

## КОМПЛЕКСНЫЕ РЕШЕНИЯ

Тематическое приложение  
к ежедневной деловой газете РБК  
Вторник, 18 декабря 2018 | №223 (2947)

ПРОЕКТ: КАК ЕДИНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА ИЗМЕНИТ ЭКОНОМИКУ  
РЫНОЧНЫЙ РАСКЛАД: КАКУЮ ВЫГОДУ ПРИНОСЯТ ВАГОНЫ ПОВЫШЕННОЙ  
ГРУЗОПОДЪЕМНОСТИ



ФОТО: ТАСС

## КОРИДОР НА ВЕСЬ МИР

В РОССИИ ДОЛЖНА ПОЯВИТЬСЯ ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА С МАГИСТРАЛЬНЫМИ КОРИДОРАМИ, КОТОРЫЕ ОБЪЕДИНЯТ НЫНЕ РАЗРОЗНЕННЫЕ УЧАСТКИ В ЕДИНУЮ МЕЖДУНАРОДНУЮ СЕТЬ. РЕШАЕМАЯ ВЛАСТЯМИ ЗАДАЧА ФАКТИЧЕСКИ НОСИТ СТАТУС НАЦПРОЕКТА. **АЛЕКСЕЙ ЛОССАН**

**В** конце ноября премьер-министр Дмитрий Медведев поручил Минтрансу РФ и другим министерствам внести в правительство проект федерального закона «О прямых смешанных (комбинированных) перевозках». Таким образом, дан старт документу, который должен стать основой для формирования единого транспортного пространства в стране. Задача оказалась в числе приоритетных в «Стратегии развития транспорта в России до 2030 года». Властями обозначены две основные

цели: обеспечение собственной экономики эффективной транспортной инфраструктурой и создание условий для интеграции в мировое транспортное пространство. Эксперты полагают, что до конечной цели еще далеко, однако отдельные регионы — в первую очередь Москва — двигаются в нужном направлении.

### ЗВЕНЬЯ ОДНОЙ ЦЕПИ

«Стратегия развития транспорта в России до 2030 года» была принята десять лет назад. Как сказано в документе, основная цель развития единой системы сообщений — экономика

страны и ее граждане должны получать качественные и конкурентоспособные транспортные услуги. В числе приоритетов назывались создание единого транспортного пространства страны с эффективной инфраструктурой, доступность транспортных и логистических услуг для грузовладельцев всех типов, интеграция в мировое транспортное пространство и реализация транзитного потенциала страны.

Первый этап реформы формально завершился в 2015 году и предполагал модернизацию транспортной системы методами целевого инвести-

рования, устранение «узких мест» и переход к системному комплексному развитию по всем ключевым направлениям. Второй этап подразумевает инновационное развитие транспортной системы по всем направлениям до 2030 года.

По мнению идеологов реформы, анализ мировых тенденций развития транспорта показывает: ни одна страна не способна контролировать экономические риски, не имея сильных транспортных позиций. В свою

## ВЕСОВЫЕ КАТЕГОРИИ СОШЛИСЬ НА РЕЛЬСАХ

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ ВАГОНОВ ПОВЫШЕННОЙ ГРУЗОПОДЪЕМНОСТИ СЕГОДНЯ ПРАКТИКУЮТ МНОГИЕ ПРЕДПРИЯТИЯ, ОЦЕНИВ ПРЕИМУЩЕСТВА МОДЕЛИ. ЧТО МЕШАЕТ ПЕРЕЙТИ НА ИННОВАЦИОННЫЕ СОСТАВЫ ОСТАЛЬНЫМ ИГРОКАМ РЫНКА? **КОСТАНТИН ФЕДОРОВ**



