру компании приходится в непростых условиях: руководство РЖД направляет все усилия на формирование бездефицитного бюджета, а основной объем средств идет на реализацию масштабных проектов по поручению президента и федерального правительства.

Средства сообщения

Из общего объема средств, предусмотренных ГЖД на инфраструктурные проекты в 2016 году, значительная часть — 1,5 млрд руб. — традиционно направлена на реконструкцию железнодорожных путей. В прошлом году на полигоне ГЖД было отремонтировано 305 км железнодорожного пути, из них компания модернизировала 141 км. В этом году Горьковская магистраль запланировала реконструировать 372,9 км. Модернизация верхнего строения затронет 59,8 км.

Вместе с тем высокая интенсивность движения грузовых поездов требует особой организации работ по ремонту пути.

Для этого ГЖД внедрила схему межремонтного цикла. Она предполагает замену рельсов в период между капитальными ремонтами — объем затрат на такие работы существенно меньше, а полотно служит дольше. В этом году новая схема применяется на протяжении 147,9 км пути. Выполнение этого комплекса работ позволит существенно продлить межремонтный цикл и получить экономию около 951 млн руб. В результате на полигоне ГЖД должна возрасти скорость движения как грузовых, так и пассажирских поездов.

Часть средств из общих затрат на инфраструктуру компания направит на оснащение предприятий путевого хозяйства средствами пожарной безопасности, обновление и модернизацию техники, а также восстановление парка вагонов и специального подвижного состава. Общий объем затрат составит 468 млн руб. Еще 289 млн руб. запланировано на реконструкцию и строительство объектов технологического и коммунального назначения (модернизацию систем водоснабжения, установку системы регулирования потребления тепла и др.). Кроме того, ГЖД планирует потратить 248 млн руб. на ремонт топливных складов на станциях Лянгасово и в Муроме в рамках программы обновления системы материально-технического снабжения.

Руководитель информационного агентства «InfoLine-Аналитика» Михаил Бурмистров отмечает, что железнодорожные пу-

ти требуют постоянных вложений, и с этой точки зрения РЖД и ее филиалы находятся в непростой ситуации. «Происходит это из-за того, что все федеральное финансирование направляется на реализацию крупных проектов, которые реализуются по поручению президента и правительства, таких как строительство железной дороги в обход Украины, подходов к портам Азово-Черноморского бассейна, БАМа, Транссиба. Поэтому локальные инфраструктурные проекты компания реализует за счет собственных средств на фоне оптимизации издержек, и руководству удается формировать бездефицитный бюджет, что требует от него большого напряжения», — комментирует ситуацию господин Бурмистров.

Спортивная нагрузка

РЖД инвестирует сотни миллионов рублей в реконструкцию вокзалов ежегодно, а 2016-й и вовсе был объявлен годом пассажира, поэтому пассажирской инфраструктуре уделялось особое внимание. По данным Горьковской дирекции железнодорожных вокзалов, в этом году на реконструкцию и модернизацию вокзалов и платформ на полигоне Горьковской железной дороги направлено более 550 млн руб.

Ключевым проектом стала капитальная реконструкция вокзала в Дзержинске в Удмуртии. На новом вокзале, который будет открыт до конца 2016 года, создана безбарьерная среда на всех этапах перемещения пас-



сажиров, модернизировано инженерное оборудование, лифты и специальные подъемные механизмы, установлены новые системы видеонаблюдения и досмотра пассажиров. До конца декабря будут полностью завершены работы по реконструкции перрона вокзала и обустройству прилегающей территории.

Реконструкция была и на вокзале в Кирове — там был отремонтирован центральный зал вокзала, установлены пандусы и подъемные механизмы для маломобильных пассажиров, а также на вокзалах в Дзержинске и Владимире, где были построены новые платформы с тактильной плиткой для слабовидящих пассажиров скоростных поездов «Стриж».

Но главным и самым большим проектом дирекции является комплексная ре-

конструкция железнодорожного вокзала в Нижнем Новгороде, который можно разделить на две части. Первая предполагает реконструкцию действующего вокзала в соответствии с требованиями к транспортной инфраструктуре городов — участников чемпионата мира по футболу в 2018 году, вторая — создание на базе вокзала крупного транспортно-пересадочного узла с гостиницей, расширением пассажирских зон, реконструкцией платформ и при вокзальных площадей. Работы по проектированию нового вокзального комплекса должны начаться уже после 2018 года.

По требованиям FIFA вся инфраструктура вокзала должна быть оборудована устройствами для перемещения пассажиров с ограниченными возможностями. Поэтому к концу 2017 года на вокзале

Железнодорожный транспорт

«Главная цель — обеспечить бесперебойность перевозок»

Начальник Горьковской железной дороги **Анатолий Лесун** о нововведениях в сфере грузовых перевозок, перспективах развития скоростного сообщения и тендерной политике компании.

— интервью —

— Анатолий Федорович, пока идет работа над проектом строительства высокоскоростной магистрали Москва — Нижний Новгород — Казань, какие меры предпринимает Горьковская железная дорога для развития скоростного сообщения уже сейчас?

— В первую очередь хочу отметить, что компания ведет постоянную работу по повышению скорости пассажирских поездов. И особое внимание уделяется участкам инфраструктуры со скоростным движением. В этом году проводился капитальный ремонт пути на направлении Москва — Нижний Новгород на участке между Дзержинском и Владимиром. В результате время движения поезда «Стриж» на маршруте Нижний Новгород — Петушки сократилось на 5 минут. Для удобства пассажиров Владимирской области введена стоянка на станции Владимир для тех поездов «Стриж», которые прежде следовали в безостановочном режиме. В перспективе мы планируем повысить скорость поезда до 180 км/ч после того, как несколько перегонов будут оборудованы радиоканалами.

Кроме того, перевозчики вносят корректировки в расписание поездов, чтобы сократить время их движения. Например, по программе «Дневной экспресс» было скорректировано время отправления и прибытия поезда Киров — Нижний Новгород, что сократило следование на 5 минут. Благодаря корректировке времени отправления поезда на него смогут попасть пассажиры, которые едут транзитом из Москвы через Нижний Новгород.

— Когда ГЖД запускала скоростное сообщение между Нижним Новгородом и Москвой, спрос на эти поезда был очень высоким. Сохраняется ли тенденция сегодня?

