

## ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ

Тематическое приложение  
к ежедневной деловой газете РБК  
Среда, 30 августа 2017 | № 142 (2639)

РЕГУЛИРОВАНИЕ: ВЛАДЕЛЬЦЫ ВАГОНОВ ЖДУТ НОВЫХ ПРАВИЛ ТОР | ПРИГОРОДНЫЕ ЭЛЕКТРОПОЕЗДА: ПЕРЕВОЗЧИКИ НАДЕЮТСЯ ОБНОВИТЬ ПАРК НА ГОССРЕДСТВА | СОПРОВОЖДЕНИЕ ГРУЗОВ: ПОЯВЯТСЯ ЛИ КОНКУРЕНТЫ У ОХРАННЫХ СТРУКТУР РЖД



ФОТО: ГРИГОРИЙ СЫСЕВ/РИА НОВОСТИ

## СОСТАВЫ УХОДЯТ В НИШИ

ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ ВАГОНОВ И ЛОКОМОТИВОВ ОРИЕНТИРУЮТ НА СПЕЦПРОДУКЦИЮ С ПРИЦЕЛОМ НА ЭКСПОРТ. **ЕВГЕНИЙ ТРЕТЬЯКОВ**

**С**нижение закупок локомотивов и вагонов со стороны Российских железных дорог (РЖД) и операторских компаний заставляет предприятия, занимающиеся железнодорожным машиностроением, пересматривать свои стратегии развития. Минпромторг ориентирует российских машиностроителей на производство специализированного подвижного состава, который должны будут купить железнодорожные операторы, а также зарубежные заказчики. Это должно позволить предприя-

тиям пережить снижение внутреннего спроса.

### ЦЕНА ПОДДЕРЖКИ

Значительное сокращение заказов на вагоны и локомотивы, вызванное кризисом отрасли в 2015 году, когда спрос упал по сравнению с 2014 годом с 55,1 тыс. до 28,4 тыс. единиц, заставило власти заняться регулированием и поддержкой рынка. В 2014 году правительство приняло решение о запрете эксплуатации старых вагонов без их дорогостоящей модернизации, сопоставимой по эффективности с покупкой нового подвижного состава.

Это стимулировало заводы в 2015 году к производству дополнительного подвижного состава, но эффект от этой меры через год уже снизился. Поэтому в 2016 году правительство приняло решение субсидировать покупку новых вагонов в размере 300 тыс. руб. на вагон (объем господдержки — 7 млрд руб.) и инновационных вагонов повышенной грузоподъемности 25 т на ось (всего на 3 млрд руб.). В результате в прошлом году было произведено 36,6 тыс. вагонов, из них 23 тыс. вагонов — благодаря такой господдержке. Стоимость обычного полувагона в начале 2016 года составляла

порядка 1,7 млн руб., а инновационного — свыше 2,3 млн руб.

Кроме того, действовали и такие системные меры поддержки отрасли, как возмещение потерь в доходах лизинговых компаний при предоставлении скидки на инновационные вагоны, субсидии на технологическое перевооружение отрасли, а также поддержка экспорта продукции транспортного машиностроения.

В этом году, говорит заместитель директора департамента автомо-



← Начало на с. 1

бильной промышленности и железнодорожного машиностроения Минпромторга Всеволод Бабушкин, необходимо переориентировать спрос на специализированный подвижной состав (цистерны для химических грузов, хoppers-минераловозы, зерновозы, платформы). Сегодня его закупка обременительна для инвестиционных программ компаний, поскольку дорогостоящий специализированный подвижной состав окупается дольше, чем полувагоны. Чтобы увеличить спрос именно в этом сегменте, Минпромторг в 2017 году направит на субсидирование порядка 5 млрд руб.

Но большинство мощностей все равно простаивает: заводы могут ежегодно производить около 100 тыс. вагонов, но в ближайшие годы реальный выпуск ожидается на уровне 40–45 тыс. Поэтому часть цехов придется закрыть либо перепрофилировать.

В то же время РЖД планируют сокращать закупку локомотивов. Компания в этом году закупит всего около 450 новых машин, хотя планировалось приобрести более 500. Еще 50–60 промышленных тепловозов должны купить частные компании. Мощности локомотивных заводов сегодня составляют около тысячи локомотивов в год — они также загружены лишь наполовину. Представители ряда операторов считают, что стимулировать производство локомотивов может введение частной тяги, при которой компании получили бы возможность покупать локомотивы и нитки графика. Но пока такое решение не принято, поскольку никто не может представить расчетов, что это будет более эффективно для экономики, чем нынешнее устройство отрасли.

В 2017 году Минпромторг в качестве господдержки дает субсидию до 7 млн руб. на каждый промышленный локомотив, стимулируя их производство, однако это кардинально не решает проблемы. Пока спрос на такие локомотивы со стороны промышленных компаний не очень большой.

Рост производства магистральных локомотивов, по мнению разработчиков «Стратегии развития транспортного машиностроения до 2030 года», будет возможен при условии продолжения реализации мероприятий реформы железнодорожного транспорта в части либерализации локомотивной тяги и создания множественности перевозчиков.

### СТРАТЕГИЧЕСКАЯ ДИЛЕММА

В августе премьер-министр Дмитрий Медведев подписал Стратегию развития транспортного машиностроения до 2030 года. В ней предусмотрены два сценария — инерционный и умеренно-оптимистичный. Согласно первому если ничего не предпринимать, то рынок постепенно будут захватывать иностранные компании, размещая в России лишь крупноузловую сборку. В результате если сейчас доля российских производителей на рынке составляет почти 80%, то к 2020 году она опустится до 59% (к 2030-му — до 50%). Второй, более благоприятный для отрасли сценарий предполагает рост доли отечественных производителей на внутреннем рынке к 2020 году до 90%, экспорта — с 8 до 18%, а к 2030 году — до 22% от объема внутреннего рынка.

