

РОССИЙСКИЕ
ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ



РЖД·ПАРТНЕР

WWW.RZD-PARTNER.RU

№ 17 (333) СЕНТЯБРЬ 2016

ИНДУСТРИЯ 4.0: ИНОВАЦИИ В ДЕЙСТВИИ

The illustration shows a hand holding a smartphone. The screen displays a mobile application interface for logistics. The app includes a button to 'отправить' (Send), a button to 'заключить договор' (Sign contract) with a checkmark, a delivery status message 'перевозчик ходит ходоком' (Carrier is walking), a timestamp '15:31', and a button to 'сообщить о доставке' (Report delivery). In the background, there is a stylized illustration of a port or industrial area with a train, a truck, and a yellow excavator.

ЛОГИСТИЧЕСКИЙ ОАЗИС ШЕЛКОВОГО ПУТИ

РОСТ ТРАНЗИТА КАК НЕМИНУЕМАЯ РЕАЛЬНОСТЬ?

РЫНОК ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ



ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ И ПАРТНЕРСТВО

XIV МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ

7 ДЕКАБРЯ 2016

РОССИЯ, МОСКВА

В РАМКАХ



WWW.RTU-CONF.RU

СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ
КОНФЕРЕНЦИЯ
РОССИЙСКИХ ОПЕРАТОРОВ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО
ПОДВИЖНОГО СОСТАВА,
ГРУЗОВЛАДЕЛЬЦЕВ,
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПЕРЕВОЗЧИКА
И ГОСУДАРСТВЕННЫХ РЕГУЛЯТОРОВ

Генеральный партнер



ОАО «РЖД»

Генеральный
информационный партнер



Организаторы



+7 (812) 418-34-90
+7 (495) 988-28-01
conf@rzd-partner.ru
info@bd-event.ru
www.rzd-partner.ru
www.bd-event.ru

Главная интрига нового прейскуранта

ГЛАВНАЯ ИНТРИГА НОВОГО ПРЕЙСКУРАНТА № 10-01 ЗАКЛЮЧАЕТСЯ В ТАРИФИКАЦИИ НИЗКОДОХОДНЫХ ГРУЗОВ, В ПЕРВУЮ ОЧЕРЕДЬ УГЛЯ. ЗАЧАСТУЮ ПЕРЕВОЗКИ ПРОДУКЦИИ УГЛЬНОЙ ОТРАСЛИ УБЫТОЧНЫ ДЛЯ ОАО «РЖД», А ИХ СУБСИДИРОВАНИЕ ЗА СЧЕТ ВЫСОКОДОХОДНЫХ НОМЕНКЛАТУР ВЫЗЫВАЕТ НЕДОВОЛЬСТВО ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ, НАПРИМЕР, ЧЕРНЫХ И ЦВЕТНЫХ МЕТАЛЛОВ. УЧИТЫВАЯ ВОЗМОЖНОСТИ ДВУХ КРУПНЫХ ОТРАСЛЕВЫХ ЛОББИ, МОЖНО ПРЕДПОЛОЖИТЬ, ЧТО НОВЫЕ ЦЕНЫ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ЕЩЕ ДОЛГО ОСТАНУТСЯ ПРЕДМЕТОМ СПОРОВ.

В августе 2016 года ОАО «РЖД» разработало проект концепции нового Прейскуранта № 10-01, предусматривающий трансформацию тарифов в шесть этапов и ее завершение к 1 января 2021 года. Немногим ранее Минэкономразвития также предложило план совершенствования тарифной системы, включающий четыре этапа и финал, намеченный на январь 2020-го. Вряд ли можно сказать, что разработки РЖД и регулятора радикально отличаются. Оба плана предусматривают долгосрочную индексацию тарифов, внесение точечных изменений в действующий прейскурант, разработку концептуальных подходов к совершенствованию ценообразования, определение максимально допустимых уровней тарифов по отраслям и пр. В этой связи сравнение взглядов перевозчика и грузоотправителей товаров разных тарифных классов кажется более интересным занятием.

С точки зрения представителей РЖД, существующая в настоящее время система дифференциации тарифов обеспечивает учет реальной конкурентоспособности грузов и платежеспособности грузоотправителей, но ставит доходную базу перевозчика в зависимость от структуры грузооборота, тем самым снижая устойчивость компании к волатильности товарных рынков. Очевидно, что такое положение дел требует перемен, но в холдинге склоняются к мысли о том, что ответственность за повышение тарифов для угольщиков, а проще говоря, их поддержку, должно взять на себя государство. Не случайно в проекте концепции РЖД указывается, что дифференциация цен на грузоперевозки должна осуществляться на основании определенного правительством РФ целевого уровня тарифов, учитывающего долгосрочные программы развития стратегически важных отраслей промышленности и механизмов их государственной поддержки.

Что касается участников рынка, то о необходимости разработки нового прейскуранта они рассуждают уже давно, но у этой идеи есть как сторонники, так и противники. Первые считают, что от субсидирования низкодоходных перевозок за счет более дорогих грузов следует уйти как можно скорее. Вторые полагают, что вносить изменения в прейскурант опасно и торопиться не стоит. «Общий принцип новой тарифной политики РЖД должен быть таким же, как подход к ценообразованию всех естественных монополий, то есть издержки плюс прибыль, – говорят металлурги. – При этом важно корректно рассчитать прямые затраты и обеспечить справедливое распределение расходов, а также установить разумный уровень доходности, учитывающий текущую

Общий принцип новой тарифной политики РЖД должен быть таким же, как подход к ценообразованию всех естественных монополий, то есть издержки плюс прибыль. При этом важно корректно рассчитать прямые затраты и обеспечить справедливое распределение расходов, а также установить разумный уровень доходности, учитывающий текущую

экономическую ситуацию». Кроме того, следует сблизить ценовые условия для грузов разных тарифных классов, что будет способствовать увеличению объемов производства продукции с высокой добавленной стоимостью.

Приверженцы скорейшего изменения прейскуранта настаивают на применении затратного метода и создании нового документа в течение года-двух, не более. По их словам, нынешний порядок формирования цен усугубляет проблему, связанную с продолжающимся падением объемов высокодоходных и ростом низкодоходных грузов в структуре перевозок. «Существующая система требует постоянного увеличения тарифов на выгодные перевозчику номенклатуры, что провоцирует их дальнейший уход с сети», – поясняют они.

Аргументация угольщиков сводится к тому, что сегодняшняя система тарифов достаточно гибка. К формулям прейскуранта периодически применяются поправочные коэффициенты (в последний раз это происходило при унификации порожнего пробега и отмене исключительных тарифов), а для более тонкой настройки используется механизм тарифного коридора. К тому же действующий Прейскурант № 10-01 и другие рычаги тарифообразования действительно работают и позволяют поддерживать грузовую базу железнодорожного транспорта даже в условиях кризиса. «Наивно рассчитывать, что систему, которую настраивали годами, учитывая множество особенностей и нормативных требований, можно переделать за год, – отмечают представители угольной отрасли. – Необдуманное изменение даже некоторых коэффициентов действующего прейскуранта может привести к краху отдельных отраслей в целых регионах».

Любопытно, что в спор металлургов и угольщиков не вмешиваются, к примеру, нефтяники. Вполне вероятно, что для них, как и для представителей высокотехнологичных отраслей промышленности, доля железнодорожного тарифа в цене товара настолько мала, что даже его кардинальное снижение не вызовет увеличения грузопотока. В рамках этой логики для массовых грузов, чья транспортная составляющая в стоимости груза достигает 50% и более, повышение тарифов приведет к потере не только грузовой базы, но и части доходов перевозчика.

Таким образом, простого выхода из сложной тарифной коллизии пока не предвидится. Впрочем, поиск компромисса и достижение баланса – дело не легкое. Поэтому остается надеяться на то, что усилия регуляторов и участников рынка все-таки завершатся решением, которое устроит всех, и оно будет найдено в приемлемые сроки.

- АКЦЕНТ**
- 1 ГЛАВНАЯ ИНТРИГА НОВОГО ПРЕЙСКУРАНТА

- 4 ПАНОРАМА
- 6 ВОПРОС НОМЕРА
- 8 ДОКУМЕНТЫ И КОММЕНТАРИИ
- 9 ТРАНСПОРТ В ЦИФРАХ

ТЕМА НОМЕРА

ИНДУСТРИЯ 4.0: ГОТОВА ЛИ РОССИЯ?

- 10 Четвертая промышленная революция: как успеть на поезд в будущее?
- 14 Инновационные транспортные системы: тест на живучесть
- 18 Импортозамещению уточнили ориентиры
- 20 У истоков высоких стандартов

ЭКОНОМИКА

СНГ И БАЛТИЯ

- 22 Логистический оазис Шелкового пути
- 23 ВСМ
- 24 Вагонам предписано ускорить ход
- 26 ВСМ: выбираем эксплуатационную модель
- ТРАНСПОРТНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО**
- 28 Пути, соединяющие берега
- ДЕЛОВЫЕ ПАРТНЕРЫ**
- 30 Перспективы – оптимистичные
- 32 ИРС «Перевозки» укрепляет бизнес на пространстве 1520

ЛОГИСТИКА И ПЕРЕВОЗКИ

- 34 ГРУЗОВАЯ ПАНОРАМА
- ГРУЗЫ И МАРШРУТЫ**
- 36 Горно-металлургические грузы возвращаются на сеть?
- АВТОМОБИЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ**
- 38 Автомобилисты приспособились к «Платону»?
- КОНТЕЙНЕРНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ**
- 40 Рост транзита как неминуемая реальность?
- ПОРТ**
- 44 В одну реку дважды не входят?
- СКЛАДСКАЯ ЛОГИСТИКА**
- 46 Роботы на страже порядка

КОМПАНИИ

НОВЫЕ РЕШЕНИЯ

- 48 Налив в контейнере

ПРОИЗВОДСТВО И УСЛУГИ

ОХРАНА И БЕЗОПАСНОСТЬ

- 51 «Охранный поезд»
- 52 Универсальное, надежное и недорогое решение подвижной состав
- 54 Курс на динамичное развитие
- 56 НПП «РОСТ»: 20 лет пути к успеху

ПРИЛОЖЕНИЕ

РЖД-ПАРТНЕР • ВОСТОЧНО-СИБИРСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

- 58 Повышать эффективность, оперативность и гибкость
- 61 Одно окно в едином центре
- 62 Инвестиции в действия
- 63 Россия – Китай – Монголия: сотрудничество развивается



ЧЕТВЕРТАЯ ПРОМЫШЛЕННАЯ РЕВОЛЮЦИЯ: КАК УСПЕТЬ НА ПОЕЗД В БУДУЩЕЕ?

стр. 10

Обсуждение четвертой промышленной революции стало одной из главных тем прошедшего летом 2016 года Петербургского международного экономического форума. Эксперты констатировали: по мере ее развития технологические инновации сформируют прорыв в сфере производства товаров и услуг. Рост мировой экономики в таких условиях неизбежен, но вопрос о том, удастся ли России вписаться в этот тренд, пока остается открытым



Горно-металлургические грузы возвращаются на сеть?

стр. 36

Прошлый год оказался довольно трудным для металлургов: спрос и цены падали, а конкуренция росла. Все это неизбежно отражалось на динамике погрузки горно-металлургических номенклатур по сети железных дорог. По итогам I полугодия 2016-го можно констатировать, что ситуация немного выровнялась. Но возможен ли дальнейший рост?



В ОДНУ РЕКУ ДВАЖДЫ НЕ ВХОДЯТ?

стр. 44

Проект методики ФАС России по установлению рублевых тарифов для нескольких десятков крупных компаний, занимающихся погрузочно-разгрузочными работами в портах, был встречен в штыки самими стивидорами. По их мнению, в случае возвращения государственного регулирования отрасль, мягко говоря, перестанет развиваться. А потому дважды входить в одну и ту же глубокую реку, из которой стивидорные компании совсем недавно выбрались, нецелесообразно

РЕДАКЦИЯ ▶ (812) 418-34-92

АЛЕКСАНДР РЕТЮНИН ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР ► RETUN@RZD-PARTNER.RU
 ВИКТОРИЯ ЗАЙЦЕВА ПЕРВЫЙ ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЛАВНОГО РЕДАКТОРА –
 ОТВЕТСТВЕННЫЙ РЕДАКТОР ► VIKA@RZD-PARTNER.RU
 ОЛЕГ ДЬЯЧЕНКО ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЛАВНОГО РЕДАКТОРА – ДИРЕКТОР
 МОСКОВСКОГО ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВА ► OLEG@RZD-PARTNER.RU
 МАРИЯ ПРЕОВРАЖЕНСКАЯ ОТВЕТСТВЕННЫЙ СЕКРЕТАРЬ
 ► MARIA@RZD-PARTNER.RU
 НАДЕЖДА ВТОРУШИНА РЕДАКТОР ОТДЕЛА ЛОГИСТИКИ И ПЕРЕВОЗОК
 ► VTORUSHINA@RZD-PARTNER.RU
 ЕЛЕНА УШКОВА РЕДАКТОР ОТДЕЛА ЭКОНОМИКИ ► USHKOVA@RZD-PARTNER.RU
 КРИСТИНА АЛЕКСАНДРОВА ОТВЕТСТВЕННЫЙ РЕДАКТОР ЖУРНАЛОВ
 THE RZD-PARTNER INTERNATIONAL И THE RZD-PARTNER INTERNATIONAL CHINA,
 ВЕДУЩИЙ РЕДАКТОР ИНФОРМАГЕНТСТВА РЖД-ПАРТНЕР.РУ
 ► KRISTINA@RZD-PARTNER.RU
 АНДРЕЙ ЛАЗАРЕВ КОРРЕСПОНДЕНТ ► LAZAREV@RZD-PARTNER.RU
 ТАТЬЯНА СИМОНОВА КОРРЕСПОНДЕНТ ► TSIMONOVA@RZD-PARTNER.RU
 МАРИЯ ШЕВЧЕНКО СПЕЦИАЛЬНЫЙ КОРРЕСПОНДЕНТ
 ► MSHEVCHENKO@RZD-PARTNER.RU
 НАТАЛИЯ ВОСТРУХОВА СОБСТВЕННЫЙ КОРРЕСПОНДЕНТ В БАЛТИИ
 ► VOS2@APOLLO.LV
 ВЛАДИМИР КАТКЕВИЧ КОРРЕСПОНДЕНТ В УКРАИНЕ ► KATK@TE.NET.UA
 ЛЮДМИЛА САМОЙЛОВА РУКОВОДИТЕЛЬ ОТДЕЛА КОРРЕКТУРЫ
 ► SAMOILOVA@RZD-PARTNER.RU

ОТДЕЛ РЕКЛАМЫ ▶ (812) 418-34-90 ► RECLAMA@RZD-PARTNER.RU
 МАРИНА ЕРМОЛЕНКО ДИРЕКТОР ПО МАРКЕТИНГУ И РЕКЛАМЕ
 ► MARINA@RZD-PARTNER.RU
 НАТАЛЬЯ ЗАХАРОВА ВЕДУЩИЙ МЕНЕДЖЕР ► NZAHAR@RZD-PARTNER.RU
 ЕЛЕНА УСПЕНСКАЯ ВЕДУЩИЙ МЕНЕДЖЕР ► HELEN@RZD-PARTNER.RU
 КРИСТИНА ТАРАСОВА МЕНЕДЖЕР ► TARASOVA@RZD-PARTNER.RU
 СВЕТЛАНА ЧЕРЕДНИЧЕНКО МЕНЕДЖЕР ► SVETA@RZD-PARTNER.RU
 ЮЛИЯ РЕТЮНИНА PR-МЕНЕДЖЕР ► PR@RZD-PARTNER.RU

ИЗДАТЕЛЬ: ООО «РЕДАКЦИЯ ЖУРНАЛА «РЖД-ПАРТНЕР» ▶ (812) 418-34-92

АЛЕКСАНДР ЖУЖУКАЛО ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ► GENMEN@RZD-PARTNER.RU
 АНАТОЛИЙ КИЦУРА ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЕНЕРАЛЬНОГО ДИРЕКТОРА ► TGR@RZD-PARTNER.RU

РАСПРОСТРАНЕНИЕ И ПОДПИСКА ▶ (812) 418-34-99 ► RASP@RZD-PARTNER.RU
 ТАТЬЯНА ГУНЬКОВА ВЕДУЩИЙ МЕНЕДЖЕР ► GUNKOVA@RZD-PARTNER.RU
 СВЕТЛАНА ЮДИНА ВЕДУЩИЙ МЕНЕДЖЕР ► UDINA@RZD-PARTNER.RU
 ЛАРИСА ПОПОВА МЕНЕДЖЕР ► LARA@RZD-PARTNER.RU
 ДМИТРИЙ СИНЕЛЬНИКОВ НАЧАЛЬНИК ОТДЕЛА ДОСТАВКИ ► DIMA@RZD-PARTNER.RU
 ОЛЬГА ПАВЛОВА МЕНЕДЖЕР ПО ИНФОРМАЦИИ ► PAVLOVA@RZD-PARTNER.RU
 ОЛЬГА БЫКОВА МЕНЕДЖЕР ОТДЕЛА ПОДПИСКИ ► BIKOVA@RZD-PARTNER.RU
 ТАТЬЯНА ПОПОВА МЕНЕДЖЕР ОТДЕЛА ПОДПИСКИ ► TROPORA@RZD-PARTNER.RU
 ИРИНА УЛАОВА МЕНЕДЖЕР ОТДЕЛА ПОДПИСКИ ► ULANOVA@RZD-PARTNER.RU

ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВО ЖУРНАЛА «РЖД-ПАРТНЕР»
 В МОСКВЕ ▶ (495) 984-54-41 ► MOSCOW@RZD-PARTNER.RU
 ОКСАНА ПЕРЕПЕЛИЦА КОРРЕСПОНДЕНТ ► PEREPELICA@RZD-PARTNER.RU
 АЛЕКСАНДРА МОЖАРОВСКАЯ КОРРЕСПОНДЕНТ САЙТА ► AMOJAR@RZD-PARTNER.RU
 ЕКАТЕРИНА ДЕГТЯРЕВА PR-МЕНЕДЖЕР ► KATERINA@RZD-PARTNER.RU
 ЕЛЕНА МАЛЬЦЕВА ВЕДУЩИЙ МЕНЕДЖЕР ПО РЕКЛАМЕ ► MALCEVA@RZD-PARTNER.RU

ТЕХНИЧЕСКАЯ СЛУЖБА ▶ (812) 418-34-93/94
 АНДРЕЙ ПЕТРОВ ТЕХНИЧЕСКИЙ ДИРЕКТОР ► PETRO@RZD-PARTNER.RU
 ЯНА РЫБАК АРТ-ДИРЕКТОР ► YANGRE@RZD-PARTNER.RU
 МИХАИЛ ПОПОВ ДИЗАЙНЕР ► MPOPOV@RZD-PARTNER.RU
 ЕЛЕНА АДRIANOVA, ИРИНА КУЛАГИНА, ОКСАНА ЛАЗАРЕВА, АЛЕКСЕЙ ОШАРИН, АЛИЯ ЯКУБОВА

АДРЕС РЕДАКЦИИ
 190031, САНКТ-ПЕТЕРБУРГ, НАБ. Р. ФОНТАНКИ, 117
 ► RZDP@RZD-PARTNER.RU ► WWW.RZD-PARTNER.RU

АДРЕС МОСКОВСКОГО ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВА
 105066, МОСКВА, НИЖНЯЯ КРАСНОСЕЛЬСКАЯ УЛ., Д. 13, СТР. 1

**ПОДПИСНОЙ ИНДЕКС В КАТАЛОГЕ «РОСПЕЧАТЬ» ▶ 29951
 ПОДПИСНОЙ ИНДЕКС В ОБЪЕДИНЕННОМ КАТАЛОГЕ «ПРЕССА РОССИИ» ▶ 11812**

УЧРЕДИТЕЛЬ: ООО «ИЗДАТЕЛЬСКИЙ ДОМ «ОМ-ЭКСПРЕСС». ИЗДАТЕЛЬ: ООО «РЕДАКЦИЯ ЖУРНАЛА «РЖД-ПАРТНЕР»
 ИНФОРМАЦИОННАЯ ПОДДЕРЖКА: ФОТО ОАО «РЖД», ДЕПАРТАМЕНТ КОРПОРАТИВНЫХ КОММУНИКАЦИЙ ОАО «РЖД»,
 ПРЕСС-СЛУЖБА МИНИСТЕРСТВА ТРАНСПОРТА РФ, ПРЕСС-СЛУЖБА АССОЦИАЦИИ МОРСКИХ ТОРГОВЫХ ПОРТОВ

ИЗДАНИЕ ЗАРЕГИСТРИРОВАНО ФЕДЕРАЛЬНОЙ СЛУЖБОЙ ПО НАДЗОРУ В СФЕРЕ СВЯЗИ, ИНФОРМАЦИОННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ И МАССОВЫХ КОММУНИКАЦИЙ (РОСКОМНАДЗОР)
 ПИ № ФС77-63608 от 02.11.2015 г.

© ООО «ИЗДАТЕЛЬСКИЙ ДОМ «ОМ-ЭКСПРЕСС», 2016
 ОТПЕЧАТАНО В ООО «ЛД-ПРИНТ». РОССИЯ, 196644, г. САНКТ-ПЕТЕРБУРГ, КОЛПИНСКИЙ Р-Н, ПОС. САПЕРНЫЙ,
 ТЕРРИТОРИЯ ПРЕДПРИЯТИЯ «БАЛТИКА», д. б/н, литер ф
 ЗАКАЗ № 14600. ТИРАЖ: 14 800. ПОДПИСАНО В ПЕЧАТЬ 06.09.2016 г. В РОЗНИЦУ ЦЕНА СВОДНОНА

РЕДАКЦИЯ НЕ НЕСЕТ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА СОДЕРЖАНИЕ РЕКЛАМНЫХ ОБЪЯВЛЕНИЙ.
 МАТЕРИАЛЫ «ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЮ УТОЧНИЛИ ОРИЕНТИРЫ», В РУБРИКЕ «ДОКУМЕНТЫ И КОММЕНТАРИИ», А ТАКЖЕ ОТМЕЧЕННЫЕ «РЕКЛАМА» ПУБЛИКУЮТСЯ НА ПРАВАХ РЕКЛАМЫ.
 РЕКЛАМИРУЕМЫЕ ТОВАРЫ И УСЛУГИ ИМЕЮТ НЕОБХОДИМЫЕ СЕРТИФИКАТЫ И ЛИЦЕНЗИИ.
 ПРИ ПЕРЕПЕЧАТКЕ МАТЕРИАЛОВ ССЫЛКА НА «РЖД-ПАРТНЕР» ОБЯЗАТЕЛЬНА. МНЕНИЕ РЕДАКЦИИ НЕ ВСЕГДА СОВПАДАЕТ С МНЕНИЕМ АВТОРОВ СТАТЕЙ.

ОАО «РЖД» показало прибыль

Чистая прибыль ОАО «Российские железные дороги» по международным стандартам финансовой отчетности (МСФО) в I полугодии 2016 года увеличилась в 1,7 раза по сравнению с аналогичным периодом годом ранее и составила 45 млрд руб.

Как говорится в сообщении компании, прибыль выросла за счет повышения результатов операционной деятельности, а также на фоне улучшения сальдо прочих доходов и расходов. Суммарные доходы компании за I полугодие 2016 г. составили 1,4 трлн руб., что на 8,1% выше, чем годом ранее. Доходы от грузовых перевозок поднялись на 3,6% – до 648 млрд руб. на фоне роста грузооборота на 1,2% и повышения средней доходной ставки. «При этом увеличение данного показателя в условиях повышения тарифов сдерживалось значительным изменением структуры грузооборота и номенклатуры грузов в пользу низкодоходных классов грузов и видов сообщения», – отмечают в РЖД.

Доходы от пассажирских перевозок увеличились на 10% – до 92 млрд руб. в условиях роста пассажирооборота и индексации тарифов в регулируемом сегменте пассажирских перевозок. На 28,4% увеличились доходы от предоставления логистических услуг (до 190 млрд руб.) за счет роста выручки дочерней компании GEFCO от международных операций и ослабления среднего курса рубля по сравнению с I полугодием 2015 г.

Операционные расходы компании по итогам первой половины текущего года увеличились на 6,3% по сравнению с показателем за аналогичный период 2015-го – до 980 млрд руб. На динамике сказался рост затрат на закупку экспедиторских и логистических услуг у соисполнителей. Однако это привело к существенному увеличению выручки РЖД от предоставления логистических услуг на международных рынках и полностью перекрылось доходами от этих операций.

Показатель EBITDA по итогам отчетного периода вырос на 15% и составил 220 млрд руб. Рентабельность же увеличилась до 24,5% против 22,4% в I полугодии 2015 г. за счет оптимизации операционных расходов и повышения эффективности деятельности компании. Соотношение чистого долга к EBITDA на 30 июня 2016 г. составило 2,08х против 2,32х на 31 декабря 2015 г.

РЖД продолжает реализацию проектов, направленных на обновление парка локомотивов, повышение пропускной способности и обеспечение безопасности железнодорожной инфраструктуры, включая реализацию инфраструктурных проектов в рамках государственных программ развития транспортной инфраструктуры. В I полугодии 2016 г. объем капитальных вложений холдинга составил 198 млрд руб. против 158 млрд руб. годом ранее.

Цифровая железная дорога

Завершена разработка комплексной программы инновационного развития ОАО «РЖД» на период 2016–2020 гг. Одной из ее приоритетных задач является реализация комплексного научно-технического проекта «Цифровая железная дорога».

Ключевыми трендами развития железнодорожной отрасли наряду с инновационными энерго- и ресурсоэффективными системами для подвижного состава и инфраструктуры является создание умной железной дороги. Внедрение digital-форматов в операционную деятельность ОАО «РЖД» – один из важнейших пунктов комплексной программы инновационного развития перевозчика в период с 2016 по 2020 год.

Ядром формирования технологий цифровой железной дороги является полная интеграция интеллектуальных коммуникационных ресурсов между пользователем, транспортным средством, системой управления движением и инфраструктурой, то есть построение новых сквозных цифровых технологий организации перевозочного процесса.

Первым шагом в реализации данного проекта стал проводимый департаментом информатизации анализ всех реализованных в холдинге «РЖД» IT-решений, который должен выявить узкие места в автоматизации внутренних и внешних сервисов. Их ликвидация за счет использования современных цифровых технологий позволит компании выйти на существенно иной уровень как в плане повышения эффективности внутренних процессов, так и с точки зрения клиентоориентированности.

Например, в области организации пассажирских перевозок на базе цифровых технологий формируются стандарты качества услуг, основанные на передовом опыте обеспечения максимального уровня интероперабельности (согласованного функционирования на основе единых принципов и организации деятельности) транспортных систем. А в сегменте мультимодальных грузовых перевозок базовым условием повышения качества оказываемых услуг стало развитие технической и эксплуатационной интероперабельности грузовых железнодорожных коридоров, базирующееся на реализации цифровых технологий, создающих безбарьерную транспортную среду. Одним из векторов инновационного развития железнодорожных технологий в рамках проекта «Цифровая железная дорога» является также реализация концепций «умный локомотив» и «умный поезд». Перспективные требования, которые предъявляются к подвижному составу будущего, неразрывно связаны с концепцией цифровой железной дороги, где подвижной состав рассматривается как объект в системе управления перевозочным процессом. Ключевой технологией, предусматривающей поэтапный переход к применению автоматических систем управления, заменяющих человека, является «Автоманист».



Мосту через Амур быть

Ситуация со строительством моста через Амур между российским Нижнеленинским и китайским Тунцзяном должна разрешиться до конца года. Об этом заявил посол РФ в КНР Андрей Денисов.

Напомним, еще в августе 2014 года между Россией и Китаем было заключено соглашение о строительстве моста через реку Амур. Китайская сторона выполнила обязательства – достроила свою часть моста: возведено 17 опор, установлено 16 пролетов, в целом общая протяженность объекта в настоящий момент составляет 1755 м. Возвести 4 опоры и смонтировать 3 пролета предстоит российской стороне, ее часть моста составит около 300 м.

Отметим, что основное назначение моста – поставки железнорудного концентрата с Кимкано-Сутарского горно-обогатительного комбината (8,3 млн т в год) из России в Китай. Протяженность железнодорожного мостового перехода через Амур в районе села



Нижнеленинское (ЕАО) и города Тунцзян (КНР) – 2,2 км. К строительству моста через Амур планировалось приступить во второй половине июля или в августе этого года. Проект оценивается в 19,2 млрд руб., РФ инвести-

рует 14 млрд руб., КНР – 5,2 млрд руб. Вопрос открытия таможенного пункта и другой необходимой инфраструктуры уже согласован с Москвой. Первые составы с грузом должны пойти по новой переправе уже летом 2018 года.

НАЗНАЧЕНИЯ

Андрей Рыженков назначен заместителем генерального директора по логистике ПГК

В Первую Грузовую Компанию он пришел в мае 2008 г. на должность менеджера отдела оптимизации перевозок департамента логистики и планирования, а в декабре 2012 г. возглавил указанный департамент.

Дмитрий Притула стал заместителем генерального директора ПГК по коммерции.

Ранее он работал в структурах группы «НЛМК». В 2012 г. возглавил департамент по работе с предприятиями угольной и металлургической отрасли ПГК.

Эдуард Алырзаев назначен первым заместителем генерального директора компании «РЖД Логистика»

Профессиональную деятельность Э. Алырзаев начал в сфере автомобильных перевозок. Однако в дальнейшем руководил такими компаниями, как «РусалТранс», «АгроВагон» и «СпецВагонТранс».

Сергей Комышан стал членом правления – исполнительным директором дирекции базовых полимеров и куратором капитальных вложений в инвестиционные проекты и развитие продаж и маркетинга ПАО «СИБУР Холдинг»

Ранее он одновременно занимал должность генерального директора «Биаксплена» (дочерней компании ПАО «СИБУР Холдинг») и являлся членом правления, исполнительным директором СИБУРа.

Игорь Климов назначен исполнительным директором компании «Биаксплен»

Вместе с руководством текущей деятельностью компании он продолжит занимать должность директора по производственно-операционной деятельности дирекции базовых полимеров СИБУРа.

Вернер Лусис избран новым председателем правления компании LDz Cargo Logistika

До сих пор эту должность занимал Андрис Рекис, который, в свою очередь, продолжит деятельность в правлении компании. В. Лусис работает в транспортно-логистической сфере более 20 лет. В LDz Cargo Logistika он занимается развитием возможностей латвийского транзитного коридора.

Илья Клебанов переизбран председателем совета директоров ПАО «Совкомфлот»

Эту должность он занимает с 2011 г. Ранее он работал полномочным представителем президента РФ в Северо-Западном федеральном округе.

Александр Масько вновь избран генеральным директором ПАО «Мурманский морской торговый порт»

Ранее он был заместителем коммерческого директора – директором по развитию портовых активов ОАО «СУЭК». С августа 2012 г. по настоящее время возглавляет ПАО «ММТП».

Баудин Хамидов возглавил «Соровскнефть»

Ранее он руководил такими компаниями, как «ЮНКО-Грознефтеоргсинтез», «ЧеоНеКо-Нефтепродукт», «Грознефтегаз» и др. С марта 2016 г. являлся заместителем директора департамента оперативного управления компании «Башнефть».

Виталий Рубель стал главой «ТМК «Нефтегазсервис»

До нынешнего назначения он работал на руководящих должностях в «Оренбургнефти» и «ТМК НГС – Бузулук».

Кристиан Ульбрих назначен исполнительным директором компании JLL

В новую должность он вступит 1 октября 2016 г. и сменит на этом посту Колина Дайера, уходящего в отставку в конце года. К. Ульбрих будет отвечать за стратегическое развитие и рост бизнеса JLL в мире. Он сохранил свое место в совете директоров, а также возглавит исполнительный комитет компании, в котором состоял на протяжении последних 8 лет.

МИНТРАНС РОССИИ ПРЕДСТАВИЛ ПРОЕКТ МЕТОДИКИ ОЦЕНКИ ЭКОНОМИЧЕСКОГО ЭФФЕКТА ОТ ЭКСПЛУАТАЦИИ ИННОВАЦИОННОГО ПАРКА, КОТОРАЯ ПОЗВОЛЯЕТ РАССЧИТАТЬ ЗАТРАТЫ СОБСТВЕННИКА ПРИ ПРИОБРЕТЕНИИ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА. Поможет ли это стимулировать закупки новых вагонов?

ВЛАДИМИР КРУПИН,
НАЧАЛЬНИК ОТДЕЛА ПРАВОВОГО
РЕГУЛИРОВАНИЯ ЭКСПЛУАТАЦИОННОЙ
БЕЗОПАСНОСТИ И ТЕХНИЧЕСКОЙ
ПОЛИТИКИ ДЕПАРТАМЕНТА
ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОЛИТИКИ
В ОБЛАСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО
ТРАНСПОРТА Минтранса России

– Проект методики оценки экономически обоснованного эффекта при приобретении инновационных вагонов разработан во исполнение Программы поддержки транспортного машиностроения на 2016 год, утвержденной распоряжением правительства РФ № 57-р от 21.01.2016 г., в целях развития тарифных механизмов, стимулирующих данный процесс. Принятие указанного акта позволит производить расчеты на недискриминационной основе. Такая методика необходима для совершенствования тарифных механизмов, стимулирующих приобретение операторами и грузоотправителями подвижного состава с улучшенными техническими характеристиками.

ТАМАРА СТЕБУНОВА,
СОВЕТНИК ПРЕЗИДЕНТА ОАО «РЖД»
– Инновационные вагоны приносят их владельцам экономический эффект прежде всего потому, что тем же парком можно перевезти больше грузов. У собственников вагонов остается также определенный эффект от более рационального использования тяговых ресурсов при организации маршрутов. Для ОАО «РЖД», по сути, важен именно тот результат, который образуется, если конструкция новых вагонов щадит инфраструктуру, то есть при движении меньше изнашивает рельсы. В таком случае можно сэкономить на ремонтах. А значит, собственникам необходимо представить аргументы в пользу того, что их новый парк именно такой.

МИХАИЛ БОЙКО,
РУКОВОДИТЕЛЬ ИНФОРМАЦИОННО-АНАЛИТИЧЕСКОЙ КОМИССИИ НП «ОБЪЕДИНЕНИЕ ВАГОНОСТРОИТЕЛЕЙ»
– Полагаю, что нормативный документ в целом будет утвержден именно в таком виде, в каком был представлен. На мой взгляд, к нему следует относиться как к свершившемуся факту. Правда, следует отметить, что документ содержит сложные инструменты администрирования и потребует солидных финансовых и организационных затрат для тех игроков, которые намерены получить от государства преференции. Вместе с



тем требования указаны одинаковые для всех. И уже по крайней мере три вагоностроительных завода готовятся пройти все необходимые процедуры.

АНДРЕЙ ШЛЕНСКИЙ,
ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЕНЕРАЛЬНОГО ДИРЕКТОРА ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ТЕХНИКЕ АО «НПК «УРАЛВАГОНЗАВОД»

– Методика по крайней мере понятна всем. Заводы заинтересованы в стимулировании спроса на свою продукцию. Однако при этом необходимо, чтобы все участники рынка видели перспективу развития отрасли. Документ поможет прояснить и вагоностроителям, и операторам, каковы потребности железнодорожной отрасли, выпуск какого именно подвижного состава государство намерено стимулировать.

СЕМЕН РЕЗЕР,
ПРЕЗИДЕНТ НП «ГИЛЬДИЯ ЭКСПЕДИТОРОВ»

– Приобретать инновационные вагоны операторы в сложившейся ситуации могут только при поддержке государства. Однако сейчас оно, по-видимому, больше намерено помогать вагоностроителям, чем входить в положение собственников подвижного состава. Между тем следовало бы поискать механизмы, позволяющие добиться того, чтобы покупка новых вагонов стала экономически оправданной для операторов. Соответственно, новая методика для оценки экономического эффекта от эксплуатации инновационных вагонов должна решать эту задачу. Если операторов поддержать на законодательном уровне, то у них останется больше средств,

которые они смогли бы направить на обновление своих парков современным подвижным составом.

Денис Семенкин,
ЗАМЕСТИТЕЛЬ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ НП ОЖДПС

– Документ в известной мере политический. Он необходим вагоностроителям, чтобы добиваться преференций для выпускаемой продукции. По-видимому, была учтена практика применения целого ряда подзаконных актов, когда различные льготы предоставлялись, а методики для их расчетов узаконены не были. В результате при проверках могли появиться сомнения, является, скажем, тот или иной вагон инновационным или же оценку следует проводить по другим показателям. Не вижу, кому еще такая методика может пригодиться. Активные компании, например, оценивают финансовые результаты эксплуатации парков. Собственникам вагонов подобные выкладки теоретически могут быть интересны. Однако на практике у большинства из них есть свои методики оценки эффективности использования вагонов – как правило, они построены на анализе статистики отцепок и результатов ремонта используемого ими подвижного состава.

Юрий Исакандров,
ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ООО «ИННОВАЦИОННЫЙ ЦЕНТР ТРАНСПОРТНЫХ ИССЛЕДОВАНИЙ»

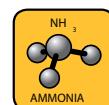
– Бесспорно то, что производителям придется основательно потратиться на выполнение всех перечисленных процедур. В частности, из инновационных и обычных вагонов, предназначенных для испытаний, должны быть сформированы четыре опытных состава. Один – полностью из новых вагонов оцениваемой модели, второй – из новых вагонов-аналогов (либо после планового ремонта с заменой старых деталей ходовых частей), третий – из оцениваемых вагонов с естественным износом ходовых частей после пробега не менее 250 тыс. км, а четвертый – из такого же подвижного состава, но с износом ходовых частей, полученным в результате эксплуатации не менее чем на 100 тыс. км пути. Причем каждый состав должен состоять из загруженных одинаковым по номенклатуре грузом до не менее 98% полной грузоподъемности вагонов. И, кстати, пока не ясно, как затраты на эти испытания будут потом учтены в конечной цене подвижного состава.

Аммиачная цистерна ОВК приведет ваши транспортные расходы в чувство!



вагон-цистерна для перевозки
аммиака модели 15-6926

92,7 м³ → 60,2 т



По вопросам аренды
и приобретения вагонов
обращайтесь:

+7 (499) 999-1520
leasing@uniwagon.com
www.uniwagon.com | www.барбер.рф

Новые нюансы при отстое вагонов

Изменились технологии оказания услуги по нахождению порожних грузовых вагонов на путях общего пользования вне перевозочного процесса, сообщается в распоряжении ОАО «РЖД» № 1113р от 09.06.2016 г.