— Да. Скоростные поезда «Ласточка» появились на маршруте Нижний Новгород — Москва в апреле 2013 года. С начала эксплуатации они перевезли 3,7 млн пассажиров. При этом за десять месяцев 2016 года объем перевозок составил 946 тыс. человек. «Стриж» стал курсировать на этом направлении с 1 июня 2015 года и уже перевез 1,7 млн человек. Января по октябрь 2016 года билеты на него купили свыше 1 млн человек.



— Каковы основные тенденции рынка грузовых перевозок? Как меняется ситуация?

— В стратегии развития различных направлений бизнеса РЖД до 2030 года прописан переход от оказания услуг по стандартным грузовым перевозкам к комплексным логистическим продуктам. Сегодня Горьковская магистраль готова предложить комплексное обслуживание предприятий всех отраслей промышленности, включая снабжение, сбыт и внутризаводскую логистику, международные мультимодальные перевозки (с использованием водного, автомобильного транспорта), предоставление интересов в таможенных и налоговых органах. Специально для этого на Горьковской железной дороге создана рабочая группа по коммерческой координации, куда вошли АО «РЖД Логистика», GEFCO, ПАО «ТрансКонтейнер», АО «Федеральная грузовая компания» и Горьковская дирекция по управлению терминально-складским комплексом. Каждая компания предоставляет свой перечень услуг, сопутствующих перевозке грузов железнодорожным транспортом. Чтобы обеспечить высокий уровень сервиса, после досконального изучения и оценки потребностей клиентов им предлагается необходи-

мая композиция из транспортных продуктов.

Чтобы повысить эффективность отправления грузов, компания формирует управляемую и прозрачную систему работы, которая дает клиентам возможность перейти на индивидуальное сотрудничество с РЖД.

Кроме того, нашими приоритетами являются увеличение скорости доставки грузов (программы «Грузовой экспресс», «Трансбиз за семь суток»), формирование индивидуальных пакетов услуг, повышение надежности доставки грузов, развитие технологии по принципу «одного окна» и перевозка грузов по расписанию.

— Есть ли у вас примеры успешного сотрудничества с компаниями по новой системе отправления грузов?

— Один из успешных проектов — организация транспортного обслуживания ООО «Скрипичный карьер» в Муроме. До последнего времени шеф-из карьера перевозил автомобильным транспортом, но компания заинтересовалась как по цене, так и по логистике комплексное предложение, которое сделала ему рабочая группа коммерческой координации. Результат — ежемесячно растущие перевозки железнодорожным транспортом в московском направлении. Кроме

того, на предприятии сократилась издержка, и теперь у него есть возможность расширить географию поставок. Синергетический эффект от взаимодействия бизнес-единиц РЖД достигается и в проработке отдельных направлений поставок для клиентов. Так, для Омутнинского металлургического завода (Кировская область) удалось оптимизировать поставки грузов в Германию благодаря возможностям АО «РЖД Логистика». Дело в том, что введение ограничений транзитных государств на перевозки автомобильным транспортом из России отразилось на соблюдении сроков доставки и, как следствие, могло привести к нарушениям контрактных обязательств. Организационная модель перевозки в виде комбинации автомобильного и железнодорожного транспорта позволила устранить проблему.

— Как развивается сотрудничество ГЖД с регионами на полигоне магистрали? Какие новые проекты реализуются совместно?

— Работу с регионами железная дорога строит на основе соглашений о взаимодействии и сотрудничестве, в которых отражены совместные мероприятия. Сейчас действуют соглашения, подписанные в разное время с Татарстаном, Удмуртией, Чувашией, Марий Эл, с Нижегородской, Кировской, Владимирской областями. Одно из соглашений касается перевозки пассажиров пригородных железнодорожных транспортом и реализуется силами двух компаний, которые работают на полигоне ГЖД, — ОАО «Волго-Вятская пригородная пассажирская компания» и ОАО «Содружество».

Кроме того, регионы и магистраль совместно реализуют инвестиционные проекты или предоставляют ГЖД льготы для реализации собственных инициатив, совместно с бизнесом проводят координационные совещания, на которых обсуждаются задачи в интересах предпринимателей.

Отмечу, что главная цель взаимодействия между органами госвласти и ГЖД — это удовлетворение потребностей населения и предприятий с точки зрения обеспечения бесперебойности железнодорожных перевозок.

— Каковы принципы взаимодействия магистрали с подрядчиками? Как они меняются?

— Недавно в Москве состоялась крупная конференция, которая так и называлась: «Закупки ОАО РЖД. Открытый диалог». На этом мероприятии президент ОАО РЖД Олег Белозеров отметил, что компания сделала серьезный шаг, чтобы упростить доступ для бизнеса в целом и в первую очередь для представителей малых и средних предприятий к тендерам железной дороги. В частности, компания сократила перечень необходимых документов для участия в конкурсах и сроки заключения договоров и их оплаты. Кроме того, был утвержден перечень товаров, закупка которых осуществляется только у малых и средних предприятий. С начала года объем закупок РЖД у малого и среднего бизнеса (МСБ) превысил 71 млрд руб., что существенно выше поставленного государством минимального объема закупок для госкомпаний у МСБ.

Ежегодно увеличивается и доля аукционов, которые проводятся в электронной форме: в денежном выражении их объем по сравнению с 2015 годом вырос более чем в два раза. При этом доля закупок в электронной форме увеличилась в текущем году по сравнению с 2012 годом почти в три раза и достигла 90% от общего объема. Благодаря повышению эффективности системы закупок только за девять месяцев 2016 года экономия составила 7 млрд руб.

Горьковская железная дорога, конечно, придерживается общей политики компании в плане тендерных закупок. Так, за девять месяцев 2016 года доля закупок у единственного поставщика по сравнению с прошлым годом снизилась с 50% до 25%.

Кроме того, выросла и конкурентность закупок. По сравнению с прошлым годом этот показатель увеличился почти в полтора раза. Доля договоров, заключенных с субъектами малого и среднего предпринимательства, составила около 70%.

На мой взгляд, благодаря изменениям в нормативной базе, проведенной работе по укрупнению закупок, а также уменьшению списка запрашиваемых документов конкурсы ГЖД стали более привлекательными для участников, поскольку стали более прозрачными, открытыми и доступными.