Но реализация второго варианта требует такой масштабной господдержки,



ФОТО: ВЛАДИСЛАВ ЛОПШАКОВ/КОММЕРСАНТЪ

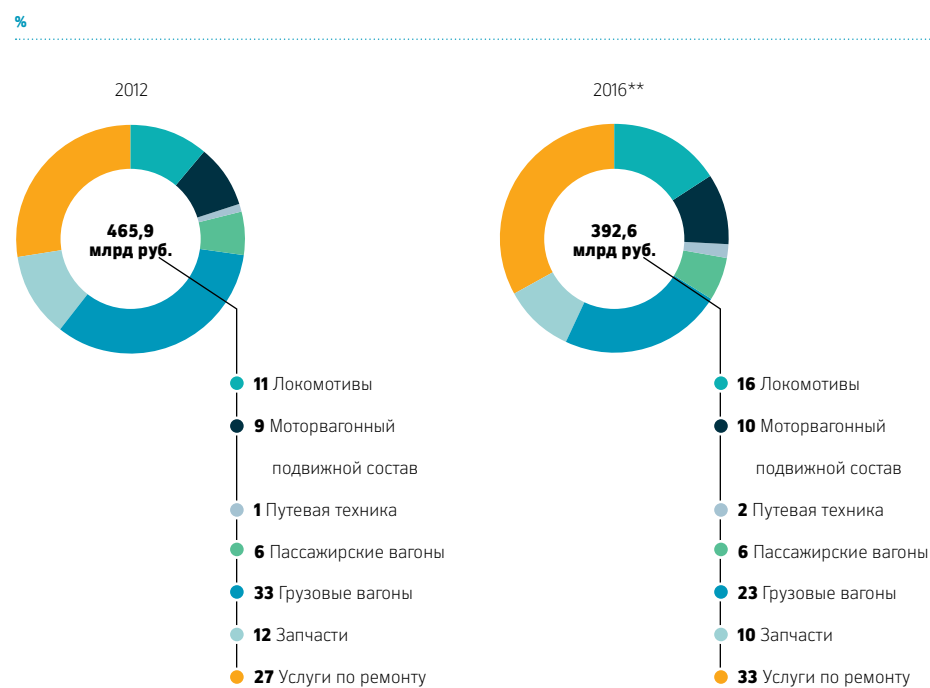
### СТРУКТУРА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК В 2016 ГОДУ



### СТРУКТУРА ПАРКА ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ В 2016 ГОДУ



### СТРУКТУРА ВЫПУСКА ПРОДУКЦИИ ТРАНСПОРТНОГО МАШИНОСТРОЕНИЯ\*



\* В стоимостном выражении.

\*\* Экспертная оценка.

Источник: ИПЕМ, ОПЖТ

которая едва ли достижима в нынешних сложных экономических условиях. В документе отмечается, что основная проблема отрасли состоит в невозможности конкурировать с зарубежными производителями в том числе и потому, что мало качественных отечественных комплектующих.

Тем не менее у правительства есть возможность в определенных рамках поддержать отрасль.

### ПУТЬ ЭКСПОРТА

«Единственный путь сохранения приемлемых объемов производства — это экспорт, — говорит Всеволод Бабушкин. — Мы разработали программу его поддержки, субсидируем процентные ставки, сертификацию продукции, омологацию (улучшение технических характеристик. — РБК+), выставочную деятельность и можем субсидировать до 80% транспортных расходов. Это актуально при перевозках локомотивов, к примеру, на Кубу».

По расчетам, российское машиностроение может через десяток лет добиться роста экспорта до €8,6 млрд в год, в то время как сейчас он находится на уровне чуть более \$400 млн.

Эксперты, опрошенные РБК+, не сомневаются, что развивать экспорт необходимо, хотя в достижение таких показателей не слишком верят.

«Не так много рынков, куда мы можем поставлять нашу железнодорожную технику, и нас особо никто нигде не ждет, — замечает генеральный директор Института исследования проблем железнодорожного транспорта Павел Иванкин. — По вагонам мы все больше уходим в сферу более дорогого инновационного подвижного состава, который едва ли будут покупать бывшие советские республики. При этом, например, никуда не делись заводы на Украине и в Казахстане, которые производят традиционные полувагоны».

В целом, полагает Павел Иванкин, отрасль может экспортировать максимум 15 тыс. вагонов разных модификаций в год, а скорее всего, это на уровне 10–12 тыс. В Иран и на Кубу производятся лишь единичные поставки. В то же время на внутреннем рынке можно продавать 40–50 тыс. вагонов в год. Поэтому экспорт может быть лишь дополнением к продажам

в России, и его развитие должно стимулировать развитие внутреннего рынка. Основная причина такого положения в том, что российское машиностроение в основном ориентировалось на потребности РЖД, забывая развивать технологии под другие стандарты.

Такого же мнения придерживается аналитик по машиностроению компании Sberbank CIB Игорь Васильев.

«Экспорт нашей продукции — это вопрос в большей степени политический, — говорит он. — Мало того что нужна дорогостоящая переделка подвижного состава с колеи 1520 на 1435, но ведь еще требуется провести сертификацию и получить допуск. В нынешних условиях немногие государства готовы покупать российскую продукцию».

Эксперт согласен и с тем, что определенный потенциал есть на внутреннем рынке. Примерно половина мощностей по производству вагонов будет занята в любом случае, учитывая необходимость постоянного обновления уже существующего парка.