Поправки вступили в силу 1 сентября 2016 года и были внесены в технологию, утвержденную ранее другим распоряжением ОАО «РЖД» – № 3200р от 31.12.2015 г. Клиентам следует обратить внимание на то, что в заполнении перевозочных документов при направлении подвижного состава в отстой после выгрузки, ремонта или промывки появились новые нюансы. В частности, если вагоны размещаются в пределах одной железнодорожной станции, то в графе «Грузополучатель» указывается ОАО «РЖД», а в графе «Наименование груза» проставляется отметка с указанием номеров договора с клиентом на отстой порожних вагонов и согласованной ОАО «РЖД» заявки. Вагоны также могут быть перемещены на пути ближайшей станции – как открытой, так и не открытой для выполнения грузовых операций. Соответственно, в документах будут проставлены разные отметки. Подвижной состав может выводиться из отстоя по просьбе клиента как по одиночке, так и группами. В этом случае каждый раз потребуется оформлять новые накладные. Причем вступление всех перечисленных в распоряжении № 1113р изменений влечет за собой обновление и электронных форм первичных документов (заявок, накладных, актов формы ГУ-23), а также актов оказанных услуг. Правда, все сразу их обновить не успеют, поэтому доработка программного обеспечения продлится до 1 апреля 2017 года.

Текст документа

см. в электронном выпуске № 643 и печатной версии № 17 (275) журнала «РЖД-Партнер Документы»

Изменение электронных штемпелей

При корректировке в АС ЭТРАН электронных штемпелей необходимо оформить приказ по отключению логического контроля за выполнением этих операций на железной дороге, сообщается в телеграмме ОАО «РЖД» № 11507/ЦФТО от 12.07.2016 г.

Как следует из текста документа, это необходимо сделать для более оперативного решения вопросов. При этом уточняется процедура запросов. Клиенту сначала следует связаться с единой службой поддержки пользователей, чтобы сотрудники ГВЦ ОАО «РЖД» взяли ситуацию под контроль. Получив ответ от ГВЦ, клиент выходит на сменного диспетчера ТЦФТО, который должен уже в порядке подчинения сам решить все вопросы, связанные с оформлением отключения логического контроля, в течение того периода, пока будут корректироваться электронные штемпели.

Текст документа см. в электронном выпуске № 643 и печатной версии № 17 (275) журнала «РЖД-Партнер Документы»

Инспекторский контроль подвижного состава

Распоряжением ОАО «РЖД» № 891р от 16.05.2016 г. утвержден перечень продукции, подлежащей инспекторскому контролю для обеспечения безопасности железнодорожных перевозок.

Речь идет о грузовых вагонах и их комплектующих, которые проверяет ООО «ИЦПВК» – совместный инспекционный центр НП «ОПЛКТ» и Центра технического аудита ОАО «РЖД», созданный для проведения испытаний, аудита качества и инспекторского контроля подвижного состава и производственных процессов при его изготовлении, включая поставки комплектующих. Инспекторскому контролю подлежат 14 типов вагонов и 39 изделий, являющихся их составными частями. В их числе – автосцепки, детали корпуса, балок и тележек.

Текст документа см. в электронном выпуске № 641 и печатной версии № 17 (275) журнала «РЖД-Партнер Документы»

Грузовые экспрессы не должны тормозить

Если на опорной станции собрано недостаточно вагонов для отправления по расписанию поезда в рамках услуги «Грузовой экспресс», то состав до установленной длины (веса) пополняется гружеными или порожними вагонами, следующими в попутном направлении, разъясняется в телеграмме ОАО «РЖД» № 48/ЦДЛП от 21.07.2016 г.

Как уточняется, в рамках услуги «Грузовой экспресс» должно быть собрано как минимум 3/4 вагонов. Уменьшение ядра поезда допускается в исключительных случаях после согласования Центральной дирекцией управления движением запроса, поступившего из Центра фирменного транспортного обслуживания. При этом отцепка и прицепка вагонов по маршруту следования грузового экспресса осуществляется только на станциях, где остановка предусмотрена графиком движения поезда. При этом составы формируются так, чтобы вагоны в пути на промежуточных станциях назначения отцеплялись последовательно, группами. Прицепка попутных групп вагонов производится только при обеспечении графика движения поезда. Такая технология позволяет избежать потерь времени в пути, в том числе за счет исключения дополнительных маневровых операций.

Текст документа см. в электронном выпуске № 644 и печатной версии № 17 (275) журнала «РЖД-Партнер Документы»

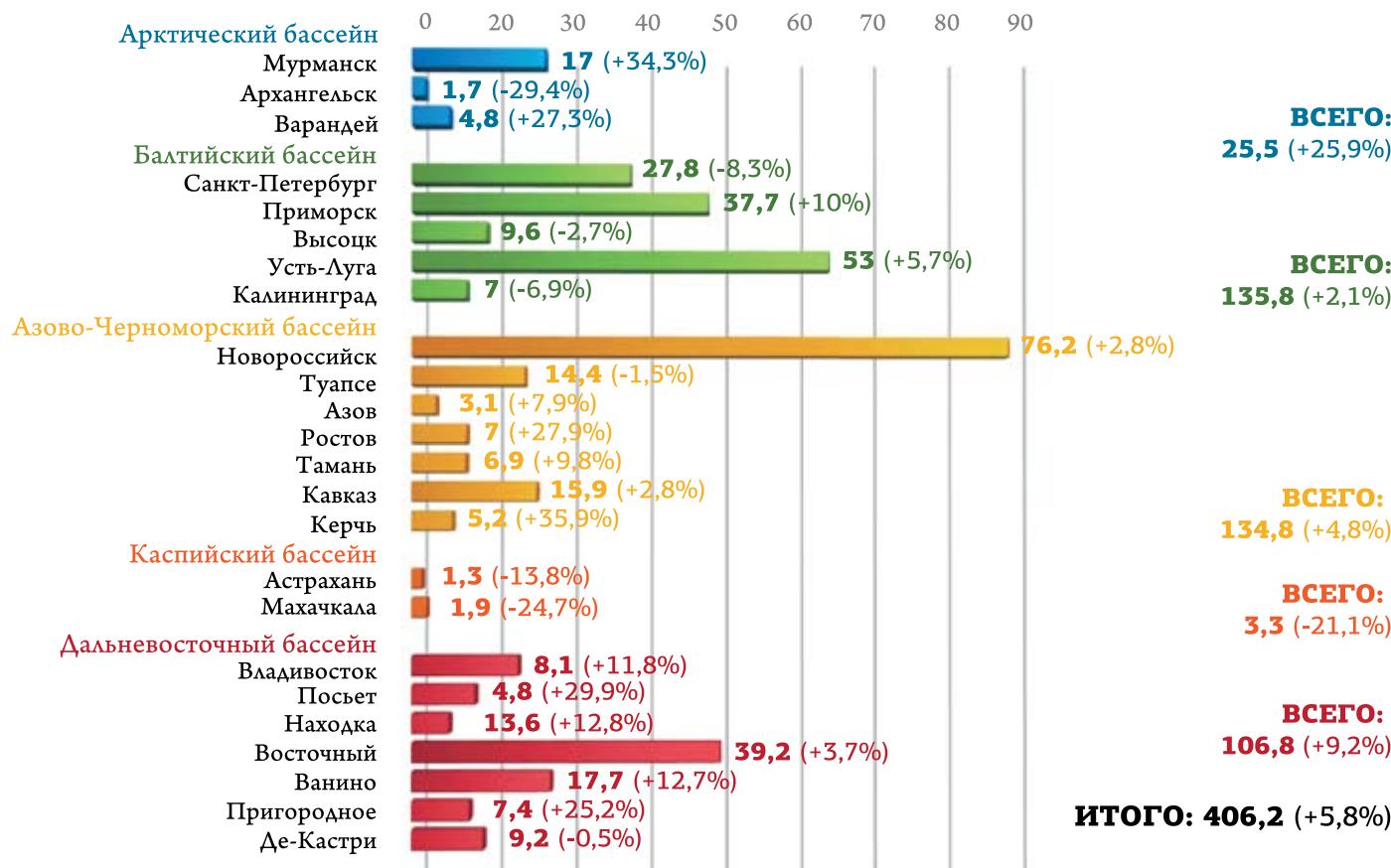
У перевозок леса есть свои ограничения

Согласно распоряжению ОАО «РЖД» № 1226р от 22.06.2016 г. платформы модели 13-6923 разрешается перемещать по сети РЖД со скоростью не более 90 км/ч, а по боковым направлениям – не выше 40 км/ч.

Данная модель предназначена для перевозки лесоматериалов. Она выпускается АО «Рославльский ВРЗ». Ограничения скорости установлены в соответствии с п. 17 Правил технической эксплуатации железных дорог РФ, утвержденных приказом Минтранса России № 286 от 21.12.2010 г. исходя из технических характеристик платформы и результатов испытаний на участках пути с рельсами типов Р65 и Р50.

Текст документа см. в электронном выпуске № 643 и печатной версии № 17 (275) журнала «РЖД-Партнер Документы»

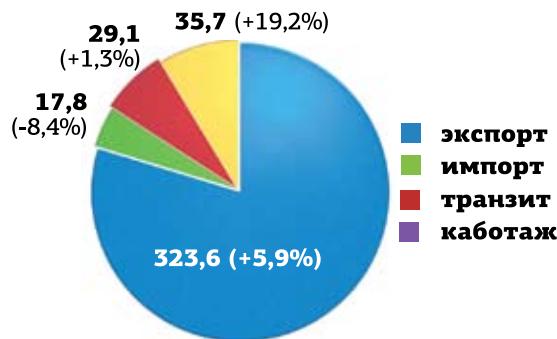
ГРУЗООБОРОТ МОРСКИХ ПОРТОВ РОССИИ В ЯНВАРЕ – ИЮЛЕ 2016 г.
ПО СРАВНЕНИЮ С АНАЛОГИЧНЫМ ПЕРИОДОМ 2015 г., МЛН Т, %



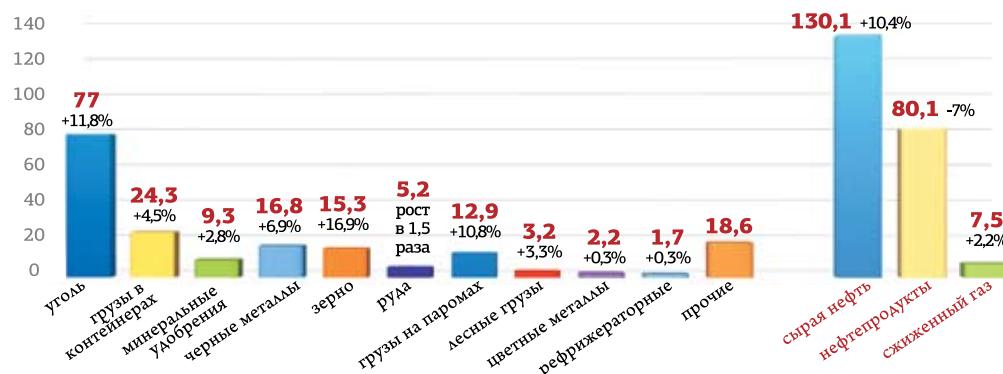
Структура перевалки грузов в морских портах России в январе – июле 2016 г.
по бассейнам, %



Структура перевалки грузов в морских портах России
в январе – июле 2016 г. по сравнению с аналогичным
периодом 2015 г. по направлениям, млн т, %



Динамика перевалки сухих и наливных грузов в морских портах России в январе – июле 2016 г.
по сравнению с аналогичным периодом 2015 г., млн т, %



сухие грузы
ВСЕГО: 186,5 (+9,4%)

наливные грузы
ВСЕГО: 219,7 (+3%)

Четвертая промышленная революция: как успеть на поезд в будущее?

Обсуждение четвертой промышленной революции стало одной из главных тем прошедшего в июне 2016 года Петербургского международного экономического форума. Эксперты констатировали: по мере ее развития технологические инновации сформируют прорыв в сфере производства товаров и услуг, в результате чего стоимость коммуникаций, в том числе транспортных, упадет, а производительность труда и эффективность глобальной логистики, напротив, повысится. Рост мировой экономики в таких условиях неизбежен, но вопрос о том, удастся ли России вписаться в этот тренд, пока остается открытым.

ЧЕТЫРЕ РЕВОЛЮЦИОННЫЕ СИТУАЦИИ

Начало первой промышленной революции, обеспечившей переход от ручного труда к машинному, принято связывать с изобретением парового двигателя в XVII веке, хотя продолжалась она вплоть до конца XIX века. Вторая промышленная революция стартовала в XX веке вместе с электрификацией и организацией конвейерных производств. В начале XXI века в мире заговорили о третьей промышленной революции, базирующейся на отказе от полезных ископаемых в пользу возобновляемых источников энергии, а также о повсеместном внедрении компьютеров, автоматизации и переходе к цифровому аддитивному производству. Однако несмотря на то, что третья волна еще не успела распространиться по всему миру, назрели новые концепции, такие как Индустрия 4.0, Индустриальный интернет, Интернет вещей и др. Их двигателем должна стать усиленная интеграция киберфизических систем (CPS) в промышленность и повседневную жизнь. Производственные мощности с их помощью будут не только управлять выпуском товаров и услуг, но и при необходимости адаптироваться к рынку, причем без участия человека.

Новые концепции приведут к объединению в одну сеть станков, сборочных линий и целых заводов, а также предметов труда и их потребителей. Характерный пример – автомобиль Tesla, который в буквальном смысле умнеет в ходе эксплуатации, получая обновления через интернет и обмениваясь информацией со смартфоном пользователя, адаптируясь к маршрутам, рассчитывая время выезда в зависимости от планов хозяина и места следующей встречи. Есть и другие приметы перехода к четвертой промышленной. Например, уже сейчас на некоторых предприятиях используются радиочастотные RFID-метки, которые передают необходимую информацию о деталях и узлах сборочному роботу.

Индустрия 4.0 – это национальный немецкий проект. По данным консал-

тинговой фирмы Strategy& (подразделение PwC), Германия вплоть до 2020 года намерена ежегодно инвестировать €40 млрд в промышленную интернет-инфраструктуру. Это значительный кусок европейских инвестиций в четвертую промышленную революцию, которые, как ожидается, составят €140 млрд в год. Из 278 опрошенных немецких компаний 131 уже сообщила о вовлеченности в Индустрию 4.0, но пока лишь около 60 реализуют компоненты CPS на своих заводах, в их числе такие фирмы, как Wittenstein, Bosch и BASF SE. Помимо Германии, по пути четвертой промышленной идут и многие другие страны. Так, в США в 2014 году создан некоммерческий консорциум Industrial Internet, которым руководят лидеры промышленности вроде General Electric, AT&T, IBM и Intel.

НЕ ТОЛЬКО ПЛЮСЫ

Эксперты отмечают, что Индустрия 4.0, помимо очевидных плюсов, чревата и рядом рисков – технических и социальных. Масштабная кооперация производств требует того, чтобы все машины мгновенно понимали друг друга. Если это правило не будет соблюдаться, то, например, невозможность распознать запрограммированный на неподходящей частоте RFID-чип может превратить производственный процесс в хаос. Таким образом, определение общих платформ и языков для общения машин остается одной из основных задач в распространении киберфизических систем. При этом чрезмерная однородность тоже может быть опасной, так как большие массивы данных, необходимых Индустрии 4.0, собираются лишь четырьмя крупными фирмами в Кремниевой долине (США).

Другая серьезная проблема связана с кибербезопасностью, так как интеграция физических систем с интернетом снижает устойчивость к хакерским атакам. Не исключено, что с развитием Индустрии 4.0 появится возможность удаленно вмешиваться в рабочий протокол произ-

водств, манипулировать им или даже парализовать процесс.

Еще один важный момент – сокращение количества рабочих мест. Согласно прогнозам, 47% из них в ближайшие 20 лет будут автоматизированы из-за распространения машин и роботов, а это значит, что часть постоянно увеличивающегося населения Земли останется без работы. Эта тенденция может нанести ущерб как развивающимся странам, куда в свое время из Европы и США были вынесены многие производства, так и развитым – из-за растущей роботизации и перехода на беспилотные технологии.

По мнению президента ООО «Когнитивные технологии» Ольги Усковой,

ТОЧКА ЗРЕНИЯ

**ВАЛЕНТИН ГАПАНОВИЧ,
СТАРШИЙ ВИЦЕ-ПРЕЗИДЕНТ
ОАО «РЖД»
ПО ИННОВАЦИОННОМУ
РАЗВИТИЮ**



– Совмещение традиционных и новых ИТ-технологий и является для российских железнодорожников индустриальной революцией. Это такие проекты, как использование сжиженного природного газа в качестве моторного топлива на газотурбинных локомотивах, впервые организованное движение между Москвой и Берлином без смены тележек на границе – новая прорывная технология, объединяющая две колеи: узкую европейскую и широкую российскую. Кроме того, это 250 тыс. персональных компьютеров в компаниях, 4 млн ежесуточно обрабатываемых в ИТ-центрах сообщений, 16 ЦОД на всей территории Российской Федерации. В каждую секунду на сети находится ровно 7,5 тыс. грузовых, пассажирских и пригородных поездов. Все это движется одновременно между Южно-Сахалинском и Калининградом и нуждается в управлении.

уже в течение следующих 10 лет может произойти практически полный перевод транспортных средств, используемых в разных секторах экономики (промышленности, сельском хозяйстве, грузоперевозках), на беспилотное автономное вождение. «Все крупные автомобильные компании уже объявили о своих планах по переходу на беспилотники, – поясняет О. Ускова. – Мы оцениваем ежегодный рост этого рынка как минимум в 28%. Идет повальная интеллектуализация перевозок, которая может сравняться с заменой лошадей автомобилями, но теперь это будет переход от управляемой человеком машины к роботу».

Очевидно, что подобные перемены влекут за собой целый спектр серьезных изменений, куда войдут корректировка правил дорожного движения, боязнь роботов, опасность террористических угроз в случае их применения в качестве оружия и пр. «Робот уже сейчас намного

констатируют авторы национального доклада об инновациях в России.

При этом в 2013 году РФ занимала второе место в мире по абсолютному уровню госрасходов на коммерческие НИОКР (около \$15 млрд). Однако фактически расходы госбюджета по статье НИОКР по большей части таковыми не являются. Например, 40% из них – это затраты на разработки военно-промышленного комплекса, остальное ориентировано на отрасли, скорее, считающиеся высокотехнологичными, но в реальности производящие уже разработанные продукты. В то же время коммерческий сектор не тратит на НИОКР почти ничего – здесь Россия находится в компании самых отсталых стран ОЭСР, таких как Чили и Мексика.

Доля инновационной продукции в РФ за последние годы почти не выросла и в общем выпуске составляет 8–9% (в странах-лидерах – 15%). Результаты

ИНВЕСТИЦИОННОЕ И ТОРГОВОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО РФ И ГЕРМАНИИ В СФЕРЕ ИННОВАЦИЙ СТАЛО ВЕСЬМА ПЛОДОТВОРНЫМ, А ТАКИЕ СЕГМЕНТЫ РОССИЙСКОЙ ЭКОНОМИКИ, КАК ТРАНСПОРТ, ИНФРАСТРУКТУРА, ЭНЕРГЕТИКА, МАШИНОСТРОЕНИЕ И АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЕ, УКРЕПИЛИСЬ В КАЧЕСТВЕ ПРИОРИТЕТНЫХ НАПРАВЛЕНИЙ, КОТОРЫЕ МОГУТ ВЫЙТИ НА НОВЫЙ ЭТАП ИНДУСТРИАЛЬНОГО РАЗВИТИЯ

эффективнее человека, – говорит О. Ускова. – Когда мы ставим его на комбайн (а у нас есть такой проект с сельским хозяйством), то уровень производительности вырастает в 3 раза».

Готова ли Россия?

Пока Россия остается на периферии четвертой промышленной революции: основу экспорта по-прежнему составляют сырьевые товары, несмотря на серьезную государственную поддержку сферы инноваций. Так, в 2011 году правительство приняло 10-летнюю Стратегию инновационного развития, а в 2015-м было объявлено о Национальной технологической инициативе – программе мер по формированию новых рынков и созданию технологического лидерства РФ к 2035 году. Преобразования идут и в направлениях, напрямую влияющих на инновации, – это, например, реформа РАН, создание институтов развития, инновационных кластеров и пр.

Все это, безусловно, принесло определенные плоды: так, в рейтинге Global Innovation Index Россия с 2010 года поднялась на 16 позиций. Хотя до лидерства еще далеко – сейчас она лишь на 48-м месте. Низкие позиции в ГИИ объясняются тем, что до сих пор инновационная политика остается набором отдельных решений, а не системным трендом. «На поддержку инноваций тратится много денег, но среда остается неразвитой», –

отечественных инноваций все еще обладают низкой конкурентоспособностью. Доля России в общем мировом экспорте высокотехнологичных товаров достигает всего 0,4%, хотя в 2010-м она была еще меньше – 0,21%, то есть позитивная динамика все же присутствует.

Тем не менее инвестиционное и торговое сотрудничество РФ и Германии в сфере инноваций стало весьма плодотворным, а такие сегменты российской экономики, как транспорт, инфраструктура, энергетика, машиностроение и автомобилестроение, укрепились в качестве приоритетных направлений, которые могут выйти на новый этап индустриального развития. Заместитель министра промышленности и торговли РФ Александр Морозов считает, что Германия для РФ не просто стала важнейшим партнером в сфере модернизации российской промышленности, но и способствовала созданию крупного бизнес-сообщества из более чем 5,5 тыс. компаний. «В целом мы идем параллельными курсами, но то, что у них называется Индустрией 4.0, у нас именуется Национальной технологической инициативой – и в ее рамках мы пытаемся добиться конкурентоспособности на мировых рынках», – уточнил А. Морозов. По его словам, в России всегда хорошо производили штучный товар, но до массовых производств дело не всегда доходило, поэтому в первую очередь нужно устранить этот разрыв. «У нас

есть сегмент, на который мы можем опереться, – это разработка сквозных инженерных решений для программных расчетов и, кроме того, создание и развитие малых и средних высокотехнологичных компаний», – заявил он.

INTERNET TRAIN

И ИНДУСТРИАЛИЗАЦИЯ ПО-РУССКИ

Железнодорожный транспорт традиционно считается одной из довольно консервативных отраслей, тем не менее и в этой сфере достаточно простора для инноваций последнего поколения. Характерный пример – совместный проект Siemens и Teradata под названием Internet Train. «Реальность такова, что люди хотят покупать не столько билет на поезд, сколько эффективную транспортную доступность между точками А и Б, – рассказывает главный технический директор Teradata Стивен Бробст. – Потребители хотят пунктуальности и безопасности, поэтому мы предоставляем Siemens аналитику, а они уже делают шоу». Результат сотрудничества впечатляет: после реализации проекта на нескольких направлениях внутри Германии удалось повысить точность перевозок, и 80% путешественников, которые раньше выбирали авиаперелет, теперь пересели на поезд. Однако секрет разработки заключается не в увеличении скорости поездов, а в учете большого массива данных, начиная от состояния подшипников ходовой части вагона и заканчивая стыковкой расписаний и гарантией права бесплатной поездки в том случае, если поезд опаздывает на 15 минут и более.

За инновациями внимательно следят и российские железнодорожники. Не случайно в новую концепцию развития ОАО «РЖД» до 2023 года включен такой проект, как «Цифровая железная дорога». «Интернет вещей для нас уже не лозунг, а реализуемые проекты, – говорит старший вице-президент ОАО «РЖД» по инновационному развитию Валентин Гапанович. – Пока они еще в начальной стадии, но сегодня уже существуют».

Новые люди для новой индустрии

Наступление четвертой промышленной революции требует потенциально новых профессиональных компетенций и владеющих ими людей. «Под маркетинговым мемом Индустрия 4.0 нас ожидает критически-драматическое увеличение производительности труда, – отмечает генеральный директор агентства развития профессиональных сообществ и рабочих кадров «WorldSkills Россия» Роберт Уразов. – Фактически в ближайшие несколько лет мы будем решать две задачи. Первая – как вырастить тех людей, кто будет работать в Индустрии 4.0, а вторая – что делать с



остальными, которые останутся за бортом». В WorldSkills выделили несколько компетенций, которые точно будут востребованы в будущем. Во-первых, это умение работать с сенсорикой, так как любой современный завод в Индустрии 4.0 – сам себе диагност и врач. Во-вторых, это навык взаимодействия с промышленной робототехникой, так как на новых заводах человека не будет вообще. В-третьих, это умение програмировать, создавать вещи, работающие в среде Internet of Things – в основном на базе Arduino. Кроме того, понадобятся компетенции для интегрирования всех элементов завода в единую сеть. «Сейчас в каждой компании есть системный администратор, который соединяет в сеть компьютеры, телекоммуникации, видео и т. д., – поясняет Р. Уразов. – Эту привычную позицию сменит новая – администратора завода, который будет объединять все имеющееся умное оборудование в единую сеть, заставляя его грамотно работать». Но главная компетенция, которая будет критически необходима и важна для обеспечения конкурентоспособности человека, организации и даже целой страны, – это так называемое мейкерство. «Оно будет состоять из двух аспектов, – говорит Р. Уразов. – С одной стороны, человек должен уметь создавать хорошие цифровые 3D-модели, ведь рано или поздно именно в них мы начнем описывать весь

мир. С другой стороны, это и умение создавать из них целостную картину, то есть творить, но является ли оно skill или не является – это вопрос, на который нам еще предстоит ответить».

По мнению В. Гапановича, цифровые технологии для развития индустриализации, безусловно, важны, но на первом месте все-таки стоит управление человеческим капиталом. «Это главное, – подчеркивает он. – Может быть, для нашей компании с 700 тыс. работников вопрос

ЦИФРОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ ДЛЯ РАЗВИТИЯ ИНДУСТРИАЛИЗАЦИИ, БЕЗУСЛОВНО, ВАЖНЫ, НО НА ПЕРВОМ МЕСТЕ ВСЕ-ТАКИ СТОИТ УПРАВЛЕНИЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКИМ КАПИТАЛОМ

оптимизации персонала стоит не так остро, но, например, за 3 года мы сократили численность работников по ремонту пути на 10 тыс. человек – с 91 до 81 тыс. Зато появились новые профессии: программисты машин, обслуживающих железнодорожные пути, и специалисты в области электроники». В целом же, по словам В. Гапановича, сегодня профессиональный уровень сотрудников компаний изменился принципиально. «В этой связи для нас как для инфраструктурной компании очень важно выстроить систему управления человеческим капиталом, – рассуждает он. – Мы ежегодно направляем в высшие учебные заведения 8 тыс.

человек и хотим, чтобы из вуза выходил не только специалист, имеющий степень бакалавра или магистра, но в первую очередь управленец, айтишник». Кстати, в ОАО «РЖД» работает 65 центров повышения квалификации, которые расположены на всей территории страны – от Южно-Сахалинска до Калининграда. В них постоянно идет переподготовка около 150 тыс. сотрудников. «Нам необходимо, чтобы рост производительности труда и естественное снижение численности были сбалансированы перераспределением, – поясняет В. Гапанович. – Наверное, нам это делать проще. Сегодня мы можем спокойно перераспределить работников из европейской части России, где трудоспособного населения достаточно, на Дальний Восток, где есть некоторый дефицит, и мы этим занимаемся».

Таким образом, четвертая промышленная революция не только несет ряд очевидных плюсов, способствующих общему росту экономики, но и создает определенные вызовы, на которые придется своевременно отвечать. Насколько успешными окажутся ответы, покажет время, но нельзя не отметить, что подготовка к инновационным прорывам сейчас идет повсеместно, и самое главное, что это замечают потребители – те, кто и получит основной выигрыш от нового витка индустриализации.

МАРИНА ЕРМОЛЕНКО

ЛОГИСТИКА БУДУЩЕГО – СЕГОДНЯ



УСЛУГИ АО «ЛИТОВСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ»



ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ



МУЛЬТИМОДАЛЬНЫЕ
ПЕРЕВОЗКИ



ИНТЕРМОДАЛЬНЫЕ ПОЕЗДА



УСЛУГИ ИНТЕРМОДАЛЬНЫХ
ТЕРМИНАЛОВ



ПОГРУЗКА-РАЗГРУЗКА
И СКЛАДИРОВАНИЕ



АРЕНДА ВАГОНОВ
И КОНТЕЙНЕРОВ



РЕМОНТ ВАГОНОВ



ПРОЧИЕ ТРАНСПОРТНЫЕ
И ЛОГИСТИЧЕСКИЕ УСЛУГИ



АО «Литовские
железные дороги»
ул. Миндауго 12,
Вильнюс LT-03603
www.littrail.lt

РЕКЛАМА

Дирекция
по грузовым перевозкам
Тел.: +370 5 202 1515
Эл. почта: litcargo@littrail.lt

Представительство
в Российской Федерации
ул. Новорязанская, 12,
Москва, 107228
Тел.: +7 499 262 7969
Факс: +7 499 262 5887
Эл. почта: m.stepcenkov@littrail.lt

Инновационные транспортные системы: тест на живучесть

В 2016 ГОДУ РАЗРАБОТЧИКИ НАИБОЛЕЕ ПЕРСПЕКТИВНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМ ВУДУЩЕГО СОСРЕДОТОЧИЛИСЬ НА РЕШЕНИИ ВОПРОСОВ, СВЯЗАННЫХ СО СНИЖЕНИЕМ КАПИТАЛОЕМКОСТИ ПРОЕКТОВ. ПРИ ЭТОМ ОСНОВНАЯ ЦЕЛЬ – ПОИСК ИНСТРУМЕНТОВ ИХ КОММЕРЦИАЛИЗАЦИИ. ИНВЕСТОРЫ ГОТОВЫ ВКЛАДЫВАТЬСЯ В ИННОВАЦИИ, ЕСЛИ ИХ СУМЕЮТ УБЕДИТЬ В ПЕРСПЕКТИВНОСТИ РАЗВИТИЯ СТАРТАПОВ.

ГИПЕРПЕТЛЯ ДЛЯ ПАССАЖИРОВ И КОНТЕЙНЕРОВ

Основное внимание общественности за последнее время приковал к себе проект гиперпетли – несмотря на то, что действующую модель системы Hyperloop в

вполне может оказаться дешевле других способов высокоскоростного пассажирского сообщения. На данный момент Hyperloop One представила разгонный двигатель – гибридную систему, которая по замыслу разработчиков устанавлива-

ТЕХНОЛОГИЮ ГИПЕРПЕТЛИ ПРЕДЛОЖЕНО ИСПОЛЬЗОВАТЬ ДЛЯ ДОСТАВКИ ГРУЗОВ ОТ ТАМОЖЕННО-ЛОГИСТИЧЕСКОГО ЦЕНТРА ХУНЬЧУНЬ К МОРСКОМУ ПОРТУ ЗАРУБИНО

реальном масштабе в США планируют построить не раньше 2020 года. Идея создания вакуумной трубы, в которой поезд сможет развивать скорость до 1220 км/ч, принадлежит бизнесмену Элону Маску, основателю компаний Tesla и SpaceX.

Как сообщил исполнительный директор Hyperloop One Роб Ллойд, недавнее испытание двигателя в штате Невада показало, что такой способ передвижения возможен на практике. И данная техноло-

гия включает не в капсуле, а в трубе. Основная цель последних испытаний заключалась в проверке ее работоспособности. Правда, они проводились пока что на монорельсе. Точнее, статором стал сам рельс, а ротором послужила испытательная тележка. В таком варианте ее удалось разогнать до 186 км/ч за 1,9 секунды. На следующем этапе, в конце 2016 года, тележка должна помчаться немного быстрее и уже в вакуумной трубе длиной 3 км. По расчетам Э. Маска, проезд в тоннеле длиной 600 км

обойдется пассажиру всего в \$20. При такой цене подобные проекты могут окупиться за 20 лет.

Обсуждаются и проекты создания менее быстрых систем. Сейчас идет выбор площадок, где их разместить. После того как соинвестором разработок Hyperloop One стал Российский фонд прямых инвестиций, одна из возможных площадок задумана на территории России. В начале июня 2016 года вице-президент Hyperloop One Кнут Зауэр представил разработки капсульного поезда в инновационном центре «Сколково». Правда, позднее вице-президент, исполнительный директор кластера энергоэффективных технологий фонда «Сколково» Николай Грачев рассказал, что подобные инновационные технологии могут найти применение в нашей стране только после анализа результатов испытаний полномасштабной опытной системы Hyperloop, которые планируется завершить в США в 2021 году.

Впрочем, как полагает независимый аналитик Дмитрий Адамидов, промышленный образец высокоскоростной гиперпетли может появиться не раньше 2027-го. У Э. Маска еще нет целого ряда чисто практических решений, которые бы обеспечили реализацию проекта под ключ. Поэтому пилотную модель можно реализовать не сверхскоростной: в рамках ПМЭФ-2016 правительство Москвы подписало меморандум о намерениях с группой «Сумма» с целью создания концепции применения технологии Hyperloop (полностью или частично) в столице. Один из возможных вариантов – организация перевозок пассажиров между аэропортами. Как отметил в рамках ПМЭФ-2016 президент России Владимир Путин, технологии Hyperloop целесообразнее использовать сначала для транспортировки контейнеров, а потом уже искать способы перемещения таким способом пассажиров.

На Дальнем Востоке группа «Сумма» (напомним, что ее владелец Зиявудин Магомедов – один из первых, кто поддержал идеи создания гиперпетли в РФ) продвигает проект гиперпетли для скоростных перевозок грузов. По данным подкомиссии по транспорту комиссии по подготовке

ТОЧКА ЗРЕНИЯ



**Максим Соколов,
министр транспорта РФ**

– В России наиболее инновационным транспортом сейчас является железнодорожный. Именно на сети РЖД внедряются самые передовые технологии.

А что касается более отдаленной перспективы, то наиболее продвинутым среди всех обсуждаемых транспортных систем будущего можно считать проект сверхвысокоскоростного поезда Hyperloop. Среди его инвесторов есть и российские представители, в частности группа «Сумма».

Она же подписала соглашение о развитии в Москве проекта сверхскоростного поезда Hyperloop. В качестве приоритетных рассматриваются несколько маршрутов. По мнению компании, реализации проекта можно ожидать уже в 2020 году. Сейчас идет поиск пилотной трассы, где можно организовать коммерческую эксплуатацию.

Также подобный проект можно предложить для коридора «Приморье-2», который формируется для обеспечения вывоза китайской грузовой базы в основном в китайские же порты, расположенные на юге страны. Длина предполагаемой ветки – всего 70 км. Речь идет и о порте Зарубино, где группа «Сумма» также планировала строить портовые мощности. Здесь все эти составляющие могут сложиться в единое целое.

Согласно транспортной стратегии РФ предполагается развивать инновационные виды транспорта. Это означает, что мы готовы использовать самые разные современные технологии. Что касается системы Hyperloop, то вакуумный поезд должен пройти все стадии испытаний. Мы должны увидеть готовый проект. Тогда можно будет говорить и о внесении поправок в российское законодательство. Если будет реальный проект и представители бизнеса выразят свою готовность в нем участвовать, то на законодательном уровне решения мы подготовим достаточно оперативно.

регулярных встреч глав правительств России и Китая, подобную технологию предложено использовать для доставки грузов от таможенно-логистического центра Хуньчунь (КНР) к морскому порту Зарубино. Министр транспорта РФ Максим Соколов положительно отозвался о данной инициативе. Аналогичное сообщение сделал и министр транспорта Китайской Народной Республики Ян Чуаньтан. Сейчас одним из проектных институтов проводится анализ перспектив грузового коридора Хуньчунь – Зарубино.

Генеральный директор ООО «Инновационный центр транспортных исследований» Юрий Искандеров напоминает, что порт Зарубино расположен на стыке границ трех государств (России, Китая и Северной Кореи), в нескольких десятках километров от двух пунктов по-границопропуска (автомобильного – Крас-

СТРУНУ ПОТЯНУЛИ В Австралию, А ПОДВЕС НА МАГНИТЯХ В Нигерии

В 2016 году стало широко известно и о другой инновационной системе – струнной. В Беларусь активизировалось строительство тестовых участков для трех видов сообщения – грузового, городского и междугороднего высокоскоростного. На них предполагается использовать технологии SkyWay четвертого поколения.

«На данный момент мы достраиваем рельсосструнную эстакаду для городской трассы протяженностью 1 км и планируем продлить ее для демонстрации высокоскоростной технологии в 2017 году. На участке в 16 км можно добиться скорости до 500 км/ч. Для разгона подвижного состава до 600 км/ч участок потребуется продлить до 25 км», – рассказал генеральный конструктор SkyWay Анатолий Юницкий. По его словам, в компа-

Летающее такси, пилотный трек которого намечено запустить в Лагосе (Нигерия) в 2020 г., станет первым энергосберегающим проектом маглев

кино и железнодорожного – Махалино), являющихся одними из ключевых звеньев на пути грузопотоков между Приморским краем и китайской провинцией Цзилинь. Сейчас Зарубино вызывает повышенный интерес инвесторов в связи с намерениями России развивать МТК «Приморье-2», по которому именно через этот порт обеспечивается выход грузопотоков на Транссибирскую магистраль. «Реализация технологии Hyperloop на маршруте Хуньчунь – Зарубино важна уже потому, что привлекает внимание к МТК «Приморье-2» как к транзитному коридору. По маршруту необходимо ускорить грузоперевозки, поэтому выгоды от реализации пилотного проекта Hyperloop могут превысить риски, которые существуют при внедрении подобных инноваций», – отметил Ю. Искандеров.

Государственно-частные инвестиции в проект Hyperloop в России, по мнению экспертов, способны стать одним из факторов, способствующих сближению РФ и США, отношения между которыми на данный момент складываются непросто. Впрочем, российская площадка не единственная: вакуумный транспорт предлагается применить для доставки контейнеров и в Дубае. По данным компании TechCrunch, специализирующейся на описании стартапов, недавно Hyperloop One договорилась с оператором DP World о создании в порту Джебель-Али трубы для доставки контейнеров в капсулах от причалов до тылового терминала. Р. Ллойд отметил, что речь идет именно о коммерциализации разработок: у DP World в Дубае есть инфраструктура и средства, чтобы осуществить проект.

ни также приступили к строительству легкой пассажирской трассы длиной 800 м. Ее планируется показать уже осенью 2016 года, после выставки «Иннотранс» (Берлин), где будет представлен инновационный подвижной состав.

Интерес к струнному транспорту четвертого поколения проявляют в разных странах. В их числе и РФ, что подтверждается протоколом рабочей группы Минтранса России от 25 марта 2016 года. После демонстрации технологии А. Юницкий рассчитывает на получение заказов по конкретным проектам. Например, в Австралии, где в сотрудничестве с компанией Рода Хука, экс-главы департамента транспорта Южной Австралии, ведется поиск площадки для строительства 800-метровой опытной трассы, а также производственного и сборочного производств. Правда, как сообщил Р. Хук, ранее объявленный план строительства первой трассы на территории университета Флиндерс (находится в Аделаиде, столице штата Южная Австралия) отложен до 2018-го. Тем не менее Р. Хук надеется запустить демонстрационную струнную трассу до конца текущего года.