Беседавала Ирина Андреева

Инвестиции в будущее

— тенденции —

будут модернизированы действующие и установлены новые лифты, подъемные механизмы, пройдет реконструкция билетных касс, часть из которых будет специально занижена, а пол выложить тактильной плиткой для пассажиров с нарушениями зрения. Для слабослышащих пассажиров в течение 2017 года будут установлены индукционные петли, усиливающие уровень звука слуховых аппаратов. Кроме того, внутри вокзала будут построены антресоли, которые позволят на четверть увеличить его полезную площадь. На них расположатся новые кафе, рестораны и залы ожидания.

Своей ключевой задачей в рамках реконструкции нижегородского вокзала ГЖД называет создание «умного вокзала». Это электронная система, которая будет управлять всеми процессами — от контроля камер видеонаблюдения до управления инженерными сетями. При этом весь процесс реконструкции будет проходить без закрытия вокзала: работы будут в первую очередь выполняться поэтапно, а ключевые сервисы вокзала временно перемещаться в свободные залы. Таким образом, обещают в Горьковской дирекции железнодорожных вокзалов, реконструкция не создаст неудобств ни для пассажиров, ни для компаний-перевозчиков.

Проведение чемпионата мира в России, безусловно, добавило хлопот РЖД. «Дело в том, что все работы должны проводиться в срочном порядке. С учетом их объема и оперативности это требует значительных средств. С этой точки зрения нагрузка на ГЖД особенно высока. Поэтому в плане оптимизации расходов работы по модернизации вокзалов необходимо начать как можно раньше», — полагает Михаил Бурмистров.

Вложения в главное

Говоря об инвестициях в будущее, ГЖД учитывает необходимость поддержки сотрудников компании. Одной из таких мер является жилищная программа, которая реализуется с 2006 года. Ее участниками становятся сотрудники компании, которые работают на линейных станциях и обеспечивают непрерывную производственно-технологическую работу инфраструктуры. Сейчас ГЖД располагает 57,8 тыс. кв. м жилья — это 862 квартиры как в многоквартирных, так и в многоквартирных домах. С учетом плана строительства на 2016 год специализированный жилищный фонд компании пополнится на 2,1 тыс. кв. м. В 2016 году компания планирует построить 4-квартирные жилые дома на станциях Бисертский завод, Высокая Гора, Шемордан, 12-квартирный жилой дом на станции Сарapul и приобрести пять квартир на вторичном рынке недвижимости. В итоге жилье получат 24 сотрудника компании.

Кроме того, с 2006 года действует ипотечная программа ГЖД. Субсидируемые ипотечные кредиты выдают железнодорожникам, состоящим в списках очередников на корпоративную поддержку в рамках реализации ипотечной жилищной программы РЖД. На ГЖД за период действия программы субсидируемого ипотечного кредитования жилищные условия улучшили почти 2 тыс. железнодорожников, сумма субсидируемых ипотечных кредитов составила почти 2,7 млрд руб. Отдельным категориям работников (многодетным семьям, одиноким родителям) за счет средств ОАО РЖД предоставлены безвозмездные субсидии на приобретение жилья в собственность. С 2006 года по 2015-й на ГЖД такой вид корпоративной поддержки получила 41 семья на 52,5 млн руб.

Александра Викулова

КОНТЕКСТ	ГЖД УВЕЛИЧИЛА ОБЪЕМЫ ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ В ДАЛЬНЕМ СООБЩЕНИИ
----------	---

За десять месяцев 2016 года Горьковская железная дорога (ГЖД) перевезла 36,3 млн пассажиров. Из них поездами дальнего следования воспользовались 6,2 млн человек, что на 2,2% больше, чем за аналогичный период 2015 года. Традиционно заметным спросом пользовались железнодорожные перевозки в летний отпускной период. Так, ОАО «Федеральная пассажирская компания» с июня по август 2016 года отправила с полигона ГЖД 2,3 млн пассажиров, что на 5,1% больше чем за отпускной период 2015 года. Горьковский филиал ФПК, в частности, отправил 1,1 млн жителей области, а это на 9,3% больше, чем в прошлом году. При этом на крупнейшие российские курорты отправились 275 тыс. пассажиров — это на 16,3% больше, чем годом ранее. Наибольший рост пассажиропотока был зафиксирован в направлении Краснодар (37,2%) и Анапы (18,5%). Как поясняют в ГЖД, это произошло благодаря организации сообщения с Крымом. Чтобы перевести всех желающих отдохнуть на российском юге, ГЖД запустила дополнительные поезда Ижевск — Анапа, Ижевск — Казань — Анапа, Киров — Нижний Новгород — Казань — Адлер и Казань — Адлер, которые курсировали с начала июля до конца августа.

По пути технологий

— перспективы —

По его прогнозу, также востребованным будет оставаться еще один сервис на вокзалах — киоски самообслуживания, где можно приобрести билеты или распечатать электронный проездной документ, не стоя в очереди к кассе. Сейчас на полигоне ГЖД установлено 24 транзакционных терминала самообслуживания (ТТС) и 11 терминалов регистрации (ТТР). Как сообщают в ГЖД, наибольшим спросом они пользуются у пассажиров на вокзалах в Кирове и Дзержинске. В целом за 2015 год ТТС на полигоне Горьковской магистрали воспользовались 556,95 тыс. человек, правда, из них 4/5 — распечатка ранее оплаченных билетов. Еще 147,8 тыс. пассажиров пользовались ТТР. За 10 месяцев 2016 года ТТС уже обслужили 492,59 тыс. человек, ТТР — 137,39 тыс. пассажиров. «Киоски, скорее всего, останутся и будут все более удобными. Например, они могут полностью заменить билетные кассы на небольших станциях. Роботизация торговли — важный тренд», — отмечает Иван Андриевский.

Карты в руки

Расплатиться за проезд с помощью бесконтактных технологий, как в столичных аэроэкспрессах, в наших поездах и электричках пока нельзя. Но функционал пластиковых карт в пассажирских сервисах растет: в частности, с 23 мая 2016 года пассажиры РЖД могут оплачивать банковскими картами так называемые «товары в дорогу» в фирменных и скоростных поездах дальнего следования. Этот сервис магистраль организовала в партнерстве со Сбербанком: мобильными терминалами приема банковских карт оснащены более сотни поездов. По безналичному расчету пассажиры могут расплатиться в вагоне-ресторане, оплатить сувениры и снеки,

купленные у проводников, и даже постельные принадлежности. Причем зона покрытия распространяется не только на всю Россию, но и на дальнее зарубежье. Ряд фирменных поездов, которые формируются на полигоне ГЖД, также оснащены такими терминалами, в том числе, например, фирменный поезд «Вятка» сообщением Киров — Москва — Киров. «Данная услуга пользуется спросом у пассажиров. Так, с начала реализации продукции в поездах Горьковского филиала Федеральной пассажирской компании с безналичной формой оплаты спрос у пассажиров увеличился в 13 раз», — констатируют в пресс-службе ГЖД.