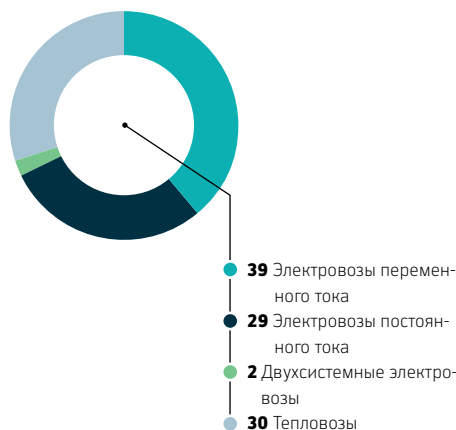
То же самое и с локомотивами. У РЖД сейчас более 20 тыс. локомотивов, срок службы которых составляет 40 лет, и необходимо ежегодное производство 450 машин, чтобы просто поддерживать парк, рассуждает Игорь Васильев. Если же перевозки будут расти хотя бы на пару процентов в год, то это потребует уже большего производства тягового и подвижного состава. Кроме того, в следующем году, когда введут запрет на использо-

## СТРУКТУРА ПАРКА ЛОКОМОТИВОВ РЖД В 2016 ГОДУ

ПАРК МАГИСТРАЛЬНЫХ ГРУЗОВЫХ ЛОКОМОТИВОВ



ПАРК МАГИСТРАЛЬНЫХ ПАССАЖИРСКИХ ЛОКОМОТИВОВ



## ДИНАМИКА ВЫПУСКА ПРОДУКЦИИ ТРАНСПОРТНОГО МАШИНОСТРОЕНИЯ В РФ

Единицы

	2012	2013	2014	2015	2016
Локомотивы	639	831	710	638	651
Пассажирские вагоны	431	517	365	131	258
Грузовые вагоны	71 640	60 095	55 129	28 422	36 608
Вагоны электропоездов	445	275	507	281	592
Трамвайные вагоны	81	137	104	40	110
Вагоны метрополитена	496	442	351	156	284

Источник: ИПЕМ, ОПЖТ

вание старых промышленных локомотивов без модернизации, откроется довольно большой рынок для производства этого типа машин, необходимость в которых оценивается в тысячи единиц.

Павел Иванкин уточняет, что ниш, которые в ближайшее время будут активно развиваться, на внутреннем рынке достаточно.

Это и электропоезда, и поезда повышенной комфортности типа «Ласточка», пассажирские (в том числе двухэтажные) вагоны. Причем в мире производителей пассажирских вагонов очень мало, а значит, здесь тоже есть потенциал для экспорта. Их можно предлагать даже в Европе: она отказалась от спальных вагонов, но определенное их количество европейцам все-таки требуется.

А самое главное — сейчас действительно начинает ощущаться потребность в обновлении специализированного подвижного состава и даже расширения его номенклатуры под различные виды грузов. И хотя здесь объемы производства не будут такими большими, как если бы речь шла о полувагонах, но и стоимость такого подвижного состава гораздо выше. Российские производители могут даже попробовать, отмечает Павел Иванкин, продавать специализированный подвижной состав в отдельные государства даже с учетом того, что стоимость его производства в России низкой не назовешь, поскольку она определяется постоянным ростом цен на металл.

## «HELIOS активно участвует в модернизации сферы производства железнодорожной техники»

На правах рекламы



Генеральный директор ООО «Хелиос РУС» Горан Цвийович — о перспективах компании на российском рынке

— HELIOS Групп недавно вошел в состав группы KANSAI PAINT, которая входит в десятку ведущих мировых производителей лакокрасочных покрытий. Какие это открывает перспективы?

— Основная продукция HELIOS — это промышленные покрытия для металла и дерева, порошковые, декоративные покрытия, краска для разметки дорог, клеи-герметики. KANSAI PAINT является наиболее известным производителем лакокрасочных покрытий в Японии. Совершив покупку HELIOS Групп, KANSAI PAINT фактически приобрел одного из крупнейших производителей химической отрасли в Европе — в состав HELIOS Групп на момент приобретения входило 14 производственных площадок в странах ЕС и бывшей Югославии,

и в том числе в России — завод «Одилак» в Московской области. Еще у HELIOS Групп — наиболее развитый институт по разработкам в химической отрасли в Европе, в котором занято порядка 200 научных сотрудников. До слияния двух гигантов KANSAI PAINT фактически не вел активной деятельности в России. Теперь в рамках синергии мы ожидаем внедрения совместных разработок на российский рынок.

— Какой опыт работы HELIOS на российском рынке?

— HELIOS присутствует более 40 лет через представительство и собственную дочернюю структуру. Уже 11 лет HELIOS является собственником завода «Одилак», при помощи которого с 2007 года проводит

программу локализации производства материалов, которые наиболее востребованы в России. HELIOS чтит традиции завода — ему в этом году исполняется 110 лет. В 2017 году порядка 70% отгруженной для клиентов в России продукции производилось на заводе «Одилак». Наличие производственной площадки на территории РФ, хорошая организация технического сопровождения и индивидуальный подход к каждому клиенту — мы считаем своим особенным преимуществом.

HELIOS Групп достаточно долго работает с заводами в составе группы «Трансмашхолдинг». Поставляя покрытия на заводы, такие как Метроввагонмаш, НЭВЗ, БМЗ, ДМЗ, мы можем с гордостью утверждать, что активно участвуем в развитии группы ТМХ. Одна из наших целей — расширение работы в сфере производства железнодорожной техники с другими потенциальными клиентами в РФ, с которыми ведем переговоры. Надеемся, в ближайшее время осуществим первые отгрузки.

Нашими основными заказчиками, кроме производителей железнодорожной техники, являются производители коммерческого транспорта: «НЕФАЗ» (Группа КАМАЗ), Группа ГАЗ (КАВЗ), «РМ Терекс» (Твэкс, ЧСДМ. БАРС), БКР Снаб (Галичанин), а также известные производители из Белоруссии — МАЗ, МТЗ, БЕЛАЗ, АМКОДОР. По антикоррозионным покрытиям — производитель буровых установок «Уралмаш НГО Холдинг».

— Как меняются покрытия для железнодорожного транспорта?

— Мы располагаем полным спектром одобренных ВНИИЖТ систем и материалов на органической основе для всех типов подвижного состава. Не дожидаясь изменений в экологическом законодательстве, мы сертифицировали в России систему покрытий на водной основе. Своими инновациями Группа HELIOS и KANSAI PAINT участвуют в модернизации пассажирского и грузового транспорта.