Согласно технологии SkyWay рельсовые автомобили управляются автоматически. Они располагаются на высоте 5,5 м над землей и могут быть адаптированы для перевозки как пассажиров, так и грузов, в том числе на сверхскоростях. Однако в пределах города модули должны разгоняться всего до 100 км/ч и фактически призваны стать аналогом трамвая. Этот вариант появился после того, как власти штата Южная Австралия выдвинули план восстановления в Аделаиде трамвайных линий на окраинах города.

Проект SkyWay заинтересовал потенциальных заказчиков тем, что стоимость создания 1 км пути инновационной трассы, по расчетам приверженцев струнного транспорта, должна составить \$30 млн. А это менее половины аналогичного показателя при строительстве с нуля традиционной трамвайной линии.

Впрочем, у авторов проекта есть и другой вариант, при котором предусмотрен разгон подвижного состава до 500 км/ч. Однако в Австралии о нем пока не говорят. Р. Хук полагает, что сейчас важнее найти потенциальную базу, которая будет использоваться для сборки импортных рельсовых модулей, а также выбрать подходящую марку стали для струн. Партнерами по строительству инфраструктуры в Австралии выступают специалисты из компании Augecon. Для привлечения инвестиций в подобные проекты создана акционерная компания Euroasian Rail SkyWay Systems Ltd, которая использует схему краудинвестинга.

Как сообщил президент Международного совета по транспортным системам маглев (The International Maglevboard e.V.) Йоханнес Клюшпис, инициаторы проектов других инновационных видов перевозок пассажиров и грузов в начале 2016 года не смогли похвастаться новыми достижениями, которые позволили бы им расширить круг инвесторов, но надеются наверстать упущенное. Для этого проводится более тщательный анализ систем, в ходе которого затраты на маглев сравниваются с проектами железнодорожных ВСМ. По итогам пилотных проектов вывод получился неутешительным: капитальные затраты на инфраструктуру (пути, станции, ремонтные мастерские, центры управления) и подвижной состав всех существующих магнитолевитационных систем оказались слишком высокими. В части эксплуатационных расходов (техническое обслуживание, потребляемая энергия, содержание персонала) картина практически такая же. Поэтому сейчас сторонники магнитной левитации лихорадочно ищут способы уменьшить затраты прежде всего на строительство (эстакады, полотно, направляющие пути). Новые идеи, по словам Й. Клюшписа, планируется представить на международной конференции «Маглев-2016» в Берлине в сотрудничестве с выставкой «Иннотранс».

На данный момент известно только об одном новом проекте. Это летающее такси – модернизированный вариант SkyTran, который разрабатывают в центре NASA Ames Research (США) на основе технологии маглев. По словам генерального директора SkyTran Джерри Сандерса, капсулы для пассажиров предполагается подвесить на высоте 20 футов между зданиями. Двигаться они должны со скоростью 155 миль

ТОЧКА ЗРЕНИЯ

КИРИЛЛ ДМИТРИЕВ,
глава Российского фонда прямых инвестиций

– Наш фонд вложил некоторый объем средств в компанию Hyperloop One, работающую над технологией высокоскоростной перевозки. Мы считаем, что подобного рода прорывные проекты целесообразны. Тем более что сейчас компания поднимает следующий раунд финансирования по гораздо более высокой оценке, чем та, по которой проинвестировал РФПИ. Такое участие позволит применять эти новейшие технологии в России. Мы с ОАО «РЖД» обсуждаем первые пилотные проекты и надеемся, что сможем начать их тестирование уже в ближайшее время. Среди инвесторов, кстати, есть такие гиганты, как General Electric и SNCF. Если ведущие индустриальные компании верят в этот проект, то мы надеемся, что он будет успешным и в России.



АЛЕКСАНДР ШОХИН,
глава Российского союза промышленников
и предпринимателей

– Американские бизнесмены на встрече с президентом РФ Владимиром Путиным заявили, что считают удачной идею реализации проекта Hyperloop в России. Преимуществом технологии является отсутствие необходимости преодолевать трение рельсов и встречное сопротивление воздуха, что позволяет развивать высокую скорость при минимальных затратах энергии.



в час. Поначалу трассу собирались построить в Тель-Авиве. Но недавно Д. Сандерс проинформировал, что пилотный трек намечено запустить в Лагосе (Нигерия) в 2020 году. И это будет первый энергосберегающий проект маглев.

Получить экономию намечено за счет ряда факторов. Во-первых – компактности подвижного состава: он рассчитан на несколько пассажиров, в связи с чем в системе может быть использован маломощный привод. Во-вторых, за счет того, что при достижении определенной скорости капсула некоторое время будет скользить без дополнительных импульсов. В-третьих – удешевления создания инфраструктуры: в зданиях отдельные офисные помещения предполагается переоборудовать в небольшие станции. В итоге стоимость поездки планируется довести до уровня, сопоставимого с тарифом в скоростных поездах. Однако новая трасса должна конкурировать не с ними, а с автобусами и автомобилями. Ее основное преимущество – в создании более комфортных условий для пассажиров и в увеличении скорости их передвижения в городе, где автодороги изобилуют пробками.

ЛЕГКИЕ РЕЛЬСЫ ПРОКЛАДЫВАЮТ КОЛЕЮ К ГЧП

Что касается других видов инновационных транспортных систем, то по ним в настоящее время никаких подвижек не происходит. Например, авторы идеи аэропоездов Clip-Air (самолетов особой конструкции, позволяющих перемещаться по воздуху железнодорожные модули) не выдвинули ни одного нового проекта, который помог бы удешевить подобные

перевозки. То же самое можно сказать о создателях концепции нон-стоп поездов – составов, перемещающихся без остановок. Для этого придуман особый струченкообразный механизм: одна капсула оставляется на станции для высадки пассажиров, а другая, куда они сели, – подбирается. Нет прогресса и у сторонников систем персонального автоматического транспорта: подобные проекты с беспилотными модулями на колесах или фуникулерами будоражат фантазию. Но их недостаток – отсутствие гарантий окупаемости из-за затрат на обеспечение безопасности перевозок.

Исключение составил разве что проект организации перевозок пассажиров с помощью трансграничных автобусов, которые курсируют над машинами, перемещающимися по автотрассам. На XIX Международной выставке высоких технологий в Пекине был представлен ряд новинок, удешевивших проект, – это, к примеру, внедрение системы автопилотирования и укладка рельсов по обе стороны от автомагистрали, что позволяет снизить мощность электропривода на 30%.

Однако способа оптимизации инфраструктуры для посадки и высадки пассажиров пока не найдено: с этой точки зрения нынешний проект ничем не отличается от того варианта, который впервые экспонировался в рамках XIII Международной выставки высоких технологий 6 лет назад. Создание пилотной трассы в Пекине планируют лишь после серьезной доработки для вывода транспортной системы на окупаемость.

Частные инвесторы проявляют интерес только к новым системам легкорель-

сового транспорта (ЛРТ) – городским сетям, представляющим собой гибрид трамвая, метро и пригородной железной дороги. Их особенность – в возможности обеспечить движение по различным видам трасс. Рельсы можно уложить на выделенные полосы автострад, вывести в тоннели, на эстакады или балластные пути. Новые проекты, как показывает практика, могут быть реализованы по схемам государственно-частного партнерства. Например, именно таким был вариант сооружения линии Ottawa Light Rail в Канаде, ввод которой ожидается в 2018 году.

Отдельные элементы, которые соотносятся с легкорельсовым транспортом, в России были реализованы в Волгограде и некоторых других городах. Тем не менее все эти системы следует отнести к скоростным трамвайм: они не соответствуют принятой на Западе концепции ЛРТ, которая предполагает применение целого ряда инноваций, удешевляющих инфраструктуру за счет автоматизации, позволяющей внедрить малолюдные технологии. На многих станциях ЛРТ, например, не требуется обслуживающий персонал вообще, а на ряде линий движением управляют дистанционно – из диспетчерской с помощью компьютерных систем типа Automatic Train Control. Поезда без машинистов курсируют в Париже, Копенгагене, Лас-Вегасе, Токио, Сеуле и Дубае. Подобного класса ЛРТ представлены на рельсовом, колесном и монорельсовом ходу. Самая большая в мире система беспилотного легкого метро SkyTrain находится в Ванкувере (Канада). Ее длина – 68,7 км.

В России только два проекта (в Сочи и Казани) более или менее приближаются к стандартам ЛРТ, отметил заместитель руководителя практики ГЧП и инфраструктуры компании Vegas Lex Карен Аракелян. И оба они реализованы в рамках госзаказа. Формат государственно-частного партнерства при создании линий ЛРТ для частного бизнеса пока не выглядит привлекательным. А особенности национального законодательства таковы, что цена строительства ЛРТ в РФ может получиться близкой к проекту сооружения трассы скоростного трамвая или пригородной ветки железной дороги. В таком случае польза от создания ЛРТ сомнительна.

Все названные проекты выглядят в своем роде привлекательными. И, конечно, в ближайшем будущем к ним окажется привлечено всеобщее внимание. Какие идеи смогут реализовать на практике, а какие останутся только на бумаге, покажет время. Мы продолжим следить за появлением новинок.

АЛЕКСАНДР СОЛНЦЕВ

15 000

СУММАРНЫЙ ОБЪЕМ
ОБСЛУЖИВАЕМЫХ ЛОКОМОТИВОВ В ГОД

The graphic features several thick, solid red lines of different lengths and orientations. There are two short lines on the left side, one pointing up and one pointing down. To the right of them is a single long line pointing up. Further to the right is a group of three parallel lines, all pointing diagonally upwards towards the top right corner. The lines are set against a plain white background.

10 ЛОКОМОТИВОРЕМОНТНЫХ ЗАВОДОВ

более 90 сервисных локомотивных депо

КРУПНЕЙШИЙ РОССИЙСКИЙ ВЕРТИКАЛЬНО ИНТЕГРИРОВАННЫЙ ХОЛДИНГ, ОБЕСПЕЧИВАЮЩИЙ РЕМОНТ И СЕРВИСНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ ЛОКОМОТИВНОГО ПАРКА НА СЕТИ 1520

Импортозамещению уточнили ориентиры

ПОПРАВКИ, ВНЕСЕННЫЕ В ПРОГРАММУ ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЯ ОАО «РЖД», СДЕЛАЛИ ЕЕ БОЛЕЕ ЭФФЕКТИВНОЙ И МНОГОГРАННОЙ. ТЕПЕРЬ СТАЛО ВОЗМОЖНЫМ НЕ ТОЛЬКО ВНЕДРЯТЬ ИННОВАЦИИ, НО И ОПТИМИЗИРОВАТЬ РАСХОДЫ НА РАЗВИТИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ В ЦЕЛОМ.

Дым Отечества всегда сладок и приятен

Политика импортозамещения, принятая ОАО «РЖД» на 2015–2020 гг., уже принесла ощутимые плоды. Важнейшим результатом стало то, что нынешняя система производственной кооперации холдинга охватывает 19 отраслей промышленности, в которых заняты более 190 тыс. человек. Благодаря заказам РЖД на российских предприятиях реализуют масштабные инвестиционные программы и создают новые виды продукции.

ПЛАН ПО ПРОГРАММЕ ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЯ ОАО «РЖД» НА 2016 Г. ПРЕДУСМАТРИВАЕТ УМЕНЬШЕНИЕ ДОЛИ ИНОСТРАННОЙ ПРОДУКЦИИ В ОБЩИХ ЗАКУПКАХ КОМПАНИИ НЕ МЕНЕЕ ЧЕМ НА 7%

Так, на заводе ООО «Интесмо» (совместное предприятие ООО «ЛЛК-Интернейшнл» и ОАО «РЖД») смогли наладить поставки специфических смазочных материалов, которые ранее не производились в РФ. С этого момента ОАО «РЖД» перестало закупать импортные масла. А в ООО «ЕвразХолдинг» благодаря закупкам РЖД освоили производство дифференцированно-термоупрочненных рельсов для использования на путях в условиях Крайнего Севера. Эти рельсы не имеют аналогов на мировом рынке. В прошлом году ОАО «РЖД» приобрело 628,4 тыс. т рельсов, в том числе 47,5 тыс. т дифференцированно-термоупрочненных длиной 100 м. Напомним также, что в последние годы вся рельсовая продукция на российские железные дороги поступает исключительно от отечественных производителей, включая ООО «ЕвразХолдинг» и ОАО «Мечел».

В 2015 году по заказу ОАО «РЖД» Брянский машиностроительный завод выпустил партию новых магистральных грузовых тепловозов 2ТЭ25КМ. На 90% они собраны из деталей, произведенных в России. Кроме того, на российские железные дороги поступил в эксплуатацию первый в мире газотурбовоз, газопоршневой двигатель которого изготовлен в АО «Волжский дизель имени Маминых».

Снижаем долю зарубежной продукции

Как известно, программа импортозамещения ОАО «РЖД» направлена

на снижение зависимости железнодорожной отрасли от зарубежных товаров. В конце прошлого года эта программа была актуализирована с целью стимулирования дальнейшего роста закупок отечественной продукции.

В 2015-м ОАО «РЖД» приобрело на 4% меньше зарубежных изделий, чем годом ранее. Этому способствовал целый комплекс мер, включая развитие предприятий, созданных холдингом «РЖД» совместно с крупными западными компаниями. СП, в свою очередь, позволили

повысить уровень локализации. Например, в ООО «Бомбардье Транспортейшн (Сигнал)» освоили выпуск устройств железнодорожной автоматики и телемеханики с управлением по радиоканалу, а в ООО «Уральские локомотивы» стали выпускать электропоезд «Ласточка». Кстати, с этим СП у ОАО «РЖД» заключен договор на период 2015–2020 гг. о поставках 1,2 тыс. вагонов для скоростных пассажирских составов.

Договоры, предусматривающие высокий уровень локализации, ОАО «РЖД» заключило также с «Сименс АГ» и Alstom Transport. Причем контракт с последним предполагает, что при выпуске пассажирских электровозов ЭП20 целый ряд комплектующих, ранее не изготавливаемых в России, будет со временем выпускаться отечественными заводами. Речь идет о токоприемниках для скоростей до 200 км/ч, цельнокатанных колесах, дисковой тормозной системе. С 2015 года доля зарубежных компонентов в цене электровоза снизилась с 45,2 до 35,5%.

Вот другой пример. Раньше при модернизации эксплуатационных депо закупалось оборудование от финской компании Tammermatic Group. Недавно его заменила продукция петербургского ООО «Реил матик». Причем экономия средств от установки систем для закрытых моек подвижного состава составила 50,2%.

В целом же план на 2016 год предусматривает уменьшение доли иностранной продукции в общих закупках



ОАО «РЖД» не менее чем на 7%. В рамках международного форума «Закупки как эффективная мера содействия импортозамещению в потребностях ОАО «РЖД» начальник Центра организации закупочной деятельности – структурного подразделения ОАО «РЖД» Ирина Митичкина сообщила, что в текущем году предполагаются закупки импортосодержащей продукции всего на 37,5 млрд руб. «Это относительно невысокая часть суммарного объема закупок компании. Прежде всего они касаются сложных технических систем», – уточнила И. Митичкина.

Прогнозируемое снижение закупок импортозависимой продукции в 2017–2020 гг. должно составить не менее 3%. В итоге долю зарубежных изделий в общем объеме заказов ОАО «РЖД» планируется уменьшить вдвое по сравнению с 2015 годом.

Локализация набирает обороты

Согласно поправкам, внесенным в программу импортозамещения ОАО «РЖД», предполагается не только повысить уровень локализации производства железнодорожной техники и оборудования на территории России, но и получить от этого экономию средств. Скажем, Дирекции тяги – филиалу ОАО «РЖД» в этом плане удалось добиться хороших результатов путем сокращения закупок локомотивов с высокой долей импортных комплектующих (от 60 до 80%) и перераспределения плана поставок в пользу отечественных машин с низкой долей импортного оборудования (от 2 до 20%). Дирекция тяги также смогла снизить долю импортных комплектующих

в цене локомотивов. Таким образом, за счет полученной экономии удалось дополнительно приобрести 33 локомотива, не выходя за прежний уровень затрат.

Поправки также содержали четкие критерии оценки эффективности принимаемых в этом направлении решений. Во-первых, импортозамещение должно совершенствовать процесс перевозок и повышать уровень безопасности на железнодорожном транспорте. Российские аналоги должны отвечать современным требованиям, соответствовать отраслевым стандартам и лучшим мировым практикам или по крайней мере быть не хуже зарубежной продукции.

Во-вторых, изменения в стратегии компаний вычленили ключевые направления импортозамещения. Сейчас они определяются с учетом значимости номенклатур в общем объеме закупок ОАО «РЖД». Соответственно, в качестве приоритета определено планомерное снижение объемов приобретения импортной продукции транспортного машиностроения, устройств автоматики и телемеханики, а также оборудования для выполнения инженерно-технологических работ и обеспечения железнодорожной связи. При этом были озвучены важнейшие инструменты реализации выбранной стратегии. В частности, это трансфер уже хорошо зарекомендовавших себя технологий для выпуска современного подвижного состава и комплектующих, а также упрощение условий доступа для российских инновационных компаний к системе закупок ОАО «РЖД».

Сейчас в кооперации, связанной с локализацией выпуска железнодорожной продукции, участвует около 160 российских предприятий. До 2018 года планируется создать свыше 10 тыс. новых высокотехнологичных рабочих мест. От развития этого направления до 2020-го в виде налогов в федеральный и региональные бюджеты, по расчетам экспертов, должно поступить более 12,1 млрд руб.

Вместе с тем процесс локализации еще не приобрел устойчивого характера из-за недостаточного спроса на продукцию транспортного машиностроения, произведенного в РФ. Как следствие – ограниченный интерес иностранных компаний к передаче технологий. Для повышения заинтересованности зарубежного бизнеса осуществлять локализацию своей продукции транспортного машиностроения в России наше государство должно стимулировать спрос на эти изделия. Как отметил управляющий директор Alstom Transport по России и СНГ Мартин Вожур, локализация производства сопряжена со значительными инвестициями со стороны производителя. Поэтому ключевым для принятия решения в пользу локализации может стать крупный заказ,

который позволит обеспечить эффективность использования передаваемых технологий и создать конкурентоспособный конечный продукт.

По мнению экспертов, дальнейший рост заказов отечественному машиностроению зависит не только от политики, которую ОАО «РЖД» проводит на рынке, но и от объема государственной поддержки. Ее формы могут быть разными, например в виде налогового стимулирования, смягчения кредитно-денежной политики, принятия новых стандартов, гармонизированных с международными требованиями, обеспечения сбалансированной регуляторной среды.

Новый порядок закупок ОАО «РЖД», который стал действовать в рамках программы импортозамещения, как раз находится в русле такой политики. Напомним, что теперь государство стало коор-

УКРЕПЛЯЕМ КООПЕРАЦИЮ

Совершенствовать программу импортозамещения ОАО «РЖД» помогает наложенная в предыдущие годы система связей с хозяйствующими субъектами. В том числе в рамках некоммерческого партнерства «Объединение производителей железнодорожной техники», в которое входят более 170 компаний из 34 субъектов РФ. Это позволяет вовлекать в кооперацию новых игроков, способных выпускать высокотехнологичную продукцию.

Особую актуальность подобная работа приобретает именно сегодня, когда развитие программы снижения импортозависимости ОАО «РЖД» выходит на новый рубеж, предполагающий более глубокое замещение зарубежных изделий – на уровне отдельных узлов и комплектующих. Их выпуск наладить слож-

СОВЕРШЕНСТВОВАТЬ ПРОГРАММУ ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЯ ОАО «РЖД» ПОМОГАЕТ НАЛОЖЕННАЯ В ПРЕДЫДУЩИЕ ГОДЫ СИСТЕМА СВЯЗЕЙ С ХОЗЯЙСТВУЮЩИМИ СУБЪЕКТАМИ. ЭТО ПОЗВОЛЯЕТ ВОВЛЕКАТЬ В КООПЕРАЦИЮ НОВЫХ ИГРОКОВ, СПОСОБНЫХ ВЫПУСКАТЬ ВЫСОКОТЕХНОЛОГИЧНУЮ ПРОДУКЦИЮ

динировать крупные (дороже 10 млрд руб.) закупки продукции машиностроения. При этом компании, получающие господдержку, обязаны представить правительственный комиссии по импортозамещению планы крупных закупок оборудования на 5 лет или на срок реализации инвестпроекта. А комиссия соотносит эти планы с отраслевыми: Минпромторг разработал 20 отраслевых планов импортозамещения, в которых аккумулировано свыше 2 тыс. проектов, отобранных из 4 тыс. заявок. Подобные проекты могут претендовать на различные специальные инструменты господдержки: субсидирование ставок, гранты, софинансирование исследований.

По данным президента ассоциации «Станкоинструмент» Георгия Самодурова, подобный подход уже приносит результаты: производство станков в России выросло почти на четверть. В 2016 году ожидается также существенный рост объемов заказов. В том числе благодаря соглашению с ОАО «РЖД», предполагающему поставки сложных комплексов для металлообработки, включая качественную обточку колес на заводах, где производят современный железнодорожный подвижной состав, и депо, где ремонтируют локомотивы и вагоны. Для этого в ОАО «РЖД» намерены совместно со станкостроителями добиваться внесения поправок в российское законодательство для стимулирования создания новых типов обрабатывающего оборудования и средств малой механизации в рамках процесса импортозамещения в железнодорожной отрасли.

Однако это возможно, что видно на конкретных примерах. Например, в ОАО «Евраз НТМК» недавно освоили производство колес для «Ласточек», сертифицированных ФБУ «РС ФЖТ» после испытания в аккредитованной лаборатории ВНИИЖТ. А в цехе ОАО «ПО «НЭВЗ» поступили первые модульные кабины российского производства для локомотивов ЭП20, которые стало собирать ООО «Полет-Сервис» с наружной оболочкой из современных композитных материалов.

В перспективе процесс может приобрести еще более сложные формы. Как выразился президент компании Siemens в России Дитрих Мёллер, импортозамещение в РФ может постепенно перерasti в экспортозамещение. Это значит, что продукция, выпускаемая на российской территории по локализованным технологиям, в свою очередь, может быть экспортирована за рубеж. Например, когда-то Россия ввозила скоростные пассажирские локомотивы из Германии, а теперь «Уральские локомотивы» вполне способны сами экспорттировать электровозы в третьи страны.

Итак, благодаря внесенным поправкам программа импортозамещения приобрела более упорядоченный и системный характер, считает заведующий сектором общественных и корпоративных закупок Института макроэкономических исследований Минэкономразвития России Александр Гладков. Это открывает перед ОАО «РЖД» новые перспективы развития инновационных технологий.

АЛЕКСАНДР СОЛНЦЕВ 

У истоков высоких стандартов

ОПРОСЫ ОБЩЕСТВЕННОГО МНЕНИЯ, ПРОВОДИМЫЕ В ПОСЛЕДНИЕ ГОДЫ, СВИДЕТЕЛЬСТВУЮТ О ТОМ, ЧТО ПАССАЖИРЫ ОТМЕЧАЮТ УЛУЧШЕНИЕ КАЧЕСТВА ОБСЛУЖИВАНИЯ В ПОЕЗДАХ ДАЛЬНЕГО СЛЕДОВАНИЯ. НАРЯДУ С ОСНОВНЫМ ПЕРЕВОЗЧИКОМ, ФПК, НА РЯДЕ МАРШРУТОВ УЗНАВАЕМЫМ БРЕНДОМ ДЛЯ ПАССАЖИРОВ СТАЛИ ВАГОНЫ ТКС – ОДНОЙ ИЗ КОМПАНИЙ, СТОЯВШИХ У ИСТОКОВ ФОРМИРОВАНИЯ КЛИЕНТООРИЕНТИРОВАННЫХ ПОДХОДОВ В РАБОТЕ ПАССАЖИРСКОГО КОМПЛЕКСА НА СЕТИ РЖД. Об истории ее создания и сегодняшней работе рассказал генеральный директор ТКС Олег Каверин.

– Олег Вадимович, 10 лет назад ваша компания была одной из первых на рынке, кто стал менять подходы к обслуживанию пассажиров в поезде. С чего все начиналось и в чем состояла стратегия изменений?

– Первый проект ТКС в 2006 году был туристическим. Совместно с английской компанией Golden Eagle Luxury Trains Limited мы запустили поезд «Золотой орел», курсировавший по маршруту Москва – Владивосток. На тот момент сегмент туристических поездов присутствовал в России, но не было достойного предложения для иностранных туристов.

– Как сложилась судьба проекта? Поезд «Золотой орел» еще существует?

– Да, конечно. Проект по-прежнему востребован и успешен. На сегодняшний день «Золотой орел» курсирует по шести маршрутам. Организацией тур-ров занимаются наши английские партнеры. ТКС предоставляет вагоны, наши проводники обслуживают пассажиров в пути следования.

– Можно сказать, «Золотой орел» задал золотой стандарт обслуживания пассажиров, который впоследствии вы стали транслировать на регулярные перевозки. Как шло дальнейшее развитие компании?

– Организовывая «Золотой орел» как проект для иностранцев, мы понимали, что наш пассажир ничуть не меньше нуждается в высоких стандартах обслуживания. С этой базовой концепцией ТКС приняла участие в открытом конкурсе РЖД на комплексное обслуживание фирменных поездов. Конкуренция была достаточно серьезной, заявки подали около 15 компаний-претендентов. Но нам удалось победить и стать полноценным сервисным подрядчиком РЖД. В компетенцию ТКС совместно с ФПК входило определение набора услуг в пути следования, разработка нового стандарта обслуживания пассажиров, исходя из него – подбор и обучение персонала, а также вопросы подготовки вагонов в рейс. Список задач был большой, а начинали мы с элементарных вещей – чистоты туалетов и хорошего качества постельного белья. В 2008 году, когда стали включать собственные вагоны в составы поездов ФПК, все эти наработки были учтены.

– Насколько вы используете в своей работе по перевозке и обслуживанию пассажиров европейский опыт организации пассажирского сервиса?

– Важно отделять обслуживание в европейских поездах от европейского подхода к обслуживанию в целом. Пассажирское сообщение в Европе в первую очередь скоростное, построено на том, что человек ежедневно преодолевает расстояние в 100–300 км просто для того, чтобы добраться на работу. Утром



По итогам прошедшего десятилетия мы можем констатировать, что задача по повышению качества пассажирского сервиса, которая ставилась перед нами в начале пути, достигнута, поэтому за первые 10 лет работы нам не стыдно

туда, вечером обратно. Для европейского пассажира поездка на поезд – это способ передвижения и экономии денег.

Большие расстояния в России определяют иной подход. Для нашего пассажира поезд – это немного традиция, немного данность, а прежде всего удобство. Особенно когда речь идет о путешествии на расстояния более тысячи километров. Сейчас и у нас все большее развитие получают скоростные поезда и дневные экспрессы, однако я уверен, что спрос на ночные перевозки будет сохраняться и ночные поезда останутся востребованными. Опыт эксплуатации «Сапсанов» говорит о том, что пассажир зачастую совмещает дневной и ночной маршрут, поскольку это удобно: приехать ночным поездом, завершить свои дела в первой половине дня и уехать на «Сапсан» домой, или наоборот.

Задача перевозчиков – сделать поездку максимально комфортной. И здесь мы ориентируемся на Европу, но скорее на обслуживание в европейской гостинице, а не в европейском поезде. Ведь у человека в пути, как и в отеле, есть несколько базовых потребностей: высаться на чистой удобной постели, удовлетворить все свои гигиенические потребности в достойных условиях, поужинать и по возможности разнообразить свой досуг. И эти основные услуги должны быть продуманы и стабильны, то есть должны всегда и при любых обстоятельствах представляться на высоком уровне.

– А как происходит обратная связь с пассажиром, есть ли у него возможность дать свою оценку предложенному сервису?

– Мы работаем с обращениями пассажиров по всем возможным каналам. Это и единый справочный номер, позвонить на который можно бесплатно из любой точки страны, и прямые электронные адреса, обращения на которые рассматриваются в течение суток, и традиционная жалобная книга у проводника. Ну и, наконец, у пассажира есть возможность прямо в вагоне снять трубку и позвонить на нашу круглосуточную горячую линию, чтобы задать вопрос, высказать претензию или, как иногда бывает, внести предложения по улучшению сервиса или даже сотрудничеству.

– Как еще вы используете современные технологии для обслуживания пассажиров?

– На интернет-технологиях у нас построен процесс управления вагонным парком. Уже 6 лет мы используем свою запатентованную программную разработку «Дозор», которая предполагает общение «проводник – депо – офис – вагон» только в электронной форме. Это позволяет решать вопросы максимально быстро, не тратить время на прохож-

дение бумажных документов и в итоге сократить время подготовки вагона в рейс. В вагоне есть ноутбук, смартфон, принтер. Также в пути следования проводник отправляет диспетчеру всю информацию по ремонту, экипировке, по вопросам, связанным с безопасностью движения. И когда поезд приходит в депо, специалисты готовы мгновенно устранить эти неисправности.

– Целый офис на колесах... Подобные инновации предполагают, вероятно, и иной подход к отбору и подготовке линейного персонала? Как вообще выстроена работа с подготовкой проводников к работе, насколько охотно идет к вам молодежь?

– Есть ли у нас проблема привлечения молодых людей в проводники? Технологии работы с молодежью были разработаны еще в советское время, и мы, хотя не сразу, но стали использовать этот опыт. Молодежь, которая приходит в бригаду, не сразу встраивается в коллектив. В поисках решения мы начали создавать молодежные бригады, сформированные в первую очередь по возрастному принципу. На тех направлениях, где это было реализовано, текучесть молодых кадров сократилась в разы. Помимо того, мы ввели институт наставничества – опять же, хороший опыт советского времени, который работает и по сей день. За каждым новичком стоит наставник, который в течение полутора лет дополнительного обучения, консультирует, помогает – все это позволяет молодому проводнику более комфортно войти в новую для него среду.

В целом вопрос привлечения молодежи заставляет постоянно пересматривать и совершенствовать систему обучения проводников. Мы работаем над формами подачи информации, развиваем каналы

ее донесения. Это и применение мультимедийных материалов, и интерактивные программы, и использование коммуникативных возможностей социальных сетей. У нас есть интересные задумки, которые мы стараемся реализовать на базе нашего учебного центра с использованием всех современных технологий. К тому же давно известен тот факт, что для того, чтобы обучить линейного сотрудника, нужно обучить всех участников управленческой цепочки. Если не будет единых ценностей у всех, обучение и мотивация не дадут результата. И только когда все – от генерального директора до проводника – разделяют единые подходы и единые ценности, только тогда система жизнеспособна.

– Скажите, пожалуйста, как выстраивается взаимодействие с Федеральной пассажирской компанией, ведь вы в каком-то смысле являетесь конкурентами в борьбе за пассажира, притом что ваши вагоны курсируют в составе ее поездов?

– В нашем взаимодействии с ФПК не идет речь о конкуренции, поскольку мы решаем общую задачу – привлечь пассажира на железнодорожный транспорт, сделать поездку комфортной и безопасной. Мы регулярно проводим исследования по удовлетворенности и информированности пассажиров. Так вот, в последние годы люди при покупке билета не придают значения выбору перевозчика, так как уровень обслуживания соответствует их ожиданиям. И по итогам прошедшего десятилетия мы можем констатировать, что задача по повышению качества пассажирского сервиса, которая ставилась перед нами в начале пути, достигнута, поэтому за первые 10 лет работы нам не стыдно.

Беседовала Оксана Перепелица



Логистический оазис Шелкового пути

ПОЗИЦИОНИРОВАНИЕ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН В КАЧЕСТВЕ ЕВРАЗИЙСКОГО ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОГО ХАБА – ОДНА ИЗ КЛЮЧЕВЫХ ПОЗИЦИЙ ПРОГРАММЫ ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ РК. ПРИ ЭТОМ ФАКТОР ВАРИАТИВНОСТИ ЕВРО-АЗИАТСКИХ МАРШРУТОВ РАССЧИТАН НЕ ТОЛЬКО НА КИТАЙСКИЙ ТРАНЗИТ, НО И НА ЭКСПОРТНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ПОСТАВОК ПРОДУКЦИИ СОБСТВЕННЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ, ВСЕ БОЛЬШЕ ОРИЕНТИРОВАННЫХ НА ВСТРАИВАНИЕ В ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ПОЯС ШЕЛКОВОГО ПУТИ.

Амбициозные планы

В этом году в Индексе эффективности логистики Казахстан занял 77-е место среди 160 стран мира, поднявшись на 11 позиций по сравнению с 2014-м (исследование проводится раз в 2 года). Он опередил такие страны, как Украина (80), Россия (99), Узбекистан (118), Беларусь (120), Киргизстан (146), а также Иран (96) и Грузия (130). За последние 2 года

логистический потенциал страны в качестве ключевого фактора роста. К 2020 году Республика намерена войти в число 40 стран с наилучшим логистическим климатом, что, согласно основным тезисам новой экономической политики, представленной в стратегии «Казахстан-2050», позволит ей войти в тридцатку наиболее развитых государств мира. Прежде всего это будет обеспечено за

ПОЗИТИВНАЯ ДИНАМИКА НАБЛЮДАЕТСЯ И В СЕГМЕНТЕ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК. ЗА 7 МЕСЯЦЕВ ТЕКУЩЕГО ГОДА В СООБЩЕНИИ КИТАЙ – ЕВРОПА – КИТАЙ ЧЕРЕЗ ТЕРРИТОРИЮ КАЗАХСТАНА ТРАНЗИТОМ ПРОСЛЕДОВАЛО 554 КОНТЕЙНЕРНЫХ ПОЕЗДА. ЭТО В 2,5 РАЗА БОЛЬШЕ ПО СРАВНЕНИЮ С АНАЛОГИЧНЫМ ПЕРИОДОМ 2015 Г.

позиции Казахстана улучшились по качеству инфраструктуры (на 41 позицию), эффективности таможни (на 35), простоте организации международных перевозок (на 18) и возможности отслеживания грузов (на 10). Такое продвижение не случайно, стратегия экономического развития РК рассматривает транспортно-

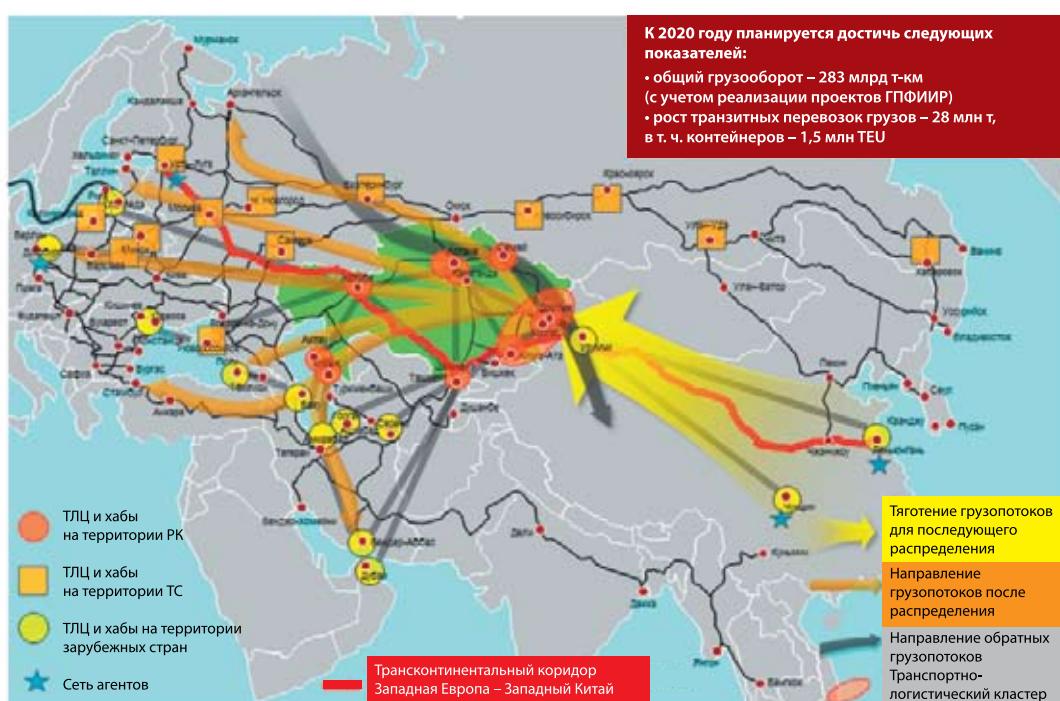
счет программы промышленного роста, рассчитанной на несколько этапов. Так, в стране проходит вторая пятилетка индустриализации. И если на первом ее этапе были созданы ключевые условия для инвестиций в виде законодательной базы и производственной инфраструктуры, то на втором основным инструментом

развития заявлен переход к выпуску продукции высоких переделов и повышению уровня локализации. В этой связи приоритетом становится развитие экспортно ориентированных отраслей. Причем, как ранее заявил глава Министерства по инвестициям и развитию РК Женис Касымбек, сам перечень таких отраслей будет уменьшен с 14 секторов в шести отраслях до восьми наиболее экспортно ориентированных секторов в пяти отраслях. В числе последних называются черная и цветная металлургия, нефтепереработка, нефтехимия и агрохимия, производство продуктов питания, автомобилестроение и электротехническое машиностроение. Для ведущих секторов будут предоставлены дополнительные инструменты – инфраструктура под конкретные проекты, долгосрочный лизинг и кредитование, вхождение в уставный капитал проектных компаний и др. В итоге к 2020 году объем казахстанского экспорта планируется нарастить с \$13,8 млрд до \$16,5 млрд.

Однако основные предпосылки развития евро-азиатских транспортных коридоров связаны с транзитным потенциалом региона. Сопряжение интеграционных процессов в рамках ЕАЭС и экономического пояса Шелкового пути дает возможность Казахстану, в силу его географического положения, стать крупнейшим транспортно-логистическим хабом на евро-азиатском пространстве. По экспертным оценкам, к 2020 году в 1,5 раза вырастет объем торговли только между Китаем и Европой – с \$811 млрд в 2014 году до \$1,2 трлн в 2020-м.

С учетом данных трендов и потенциала роста объема товаропотоков между КНР, Россией, странами Персидского залива и Европейского союза формируется новая архитектура трансконтинентальных транспортных коридоров, считает президент АО «НК «Казакстан темір жолы» Аскар Мамин. «В Казахстане на государственном уровне придается большое значение реализации транзитного потенциала и становлению страны как евразийского логистического хаба. Казахстан сформировал оптимальную конфигурацию железных дорог, которая позволяет предоставлять эффективные транспортные решения в глобальных логистических цепочках в направлениях Китай – Европа, Север – Юг и на Транс-

КАРТА СТРАТЕГИЧЕСКОГО ПОЗИЦИОНИРОВАНИЯ КАЗАХСТАНА



Разработано на основе исследований компании Strategy Partners Group/AECOM

ТОЧКА ЗРЕНИЯ



Нигматжан Исингарин,
ПОЧЕТНЫЙ ПРЕДСЕДАТЕЛЬ АССОЦИАЦИИ НАЦИОНАЛЬНЫХ
ЭКСПЕДИТОРОВ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН, д. Э. н.