ФОТО: МИХАИЛ ПОПОВ

«Стратегией развития транспортного машиностроения Российской Федерации на период до 2030 года», утвержденной в 2017 году, определена задача стимулирования разработки и производства инновационного подвижного состава. Одна из главных характеристик вагонов нового поколения — увеличенная нагрузка на ось, и в стратегии прямо говорится о необходимости мер поддержки развития тяжеловесного движения. В качестве таких мер правительство ввело субсидии для покупателей инновационных вагонов и снизило для таких вагонов тариф на порожний пробег. За год до утверждения стратегии развития отрасли, в 2016-м, правительство приняло постановление о субсидировании из федерального бюджета покупателей специализированных вагонов с нагрузкой 25 тонна-сил (тс) на ось и еще не принятого к эксплуатации супертяжеловесного состава с нагрузкой 27 тс на ось. Размер субсидии на единицу техники, напомним, составляет 450 тыс. и 350 тыс. руб. соответственно. В 2018 году из бюджета на субсидии покупателям инновационных вагонов выделено 2 млрд руб.

Кроме того, для вагонов повышенной грузоподъемности установлен отдельный тариф на порожний пробег — на 11–27% ниже в зависимости от дальности доставки и модификации вагона. По неофициальной информации, распространенной в СМИ, в правительстве обсуждалась возможность выравнивания тарифных схем для всех вагонов, но такая идея не получила поддержки. В частности, как сказал глава

Минпромторга Денис Мантуров, отвечая в сентябре на вопросы журналистов, министерство эту инициативу не одобряет. По его словам, существующая система мотивирует на приобретение вагонов, которые целесообразно использовать с экономической точки зрения.

Всего за несколько лет количество вагонов, оснащенных ходовой частью с осевой нагрузкой 25 тс, выросло до 125 тыс., и их доля уже превышает 10% всего российского парка. Тем не менее большая часть грузового вагонного парка — порядка 90% — это типовые вагоны с нагрузкой на ось 23,5 тс, в то время как, например, в США работают грузовые вагоны с осевой нагрузкой 35 тс. По данным Росстата, в прошлом году крупнейшие российские производители — Объединенная вагонная компания (ОВК) и Уралвагонзавод — поставили на рынок в сумме 30 тыс. вагонов увеличенной грузоподъемности, что составляет почти половину общего производства вагонов в стране. Лидером по производству подвижного состава увеличенной грузоподъемности остается ОВК — ее доля на рынке превышает 30%.

### ЭФФЕКТ ОБЪЕМА

Как следует из результатов исследования информационно-консалтингового агентства «INFOLine-Аналитика», в 2013–2018 годах суммарный накопленный эффект от эксплуатации подвижного состава с осевой нагрузкой 25 тс превысил 130 млрд руб.

Так, Российские железные дороги (РЖД) в 2018 году за счет развития тяжеловесного движения дополнительно перевезли 50 млн т. В следующем году этот показатель составит не менее 80 млн т грузов, то есть примерно 6% общего

объема погрузки. Развитие тяжеловесного движения является одной из наиболее значимых технологических инициатив по повышению эффективности использования пропускных способностей существующей железнодорожной инфраструктуры — об этом сообщили в РЖД.

Как поясняют в Объединенной зерновой компании, вагоны с повышенной грузоподъемностью предпочтительнее, поскольку при их использовании стоимость перевозки зерна снижается на 10–15% в сравнении с обычными вагонами. «Операционная доходность инновационного вагона выше доходности обычного вагона, — говорят в компании. — Это достигается в первую очередь за счет повышенной грузоподъемности, которая позволяет экономить на железнодорожном тарифе, а также снизить частоту отцепок. Другим фактором является более низкая стоимость обслуживания инновационного вагона в сравнении с обычным на протяжении жизненного цикла за счет увеличения межремонтных интервалов».

