

Во многих крупных городах электрички становятся полноценным видом городского общественного транспорта



ИНВЕСТИЦИИ
Пропускную способность дорог надо увеличивать
УГЛЮ ДОБАВЯТ ПУТЕЙ

Оксана Зозуля

ПЕРЕВОЗКИ грузов топливно-энергетического комплекса занимают половину объема погрузки российских железных дорог и обеспечивают около 60 процентов грузооборота. Как отметил председатель правления РЖД Олег Белозеров, на сегодня компании ТЭК формируют надежную основу грузовой базы, поэтому для бесперебойных перевозок растущих объемов грузов этой номенклатуры необходимо опережающее развитие железнодорожной инфраструктуры и совершенствование перевозочного процесса.

И хотя сами мероприятия по развитию инфраструктуры спланированы под непрерывно растущую динамику грузопотока и потребности грузоладельцев, они не первый год говорят о том, что производственный потенциал добычи существенно превышает пропускные способности железных дорог, из-за чего падает рентабельность бизнеса. И на фоне сегодняшнего дефицита пропускной способности железнодорожной инфраструктуры минэнерго прогнозирует дальнейший рост добычи угля.

Как рассказал глава ведомства Александр Новак на заседании президентской комиссии по ТЭК в Кемерово, устойчивый рост спроса на уголь, прежде всего на рынке Азиатско-Тихоокеанского региона, продолжится и в горизонте 2025–2030 годов. В перспективе прирост составит не менее 100 миллионов тонн. «В наших интересах максимально использовать этот потенциал дополнительного спроса, тем более что российский уголь имеет значительные конкурентные преимущества ввиду своих качественных характеристик. Об этом свидетельствует неуклонный рост доли России в международной торговле углем. За прошедшие 20 лет она увеличилась более чем в 3,5 раза», — отметил он.

Угольные компании к 2025 году планируют увеличить экспорт твердого топлива до 260 миллионов тонн

И здесь, по его словам, ключевой вопрос в снятии ограничений по пропускной способности транспортной инфраструктуры с учетом необходимости ее электрификации. Угольные компании свои планы по вывозу топлива до 2025 года обозначили в размере 260 миллионов тонн. И это выше планов по развитию пропускной способности инфраструктуры, учтенных в долгосрочной программе развития «РЖД».

Так, например, добывающие активы только одной компании — УК «Колмар», расположенные в Якутии, предусматривают рост добычи к 2021 году до 20 миллионов тонн. Сегодня «Колмар» реализует проект строительства морского угольного терминала в порту Ванно в Ваннотрансуголь. Динамика работ позволяет рассчитывать на ввод в действие первой очереди терминала в 12 миллионов тонн к концу 2019 года. «Мы считаем, что сейчас есть возможность увеличить свою долю присутствия на экспортных рынках. Конкурентное преимущество якутского угля — в сочетании уникальных коксующихся качественных характеристик и оптимальной логистики. Компания обеспечивает стабильные поставки без перебоев, что, безусловно, очень важно для потребителя», — рассказала председатель совета директоров УК «Колмар» Анна Цивилева.

Конкурентоспособность российского угля неуклонно растет: угольщики инвестируют в его обогащение, порты ускоряют перевалку, для транспортировки используются большегрузные вагоны. Интерес к нашему уголю есть, и потенциал роста доли российского угля на мировом рынке (сейчас она около 14 процентов). При этом российские портовые инвесторы также оптимистично оценивают устойчивость грузовой базы экспортного угля.

Транзит Объем сквозных перевозок увеличивается с каждым годом

Страна подставила широкое плечо

Юлия Квитко

В середине сентября китайская Marine Silk Road и Jinlin Province Northeast Asia Railway Group приступили к мультимодальным перевозкам по МТК «Приморье-2». Доставка контейнерных грузов происходит по маршруту Хуньчунь — Зарубино — Нинбо. Наземная часть транспортировки включает железнодорожную составляющую, которая позволяет организовать перевозки по МТК «Приморье-2» на регулярной основе.

Кроме того, для максимальной загрузки этого транспортного коридора в порту Зарубино запланировано строительство зернового терминала для перевалки 10 миллионов тонн зерна (на экспорт российского и транзит китайского). По предварительным оценкам, ежегодный транзит по этому транспортному коридору к 2030 году составит до 15 миллионов тонн контейнерных и 22 миллиона тонн других грузов, в первую очередь зерновых.