– Развивая свой транзитный потенциал в рамках Евразийского трансконтинентального коридора, Казахстан рассматривает два его направления. Первое – из КНР через территории Казахстана, Российской Федерации и далее в Европу. Второе – из КНР через территорию Казахстана от Хоргоса до порта Актау, далее по Каспийскому морю в Азербайджан, Грузию, Турцию и Европу.

Именно второй из них – Трансказпийский транспортный коридор – в ряде российских, а затем и украинских СМИ в последние годы прозвали «путем в обход России». На самом деле он является дополнением к Транссибирской магистрали. Те грузы, которые тяготеют к Транссибу (а это грузы, зарождающиеся на востоке Китая и в регионе Восточной Азии), так и останутся на данном направлении. Перевозка грузов из провинций Центрального и Западного Китая будет осуществляться через Казахстан, так как в этом случае транспортировка целесообразнее именно сухопутным транспортом.

Казахстану на фоне снижения объемов перевозок железнодорожным транспортом проект Трансказпийского коридора позволит получить дополнительные транзитные грузопотоки, загрузить свои транспортные мощности и, соответственно, выручить дополнительный доход в условиях финансовой нестабильности и сужения рынков. Для республики как страны, проводящей многовекторную внешнюю политику, в первую очередь важен экономический эффект проекта, а не его политическая составляющая.

казпийском маршруте», – отметил он. За последние 6 лет здесь было построено 1,7 тыс. км новых железнодорожных линий. Кроме того, на Каспии проводится работа по развитию мощностей перевалки с 16,5 до 25 млн т в год за счет расширения порта Актау и строительства паромного комплекса Курык. Создаются центры консолидации и дистрибуции как внутри страны, так и за рубежом для формирования транзитных потоков, проходящих через Казахстан. Компания имеет терминальную инфраструктуру в китайском порту Ляньчуньган, реализуются проекты в Персидском заливе в порту Бендер-Аббас, в иранском сухом порту Инче-Барун и в Балтийском регионе.

Ставка на китайский транзит

В целом такие государственные программы развития РК, как «Нұрлы жол», План нации «100 шагов», ставят задачу двукратного роста объема транзитных перевозок через территорию страны к 2020 году. Определенная динамика в работе транспортной системы страны прослеживается уже сегодня. Так, за 7 месяцев 2016-го объем перевозок грузов между Казахстаном и Китаем через железнодорожные пограничные переходы Достык – Алашанькоу и Алтын-коль – Хоргос составил около 4,5 млн т грузов, что на 127 тыс. т больше, чем за аналогичный период 2015 года. Всего в минувшем году объем перевозок грузов между Казахстаном и Китаем составил чуть больше 7 млн т. До конца 2016-го планируется перевезти до 9 млн т грузов, что выше прошлогодних показателей на

23%. На сегодня также предварительно согласован объем перевозок грузов через железнодорожные пограничные переходы на 2017 год, он прогнозируется на уровне 11,5 млн т.

Основные предпосылки развития Евро-азиатских транспортных коридоров связаны с транзитным потенциалом региона. Сопряжение интеграционных процессов в рамках ЕАЭС и экономического пояса Шелкового пути дает Казахстану возможность в силу его географического положения стать крупнейшим на Евро-азиатском пространстве транспортно-логистическим хабом

Позитивная динамика наблюдается и в сегменте контейнерных перевозок. За 7 месяцев текущего года в сообщении Китай – Европа – Китай через территорию Казахстана транзитом проследовало 554 контейнерных поезда. Это в 2,5 раза больше по сравнению с аналогичным периодом 2015-го. В целом на 2020 год в АО «НК «КТЖ» ставят перед собой задачу увеличить транзитный контейнерный поток в сообщении Китай – Европа – Китай в 16 раз, с существующих 47,4 до 800 тыс. TEU. С ожиданием роста объемов перевозок связано и открытие крупнейшим контейнерным оператором Китая, компанией China Railway Container Transport Co. Ltd (CRCT), собственного офиса в РК, причем казахстанский офис стал ее первым зарубежным представительством. По оценке вице-президента АО «КТЖ Express» Ержана Кулакова, за прошедший период трехлетнего сотрудничества с CRCT удалось не только увеличить объем транзитных перевозок в направлении Китай – Европа – Китай,

но и диверсифицировать маршруты в других направлениях, в том числе назначением на Турцию и Иран. Еженедельно из различных регионов КНР производятся отправки контейнерных поездов в направлении России (Москва), Средней Азии, Турции (Стамбул). В ближайшее время запускается контейнерный поезд из китайского города Наньтун на Афганистан (Хайратон), а также еще один контейнерный поезд – из Иу (КНР) назначением на Хайратон и далее на Мазари-Шариф (Афганистан). Помимо этого, готовится к подписанию соглашение о взаимном пользовании универсальными крупнотоннажными контейнерами, которое позволит оперировать китайскими контейнерами в Казахстане, других странах Средней Азии, а также на маршруте Китай – Европа – Китай.

В целом в рамках программы инфраструктурного развития «Нұрлы жол» предусматривается развитие сразу нескольких мультимодальных транспортных коридоров, ориентированных на транзитные грузопотоки. Среди них – направление из Китая в РФ и далее в Европу, а также Север – Юг через территории России, Казахстана, Туркменистана и стран Персидского залива. Рассматриваются также возможности маршрута от Хоргоса до порта Актау, далее по Каспийскому морю в Азербайджан, затем

через Грузию, Турцию в Европу. Наряду с этим активно развиваются проекты в сфере дорожного строительства. По итогам года планируется реконструировать более 900 км автомобильных дорог. Особое внимание уделяется строительству трансконтинентальной магистрали Западная Европа – Западный Китай, проходящей по территории КНР, Казахстана и России. В 2013-м китайские строители полностью завершили реконструкцию своего участка от Ляньчуньгана до Хоргоса протяженностью 3,4 тыс. км. В этом году свой участок автомагистрали планируют завершить и ввести в эксплуатацию казахские участники проекта. Российский участок этой же международной трассы планируется закончить в 2018-м. Ввод в эксплуатацию всего маршрута позволит усилить интеграцию не только РК, но и всех стран пространства ЕАЭС с Китаем и Европой, что в целом повысит конкурентоспособность трансконтинентальных перевозок перед альтернативными морскими маршрутами.

Оксана Перепелица

Вагонам предписано ускорить ход

Необходимость увеличения скоростей на сети РЖД ставит перед вагоностроителями новые задачи. Они должны производить конкретные типы вагонов в зависимости от спроса на отдельные виды перевозок.

ГЛОБАЛЬНАЯ КООПЕРАЦИЯ

Как отметил первый вице-президент ОАО «РЖД» Александр Мишарин, в России предполагается использовать четыре типа высокоскоростных поездов. Это позволит сделать инфраструктуру ВСМ многофункциональной и таким образом повысит ее эффективность за счет достижения мультиплексивного эффекта.

Первый тип поездов – это непосредственно высокоскоростные. Они должны преодолевать расстояние в 1 тыс. км не более чем за 3 часа. При этом на отдельных участках подвижной состав предполагается разгонять до 350–400 км/ч.

Анализ мирового опыта эксплуатации ВСМ доказывает, что в среднем поезда на таких трассах следуют со скоростью 320–330 км/ч и лишь на специально оборудованных участках перемещаются быстрее. Это объясняется весьма банально. Как уточнил научный руководитель Института теоретической и прикладной механики им. С. А. Христиановича Сибирского отделения РАН Василий Фомин, исследования рабочих параметров высокоскоростной транспортной системы (скорости движения состава, аэродинамики

локомотива заданной геометрии) позволили установить оптимальный баланс энергетических затрат на обеспечение движения поездов. Из них следует: превышение показателя в 330 км/ч ведет к резкому росту потребления энергоресурсов, а это, в свою очередь, существенно ухудшает финансовые показатели ВСМ. Соответственно, выгодным становится использовать своего рода экономход. Принципиальных инноваций для решения этой проблемы в рамках систем типа «колесо-рельс» еще не найдено.

С учетом данного обстоятельства выбор подвижного состава для ВСМ достаточно широкий. Заметим, что база используемого в России поезда «Сапсан» (платформа Velaro) обеспечивает разгон до 350 км/ч. Для российских условий конструкционную скорость ограничили до 300 км/ч, адаптировав ее к существующей инфраструктуре. Тем не менее эксплуатация «Сапсана» позволила накопить ОАО «РЖД» определенный опыт, на который можно опираться при создании ВСМ.

Переговоры по поводу поставок подвижного состава велись с несколькими

компаниями. В частности, условия участия в проекте ВСМ обсуждались с Siemens. Позднее прорабатывалась возможность локализации на предприятиях группы «Синара» технологий китайской госкорпорации China Railway Construction Corp. Ltd. По данным эксперта Центра организации скоростного и высокоскоростного движения ОАО «РЖД» Николая Балуева, Китай ежегодно производит 300 высокоскоростных поездов, которые сегодня успешно конкурируют с лучшими европейскими аналогами.

Продолжая эту тему, начальник управления по внешним связям АО «ОМК» Андрей Шиханович сообщил, что еще в 2014 году компания построила в Нижегородской области первую и пока единственную в России линию по производству цельнокатанных железнодорожных колес для скоростных поездов и способна выпускать их для нужд ВСМ. Участвовать в международной кооперации готов и ряд других российских предприятий. Для натурных испытаний всех видов подвижного состава определен участок будущей трассы ВСМ Железнодорожная – Владимир.

Степень готовности ОАО «РЖД» к осуществлению высокоскоростных перевозок на практике достаточная для реализации многих проектов. В России настаивают на локализации выпуска подвижного состава едва ли не с первого поезда. «Это наше главное условие для всех партнеров, поскольку мы не ограничимся лишь проектом Москва – Казань, а будем и дальше развивать сеть высокоскоростных магистралей», – заявил А. Мишарин.

На трассах раскроют межрегиональные окна

Вторым типом подвижного состава, который можно использовать параллельно с высокоскоростными поездами на трассе ВСМ, являются так называемые вагоны межрегионального метро. Их ареал курсирования определен в 200–300 км из расчета, что они должны обеспечивать межрегиональные перевозки. Например, регулярно доставлять пассажиров на работу. Оптимальное время для этого – около 1 часа. Однако могут быть востребованы и более длительные маршруты.

Для обеспечения межрегиональных перевозок вполне подходят вагоны поезда «Стриж». Они созданы на основе плат-



Для железнодорожных экспедиторов,
операторов подвижного состава и транспортных
блоков промышленных предприятий

Состав

МОДУЛЬ «ПЛАНИРОВАНИЕ И РАСЧЕТЫ»

Оперативная и коммерческая работа, обработка больших объемов отгрузочной информации, претензионная работа. Интеграция с ERP. Контроль дебиторской задолженности, реестр услуг, прайс-лист

МОДУЛЬ «WEB-ПОРТАЛ»

Система управления web-сайтом, инструмент для создания web-портала – единого канала информационного взаимодействия с клиентами и информационного обеспечения агентской сети. Мультиязычный интерфейс личного кабинета и портала для иностранных клиентов

МОДУЛЬ «ДВИЖЕНИЕ И ЭКСПЛУАТАЦИЯ»

Комплексное управление парком. Получение и анализ информации о собственном и арендованном подвижном составе в режиме реального времени: дислокация, ремонты, детали, аренда, диспетчеризация

МОДУЛЬ «ГЕОИНФОРМАЦИОННАЯ СИСТЕМА КОНТРОЛЯ ДВИЖЕНИЯ»

Наглядное отображение дислокации на карте, в том числе на планшете. Встроенные и преднастроенные фильтры. Возможность мгновенно оценить оперативную обстановку, принять управленческое решение и предотвратить критические ситуации

Варианты поставки

ОТДЕЛЬНАЯ УСТАНОВКА СИСТЕМЫ

Лицензия на необходимые модули системы. Возможны проекты индивидуальной настройки под бизнес-требования и интеграции с другими корпоративными системами.

ПОДКЛЮЧЕНИЕ В ОБЛАКЕ

Подключение к сервису через интернет, стандартный набор преднастроенных режимов работы. В базовом пакете возможен доступ для трех пользователей.



РЕСУРСЫ

Если вы заинтересованы во внедрении полной или облачной версии ИРС «Перевозки», мы с удовольствием проведем для вас индивидуальную консультацию.
Звоните +7 (495) 961-13-19, пишите info@lester.ru, приходите на www.lester.ru



информационные технологии
LESTER

формы компании Patentes Talgo S.L. и не имеют ограничений по климатической зоне эксплуатации. На данный момент российский скоростной поезд состоит из вагонов Talgo и электровоза двойного питания ЭП20 (ОАО «НЭВЗ»). Он курсирует со скоростью до 180 км/ч, но его можно разогнать до 200 км/ч, если только немного ускорить тягу.

Третий вид поездов, которые могут быть поставлены на маршруты ВСМ, – «отели на колесах». Этоочные поезда с двухэтажными вагонами, которые предполагается использовать на дальних маршрутах – протяженностью до 2,5 тыс. км. Этот показатель определен исходя из того, какое расстояние состав способен пройти за ночь на скорости до 200 км/ч. Сейчас двухэтажные вагоны выпускает ОАО «Тверской вагоностроительный завод». Есть проработки моделей для перевозки пассажиров и с учетом специфики движения по линиям ВСМ.

АКЦЕНТ НА МУЛЬТИМОДАЛЬНОСТЬ

Кроме того, на ВСМ возможно использовать легкие контейнерные поезда для перевозки грузов. На этом направлении следует остановиться особо.

Сложившаяся система эксплуатации подвижного состава на железнодорожной сети пространства 1520 предусматривает совмещенное грузовое и пассажирское движение на единой инфраструктуре. Оно может быть сохранено и для ВСМ, но с определенными ограничениями. В Программе развития скоростного и высокоскоростного железнодорожного сообщения в РФ запланирована разработка специального грузового подвижного состава, способного разгоняться до 160 км/ч. Он может быть востребован для перевозок скрепоряжающихся грузов в

рефконтейнерах и почтовых отправлений (как альтернатива багажным вагонам). Кстати, по данным Всемирного почтового союза и Координационного совета по транссибирским перевозкам, имеется спрос на обмен корреспонденцией и посылками между Пекином и Москвой за 5 суток. Возможны также отправки посылок транзитом через Россию из КНР в Европу в связи с развитием розничной электронной торговли.

Разработка технического проекта вагона-платформы ведется с учетом желаний потенциальных потребителей услуги скоростного контейнерного поезда – ПАО «ТрансКонтейнер», ФГУП «Почта России», AliExpress, China Post Group, Deutsche Post и ряда других железнодорожных и логистических операторов. Для этого платформа модели 13-6954 адаптируется под параметры скоростного движения. Точнее, под тягу с пассажирским локомотивом со сцепом от 24 до 30 ед. подвижного состава при массе поезда 1,1–1,8 тыс. т. Соответственно, осевая нагрузка не должна превышать 15 тс. В таком случае платформа становится пригодной и для применения на линиях ВСМ. Для повышения безопасности перевозок предусматривается более жесткое закрепление фитингов контейнеров с рамой платформы во время движения. Модернизация касается всех основных узлов платформы, включая тележки и тормоза: комплектующие должны соответствовать параметрам пассажирского движения и обеспечивать достижение скорости до 160 км/ч.

Однако подобная платформа может применяться не только в сцепе с пассажирскими локомотивами, но также и в составе грузовых поездов. Программа развития ОАО «РЖД» предполагает

ускорить и их движение. С учетом спроса на подобные перевозки на сети могут начать курсировать ускоренные контейнерные поезда нового типа.

Внедрение скоростной технологии перевозки контейнерных поездов на колее 1520 мм позволит достичь следующих сроков перевозки:

- Достык – Астана – Москва – Минск – Брест: 3,5 сут.
- Наушки – Москва – Минск – Брест: 4,5 сут.
- Забайкальск – Москва – Минск – Брест: 5 сут.
- Москва – Владивосток: 6 сут.

Пассажирский график движения и высокая скорость доставки приведут к повышению сохранности грузов в пути следования и позволят минимизировать риск хищения или порчи. Плавность хода подвижного состава, разработанного на базе систем пассажирского вагона, поможет расширить номенклатуру продукции, перевозимой по железной дороге в контейнерах.

Имеющиеся планы организации движения на ВСМ доказывают, что в ОАО «РЖД» способны перейти к новым вариантам управления вагонопотоками. Они могут быть основаны на использовании не просто вагонов с улучшенными характеристиками, но и таких, которые наиболее приспособлены к спросу на конкретные виды перевозок. Ускорять движение целесообразно в отношении не только пассажирских и контейнерных поездов. Экспрессы можно задействовать для доставки и других грузов. Однако в таком случае потребуются как разработки скоростных платформ для контейнеров, так и модернизация иных типов подвижного состава.

Александр Солнцев

ВСМ: выбираем эксплуатационную модель

НА ЭТАПЕ ПОДГОТОВКИ ПРОЕКТА ВЫСОКОСКОРОСТНОЙ МАГИСТРАЛИ, КАК ПРАВИЛО, ОДНИМ ИЗ ПЕРВЫХ ОБСУЖДАЕТСЯ ВОПРОС ЕГО ТЕХНИЧЕСКОЙ ОСУЩЕСТВИМОСТИ. ПРИ ЭТОМ, ПОМИМО КОМПЛЕКСНЫХ ИНЖЕНЕРНО-ТЕХНИЧЕСКИХ И СТОИМОСТНЫХ АСПЕКТОВ, КОТОРЫМ ОБЫЧНО УДЕЛЯЕТСЯ ПРИСТАЛЬНОЕ ВНИМАНИЕ, НЕ МЕНЕЕ ВАЖНО ВОВРЕМЯ РАЗРАБОТАТЬ КОНЦЕПЦИЮ ЭКСПЛУАТАЦИИ.

Правильный вопрос и своевременный ответ

На предпроектной стадии и этапе обоснования инвестиций рассматриваются пассажирские потоки и выводится число планируемых высокоскоростных поездов. Эта информация важна с концептуальной точки зрения, но недостаточна с эксплуатационной. Необходимо рассмотрение всего прилегающего транспортного коридора с выработкой комплексной стратегии загрузки причастных линий до и после сооружения магистрали. В Германии с помощью сетевого прогноза принято определять будущее распределение поездных потоков с учетом узких мест железнодорожной сети. Полученные данные служат для обоснования программы развития общефедеральных путей сообщения, в соответствии с которой проводится экономическая оценка целесообразности того или иного проекта. Уже на данном этапе ставится вопрос о функциональной направленности линии: будет ли она специализированной для однородного высокоскоростного движения или смешанной для разных видов перевозок. И решить

это важно именно на стадии концепции, поскольку ответ на поставленный вопрос в значительной мере предопределит технические параметры и экономическое обоснование проекта.

Еще остнее этот вопрос ставится на этапе проектирования. Для некоторых основополагающих моментов необходима проработка эксплуатационной концепции, и если этого не происходит вовремя, возникают риски. Это связано с тем, что подготовка технических решений требует четкого определения эксплуатационных параметров. Организация заказчика сталкивается с целым рядом вопросов, на которые сложно найти обоснованный ответ без соответствующих исследований. Рано или поздно это сказывается в виде изменений и поправок в техническом задании, а впоследствии – в проектных решениях. В результате проект становится дороже и сроки реализации затягиваются.

Исходя из опыта проектирования и реализации первых высокоскоростных магистралей принято разрабатывать так называемое эксплуатационное задание, ЭЗ (рис. 1). Основной его целью является

определение функциональных требований и параметров проекта, их взаимодействие и согласование, что подразумевает участие служб эксплуатации, инфраструктуры, а также перевозчиков. В рамках данной статьи хотелось бы затронуть избранные аспекты.

Поездная программа

При формировании ЭЗ первоочередное значение имеет определение состава поездной программы. Эксплуатационная программа представляет собой неоднозначный параметр в виде количества поездов в сутки и требует спецификации, позволяющей делать выводы о размере и дизайне инфраструктуры. В частности, речь идет о числе поездов по категориям: высокоскоростные, спринтеры без остановок, скоростные пассажирские поезда классической конфигурации, региональные экспрессы. При этом они отличаются друг от друга видами движения, начальными/конечными пунктами следования, схемой остановок, скоростями, требованиями к графику пропуска поездов, весовыми нормами, длиной составов, тяговыми характеристиками и временем для технологических и коммерческих операций. Не менее важными составляющими являются почасовое распределение поездов и требования по расположению ниток на графике.

Результаты сводятся в соответствующую таблицу поездов по категориям и часам. На протяженных линиях поезда разных категорий движутся по участкам с разными скоростями, таким образом, происходит сдвиг расчетного числа поездов. Чем больше разница маршрутных скоростей, тем больше этот сдвиг, приводящий к сложностям в начале и конце дня или в период проведения ремонтных окон (рис. 2).

На нашем примере для двух участков вдоль одной линии расположение окна сдвигается примерно на 3 часа, к тому же само окно сужается на целый час. Все это может сказаться на требованиях к путевой инфраструктуре. С другой стороны, сдвиги можно ограничить организационным путем, когда более медленные поезда следуют по ВСМ по определенному

Рис. 1. Составные части эксплуатационного задания



расстоянию и потом покидают скоростные пути, достигая конечного пункта следования (региональные экспрессы) или продолжая его по другим линиям. Соответственно, подобные меры подразумевают инфраструктурные решения в виде ответвлений и соединительных кривых между ВСМ и существующими участками.

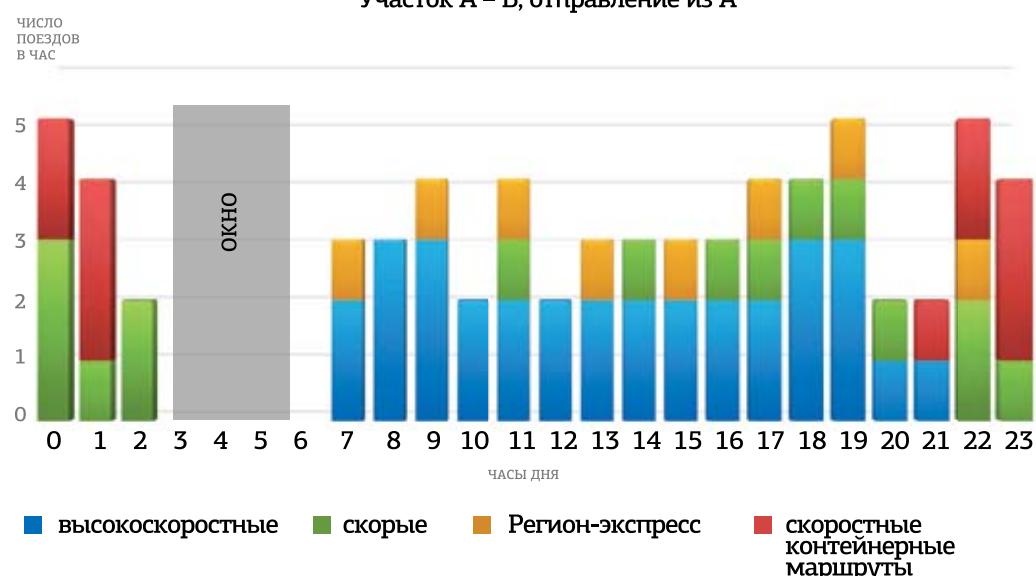
Детальная поездная программа служит основой для многократного моделирования движения поездов, что производится во всех крупных проектах ВСМ. При этом моделирование ограничивается не только участками ВСМ – в инфраструктурную и эксплуатационную модель также включают прилегающие участки, станции и узлы. Таким образом проверяется функциональность новой линии в сочетании с существующей сетью с точки зрения как конструкции графика движения, так и качества эксплуатации. Кроме того, адекватная оценка включает учет случайных опозданий на бесконфликтный график движения. При этом анализируется поведение системы: способна она уменьшить либо даже погасить возникшие опоздания или же при определенной загрузке переходит в нестабильное состояние. Опыт показывает, что чаще всего весомые проблемы выявляются на стыках существующей сети, в узлах и на крупных станциях, а не на самой ВСМ. Поэтому, несмотря на дополнительные затраты, рекомендуется провести анализ эксплуатационных условий до и после строительства ВСМ, так как нерешенные проблемы эксплуатации после ввода ВСМ обходятся значительно дороже.

Вид движения

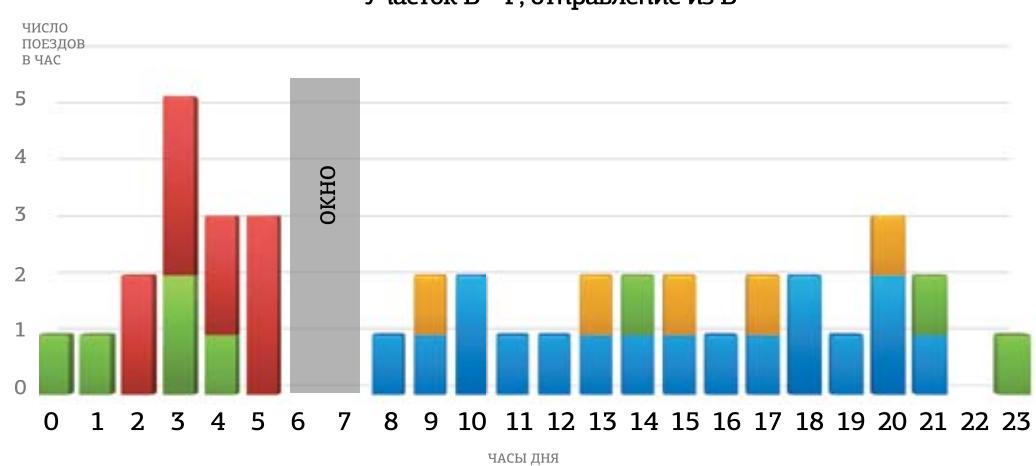
С эксплуатационной программой напрямую связан вопрос об однородном или смешанном движении. Оставляя в стороне технические и эксплуатационные аспекты, следует выделить следующее. Если ожидаемая загрузка ВСМ столь высока, что однородное движение обеспечивает эффективную эксплуатацию, то, разумеется, данная модель имеет ряд преимуществ. В Германии пока только линия Кельн – Франкфурт-на-Майне выполняет это условие. Она была спроектирована для однородного высокоскоростного движения до 330 км/ч с руководящим уклоном 40%, расчетным пассажиропотоком до 28 млн пассажиров в год и перспективной загрузкой 80 пар поездов в сутки. Остальные ВСМ предназначены для смешанного движения, количество поездов на них колеблется в диапазоне 35–50 пар в сутки. Это соответствует 2–3 поездам в час в каждом направлении с интервалом в тактовом расписании для каждого маршрута 60 или 120 минут.

Рис. 2. МОДЕЛЬ РАСПРЕДЕЛЕНИЯ ПОЕЗДОВ ПО ЧАСАМ ДНЯ ДЛЯ ВСМ СО СМЕШАННЫМ ДВИЖЕНИЕМ

Участок А – Б, отправление из А



Участок В – Г, отправление из В



Смешанное движение реализуется не в классическом смысле с обгонами, но с разделением пассажирского и грузового движения по периодам дня: пассажирские поезда курсируют, как правило, с 6 до 23 часов, а грузовое движение осуществляется ночью. Представленная модель повременного распределения поездов (см. рис. 2) отвечает этому принципу. Ночью скоростные грузовые поезда следуют в минимальном интервале до 6 минут, практически по параллельному графику движения, почти без обгонов. Днем диапазон скоростей сужается на разницу между высокоскоростными поездами и классическими поездами дальнего следования со скоростью 200 км/ч. Тем не менее на немецких ВСМ предусмотрены возможности для обгона на расстоянии 25–30 км. В Э3 тщательно исследуют оптимальное расположение станций и схему путевого развития исходя из технологических

соображений, при этом, несмотря на директивы, зачастую требуются индивидуальные решения.

Особое внимание в Э3 уделяется оптимизации скоростей. В частности, практически на всех линиях предполагается тактовое расписание, а в крупных пунктах следования пассажирам предлагают удобные пересадки. При этом функциональность конкретного участка нередко главенствует над скоростью – такой принцип объединяет скорость, короткие интервалы движения и комфортные пересадки. Кроме того, он позволяет оптимизировать скорость на участках со сложным трассированием. Если проработка технической осуществимости выявляет особенно высокие затраты для осуществления проектной скорости, то с помощью Э3 определяется наиболее приемлемый вариант, что иногда значительно удешевляет проект.

Райнер Польманн

Пути, соединяющие берега

Мостостроение – активно развивающаяся отрасль, в которой все чаще стали применять инновации. При этом важно, чтобы нормативная база стимулировала этот процесс, а не тормозила его.

Инновационные подвижки

Выбор устройства моста всегда продиктован конкретными условиями и задачами проекта. Если необходимо преодолеть небольшую реку или водоем, проще всего соорудить балочный мост. Однако для перехода через большие пространства потребуются другие конструкции – консольные, арочные или вантовые. По оценкам Минстроя России, технологий возведения мостов постоянно совершенствуются, чтобы, с одной стороны, снизить цену строительства, а с другой – сократить сроки монтажных работ. Для этого, например, стальные и железобетонные комплектующие изготавливают на предприятиях, а собирают непосредственно на стройплощадке. Причем и здесь используются неодинаковые технологии. Многое зависит от конструкции опор. Такие фундаменты могут опираться на сваи – забивные (готовые железобетонные конструкции для вдавливания в грунт), буронабивные (в землю вводят защитные кожухи, которые заполняют скрепляющим раствором) или грунтоцементные (изготавливаются с применением метода струйной цементации Jet-grouting). Чем крупнее эстакадная часть, тем сложнее технологии сборки конструкций.

Раньше самым прогрессивным методом считался навесной монтаж, или навесное бетонирование. Это когда строители идут от опоры к опоре, при этом нагрузка от веса бетонируемой секции передается на уже готовый пролет, а затем закрепляется на новую опору. Сегодня же для больших пролетов применяют технологии тыловой сборки и продольной надвижки (собранные конструкции перемещают вперед с помощью специальных устройств, чтобы в итоге закрепить на новой опоре), наплавки (собранный комплект буксируют по воде к месту монтажа и затем подают снизу домкратами для соединения с опорами) или возведения временных рабочих платформ (используются для поддержки сооружаемых пролетов).

Нередко на технологии влияют свойства новых материалов. Скажем, если



внести специальные добавки в бетон, то он меняет свойства. Тогда его можно укладывать прямо в воду или заставить прочно залипнуть на металлоконструкциях, в итоге они принимают форму балок, частей пролетов, опор или фундамента мостов. «В последнее время проектировщики постоянно повышают требования к таким параметрам ЖБИ,

нередко становятся достопримечательностью и даже символом территории.

УНИКАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ

Целый ряд инновационных решений применен при строительстве Западного скоростного диаметра в Санкт-Петербурге, в состав которого входят три моста, транспортные развязки и

Строительный комплекс ОАО «РЖД» позволяет выполнять самые сложные работы. Потенциал, которым он располагает, находит применение не только в России, но и за рубежом

как марка бетона, водонепроницаемость, качество поверхности, отпускная прочность, повышенная устойчивость при работе в агрессивной среде», – подчеркнул представитель ООО «СТК ПромБетон».

Дополнительные возможности открывают современные технологии сварки и соединения арматурных стержней, а также, как отметил заместитель коммерческого директора ООО «Композит Групп» Андрей Дмитриев, применение композитных материалов и пластиков. Заместитель генерального директора НИПИ территориального развития и транспортной инфраструктуры Светланы Воронцова добавляет, что инновации могут быть связаны не только с такими ключевыми требованиями, предъявляемыми к мостам, как безопасность, комфортность проезда, высокая эксплуатационная надежность, максимальная эффективность затрат на содержание, реконструкцию и ремонт мостовых сооружений, но и с архитектурными и эстетическими требованиями. Ведь мосты

тоннель. Другой инновационный объект – Керченский мост. По данным генерального директора АО «Ленпромтранспорт» Ростислава Шкурко, здесь используются самые современные технологии устройства свай и монтажа пролетных конструкций. А столь протяженный арочный пролет над морской акваторией в отечественном мостостроении вообще создается впервые. Наиболее сложный комплекс искусственных сооружений – железнодорожный. В 2020 году переход через залив сможет пропускать до 50 пар поездов в сутки. Они будут следовать через вереницу мостов и уникальный тоннель, который запроектирован в районе пересечения железнодорожного полотна с федеральной автотрассой «Таврида». Развязка включает в себя также сервисно-эвакуационную штолю протяженностью 1 км. Конструкции способны выдержать максимальную сейсмическую активность в 9 баллов.

Нельзя обойти вниманием и новый Кузнецковский тоннель. Минстрой России признал его лучшим реализованным

проектом строительства объекта транспортной инфраструктуры в 2015 году.

На очереди новый уникальный объект – железнодорожный мост через реку Амур, который соединит Транссиб с китайской магистралью Сянъянчань – Хаюйдао. Как рассказал посол по особым поручениям МИД России Евгений Томихин, переход намечено построить в течение 3 лет. Оператором проекта строительства российской части моста выступает ООО «Рубикон», которое контролируется Фондом развития Дальнего Востока и Байкальского региона, Российским фондом прямых инвестиций и China Investment Corp.

Отметим, что даже обычные мосты и тоннели нередко требуют нестандартных инженерных решений. К примеру, когда возникла необходимость увеличить размер железнодорожного движения в зоне третьего Джебского тоннеля на Восточном полигоне, было предложено два варианта: пробивать новый тоннель или проложить вторые пути по склону горы (по сути, построить эстакаду с возведением подпорной стены длиной около 110 м на сваях, которые требовалось забуривать в скальную породу на глубину 10 м, а в некоторых местах – до 15 м). К какой вариант выбрать, решать инвестору и заказчику. А у строителей должно быть достаточно ресурсов, чтобы удовлетворить их требования.

Строительный комплекс ОАО «РЖД» позволяет выполнять самые сложные работы. Потенциал, которым он располагает, находит применение не только в России, но и за рубежом. По данным ООО «РЖД Интернешнл», при строительстве и модернизации железных дорог в Сербии, включая часть X Европейского транспортного коридора, укладка верхнего строения пути включала в себя и устройство перехода через Дунай. В Сербии был также построен большой мост через реку Тамиш.

БЕЛЫЕ ПЯТНА ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА

По данным директора по науке Института исследований мостов и других инженерных сооружений, профессора кафедры мостов и транспортных тоннелей МАДИ Александра Васильева, мостостроение в последние 2 года переживает революционный подъем. Это связано не только со значительным расширением спектра конструктивных и архитектурных форм мостовых сооружений, освое-

нием новых строительных технологий и материалов, значительно сокращающих сроки реализации проектов, но и с использованием компьютерной техники для контроля и управления технологическими процессами.

Для компьютерного проектирования на рынке представлен целый ряд продуктов, отметил заведующий кафедрой «Мосты» ПГУПС Леонид Дьяченко. Например, программный комплекс RM Bridge не только осуществляет проектирование, но также обеспечивает строительство и дальнейшую эксплуатацию мостов.

Информационные технологии нового поколения позволяют убить несколько зайцев сразу. В частности, если речь идет о применении BIM-технологий. Проще говоря, в данном случае проектирование начинается не с абстрактной схемы будущего строительного объекта, а с создания его 3D-модели. Дальше к этой мо-

ствству мостов и тоннелей, а также других объектов транспортной инфраструктуры. Однако активное использование инноваций в мостостроении тормозится несовершенством российского законодательства. Для более широкого применения современных технологий в него требуется внести поправки. Как признался министр строительства и ЖКХ России Михаил Мень, единого стандарта BIM-технологий в РФ нет. Есть множество поставщиков программ, которые претендуют на обслуживание подобных систем, но насколько они подходят для применения в мостостроении? Этот же вопрос можно задать и по поводу других инноваций.

Между тем на Западе при поддержке государства созданы своего рода центры технической политики, которые изучают практику создания современных объектов инфраструктуры, занимаются подготовкой технических справочников, во-

АКТИВНОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ИННОВАЦИЙ В МОСТОСТРОЕНИИ ТОРМОЗИТСЯ НЕСОВЕРШЕНСТВОМ РОССИЙСКОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА. ДЛЯ БОЛЕЕ ШИРОКОГО ПРИМЕНЕНИЯ СОВРЕМЕННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ В НЕГО ТРЕБУЕТСЯ ВНЕСТИ ПОПРАВКИ

дели привязывают всю сопутствующую проекту информацию (о материалах, ценах на них, геодезических условиях и пр.). В зависимости от введенных данных компьютер помогает вносить поправки в модель. Благодаря этому создание чертежей и отчетов автоматизируется, становится удобнее анализировать проект и составлять графики работ.

Причем BIM-технологии позволяют поддерживать группы разных специалистов (проектировщиков, геодезистов, экономистов), которые могут работать с единой моделью. В результате не требуется повторного ввода информации, исключается потеря данных, ошибки при их преобразовании и передаче между службами. Существенно повышается эффективность бизнес-решений, появляется возможность оптимизации расходов. Это касается как самого проектирования, так и всей цепочки последующих работ на стройплощадке. Дело в том, что современная строительная техника предусматривает возможность ввода электронных данных из проекта, которые уже привязаны к пространственным географическим координатам. Соответственно, если на машине установлен бортовой компьютер, то ее работа ускоряется и одновременно повышается точность выполнения операций. Это важно при устройстве земляного полотна, установке свай или монтаже конструкций моста.

Начиная с 2015 года BIM-технологии в России стали применять некоторые проектные организации и инжиниринговые группы, которые хотели получить преимущества на тендерах по строитель-

просами программного обеспечения отрасли, разрабатывают типовые проекты и стандарты. В частности, в таких исследованиях определены сферы рационального применения тех или иных конструкций мостов, собрана статистика по типам пролетных строений и их стоимости начиная с 1999 года. В Германии, например, треть ежегодного экономического роста достигается за счет методик применения стандартов. Экономический эффект от этого в строительстве, по оценкам экспертов, составляет €16 млрд в год.

Сегодня в РФ заказчик требует от проектировщиков и мостостроителей работать быстро и эффективно. При этом он в значительной степени ориентируется на результаты, накопленные на Западе. В этом смысле весьма характерно заявление министра Открытого правительства Михаила Абызова. По итогам обсуждения он дал поручения выбрать несколько показательных объектов (пути, мосты, тоннели) и разобрать их себестоимость «по винтикам» в сравнении с иностранными аналогами. Сама по себе инициатива похвальна. Однако российским чиновникам было бы полезно изучить опыт не только зарубежных подрядчиков, но и своих иностранных коллег в сфере нормотворчества. Лишь в последние 2 года Минстрой начал финансировать разработку норм и сводов правил относительно мостов и тоннелей. Но работа эта находится только в самом начале пути. А отрасль мостостроения сегодня на подъеме и нуждается в более совершенном государственном регулировании.