## МИНТРАНС ДАСТ СВОЮ ОТЦЕПКУ

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА ДОЛЖНО ПРОПИСАТЬ ПРАВИЛА ВОЗМЕЩЕНИЯ ЗАТРАТ МОНОПОЛИИ НА ОТЦЕПКУ НЕИСПРАВНЫХ ВАГОНОВ В ПУТИ. **АНАТОЛИЙ КЛИМОВ**



# 1,37

млн вагонов было отцеплено в России для ремонта в 2016 году. То есть каждый вагон отцеплялся чаще одного раза в год

Правительство передало в Госдуму поправки в Устав железнодорожного транспорта, которые наделяют Министерство транспорта полномочиями фрагментарно регламентировать сферу текущего отцепочного ремонта (ТОР). При этом регулятор, как отмечают операторы, не видит необходимость регламентировать весь цикл работ при ТОР и возможность для включения его стоимости в тариф.

### СПОРЫ ВОКРУГ ТОРА

При следовании железнодорожных составов по маршруту на промежуточных станциях при проведении обязательных осмотровых процедур представители ОАО «РЖД» нередко отцепляют вагоны, которые имеют определенные технические проблемы, чреватые в дальнейшем крушением и повреждением железнодорожной инфраструктуры. Однако изъятие из состава вагона, особенно груженого, ведет к большим дополнительным расходам как для РЖД, так и для владельцев подвижного состава, при том что далеко не все аспекты этого сложного процесса законодательно урегулированы. Возникают вопросы, кто должен платить за отцепку вагона, его транспортировку в депо, простой, занятие места на инфраструктуре, возврат владельцу, и ряд других вопросов. Сейчас часть расходов, связанные с операциями вокруг отцепочного ремонта, оплачивают РЖД (к примеру, маневровые работы), и там считают это не совсем справедливым, если речь идет о повреждениях подвижного состава, возникших не по вине перевозчика. Логично предположить, что эти расходы, отмечают

в транспортно-логистической группе «Трансойл», уже учтены в ставках на ТОР по условиям договоров монополии с собственниками.

Как заявил РБК+ первый заместитель руководителя комитета по транспорту и строительству Государственной думы Виталий Ефимов, комитет начнет рассмотрение вопросов, связанных с ТОРом, сразу после первого заседания 15 сентября.

Операторов удивляют явные противоречия, которые имеют место в сложившейся ситуации: с одной стороны, за последние годы парк российских вагонов заметно обновился и наша страна имеет самый молодой подвижной состав; с другой — количество

отцепок растет на глазах. Если в 2013 году было отцеплено и отправлено в ремонт 1,118 млн вагонов, то в 2016-м их стало уже 1,370 млн. То есть фактически каждый вагон отцеплялся более чем раз в год.

Некоторые эксперты подозревают, что РЖД превратили отцепки в доходный бизнес, загружая тем самым свои вагоноремонтные мощности. Так компания пытается компенсировать потери при транспортировке, отстое подвижного состава и другие затратные статьи. Тем более что постоянно растет и «средний чек» за ремонт. Практически все ремонтные депо принадлежат железнодорожной монополии, и она имеет возможность влиять как на при-

чины отцепок, так и на цены ремонта. Сложившаяся система никак не стимулирует РЖД сокращать число повреждений в процессе эксплуатации вагонного парка, тем более что по статистике считается, что именно они являются основной (77,2% случаев) причиной отцепок.

### БЕЗ ЛИШНЕГО РЕМОНТА

В июне этого года Совет операторов железнодорожного транспорта (СОЖТ) в очередной раз предложил включить ТОР в общий тариф на перевозку.

«Это решило бы целый комплекс проблем, возникающих у операторов с ТО-Раами, — заявил руководитель СОЖТа Константин Засов. — При этом если раньше основным аргументом против такого решения была «несправедливость», так как старые вагоны ремонтируются чаще, чем новые, то сейчас мы видим, что в отцепки попадают как старые, так и новые вагоны, в том числе и инновационный подвижной состав».

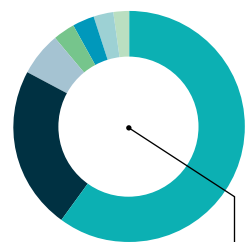
В случае реализации такой инициативы РЖД были бы уже прямо заинтересованы в снижении количества отцепок и, таким образом, сокращении своих расходов на ремонт.

По сравнению с временами СССР на сети значительно сократилось число пунктов технического обслуживания, зато вырос перечень неисправностей, которые ранее устранялись без отцепок, а теперь по регламенту нуждаются в ТОРе.

Как полагает член президиума СОЖТа Ирина Чиганашкина, к значительному росту отцепок привела политика РЖД, направленная на увеличение доходов от текущего отцепочного ремонта, при том что фиксировались многочисленные случаи фиктивной или необоснованной браковки грузовых вагонов для ТОРа.

«Кроме того, последние годы мы наблюдаем тенденцию минимизации расходов ОАО «РЖД» через сокращение пунктов технического осмотра, на которых заранее можно выявить неисправности, что, в свою очередь, также не способствует повышению качества технического обслуживания вагонов, — заявила РБК+ Ирина Чиганашкина. — По нашему мнению, зарождающиеся неисправности должны оперативно выявляться и устраняться, чтобы они впоследствии не стали причиной отцепок».

