

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

Тематическое приложение
к ежедневной деловой газете РБК
Четверг, 3 ноября 2016 | №204 (2460)

ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ: ИННОВАЦИОННЫЕ ВАГОНЫ ВЫГОДНЫ ПРОИЗВОДИТЕЛЯМ, НО НЕ ПОКУПАТЕЛЯМ | ЭЛЕКТРОННЫЕ ТОРГИ: ОПЕРАТОРЫ НЕ СПЕШАТ ДЕЛИТЬСЯ ИЗЛИШКАМИ | НОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ: РОССИЙСКИЕ ГОСКОМПАНИИ ХОТЯТ ВНЕДРИТЬ HYPERLOOP



ФОТО: REUTERS

ТРАНЗИТНОЕ ПРЕПЯТСТВИЕ

БАМ И ТРАНССИБ ПОКА НЕ ГОТОВЫ ПЕРЕВАРИТЬ КИТАЙСКИЕ ГРУЗЫ. **ДМИТРИЙ БЖЕЗИНСКИЙ**

Геополитический «разворот на Восток» — переориентация российской внешней политики и развитие экономических связей со странами Азиатско-Тихоокеанского региона — удачно совпал по времени с началом реализации Китаем проекта «Нового шелкового пути». По расчетам отечественных чиновников, сухопутные транспортные коридоры с использованием железнодорожного транспорта должны сократить сроки доставки грузов из КНР в Европу до 10–15 суток с нынешних 40–60 морским путем.

В августе этого года Россия предложила Китаю дополнительно рассмотреть возможность транзита

по таким направлениям, как КНР — Казахстан — Мурманск — восточные порты Северной Америки (как вариант — Нью-Йорк), а также КНР — Казахстан — Тамань — Западная Европа (порт Марсель).

«Понятно, что Китай — это экспортно ориентированная экономика, нацеленная за рубеж, которая заинтересована в расширении своих логистических возможностей. Если мы посмотрим на статистику внешней торговли Поднебесной, то очевидно, что развитие транспортных, в том числе транзитных, маршрутов в США и европейские страны Китаю необходимо. Я бы поспорил относительно возможности транзита по территории России из КНР в США, поскольку не вижу экономической целесообразности

в том, чтобы везти грузы по суше, а потом через Атлантику. Расширение же транзита в европейские страны вполне вероятно и логично», — считает эксперт Центра АТР международной бизнес-школы МИРБИС Антон Лепихов.

Определенные успехи в развитии транзитных перевозок из КНР по территории России действительно есть. Так, за первое полугодие 2016-го между Китаем и Россией железнодорожным транспортом было перевезено почти 246,4 тыс. TEU (условная единица измерения при контейнерных перевозках: 1 TEU = 1 стандартный контейнер полной массой около 24 т), что на 20% превышает показатели аналогичного периода 2015 года. При этом транзитные перевозки

разом увеличились на 83% и достигли уровня 68,5 тыс. TEU.

Правда, пока локальные успехи объясняются скорее эффектом девальвации рубля. «В начале этого года стоимость грузоперевозок железнодорожным транспортом была ниже, чем морским путем. Дело в том, что тарифы на провоз по железной дороге были зафиксированы в рублях, а на международный морской фрахт — в долларах. Если вспомнить, что в начале года стоимость доллара (в рублях) была максимальной, то и перевозки по железной дороге оказывались экономически более выгодными», — комментирует Антон Лепихов.

ИННОВАЦИОННЫЙ ВОПРОС

ОПЕРАТОРЫ ПРЕДЪЯВЛЯЮТ СВОИ ТРЕБОВАНИЯ К СОВРЕМЕННЫМ ВАГОНАМ. ИГОРЬ НИЛИН



ФОТО: ЕКАТЕРИНА КУЗЬМИНА ДЛЯ РБК

В последние годы вагонопроизводители оказались одними из основных получателей государственных средств. Только на 2017 год Минпромторг просит заложить для поддержки отрасли госсубсидии на 12 млрд руб.

Главным инструментом косвенной поддержки стал запрет на продление срока эксплуатации старых вагонов, введенный несколько лет назад. Благодаря этому решению за 2015 год, по данным Совета операторов железнодорожного транспорта (СОЖТ), было списано около 104 тыс. грузовых вагонов. В этом году показатель, по оценкам аналитиков, окажется сопоставимым или даже выше.