Еще один новый «карточный» сервис запустила в 2016 году ВВППК: компания выпустила пластиковые карты, на которые пассажиры могут записать свои проездные документы. Причем с марта нижегородцы могут оплатить такой картой проезд не только в электричке, но и в наземном муниципальном транспорте — автобусе, трамвае и троллейбусе. Это стало первым шагом перевозчика в рамках запланированной интеграции ее системы оплаты проезда в городскую транспортную сеть. А с конца апреля владельцы карты могут использовать ее для оплаты проезда в метро при проходе через турникет. Параллельно ВВППК совершенствует свои технические возможности: с начала апреля на ряде станций картами можно расплачиваться за покупку билетов и абонементов.

Технологии безопасности

Кроме сервисов непосредственно для пассажиров, современные технологии используются в работе самой железной дороги в целях повышения безопасности. Один из главных трендов последних лет — оснащение камерами фото- и видеонаблюдения железнодорожной инфраструктуры: вокзалов, поездов и даже локомотивов поездов.

На ГЖД работы по оснащению наиболее аварийных поездов видеонаблюдением начаты еще в 2012 году. На данный момент камеры видеонаблюдения установлены на 142 поездах, в том числе на двух на территории Нижегородской области. По мнению железнодорожников, это наиболее действенный способ снижения аварийности, но пока механизм работает не в полную силу: до недавнего времени такое оборудование не было обязательным и устанавливалось исключительно по инициативе руководства железной дороги и за счет ее средств. И хотя запись ведется постоянно (жесткие диски еженедельно отправляют в органы ГИБДД), камеры не сертифицированы и не подключены к автоматизированной базе ГИБДД, то есть процедура определения автовладельца-нарушителя осложняется. А сама информация, полученная с таких камер, не является доказательством при вынесении штрафов и считается только косвенным свидетельством нарушений. Решением этой проблемы могло бы стать подключение камер к региональным системам «Безопасный город», чтобы сведения о нарушениях напрямую поступали в ГИБДД. В Кирове, например, с такой инициативой выступили сами областные власти, а в Калининграде работы уже ведутся. Однако в этом случае камеры должны устанавливаться за счет областных властей, а в условиях дефицита бюджетов средства на эти цели найти не всегда просто.

Кроме поездов, камерами видеонаблюдения оснащаются вокзальные комплексы. В частности, на вокзалах Нижнего, Казани и Владимира видеонаблюдение работают в зонах досмотра пассажиров, причем на первых двух установлена интегрированная комплексная система безопасности, которая выводит сигнал непосредственно в главный пункт транспортной безопасности дирекции железнодорожных вокзалов. Всего системы видеонаблюдения, интегрированные в ОВД на транспорте и ФСБ, уже установле-



Иван Андриевский

ны на 18 объектах Горьковской дирекции, также камерами в 2016 году планировалось обеспечить вокзалы в Котельниче, Зеленом Доле и Плазове.

Еще одно перспективное направление — оснащение камерами самих поездов. Сейчас на 24 электропоездах ЧС-4Т и новых российских локомотивах ЭП1-М работает система аудио- и видеонаблюдения. Система функционирует автономно и фиксирует все, что происходит в кабине электропоезда во время движения, причем запускается сразу после включения аккумуляторной батареи на локомотиве автоматически. Такой механизм позволяет контролировать качество работы локомотивных бригад и в целом позитивно влияет на безопасность движения, отмечают на ГЖД. Работой системы железнодорожники довольны, но машины предлагают этим не ограничиваться и оборудовать электропоезда еще и видеорегистраторами: так можно будет следить еще и за тем, что происходит на путях.

В целом максимальная цифровизация железнодорожной инфраструктуры — одно из

самых важных направлений развития российских железных дорог, полагает Иван Андриевский. Но сервисы для пассажиров нужно улучшать не только в цифровом пространстве, но и в части создания более комфортных условий в поездке, подчеркивает эксперт. В частности, необходимо повысить стандартный уровень сервиса в электричках и плацкартах, а также развивать люксовый сегмент — например, оснащать поезда душевыми кабинками: в туристическом поезде класса «люкс» по маршруту Москва — Владивосток эта услуга уже предоставляется. Но главной задачей для РЖД по-прежнему остается постоянная работа над улучшением существующих путей и подвижного состава. «Здесь огромный фронт разнообразных работ и с позиции улучшения технологий, и с позиции улучшения материала. Достаточно посмотреть на огромную сеть высокоскоростных магистралей в Китае. России очень нужны современные скоростные поезда», — заключает эксперт.

Анна Павлова

Железнодорожный транспорт

Вагоны уходят из парка

Ситуация на рынке железнодорожных грузоперевозок начинает радикально меняться. После введения с 1 января запрета на использование старых вагонов общий парк операторов начинает уменьшаться. По прогнозам экспертов, вскоре рынок вновь столкнется с дефицитом вагонов, так как закупка нового подвижного состава идет крайне медленными темпами. В этих условиях участники рынка стремятся повысить эффективность оставшегося парка и запускают процессы консолидации.

— тенденции —

В соответствии с приказом Министерства транспорта России «О внесении изменений в Правила технической эксплуатации железных дорог РФ» с 1 января 2016 года запрещена эксплуатация вагонов с продленным сроком службы. К настоящему времени общий парк вагонов на сети РЖД составляет порядка 1,1 млн единиц. Несмотря на то что в течение 2015 года было списано около 100 тыс. вагонов, по оценкам экспертов, профицит составляет еще более 100 тыс. единиц. Впрочем, и эксперты, и участники рынка ожидают, что вскоре возникнет дефицит подвижного состава: с начала текущего года прекратили свою работу 50–60 тыс. вагонов, еще 100 тыс. будет списано до конца года. Средний возраст грузового вагона в 2015 году составил 14,5 года.