Александр Солнцев 

СПРАВКА

В России насчитывается около 100 тыс. мостов, в том числе 30 тыс. железнодорожных. Многие являются нестандартными техническими сооружениями.

Перспективы – оптимистичные

Рынок лизинга подвижного состава зависит от ситуации на рынке оперирования, в частности, от объема профицита вагонов и ставки доходности. В I полугодии 2016 года шло активное списание парка – и более 70 тыс. старых вагонов было утилизировано.

В результате наблюдался рост ставки доходности по ряду типов вагонов, причем наибольший – в сегменте универсального подвижного состава, где суточные ставки достигли уровня 700–730 руб./сут., тогда как в прошлом году они снижались и до 350 руб./сут. Генеральный директор ПАО «ТрансФин-М» Дмитрий Зотов считает, что восстановление доходности в перспективе приведет к оживлению спроса на новые вагоны.

– Дмитрий Анатольевич, как Вы оцениваете итоги работы «ТрансФин-М» за I полугодие 2016 года?

– В целом положительно. Процентный доход от финансового лизинга в I полугодии достиг 6,3 млрд руб. (в прошлом году этот показатель составил 5,8 млрд руб.). Чистая прибыль ПАО «ТрансФин-М» в I полугодии 2016-го увеличилась на 24,5% по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года и составляет 689,6 млн руб. Активы компаний также выросли на 8 млрд и составили порядка 114 млрд руб. Мы успешно реализуем принятую советом директоров стратегию диверсификации бизнеса. Среди наиболее интересных проектов этого года – оборудование для ремонта колесных пар вагонов, в данный момент также обсуждаем возможность покупки аналогичного оборудования для одной из вагоноремонтных компаний. Среди пока новых для нас отраслей – проекты по финансированию нефтеперерабатывающего завода, операционный лизинг техники для разработки угольных карьеров. Также реализовали несколько проектов по поставке коммунальной техники для муниципальных предприятий. Параллельно продолжаем заниматься восстановлением производства вагонов и созданием технопарка на базе Новокузнецкого вагоностроительного завода. В частности, уже разработали план внешнего управления, который был одобрен большинством голосов на собрании кредиторов.

– Какие события считаете наиболее значимыми для компании и по каким причинам?

– В 2016 году действительно произошел ряд значимых для нас событий. К ним я отношу присвоение «ТрансФин-М» агентством Standard & Poor's международного кредитного рейтинга В. В июне собрание акционеров одобрило выпуск третьего транша облигаций, конвертируемых в акции на сумму 3,5 млрд руб. Ранее уже были размещены конвертируемые облигации на сумму 6,5 млрд руб. Эти факторы положительно влияют на восприятие «ТрансФин-М» кредиторами и инвесторами и способствуют привлечению финансирования на оптимальных условиях. Сегодня компания сотрудничает уже более чем с 20 российскими и иностранными банками, а в июле этого года мы получили наш первый кредит в китайском банке «Чайна Констракшн Банк» на сумму 1 млрд руб. Работа с банком велась с 2015 года, и я считаю, что это большой успех и первый шаг на пути к дальнейшему сотрудничеству. В этом году мы значительно усилили команду по оперированию вагонами и уже сейчас видим рост доходности и эффективности бизнеса.

– Как менялся в течение I полугодия 2016 года рынок лизинга подвижного состава в РФ?



**ТЕНДЕНЦИЯ
К ВОССТАНОВЛЕНИЮ
ДОХОДНОСТИ
В ОБОЗРИМОМ
БУДУЩЕМ С БОЛЬШОЙ
ВЕРОЯТНОСТЬЮ
ПРИВЕДЕТ
К ОЖИВЛЕНИЮ СПРОСА
НА НОВЫЕ ВАГОНЫ
И РОСТУ ОБЪЕМОВ
ЛИЗИНГОВЫХ СДЕЛОК**

– Несмотря на рост ставок операторов объем реализации новых вагонов пока не растет. Этот факт свидетельствует о том, что роста объемов новых сделок на рынке лизинга подвижного состава пока тоже не происходит. Окончательные цифры за полугодие по рынку лизинга в целом мы увидим только в середине сентября. Однако тенденция к восстановлению доходности в обозримом будущем с большой вероятностью приведет к оживлению спроса на новые вагоны и росту объемов лизинговых сделок. Для нас это безусловный плюс:растут прибыльность операционного направления «ТрансФин-М» и устойчивость лизингового портфеля компании. В части финансового лизинга подвижного состава в I полугодии мы фокусировались на специализированных типах вагонов – платформы, хопперы-зерновозы, крытые вагоны. Такой подвижной состав в дефиците, и спрос на него стабилен.

– Как Вы относитесь к недавним предложениям по регулированию рынка лизинга в РФ?

– Предлагаемая Центробанком и Минфином реформа позитивно отразится на отрасли. Введение единых требований к участникам лизингового рынка повысит прозрачность и качество ведения бизнеса его участниками, что является значимым фактором для потенциальных инвесторов. Сегодня только порядка 30 компаний формируют отчетность по МСФО и порядка 200 подают информацию о себе в те или иные отраслевые рэнкинги. Огромный участок рынка остается совершенно непрозрачным. Ключевым фактором, препятствующим развитию отрасли, является сложность привлечения заемного финансирования, в том числе банковского. После введения единых отраслевых стандартов работы и регулирования банки, я надеюсь, будут с большей охотой предоставлять финансирование для реализации лизинговых сделок.

Мы в данной инициативе видим только плюсы, поскольку в «ТрансФин-М» уже сформированы все необходимые компетенции, учтены лучшие мировые практики в части системы риск-менеджмента и системы корпоративного управления. Отчетность по МСФО мы составляем еще с 2005 года, более того, в компании внедрена система параллельного учета, что упрощает и ускоряет составление отчетности. Для наших потенциальных лизингополучателей данная инициатива также будет благоприятна: в случае упрощения рефинансирования кредитов, выданных лизинговым компаниям, мы получим возможность увеличить объемы нового бизнеса и, в свою очередь, понизить лизинговую ставку для клиента, что для железнодорожной отрасли является значимым фактором.

Беседовала Марина Ермоленко

Соорганизатор



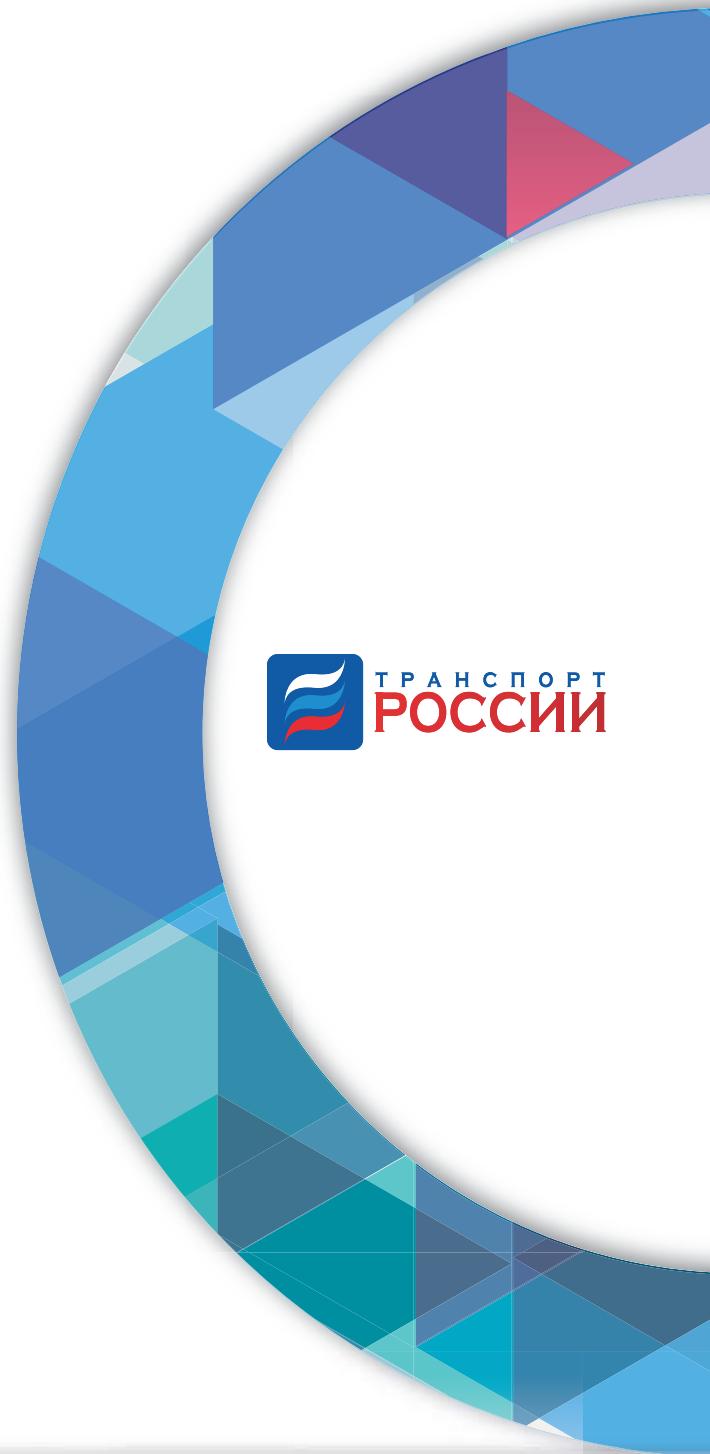
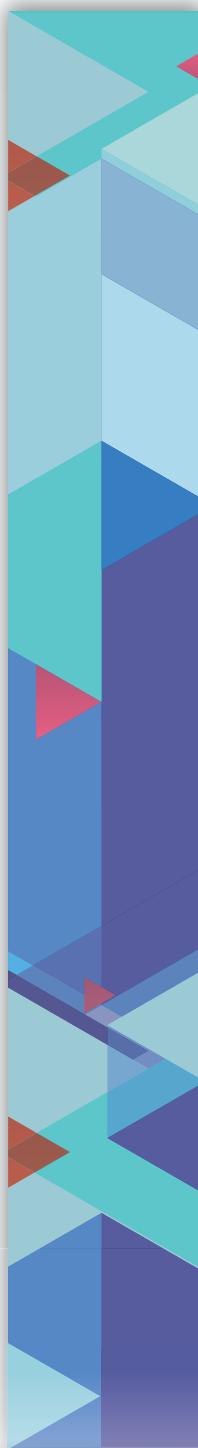
МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
Минтранс России



ЮБИЛЕЙНЫЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ И ВЫСТАВКА

30 ноября – 2 декабря 2016
Комплекс «Гостиный Двор», Москва

Реклама



Партнер



ОАО «РЖД»

Спонсор



Спонсор



Генеральные информационные партнеры



радио новостей



издательский дом



Официальная
газета



Организатор



TRANSWEEK.RU

+7 (495) 988 18 00
info@transweek.ru

ИРС «Перевозки» укрепляет бизнес на пространстве 1520

Осенью 2016 года исполнится 18 лет с момента первого внедрения информационно-расчетной системы «Перевозки». О новостях решения – наша беседа с директором по развитию компании «Лестэр Информационные Технологии» Александром Меньших.

– Клиент, ознакомившись с функционалом необходимого ему программного обеспечения, обычно интересуется ценовой политикой производителя. Что в этом плане можно сказать относительно ИРС «Перевозки»?

– Мы долгое время внедряли на основе данной системы масштабные проекты управления коммерческой и оперативной деятельностью предприятий, связанных с перевозками по железной дороге. Такие проекты всегда предполагают достаточно большое количество пользователей системы и заказ на разработки дополнительных модулей поверх фундамента, заложенного в стоимость лицензии.

Нынешней весной мы пересмотрели ценовую политику – таким образом, чтобы предприятия малого и среднего бизнеса тоже смогли позволить провести у себя полноценную автоматизацию. Если у компании компактный штат и относительно небольшой оборот, это еще не повод выполнять рутинные операции вручную. Тем более что мы постоянно пополняем функциональные возможности базовой лицензии.

– Как происходит наращивание базовой функциональности ИРС «Перевозки»?

– Мы анализируем рынок – как с точки зрения потребностей транспортной компании, так и направлений развития ИТ-отрасли. Прогнозируем, какие новые функции или технологии могут стать сейчас конкурентным преимуществом, а завтра – стандартом. Характерный пример – веб-сервисы: скажем, личный кабинет клиента появился еще не у всех, но уже перестал быть и в диковинку. Соответственно, в ИРС «Перевозки» мы сформировали отдельный модуль, который позволяет создавать корпоративные веб-порталы для оперативного информационного взаимодействия клиентов с сотрудниками компании.

– Какие возможности могут быть добавлены в стандартную лицензию ИРС «Перевозки» в будущем?

– В прошедшем году акценты работы были в том числе и на автоматизации арендных отношений и управлении тарифной политикой. А сегодня мы работаем над управлением сетями поставок и эргономичностью решений.

– А можно чуть подробнее: автоматизация арендных отношений – что именно здесь имеется в виду?

– Договоры аренды подвижного состава могут быть очень сложными в части формирования стоимости: мерцающие критерии по времени, кто будет плательщиком, каковы условия формирования пропорциональных платежей за разные виды передвижения вагона – все это и многое другое следует учитывать. Это усложняет как сам расчет тарифов, так и контроль их корректности. Мы разработали и внедрили у одного из наших клиентов-операторов систему оперативно-финансового учета аренды вагонных парков на базе ИРС «Перевозки». В результате они получили абсолютно прозрачные взаиморасчеты с



Если у компании компактный штат и относительно небольшой оборот, это еще не повод выполнять рутинные операции вручную. Тем более что «Лестэр ИТ» постоянно пополняет функциональные возможности базовой лицензии

контрагентами с развернутой аналитикой по вагонам. Система, кстати, универсальна для российских операторов вагонов.

– А как обстоит дело с формированием тарифной политики? Особенно при нестабильном рынке...

– Гибкая тарифная политика – один из основных инструментов конкурентной борьбы. И потенциал гибкости во многом заложен в эффективной регулировке и маркетинговом анализе, ведь, во-первых, расходы на регулировку объективно являются основными расходами оператора, а во-вторых, существует тенденция к усложнению зависимости ставок от различных параметров, в том числе неценовых. Ручного управления уже недостаточно. Для персонификации максимально возможного количества расходов, которые ранее попадали «в котел», и принятия оптимальных решений о перемещении порожних вагонов требуется подключить современные информационные технологии. Кстати, исполнение решения об оптимальном распределении порожнего парка под погрузку еще нужно обеспечить и проконтролировать. В ИРС «Перевозки» эту задачу решает механизм работы с назначениями вагонов.

– В каком еще направлении в «Лестэр ИТ» ведутся крупные проекты?

– Мы продолжаем развивать наши продукты. В настоящее время актуальна тема автоматизации работы с клиентскими заявками, так называемой заявочной кампанией.

– Решения на базе ИРС «Перевозки» применимы только к России или могут использоваться также и в других странах?

– География внедрений нашей системы уже давно вышла за пределы Российской Федерации, но пока остается в рамках СНГ. Сейчас интересные процессы происходят в Казахстане и странах Балтии. Казахстан оказался буквально в центре одного из возможных маршрутов «Нового Шелкового пути» – концепции новой панъевразийской транспортной системы, которую продвигает Китай. А порты прибалтийских стран, с одной стороны, теряют объемы из-за санкций и переориентации российских грузов на отечественные терминалы, с другой – Клайпеда, например, становится более востребованной на европейских маршрутах.

Логистические схемы подверглись и продолжают подвергаться серьезным изменениям, они непрерывно совершенствуются. Ведь тот оператор транспортных услуг, который в нынешней ситуации непрерывных изменений обеспечит точное взаимодействие ресурсов, будет иметь конкурентное преимущество в любых 3-4PL-проектах. И в этой области есть чем заняться аналитикам и разработчикам информационных систем. По крайней мере мы наблюдаем активизацию клиентов в обоих указанных регионах.

Беседовал Александр Солицев



СПЕЦТРАНСГАРАНТ
ГРУППА КОМПАНИЙ RAIL GARANT

**12 лет №1
в России**

ПЕРЕВОЗКИ НАЛИВНЫХ ХИМИЧЕСКИХ ГРУЗОВ И СЖИЖЕННЫХ УГЛЕВОДОРДНЫХ ГАЗОВ В ТАНК-КОНТЕЙНЕРАХ

по России, в страны ближнего и дальнего зарубежья

железнодорожные • автомобильные • морские и речные



105005, Москва, ул. Радио, д. 24, корп. 1

тел.: +7 (495) 589-19-77, факс: +7 (495) 589-19-78

www.spectransgarant.ru

Экспорту пшеницы дали зеленый свет

Участники совещания с участием вице-премьера РФ Аркадия Дворковича поддержали предложение Минсельхоза обнулить экспортную пошлину на пшеницу до 1 июля 2018 года. Вскоре правительство приняло соответствующее решение.

Ранее Российский зерновой союз (РЗС) оценивал потери российских аграриев в прошлом сезоне из-за введения экспортной пошлины на пшеницу в 50 млрд руб. Министр сельского хозяйства РФ Александр Ткачев выражал уверенность, что министерство рано или поздно отменит экспортную пошлину на пшеницу. Напомним, что она начала действовать с лета 2015 года. Формула расчета несколько раз менялась. До настоящего времени экспортная пошлина на пшеницу составляла 50% от таможенной стоимости минус 6,5 тыс. руб., но не менее 10 руб. за тонну. С 15 сентября 2016 года она отменяется.

В завершившемся 31 июня сельхозгоду Россия экспортировала за рубеж 33,9 млн т зерна. По последнему прогнозу Минсельхоза России, в 2016 году урожай зерновых в стране станет рекордным с 2008-го (108,1 млн т) и составит порядка 110 млн т (+5% к уровню 2015 г.), а при благоприятных условиях – 113–116 млн т (рост на 7,8–10,7%). Экспорт зерна из РФ в текущем сельскохозяйственном году (июль 2016 г. – июнь 2017 г.) может достичь 40 млн т, в том числе 26–30 млн т пшеницы.

За 8 месяцев 2016 года на сети РЖД погружено 11,1 млн т зерна, что на 5,4% больше, чем за аналогичный период 2015-го. Росту экспорта пшеницы и зерна в целом по железной дороге будет способствовать не только спрос со стороны основных покупателей (Египта, Турции и Ирана), а также новых потребителей (Латинской Америки и стран Азиатско-Тихоокеанского региона в лице Индонезии, Таиланда и Южной Кореи), но и политика ОАО «РЖД». В соответствии с решением правления компании от 26 августа 2016 года на экспортные перевозки зерновых грузов на расстояние до 600 км включительно будет действовать понижающий коэффициент, с учетом которого ранее действовавшая надбавка будет практически обнулена.

Экономический эффект для себя и для соседей

Транспортные коридоры «Приморье-1» и «Приморье-2» позволят грузоотправителям из Китая сэкономить около \$700 млн в год. Об этом заявил вице-губернатор Приморского края Сергей Нехаев.



По его словам, строительство этих двух коридоров, которые входят в число почти 150 региональных инфраструктурных проектов, принесет большой экономический эффект не только Приморскому

краю, но и соседним китайским провинциям. «Сейчас вся грузовая база северо-восточных территорий Китая уходит через порты Даляня. Это такое узкое горлышко, влияющее и на цену, и на сроки доставки, что для макроэкономики очень важно», – цитирует С. Нехаева пресс-служба администрации региона. – Если эта грузовая база отправится через южные порты Приморского края или по маршруту Владивосток – Находка – порт Восточный, то это, по нашим оценкам, до 10% снизит стоимость транспортировки грузов». Помимо этого, транспортные коридоры «Приморье-1» и «Приморье-2» откроют новые рынки. В том числе и для продукции, производимой на предприятиях территорий опережающего развития и свободного порта Владивосток.

Раскрываем логистический потенциал

Во второй половине 2017 года в Тюменской области начнет работу новый логистический центр, сообщает администрация региона.

«Площадь объекта составит 30 тыс. кв. м, объем инвестиций – порядка 1,3 млрд руб., регион получит почти 500 новых прямых и смежных рабочих мест. Потенциал Тюменской области оценивается на уровне 250–300 тыс. кв. м общей площади логистических объектов. Пока приоритетная территория для реализации таких проектов – площадка ДСК-500 (деревообрабатывающее предприятие)», – рассказал генеральный директор управляющей компании «Индустриальные парки Тюменской области» Андрей Саноян.

В начале 2016 года в Тюменском районе около села Гусево заработал новый логистический центр площадью 50 тыс. кв. м с объемом инвестиций порядка 2 млрд руб., построенный при поддержке властей. Всего в инвестиционном портфеле региона – более 300 инвестиционных проектов на сумму, превышающую 1,5 трлн руб.





Исторический рекорд

29 августа 2016 года на Дальневосточной железной дороге достигнут рекордный суточный грузооборот. Он превысил 684 млн т-км.

Как уточнил начальник диспетчерского центра управления перевозками Николай Жариков, 29 августа с соседних железных дорог ДВЖД приняла 116 поездов – максимальное количество в августе. Всего в направлении тихоокеанских портов и пограничных переходов со всей сети железных дорог России на ДВЖД приходит 36% экспортных грузов, в то время как 10 лет назад их было 22%.

В 2016 году магистраль планирует увеличить перевозки к тихоокеанским портам почти на 10% (до 116 млн т). В 2015-м в адрес портов было транспортировано 105,7 млн т (+5,5%). К 2020-му в направлении Находки возможен рост ежегодных объемов на 20 млн т, Ванино-Совгаванского транспортного узла – на 50,4 млн т, Владивостокского – на 3,5 млн т. По итогам прошлого года на этих направлениях перевезли 55,6 млн, 25 млн и 8,5 млн т соответственно.

В контейнерном сервисе – пополнение

Холдинг «РЖД» запустил новый контейнерный сервис на маршруте Сиань (Китай) – Варшава (Польша) – Дуйсбург (Германия).

Таким образом, общее количество сервисов АО «Объединенная транспортно-логистическая компания» (ОТЛК) на направлении Китай – Европа – Китай достигло 24. Контейнерный поезд в составе 41 контейнера длиной 40 футов, груженного оборудованием, электронной продукцией, стройматериалами и другими товарами, вышел из китайского города Сиань 18 августа. 24 августа он был перегружен на ст. Достык для отправки по колее 1520 мм и уже 29 августа, с опережением графика,

прибыл на ст. Брест для перегрузки и отправки по маршруту Варшава – Дуйсбург.

Контейнерные поезда ОТЛК, следующие по маршруту Достык/Алтынколь – Брест – Достык, преодолевают расстояние в 5,43 тыс. км за 5,5 суток. Первый контейнерный поезд был отправлен в феврале 2015 года. С момента запуска комплексного сервиса было перевезено более 90 тыс. TEU. Отправка поездов осуществляется в среднем 20 раз в неделю, скорость следования – свыше 1 тыс. км/сут. По результатам 7 месяцев 2016-го отправлено более 44 тыс. TEU. По итогам года запланирован объем порядка 90 тыс. TEU, то есть двукратный рост к предыдущему году.

Быстрее моря

Южный Китай и Калужскую область России связал новый железнодорожный грузовой маршрут. Срок доставки товаров будет сокращен на 30 дней по сравнению с морским путем.

Грузовой поезд из Гуанчжоу (провинция Гуандун) в Калужскую область отправился 28 августа 2016 года. Это новейший грузовой железнодорожный маршрут, запущенный в целях укрепления торговых связей вдоль Нового Шелкового пути. Расстояние в 11,5 тыс. км планируется преодолеть за 14 дней. Поезд доставит в Россию одежду, обувь, головные уборы, ткани, светильники, электрические приборы и электронику. Крупный логистический терминал, созданный в индустриальном парке «Ворсино» в Калужской области, способен обслуживать 150–350 тыс. контейнеров в год. В настоящее время завершен первый этап строительства и введена в эксплуатацию часть объектов мультимодальной таможенной зоны.

Расширение для нефти

Китайская национальная нефтегазовая корпорация (CNPC) начала строительство расширения отвода от нефтепровода Восточная Сибирь – Тихий океан (ВСТО) протяженностью 940 км и мощностью 15 млн т нефти в год.

Работы планируется завершить к октябрю 2017-го, ввод в эксплуатацию намечен на 1 января 2018 года. Проект был одобрен Национальной комиссией по развитию и реформам Китая.

Согласно межправительственному соглашению в 2015–2017 гг. увеличение поставок по отводу от ВСТО Сковородино – Мохэ должно было составить 5 млн т в год. Из-за технической неготовности трубопроводной системы на территории КНР поставки нефти в указанный период могут осуществляться по иным направлениям, в том числе через порт Козьмино. В настоящее время по отводу в Китай поступает 16,5 млн т нефти из России. Ранее глава «Транснефти» Николай Токарев сообщал, что основной причиной задержки с китайской стороны являются технологические сложности. Расширение китайского участка трубопровода было отложено на 3 года. Планируется, что с 2018 года КНР должна принимать 30 млн т нефти по отводу Сковородино – Мохэ от системы ВСТО.

Реализация проекта по повышению мощности ВСТО с 50 до 58 млн т в год позволит увеличить объем экспорта российской нефти на перспективном азиатско-тихоокеанском направлении, в том числе выполнить российско-китайские договоренности об увеличении с 1 января 2015-го поставок нефти в Китай до 20 млн т в год. К 2020-му «Транснефть» планирует нарастить мощность ВСТО-1 до 80 млн т нефти, ВСТО-2 – до 50 млн т.



Горно-металлургические грузы возвращаются на сеть?

Прошлый год оказался довольно трудным для металлургов: спрос и цены падали, а конкуренция росла. Все это неизбежно отражалось на динамике погрузки горно-металлургических номенклатур по сети железных дорог. По итогам I полугодия 2016-го можно констатировать, что ситуация немного выровнялась. Но возможен ли дальнейший рост?

СУРОВАЯ СТАТИСТИКА НЕ ДАЕТ РАССЛАБИТЬСЯ

По данным ОАО «РЖД», объем погрузки черных металлов в I квартале 2016-го снизился на 4,8% по отношению к аналогичному периоду прошлого года. Затем падение только усилилось, но по итогам августа 2016-го составило 1,8%

СНИЖЕНИЕ ОБЪЕМОВ ПОТРЕБЛЕНИЯ МЕТАЛЛУРГИЧЕСКОГО СЫРЬЯ КИТАЕМ – ЭТО НЕ ЕДИНСТВЕННЫЙ ФАКТОР, КОТОРЫЙ ПОВЛЕК ЗА СОБОЙ ПАДЕНИЕ ЦЕН. НЕБЛАГОПРИЯТНАЯ СИТУАЦИЯ ДЛЯ РОССИЙСКИХ МЕТАЛЛУРГОВ СЛОЖИЛАСЬ ИЗ-ЗА ВВОДА ПРОТИВ ОТЕЧЕСТВЕННЫХ ЭКСПОРТЕРОВ 28 ЗАГРАДИТЕЛЬНЫХ ПОШЛИН, КОТОРЫЕ ЗАТРУДНИЛИ ПРОДВИЖЕНИЕ ИХ ПРОДУКЦИИ НА РЫНКИ ЕС, США, Мексики и Турции

(до 47,3 млн т). Остальные номенклатуры, которые входят в категорию грузов ГМК, за январь – август 2016 года показывали рост. Так, погрузка железных и марганцевых руд составила 73,2 млн т (+1,3%), цветной руды – 14,2 млн т (+4,7%), кокса – 7,7 млн т (+2,7%).

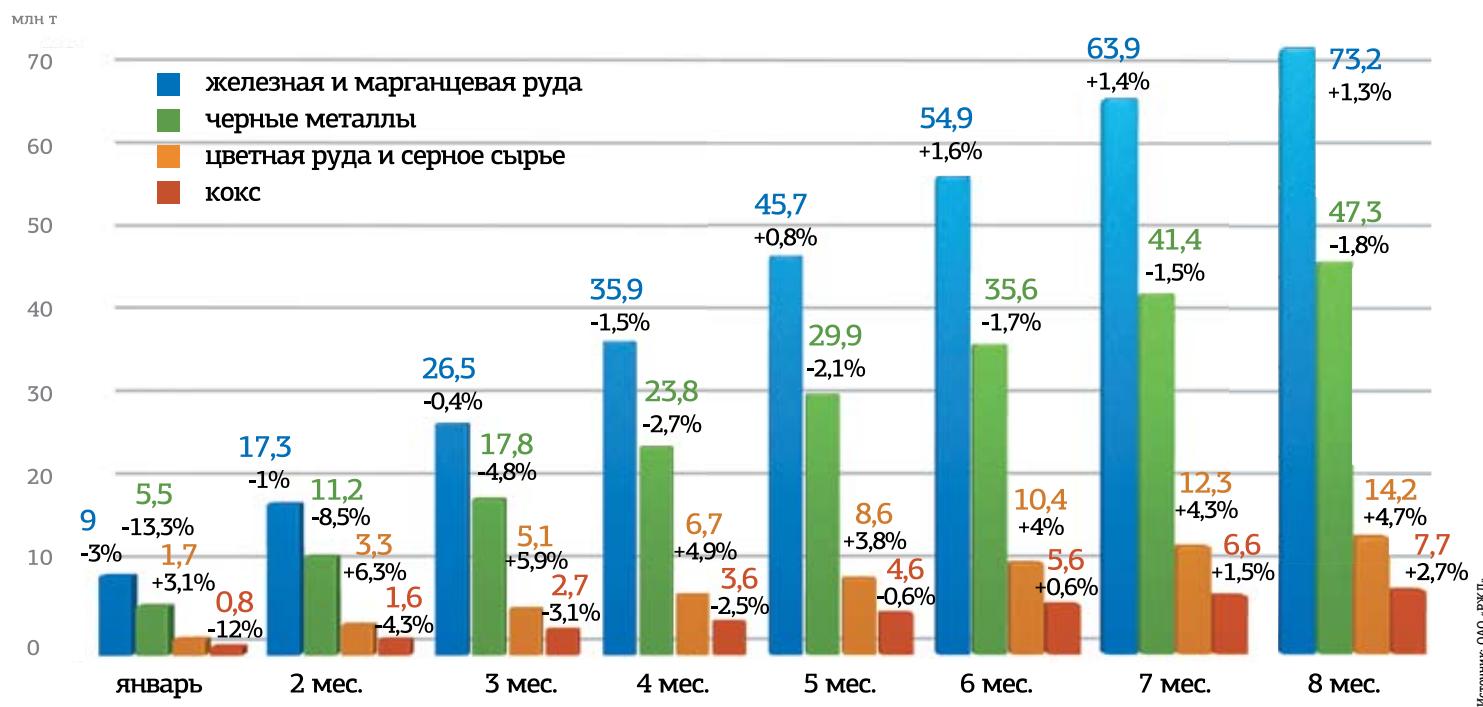
По словам эксперта-аналитика отдела исследований грузовых перевозок департамента исследований железнодорожного транспорта Института проблем естественных монополий (ИПЕМ) Дмитрия Нарежного, погрузка железных и марганцевых руд на сети РЖД увеличилась за счет наращивания объемов перевозок

в экспортном направлении из крупнейших регионов – отправителей данной продукции. «В частности, экспортные перевозки из Белгородской области через Краснодарский край с начала года выросли на 70%, а из Мурманской области – на 90%. В целом объем перевозок на экспорт

через Краснодарский край увеличился на 62%, через Мурманскую область – на 95%. В то же время из-за сокращения китайского спроса на руду отмечалось уменьшение экспортных перевозок в восточном направлении. Экспорт через Приморский и Забайкальский края сократился на треть», – комментирует он.

Как отмечают в НПК ОВК, снижение перевозок было обусловлено падением грузопотока в Турцию, которое предприятия пытались частично компенсировать ростом отправок в Италию (в 5,5 раз) и на Тайвань (+35%). РЖД пошли навстречу сталелитейным компаниям, отменив для них на I квартал 2016-го экспортную надбавку к тарифу в 13,4%, которая была введена в 2015-м, чтобы распределить девальвационную прибыль. Скидка предоставлялась при условии, что металлурги не снизят перевозки по сравнению с предыдущим годом. Однако переломить ситуацию с помощью этой меры не удалось.

Погрузка основных грузов горно-металлургического комплекса на сети РЖД в 2016 г., млн т, % к соответствующему периоду 2015 г.



ТРАНСПОРТ И НАПРАВЛЕНИЯ

Если говорить об отдельных компаниях, то можно отметить, что в структуре поставок «Металлоинвеста» по итогам I полугодия 2016 года произошло снижение отгрузок в Россию и Европу на 10,4 и 4,3% соответственно в связи с перераспределением поставок в пользу потребителей на Ближнем Востоке, в США и Северной Африке. В частности, увеличились отгрузки стальной продукции в адрес турецких металлургических предприятий. Также выросли поставки чугуна в адрес компании Nucor.

Перевозка ГМК-грузов железнодорожным транспортом осуществляется не только в направлении портов, на экспорт, но и по России. Однако на внутренних маршрутах железная дорога вынуждена конкурировать с автомобильным и речным транспортом. «Если говорить о перевозках по России из центра страны на восток, то выбор в пользу того или иного транспорта зависит от объема доставляемого товара, его характеристики и конкретного направления. Например, при отправках в Магадан приоритет отдается системе прямого смешанного железнодорожно-водного сообщения. Такой способ доставки грузов в контейнерах – наиболее быстрый и дешевый вариант», – комментируют в компании Polymetal. Из-за специфики расположения предприятия предпочтение зачастую отдается речному транспорту, так как он является практически безальтернативным по цене и возможностям.

На коротких расстояниях выигрывает автотранспорт. Эксперт-аналитик АО «Финам» Алексей Калачев подчеркивает, что если перевозки сырья пока еще относительно медленно переключаются на автомобильный транспорт, то с целым рядом продукции ГМК все гораздо динамичнее. Речь идет о ферросплавах, цветных металлах и прокате из них, стальном прокате, металломе и многих других номенклатурах, ранее почти полностью отправлявшихся по железной дороге. Переключение на шоссе связано прежде всего с дополнительными удобствами автотранспорта, который готов предложить отправку от двери до двери, более оперативный заказ и оформление документов, четкую временную схему и др.

Отраслевые эксперты считают, что данные факторы не только препятствуют наращиванию объемов погрузки высокодоходных номенклатур на сети РЖД, но и способствуют их уходу с железной дороги. Однако на экспорт, по словам А. Калачева, ГМК-грузы по-прежнему чаще всего отправляются по стальным магистралям. Об этом свидетельствует статистика Ассоциации морских торговых портов: основная доля грузов в морские порты доставляется железнодорожным транспортом –

на него приходится около 50% поставок. Как уже отмечали эксперты НПК ОВК, на протяжении текущего года увеличивается перевозка черных металлов в Италию, хотя еще в прошлом году поставки в эту страну вообще не осуществлялись, а также на Тайвань (на треть). Кроме того, значительно возросли объемы перевозок черных металлов в Иран и Египет, тогда как в 2015-м на этих направлениях поставки находились на минимальном уровне.

РЫНОК ИЛИ ПОЛИТИКА?

В 2015 году мировые цены на черные металлы снизились на 31,2%, а с начала 2016-го – увеличились на 18,4% по отношению к концу декабря 2015-го. Наибольшее падение в прошлом году коснулось цветных металлов (в диапазоне от 17,7 до 42,4%), в этом году их стоимость выросла незначительно.

«Мировое падение цен произошло из-за того, что Китай под влиянием снижения темпов роста спроса со стороны машиностроительной, строительной и автомобильной отраслей впервые за 20 лет сократил производство стали на 2,3%», – комментируют эксперты World Steel Association (WSA). В то же время выравнивание цен на рынке помог другой сосед – Индия. По данным WSA, в 2015 году ей удалось нарастить объемы производства. В итоге Индия заняла третье место по объему выплавки стали в мире после КНР и Японии.

Однако снижение объемов потребления металлургического сырья Китаем – это не единственный фактор, который повлек за собой падение цен. Неблагоприятная ситуация для российских металлургов сложилась из-за ввода против отечественных экспортеров 28 заградительных пошлин, которые затруднили продвижение их продукции на рынки ЕС, США, Мексики и Турции. Поводом для подобных ограничений стали обвинения, прозвучавшие от металлургических компаний ряда стран, в том, что российские поставщики сбывают свою продукцию по демпинговым ценам. А это для их конкурентов оказалось особенно чувствительным на фоне падения спроса на внутренних рынках ЕС и США. Например, в Турции заградительная пошлина для АО «НЛМК», АО «ММК» и АО «Северсталь» составила 9,4–12,4% от цены на горячекатанный прокат, в ЕС – от 10,1 до 26,2% в зависимости от номенклатуры (в частности, на сварные трубы, холоднокатанный прокат). В США антидемпинговые меры установлены на уровне 12,6–17%.

Отечественным металлургам пришлось перераспределять значительную часть экспорта своей продукции на другие рынки и в связи с продлением такого режима, согласно пессимистичному прогнозу, возможно снижение потребления металла в



РФ по итогам 2016 года на 7%. А вслед за ним – и железнодорожных перевозок.

РЖД РЕГУЛИРУЕТ ЗАГРУЗКУ

Дальнейший рост перевозок черных металлов из России затруднен из-за действующих и планируемых ограничительных мер со стороны ЕС и других стран, несмотря на подъем мировых цен на сталь. Однако в эту игру вмешалось ОАО «РЖД». Согласно решению правительства, компания продлевает действие нулевых экспортных надбавок к тарифам на перевозку черных металлов до конца года. Ранее эта мера действовала до 31 марта 2016-го. Тарифное послабление составляет 11,8–12,8%. Таким образом, итоговая надбавка к тарифу на перевозку металлургических грузов с 13,4% снижена практически до нуля. При условии сохранения объемов перевозок не ниже уровня 2015 года устанавливается понижающий коэффициент 0,882 (или скидка в размере 11,8%) при доставке на расстояние до 5 тыс. км с проследованием участков Уссурийск – Барановский или Комсомольск-Сортировочный – Ландыш и 0,872 (или скидка 12,8%) – свыше 5 тыс. км на том же направлении.

Наращивание объемов транспортировки грузов горно-металлургического комплекса, особенно высокодоходных, является важным условием успешной деятельности перевозчика. Однако позитивная динамика зачастую отмечается в менее выгодных для него сферах грузовой работы. К тому же положительному результату не способствует спад производства, который связан с ухудшением конъюнктуры мирового рынка.

Татьяна Симонова

Автомобилисты приспособились к «Платону»?

ПОСЛЕ ЗАТЯНУВШЕГОСЯ СПАДА ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ ПОШЛИ В РОСТ. ОДНАКО ЭКСПЕРТЫ НЕ ТОРПЯТСЯ УТВЕРЖДАТЬ, ЧТО КРИЗИСНЫЕ ЯВЛЕНИЯ НА ЭТОМ РЫНКЕ УДАЛОСЬ ПОЛНОСТЬЮ ПРЕОДОЛЕТЬ.