Схожее мнение придерживаются и в компании «Метафракс» — крупнейшем в стране производителе метанола. «У нас сейчас примерно 40% общего парка — это инновационный подвижной состав, — говорит начальник транспортного управления «Метафракса» Игорь Чукарев. — Если раньше наша компания отправляла в Финляндию 71 вагон, где помещалось 6 тыс. т груза, то сегодня у нас на маршруте 65–66 вагонов, которые перевозят те же 6 тыс. т. Поэтому на обратном пути мы платим за меньшее количество вагонов».

Тяжеловесный подвижной состав все более востребован и для перевозки грузов в адрес металлургических предприятий, таких как руда, слябы и другая металлопродукция. Так, по данным Института проблем естественных монополий, за последние три года объем таких перевозок вырос в шесть раз и по итогам 2018 года составит не менее 20 млн т.

Вагоны с повышенной нагрузкой на ось востребованы угольной отраслью. На заседании комиссии по реализации стратегии ТЭК в августе текущего года в Кемерово президент Владимир Путин говорил о задаче наращивания экспорта угля, для чего РЖД предстоит до 2025 года удвоить суммарные экспортные поставки в направлении Азиатско-Тихоокеанского региона.

По подсчетам «INFOLine-Аналитики», только за счет использования вагонов повышенной грузоподъемности (без существенных изменений в дорожной инфраструктуре) вывоз угля на экспорт в 2017 году уже вырос на 9 млн т, что принесло в виде налогов (НДПИ

и налога на прибыль) в бюджет более 1,6 млрд руб. К 2025 году дополнительный экспорт, по мнению авторов исследования, превысит 25 млн т в год. По данным Минэнерго, в 2018 году объем экспорта угля выйдет на уровень 200 млн т. А эффект от увеличения налогов с учетом реализации инвестиционных программ угольных компаний составит более 4 млрд руб. в год. Планируемый объем добычи в Кемеровской области и, соответственно, высокие среднегодовые темпы прироста объемов экспорта (на 2,3%) позволят российским поставщикам до 2025 года нарастить долю на мировом угольном рынке до 15,5%.

В итоге, заключают эксперты «INFOLine-Аналитики», целевой объем экспорта угля в направлении портов Дальнего Востока — до 195 млн т к 2025 году (эту цифру в качестве целевой называл министр энергетики Александр Новак) — может быть обеспечен за счет расширения применения полувагонов с осевой нагрузкой 25 и 27 тс. По подсчетам «INFOLine-Аналитики», к концу 2025 года накопленный экономический эффект от эксплуатации вагонов повышенной грузоподъемности (с учетом роста парка) превысит 1 трлн руб.

Как говорит директор по логистике Сибирской угольной энергетической компании (СУЭК) Денис Илатовский, СУЭК давно использует вагоны с осевой нагрузкой 25 тс. «При прежней длине состава (71 вагон) в такой вагон можно больше погрузить бурого угля — не 65 куб. м, как обычно, а 75 куб. м», — говорит он. Это позволяет увеличивать пропускную способность сети. По словам Дениса Илатовского, «если бы не было вагонов с такой грузоподъемностью, то страна не вывезла бы на Восток порядка 12 млн т грузов. Если пересчитать это в стоимость капитальных затрат, выходит более 160 млрд руб.».

### PRO ET CONTRA

Впрочем, некоторые игроки рынка грузоперевозок утверждают, что грузоподъемность вагонов 75 т не всегда эффективна. По оценке специалистов Первой грузовой компании, «продукция меньшей плотности, например кокс и торф, загружают такие вагоны только на 60 т; вагоны с повышенной осевой нагрузкой показывают высокую эффективность при маршрутных перевозках на дальние расстояния с обратным порожним пробегом по специальному тарифу».