По логике регуляторов, обновляться парк должен уже за счет более передовых, инновационных вагонов и вагонов с улучшенными характеристиками. Однако, как отмечают в пресс-службе компании «Трансойл»,

порядок признания того или иного подвижного состава инновационным не закреплен ни в одном нормативном правовом акте. В целом же расчет необходимых объемов нового подвижного состава, его технических характеристик необходимо проводить с учетом перспектив развития грузовой базы, инфраструктуры. «Пока такие расчеты отсутствуют», — констатируют в «Трансойле».

Сейчас для достижения заявленной задачи введены стимулирующие льготы для операторов. Операторам предоставили право на субсидию (в этом году порядка 300 тыс. руб. на каждый приобретенный вагон). Сейчас эта льгота распространяется на некоторые виды вагонов, произведенных после 1 января 2016 года.

Другой стимулирующей мерой выступает пониженный тариф на порожний пробег для инновационных вагонов и ряда моделей вагонов с улучшенными характеристиками производства (на 23% дешевле, чем

для типовых). Он был введен еще в 2013 году и распространялся на продукцию Тихвинского, а позднее и Уральского вагоностроительных заводов.

Однако неочевидно, что чиновники выбрали правильный вектор поддержки производства. «По своим технико-экономическим характеристикам так называемые инновационные вагоны, вагоны с улучшенными характеристиками пока не в полной мере соответствуют потребностям рынка и уступают массово выпускаемым вагонам. Что касается производимых сегодня вагонов, позиционируемых вагоностроителями как инновационные, необходимо признать, что в настоящее время на колее 1520 мм они таковыми не являются. Их скорее можно отнести к вагонам с улучшенными характеристиками», — объясняет начальник управления корпоративных коммуникаций Первой грузовой компании Дмитрий Бауков.

«Инновационные вагоны не столь передовые, как их принято позиционировать, при их производстве используются американские ноу-хау прошлого столетия. Кроме того, они достаточно дороги. Улучшенные вагоны подешевле, но и характеристики у них похуже. В то же время в перспективе рынку важнее повысить долю новых узкоспециализированных вагонов, а также вагонов большей вместимости», — подтверждает Алексей Безродов, генеральный директор исследовательского агентства InfraNews.

Так или иначе, политика правительства действительно помогла вагонопроизводителям загрузить мощности в кризис. Также удалось сделать конкурентную цену на инновационные вагоны. Средняя стоимость полувагона стандартной модели 12-132 — от 1,7 млн руб., а инновационного — от 2,3 млн. В результате, по данным аналитического агентства INFOLine, в первом полугодии 2016 года операторы

рамы были закуплены 7,2 тыс. инновационных вагонов, что составило порядка 60% объема закупок.

Однако поскольку новые вагоны в принципе достаточно дороги, операторы были вынуждены сократить общие закупки. Так, в 2015 году, по данным правительства РФ, спрос со стороны российских покупателей на вагоны упал до 25,5 тыс. единиц, то есть почти вдвое к предыдущему году.

В то же время массовый вывод из эксплуатации старых вагонов привел к тому, что число вагонов на рынке, доступных грузоотправителям, существенно сократилось. Пока в целом по стране все еще сохраняется профицит перевозочных мощностей. По подсчетам СОЖТ, на начало марта 2016 года он составил порядка 101 тыс. единиц. Но по многим категориям статистика была уже хуже. Так, профицит парка полувагонов оценивался в 68 тыс. единиц, крытых вагонов — 9 тыс., платформ — 3 тыс. единиц. И ситуация продолжила ухудшаться.

Как следствие, рынок железнодорожных перевозок уже оказался слишком подвержен ценовым колебаниям из-за нехватки вагонов в пиковые моменты. Например, по данным инвесткомпании «ВТБ Капитал», нынешней осенью ставки аренды на рынке полувагонов подскочили до 700–800 руб. за единицу в сутки против 350–400 руб. в октябре прошлого года. Резкий рост ставок вызвал дефицит полувагонов, который был спровоцирован незапланированным увеличением объемов поставок угля на экспорт.

«Из-за интенсивного списания в некоторых сегментах грузоотправители ощутили существенный дефицит подвижного состава, в частности в пике сезонного спроса на наиболее востребованный вид — полувагоны. Однако мы ожидаем, что сезонный спрос на полувагоны спадет уже в ноябре этого года», — подтверждает Дмитрий Бауков.