ДАЛЬШЕ ПАДАТЬ БЫЛО НЕКУДА

С января по май 2016-го динамика автоперевозок в России оставалась отрицательной. Правда, весной на рынке стали проявляться признаки перемен и в мае объемы погрузки почти сравнялись с показателями аналогичного периода прошлого года, хотя по грузообороту сохранилось отставание (-1,4%). А вот в июне, по данным Росстата, впервые за длительный период был отмечен рост: перевезено 478,7 млн т грузов, что на 11,8% больше, чем в июне 2015-го. Благодаря этой прибавке объемы автоперевозок по итогам I полугодия 2016 года увеличились на 1,7%. Грузооборот в июне возрос до 20,9 млрд т·км, превысив аналогичный показатель 2015-го на 8,2%. Итоговый результат за 6 месяцев получился скром-

ки увеличились в среднем на 10% по сравнению с июлем 2015-го. Примерно такие же данные приводят и в других крупных компаниях. Специалисты АСМАП оценивают подъем в диапазоне 9–11%.

УДАЧНОЕ СТЕЧЕНИЕ ОБСТОЯТЕЛЬСТВ

Причины оживления на рынке называются разные. На внутренних маршрутах произошел всплеск перевозок продукции отечественных аграриев, в некоторых регионах увеличился спрос на строительные грузы. Идет пополнение складских запасов. Потепление в июне ощущалось и на экспортном направлении: здесь рост оценивается в пределах 5–15%. «Данные по компаниям сейчас могут сильно различаться, потому что стабильности спроса на перевозки нет. Есть некоторый

Нынешним летом прибавить в оборотах автоперевозчикам удалось благодаря удачному стечению обстоятельств. В частности, сетевые клиенты пересмотрели свои цепочки поставок. Плюс появились новые маршруты. При этом в летние месяцы железнодорожные операторы стали поднимать цены. Вот и появились дополнительные объемы грузов

нее: прирост составил всего 0,1%, так что по грузообороту автоперевозки остались практически на уровне прошлого года.

Однако ни по погрузке, ни по грузообороту отрасль так и не смогла приблизиться к показателям 2014-го. Тем не менее нынешнее улучшение для многих экспертов оказалось неожиданным. Причем, по предварительным данным, в июле и августе положительная тенденция получила продолжение. Как отметил представитель одного из крупных автоперевозчиков, падать глубже уже было просто-напросто некуда. Даже небольшого всплеска в цепочках поставок российских предприятий оказалось достаточно, чтобы автоперевозки стали подниматься. При этом роста удалось достигнуть в основном на коротком и среднем плече. Объемы перевозок в дальних рейсах увеличились незначительно.

По опросам автоперевозчиков, объемы погрузки в июле 2016 года сохранились на уровне предыдущего месяца. По словам генерального директора ООО «Транспортная компания «Русский транзит» Александра Фомина, перевоз-

ажиотажный спрос по самым разным номенклатурам, который трудно объяснить», – отметил президент общественной организации «Ассоциация «Грузавтотранс» Владимир Матягин.

Многие эксперты сейчас затрудняются ответить, закрепился ли на рынке новый тренд, или мы наблюдаем временный подъем, а осенью сформируются какие-то более-менее устойчивые тенденции. «Ситуация с автоперевозками перекликается с общим вектором на рынке складской логистики, в целом ощущается рост спроса на услуги», – прокомментировал генеральный директор ООО «Ниеншанц-Логистика» Владислав Цурков. По его словам, предприятия сейчас просто запасаются впрок. Причем многие приняли такое решение, основываясь на ожиданиях и слухах. Кто-то находится на осенний подъем в экономике, кто-то пользуется моментом и берет товар со скидкой, потому что ждет в дальнейшем очередного скачка цен на сырье и материалы.

«Основная проблема в том, что принципиальных изменений в поведении



грузовладельцев я не вижу: каждый стремится хоть немного, но отжать на логистике. Автоперевозчики вынуждены были поднять цены из-за «Платона», но по-прежнему едва сводят концы с концами. Остается на рынке только тот, кто может покрыть убытки от дальних рейсов доходами от другого вида бизнеса, так или иначе связанного с автоперевозками», – добавил В. Цурков.

С этой точкой зрения согласен председатель правления Клуба президентов ассоциаций автомобильного транспорта Юрий Сухин. «Я не могу утверждать, что рынок автоперевозок поднимается со дна. Скорее всего, мы сейчас имеем дело с парадоксом статистики», – говорит он. По мнению Ю. Сухина, Росстат отражает данные только по крупным лицензованным при Минтрансе России предприятиям. Они сейчас вполне могли перехватить определенную долю заказов у более мелких игроков, причем именно тех, чьи рейсы в официальную статистику не попадают просто потому, что ряд компаний, индивидуальные предприниматели и частные владельцы грузовиков не обязаны подавать сводки в Минтранс России. У всех у них из-за «Платона» ситуация крайне сложная. Многие теряют работу, ставят фуры на прикол. И освободившуюся нишу заполняют крупные игроки. Если бы они начали работать с приемлемым уровнем рентабельности, можно было бы говорить об оздоровлении рынка.

По данным одного из представителей крупных автоперевозчиков, нынешним летом прибавить в оборотах удалось благодаря удачному стечению обстоятельств. В частности, сетевые клиенты пересмотрели свои цепочки поставок. Плюс появились новые маршруты. При этом в летние месяцы железнодорожные операторы стали поднимать цены.

Вот и появились дополнительные объемы грузов. «Вместе с тем уверенности, что нечто подобное сохранится осенью, пока нет», – отмечает начальник отдела департамента транспортной логистики компании «Трансбизнес» Олег Генин.

В АСМАП летний рост перевозок объясняют сезонным фактором. Промышленные предприятия спешили увеличить объемы отгрузки, чтобы сформировать задел на второе полугодие. Весной складские запасы заказчиков были сведены к минимуму, так что для снижения рисков в дальнейшем их потребовалось пополнить вне зависимости от текущих прогнозов. Кроме того, российские автоперевозки немного простимулировали увеличившийся экспорт. Положительную роль для рынка сыграло и то, что речные пароходства из-за мелководья нынешним летом снизили транспортировки на 4,5%. Соответственно, часть грузов с реки отправители были вынуждены переключить на автотрассы. В частности, это произошло на некоторых направлениях с погонными партиями лесоматериалов, металлоизделий, наливных грузов.

В ряде субъектов РФ автоперевозки стройматериалов в июне – июле 2016 года подпитывал спрос в сфере дорожного строительства, несмотря на то, что в целом объемы заказов в рамках программ модернизации автомагистралей во многих регионах не выросли. Нынешний небольшой подъем связан с тем, что в мае эти программы подверглись оптимизации. Как следствие, завоз инертных грузов в конце весны был сведен к минимуму, заказчики ждали, когда им уточнят объемы, а подрядчики затем были вынуждены нагонять отставание.

И, наконец, определенную роль в увеличении объемов навалочных грузов сыграло введение понижающих коэффициентов за превышение допустимых нагрузок на федеральные автодороги при транспортировке тяжеловесных грузов. «В результате появилась возможность больше брать на борт продукции и при этом не попасть на штраф за перевес. Понижающие коэффициенты будут действовать до 31 января 2018 года. Таким образом, было учтено пожелание автоперевозчиков. Для них это означает снижение финансовой нагрузки, тем же подвижным составом можно перевозить дополнительные объемы грузов», – пояснил В. Матягин.

ТУМАННЫЕ ПЕРСПЕКТИВЫ

Дальнейшие прогнозы неоднозначны. По словам представителя ООО «ГК «Навигатор-С», автоперевозчики опасаются ухудшения дел осенью. Если регуляторы сочтут, что рынок летом адаптировался к введению сборов в счет возмещения вреда, причиняемого авто-

мобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 т, то плата, а также штрафы за перевес и нарушение порядка могут быть повышенены. Тогда рынок ждет новый шок и откат назад.

Новости в этом плане поступают неутешительные. «Нет, мы не подтверждаем информации о том, что в правительстве готовы скорректировать ожидаемые сборы от системы «Платон», оставив их до конца 2019 года на нынешнем уровне. В настоящее время решение о дальнейшей тарифной политике в этой сфере не принято», – сообщил представитель Росавтодора. Иными словами, осенью в правительстве могут сделать разворот к повышению финансовой нагрузки на владельцев тяжелых грузовиков. Во всяком случае по итогам мониторинга работы «Платона» за 9 месяцев в Росавтодоре представляют свои предложения, в которых постараются привести доводы о целесообразности повышения платы и возможных сроках индексации за использование федеральных автодорог. Если их сочтут доказательными, то уже в октябре может быть принято соответствующее решение.

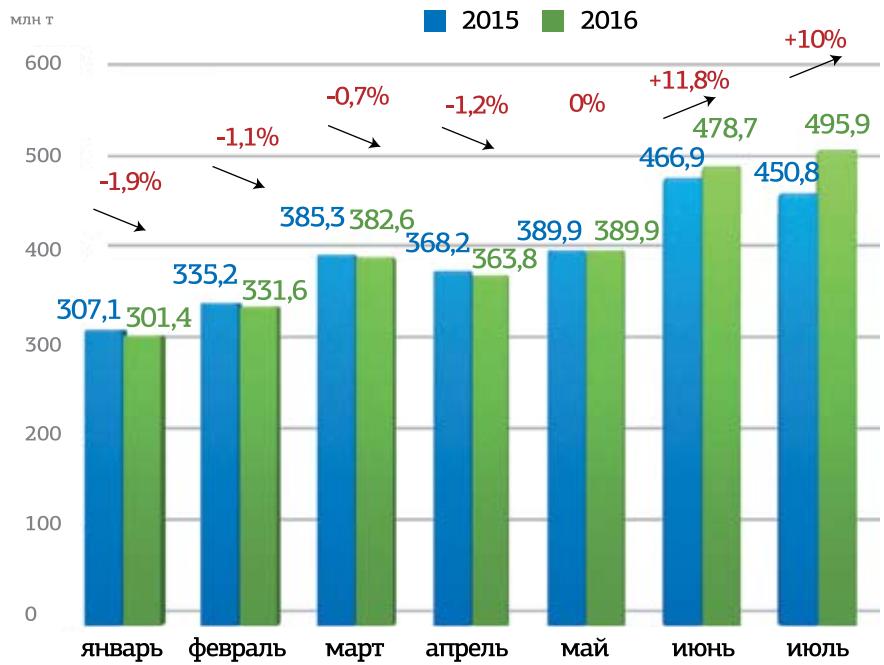
Правда, убедить представителей Минэкономразвития России будет непросто. Эксперты этого ведомства пришли к выводу, что даже сейчас, со всеми предоставленными послаблениями, уровень оплаты чрезмерен. Аналогичного мнения придерживаются и в Торгово-промышленной палате РФ и РСПП. В частности, предприниматели указали на значительное удешевление доставки сельхозпродукции из-за «Платона», что

негативно отразилось на спросе. Если будут приняты поправки в Кодекс об административных правонарушениях и федеральный закон «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в РФ», которые позволят регионам по аналогии с «Платоном» взимать деньги с владельцев тяжелых грузовиков, ситуация лишь ухудшится. «После этого цены на российские продукты вновь повысятся. Покупатели вынуждены будут снизить потребление, а мы, в свою очередь, сократим производство», – дал свой прогноз директор птицефабрики «Леноблптицепром» Юрий Трусов. Соответственно, снизятся и объемы автоперевозок, добавила заместитель исполнительного директора Северо-Западной мясной ассоциации Лариса Воробьева. «Сейчас следует снижать транспортную составляющую в налоговой нагрузке на промышленность, а не повышать ее уровень снова и снова», – считает председатель совета ТПП РФ по промышленному развитию и конкурентоспособности экономики России Константин Бабкин.

Однако по поводу динамики автоперевозок в сентябре – ноябре 2016 года звучат и другие мнения, суть которых сводится к тому, что осенью в экономике может измениться шкала цен. В таком случае рынок автоперевозок и при некотором повышении финансовой нагрузки на него сможет адаптироваться к переменам. Ведь автодороги в России тоже надо строить. А деньги на это требуются немалые. И взять дополнительные средства в сложившейся ситуации можно разве что с владельцев большегрузов.

АЛЕКСАНДР СОЛНЦЕВ

Динамика автоперевозок в РФ в 2015–2016 гг., млн т, %



Источник: Росстат

Рост транзита как неминуемая реальность?

Если из-за политических и экономических потрясений прошлый год для контейнерного сегмента оказался провальным (объем перевозок сократился здесь на 7,8%), то по итогам работы в первой половине 2016-го показатели удалось увеличить на 5,6%. Конечно, это сложно назвать положительной динамикой, скорее – возобновлением грузопотока. Так стоит ли ожидать роста перевозок контейнерных грузов по РЖД в дальнейшем?

По пути – Россия

По удельному весу контейнерных перевозок РФ в разы отстает от развитых стран. До 2013-го за счет внешнеторговых грузов экспортно-импортные перевозки в контейнерах росли быстрыми темпами. Но из-за санкций и экономической нестабильности данный вид транспортировки сильно сократился. В текущем же году, как отмечает стар-

го грузового сообщения очевидна. Поэтому развивать контейнерные перевозки в России можно и нужно – в первую очередь за счет улучшения качества сервиса. И подвижки в этом направлении есть. Прежде всего речь идет о наращивании скорости движения контейнеропотоков, которое происходит за счет организации движения ускоренных контейнерных поездов, способных передвигаться со ско-

Рост перевозок грузов контейнерными поездами в текущем году произошел за счет увеличения внутренних и экспортных отправок груженых контейнеров, а также порожних во внутреннем сообщении

ший аналитик центра экономического прогнозирования АО «Газпромбанк» Кирилл Никода, рост произошел вследствие увеличения внутренних и экспортных отправок груженых контейнеров, а также порожних во внутреннем сообщении. «За счет эффекта масштаба контейнерные поезда, как и маршрутные отправки в традиционных вагонах, улучшают логистику поставок», – комментирует он.

По словам экспертов, все ключевые международные контейнерные потоки сегодня проходят по территории РФ. Европа, несмотря на санкции, продолжает принимать контейнерные поезда из нашей страны, поскольку выгода подобно-

ростью до 1,2 тыс. км/сут. Увеличение скорости доставки контейнеров актуально для всех проектов – как уже функционирующих, так и тех, которые только планируются к запуску. Например, средняя скорость следования контейнерных поездов сервиса ОТЛК уже превышает 1 тыс. км/сут. В целом по сети РЖД она еще несколько ниже. Как рассказал генеральный секретарь Координационного совета по транссибирским перевозкам (КСТП) Геннадий Бессонов, за 2015 год благодаря увеличению маршрутной скорости движения поезда удалось сократить транзитное время до 11–13 суток. Ускорению также способствовало внедрение электронного документооборота

в рамках проекта КСТП «Электронный поезд» и оптимизация таможенного оформления в пунктах пропуска. Помимо этого, внедряется сквозная технология обеспечения сохранности грузов, перевозимых в составе контейнерных поездов по всему маршруту. Это реализуется в рамках другого проекта КСТП – «Охранный поезд». Кроме того, напомним, что ОАО «РЖД» пошло навстречу бизнесу и до конца года продлило отмену подачи заявки на перевозку по форме ГУ-12.

Однако, по мнению участников рынка, для того чтобы усилить конкурентное преимущество железнодорожного транспорта, необходима также модернизация инфраструктуры и упрощение системы оказываемых клиентам логистических услуг и технологических операций. Для развития контейнерных перевозок требуется комплексный подход. Ведь этот сегмент наиболее чувствителен к излишнему администрированию в силу специфики грузов, перевозимых в контейнерах, и конкуренции с автомобильным транспортом.

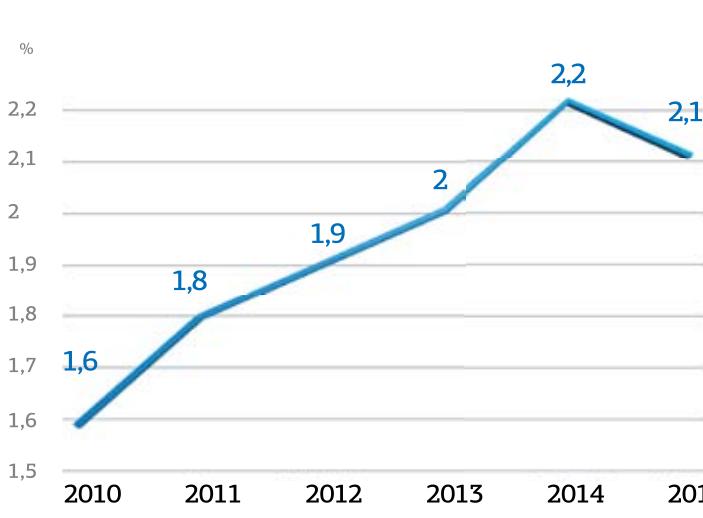
Конкуренция за транзит

По наблюдениям руководителя отдела продаж контейнерных перевозок ЗАО «Евросиб СПб – транспортные системы» Владимира Хлуткова, введение всем

Динамика объемов перевозок грузов в контейнерных поездах по сети РЖД в I полугодии 2016 г. по сравнению с аналогичным периодом 2015 г., тыс. TEU



Динамика уровня контейнеризации железнодорожных грузов в России в 2010–2015 гг., %



известной системы «Платон» положительным образом сказалось на объемах железнодорожных перевозок, так как клиент стал чаще задумываться о целесообразности использования автомобильного транспорта на длинных плечах.

Однако, как отмечает генеральный директор MB-FESCO Trans Леонид Шляпников, автомобильные магистрали по-прежнему играют ключевую роль в построении распределительной логистики и доставки товаров конечному потребителю. «Автодорожный транспорт очень эффективен на плече до 500–700 км, хотя с учетом географии и специфики РФ активно функционируют автомобильные коридоры, соединяющие порты Северо-Запада, Центральный регион с удаленными локациями вплоть до Новосибирска. Основной функцией дорожного транспорта и инфраструктуры остается дополнение Транссиба гибкими возможностями по распределению, перетарке разнородных грузов и эффективной последней миляй доставки», – комментирует он.

В то же время операторы постоянно прокладывают новые маршруты следования контейнерных поездов. Например, компания «Евросиб» начала активно развивать транзитное направление из Китая в Европу через Монголию. В зависимости от региона происхождения груза многие игроки формируют маршруты поездов через Казахстан. Таким образом удаётся организовать поставку быстрее и эффективнее. У ПАО «ТрансКонтейнер» в дополнение к имеющимся поездам назначением на Москву, Новосибирск и Екатеринбург появилась возможность ускоренной доставки грузов из Китая и Южной Кореи в составе контейнерного поезда по проекту «Транссиб за 7 суток» напрямую до Санкт-Петербурга. В начале августа 2016-го ОАО «РЖД» совместно с дочерними предприятиями, рядом коммерческих структур и китайскими партнерами запустило первый рефрижераторный поезд из Даляня (Китай) на ст. Орехово-Зуево Московской железной дороги. И это только

малая часть маршрутов контейнерных поездов, которые осуществляют перевозку грузов на регулярной основе.

Необъятная родина

«Экономическая ситуация однозначно требует поиска дополнительных решений. Новые маршруты следования контейнерных поездов зачастую становятся теми инструментами, которые позволяют такие решения найти», – считает В. Хлутков.

Как отмечают участники рынка, в первую очередь речь идет о развитии импорта из Китая в Россию. Спрос на данное направление очень велик, а geopolитическая ситуация этому способствует. По словам операторов, в текущих условиях сокращения европейского импорта скропортящейся продукции китайские поставщики готовы предложить регулярные отправки овощей и фруктов, а также замороженной и охлажденной продукции.

Как полагает ведущий эксперт по логистике консалтинговой логистической компании «Лобанов-логист» Николай Лобанов, для снижения экономических рисков необходимо развивать контейнерные перевозки по всем основным торговым направлениям: Китай, Европа и Индия (которая как глобальный рынок пока стоит особняком). Кроме того, Россия снова возобновила свои экономические отношения с Турцией, поэтому для перевозки скропорта будут востребованы рефконтейнеры.

Однако, по мнению Н. Лобанова, наращивая сотрудничество с зарубежными партнерами, нельзя забывать и о поставках внутри страны, а также о расширении собственной инфраструктуры. «Мы как-то увлеклись развитием скоростных транспортных коридоров с другими странами, забыв о том, что наша страна широка. А ведь на Дальнем Востоке и Сахалине, на Камчатке есть много рыбы, которую давно ждут в европейской части России. Думаю, что именно это направление нужно делать приоритетным, развивать технологии перевозок, снижать их себестоимость и



Из порта ХаминаКотка дороги ведут во все уголки мира

Современный финский морской порт Port of HaminaKotka Ltd оказывает услуги международной торговле и промышленности. Расположение порта недалеко от границы ЕС с Россией делает его идеальным для коммерческой деятельности. Регулярное грузовое морское сообщение с регионом Балтийского моря и Европой открывает весь мир. Широкий спектр услуг и большой опыт работы обеспечат вам наилучший вариант для бизнеса.



www.haminakotka.fi • marketing@haminakotka.fi

строить собственный современный подвижной состав, особенно рефрижераторный. Именно скоростная перевозка скропорта сегодня наиболее выгодна бизнесу», – полагает он.

Но это не единственное направление, которое требует развития. «Важнейшая задача – расширение контейнерных поездов и маршрутов не только для транзита грузов, но и для их дистрибуции в регионы Сибири и Дальнего Востока», – отмечает Л. Шляпников. «Транссиб и БАМ – полноценные транспортные коридоры, – продолжает он. – Они имеют по-

железнодорожной модальности: сырье, рудные и строительные материалы, зерно, нефтепродукты и т. д.».

По словам Л. Шляпникова, вторая функция евразийского моста – распределительная внутренняя логистика, которая носит обеспечительный характер и включает транспортировку широкого спектра готовой продукции: товаров народного потребления, оборудования и прочих разнородных грузов. «Общей особенностью готовых грузов является их более высокая стоимость для дальнейшей переработки. При этом размер

ТРАНССИБ И БАМ ЯВЛЯЮТСЯ ПОЛНОЦЕННЫМИ ТРАНСПОРТНЫМИ КОРИДОРАМИ И ИМЕЮТ ПО-НАСТОЯЩЕМУ КОНТИНЕНТАЛЬНОЕ ЗНАЧЕНИЕ ДЛЯ ОРГАНИЗАЦИИ ТРАНЗИТНОЙ ЛОГИСТИКИ И ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ С ГЛОБАЛЬНЫМИ МОРСКИМИ ТРАНСПОРТНЫМИ МАРШРУТАМИ

настоящему континентальное значение для организации транзитной логистики и взаимодействия с глобальными морскими транспортными маршрутами. Для данного коридора железнодорожная технология – базовая между европейской частью России, Дальним Востоком, странами CIS и Средней Азии. Коридор активно используется для транзита и доставки международных и внутренних грузов. При этом преобладают массовые грузы, которые являются традиционными для

и дискретность отправок значительным образом меняются в сторону уменьшения размера партий и роста потребности в частоте доставки. Сегодня БАМ и Транссиб требуют развития с точки зрения пропускной способности, безопасности на всем пути, а главное – эффективной мультимодальной инфраструктуры, которая позволит сделать их конкурентными по отношению к традиционным морским маршрутам и альтернативным коридорам CAREC», – заключает Л. Шляпников.



Объемы транзитных контейнерных перевозок в 2014–2016 гг., тыс. TEU



Источник: ОАО «РЖД»

По словам эксперта-аналитика АО «Финам» Алексея Калачева, в перспективе территория России, занимающая 1/6 часть мировой суши, могла бы с успехом использовать транзитный потенциал железнодорожных перевозок между Азией и Европой. Однако ухудшение внешнеполитической обстановки толкает наших возможных партнеров на поиск обходных путей. Например, проект «Новый Шелковый путь» предусматривает контейнерные перевозки по маршруту Китай – Казахстан – Азербайджан – Грузия – Турция в обход РФ. «Темпы роста доли контейнерного транзита упираются в развитие внешнеэкономических связей. В России доля контейнерных перевозок значительно меньше, чем в транспортных системах развитых стран (там она около 20%). В 2015 году внешнеторговый оборот РФ, по данным Банка России, составил \$534,4 млрд (66,3% к 2014 г.), в том числе экспорт – \$340,3 млрд (68,4%) и импорт – \$194,1 млрд (63%)», – комментирует А. Калачев.

По наблюдениям участников рынка, транзитный потенциал России для обслуживания международных торговых каналов сегодня используется на 6–8% от своих возможностей, поэтому рост – это неминуемая реальность сегмента контейнерных перевозок. Однако когда проявится этот тренд в полной мере, неизвестно.

Татьяна Симонова



VII Международная конференция

Железнодорожные перевозки горно-металлургических грузов РФ

29–30 СЕНТЯБРЯ 2016

МОСКВА, LOTTE HOTEL



Генеральный информационный партнер

Ключевые темы конференции:

- Обзор российского рынка железнодорожных перевозок горно-металлургических грузов. Ключевые тенденции и новые задачи
- Железнодорожные перевозки готовой металлургической продукции. Новые подходы к снижению стоимости железнодорожных перевозок
- Особенности и перспективы совершенствования железнодорожных перевозок насыпных грузов горно-металлургического комплекса (угля, руды, рудных концентратов, агломерата, окатышей и др.)
- Новые инфраструктурные проекты и логистические решения для перевозки горно-металлургических грузов в экспортных направлениях
- Парк подвижного состава для перевозки горно-металлургических грузов. Опыт использования инновационного подвижного состава

Среди компаний, подтвердивших свое участие:

РЖД, Минтранс, ФАС, Русал, НЛМК, Челябинский трубопрокатный завод, СУЭК, «Северсталь», «Морстройтехнология», ЕВРАЗ НТМК, «УГМК-Транс», «Мечел-Транс», «Восток1520», «ТрансКом», «Казакстан темір жолы», ИПЕМ, KM Tranco, «Владморрыбпорт», ГК «Новотранс», «Евросиб», Новороссийский морской торговый порт, «Петропавловск – Черная металлургия», «Русский уголь», «Спецэнерготранс», «Тенгизтрансгаз», ТЭК «Желдоринтеграция», Уральская транспортная компания и многие другие

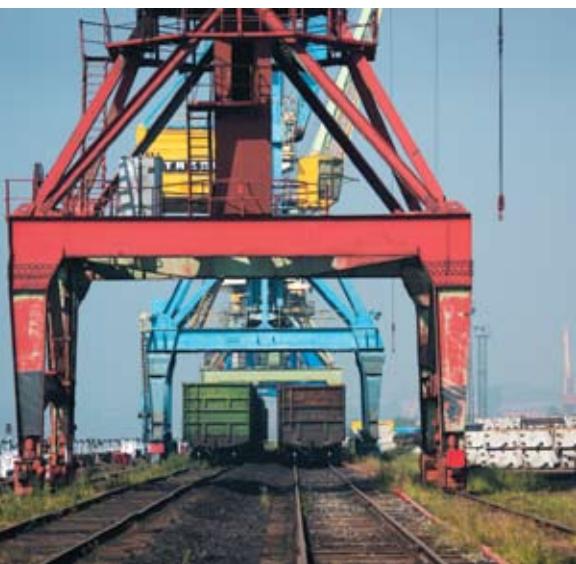
ПО ВОПРОСАМ РЕГИСТРАЦИИ И УЧАСТИЯ

(495) 775-07-40

a.averina@maxconf.ru



В одну реку дважды не входят?



Во избежание монополизма

Еще в конце июня представители ФАС, проведя исследование рынка стивидорных услуг в морских портах в период с 2013 по 2015 год, не преминули напомнить: перевозка грузов на экспорт – комплексная услуга, в которой задействованы железнодорожная инфраструктура, операторы подвижного состава и стивидоры. Соответственно, недобросовестные действия со стороны любого из участников процесса ведут к сокращению объемов экспорта в целом и негативно сказываются на всей цепочке производства экспортirуемых товаров. Это как раз и послужило поводом для возбуждения сразу нескольких дел против стивидорных компаний, уличенных тогда в установлении монопольно высоких цен на услуги по перевалке контейнеров, зерна, нефти и минеральных удобрений. Причем дело не ограничилось разговорами о возможных штрафах – на горизонте замаячил возврат к государственному тарифному регулированию, которое было отменено в 2013 году ФСТ России и обернулось ростом цен на портовые услуги буквально в разы.

По мнению специалистов комитета по транспорту общероссийской общественной организации «ОПОРА России», инициатива ФАС по своей сути справедлива, так как в российских портах крупные стивидорные компании зачастую субъективно выставляют цену за перевалку экспортно-импортных грузов. О необходимости госконтроля в этой сфере говорит и тот факт, что в 2010 году во время подготовки к Олимпиаде, когда была отменена 5%-ная импортная пошлина, а собственных производственных мощностей не хватало, цемент

ПРОЕКТ МЕТОДИКИ ФАС РОССИИ ПО УСТАНОВЛЕНИЮ РУБЛЕВЫХ ТАРИФОВ для нескольких десятков крупных компаний, занимающихся погрузочно-разгрузочными работами в портах, был встречен в штыки самими стивидорами. По их мнению, в случае возвращения государственного регулирования отрасль, мягко говоря, перестанет развиваться. А потому дважды входить в одну и ту же глубокую реку, из которой стивидорные компании совсем недавно выбрались, нецелесообразно.

для выполнения поставленных задач по введению новых объектов закупался у соседних стран. Тогда несколько портов стали предлагать за перевалку завышенную цену или вовсе отказывались предоставлять стивидорные услуги, за счет чего спрос на отечественную продукцию искусственно повысился. В нескольких южных областях стоимость цемента в сезон увеличивалась более чем в 2 раза, что привело к коллапсу строительного рынка.

«Тарифное регулирование сведет к минимуму подобные ситуации, так как

обязует крупных стивидоров экономически согласовывать с государством свои действия, которые напрямую влияют на стратегически важные процессы нашей страны», – заключает председатель комитета по транспорту «ОПОРЫ России» Глеб Киндер.

Развитие на фоне конкуренции

Специалисты Ассоциации морских торговых портов (АСОП) отмечают, что в российской экономике портовая отрасль входит в число наиболее успешных. Интенсивно развиваясь, она является

Если тарифное регулирование все-таки будет введено, то уже в скором времени начнется торг каждой компании с ФАС за повышение расценок, уверены аналитики. Стивидорным компаниям жизненно необходимы средства на развитие, которое возможно только за счет частного капитала. Как следствие, эффект от снижения тарифов постепенно будет нивелирован

Объемы инвестиций в развитие портовой инфраструктуры

в 2010–2020 гг., млрд руб.

ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2020 гг.)»



Источник: АСОП

инвестиционно привлекательной и способна удовлетворять потребности страны в перевалке экспортно-импортных грузов. Достижению этих результатов во многом способствовали меры правительства РФ по усилению конкурентоспособности отечественных портов. А самым, пожалуй, важным фактором стала именно отмена государственного регулирования тарифов на услуги по перевалке грузов. Благодаря этому исчезли и серые схемы: в условиях либерализации порты стали открыто демонстрировать свои тарифы в договорах – без оказания загадочных дополнительных услуг, что, разумеется, сказалось на увеличении налоговой базы.

«Динамика рынка и анализ статистики загрузки портовых мощностей подтверждают развитую конкуренцию в отрасли и адекватную ценовую политику российских операторов морских терминалов, – считает председатель комитета по экономике и социальным вопросам АСОП Александр Алексеенко. – В портовой отрасли России в настоящее время существует полноценный конкурентный рынок, работает свыше 270 стивидорных компаний, оказывающих услуги по перевалке и хранению грузов. Несмотря на влияние кризисов, санкций и конъюнктурных изменений, грузооборот отечественных портов характеризуется устойчивым и стабильным ростом».

В частности, только за I полугодие 2016 года увеличение перевалки экспортно-импортных грузов составило 6%. В портах создан запас производственных мощностей в размере 30%. Благодаря реализации инвестиционных проектов и интенсивному развитию специализированных терминалов российских портов произошло перераспределение грузопотоков из стран Балтии и Украины в пользу РФ.

При таком развитии портовой отрасли неудивительно, что ее крупнейшие представители сразу же назвали инициативу ФАС России скороспелой и не учитывающей специфику работы стивидоров. На фоне возможного возвращения к государственному регулированию тарифов поубавилось оптимизма и у инвесторов в ценные бумаги сразу нескольких стивидорных гигантов, котировки акций которых, как следствие, вполне ожидаемо просели.

Лишь представители малого и среднего предпринимательства по большей части отмалчивались, ведь их разрабатываемое ведомственное предложение вряд ли коснется. Отметим, что изначально ФАС планировала снизить маржу портов с 70–80% до уровня, сопоставимого с показателями других участников транспортной цепочки (в частности, РЖД).

ПОСЛЕДСТВИЯ ЗАВИСИМОСТИ ОТ КУРСА РУБЛЯ

Говоря о последствиях возможного перехода на рублевые тарифы, финансовые эксперты приводят в качестве наглядного примера АО «Новороссийский морской торговый порт», чья выручка в 2015 году, согласно консолидированной отчетности, посчитанной в рублях, выросла на 47%, поскольку тарифы на услуги были в иностранной валюте. Себестоимость при этом почти не изменилась, ввиду чего рост валовой прибыли в рублях составил почти 75%.

«Однако картина меняется, если посмотреть отчет, представленный в иностранной валюте, – замечает эксперт-аналитик АО «Финам» Алексей Калачев. – Выручка снизилась на 8,21%, себестоимость – на 36,75%, ведь затраты в основном производились в рублях, а валовая прибыль выросла всего на 9,71%. И если бы расценки были только в национальной валюте, результаты были бы гораздо хуже».

Если тарифное регулирование все-таки будет введено, то уже в скором времени начнется торг каждой компании с антимонопольным ведомством за повышение расценок, уверены аналитики. Стивидорным компаниям жизненно необходимы

прибыли, рентабельности капитала, экономически необоснованного увеличения сроков возврата капитала, то произойдет критическое снижение выручки стивидорных компаний, налоговых отчислений, в том числе и в бюджеты регионов. Соответственно, возникнут риски по обслуживанию кредитов, привлеченных на реализацию инвестиционных программ по развитию и модернизации портовой инфраструктуры. Инвесторы попросту окажутся не в состоянии обеспечивать параметры уже заключенных соглашений и будут вынуждены отказаться от программ по дальнейшему развитию портов. А от дефицита перевалочных мощностей, ясное дело, никто не выиграет.

НЕОБХОДИМОСТЬ ЦЕНОВОГО МОНИТОРИНГА

В текущей ситуации представители АСОП не видят необходимости возврата к государственному ценовому регулированию услуг в отношении операторов морских терминалов. По ним было принято решение о замене ценового регулирования на ценовой мониторинг. «Необходимо мониторить сферу услуг в морских портах и в случае нарушений принимать меры. Действующее законо-

КАК УВЕРЯЮТ В АСОП, РЕАЛИЗАЦИЯ ПРЕДЛОЖЕНИЙ АНТИМОНОПОЛЬНОГО ВЕДОМСТВА БУДЕТ ИМЕТЬ ДЛЯ ПОРТОВОЙ ОТРАСЛИ КРАЙНЕ СЕРЬЕЗНЫЕ ПОСЛЕДСТВИЯ

средства на развитие, которое возможно только за счет частного капитала. Как следствие, эффект от снижения тарифов постепенно будет нивелирован.

«Никакого регулирования быть не должно до тех пор, пока никто не уличен в монопольном положении и пока его вина не доказана, – убежден директор по направлению аналитика и логистика ООО «Морстройтехнология» Александр Головизнин. – Нужно конкуренцию развивать, а не тарифы регулировать, чтобы не ухудшить качество стивидорных услуг. Нельзя забывать и о том, что оборудование для терминалов покупается в иностранной валюте и в ней же отрасль кредитуется. И чтобы стивидоры, которые работают с экспортным продуктом, развивались, им необходимо получать гарантированную прибыль независимо от курса рубля. Поэтому подход к ведению бизнеса, который пытается навязать ФАС, неверный в принципе».

Как уверяют в АСОП, реализация предложений антимонопольного ведомства будет иметь для портовой отрасли крайне серьезные последствия. Если изменить практику формирования тарифов в сторону значительного ухудшения финансового положения российских предприятий морского транспорта за счет введения ограничений по размеру нормативной

дательство (Гражданский кодекс РФ, законы «О морских портах» и «О защите конкуренции») полностью регулирует правила оказания услуг в портах и позволяет принимать необходимые меры в отношении нарушителей», – резюмирует А. Алексеенко.

По мнению специалистов комитета по транспорту «ОПОРЫ России», необходимо точно проанализировать ситуацию с каждым отдельным портом и с каждым видом груза на предмет достижения критической отметки монополизации стивидорных услуг. Эта мера необходима еще и для того, чтобы российские порты не потеряли конкурентоспособности по отношению к балтийским и украинским соседям.

Самим же компаниям, занимающимся перевалкой грузов, остается надеяться на то, что правительство РФ и федеральные органы исполнительной власти, включая ФАС, проведут всесторонний анализ рынка и учтут мнения всех его участников, дабы никого не загнать в кабалу. Лишь на основании такого анализа можно будет принять взвешенное и объективное решение, которое позволит сохранить темпы роста в отрасли и гарантировать благоприятные условия для дальнейшего развития российских портовых мощностей.

Степан Ратников

Работы на страже порядка

Если IT-системы уже прочно внедрились в складскую логистику, то роботов на российских площадках активно еще не применяют. «РЖД-Партнер» побеседовал с представителями компаний, которые в силу своей специфики вынуждены раскладывать по полочкам различные номенклатуры, а потом быстро их находить и перенаправлять. Удаётся ли с помощью современного оборудования навести порядок на складах?

Новые решения

По словам директора департамента логистики и операций курьерской компании City Express Александра Анзина, сегодня склад не только место для хранения, прежде всего это инструмент, позволяющий компании более эффективно работать, снижая затраты и увеличивая прибыль.

«Первоочередным шагом к оптимизации является внедрение WMS (Warehouse Management System) – информационной системы, обеспечивающей автоматизацию управления бизнес-процессами складской работы. Ее интеграция позволяет снизить затраты на персонал, расходы на специальную технику, а также повысить уровень сервиса за счет отслеживания жизненного цикла грузов. Стоимость данного программного обеспечения складывается из цены серверной лицензии, персонала для работы с WMS, а также стоимости дополнительных модулей – все эти расходы нужно принимать в расчет при внедрении WMS», – приводит пример А. Анзин. По его словам, эта и подобные системы начинают быстро приносить пользу.

Еще один эффективный инструмент, по мнению участников рынка, – это внедрение на складе посредством мобильного рабочего места автоматической системы весогабаритных характеристик (ВГХ) товара в процессе его приемки на ответственное хранение. «Расчеты показывают, что применение такой системы позволит в 3 раза сократить время на ввод ВГХ при приемке товара в систему WMS. К тому же мы будем иметь более точные данные по этому показателю. А они используются для определения типа транспортного средства, вида, режима доставки и, соответственно, влияют на логистические затраты», – отмечает бизнес-аналитик департамента 3PL группы компаний Pony Express Дмитрий Глазков.