Кроме того, прямой экономии на этапе закупки, как правило, не видно, так как стоимость инновационного вагона выше, чем стоимость моделей предыдущего поколения. По данным генераль-

### «ТРАНСПОРТ» (18+)

Тематическое приложение к «Ежедневной деловой газете РБК» является неотъемлемой частью «Ежедневной деловой газеты РБК» №223 (2947) от 18 декабря 2018 г. Распространяется в составе газеты

Материалы подготовлены редакцией партнерских проектов РБК+ Партнер: ПАО «НПК «Объединенная Вагонная Компания» 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  
Редактор РБК+ «Транспорт»: Юлия Панфилова

Выпускающий редактор: Андрей Уткин  
Дизайнеры: Дмитрий Иванов, Сергей Пивоваров  
Фоторедактор: Алена Кондюрина  
Корректоры: Татьяна Поленова, Маргарита Тарасенко

И.о. главного редактора газеты: Игорь Игоревич Тросников

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

ного директора «INFOLine-Аналитики» Михаила Бурмистрова, цена тяжеловесного вагона по сравнению с типовым может отличаться примерно на 30% — 3,8–4 млн против 2,8–2,9 млн руб.

«Но при этом типовой вагон более дорогой с точки зрения обслуживания: большее количество текущих отцепочных ремонтов (с остановкой всего поезда. — РБК+), более высокая изнашиваемость колесных пар — все это приводит к тому, что уже после первого миллиона пробега стоимость эксплуатации типового и вагона с увеличенной осевой нагрузкой сравнивается, — объясняет Михаил Бурмистров. — А каждый следующий миллион километров обслуживания типового вагона обходится дороже примерно на 1 млн руб, чем вагона с увеличенной осевой нагрузкой. Это другая структура стоимости жизненного цикла вагона».

Грузовладельцы, эксплуатирующие такие вагоны, окупают затраты на их покупку за счет грузоподъемности и эксплуатационной надежности. Так, экономию от использования тяжеловесных вагонов получают в компании «Апатит» — крупнейшем в мире по производству апатитового концентрата. «Если произвести расчеты на весь срок службы данного подвижного состава, то эффект проявляется, начиная уже с 7–8 года использования вагонов. А любое снижение стоимости логистики на тонну перевозимой продукции помогает улучшить маржинальность, конкурентоспособность на глобальном рынке», — говорит директор по логистике «Апатита» Андрей Шепель.

Одним из конкурентных преимуществ вагонов с нагрузкой 25 тс является высокий коэффициент безотказной работы. По мнению старшего советника генерального директора Российских железных дорог, президента некоммерческого партнерства ОПЖТ Валентина Гапановича «статистика подтвердила, что отцепки в ТОР (текущем отцепочном ремонте. —

РБК+) у этих вагонов в три-четыре раза ниже, чем у вагонов традиционного типа, на них нужно делать активную ставку».

«Мы сделали общий вывод, что помимо грузоподъемности основная выгода от вагонов нового поколения достигается за счет увеличенных межремонтных пробегов. То есть ремонт — через восемь лет или через 1 млн км», — подытоживает директор управления по работе с клиентами в железнодорожной области компании «Газпромбанк Лизинг» Марина Беленкова.

В числе преимуществ вагонов с нагрузкой 25 тс называют и рабочую скорость. Если у типового вагона она составляет 60 км/ч в груженом и 90 км/ч в порожнем состоянии, то для тяжеловесного вагона это 105 км/ч в обоих режимах.

При этом, несмотря на увеличенный вес и более высокую рабочую скорость, вагон не создает дополнительного негативного воздействия на инфраструктуру. Как заключает ведущий кафедрой «Вагоны и вагонное хозяйство» Петербургского государственного университета путей сообщения профессор Юрий Бороненко, конструкция ходовой части грузовых вагонов, выпускаемых на Тихвинском заводе, обеспечивает межремонтный ресурс 1 млн км. «Совокупное воздействие на путь вагонов на таких тележках ниже по сравнению с типовыми вагонами на тележке 18–100», — подтверждает ученый. По его словам, улучшенное демпфирование в системе подвешивания снижает динамическую компоненту, обеспечивая общее понижение воздействия, а повышенная горизонтальная жесткость не дает колесным парам совершать извилистое движение. Прямолинейное качение колес без лишних колебаний снижает сопротивление движению, т.е. затрачиваемую локомотивом полезную силу тяги.