### ОСНОВНЫЕ ПРИЧИНЫ ОТЦЕПОК ДЛЯ ТОР

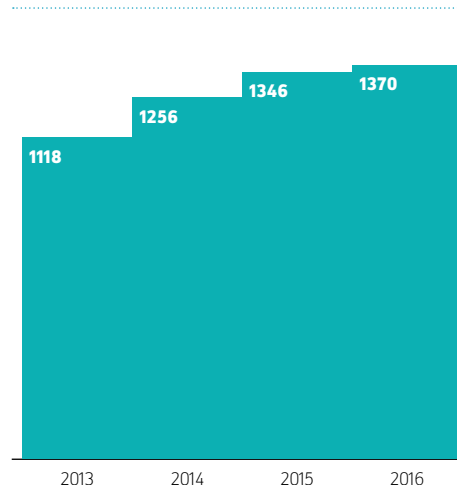


495 тыс.	60 Колесная пара
187 тыс.	23 Тележка
50 тыс.	6 Претензии к ремонту/постройке
27 тыс.	3 Буксовый узел
25 тыс.	3 Тормоз
24 тыс.	3 Автосцепное устройство
15 тыс.	2 Кузов

Источник: Институт проблем естественных монополий

### ДИНАМИКА ОТЦЕПОК ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ ДЛЯ ТОР В 2013–2016 ГОДАХ

тыс. единиц



## ТЯГА К ТЕХНОЛОГИЯМ

КАЧЕСТВО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА РОССИЙСКОГО ПРОИЗВОДСТВА РАСТЕТ, НО НАСКОЛЬКО ОТЕЧЕСТВЕННАЯ ТЕХНИКА ОТВЕЧАЕТ СОВРЕМЕННЫМ ТРЕБОВАНИЯМ? **АЛЕКСАНДРА МОЖАРОВСКАЯ**

Главный аналитик НПК «Объединенная вагонная компания» Лейсана Коробейникова считает, что за последние годы российские вагоностроители осуществили технологический прорыв. «Вагоны на тележке с повышенной осевой нагрузкой 25 тс не только были выведены на рынок, но и стали отраслевым стандартом. Уже появляются модели на тележке следующего поколения с нагрузкой 27 тс. Но все-таки развитие отечественного вагоностроения пока существенно отстает от мирового, прежде всего американского и австралийского, рынка, где выпускают вагоны с нагрузкой 32–40 тс», — сообщила она РБК+.

По мнению эксперта, выпуск таких вагонов в России можно было бы наладить уже сейчас. Однако для организации их движения нужно соответствующее полотно.

По словам заместителя исполнительного директора союза «Объединение вагоностроителей» Евгения Реутова, предприятия продолжают прорабатывать инновации — например, в обеспечении прогрева вагонов для специализированных грузов. В ООО «УК «Рейлтрансколдинг» ранее

отмечали, что при строительстве вагона-цистерны модели 15–9544 для расплавленной серы была применена новая система разогрева, исключая термические деформации нижней части котла. А улучшенная теплоизоляция позволяет сохранять грузы в горячем состоянии до десяти суток. Активно развиваются и инновационные сервисы — системы отслеживания перемещения вагона по сети и т.д.

Евгений Реутов также отметил, что российские производители используют марки металла, состав которых в лучшую сторону отличается от зарубежных аналогов, в частности китайских, по показателям надежности и долговечности. В этом году совместными усилиями вагоностроительной компании «РМ Рейл», производителя алюминия «Русал» и производителя алюминиевых полуфабрикатов «Арконика СМЗ» были произведены первые в России инновационные вагоны-хопперы с применением алюминиевых сплавов. Такая технология позволяет уменьшить массу вагона, снизить нагрузку на железнодорожную инфраструктуру и при этом увеличить грузоподъемность.

Сложившаяся экономическая и политическая ситуация подтолкну-

ла предприятия железнодорожного машиностроения к развитию импортозамещения. Например, предприятия «РМ Рейл» уже готовы выпускать цистерны для жидкого пека, ранее такой подвижной состав выпускался только на украинском «Азовмаше». На Тихвинском вагоностроительном заводе налажено производство некогда американской тележки Barber.

Тренд на локализацию при производстве локомотивов также заметен. Директор по сбыту департамента «Мобильность» компании Siemens в России Олег Дорофеев отмечает, что развитие отрасли осуществляется совместно с ГК «Синара».

«Мы постоянно работаем над снижением стоимости жизненного цикла, продолжая внедрять инновационные энергосберегающие решения. На совместном предприятии «Уральские локомотивы», в частности, налажено локальное производство локомотива «Гранит» (2ЭС10) с асинхронным тяговым двигателем. В локомотиве использовано 60% инженерных решений, которые ранее не применялись в России», — пояснил он.

Предприятия также совместно работают над производством электропоездов «Ласточка», уровень лока-

лизации которых должен достигнуть в ближайшее время 80%.

Некоторые эксперты также задаются вопросом, почему при развитой отечественной инженерной школе основные работы по проектированию подвижного состава для реализации проекта «ВСМ Москва — Казань» будут выполнять китайские специалисты. Вопрос, в какой пропорции будут применяться технологии КНР и РФ, до сих пор открыт.

«Какие-то технологии для ВСМ, безусловно, мы можем создавать уже сейчас, например современные тормозные системы. Однако, что в конечном итоге будет взято от российских, а что от китайских разработчиков, пока неизвестно. Соглашение о создании предприятия по производству подвижного состава только подписано, его детали не разглашаются. Экспертное и техническое сопровождение разработки будет готово только в декабре этого года, если сроки не сдвинут. Поскольку китайцы проектируют поезд, то очевидно, что они будут в большой степени решать, какие именно российские технологии к нему подойдут», — считает первый вице-президент Российского союза инженеров Иван Андриевский.

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
Минтранс России

ТРАНСПОРТНАЯ  
НЕДЕЛЯ  
2017

ТРАНСПОРТ  
РОССИИ

# МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ И ВЫСТАВКА

6-8 ДЕКАБРЯ 2017 ГОДА  
ГОСТИНЫЙ ДВОР, МОСКВА

Партнер Партнер Партнер конгресса Спонсор Спонсор Спонсор

РЖД СКФ Совкомфлот АО ГЛОНАСС ГТК ВАР МРОД

Генеральные информационные партнеры

Официальная газета Организатор

Кommersant FM 93.6 TACC Gudok РЖД ПАРТНЕР МОСКВА Транспорт России БИЗНЕС ДИАЛОГ

18+



## ПРИГОРОДНЫЙ ЗАКАЗ

ПРИГОРОДНЫЕ ПАССАЖИРСКИЕ КОМПАНИИ ЖДУТ МИЛЛИАРДНЫЕ КОНТРАКТЫ НА ОБНОВЛЕНИЕ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА. **ЕВГЕНИЙ ТРЕТЬЯКОВ**

В сентябре Госсовет рассмотрит вопрос об организации пассажирского движения в стране. По поручению президента Владимира Путина совету предстоит утвердить программу, которая позволит пригородным пассажирским компаниям (ППК) закупать новый подвижной состав, поскольку в большинстве компаний он не обновлялся уже несколько десятилетий. ППК предстоит заключать долгосрочные контракты на сотни миллиардов рублей.