Для таких операций, как погрузка, разгрузка и депалетизация, также постепенно внедряются технологии автоматизации, которые позволяют многократно увеличить мощность склада. «В условиях роста объемов грузопереработки для склада курьерской компании необходима установка автоматической сортировочной

линии для комплектования заказов и распределения грузов по различным зонам склада», – рассказывает А. Анзин.

Правильное оборудование

По наблюдениям Д. Глазкова, сейчас все популярнее становится технология G2P (Goods-to-Person). «Суть данного подхода заключается в том, что не сотрудник склада обращается за товаром в места его хранения или предпродажной подготовки/сортировки, а товар тем или иным способом доставляется к сотруднику. Одним из наиболее интересных решений этой технологии является ис-

тет отметить, что, по информации поставщиков данной системы, на складах крупных интернет-ритейлеров она окупается уже за 3 года. «Я уверен, что российские логистические операторы, работающие на рынке фулфилмента, в ближайшие годы обязательно обратят внимание на данную технологию и приступят к ее внедрению», – считает Д. Глазков.

На практике эффективность применения того или иного складского оборудования зависит от типа товара, с которым работает компания, условий его хранения, а также от структуры входящего и исходящего грузопотока.

Сегодня склад не только место для хранения, прежде всего это инструмент, позволяющий компании более эффективно работать, снижая затраты и увеличивая прибыль

пользование складских роботов, которые по заранее проложенным программой складским маршрутам перемещают мобильные стеллажи с товаром либо в зону хранения, либо к оператору для отбора товара или его размещения на хранение», – комментирует Д. Глазков.

Например, западные службы доставки уже активно используют роботов. Еще в 2012 году крупнейший мировой онлайн-ритейлер Amazon приобрел компанию Kiva Systems, которую впоследствии переименовал в Amazon Robotics. С помощью ее разработок онлайн-ритейлер роботизировал свои склады и распределительные центры. «Каждое такое автоматическое устройство имеет свой участок работ и знает, где взять нужный товар, который он перемещает к сотруднику склада, занимающемуся дальнейшей сборкой заказа, или отвозит непосредственно к грузовику. В итоге компания в разы повысила производительность труда за единицу времени, и сейчас ее складские комплексы обслуживают уже более 30 тыс. роботов», – восхищается опытом западных коллег А. Анзин.

Эта идея также реализована на складах Volkswagen. Но в России ее только-только начинают предлагать. До внедрения еще далеко, так как технология требует больших инвестиций, что текущая экономическая ситуация в стране, по мнению аналитиков, является сдерживающим фактором для ее развития. Однако следу-

в каких-то случаях, по словам Д. Глазкова, применение ричтрака (высотного штабелера) является самым эффективным, в других – высотного комплектовщика, а для решения третьей бизнес-задачи наибольший эффект даст комплектовщик с гидравлической тележкой. «Для того чтобы принять верное решение, нужно провести комплексный анализ бизнес-процессов, понять, какие операции можно оптимизировать, какие инструменты и оборудование, имеющиеся сегодня на рынке, могут вам в этом помочь. Например, для обработки заказов одного своего клиента мы решили отказаться от классической схемы пикинга (пополнение зоны комплектации заказов, отбор товара на первом ярусе, вытеснение в зону хранения) в пользу высотного пикинга с помощью высотного комплектовщика. Данная технология предполагает отбор товара, комплектацию заказов непосредственно на местах хранения. Это позволило нам, во-первых, практически в 2 раза повысить коэффициент использования стеллажей в зоне хранения товара данного клиента.

Во-вторых, сократить трудозатраты на отбор одной строки заказа примерно на 38%. И в-третьих, уменьшить моточасы используемой техники почти на 24%», – поделился опытом эксперт.

По словам руководителя отдела методов и процессов FM Logistic Галины Житковой, затраты на модернизацию

склада могут быть разными в зависимости от внедряемого процесса или оборудования. «Это может быть инновационный полочный стеллаж ценой €3–5 тыс. или конвейерная система стоимостью €1,5–2,5 млн. Полностью автоматизированный склад обойдется в десятки миллионов евро», – пояснила порядок цифр Г. Житкова.

РЕВОЛЮЦИЯ В СКЛАДСКОЙ ЛОГИСТИКЕ

Ссылаясь на оценку западных экспертов, отечественные аналитики прогнозируют, что в течение 5 лет более 85% всего бизнеса переместится в интернет. «А это значит, что в ближайшем будущем в складском менеджменте все чаще будут находить применение Big Data, облачные технологии, интернет вещей. Уже сейчас существует ресурс FLEXE – система поиска вакантных помещений, представляющая из себя складской Airbnb. Всего за 2 года работы на рынке FLEXE сформировал партнёрскую сеть из 200 складских помещений на территории США, в то время как у гиганта Amazon, который сделал ставку на строительство собственных площадей, их не более 100. Таким образом, стартап FLEXE совершил революцию в складской логистике и продемонстрировал, как с помощью удачной бизнес-идеи можно обойтись без многомиллионных инвестиций», – комментирует А. Анзин.

Пока же российские компании сокращают свои издержки, перебираясь со старых объектов в новые, пусть меньшей площади, но более высокого класса. По наблюдениям старшего консультанта отдела исследований рынка компании CBRE Василия Григорьева, существен-

ных изменений в требованиях к складскому комплексу за последние 2 года не произошло. «Наиболее популярным продуктом продолжают оставаться здания, соответствующие общепринятым требованиям к складу класса А: высота потолков – 12 м, нагрузка на пол – от 6 т на кв. м, наличие достаточного числа доков и парковок и, разумеется, высокое качество строительства здания и его износостойчивость», – поясняет эксперт.

В I полугодии 2016-го в Москве 91% поглощенных площадей пришелся на склады класса А, доля класса В составила 9%. Основными драйверами спроса на складские объекты, по данным Knight Frank, по-прежнему остаются ритейлеры и логистические компании: их доля в объеме новых сделок I полугодия составила 46 и 24% соответственно. Складской рынок развивается несмотря на кризис, так как наряду со снижением арендных ставок положительное влияние на него оказал рост сегмента e-commerce и диверсификация бизнеса дистрибуторов, которые берут на себя функции логистических операторов.

Однако в связи со сложной финансово-экономической ситуацией и, как следствие, снижением спроса на рынке многие сокращают объемы хранения товаров. «Компании стали более грамотно управлять своими товарными запасами. Сейчас уже никто не завозит товар впрок. Многие перешли в режим работы по pull-технологии, то есть товар заказывается у поставщиков непосредственно под конкретный заказ покупателя», – рассказывает Д. Глазков.

По мнению экспертов, это обстоятельство подтолкнет к развитию кросс-

докинговых технологий грузообработки, то есть к процесса приемки и отгрузки товаров и грузов напрямую через склад, без размещения в зоне долговременного хранения. В том числе востребованной может стать система типа pick-by-line – разновидность кросс-докинга, которая не предполагает обработки грузовых мест, как принято в распространном варианте технологии, а включает обработку товара. Эксперты прогнозируют, что потребность в кросс-докинговых площадках со стороны логистических операторов в ближайшее время будет расти, а вот спрос на большие площади, оснащенные высотными стеллажными конструкциями для долгосрочного хранения, несколько снизится. Тем более что, по словам Г. Житковой, такой подход позволяет оптимизировать работу и сократить затраты компаний на логистику. «Для снижения стоимости транспортировки необходима консолидация товарных потоков, увеличение транспортируемых объемов и использование кросс-докинговых платформ для оптимизации и синхронизации транспортных потоков, особенно для регионов. И это уже невозможно без развития TMS, без интеграции TMS-WMS-ERP», – поясняет она.

Складская логистика всегда была направлена на сокращение логистической стоимости товара и времени его доставки до конечного клиента. Но сегодня, для того чтобы удержаться на рынке и получить прибыль, компании активно генерируют идеи и запускают обновленные механизмы на всех этапах логистических цепочек.

Татьяна Симонова



Налив в контейнере

В ПОСЛЕДНЕЕ ВРЕМЯ ТРЕБОВАНИЯ К ПЕРЕВОЗКЕ ГРУЗОВ СТАНОВЯТСЯ ВСЕ СТРОЖЕ. ЭТО КАСАЕТСЯ И НАЛИВНЫХ ГРУЗОВ. ДАЖЕ ЕСЛИ РЕЧЬ НЕ ИДЕТ О ПОТЕНЦИАЛЬНО ОПАСНОЙ ПРОДУКЦИИ, ВСЕ РАВНО ПРИ ЕЕ ТРАНСПОРТИРОВКЕ НЕОБХОДИМО НЕ ТОЛЬКО ГАРАНТИРОВАННОЕ КАЧЕСТВО ДОСТАВКИ, НО ТАКЖЕ СОБЛЮДЕНИЕ ВСЕХ НОРМ БЕЗОПАСНОСТИ И ПРИЕМЛЕМАЯ СТОИМОСТЬ ПРЕДОСТАВЛЯЕМОЙ УСЛУГИ. ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ООО «Европак» ЛЮДВИГ ТАРХАНЬЯН РАССКАЗАЛ ОБ ОБОРУДОВАНИИ ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ НАЛИВНЫХ ГРУЗОВ – ФЛЕКСИТАНКАХ. ДАННАЯ ТЕХНОЛОГИЯ ОТВЕЧАЕТ ВСЕМ ТРЕБОВАНИЯМ, ПРЕДЪЯВЛЯЕМЫМ К ПЕРЕВОЗКЕ НАЛИВНЫХ ГРУЗОВ, И МОЖЕТ БЫТЬ ПРИМЕНИМА НА ЛЮБЫХ ВИДАХ ТРАНСПОРТА.

ЭЛАСТИЧНАЯ ЦИСТЕРНА

– ООО «Европак» является бесспорным лидером на рынке перевозок наливных грузов с использованием флекситанков. Для транспортировки каких номенклатур может быть применена данная разработка и в чем заключается основная особенность ее использования?

– «Флекситанк Европак» – это одноразовая упаковка, предназначенная для перевозки любых неопасных наливных грузов, в том числе и пищевых, всеми видами транспорта с использованием стандартных 20-футовых контейнеров. Основной идеей данной технологии является доставка груза от двери до двери в кратчайшие сроки, без лишних затрат на промежуточную перетарку груза. Кроме того, по сравнению с танк-контейнерами отсутствует необходимость оплачивать возврат порожнего оборудования, поскольку контейнер всегда можно сдать на ближайший контейнерный сток.

Помимо этого, все, кто хоть раз сталкивался с перевозкой растительных масел по железным дорогам, знают, как сложно найти подходящую цистерну, а «Флекситанк Европак» гарантирует всегда чистую упаковку, сохранность груза и более низкий железнодорожный тариф на внутристранские отправки по сравнению с цистернами. При транспортировке на расстояние свыше 1,5 тыс. км контейнерные перевозки становятся значительно выгоднее.

– **Можно ли выделить еще качества, дающие «Флекситанк Европак» преимущества по сравнению с более традиционными способами транспортировки подобных грузов?**

– Данный способ упаковки имеет целый ряд преимуществ. Прежде всего это возможность транспортировки большого ассортимента грузов. Флекситанк устанавливается в универсальный 20-футовый контейнер, что позволяет использовать его в качестве временного хранилища при сезонности поставок или



отгрузок, поэтому необходимости в строительстве резервуаров для хранения продукции нет. Помимо этого, одноразовая упаковка гарантирует чистоту перевозимого продукта. Исключается риск загрязнения или потерь продукта при переливах. Плюс ко всему отпадает необходимость в затратах на промывку цистерн после слива груза. Как я уже упоминал, за счет более низкого тарифа на универсальный контейнер по сравнению со специализированным подвижным составом, таким как железнодорожная цистерна или танк-контейнер, достигается экономия расходов на перевозку. А низкий вес тары обеспечивает увеличение общего объема погруженного продукта.

– **В чем отличие «Флекситанк Европак» от аналогичных разработок компаний-конкурентов?**

– В целях повышения качества продукции в 2014 году нами была разработана технология BlueSky, применяемая во всех «Флекситанк Европак» начиная с 2015-го. Данная технология подразумевает усиление внешнего полипропиленового слоя арамидными нитями, благодаря чему он способен выдержать нагрузки свыше 1,8 тыс. Н/см², при этом снижается нагрузка на боковые стенки контейнера, что исключает деформацию. Уровень риска продольного разрыва ткани сокращается за счет бесшовной технологии производства флекситанка. Мы внедрили и специальную систему, позволяющую сливать весь перевозимый продукт без остатка, а также избегать прилипания внутреннего слоя во время работы насосов и многое другое.

Подходит всем

– **А как осуществляется взаимодействие с ОАО «РЖД»? На основе каких разрешительных документов от компании вы работаете?**

– Мы являемся обладателем Местных технических условий (МТУ), зарегистрированных в ОАО «РЖД», а также согласованных особых условий. При этом хочу отметить, что мы единственные, у кого есть телеграмма, разрешающая использовать флекситанки для отправки грузов на экспорт через российские порты.

– **И какие грузы на основании этих МТУ перевозятся по железной дороге?**

– «Флекситанк Европак» обладает самым широким перечнем грузов, разрешенных к перевозке на железнодорожном транспорте, в первую очередь это светлые и темные минеральные масла, антифризы, глицерин. С мая текущего года этот перечень дополнен и растительными маслами: подсолнечным, соевым, кукурузным, оливковым, пальмовым, рапсовым и арахисовым.

– **Какие еще крупные компании, помимо ОАО «РЖД», уже оценили по достоинству «Флекситанк Европак»?**

– Наши флекситанки зарекомендовали себя абсолютно на всех морских линиях: Maersk, MSC, COSCO, FESCO, CMA и т. д. Ежегодно наша компания обрабатывает свыше 40 тыс. т



наливных грузов во флекситанках, а это более 2 тыс. контейнеров. Нашиими услугами и флекситанками пользуются такие компании, как «Лукойл», «Газпром нефть», «Татнефть», «Башнефть», «Роснефть», «Амурагроцентр», «ВЛ Логистик», «ТрансКонтейнер» и т. д. Добавлю, что мы также имеем сертификат, позволяющий применять нашу продукцию и на китайских железных дорогах.

- Значит ли это, что вы используете флекситанки для перевозок наливных грузов в КНР?
- В настоящий момент в рамках проекта «Шелковый путь» мы разрабатываем сервис по перевозке растительных масел в Китай через пограничный переход Забайкальск – Маньчжурия контейнерными поездами. Этот сервис будет иметь неоспоримые преимущества как перед морскими перевозками (за счет значительно меньших сроков доставки), так и перед транспортировкой в железнодорожных цистернах (за счет экономии на тарифе).

И НЕ ТОЛЬКО ЖИДКОСТИ

- Оказывает ли компания еще какие-нибудь услуги, помимо перевозок с использованием флекситанков?

ООО «Европак»
123001, Москва,
ул. Садовая-Кудринская, д. 8/12, стр. 1
Тел.: +7 (495) 690-62-42
Факс: +7 (495) 690-34-07
E-mail: info@europac.ru

www.europac.ru

ООО «Европак-ЮГ»
353900, г. Новороссийск,
ул. Энгельса, д. 7, оф. 206
Тел./факс: +7 (8617) 30-12-45
E-mail: info@europac.ru



- Конечно, кроме перевозок наливных грузов для пищевой промышленности и неопасной химической продукции по российским железным дорогам или же морским транспортом, мы оказываем достаточно широкий спектр услуг. В частности, это перевалка минеральных удобрений, зерновых, бобовых и иных навалочных грузов в контейнеры и их последующая отправка на экспорт (включая таможенное оформление); перевозки наливных грузов танкерными партиями через порты Темрюк, Ейск и Астрахань; перевозки зерновых грузов навалом и многое другое.

- «Европак» оказывает обширный спектр услуг в области морской логистики. А в каких портах вы работаете?
- Наши агенты и представители есть абсолютно во всех портах, поэтому мы готовы оказывать сервис в любой гавани нашей страны, как и во многих крупных зарубежных портах. Однако основными нашими базами являются все-таки порты Азово-Черноморского бассейна, это Новороссийск, Ейск, Темрюк, Кавказ и Астрахань. Коллектив компании всегда готов подобрать оптимальное решение любых задач в области логистики.

Беседовала Александра Можаровская





20 лет
успеха

20-я Юбилейная
КАЗАХСТАНСКАЯ
МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА
«ТРАНСПОРТ И ЛОГИСТИКА»

ТРАНЗИТКАЗАХСТАН

4-6 октября 2016

Алматы, Казахстан

www.transitkazakhstan.kz

ОРГАНИЗАТОРЫ:



МВК «Атакент-Экспо» (казахстанские компании)
Тел: +7 (727) 275 09 11
E-mail: manager@atakentexpokz
Менеджер проекта: Анара Калиджанова

Iteca (страны СНГ и международные компании)
Тел: +7 (727) 258 34 47
E-mail: gulzana@itecakz
Менеджер проекта: Гульзана Абушарипова



ОФИЦИАЛЬНАЯ ПОДДЕРЖКА:



Министерство
по инвестициям и развитию
Республики Казахстан

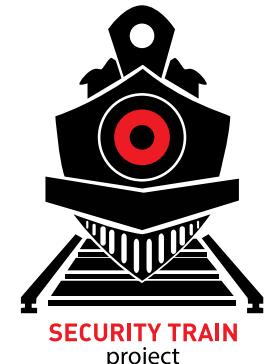


КазАПО



«Охранный поезд»

ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ «ВЕДОМСТВЕННАЯ ОХРАНА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ» (ФГП ВО ЖДТ РОССИИ) – ЧЛЕН КООРДИНАЦИОННОГО СОВЕТА ПО ТРАНССИБИРСКИМ ПЕРЕВОЗКАМ (КСТП) ПРЕДОСТАВЛЯЕТ КОМПЛЕКС УСЛУГ, ГАРАНТИРУЮЩИХ СОХРАННУЮ И БЕЗОПАСНУЮ ДОСТАВКУ ГРУЗОВ ИЗ АЗИАТСКО-ТИХООКЕАНСКОГО РЕГИОНА В ЕВРОПУ И ОБРАТНО ПО ТЕРРИТОРИИ РОССИИ, КАЗАХСТАНА, БЕЛОРУССИИ, ЛАТВИИ, УЗБЕКИСТАНА, КИРГИЗИИ, МОНГОЛИИ. ДЛЯ ИСКЛЮЧЕНИЯ РИСКОВ ХИЩЕНИЯ ГРУЗОВ, ПЕРЕВОЗИМЫХ В КОНТЕЙНЕРНЫХ ПОЕЗДАХ В МЕЖДУНАРОДНОМ И ВНУТРЕННЕМ СООБЩЕНИИ, ОПТИМИЗАЦИИ ЗАТРАТ КОМПАНИЙ НА ОПЛАТУ ОХРАНЫ, А ТАКЖЕ ПРИВЛЕЧЕНИЯ НА ЖЕЛЕЗНУЮ ДОРОГУ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ ГРУЗОПОТОКОВ ЗА СЧЕТ НАДЕЖНОСТИ ДОСТАВКИ ФГП ВО ЖДТ РОССИИ СОВМЕСТНО С ПАРТНЕРАМИ РЕАЛИЗУЕТ ПРОЕКТ КСТП «ОХРАННЫЙ ПОЕЗД» (SECURITY TRAIN).



Проект включает в себя сопровождение и охрану всех груженых контейнеров, входящих в состав поезда, вне зависимости от номенклатуры, отдельных контейнеров, вагонов и платформ с неноменклатурным грузом, а также почтовых интернет-отправлений, перевозимых в контейнерах. Договор на сопровождение и охрану грузов заключается с одним из участников проекта, который несет

ногенной обстановки в пути следования поезда, вагона, отдельного контейнера или платформы. В частности, применяются инженерно-технические и специальные средства охраны. Наряды охраны сопровождения могут размещаться непосредственно в поезде, выставляться на станциях и в местах остановок, в том числе несанкционированных. Также могут выставляться пикеты и группы быстрого реагирования для предотвра-

ИСПОЛНИТЕЛЬ НЕСЕТ ПОЛНУЮ МАТЕРИАЛЬНУЮ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА СОХРАННОСТЬ ПЕРЕВОЗИМЫХ ГРУЗОВ С ВЫПЛАТОЙ УЩЕРБА В КРАТЧАЙШИЕ СРОКИ

полную ответственность перед заказчиком за исполнение условий договора по территории следования поезда, производит расчеты за предоставленные услуги с другими исполнителями, выплачивает заказчику компенсацию за груз в случае его хищения в пути. Остальные участники исполнения договора несут консолидированную ответственность перед генеральным исполнителем на условиях подписанных между ними договоров.

Сопровождение и охрана осуществляются с применением одного или нескольких способов. Конкретный метод охраны выбирается в зависимости от крими-

щания кражи груза. Специалисты ФГП ВО ЖДТ России анализируют предполагаемый маршрут перевозки, подбирают оптимальные способы и методы охраны, принимают и передают груз доверенным представителям в порту, на пограничной станции или в другом указанном месте. Передача и прием грузов на пограничных станциях осуществляются работниками предприятий охраны государств – участников проекта.

В рамках договора выполняется мониторинг продвижения грузов в пути следования по территориям Республики Казахстан, России и Республики Беларусь.

Оказываются дополнительные услуги по предоставлению фото- и видеоматериалов о прохождении контейнеров (грузов) и их состоянии после срабатывания электронных устройств или после технологических аварий на транспорте, приведших к порче груза. Предусмотрена гибкая система тарифных планов, основанная на лояльности и доступности услуг. Исполнитель несет полную материальную ответственность за сохранность перевозимых грузов с выплатой ущерба в кратчайшие сроки.

Надо сказать, что проект КСТП «Охранный поезд» уже заинтересовал многие транспортные организации. Для его практической реализации подписан ряд соглашений и договоров с охранными, специальными и транспортными компаниями Европы и Азии.

ЕЛЕНА НИКОЛАЕВА

ОПЕРАТОР ПРОЕКТА:
ООО «Транс Мониторинг»
Россия, г. Москва, 105787,
ул. Профсоюзная, д. 66, стр. 1
тел./факс: +7 (495) 334-12-00
е-майл: INFORUS@TM-GROUP.SU
сайт: <http://TM-GROUP.SU>

ПАРТНЕРЫ ПРОЕКТА «ОХРАННЫЙ ПОЕЗД»



Универсальное, надежное и недорогое решение

Начиная с 1990-х гг. в вопросах обеспечения безопасности перевозок и сохранности грузов на транспорте произошла настоящая техническая революция. Сегодня мы хотели бы рассказать о возможностях инновационной системы BigLock разработки АО «ИПК «СТРАЖ».



АЛЕКСЕЙ КРЫЛОВ,
исполнительный директор
АО «ИПК «СТРАЖ»



ДМИТРИЙ АНДРЮШИН,
заместитель начальника
департамента
АО «ИПК «СТРАЖ»

По пути прогресса

Около четверти века назад на смену традиционной свинцовой пломбе с силовой проволочной закруткой из стальной 6-миллиметровой проволоки пришли механические запорно-пломбировочные устройства (ЗПУ) класса одноразовых замков. Они сочетали в себе элементы силового замка и пломбы. Простота конструкции, удобство навешивания на запорные узлы вагонов, контейнеров и автотуфургонов, а также высокая прочность

в последние годы активно искало решение возникшей проблемы и в результате разработало новое поколение системы идентификации – электронные запорно-пломбировочные устройства (ЭЗПУ) в Интеллектуальной системе пломбирования BigLock. Она включает в себя механическое ЗПУ класса «Спрут-777», электронную компоненту «Сириус», в корпус которой устанавливается механическое ЗПУ, мобильное рабочее место, центральный сервер системы,

Применение ЭЗПУ и мобильного рабочего места в корне меняет процесс опломбирования вагонов и контейнеров, так как при этом не нужно составлять предварительного плана всей процедуры и заранее записывать номера вагонов (контейнеров), находящихся на фронте погрузки

и стойкость к несанкционированному вскрытию позволили достаточно быстро забыть свинцовую пломбу с проволочной закруткой – как и заклепку на паровозном котле.

За прошедшие два десятилетия конструкция механических ЗПУ неоднократно совершенствовалась, особенно с позиции криминальной стойкости, и достигла оптимального уровня по параметру «цена-качество». Для высокоэффективной работы по сохранности перевозимых грузов создана уникальная система контроля жизненного цикла механических ЗПУ от производства, реализации, контроля качества до учета после пломбирования железнодорожных вагонов и контейнеров, списания после использования и вплоть до конечной стадии – утилизации.

Шло время, и опыт показал, что возможности модернизации механических ЗПУ практически полностью исчерпаны. Процесс пломбирования механическими ЗПУ и оформление перевозочных документов – одни из немногих процедур на железной дороге, связанные с малоэффективным ручным трудом и значительными простоями железнодорожных вагонов.

С учетом интенсивного внедрения в нашу жизнь современных информационных технологий АО «ИПК «СТРАЖ»

специальное программное обеспечение, личный кабинет пользователя и систему связи.

Новая эра охранных систем

Электронная компонента «Сириус» совместно с механическим ЗПУ выполняет функцию электронного запорно-пломбировочного устройства, которое обладает уникальной универсальностью и позволяет осуществлять пломбирование практически всех типов подвижного состава, любых дверей, люков, проемов, штурвалов и т. д. «Сириус» как отдельный элемент системы фактически играет роль железнодорожного тахографа. Система обеспечивает постоянный контроль за перемещением транспортных средств, целостностью установленных на них запорно-пломбировочных устройств, а также за соблюдением основных параметров движения (скорость, ускорение, соударения, маршрут и др.) и хранения грузов (температура, влажность, давление, освещение, объем и пр.). Для функционирования системы используется интернет, средства мобильной, спутниковой, ближней связи и системы позиционирования на базе GPS или ГЛОНАСС. Управление осуществляется через личный кабинет пользователя.

Применение ЭЗПУ и мобильного рабочего места в корне меняет процесс

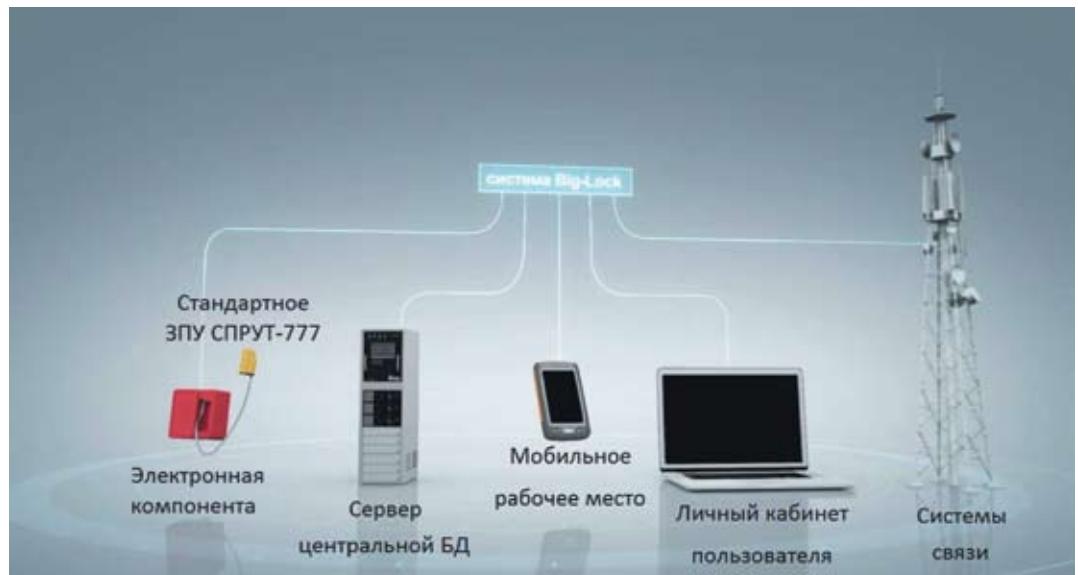
опломбирования вагонов и контейнеров, так как при этом не нужно составлять предварительного плана всей процедуры и заранее записывать номера вагонов (контейнеров), находящихся на фронте погрузки. По новой технологии надо всего лишь один раз подойти к вагону и навесить электронную пломбу. Результаты опломбирования (номер вагона, электронной и механической компонент, дата и время опломбирования, а также электронная подпись приемо-сдатчика) передаются по каналам связи в базу данных для формирования перевозочных и других необходимых документов. Общее время от начала процедуры опломбирования до передачи результатов в электронную базу данных сокращено в разы. При этом полностью исключается влияние человеческого фактора в вопросах качества пломбирования, повышается производительность труда, улучшаются условия работы приемо-сдатчиков, сокращается простой вагонов под грузовыми и приемо-сдаточными операциями.

В значительной степени упрощается сама процедура и повышается надежность проведения приемо-сдаточных операций, осуществляемых агентами грузоотправителя, приемо-сдатчиками станции и представителями охраны – за счет того, что не требуется проверять визуально наличие и состояние ЭЗПУ и их принадлежность данному вагону или контейнеру (это автоматически проверяется интеллектуальной системой). Считывание номеров ЭЗПУ и номеров вагонов с помощью мобильного рабочего места, передача результатов считывания в базу данных и подтверждение правильности (или ошибки) происходят в считанные секунды и практически не зависят от влияния участвующих в этой операции представителей сторон.

Кроме того, массовое применение данной технологии изменяет и технологию работы пунктов коммерческого осмотра (ПКО) поездов и коммерческих постов безопасности (КПБ) в части контроля наличия ЗПУ на вагонах (контейнерах) в пути следования. Предлагаемая интеллектуальная система дает возможность в режиме реального времени на ПКО (КПБ) через взаимодействие с отраслевыми автоматизированными системами получать сигнал о несанкционированном воздействии на ЭЗПУ с точными данными о времени и месте такого воздействия и по горячим следам принимать оперативные меры реагирования.

Выгода подтвердилась

В течение 2014–2016 гг. опытная эксплуатация ЭЗПУ была проведена на полигонах Октябрьской, Горьковской, Мос-



ковской и Дальневосточной железных дорог при перевозке грузов в ускоренных контейнерных поездах под охраной ВОХР, а также при перемещении товаров автомобильным, морским и речным транспортом. За 2 года опытной эксплуатации было опломбировано 456 вагонов, 726 контейнеров, 37 автомобилей и грузы, перевезенные речными и морскими судами.

За 2 ГОДА ОПЫТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ СИСТЕМЫ BIGLOCK БЫЛО ОПЛОМБИРОВАНО 456 ВАГОНОВ, 726 КОНТЕЙНЕРОВ, 37 АВТОМОБИЛЕЙ И ГРУЗЫ, ПЕРЕВЕЗЕННЫЕ РЕЧНЫМИ И МОРСКИМИ СУДАМИ

Электронные запорно-пломбировочные устройства навешивались на вагоны и контейнеры в дополнение к основным ЗПУ. В опытной эксплуатации находилось 100 образцов ЭЗПУ и 20 единиц мобильных рабочих мест. В проекте приняли участие 14 предприятий-грузоотправителей и грузополучателей, обслуживаемых Октябрьской железной дорогой. Все работы проводились по утвержденной программе и под руководством совместной рабочей группы из представителей дороги и разработчиков. Полученный опыт получил высокую оценку научно-технического совета ОЖД.

Реальная эксплуатация системы BigLock на железнодорожном участке Смоленск–Сортировочный (МЖД) – Озинки (ПривЖД) и автомобильном маршруте Красное (граница с Республикой Беларусь) – Маштаково, Бугристое (граница с Республикой Казахстан) началась 16 апреля 2016 года в соответствии с указом президента России № 1 от 01.01.2016 г. «О мерах по обеспечению экономической безопасности и национальных интересов РФ при осуществле-

нии международных транзитных перевозок грузов с территории Украины на территорию Республики Казахстан через территорию РФ». За прошедший период осуществлено около 4 тыс. навешиваний ЭЗПУ на автофургоны, прицепы, железнодорожные вагоны, контейнеры и цистерны. Установленные ЭЗПУ работают штатно. Зафиксированы три попытки несанкционированного вскрытия

ЭЗПУ полностью выполнило свои идентификационные и охранные функции. Даже при значительном разрушении корпуса система дала сигнал SOS, что позволило принять оперативные меры реагирования.

Таким образом, практика показала, что BigLock является универсальным, надежным и недорогим решением. Обладает уникальными эксплуатационными и защитными свойствами, которыми не располагает ни одна из применяемых на транспорте в мировой практике охранных мониторинговых систем. Затраты на перевозку при использовании BigLock с учетом экономии от снижения трудозатрат на оформление и пломбирование, повышения эффективности использования подвижного состава и сокращения расходов на охрану оказываются ниже обычных затрат при пломбировании грузов по действующим сегодня нормативам. При массовом использовании на сети РЖД системы BigLock экономия может составлять 10–20 млрд руб. ежегодно. При этом капиталовложения для реализации данного проекта практически равны нулю.

Курс на динамичное развитие

ООО «Уральский Пружинный Завод» изначально сделала ставку на прогрессивные технологии. Не случайно компанией был выбран курс на приобретение и освоение новейшего оборудования, так как применение передовых технологий позволило продукции завода в кратчайшие сроки занять достойное место на российском рынке пружин сжатия, растяжения, кручения, холодной и горячей навивки, а также пружин рессорного подвешивания подвижного состава и железнодорожных комплектующих. О работе предприятия и перспективах его развития рассказал генеральный директор ООО «УПЗ» Денис Лукманов.

– Денис Салаватович, какие виды продукции, используемой в сфере железнодорожного транспорта, выпускает ваше предприятие? Кто ваши ключевые заказчики?

– Еще в 2011 году у нас была запущена в эксплуатацию линия по производству цилиндрических винтовых пружин для железнодорожного подвижного состава. Спустя год изделие было сертифицировано, а Советом по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества был присвоен условный номер для клеймения продукции – пружин цилиндрических винтовых рессорного подвешивания тележек.

Объемы и ассортимент изделий за прошедший период значительно увеличились. Сегодня мы производим цилиндрические винтовые пружины рессорного подвешивания тележек моделей 18-100, 18-194-1, 18-555, 18-522 грузовых железнодорожных вагонов, а также пружины (чертеж № 199.00.002-0), применяемые в автосцепке вагонов. Помимо этого, на заводе изготавливается большой ассортимент гнутых изделий из металлопроката, применяемых в вагоностроении. Высокое качество пружин подтверждают результаты исследовательских испытаний уральского отделения ВНИИЖТ: образцы пружин рессорного подвешивания тележек грузовых железнодорожных вагонов производства ООО «Уральский Пружинный Завод» на режимах контрольных испытаний неоднократно выдерживали 10 млн циклов нагружений без разрушения пружин.

В числе наших заказчиков – крупные вагоностроительные предприятия: АО «Научно-производственная корпорация «Уралвагонзавод», ООО «Управляющая компания «РэйтрансХолдинг», АО «Производственное объединение «Бежицкая сталь».

– В чем заключается основное преимущество продукции вашего завода, каким образом удается поддерживать уровень ее конкурентоспособности?



– Новые технологии, современное оборудование и ориентация на заказчика – это то, на что мы сделали ставку с самого начала работы предприятия. Например, исходя из потребностей наших клиентов, мы выпускаем тестовые партии пружин. Наша деятельность направлена на повышение производительности труда, снижение себестоимости продукции, уменьшение сроков ее поставки, сокращение прочих издержек и потерь производства. Для этого на предприятии внедряются современные технологии менеджмента, в частности производственная система бережливого производства Lean Production. Кроме того, главным принципом нашей работы является непрерывное повышение качества, совершенствование технологий, управления процессами, улучшение производительности труда и др. Качество продукции завода подтверждается периодическими аудитами крупных потребителей, а также соответствующими сертификатами.

– В связи с тем, что вагоностроение переживает кризис, не планируете ли вы производить детали и для других сегментов?

– Мы осваиваем производство продукции и для других отраслей машиностроения, в частности для автомобильной промышленности. Сейчас производится монтаж оборудования для выпуска пружин автомобильной подвески, идут испытания клапанных пружин и штанг стабилизаторов поперечной устойчивости. Завод уже имеет сертификаты французской фирмы UTAC о соответствии предприятия требованиям международных стандартов ISO/TS 16949:2009 «Системы менеджмента качества. Особые требования по применению ИСО 9001:2008 для организаций – производителей серийных и запасных частей для автомобильной промышленности» и ISO 9001:2008 «Системы менеджмента качества. Требования».

Все это позволяет нам ежегодно наращивать объемы производства пружин по 10% в год. Кроме того, уже в этом году мы планируем начать первые поставки нашей продукции на экспорт.

Беседовала Яна Вержбицкая



Уральский Пружинный Завод

Пружины цилиндрические винтовые рессорного подвешивания подвижного состава железных дорог

Пружины сжатия, растяжения, кручения

+7 (34792) 4-13-00 Филиалы в Санкт-Петербурге, Казани, Челябинске, Магнитогорске, Дюссельдорфе

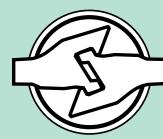
+7 (34792) 4-80-10

РЕДАКЦИЯ

Организатор

www.promgruz.com
**ПРОМЫШЛЕННЫЕ
ГРУЗЫ**

При поддержке



СОЖТ
Совет Операторов
Железнодорожного
Транспорта

Генеральный
информационный партнер



ПАРТНЕР

Медиапартнеры



ТЕХНИКА
ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

VII Ежегодная конференция

Рынок железнодорожного подвижного состава и операторских услуг

8 ноября 2016

Москва, Россия, «АЗИМУТ Москва Олимпик»

РЕГИСТРАЦИЯ

+7 499 346-06-10
www.promgruz.com

Узнайте мнение ключевых
экспертов о состоянии рынка
грузовых железнодорожных перевозок

НПП «РОСТ»: 20 лет пути к успеху

Новинки от машиностроительных предприятий находят спрос, если они выпускают современную, комфортную и безопасную технику.

Наверное, пассажиры пригородного сообщения Москвы и Подмосковья обратили внимание – в последние годы внутреннее убранство электричек преобразилось. При этом далеко не каждый знает, что ставшие почти стандартом синебелые диваны (причем из трудногорючего материала, что немаловажно, учитывая требования безопасности) изготавливают в цехах научно-производственного предприятия «РОСТ» в ближнем зарубежье, в украинском городе Вольнянске (под Запорожьем).

Уже сотни вагонов на данных направлениях оснащены пассажирскими сиденьями от этой компании. Практически все салоны электропоездов (за редким исключением), выпускаемые Демиховским машиностроительным заводом (ОАО «ДМЗ»), оборудованы диванами «РОСТа».