Массовое списание вагонов формирует новую парадигму развития рынка подвижного состава

Основную долю, как в структуре закупки, так и в структуре списания, составили полувагоны. По данным Института проблем естественных монополий (ИПЕМ), этот сегмент ждет достаточно серьезные изменения: объем закупок полувагонов в 2015 году относительно 2014 года сократился почти в два раза, а объем списания увеличился в три раза. Всего общий парк полувагонов с максимального значения в 563 тыс. единиц, достигнутого в 2014 году, сократился до 497 тыс. единиц в первом квартале 2016 года. «Продолжение ускоренного списания полувагонов при сохранении объема закупки на текущем уровне может привести к возникновению дефицита», — считают эксперты ИПЕМ.

«Массовое списание вагонов, запрет на продление срока их эксплуатации, увеличение в перспективе спроса на новые вагоны и начавшийся рост ставок в операторском бизнесе сформировали новую парадигму развития рынка подвижного состава», — отмечается в итоговом годовом обзоре аналитического агентства Infoline «Infoline Rail Russia TOP». Эксперты отмечают, что в 2015 году операторы списали около 104,3 тыс. вагонов, что больше, чем за три предыдущих года вместе взятых. При этом объем производства грузового железнодорожного подвижного состава в России сократился почти в два раза по сравнению с показателями 2014 года. «Сокраще-

ние парка привело к сокращению профицита и даже возникновению в III-IV кварталах 2015 года локальных дефицитов полувагонов. Доходность оперирования в сегменте полувагонов в I квартале 2016 года выросла до 600 руб. в сутки, хотя в большинстве других сегментов рынка все еще наблюдалось снижение или стагнация доходности и арендных ставок», — говорится в отчете. По данным ИПЕМ, благодаря запрету Минтранса России на эксплуатацию старых вагонов, темпы их списания в пять раз выше, чем темпы поставок новых вагонов на сеть РЖД, что привело к росту ставок — в среднем на 22%.

Но даже в условиях зарождающегося дефицита операторы не готовы интенсивно закупать новую продукцию у вагоностроителей. Они пытаются более эффективно использовать оставшийся подвижной состав. Например, увеличивать скорость доставки грузов, чтобы вагон чаще задействовался для перевозок. По данным ИПЕМ, в 2010–2014 годах оборот грузового вагона увеличился на 26,9% (с 13,4 до 17 суток), а в 2015 году сократился до 16,5 суток. При этом оборот полувагона в 2015 году по сравнению

с 2014 годом сократился с 14,2 до 13,4 суток, а в марте 2016 года уже составил 12,8 суток. «Рост цен на новые вагоны не позволил подняться спросу на них. В результате за первый квартал 2016 года было изготовлено 8,3 тыс. вагонов, что на 3,5% ниже объема производства за аналогичный период 2015 года. Сдерживающим фактором является и низкая доходная ставка операторов вагонов. В то же время, благодаря увеличению скорости доставки грузов на сети ОАО РЖД и повышению качества взаимодействия участников перевозочного процесса потребность отрасли в подвижном составе за 2014–2016 гг. снизилась: например, в полувагонах — на 12,2%. На текущий момент тренд на снижение потребности сохраняется», — отмечает заместитель генерального директора ИПЕМ Владимир Савчук.

В начале июня президиум Совета операторов железнодорожного транспорта (СОЖТ) объединяет крупных железнодорожных операторов) одобрил концепцию создания площадки по обмену свободным парком. Предполагается, что это будет единая система обмена данными по доступному к аренде подвижному составу, поначалу непубличная (только для членов СОЖТ). Система осуществляет быстрый поиск свободных вагонов на

указанной станции, показывает потенциальному клиенту контакты владельца, и они могут договариваться между собой. «Основные затраты в оперировании — расходы на порожние рейсы, — говорят в партнерстве. — Создание единой системы обмена данными по доступному подвижному составу позволит сократить эти расходы и повысить оборачиваемость вагонов». Эффект для отрасли оценивается в 70–100 млрд руб. (исходя из оптимизации 20% затрат на порожняк).

Кроме того, на рынке идет процесс консолидации вагонного парка. Например, в марте ФАС одобрила сделку по получению Федеральной грузовой компанией (ФГК, принадлежит РЖД) в пользование 100% основных производственных средств «УВЗ-Логистик» (УВЗЛ). ФГК с марта управляет парком УВЗЛ (порядка 29 тыс. вагонов), ранее находившимся в агентском управлении Центра фирменного технического обслуживания (ЦФТО). Гендиректор УВЗЛ Дмитрий Еремеев пояснял, что доходность полувагонов (500–600 руб. в сутки) не достигает экономической обоснованности для их ремонта и содержания (750–850 руб.). По его словам, по целевой модели рынка должно быть два-три крупных игрока с достаточным размером парка (170–200 тыс. вагонов). Для УВЗЛ повышение доходности крайне важно из-за лизинговых платежей: в 2013–2014 годах УВЗЛ взяла у «Сбербанк Лизинга» 17,5 тыс. вагонов стоимостью 70 млрд руб. В российском правительстве также обсуждается вопрос о передаче в ФГК вагонов лизинговых компаний при госбанках, а также парки Государственной транспортной лизинговой компании и «Трансфин-М». В результате парк ФГК может достичь уровня 200 тыс. вагонов.

По экспертным оценкам, сейчас количество операторов и собственников подвижного состава превышает 1800. Крупнейшими являются ФГК, ПГК, УВЗЛ, «С-транс», «Нефтетранссервис», «Трансойл», «Газпромтранс» и другие. Парк около 700 операторов и превышает 2 тыс. единиц, большая часть управляет не более 100 грузовыми вагонами. Среди малых операторов превалирует специализированный подвижной состав.

Николай Яблонский, Дмитрий Комаров

Сильные и выносливые

— инновации —

За последние несколько лет доля инновационных вагонов на российском железнодорожном рынке увеличилась в разы, а выпуск обычных подвижных составов отошел на второй план. Вагоны нового поколения обладают улучшенными техническими характеристиками, которые позволяют сократить расходы на перевозке и разгрузить пропускную способность железных дорог. Проблема лишь в том, что в текущих экономических условиях желающих обновить парк немного, поэтому большая часть выпускаемых новых вагонов по-прежнему концентрируется в структурах самих производителей.