← Начало на с. 1

Дальнейшее развитие транзитных коридоров и, следовательно, транспортно-логистического потенциала Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей напрямую зависит от того, как интенсивно будут расти грузопотоки, в первую очередь экспортные. И здесь сотрудникам РЖД и чиновникам предстоит проявить немалую гибкость. Даже если «Восточный полигон» и станет элементом «Шелкового пути», то будет лишь одним из его коридоров — наряду, например, с логистическими каналами, которые пройдут через центральноазиатские государства. При этом тарифы на железнодорожные перевозки для отправителей в большинстве случаев выше, чем в случае их выбора в пользу морских путей. Конечно, маршрут через Сибирь и Дальний Восток дает определенное ускорение сроков доставки, но для большинства грузов при грамотной спланированной логистике это несущественно. Значит, для продвижения российского транзитного направления придется проводить достаточно тонкую тарифную политику.

Есть и еще одна проблема. Масштабные планы по росту грузоперевозок требуют если не реконструкции, то серьезной модернизации железнодорожной инфраструктуры. Так, в начале 2016 года крупнейшие компании-грузовладельцы, осуществляющие перевозки на «Восточном полигоне», проинформировали РЖД о планах по наращиванию их объемов. К 2020 году такие компании, как «Мечел», СУЭК, «Кузбассразрезуголь», «Сибуглемет» «СДС-уголь», и другие намерены довести объемы перевозок по Байкало-Амурской и Транссибирской магистралям до 229,6 млн т (плюс 171,5 млн т к базовому уровню 2012 года). 2012 год был выбран в качестве базового уровня для государственного проекта «Модернизация железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей с развитием пропускных и провозных способностей». В документе заложен рост грузоперевозок по этим маршрутам лишь на 66,8 млн т к 2020 году.

Это почти трехкратное превышение планируемых показателей в совокупности с предполагаемым ростом объемов транзитных перевозок заставляет

искать новые пути решения транспортных проблем. Так, по словам Владимира Сосипаторова, генерального директора компании «Восток1520», «масштабная модернизация БАМа и Транссиба сопряжена с большими технологическими «окнами», когда интенсивность движения значительно увеличивается и создается напряженная ситуация с доставкой грузов».

Чтобы сократить потери из-за вынужденного простоя, компании и грузовладельцы могут, например, использовать вагонный парк нового поколения. «Одной из действенных мер становится использование вагонов повышенной грузоподъемности с осевой нагрузкой 25 т. Сейчас с их помощью на экспорт уже вывозится до четверти объемов угля. Это позволяет на 3% увеличить пропускную способность «Восточного полигона». По предварительной оценке, общесетевой эффект от использования таких вагонов в 2016 году будет выражен в дополнительном перевезенных 3 млн т топлива. По итогам девяти месяцев 2016 года количество полувагонов нового поколения достигло по сети 10%, или 48,7 тыс. единиц.

Повышенный вес поезда до 7,1 тыс. т в восточном направлении (к слову, в западном направлении вес поезда достигает уже 9 тыс. т) позволяет перевозить предъявленные объемы без дополнительных вложений в железнодорожную инфраструктуру», — говорит Владимир Сосипаторов.

Однако одного лишь обновления вагонного парка, для того чтобы превратить «Восточный полигон» в полноценный мост между Европой и Азией, заведомо недостаточно. Так, общий объем инвестиций в проект пока оценивается в 562 млрд руб. При этом за 2013–2015 годы на модернизацию БАМа и Транссиба уже было направлено 148,1 млрд руб. В 2017 году объем инвестиций РЖД составит 57 млрд руб. Но, как отмечалось выше, проект модернизации, хотя и позволит увеличить пропускную способность «Восточного полигона», уже сегодня значительно отстает от планов по наращиванию грузоперевозок на этом направлении. Удастся ли провести более масштабную реконструкцию магистралей в нужный срок и в то же время удержать ее в рамках экономически обоснованных расходов — непонятно.