### НЕПЛАТЕЖЕСПОСОБНЫЙ СПРОС

В соответствии с реформой пригородного железнодорожного комплекса в 2012 году было создано 26 пригородных пассажирских компаний, которые должны были финансироваться исключительно за счет перевозок населения. Предполагалось, что они будут устанавливать экономически обоснованные тарифы, а регионы — компенсировать их убытки, в случае если пассажиры не смогут осилить эти цены. Но платить «по полной» смогли лишь жители Московского региона. При этом тарифы на проезд здесь сопоставимы с теми, что установлены в соседних областях, которые также обслуживает Центральная пригородная перевозочная компания (ЦППК), — Брянской, Тульской или Калужской. Секрет кроется в огромном пассажиропотоке Московской области, за счет которого достигаются значительная загрузка электропоездов и большой денежный поток.

В других регионах, где пассажиры не столь платежеспособны, не оказалось денег для компенсации затрат. Сегодня долги ППК перед РЖД за использование инфраструктуры, аренду электричек и их ремонт составляют десятки миллиардов рублей, и новые электропоезда приобретает в основном ЦППК.

Между тем потенциальный спрос на новые составы огромен. По данным РЖД, сегодня на сети эксплуатируется немногим более 9,5 тыс. вагонов пригородных поездов. К 2030 году из-за окончания нормативного срока службы будут списаны около половины, и дефицит их станет существенным — понадобится 4159 новых вагонов, то есть почти половина от действующего парка. Списывается подвижной состав «по старости» уже сейчас, и в течение двух следующих лет для преодоления дефицита необходимо закупить около тысячи вагонов, каталожная стоимость которых в сумме составляет не менее 60 млрд руб. Наиболее острая ситуация в 2018–2020 годах сложится в Забайкальском крае, Калининградской, Ростовской, Саратовской, Кировской, Кемеровской областях и Красноярском крае.

Но откуда возьмутся деньги на покупку нового подвижного состава у ППК, которые в своем большинстве только в прошлом году благодаря мерам государственной поддержки (правительство на 99% субсидирует их расходы на инфраструктуру и обнуило НДС на услуги по перевозке пассажиров) вышли на рентабельный уровень?

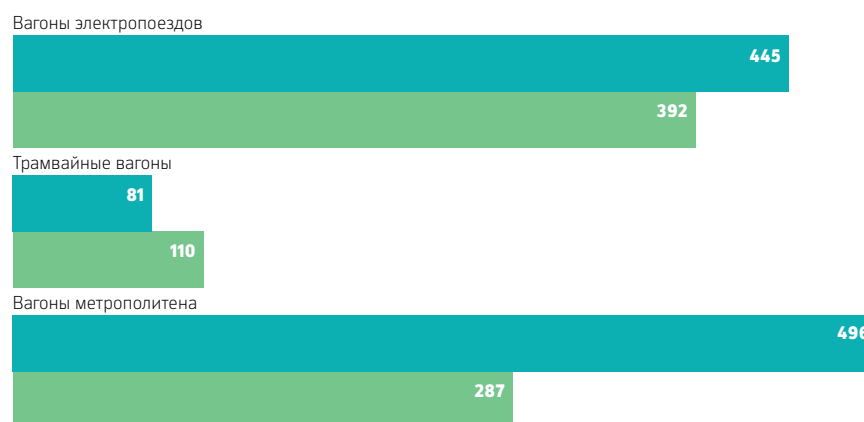


ФОТО: АЛЕКСЕЙ КУДЕНКО/РИА НОВОСТИ

### ДИНАМИКА ПРОИЗВОДСТВА МОТОРВАГОННОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

ЕДИНИЦЫ

■ 2012 ■ 2016



Источник: ИПЕМ, ОПЖТ

Как полагает член Совета потребителей по вопросам деятельности РЖД Кирилл Янков, и в этом случае без государственной помощи не обойтись: «ППК могут приобретать подвижной состав в лизинг у Государственной лизинговой компании на специальных условиях, то есть практически бесплатно. Есть еще один вариант, при котором сами РЖД могут покупать электрички за счет амортизационных отчислений от использования старых составов».

Сейчас почти все электропоезда принадлежат железнодорожной монополии, а ППК их арендуют. Однако большинство электропоездов старые, имеют низкую стоимость, и амортизационные отчисления от такого подвижного состава небольшие.

### СПИСАТЬ ПО НАЛЕТУ

Тем не менее Кирилл Янков полагает, что правительству придется пойти на такую меру, как определение периода эксплуатации реальным пробегом, а не календарными сроками. Сейчас предельный срок эксплуатации электропоезда — 28 лет, а пред-

стоит перейти на систему, которая действует в авиации. Там при заранее установленном времени налета машина может быть модернизирована. Если этого не сделать, то перевозки и далее будут сокращаться.

Исполнительный директор ЦППК Максим Дьяконов говорит, что в 2017 году компания планирует взять в лизинг 13 новых электропоездов производства Демидовского машиностроительного завода и это в данном случае гораздо удобнее, чем прямая покупка.

«Благодаря лизинговой схеме у компании не возникает долговой нагрузки, затраты по лизингу включены в себестоимость перевозки. В нашем случае возможно использование долгосрочного лизинга при наличии договора на транспортное обслуживание с субъектами РФ и гарантий субъектов по выкупу подвижного состава, — объясняет Максим Дьяконов. — В 2017 году в общей сложности будет закуплено 24 новых состава».