Вагон XXI века

То, что российский рынок грузовых железнодорожных вагонов нуждается в серьезных изменениях, стало понятно еще в 2008 году, когда проблема технического состояния подвижного состава приобрела наибольшую актуальность. На фоне разгоревшихся тогда конфликтов между производителями и потребителями из-за брака литых деталей тележек грузовых вагонов, что зачастую приводило к отставке от работы сотен составов, на рынке образовался дефицит перевозочных мощностей. В итоге ОАО РЖД, которое, по сути, являлось основным заказчиком и покупателем вагонов, поставило задачу создания современного типа вагонов — более вместительных, безопасных и экономичных.

Сейчас свои линейки инновационных вагонов предложили АО «НПК „Уралвагонзавод“», ПАО «НПК „Объединенная вагонная компания“» (ОВК), ОАО «Алтайвагон» и «РМ Рейл».

Одно из главных отличий такого парка от «собратей» предыдущего поколения состоит в повышенной грузоподъемности вагонов на новых тележках. Осевые нагрузки у четырехосной тележки выросли до 25 тс (против 23,5 тс на модели 18-100). Это позволило увеличить грузоподъемность вагона с нынешних 69 до 75–77 тонн. В результате инновационные вагоны перевозят на 7–10% больше груза, и оператор может значительно сэкономить на перевозке. Кроме того, межремонтный пробег инновационного подвижного состава вырос по сравнению с типовыми разработками более чем в два раза (500 тыс. км против 160–200 тыс. км). Примерно на такую же величину должны снизиться расходы оператора на весь жизненный цикл вагона, который также вырос с 22 до 32 лет. В перспективе возможен дальнейший рост межремонтных интервалов, но его необходимо будет подтверждать реальной многолетней эксплуатацией, утверждают производители.

Еще одним отличием инновационных вагонов стало их воздействие на железнодорожные пути: считалось, что такие вагоны не так быстро портят дорожное полотно, вследствие чего расходы ОАО РЖД на поддержку магистралей должны сократиться. Но несмотря на очевидные преимущества, в первый год производства спрос на вагоны нового поколения оказался невелик: на долю инновационных пришлось всего 1% от общего выпуска грузовых составов, что во многом было обусловлено их дороговизной и переизбытком парка на сети

«Операторы адаптируются к рыночным и регуляторным изменениям»

Одной из главных тенденций 2016 года стало усиление конкуренции на рынке грузовых железнодорожных перевозок. Грузовладельцы предъявляют все больше требований к качеству сервиса и техническим характеристикам подвижного состава, а железнодорожные операторы пытаются справиться с низкой доходностью и последствиями массового списания вагонов после введения с 1 января запрета на продление срока их службы. В сложившейся ситуации выигрывают компании, которые первыми адаптируются к меняющимся условиям. О ситуации и перспективах нижегородского рынка грузоперевозок рассказал директор Нижегородского филиала АО «Первая грузовая компания» (ПГК) **Тарас Залужный**.

— мнение —

— **Тарас Владимирович, как вы оцениваете ситуацию на нижегородском рынке грузоперевозок?**

— Последствия негативных рыночных тенденций последних лет по-прежнему оказывают сильное влияние на объемы железнодорожных грузоперевозок. В Приволжье наблюдается спад промышленного производства и снижение покупательского спроса на ряд товаров и услуг. Также на объемах погрузки в регионе сказываются ремонтно-профилактические работы у некоторых производителей черных металлов и нефтеперерабатывающих заводов.

С другой стороны, в связи с реализацией ряда крупных российских инфраструктурных проектов в регионе мы видим рост перевозок строительных грузов, а также увеличение объемов выпуска цемента на заводе «Мордовцемент» (входит в холдинг «Евроцемент групп»).

Кроме того, мы получили дополнительные возможности привлечения грузовой базы благодаря введению платы с большегрузов через систему «Платон». В условиях острой конкуренции между автомобильным и железнодорожным транспортом ужесточение контроля над автоперевозками открывает нам новые перспективы. Тем более, в нашем регионе у железнодорожных и автомобильных маршрутов практически одинаковые направления.

Однако вместе с новыми возможностями рынок в этом году столкнулся и с новыми проблемами. Одной из них является запрет на продление срока службы вагонов, введенный в январе текущего года. Из-за запрета количество подвижного состава на сети сокращается, в частности ПГК была вынуждена списать с начала 2016 года около 40 тыс. полувагонов. Безусловно, такое массовое выбытие подвижного состава вызвало локальный дефицит в некоторых сегментах перевозок — например, в сегменте полувагонов в сезонные пики спроса.

Поэтому основной тренд — в том, что железнодорожные операторы адаптируются к рыночным и регуляторным изменениям.

— Как в условиях кризиса меняется поведение грузоотправителей?

— Грузоотправители активно ищут оптимальные способы сокращения издержек, в том числе за счет жесткого соблюдения согласованных сроков доставки грузов, интересуются комплексными услугами, ожидают более высокого уровня сервиса.



Мы живем в непростое, но интересное время, когда перед компаниями открываются новые возможности. С одной стороны, наблюдается спад производства и общее снижение объемов перевозок, с другой — грузовладельцы становятся более разборчивыми и требовательными. В этих условиях однозначно выигрывают те, кто может вовремя подстроиться под меняющиеся направления грузопотоков, а также предложить грузоотправителям наиболее эффективные подходы к организации перевозок.

ПГК чутко реагирует на меняющуюся конъюнктуру рынка. Благодаря гибкому подходу к запросам грузоотправителей наш филиал постепенно наращивает долю погрузки на полигоне Горьковской железной дороги (ГЖД). К примеру, по итогам девяти месяцев 2016 года наша доля в общем объеме перевозок на ГЖД выросла с 13% до 15%.

Кроме того, мы уделяем много внимания вопросам повышения эффективности использования вагонного парка. С прошлого года в филиале работает спе-

циальная мобильная бригада, в функционал которой входит проведение на станции погрузки оперативных ремонтных работ по устранению повреждений и очистке кузова вагона, а также разгрузочных механизмов.

— Горьковская железная дорога отчиталась об увеличении погрузки за девять месяцев 2016 года на 1,5% по сравнению с аналогичным периодом 2015 года. При этом грузооборот ГЖД снизился на 3,2%. А как себя чувствуете вы?

— Пока благодаря выбранной стратегии мы справляемся с кризисными явлениями и чувствуем себя неплохо. С начала года объем перевозок филиала вырос на 21% по отношению к аналогичному уровню 2015 года и составил 2,9 млн тонн, грузооборот вырос на 13%, до 3 млн тн/км.