ГРУЗОПЕРЕВОЗЧИКОВ СГОНЯЮТ НА ТОРГИ

РЖД И ФЕДЕРАЛЬНАЯ АНТИМОНОПОЛЬНАЯ СЛУЖБА (ФАС) ДОГОВОРИЛИСЬ МИНУВШИМ ЛЕТОМ О ЗАПУСКЕ ЭЛЕКТРОННОЙ БИРЖИ ВАГОНОВ. ЗАДУМЫВАЕТСЯ ПРОЕКТ РАДИ СНИЖЕНИЯ СТОИМОСТИ ПЕРЕВОЗКИ. ОДНАКО УЖЕ СУЩЕСТВУЮЩАЯ НА РЫНКЕ АНАЛОГИЧНАЯ ЧАСТНАЯ БИРЖА ПОКА БОЛЬШИХ ДОСТИЖЕНИЙ НЕ ПРОДЕМОНСТРИРОВАЛА — ОПЕРАТОРЫ НЕОХОТНО ДЕЛЯТСЯ СВОИМ ПАРКОМ. **ИГОРЬ НИЛИН**

Вагонный парк для новой торговой площадки планируется сформировать за счет операторов, которые, предположительно, согласятся размещать на ней часть подвижного состава и заключат с РЖД договор об «оперативном управлении». Заработать данная биржа может уже в 2017 году.

Благодаря новой электронной площадке и единой для отправителей и операторов системы обмена данными по доступным к аренде вагонам потенциально можно существенно оптимизировать расходы на перевозку. Как минимум за счет экономии операторов на порожнем пробеге.

Однако оснований полагать, что проект быстро приживется на отечественном рынке, пока немного. Ключевой вопрос — как завлечь на торговую площадку крупных операторов. В ФАС заверяют, что их участие будет полностью добровольным. Но большинство из них уже имеют налаженные отношения с грузоотправителями и оптимизировали порожний пробег. Понятно, что операторы предоставят бирже про-

стаивающие вагоны. Но этого, скорее всего, будет заведомо недостаточно. По предварительным оценкам аналитической компании «INFOLine-Аналитика», чтобы участники биржи могли ощутить эффект экономии, необходимо, чтобы на ней одновременно обращалось порядка 150–200 тыс. вагонов.

Не в пользу инициативы ФАС свидетельствует и тот факт, что весной этого года в России уже заработал частный проект электронной биржи вагонов. Принцип работы площадки близок к тому, который обсуждают РЖД и ФАС. Понятно, что возможностей у организаторов куда меньше, чем у чиновников, но договоренностей с некоторыми крупными операторами им достичь удалось. В частности, Федеральная грузовая компания (дочерняя структура РЖД) согласилась передать часть своего парка на биржу.

Сами организаторы признают: пока создать модель торгов, интересную для широкого круга грузоотправителей и операторов, не удалось. Сейчас она не слишком универсальна, заточена в большей степени под пользователей полувагонов, а линейке предлагаемых лотов не хватает гибкости.

«В целом сам «движок» этой биржи вагонов не в полной мере отвечает современным требованиям. Ее система работы больше напоминает классическую доску объявлений, где все действия по факту обнаружения нужного тебе объекта полностью ведутся офлайн», — рассказывает Алексей Безбородов, генеральный директор исследовательского агентства InfraNews.

Но глобальная проблема новой площадки в том, что большинство перевозчиков передавать даже небольшую часть парка для участия в торгах не спешат. «Пока у нас нет потребности в дополнительных инструментах поиска и привлечения дополнительных объемов грузов. Однако мы внимательно следим за развитием сервиса и будем рассматривать возможность участия в торгах, в случае если это будет экономически целесообразно», — говорит начальник управления корпоративных коммуникаций Первой грузовой компании Дмитрий Бауков.

В итоге популярность проекта не растет. В октябре 2016-го по отношению к сентябрю число предостав-

ленных операторами вагонов даже снизилось, а их общее число не превысило 7,5 тыс. «На рынке пока избыток полувагонов, нет недостатка в цистернах. Есть проблемы с платформами на некоторых направлениях, но на бирже никто из владельцев платформ не замечен», — рассказывает Алексей Безбородов.

Перспективная электронная площадка от РЖД и ФАС будет сделана на более передовой платформе и будет располагать большим административным ресурсом. Но очевидно, что выстраивать отношения организаторов с операторами также будет непросто.