**ГОСУДАРСТВЕННОЕ ФИНАНСИРОВАНИЕ В РАМКАХ ПОДПРОГРАММЫ ПО РАЗВИТИЮ ТРАНСПОРТНОГО И СПЕЦИАЛЬНОГО МАШИНОСТРОЕНИЯ В 2014–2017 ГОДАХ\***

млрд руб.

Направление финансирования	Объем инвестиций
Автомобильная промышленность	384,612
Сельскохозяйственное и машиностроение для пищевой и перерабатывающей промышленности	15,834
Транспортное машиностроение	14,963
Организации транспортного и специального машиностроения	14,722
Машиностроение специализированных производств	6,334

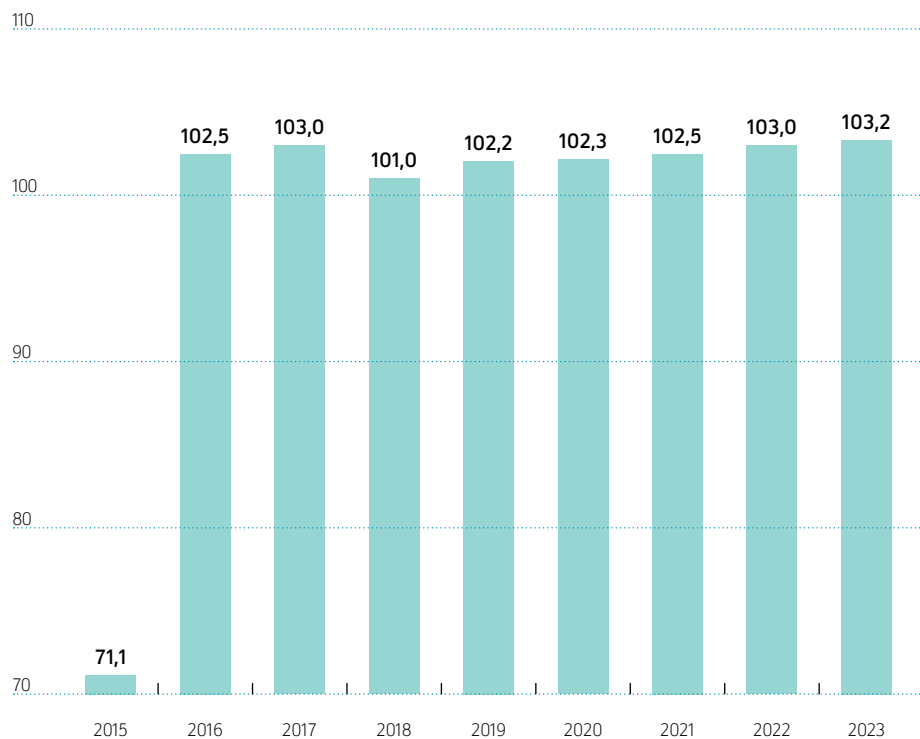
\* Округлено до миллиардов рублей.

Источник: Государственная программа Российской Федерации «Развитие промышленности и повышение ее конкурентоспособности»

130

млрд руб. превысил суммарный накопленный эффект от эксплуатации подвижного состава с осевой нагрузкой 25 тс в 2013–2018 годах, по данным INFOLine