Демидовский машиностроительный завод в Московской области, на котором работают 2,5 тыс. человек, производит основную массу современ-

ных электропоездов. Он имеет мощность производства 600 вагонов в год и сейчас недозагружен. Современная электричка ДМЗ, которые закупает ЦППК, стоит чуть более 600 млн руб. Но даже этот относительно благополучный оператор пригородного сообщения не в состоянии приобрести комфортабельную «Ласточку», которая производится на совместном предприятии «Уральские локомотивы» (им на паритетных началах владеют группа «Синара» и немецкий Siemens). «Ласточки» покупают лишь РЖД (и Москва для Московской кольцевой железной дороги); в 2015 году стоимость 1200 вагонов (240 электропоездов) составила более €2 млрд. Контракт рассчитан до 2023 года, в эту стоимость входит обслуживание электропоездов.

Региональные власти, чтобы снизить нагрузку на свои бюджеты, как правило, не включают в плату за проезд инвестиционную составляющую ППК, обвиняя РЖД в том, что расходы на их услуги аренды и ремонта непрозрачны.

Для снятия остроты вопроса, полагают в Совете потребителей услуг РЖД, необходимо передать Федеральной антимонопольной службе контроль над расходами пригородных компаний.

В Минтранс, который участвует в разработке программы покупки регионами новых электропоездов, говорят, что регион для включения его в программу государственного лизинга должен иметь с ППК долгосрочный контракт на 15 лет на транспортное обслуживание населения, который предусматривает обязательное возмещение выпадающих доходов перевозчика в полном объеме. Причем в тарифы уже должны быть включены лизинговые платежи или инвестиционные расходы на обновление подвижного состава. Все это регион должен гарантировать. При этом речь не идет о том, чтобы обязательно сохранить сегодняшние объемы пригородного железнодорожного сообщения. Регионы должны составить комплексные транспортные планы, в которых были бы взаимоувязаны железнодорожные и автомобильные перевозки. Именно такой набор мер будет обсуждаться на Госсовете.

Президент ассоциации «Желдорразвитие» Александр Кисько, который также участвует в создании программы, замечает, что лишь три ППК (ЦППК, Северо-Западная ППК и Московско-Тверская ППК) могут позволить себе включать инвестиционную составляющую в цену билета и согласовывать это с регионами.

«Это позволяет им в какой-то мере обновлять подвижной состав, но остальные ППК говорят, что у них такой возможности нет даже при очень дешевом лизинге, — пояснил Александр Кисько. — Поэтому в данном случае не обойтись без помощи региональных и федерального бюджетов. Впрочем, многие говорят, что и ресурсы региональных бюджетов не дают им возможности помогать своим ППК. Поэтому здесь нужно использовать какое-то прорывное решение на правительственном уровне».

## Сентябрь

Коммерческий транспорт  
ВЭФ-2017  
Рынок франчайзинга  
Образование  
КСО (Корпоративная социальная ответственность)  
Недвижимость  
Здравоохранение

## Октябрь

Интершарм-2017  
Энергетика  
Железнодорожный транспорт  
Коммерческий транспорт  
Страхование  
Лесная промышленность  
Финансы и инвестиции  
Полезная химия  
Аудит и консалтинг  
Недвижимость

## Ноябрь

Транспортно-логистические услуги  
Информационные технологии  
Металлургия  
Лизинг  
Недвижимость  
Топливо-энергетический комплекс

## Декабрь

Право.ru: рейтинг-2017  
Здравоохранение  
Энергетика

Реклама 16+

По вопросам участия в проектах обращаться:

Рекламная служба: (495) 363-11-11, доб. 1342

Евгения Карлина, директор по продажам РБК+: (495) 363-11-11, доб. 1619; e.karlina@rbc.ru





## ОХРАНА НА МОНОПОЛЬНОМ ПОЛОЖЕНИИ

ОПЕРАТОРЫ УЖЕ НЕ ПЕРВЫЙ ГОД ОЖИДАЮТ СОЗДАНИЕ РЫНКА УСЛУГ ПО ОХРАНЕ ГРУЗОВ ПРИ ПЕРЕВОЗКЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ. ПОЯВИТСЯ ЛИ В ЭТОМ СЕГМЕНТЕ КОНКУРЕНЦИЯ? **СЕРГЕЙ КАШИН**

### «ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ АРМИЯ»

В марте 2017 года ФАС вынесла ФГП «Ведомственная охрана на железнодорожном транспорте» (ВО ЖДТ) предупреждение за злоупотребление доминирующим положением, а самим РЖД — за навязывание услуг все той же ВО ЖДТ при перевозке энергетических газов. Активность антимонопольной службы напоминает о хронических проблемах с охраной грузов, которые грузоотправители и операторы никак не могут решить.

«К нам обратился крупный грузоотправитель, вынужденный оплачивать услуги охраны грузов по нормативам даже тогда, когда грузы доставлялись ранее установленных нормативных сроков — почти в 90% случаев от всех перевозок. Таким образом, ВО ЖДТ получила оплату услуг охраны за фактически не осуществленную деятельность», — сообщил в марте газете «Гудок» заместитель руководителя московского УФАС Никита Полещук. Это была уже не первая попытка антимонопольной службы повлиять на ситуацию. Предыдущая вспышка недовольства отсутствием конкуренции случилась довольно давно, в 2011 году. ОАО «Уралэлектромедь» тогда сочло, что ВО ЖДТ навязывает ему невыгодные условия договора (в частности, слишком низким был порог ответственности охранников), антимонопольная служба с этим согласилась и оштрафовала охранную госкомпанию на 65 млн руб. И тогда, и сейчас вневедомственная охрана защищает свою позицию тем, что не сама она эти правила выдумала, а лишь строго следует указаниям, разработанным органами государственной власти. И правда: еще в 2003 году Минтранс разработал «Правила перевозок железнодорожным транспортом грузов с сопровождением и охраной...». В приложении к этому документу перечислены категории грузов, всего 61 позиция, которые без охраны по железной дороге возить просто нельзя. ФГП «Ведомственная охрана железнодорожного транспорта Российской Федерации», подчиненное Минтрансу (и наследовавшее военизированную охрану Министерства путей сообщения СССР), сразу же заняло на этом рынке доминирующее положение. Хотя разработанные в начале 2000-х годов документы напрямую не запрещали появления конкурентов этой охранной структуры, на тот момент их в реальности не существовало. Сейчас ВО ЖДТ — это мощное предприятие с 65 тыс. сотрудников, охраняющее в течение года по договорам с 6 тыс. компаний около 2 млн вагонов и 200 тыс.