Основными драйверами роста выступили: цемент (рост на 31% к уровню 2015 года) благодаря работе в рамках сервисного контракта с «Евроцемент групп», черный металлолом (увеличение на 15%), нефть (плюс 28%), лесные грузы (в 2,7 раза) и стройматериалы (рост на 52%).

В дальнейшем мы планируем усиливать свои позиции на Горьковской магистрали за счет привлечения к сотрудничеству новых грузоотправителей и расширения портфеля оказываемых в регионе услуг.

— В связи с запретом на продление срока службы вагонов как изменилась политика ПГК по формированию своего парка? Как вообще, на ваш взгляд, повлиял на рынок этот запрет?

— Этот запрет был направлен, в первую очередь, на обеспечение загрузки вагоностроительных мощностей и искусственное оживление спроса на вагоны нового поколения. Однако пока регуляторные меры не привели к повышению спроса на новые вагоны.

COMPANY PROFILE

АО «ПЕРВАЯ ГРУЗОВАЯ КОМПАНИЯ»

Крупнейший оператор железнодорожных перевозок в России. Компания предоставляет полный комплекс услуг по транспортировке грузов. Входит в железнодорожный дивизион международной транспортной группы Universal Cargo Logistics Holding (UCL Holding). В парке ПГК — около 170 тыс. единиц подвижного состава, в том числе полувагонов, цистерн, платформ и вагонов иных типов. Региональная сеть компаний представлена филиалами в 14 городах России, а международная — в Казахстане и совместным предпринятием в Финляндии.

Нижегородский филиал ПГК действует на сети Горьковской железной дороги, в зоне ответственности которой находятся 13 субъектов РФ: шесть республик (Мордовия, Чувашия, Удмуртия, Татарстан, Марий Эл, Башкортостан), шесть областей (Владимирская, Нижегородская, Кировская, Свердловская, Рязанская, Ульяновская) и Пермский край. За девять месяцев 2016 года филиал перевез по ГЖД 2,9 млн т грузов, на 21% увеличив аналогичные показатели прошлого года. Основную номенклатуру перевозок в январе-сентябре 2016 года составили цемент, черные металлы и металлолом, нефть, лесные грузы, строительные материалы, химикаты, сода, промышленное сырье, бумага и сахар. Грузы следовали со станций ГЖД в местном сообщении и в адрес грузополучателей в пределах РФ, а также на экспорт в страны СНГ и Балтии.

Железнодорожный транспорт

Сильные и выносливые

— инновации —

С11 (в пиковый 2012 год объем грузовых составов в РФ резко вырос — до 1,2 млн ед.). В среднем улучшенный вагон на 400–500 тыс. руб. дороже обычного, но и доходность по нему выше в среднем в полтора-два раза (700–850 руб. за полувагон в сутки). Впрочем, уже вскоре государство поддержало производителей: теперь покупатели таких вагонов могут рассчитывать на субсидию для компенсации части затрат, а также на получение скидки на порожний тариф.

За всю историю инновационного вагоностроения было выпущено порядка 38 тыс. вагонов нового поколения, что составило 10% от всех выпущенных в России вагонов за 2008–2015 годы, говорит главный эксперт-аналитик отдела исследования транспортного машиностроения Института проблем естественных монополий (ИПЕМ) Георгий Зобов. При этом пик производства пришелся на прошлый год, когда 55% от общей доли выпуска составили инновационные вагоны, отмечает аналитик.

Планируемый показатель выпуска грузовых вагонов в 2016 году — 40–45 тыс. ед., из них порядка 70% будут выпущены на инновационных тележках повышенной грузоподъемности — 25 т. Крупнейший в РФ производитель УВЗ заявил о производстве 16 тыс. вагонов, что в пять раз выше показателя 2015 года. Увеличить объем выпуска планирует и ОВК (в 2015 году произвела 12,4 тыс. вагонов), но насколько — не уточняет. Сейчас помимо УВЗ и Тихвинского вагоностроительного завода (ТВСЗ) инновационные вагоны производят еще пять заводов: «Алтайвагон», «РМ Рейл» (подконтрольна «Русским машинам» Олега Дерипаски), Рославльский ВЗ, НКВЗ, Завод металлоконструкций в Энгельсе.

До чего дошел прогресс

Несмотря на то что производство инновационных вагонов было освоено в России всего пару лет назад, выпускаемые сегодня составы технически превосходят первые образцы. Например, в УВЗ отмечают, что их инновационные полувагоны способны эксплуатироваться без деповского ремонта уже 6 лет, а не 4 года, а без капитального ремонта — 18 лет вместо 16. В ОВК и вовсе заявили, что увеличили нормативы сервисных пробегов для плановых ремонтов до 800 тыс. км, что приравнивается к восьми годам. Кроме того, недавно ОВК презентовала полувагон для тяжеловесного движения на тележке с осевой нагрузкой 27 т и сочлененный полувагон. При сохранении длины состава фактическая погрузка в поезд при использовании таких вагонов вырастает до 40%, говорят в ОВК.

Изменился и тип выпускаемых инновационных вагонов: если раньше это были толь-



Уход от универсального подвижного состава к специализированному — мировая тенденция

ко полувагоны, то сегодня производители активно занялись выпуском специализированных составов. Так, УВЗ освоил выпуск хопперов для перевозки минеральных удобрений и зерна, цистерн для химических и нефтепродуктов, танк-контейнеров для СУГ. ОВК планирует увеличить к 2018 году портфель моделей инновационных вагонов с 26 до 56 ед., причем преимущественно за счет спецвагонов-хопперов, цементовозов, зерновозов, крытых вагонов и цистерн. Новые модели вагонов с улучшенными характеристиками представил в 2015 году и «Алтайвагон» (всего 12 видов), а в арсенале «РМ Рейл» сейчас 67 моделей инновационных вагонов, при этом в компании делают акцент на освоение новых материалов. Например, «РМ Рейл» производит хопперы из алюминиевого сплава, есть и необычные модели — вагоны для жидкого пека (нефтяной смолы).