**ИНДЕКС ПРОИЗВОДСТВА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА В РФ\***

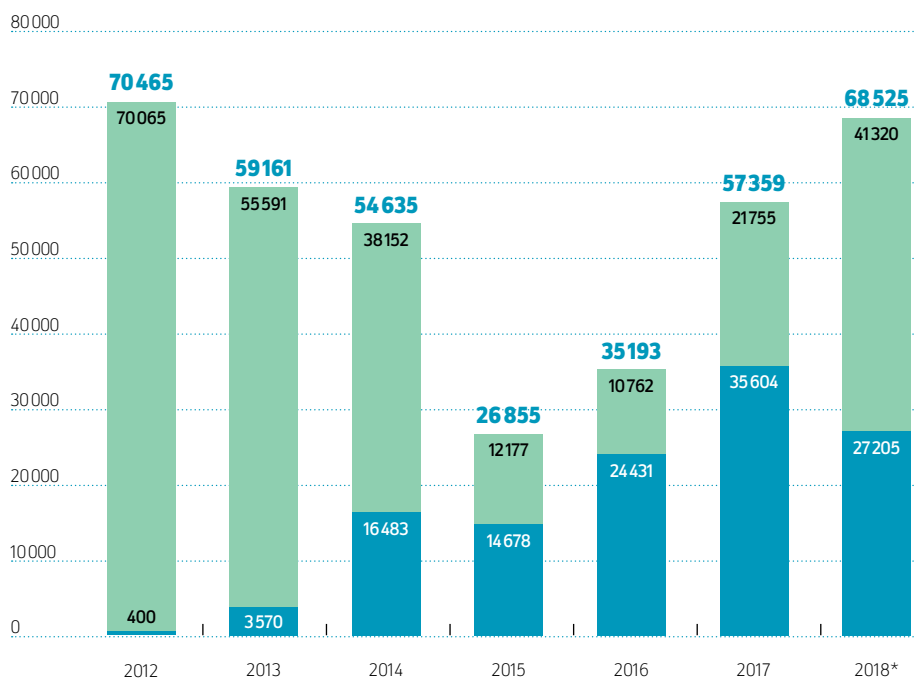


\*Локомотивы, трамвайные моторные вагоны и прочий подвижной состав. Данные указаны по отношению к предыдущему году (для 2018–2023 годов — прогнозные значения).

Источник: Стратегия развития транспортного машиностроения Российской Федерации на период до 2030 года

**ДИНАМИКА ПРОИЗВОДСТВА В РОССИИ ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ ПОВЫШЕННОЙ ГРУЗОПОДЪЕМНОСТИ НА ТЕЛЕЖКАХ 25 ТС В СРАВНЕНИИ С ТИПОВЫМИ ВАГОНАМИ**

■ Вагоны на типовых тележках 18-100 и ее аналогах (23,5 тс)  
■ Вагоны повышенной грузоподъемности (25 тс)  
единицы



\*Оценка.

Источник: информационный сервис «Промышленные грузы»

← Начало на с. 1

очередь, транспортное обеспечение новых центров социально-экономического развития страны означает «формирование прочной основы для успешной интеграции России в мировую транспортную систему, расширения доступа российских поставщиков транспортных услуг на зарубежные рынки, усиления роли России в формировании международной транспортной политики и превращения экспорта транспортных услуг в один из крупнейших источников доходов страны».

По мере развития транспорта его отдельные модули должны органично связываться между собой, говорит заведующий лабораторией инфраструктурных и пространственных исследований Института отраслевых рынков и инфраструктуры РАНХиГС Юрий Пономарев. Он приводит пример морских портов, где грузы перемещаются с железнодорожных составов на суда и наоборот, и транспортно-логистических центров, где подобное перемещение товаров и сырья обычно происходит между железнодорожным и автомобильным транспортом.

При этом в некотором смысле единая транспортная сеть имеется в стране уже сейчас, и главный вопрос — в технологической возможности осуществления бесперебойной перевалки грузов и пересадки пассажиров с одного вида транспорта на другой. «Практически все крупнейшие грузовые перевозчики в той или иной степени занимаются трансмодальными

или комбинированными перевозками. Особенно удобно развивать это направление на базе контейнерных перевозок, так как контейнер удобнее всего перегружать с одной платформы на другую. В результате груз всегда можно доставить непосредственно от поставщика на адрес заказчика, используя комбинацию из железнодорожного, морского и автомобильного видов транспорта», — рассуждает эксперт-аналитик компании «Финанс» Алексей Калачев.