БОЛЬШИНСТВО ПЕРЕВОЗЧИКОВ НЕ СПЕШАТ ПЕРЕДАВАТЬ ДАЖЕ НЕБОЛЬШУЮ ЧАСТЬ ВАГОННОГО ПАРКА ДЛЯ УЧАСТИЯ В БИРЖЕВЫХ ТОРГАХ



ВАГОНЫ НОВОГО ПОКОЛЕНИЯ
ЗАПОЛНЕННЫ НА
110,8%

ПЕРЕВОЗКА ГРУЗОВ
УГОЛЬНОЙ, ХИМИЧЕСКОЙ,
МЕТАЛЛУРГИЧЕСКОЙ ОТРАСЛЕЙ,
АГРОПРОМЫШЛЕННОГО
КОМПЛЕКСА

ВОСТОК1520
ТЯЖЕЛОВЕСНОЕ ДВИЖЕНИЕ
+7 (495) 514 15 20 info@vostok1520.com vostok1520.com

КОНТЕЙНЕРЫ СО СВИСТОМ

В РОССИИ ЛЕТОМ ЭТОГО ГОДА АКТИВНО ЗАГОВОРИЛИ О ПРОЕКТЕ ВЫСОКОСКОРОСТНЫХ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК HYPERLOOP. ТО ЕСТЬ ПОЧТИ СРАЗУ ПОСЛЕ НАЧАЛЬНЫХ ИСПЫТАНИЙ НОВОЙ ТЕХНОЛОГИИ В США, ПРИЧЕМ ПОДДЕРЖКУ ДАННАЯ ИДЕЯ ПОЛУЧИЛА НА САМОМ ВЫСОКОМ УРОВНЕ. ПИЛОТНЫЕ ПРОЕКТЫ С ПРИМЕНЕНИЕМ ТЕХНОЛОГИИ HYPERLOOP УЖЕ ОБСУЖДАЛИСЬ СПЕЦИАЛИСТАМИ ИЗ РОССИЙСКОГО ФОНДА ПРЯМЫХ ИНВЕСТИЦИЙ (РФПИ), РЖД И МИНТРАНСА. **ИГОРЬ НИЛИН**

Известный предприниматель Илон Маск (создатель автомобилей Tesla) представил проект Hyperloop еще в 2013 году. В соответствии с данной технологией поезд или иной объект, допустим контейнер, должен разогнаться линейными двигателями, спрятанными в рельсах, внутри полностью закрытой герметичной вакуумной трубы.

Скорость шаттла Hyperloop должна обеспечиваться пониженным давлением и сопротивлением воздуха. Весной 2015 года Hyperloop уже прошел первые испытания. Электромагнитную тележку, сопоставимую по размерам с автомобилем, удалось разогнать до 160–190 км/ч примерно за секунду. Данный результат, правда, стоит признать удовлетворительным лишь для первого теста. Заявляется, что максимальная скорость объектов в Hyperloop в перспективе должна достигать 1100–1200 км/ч.

В России новая технология была встречена с завидным интересом. Изучают ее в РФПИ, РЖД, Минтрансе. «Наши инвестиции в проект Hyperloop открывают доступ передовым технологиям на российский рынок. Совместно с международными партнерами РФПИ будет оказывать поддержку проекту не только на территории России, но и на рынках Ближнего Востока и Азии», — было заявлено в пресс-релизе РФПИ.

Правда, чиновники заверяют, что по крайней мере на начальном этапе вкладывать в Hyperloop государственные средства не готовы. «Мы предлагаем рассмотреть проект строительства участка в рамках коридора «Приморье-2» на Дальнем Востоке с выходом через границу КНР на порт Зарубино. Это участок длиной 70 км. В проекте могут принять участие инвесторы из Китая. Так, средства Фонда поддержки проектов «Шелкового пути» (китайский инвестиционный фонд) могут быть задействованы при финансировании проекта», — рассказал министр транспорта России Максим Соколов.

На первый взгляд столь оптимистичная оценка перспектив Hyperloop в России может показаться странной. Имиджевая и лоббистская поддержка проекта не столь высока, как на первый взгляд. Сам Илон Маск и его структуры, вопреки широко распространенному мнению, напрямую им не занимаются. В проекте задейство-

ваны некоторые инженеры, работавшие в организациях Маска. Возможно, в будущем все изменится. Но де-факто в настоящее время Hyperloop продвигают и испытывают две независимые компании — Hyperloop One и Hyperloop Transport Technologies (HTT).

Торопиться экспериментировать с технологией Hyperloop, в общем-то, некуда. «Никаких сверхскоростных поездов в проекте пока нет. Те поезда, что с большими скоростями едут по рельсам, — это обычный железнодорожный транспорт, пусть и движущийся с большими скоростями. Проект Hyperloop находится в самой начальной стадии, и пройдет еще много лет, прежде чем он сможет получить реальное воплощение. Нужно провести огромное число испытаний, получить множество сертификатов, решить массу других задач, и если все окажется удачным, то лишь тогда можно будет говорить о практическом применении данного проекта» — так оценивает перспективы Hyperloop Дмитрий Баранов, ведущий эксперт УК «Финам Менеджмент».