ФОТО: ОЛЕГ ХАРСЕВ/КОММЕРСАНТЪ

железнодорожных контейнеров. Как рассказал РБК+ источник на рынке, пожелавший остаться неназванным, для понимания важности охранного предприятия для государства (и логики возможных решений со стороны госорганов) надо учитывать, что на ВО ЖДТ возложена еще и обязанность охранять 2,3 тыс. критически важных объектов инфраструктуры — в первую очередь мостов и тоннелей. Кстати, именно поэтому сотрудники компании имеют право на использование летального оружия и даже бронетранспортеров. И деятельность «железнодорожной армии» сейчас фактически субсидируется из доходов, полученных за охрану коммерческих грузов.

### ПРЕТЕНЗИИ К ОХРАНЕ

Практика применения регулирующих рынок охраны документов выявила массу проблем при разрешении споров вокруг хищений и оплаты услуг.

В ноябре—декабре 2014 года в своих интервью (в том числе и газете РБК, которая первой написала тогда о недовольстве грузоотправителей и операторов существующим положением дел) тогдашний исполнительный директор СРО НП «Совет операторов железнодорожного транспорта» Дмитрий Королев перечислял претензии. Прием ведомственной охраны вагонов с грузом производился на путях общего пользования без тщательного

осмотра подвижного состава (целостности запорно-пломбировочных устройств (ЗПУ), состояния люков). Сдача ведомственной охраной вагонов с грузом (в том числе опасных) выполнялась на путях общего пользования до фактической выдачи грузов на местах. По условиям договора ведомственная охрана иногда берет на себя обязанность охраны грузов сменным способом, но практически же в пути следования охрана отсутствует. Факты вскрытия вагонов, неисправности ЗПУ нередко выявлялись представителями перевозчика при осмотре вагонов на промежуточных станциях. Были случаи признания судами ответственности перевозчика (РЖД) за сохранность груза — именно такое определение содержится в Уставе железнодорожного транспорта, а ведомственная охрана при этом классифицируется всего лишь как «сопровождающее лицо». Проблемным было и осуществление расчетов за оказание услуг между грузоотправителем/грузополучателем по сверхнормативной охране грузов в пути следования, на станциях, в пунктах отправления и назначения. Перечень обязательно охраняемых грузов тоже вызывал вопросы. Как поясняет источник на рынке, если криминальные риски при перевозке цветных металлов (например, алюминиевых чушек) очевидны, то обязательная охрана, например, при доставке бывшей в употреблении авторезины (а она тоже попадает в

обязательный перечень) кажется отправителю явным излишеством.

### ПОПРАВКИ И ПРЕДЛОЖЕНИЯ

Публичное недовольство было попыткой привлечь общественное мнение и воспрепятствовать плану Минтранса внести новые поправки в документы. Эти поправки, датированные осенью 2014 года, по мнению операторов, закрепляли монопольное положение ведомственной охраны. Были озвучены встречные предложения — допустить к охране грузов ЧОПы и позволить заменять охрану для отдельных категорий грузов добровольным страхованием. Тогда же операторы (анонимно) озвучили цену вопроса. Расходы на сопровождение грузов составляют в среднем около 2% от провозного тарифа, который регулярно выплачивается РЖД. И эти затраты оплачивают грузовладельцы, потому что операторы включают их в стоимость своих услуг. Час работы «вохровца» обходится грузоотправителю в 1300 руб., а общие выплаты в пользу ВО ЖДТ операторы оценили более чем в 3 млрд руб. в год. В итоге после публичных обсуждений статус-кво решили не менять: поправки Минтранса не были приняты, но и предложение о ЧОПах не прошло.

Между тем проблема сохраняется, и новый виток обсуждения темы с участием ФАС — тому подтверждение. Ключевым вопросом остается даже не стоимость монопольных охранных услуг, а порядок и качество их исполнения.

### РБК+ «ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ» (18+)

Тематическое приложение к «Ежедневной деловой газете РБК+» является неотъемлемой частью «Ежедневной деловой газеты РБК+» №142 (2639) от 30 августа 2017 г. Распространяется в составе газеты. Материалы подготовлены редакцией партнерских проектов РБК+. Партнер: ООО «Трансойл». Реклама

Учредитель: ООО «БизнесПресс»  
Издатель: ООО «БизнесПресс»  
Директор ИД РБК+: Ирина Митрофанова  
Главный редактор партнерских проектов РБК+: Наталья Кулакова  
Шеф-редактор печатной версии РБК+: Юрий Львов  
Выпускающий редактор: Андрей Уткин

Редактор РБК+ «Железнодорожное машиностроение»: Юлия Панфилова  
Дизайнер: Дмитрий Иванов  
Фоторедактор: Алена Кондюрина  
Корректор: Татьяна Поленова, Маргарита Тарасенко  
И.о. главного редактора газеты: Игорь Игоревич Тросников  
Арт-директор проектов РБК+: Дмитрий Девшвили

Рекламная служба: (495) 363-11-11, доб. 1342  
Коммерческий директор издательства РБК+: Анна Батыгина  
Директор по продажам РБК+: Евгения Карлина  
Директор по производству: Надежда Фомина  
Адрес редакции: 117393, Москва, ул. Профсоюзная, 78, стр. 1