Система мультимодальных перевозок быстро развивается, отмечает эксперт. Значительная часть экспортных и импортных поставок уже осуществляется с использованием двух или трех видов транспорта. «Данный бизнес на подъеме. Этому способствуют развитие транспортных магистралей, рост парка судов, вагонов и автомобильных траков, строительство и модернизация портов и железнодорожных пунктов перевалки, мультимодальных логистических центров. Развитие коммуникационных сетей и информационных технологий, позволяющих оперировать массивами данных, стыковать время прибытия, перегрузки и отправления и в реальном времени отслеживать перемещения грузов, придает импульс развитию логистики интермодальных перевозок», — добавляет Алексей Калачев.

#### МОСКВА ПАССАЖИРСКАЯ

Столичные власти дальше других пошли по пути интеграции транспортных потоков, но не грузовых, а пассажирских. Создание единых

транспортных узлов и интеграция различных видов транспорта в городе — одна из главных задач городского правительства, решение которой позволяет обеспечить практически бесперебойное функционирование в ежедневном режиме многомиллионного пассажиропотока.

Вот некоторые примеры. Более 1,12 млн человек воспользовались железнодорожной станцией Окружная с момента интеграции Московского центрального кольца (МЦК) с Савеловским направлением Московской железной дороги (МЖД), таковы данные замэра Марата Хуснуллина. А с момента открытия платформы Ленинградская на Рижском направлении ею воспользовались более 610 тыс. человек.

В декабре 2018 года стало известно, что в Москве создается один из крупнейших в Европе транспортно-пересадочных узлов — «Рязанская», который совместит две железнодорожные платформы, две станции метро с общим названием «Нижегородская улица», а также остановочные пункты автобусов. Предполагается, что после ввода в эксплуатацию всех объектов новым узлом будут пользоваться 400 тыс. пассажиров в сутки, что сопоставимо с пассажиропотоком Комсомольской площади с ее тремя вокзалами. Общая площадь участков всех объектов в составе транспортно-пересадочного узла, частично расположенного в границах промзон «Серп и Молот» и «Карачарово», составит около 30 га. На сегодняшний день уже запущена одна из составляющих ТПУ — станция МЦК Нижегородская, на нее

### ГЛАВНЫЙ ВОПРОС — В ТЕХНОЛОГИЧЕСКОЙ ВОЗМОЖНОСТИ БЕСПЕРЕБОЙНОЙ ПЕРЕВАЛКИ ГРУЗОВ И ПЕРЕСАДКИ ПАССАЖИРОВ С ОДНОГО ВИДА ТРАНСПОРТА НА ДРУГОЙ

можно попасть со стороны Рязанского проспекта. Новая станция будет интегрирована в федеральную железнодорожную сеть. «Когда РЖД завершат строительство высокоскоростной магистрали Москва — Казань, вполне возможно, что поезда будут останавливаться и на платформе Карачарово. В Москве появится еще один вокзал», — уверен мэр Москвы Сергей Собянин. Помимо этого городские власти совместно с руководством РЖД рассматривают возможность организации в составе ТПУ «Рязанская» стартовой станции высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва — Пекин.

Как отмечает советник по макроэкономике гендиректора компании «Открытие Брокер» Сергей Хестанов, в области пассажирского сообщения в масштабах страны объединение возможно и на уровне сотрудничества отдельных компаний. Так, уже обычной практикой является продажа единого билета на сложный маршрут, например авиаперелет плюс аэроэкспресс.

## Тематические приложения к газете РБК

Подробная аналитика, актуальные исследования, интервью лидеров отраслей, тренды экономики России и мира

rbcplus.ru



Реклама, 16+