Показательно, что многие другие высокотехнологичные проекты на перспективу, находящиеся даже в более высокой стадии разработки, из числа, например, альтернативных источников энергии или транспорта будущего оставляют отечественных чиновников куда более равнодушными.

Частично популярность проекта Hyperloop в России можно объяснить тем, что одним из основных инвесторов компании Hyperloop One является российский предприниматель, председатель совета директоров группы «Сумма» Зиявудин Магомедов. Более того, он активно наращивает свое участие в проекте. В середине октября Магомедов даже вошел в совет директоров Hyperloop One.

Так или иначе, рассчитывать на то, что в ближайшее время новая технология получит стремительное развитие в России, преждевременно. Проект рискует оказаться дорогим. Собственно, сейчас никто в принципе не представляет, сколько может стоить реализация проектов Hyperloop. Еще летом текущего года чиновники ожидали, что стоимость пилотного участка сверхскоростной дороги от Китая до порта Зарубино составит 30–40 млрд руб. (то есть порядка \$0,5–0,7 млрд). Однако в сентябре проект был просчитан чуть более детально. Исследование выполнил «МосгортрансНИИпроект». Специа-



ФОТО: REUTERS

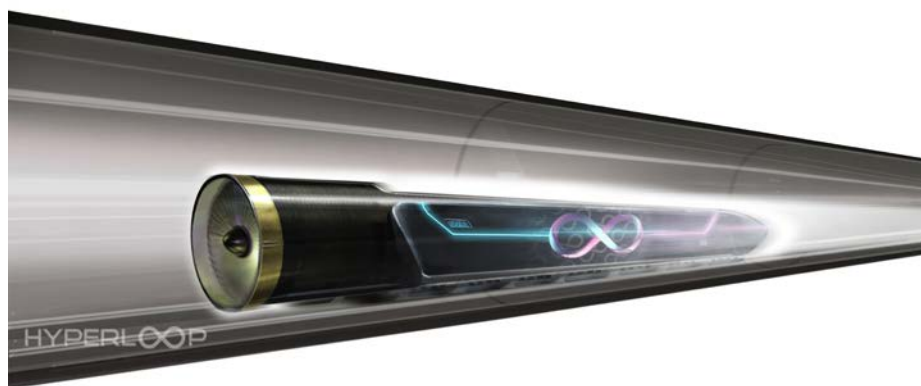


ФОТО: ПРЕСС-СЛУЖБА

В презентации Илона Маска проект Hyperloop выглядел стремительнее, чем в металле

листы проработали маршрут трассы с учетом требований технологии и рельефа, а также предложили технологические решения, в частности по опорам будущей трассы. С учетом этих выкладок строительство трассы, по предварительным оценкам, обойдется уже в \$1,8–2,3 млрд.

Очевидно, что если работы действительно начнутся, то расходная ведомость тестового участка будет расти и дальше. При этом с самого начала заявлено, что Hyperloop будет ориентирован лишь на перевозку грузов в контейнерах. Станет ли данный транспорт в принципе доступен для пассажиров, пока неизвестно. Для этого предстоит провести бесчисленные тесты по безопасности, после того как первый Hyperloop будет запущен в эксплуатацию.

В то же время сегмент высокоскоростных грузовых перевозок очень узок. Очевидно, что большинство производителей и торговцев не откажут-

ся от использования более дешевых способов доставки. Найти в таких условиях частных инвесторов, готовых вложиться в дорогую и даже до конца не просчитанный проект Hyperloop, достаточно проблематично.

«Даже если все сложится удачно и Hyperloop воплотится в жизнь, обычные железные дороги не исчезнут, перевозки грузов и пассажиров продолжатся, так что данному проекту до конкуренции с традиционными железными дорогами еще очень далеко. Он будет сосуществовать с железными дорогами. Но с учетом предположительно высокой цены, которая будет обусловлена необходимостью окупить расходы на разработку, он скорее будет даже в большей степени конкурировать с авиаперевозками. Как появление авиации не привело к оттоку туда всех пассажиров, так и возможная реализация проекта Hyperloop не сделает этого» — такой прогноз дает Дмитрий Баранов.