«Уход от универсального подвижного состава к специализированному — мировая тенденция», — объясняет директор по развитию бизнеса «РМ Рейл» Андрей Водопаев. В качестве примера он приводит США, где на долю спецсоставов приходится 62% всего парка. «Это позволяет наиболее полно использовать возможности для перевозки конкретного перечня грузов», — говорит Андрей Водопаев. Он отмечает, что при производстве вагонов «РМ Рейл» придерживается тех же принципов, какие предъявляются к подвижному составу в США: максимальная грузо-

дъемность, минимальная масса тары, максимальный объем, исключение порожних пробегов, широкий перечень грузов. Но пока российские вагоны все равно уступают американским аналогам: средняя грузоподъемность грузового вагона в Северной Америке составляет 94,8 млн тонн, а в России грузоподъемность даже инновационных вагонов не превышает 75–77 тонн, а средняя и того ниже. Впрочем, в ОВК сообщили ВГ, что сегодня вагоностроители разрабатывают модели, грузоподъемность которых будет до 100 тонн.

Спрос на инновации

Между тем декларация об увеличенном межремонтном пробеге 500 тыс. км не вызывает однозначного доверия у операторов и требует практической проверки до полного достижения вышеуказанных пробегов по всем типам вагонов. Не освобождает это собственника и от затрат по поддержанию вагона в технически исправном состоянии в межремонтный период, во время которого происходит износ его основных узлов и деталей, колесных пар. А значит, увеличенный пробег может привести к росту затрат собственника непосредственно в процессе самого ремонта. Поэтому заявляя о высоком пробеге, вагоностроители не гарантируют снижения стоимости всего жизненного цикла.

Главный эксперт-аналитик отдела исследований транспортного машиностроения ИПЕМ Игорь Скок пояснил, что в структуре выпуска стабильно растет доля инновационного подвижного состава. Если в 2014 году его доля от общего объема выпуска со-

ставляла 30%, то в 2015 году — уже 60%. Но в общей структуре парка грузовых вагонов на сети доля инновационных вагонов остается незначительной и не превышает 5%.

Председатель Некоммерческого партнерства операторов железнодорожного подвижного состава Андрей Соболев считает, что принимаемые государством усилия по регулированию деятельности владельцев грузовых вагонов приведут к удорожанию их услуг. И советует желающим возить грузы покупать собственные вагоны на вторичном рынке, потому что те стоят относительно недорого.

На внутреннем рынке спрос на полувагоны генерируют компании — прямые собственники, занимающиеся перевозкой груза самостоятельно (грузовладельцы), которые в первую очередь заинтересованы в сокращении транспортных затрат и затрат по поддержанию парка в исправном состоянии, считает заместитель генерального директора по взаимодействию с государственными органами власти и перспективному развитию ОАО «Алтайвагон» Станислав Золотарев. А вот универсальные операторы в силу имеющегося профицита полувагонов на сети не видят необходимости в покупке. И если первые считают размер экономии от перевозки 1 тонны груза в инновационном вагоне в отличие от серийного, то вторые следят за ставкой аренды и анализируют сроки окупаемости вагона. «Себестоимость изготовления инновационных вагонов существенно выше их серийных аналогов, поэтому для стимулирования их спроса тарифные преференции являются существенным аргументом при их реализации», — настаивает специалист.

Компании-операторы тоже временами весьма скептически смотрят на предложение заплатить сейчас, а выгоду — если получится заработать — получить потом. «Мы говорим не о наращивании, а об обновлении парка взамен вагонов, списанных „по старости“, — говорит генеральный директор ООО «БалТранСервис» Владимир Прокофьев. — У нас, как правило, соотношение собственного парка к арендованному находится в пределах 70/30, но из-за выбывания устаревших вагонов появляется некоторый перекоп. К слову, совсем не обязательно, что это будут новые вагоны, мы обязательно будем иметь в виду вторичный рынок. С моей точки зрения, инновационные цистерны как вагоны с большим экономическим эффектом просто не существуют — одни сплошные разговоры — и платить бешеные деньги нет смысла. Сейчас целесообразнее купить партию вагонов со средним возрастом 10–12 лет, которые, соответственно, еще послужат лет 15–20».

Приобретать инновационные вагоны поможет поддержка государства, полагает на-

чальник управления корпоративных коммуникаций АО «Первая грузовая компания» Дмитрий Бауков. «Мы считаем, что для возникновения спроса на продукцию вагоностроительных предприятий необходимо сформировать такие условия работы рынка, при которых приобретение новых вагонов станет для операторов экономически оправданным. Прежде всего необходимо комплексно спрогнозировать реальные потребности в вагонах отдельно по каждому типу подвижного состава, основываясь на данных, предоставляемых операторами и грузовладельцами. Это позволило бы обеспечить приток необходимого количества новых вагонов на сеть и дальнейшее технологическое развитие железнодорожного транспорта. Кроме того, вагоностроителям необходимо предлагать вагоны, отвечающие современным требованиям рынка железнодорожных перевозок по цене и качеству, в том числе универсальности запасных частей и стоимости обслуживания и ремонта», — говорит Дмитрий Бауков.

Но крупные сделки в нынешнем году все же ожидаются. О намерениях пополнить свой парк инновационными заявляли ФГК, Объединенная зерновая компания, «Уралкалий», «Акрон», «Метафракс», «Арго», «ВМ-Транс». И все же основными приобретателями инновационных пока являются подконтрольные или аффилированные с вагоностроителями структуры, которые затем предоставляют вагоны промышленным структурам и операторам в лизинг или в оперирование. Например, Кузбасская топливная компания в январе заключила долгосрочные контракты по использованию инновационных в экспортных направлениях, а СУЭК планирует привлечь в эксплуатацию от 4 тыс. до 8 тыс. новых полувагонов с осевой нагрузкой 25 т. При этом ни одна из этих компаний пока не планирует приобретать вагоны в собственность.

По словам Георгия Зобова, после ужесточения правил продления срока службы старых вагонов только в первом полугодии 50–60 тыс. ед. прекратили свою работу, еще 100 тыс. вагонов будет списано до конца года, что соразмерно объему списания прошлого года. Столь высокие показатели выбытия парка объясняются тем, что модернизация парка стала дорогостоящей услугой, а при действующих низких ставках на предоставление вагона у операторов попросту нет денег на их продление, не говоря уже о покупке новых составов, добавляет аналитик. Поэтому ни о каких новых высотах в области производства вагонов в количественном эквиваленте говорить не приходится, несмотря на административные меры поддержки, резюмирует Георгий Зобов.

**Константин Мозговой,
Дарья Белоглазова, Павел Арабов,
Инна Сухорукова**



Россия живет дорогами