Впрочем, данное предприятие известно не одними диванами для электричек. В 2009 году здесь была разработана и изготовлена кабина управления для магистрального тепловоза 2ТЭ25. Она успешно прошла сертификационные испытания. И сейчас уже более полутора десятков секций тепловоза эксплуатируются с кабинами «РОСТа» в условиях Дальневосточной железной дороги, обслуживая потребности БАМа.

А в 2011 году «РОСТ» удивил на выставке EXPO 1520 своей новой разработкой совместно с ОАО «ДМЗ» – кабиной машиниста электропоезда ЭД4М серии 500.

Высокая оценка руководства ОАО «РЖД» и накопленный опыт совместной работы с конструкторами Демиховского завода дали дополнительный импульс в движении к новым успехам. В 2015 году представлено новое изделие с оригинальным дизайном и инновационными решениями в конструкции – кабина электропоезда постоянного тока ЭП2Д.

В дизайне данной кабины учтены последние требования технического регламента стран Таможенного союза, согласно которым, в частности, все пассажирские моторвагонные поезда, производимые после августа 2016 года, должны быть оборудованы краш-системой безопасности пассажиров. Кабина получила разъемную конструкцию лобового обтекателя, под нижней секцией которого скрыты устройства поглощения энергии (как раз те самые обязательные краш-элементы).

Головной заказчик – ЗАО «Трансмашхолдинг» – успешно завершил сер-



тификационные испытания, тем самым подтвердив высокие эксплуатационные характеристики электропоезда с кабинами «РОСТа».

Кстати, научно-производственное предприятие известно и успешным сотрудничеством с компанией ОАО «Синара – Транспортные машины». Дизайнеры и конструкторы «РОСТа» разработали и запустили в производство кабину тепловоза ТГ16М. От первых дизайнерских эскизов с очертаниями новой кабины до рабочей документации прошло неполных полгода, еще 2 месяца понадобилось для выпуска первой опытной пары кабин.

В 2015 году ТГ16М был представлен на выставке EXPO 1520. В данный момент НПП «РОСТ» завершает масштабный контракт по поставке 80 кабин машиниста для комплектования тепловозов этого типа. Несколько секций ТГ16М уже успешно эксплуатируют на Сахалинской железной дороге.

С учетом опыта, качества работ и сжатых сроков, в которые укладываются инженеры «РОСТа» при выполнении проектов, руководство ОАО «Октябрьский электровагоноремонтный завод» (Санкт-Петербург) предложило компании поучастовать в разработке нового трамвая. В 2015 году по заказу завода «РОСТ» разработал дизайн-проект и конструкцию трамвайного вагона ЛМ-68М3, а затем освоил и его производство.

С этого момента «РОСТ» открыл для себя новое направление – строительство и ремонт общественного городского электротранспорта. Сразу после реализации данного проекта было выпущено 14 вагонов. В текущем году НПП «РОСТ» (также по заказу Октябрьского электровагоноремонтного завода) разработало и подготовило к серийному выпуску новый вагон 71-301. В результате в течение последних 2 лет на петербургских улицах появились современные трамваи двух модификаций с уже узнаваемым фирменным дизайном.

В 2016 году «РОСТ» отмечает свой юбилей. Предприятие с самого начала сформировало профессиональный коллектив, который и сейчас возглавляет основатель компании – Любовь Паронова, и за 20 лет смогло занять достойное место среди поставщиков продукции для железнодорожного транспорта, в том числе в России.

Накопленный опыт в сфере дизайна и конструирования подвижного состава, гибкая и эффективная система производства позволяют НПП «РОСТ» и в дальнейшем с оптимизмом смотреть в будущее, привнося смелые идеи в транспортное машиностроение.

К юбилею компании был обновлен сайт www.rostnpp.com, на котором представлено максимум информации о сегодняшнем развитии предприятия.

АЛЕКСАНДР СОЛНЦЕВ

**30 ноября –
2 декабря 2016**

Санкт-Петербург,
КВЦ «ЭКСПОФОРУМ»



ТРАНСБАЛТИКА

2-я Международная выставка транспортно-логистических и таможенных услуг,
технических средств и складских технологий



Организаторы:



primexpo



+7 (812) 380 60 04, transbaltic@primexpo.ru

**Получите электронный билет:
transbaltic-expo.ru**

Повышать эффективность, оперативность и гибкость

Влияние экономического кризиса не только сказывается на результатах деятельности ОАО «РЖД» и его филиалов, но и диктует особые условия, которые заставляют железнодорожников корректировать вектор развития компании. В первую очередь речь идет об использовании новых инструментов и методов управления, направленных на повышение эффективности, гибкости и оперативности перевозчика. О внедрении подобных мер на полигоне Восточно-Сибирской железной дороги – филиала ОАО «РЖД» рассказывает начальник ВСЖД Василий Фролов.

Подводя итоги

– Василий Федорович, как Вы оцениваете итоги работы Восточно-Сибирской железной дороги в I полугодии 2016 года?

– За I полугодие дорога погрузила 31 млн 401 тыс. т грузов, выполнив план на 100,9%. Освоение плана достигнуто по лесным грузам и нефтепродуктам – на 103,7 и 101,8% соответственно. По ряду объективных причин, в основном из-за конвенционных ограничений и перераспределения объемов грузоперевозок внутри холдинга, на 2,3% снизилась погрузка угля. Сокращение погрузки руды на 2% обусловлено внутренними проблемами ОАО «Коршуновский ГОК», а именно частыми поломками оборудования и нехваткой собственного специализированного подвижного состава.

В целом за январь – июнь 2016-го по сравнению с аналогичным периодом прошлого года снижение погрузки на Восточно-Сибирской железной дороге достигло 4,1%, хотя основной объемный показатель работы дороги – тарифный грузооборот с учетом порожнего пробега собственных и арендованных вагонов, напротив, увеличился на 10,1%.

– Насколько вырос уровень конкуренции между железной дорогой и альтернативными видами транспорта?

– Уровень такой конкуренции растет постоянно, поэтому дорога меняет подходы к клиентам, пытаясь привлечь дополнительные объемы грузов. Отсюда и основная цель, поставленная перед коллективом ВСЖД на 2016 год, – повышение клиентаориентированности, нацеленность на предоставление качественных услуг, соответствующих ожиданиям клиентов.

– Из-за особенности территории, где расположена Восточно-Сибирская железная дорога, привлечение грузов с автомобильного транспорта, пожалуй, не может привести к таким же результатам, как на магистралях, находящихся в западных регионах страны...

– Действительно, в Восточной Сибири в принципе слабо развита автодорожная сеть. Так, протяженность автомобильных дорог общего пользования в Иркутской области составляет 14,1 тыс. км, в Республике Бурятия – всего 7 тыс. км. В Каларском районе Забайкальского края автомобильные дороги федерального значения вовсе отсутствуют и все перевозки грузов за пределы региона осуществляются исключительно железнодорожным транспортом. Согласно официальным данным, его доля в общем объеме грузооборота достигает 96,5% по Иркут-



В ЯНВАРЕ – ИЮНЕ 2016 Г. ПО СРАВНЕНИЮ С АНАЛОГИЧНЫМ ПЕРИОДОМ ПРОШЛОГО ГОДА ОСНОВНОЙ ОБЪЕМНЫЙ ПОКАЗАТЕЛЬ РАБОТЫ ДОРОГИ – ТАРИФНЫЙ ГРУЗООБОРОТ С УЧЕТОМ ПОРОЖНЕГО ПРОБЕГА СОБСТВЕННЫХ И АРЕНДОВАННЫХ ВАГОНОВ – УВЕЛИЧИЛСЯ НА 10,1%

ской области и 99,4% по Республике Бурятия. Средняя дальность перевозки грузов по железной дороге составляет 2037 км, а ближайшим конкурентом – автомобильным транспортом – всего 21 км. При этом региональные автомобильные доставки грузов осуществляются лишь мелкими партиями для нужд муниципальных, торговых и строительных предприятий. Кроме этого, производятся регулярные перевозки между структурными подразделениями предприятий горнодобывающей отрасли – от угольных разрезов до точек погрузки на железнодорожной инфраструктуре. Аналогичные доставки необходимы перерабатывающим предприятиям лесопромышленного комплекса – круглый лес, балансы и хлысты также доставляются на станции с мест заготовки древесины.

Приоритеты для магистрали

– Одним из приоритетных направлений работы ВСЖД традиционно считается организация северного завоза. Как она протекает в этом году?

– За I полугодие 2016 года на железнодорожные станции Ленского транспортного узла завезено уже более 1,4 млн т грузов, в том числе 390 тыс. т нефтепродуктов, 218 тыс. т трубной продукции, 147 тыс. т цемента, 126 тыс. т строительных материалов, 75 тыс. т каменного угля и т. д. На сегодняшний день в рамках северного завоза продвижение товаров до получателей осложняется рядом объективных факторов, связанных с понижением уровня воды в реке Лене и, как следствие, невозможностью загрузки судов до полной вместимости. Есть и некоторые проблемы, возникающие при выгрузке вагонов на железнодорожных станциях назначения: например, не всегда учитывается перерабатывающая способность станций, порой отсутствует эффективное взаимодействие между получателями нефтепродуктов и судовладельцами и т. д.

Эти факторы могут приводить к сбоям в эксплуатационной работе станций и негативно влиять на выполнение программы завоза грузов для северных регионов. Тем не менее мы рассчитываем справиться с поставленными задачами. Для координации усилий всех участников северного завоза топлива в районы Крайнего Севера Иркутской области, синхронизации оборачиваемости груженых и порожних вагонов на участке Осетровско-Ленского транспортного узла и оптимизации погрузочно-разгрузочных работ регулярно проводятся совместные рабочие встречи руководства ст. Лена и Ленской дистанции пути с представителями министерств Иркутской области, ОАО «Осетровский речной порт» и ад-



министрации Усть-Кутского муниципального образования.

Также для обеспечения более слаженной работы во время завоза грузов в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности на территории Иркутской области и Республики Саха (Якутия) функционирует рабочая группа под председательством первого заместителя губернатора Иркутской области – председателя правительства Иркутской области А. С. Битарова.

– Рост объемов перевозок на Восточно-Сибирской железной дороге требует активной работы по модернизации БАМа и Транссиба. Что уже реализовано, а что еще предстоит сделать в этом направлении?

– В соответствии с распоряжением правительства Российской Федерации от 12 октября 2013 года № 1860-р ОАО «РЖД» реализует проект

**СОЗДАНИЕ ЦЕНТРА
УПРАВЛЕНИЯ
ПЕРЕВОЗКАМИ
НА ВОСТОЧНОМ
ПОЛИГОНЕ ПОЗВОЛИТ
СФОРМИРОВАТЬ
ЦЕЛЬНУЮ,
ТЕХНОЛОГИЧЕСКИ
СВЯЗАННУЮ СТРУКТУРУ
УПРАВЛЕНИЯ
ЭКСПЛУАТАЦИОННОЙ
РАБОТОЙ**

реконструкции и модернизации инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей, во многом определяющий долгосрочное развитие экономики региона и страны в целом. Основная задача – убрать на указанных магистралях те участки, которые сейчас сдерживают движение и ограничивают пропускную способность. Цель проекта – увеличить пропускную способность БАМа в 2 раза, с 16 до 32 пар поездов в сутки.

– Какие новые прогрессивные технологии управления перевозочным процессом используются в настоящее время на Восточно-Сибирской дороге?

– Неотъемлемой частью работы железных дорог сети стали полигонные технологии, охватывающие различные области перевозочного процесса. На сегодняшний день полигонные технологии успешно применяются в управлении вагонными парками, локомотивами и локомотивными бригадами, однако при этом остается ряд проблем в организации пропуска поездопотока, характерных и для всех остальных железных дорог. Решить эти задачи предстоит Центру управления перевозками на Восточном полигоне (ЦУП ВП), который будет базироваться на Восточно-Сибирской железной дороге и создается уже сейчас.

Внедряемые новые сквозные технологии управления перевозочным процессом привели нас к пониманию объективной необходимости перехода на региональные принципы организации эксплуатационной работы. Создание Центра управления перевозками на Восточном полигоне позволит сформировать цельную, технологически связанную структуру управления эксплуатационной работой, которая будет обеспечивать оперативное диспетчерское управление и планирование окон, нормирование показателей и прогнозирование ситуации с учетом возникающих ограничений.

ИННОВАЦИИ В ДЕЙСТВИИ И ПЛАНЫ НА БУДУЩЕЕ

– Какие инновации применяются на ВСЖД для экономии ресурсов?





– Ощутимый экономический эффект приносит использование ресурсосберегающих технических средств. Так, в I полугодии 2016 года благодаря использованию оборудования, внедренного в 2014–2015 гг., удалось сэкономить 13,2 млн руб., причем наибольшая отдача была получена от эксплуатации приборов учета тепловой энергии и установок ВОУ-30.

В текущем году мы продолжаем работу по внедрению ресурсосберегающих технических средств. Запланирована поставка на дорогу 191 ед. оборудования на сумму 43,93 млн руб. Будет продолжено внедрение светодиодной техники для освещения трех мостовых переходов и базы запаса локомотивов на ст. Онохой, также запланировано дооснащение системами дистанционного мониторинга всех стационарных рельсомазыкателей и оборудование вагонов-путеизмерителей новыми измерительными комплексами. Кроме того, будет внедрено 11 стационарных путевых рельсомазыкателей нового типа, предназначенных для прикрытия горловин станций.

– Каковы планы Восточно-Сибирской магистрали на II полугодие 2016 года?

– В II полугодии перед коллективом Восточно-Сибирской железной дороги поставлены довольно сложные, но решаемые, при слаженной работе, задачи.

Во-первых, нам нужно выполнить план по показателю тарифного грузооборота с учетом оплачиваемо-

Мы направляем наши усилия в первую очередь на изменение подходов к работе с пользователями услуг железнодорожного транспорта и упрощение процесса их предоставления

го порожнего пробега собственных и арендованных вагонов в размере 235,3 млрд т·км, что на 7,8% выше достигнутого в 2015 году.

Во-вторых, необходимо увеличить пассажирооборот до 3189 млн пасс.-км, что выше соответствующего показателя 2015-го на 1,3%.

В-третьих, предстоит ускорить темп роста производительности труда на уровне 109,1% с приростом на 4,6% к плановому показателю, а также обеспечить выполнение плана по начислению выручки дороги по всем видам деятельности.

Для того чтобы достичь намеченного, мы направляем наши усилия в первую очередь на изменение подходов к работе с пользователями услуг железнодорожного транспорта и упрощение процесса их представления. В этом отношении уже многое сделано. Так, для реализации нового формата взаимодействия железной дороги с сегментом малого и среднего бизнеса на ВСЖД уже функционирует единый клиентский центр. Главным его преимуществом является легкий доступ ко всем транспортным продуктам, индивидуальный подход к каждому пользователю и организация работы по принципу одного окна.

В планах на 2016 год предусмотрено упрочение и развитие новых связей с клиентами за счет создания комфортных условий взаимодействия, расширения спектра сервисных услуг и открытия единого клиентского центра в Улан-Удэ. Словом, перспективы вполне оптимистичные.

Беседовала Марина Ермоленко

Одно окно в едином центре

Для привлечения на железнодорожный транспорт предприятий малого и среднего бизнеса, зачастую пользующихся услугами автоперевозчиков, на Восточно-Сибирской железной дороге в 2015 году организован первый в ОАО «РЖД» Единый клиентский центр (ЕКЦ). Его основные задачи – обслуживание клиентов по принципу одного окна, управление спросом, повышение уровня клиентоориентированности перевозчика, а также реализация технологических проектов дочерних обществ – АО «ФГК», АО «РЖД Логистика» и ПАО «ТрансКонтейнер».

Оказание услуг высокого качества и укрепление позиций ОАО «РЖД» по сбыту в сегменте малого и среднего бизнеса являются одними из главных целей создания единого клиентского центра. Основным его преимуществом является обеспечение легкого доступа ко всем транспортным продуктам холдинга по принципу одного окна и сохранение индивидуального подхода к каждому клиенту.

На сегодняшний день в центре работают специалисты территориального центра фирменного транспортного обслуживания и дирекции по управлению термиально-складским комплексом ВСЖД. Во взаимодействии с ней, а также с АО «РЖД Логистика» и филиалом ПАО «ТрансКонтейнер» на Восточно-Сибирской железной дороге налаже-

занных с организацией перевозок грузов, что говорит о востребованности сервиса и правильном выборе вектора развития системы сбыта услуг перевозчика.

В 2016 году ЕКЦ посетили представители иностранных железных дорог, руководство ОАО «РЖД», в том числе президент компании Олег Белозёров. Деятельность центра получила высокую экспертную оценку со стороны как иностранных партнеров, так и руководства холдинга.

Однако самое главное, что сервис ЕКЦ нравится клиентам. Специалисты и руководители ВСЖД считают, что реализация подобных проектов создает синергетический эффект, позволяющий повысить качество обслуживания клиентов, увеличить их лояльность к холдингу и, кроме того, привлечь дополнительные объемы

САМОЕ ГЛАВНОЕ, ЧТО СЕРВИС ЕКЦ НРАВИТСЯ КЛИЕНТАМ. СПЕЦИАЛИСТЫ И РУКОВОДИТЕЛИ ВСЖД СЧИТАЮТ, ЧТО РЕАЛИЗАЦИЯ ПОДОБНЫХ ПРОЕКТОВ СОЗДАЕТ СИНЕРГЕТИЧЕСКИЙ ЭФФЕКТ, ПОЗВОЛЯЮЩИЙ ПОВЫСИТЬ КАЧЕСТВО ОБСЛУЖИВАНИЯ КЛИЕНТОВ, УВЕЛИЧИТЬ ИХ ЛОЯЛЬНОСТЬ К ХОЛДИНГУ

но предоставление комплекса услуг по перевозке грузов железнодорожным транспортом, а также дополнительных сервисов с добавленной стоимостью, в том числе транспортно-логистических и термиально-складских.

Консолидация полного спектра сервисов уже позволила упростить процессы заключения договоров и повысить качество обслуживания потребителей. С момента открытия центра на железнодорожный транспорт уже удалось привлечь более 90 новых клиентов, а к концу июля 2016 года по заявкам в ЕКЦ было перевезено 84 тыс. т различных грузов. Представители малого и среднего бизнеса оценили преимущества работы в новом формате. Статистика это подтверждает: так, в первый месяц работы специалисты ЕКЦ приняли от грузоотправителей меньше тысячи заявок, но вскоре число обращений увеличилось вдвое. К концу июля 2016 года в клиентский центр поступило более 16 тыс. обращений, свя-

перевозок грузов на железнодорожный транспорт, а значит, и увеличить доходы РЖД от грузовых перевозок. «На сегодняшний день нам удалось сформировать новую культуру обслуживания потребителей транспортного рынка и задать новый тренд в сфере сбыта услуг, – отмечает и. о. начальника Восточно-Сибирского территориального центра фирменного транспортного обслуживания Павел Арсентьев. – Уверен, что в дальнейшем такие центры станут главной опорой для выполнения финансовых показателей работы дороги и помогут повысить планку в работе с клиентами».

Развитие ЕКЦ продолжается. В частности, сформирован комплексный план мероприятий по повышению эффективности центра. По итогам его выполнения будет принято решение о возможности тиражирования пилотного проекта ЕКЦ в масштабах всей сети.

Успешная деятельность центра в Иркутске и планы по созданию аналогич-



ного ЕКЦ в Улан-Удэ в будущем могут не только укрепить уже созданный позитивный тренд, но и способствовать росту показателей работы дороги по итогам года. Благоприятные перспективы специалисты единого клиентского центра связывают с освоением новых сегментов работы. Например, рыночная ниша предоставления услуг комплексной и контрактной логистики уровня 3–4PL с участием железнодорожного транспорта на сегодняшний день в регионах практически не занята. Между тем развитие логистических процессов является одной из целей как Транспортной стратегии России, так и холдинга «РЖД». «Пока мы делаем первые шаги в этом направлении вместе с нашими поставщиками услуг – дирекцией по управлению термиально-складским комплексом и АО «РЖД Логистика», – рассказывает П. Арсентьев.

В то же время специалисты ЕКЦ уже активно взаимодействуют с грузоотправителями других регионов страны, обрабатывают их заявки на организацию доставки грузов вне зависимости от пункта отправления или назначения. При этом разрабатывается полная цепочка поставок и предлагаются комплексные логистические решения, позволяющие сократить транспортные затраты грузоотправителя. Это дает положительный опыт освоения нового сегмента транспортного рынка, переходя от традиционных видов железнодорожных перевозок к оказанию комплексных транспортно-логистических услуг. В дальнейшем в ЕКЦ планируют расширять портфель таких заказов и предлагать партнерам новые логистические решения.

Ксения Фокина

Инвестиции в действии

Инвестиционная программа ОАО «РЖД», реализуемая на полигоне Восточно-Сибирской железной дороги, предусматривает строительство либо модернизацию 524 объектов до конца 2016 года. На эти цели выделяется 53,1 млрд руб., в том числе 49 млрд руб. – на реализацию 246 проектов, включенных в поручение правительства Российской Федерации по развитию БАМА и Транссиба.

Основная задача проекта развития Восточного полигона – исключить наличие на Байкало-Амурской и Транссибирской магистралях участков, сдерживающих движение и ограничивающих пропускную способность. Цель инвестиций сводится к увеличению пропускной способности БАМа с 16 до 32 пар поездов в сутки. Для этого необходимо построить и реконструировать около 500 км вторых путей, 90 станций, 47 разъездов, 680 км линий автоблокировки, 350 км контактной сети, 19 тяговых подстанций, 85 мостов и построить новый Байкальский тоннель. В целом реализация проекта развития Восточного полигона позволит крупнейшим российским компаниям ежегодно вывозить до 66 млн т дополнительных объемов различных грузов, что будет способствовать развитию промышленности региона, появлению новых рабочих мест и созданию условий для эффективного и устойчивого роста экономики Сибири и Дальнего Востока.

Напомним, что решения о государственной поддержке развития БАМа и Транссиба были приняты президентом и правительством РФ в 2013 году. Тогда потребность в финансировании проекта была определена в объеме 562 млрд руб., но после проведения технологического и ценового аудита на площадке Открытого правительства сумма была снижена до 554,1 млрд руб.

Корректировка подверглась и техническая часть разработки. В частности, 28 апреля 2016 года на заседании комитета по приоритетным инвестиционным проектам при совете директоров ОАО «РЖД» был одобрен проект откорректированного детального плана. В соответствии с ним на модернизацию Байкало-Амурской магистрали в 2013–

2019 гг. будет направлено 312,1 млрд руб., в том числе 138,7 млрд – из средств ОАО «РЖД», 116,8 млрд – из Фонда национального благосостояния и 56,6 млрд – из федерального бюджета.

В рамках проекта будет построено 414,3 км вторых путей, 42 разъезда, 20 двухпутных вставок, 2 тяговые подстанции. Модернизации подвергнется в общей сложности более 1450 км пути, а также Северо-Муйский тоннель. Предусмотрена реконструкция 39 станций, 106 железнодорожных мостов, 5 водопропускных труб, путепровода, более 200 км земляного полотна. Также запланировано техническое перевооружение 29 тяговых подстанций, 27 км контакт-

Основная задача проекта развития Восточного полигона – исключить наличие на Байкало-Амурской и Транссибирской магистралях участков, сдерживающих движение и ограничивающих пропускную способность

ной сети. На участках Ургал – Постышево, Постышево – Комсомольск, Штурм – Тында будет введена в эксплуатацию система автоблокировки.

Планируется построить новые локомотивные депо на станциях Усть-Илимск и Комсомольск-Сортировочный, пункт технического обслуживания локомотивов на ст. Токи. Благодаря реализации проекта пропускная способность участка Комсомольск-на-Амуре – Ванино увеличится не до 29 пар поездов в сутки, как предполагалось ранее, а до 32 пар.

Кроме того, на апрельском заседании комитета по приоритетным инвестиционным проектам при совете директоров ОАО «РЖД» в проект был включен новый пункт – строительство вторых

путей на перегоне Эльдиган – Тудур стоимостью 6,1 млрд руб., которое будет финансироваться за счет сэкономленных в ходе аудита средств. Оптимальный вариант технического развития перегона (в том числе протяженность вторых путей и окончательная стоимость реализации мероприятия) будет определен после выполнения проектно-изыскательских работ и получения результатов технологического и ценового аудита.

Фактически модернизация БАМа идет с 2014 года. Сегодня на полигоне ВСЖД строительство ведется одновременно на сотнях объектов. Реконструкция и развитие магистрали осуществляются исходя из потребности в перевозке на каждом конкретном участке, поэтому в настоящее время пропускная способность разных отрезков железной дороги неодинакова. Например, в западной части БАМа она уже достигает свыше 80 пар поездов в сутки, а после завершения проекта должна превысить 120 пар.

В текущем году были построены и введены в постоянную эксплуатацию вторые пути на двух перегонах БАМа: Предленский – Чудничный и Чудничный – Звездная. Пропускная способность участков после строительства вторых путей возрастает в разы. Так, на перегоне Чудничный – Звездная после сдачи второго пути и реконструкции существующих путей и моста она выросла с 16 до 123 пар. В настоящее время планируется ввод вторых путей на перегонах Сакуан – Салликит и Таксимо – Лодья, а также завершается реконструкция ст. Слюдянка II по направлению к Транссибу.

На отдельных однопутных участках для существенного повышения пропускной способности достаточно построить дополнительный разъезд либо двухпутную вставку, позволяющую выполнять движение встречных поездов в безостановочном режиме.

Проект носит комплексный характер, поэтому максимальный эффект может быть получен только после выполнения всех запланированных мероприятий. Если на обновленном участке можно пропустить 123 поезда в сутки, а на следующем, где работы только начинаются, лишь 18, то пропускная способность будет измеряться наименьшим показателем – по принципу бутылочного горлышка.

Ксения Фокина



Россия – Китай – Монголия: сотрудничество развивается

Восточно-Сибирская железная дорога – один из важнейших полигонов в структуре международных транспортных коридоров. Продуктивную работу магистрали подтверждает положительная динамика грузооборота в направлениях Россия – Китай и обратно, а также Россия – Монголия. Так, в первом случае за 6 месяцев 2016-го по сравнению с аналогичным периодом прошлого года объем грузоперевозок вырос на 23 и 12% соответственно, а во втором – на 8%.

Внешнеторговый рост

Международные грузоперевозки на полигоне ВСЖД осуществляются под патронажем железнодорожной комиссии Российской Федерации, Китайской Народной Республики и Монголии. Трехсторонние встречи проводятся ежегодно на территории одной из стран-участниц. Главная задача – подписание протоколов, регламентирующих взаимодействие трех государств в части железнодорожных грузоперевозок на предстоящий год, а также подведение итогов.

Бесперебойная работа железнодорожного пункта пропуска ст. Наушки и по-границального перехода Наушки – Сухэ-Батор полностью обеспечивает потребности в перевозке внешнеторговых грузов. Только в I квартале 2016 года их объемы в направлении из России в Монголию и Китай транзитом по территории Монголии превысили 760 тыс. т, что на 9,5% выше аналогичного результата 2015-го. Улан-Баторской железной дороге было передано 240 грузовых поездов с внешнеторговыми грузами – на 29 поездов больше, чем годом ранее (в среднем – 2,6 поезда в сутки). Из Монголии приняли 227 грузовых поездов.

Пропускная способность российских железных дорог растет в связи с планомерным развитием Байкало-Амурской магистрали, что важно при увеличении грузооборота, в том числе международного. В текущем году на ВСЖД общий объем путевых работ достигнет 512,4 км – это на четверть больше, чем за аналогичный период 2015-го, в том числе реконструкция (модернизация) пути составит 385 км, средний ремонт – 45,4 км, средний ремонт со сменой рельсов – 82 км.



Туристическая отрасль набирает обороты

Благодаря природным богатствам и удачному географическому расположению туристическая отрасль Иркутской области и Республики Бурятия становится значимым и доходным для экономики региона сегментом.

Особый интерес иностранных туристов вызывают озеро Байкал и Кругобайкальская железная дорога, признанная историческим памятником инженерного искусства. Протяженность КБЖД составляет 94 км, а по количеству инженерных сооружений она не имеет равных в России и сопоставима с самыми сложными горными дорогами мира. Здесь построено 40 тоннелей общей длиной более 9 км, для поддержания и защиты полотна дороги от обвалов возведены 54 каменные и 3 железобетонные галереи, а также 326 подпорных стен. Сохранен инженерно-архитектурный комплекс вековой давности на перегоне Байкал – Слюдянка, который включает более 800 объектов культурного наследия: 582 памятника инженерного искусства, 172 памятника архитектуры, 16 памятников археологии, 46 природных и ландшафтных памятников.

В 2016 году туристический сезон на исторической дороге стартовал 20 мая. За два с небольшим месяца состоялось 50 поездок туристических поездов, которыми перевезли более 9 тыс. пассажиров.

Обмениваемся опытом

В июле 2016 года на Восточно-Сибирской железной дороге прошла стажировка австрийских железнодорожников. Обмен опытом был организован в рамках целевой программы «Молодежь ОАО «РЖД» и меморандума о совместных действиях по

развитию кадрового потенциала между ОАО «РЖД» и ГК «Австрийские федеральные железные дороги».

Для стажеров организовали круглый стол, на котором руководители ВСЖД рассказали о структуре дороги, организации работы по содержанию и эксплуатации искусственных сооружений, мостов и тоннелей, пассажирском комплексе и реализации молодежной политики. В ходе диалога руководители дороги и австрийские коллеги обсудили вопросы поддержки молодых железнодорожников в компаниях, систему наставничества, организацию безопасности на инфраструктуре. Как подчеркнула менеджер департамента управления персоналом ГК «Австрийские федеральные железные дороги» Катрин Зюндер, у обеих дорог много общего. «К примеру, забота о своих сотрудниках, причем как старшего, так и молодого поколения. В то же время у российских и австрийских железных дорог есть и отличия. В Сибири резко континентальный климат, перепады температуры воздуха, и это именно та область, где можно получить весьма интересные знания», – пояснила она.

Делегация посетила Иркутский государственный университет путей сообщения и моторвагонное депо на ст. Иркутск-Сортировочный. Гостям продемонстрировали тренажерный комплекс для отработки навыков вождения электропоездов и рельсовых автобусов, а также рассказали о технологии работы цеха по техническому обслуживанию электроподвижного состава. Молодые руководители и специалисты также посетили Кругобайкальскую железную дорогу и ознакомились со спецификой деятельности Детской железной дороги ВСЖД.

Ксения Фокина

AliExpress 25
 Alstom 18, 19
 Amazon Robotics 46
 AT&T 10
 BASF SE 10
 Bombardier 18
 Bosch 10
 CBRE 47
 China Investment Corp. 29
 China Post Group 25
 China Railway Construction Corp. 24
 China Railway Container Transport Co. 23
 City Express 46
 CMA 48
 COSCO 48
 Deutsche Post 25
 DP World 15
 Euroasian Rail SkyWay Systems 15
 FESCO 48
 FM Logistic 46
 GEFCO 4
 General Electric 10, 16
 Golden Eagle Luxury Trains 20
 Hyperloop One 14, 15, 16
 IBM 10
 Intel 10
 JLL 5
 Knight Frank 47
 KTZ Express 23
 LDz Cargo Logistika 5
 Lester 25
 Lietuvos geležinkeliai (Литовские железные дороги) 13
 Maersk 48
 MB-FESCO Trans 41
 MSC 48
 NASA Ames Research 15
 Nucor 37
 Polymetal 37
 Pony Express 46
 Port of HaminaKotka 41
 Siemens 11, 18, 19, 24
 SNCF 16
 Strategy& 10
 Tammermatic Group 18
 TechCrunch 15
 Teradata 11
 Vegas Lex 16
 Volkswagen 46
 Wittenstein 10
 World Steel Association (WSA) 37
 WorldSkills Россия 11, 12
 Австрийские федеральные железные дороги 63
 АгроВагон 5
 АмурАргоцентр 49
 Ассоциация морских торговых портов (АСОП) 44, 45
 БалтТрансСервис 57
 Банк России 42
 Башнефть 5, 49
 Бежицкая сталь 54
 Биаксплен 5
 Ведомственная охрана железнодорожного транспорта Российской Федерации (ВО ЖДТ России) 51
 ВЛ Лоджистик 49

Волжский дизель имени Маминых 18
 Восточно-Сибирская железная дорога – филиал ОАО «РЖД» 58, 59, 60, 61, 62, 63
 Газпром нефть 49
 Газпромбанк 40
 Гильдия экспедиторов 6
 Горьковская железная дорога – филиал ОАО «РЖД» 53
 Грознефтехаз 5
 Грузавтотранс 38
 Дальневосточная железная дорога – филиал ОАО «РЖД» 35, 53
 Евраз ЗСМК 31
 Евраз НТМК 19
 ЕвразХолдинг 18
 Европак 48, 49
 Евросиб 41
 Евросиб СПб – транспортные системы 42
 Индустриальные парки Тюменской области 34
 Инновационный центр транспортных исследований 6, 15
 Инспекторский центр «Приемка вагонов и комплектующих» (ИЦПВК) 8
 Институт исследований мостов и других инженерных сооружений 29
 Институт проблем естественных монополий (ИПЕМ) 36, 56
 Институт теоретической и прикладной механики им. С. А. Христиановича Сибирского отделения РАН 24
 Интесмо 18
 Иркутский государственный университет путей сообщения 63
 Казакстан темір жолы (КТЖ), Казахстанские железные дороги 22, 23
 Кимкано-Сутарский ГОК 5
 Китайская национальная нефтегазовая корпорация (CNPC) 35
 Когнитивные технологии 10
 Композит Групп 28
 Коршуновский ГОК 58
 Леноблптищепром 39
 Ленпромтранспроект 28
 Лестэр ИТ 32
 ЛЛК-Интернейшнл 18
 Лобанов-логист 41
 Лукойл 49
 Магнитогорский металлургический комбинат (ММК) 37
 Металлоинвест 37
 Мечел 18
 Морстройтехнология 45
 Московская железная дорога – филиал ОАО «РЖД» 41, 53
 Мурманский морской торговый порт (ММТП) 5, 9
 Навигатор-С 39
 Научно-исследовательский институт железнодорожного транспорта (ВНИИЖТ) 19
 Научно-исследовательский и проектный институт

территориального развития и транспортной инфраструктуры 28
 Национальная ассоциация транспортников 56
 Некоммерческое партнерство операторов железнодорожного подвижного состава (НП ОЖДПС) 6, 57
 Нефтегазсервис 5
 Ниеншанц-Логистика 38
 Новая вагоноремонтная компания (НВК) 57
 Новолипецкий металлургический комбинат (НЛМК) 5, 37
 Новороссийский морской торговый порт (НМТП) 9, 45, 49
 Новочеркасский электровозо-строительный завод (НЭВЗ) 19
 Объединение вагоностроителей (ОВС) 6
 Объединение производителей железнодорожной техники (ОПЖТ) 8, 19
 Объединенная Вагонная Компания (ОВК) 7, 36, 37
 Объединенная металлургическая компания (ОМК) 24
 Объединенная транспортно-логистическая компания (ОТЛК) 35, 42
 Октябрьская железная дорога – филиал ОАО «РЖД» 53
 ОПОРА России 44, 45
 Оренбургнефть 5
 Осетровский речной порт 58
 Первая Грузовая Компания (ПГК) 5
 Петербургский государственный университет путей сообщения (ПГУПС) 29
 Полет-Сервис 19
 Порт Азов 9
 Порт Актау 23
 Порт Архангельск 9
 Порт Астрахань 9, 49
 Порт Бендер-Аббас 23
 Порт Ванино 9
 Порт Варандей 9
 Порт Владивосток 9
 Порт Восточный 9
 Порт Высоцк 9
 Порт Де-Кастри 9
 Порт Джебель-Али 15
 Порт Ейск 49
 Порт Зарубино 15
 Порт Ичче-Барун 23
 Порт Кавказ 9, 49
 Порт Калининград 9
 Порт Керчи 9
 Порт Ляньчуньган 23
 Порт Махачкала 9
 Порт Находка 9
 Порт Посыт 9
 Порт Пригородное 9
 Порт Приморск 9
 Порт Ростов 9
 Порт Санкт-Петербург 9
 Порт Тамань 9
 Порт Темрюк 49
 Порт Туапсе 9
 Порт Усть-Луга 9
 Почта России 25
 Приволжская железная дорога – филиал ОАО «РЖД» 53
 Реил матик 18
 РЖД Интернейшнл 29
 РЖД Логистика 5, 61
 Рославльский ВРЗ 8
 Роснефть 49
 Российский союз промышленников и предпринимателей (РСПП) 16
 Российский фонд прямых инвестиций (РФПИ) 16
 Российские железные дороги (ОАО «РЖД») 1, 4, 6, 8, 10, 11, 12, 14, 16, 18, 19, 20, 24, 25, 29, 34, 35, 36, 37, 42, 45, 48, 56, 57, 58, 59, 61, 62, 63
 Российский зерновой союз (РЗС) 34
 Рубикон 29
 РусалТранс 5
 Русский транзит 38
 РэйлТрансХолдинг (РТХ) 54
 Северо-Западная мясная ассоциация 39
 Северсталь 37
 Сибирская угольная энергетическая компания (СУЭК) 5
 СИБУР Холдинг 5
 Синара 24
 Совет операторов железнодорожного транспорта (СОЖТ) 56, 57
 Совкомфлот 5
 Соровскнефть 5
 СпецВагонТранс 5
 Спецтрансгарант 33
 Станкоинструмент 19
 СТК-ПромБетон 28
 СТРАЖ 52
 Сумма 14
 Татнефть 49
 Тверской вагоностроительный завод (ТВЗ) 25
 ТКС 20
 ТМК НГС – Бузулук 5
 Трансбизнес 39
 ТрансКонтейнер 25, 41, 49, 61
 Транс Мониторинг 51
 Транснефть 35
 ТрансФин-М 30
 Уралвагонзавод 54
 Уральские локомотивы 18, 19
 Уральский Пружинный Завод (УПЗ) 54
 Федеральная грузовая компания (ФГК) 61
 Федеральная пассажирская компания (ФПК) 20, 21
 Финам 37, 42, 45
 Чайна Констракши Банк 30
 ЧеоНеКо-Нефтепродукт 5
 ЮНКО-Грознефтеоргсинтез 5



TransRussia
TransLogistica

18–20 апреля 2017

Москва, МВЦ «Крокус Экспо»

Самая крупная в России
международная выставка
транспортно-логистических
услуг и технологий

Услуги
по перевозке
грузов

Услуги
по обработке
грузов
в терминалах
и портах

IT-решения

Забронируйте стенд
transrussia.ru



Организатор
Группа компаний ITE
+7 499 750-08-28
transport@ite-expo.ru

Одновременно
Breakbulk RUSSIA
Международная выставка



ДЕЛОВОЙ ЖУРНАЛ
РЖД·ПАРТНЕР
WWW.RZD-PARTNER.RU

Успешный бренд с 18-летней историей
+7 (812) 418-34-90