В целом популярность среди грузоотправителей набирают не только прямые поставки различных грузов в направлении АТР и обратно, но и транзитный железнодорожный маршрут из Китая в Европу через Россию. Как считает генеральный директор «Русской контейнерной компании» Иван Гришагин, сегодня железнодорожные грузоотправители по маршруту Китай — Европа через РФ находятся в восходящем тренде. Так, в 2017 году по сравнению с 2016-м объем железнодорожных контейнерных перевозок в направлении Азии — Европа через нашу страну увеличился более чем на 55 процентов. И эта тенденция, полагают эксперты, сохранится как минимум еще в течение следующего десятилетия. Глобальный рост и потребительские тенденции указывают на еще большую динамику транспортировки в будущем, полагает Иван Гришагин.

Но это может произойти при выполнении немаловажного условия: если будет актуализирована инфраструктура и удовлетворены текущие потребности грузоотправителей. По подсчетам аналитиков «Русской контейнерной компании», сейчас такая номенклатура грузов потребительского назначения, как контейнерные, следующие через Россию из стран Азии, транспортируются в основном по железной дороге. Самые популярные международные транспортные коридоры здесь Восток — Запад (направление Китай — Европа с 75 процентами российских транзитов) и Север —



Акцент

За пять лет объем перевозок по Транссибу в целом вырос на треть, а контейнеров — на 49 процентов

Юг (направление Индия — Европа).

Коридор Восток — Запад сейчас насчитывает несколько маршрутов, где самым востребованным является западный — через Казахстан, Россию и Беларусь с объемом грузооборота 278 тысяч контейнеров в двадцатифутовом эквиваленте (ТЕУ или ДФЭ) в 2017 году (рост более чем на 80 процентов по сравнению с 2016-м).

Далее по популярности идет восточный маршрут через китайскую Маньчжурию и Россию, а также набирающий активность центральный маршрут через Монголию, который в 2017 году увеличил объемы в 6 раз по сравнению с 2016-м, достигнув отметки в 60 тысяч ТЕУ. При этом есть все основания рассчитывать на то, что в 2018 году железнодорожные перевозки через эти коридоры достигнут 500 тысяч ТЕУ. Из них примерно 230 тысяч будет перевозиться через границу между Казахстаном и Китаем (Достык и Алтынколь), 75 тысяч — через Забайкальск, остальное — по другим маршрутам.

Вместе с китайским направ-

лением РЖД рассчитывают на рост грузовых перевозок в сообщении с Японией. Сегодня около трети всех перевозок по Транссибирской магистрали — грузы в сообщении с Японией. В 2017 году был перевезен рекордный объем — около 44 миллионов тонн, что почти на 10 процентов больше, чем в 2016 году. Как сообщил директор по коммерческой деятельности РЖД Алексей Шило, за последние 5 лет перевалки выросли на 33 процента, в том числе перевозки контейнеров — на 49. Только за 8 месяцев 2018 года отправка контейнеров по Транссибу увеличилась на 23 процента, а перевозки в сообщении с Японией составили с начала года 169 тысяч тонн (плюс 22 процента). Это свидетельствует о большом потенциале сотрудничества с японскими транспортными компаниями.

Однако возможности Транссибирской магистрали для этого рынка используются не в полном масштабе, считает представитель компании. Поэтому РЖД планирует реализовать второй этап реализации проекта модернизации Восточного полигона.

Эта инфраструктура будет использоваться в том числе для увеличения объемов перевозок товаров и из Японии. «Мы предлагаем нашим японским партнерам полный комплекс логистических услуг: перевозки строго по расписанию, информационное сопровождение, мультимодальные перевозки «от двери до двери». В октябре 2017 года мы создали информационную службу «единого окна» для японских компаний», — рассказал ранее глава РЖД Олег Белозеров.

Говоря о задачах на будущее, он заявил о готовности компании развивать бесперевозочную логистику в Северо-Восточной Азии, обеспечивая эффективную стыковку морских и железнодорожных маршрутов. «Совместно с минтрансом Японии реализуем организовать серию тестовых перевозок», — сообщил он. Наиболее масштабным проектом, который можно реализовать только совместными усилиями, Олег Белозеров назвал соединение Японии и России через острова Сахалин и Хоккайдо. Сейчас технико-экономические параметры такого проекта требуют совместного детального изучения. По предварительным оценкам, по новому маршруту реально перевезти до 30 миллионов тонн грузов ежегодно.

Наряду с этим ведется активное развитие инфраструктуры международных транспортных коридоров за рубежом. Так, РЖД участвует в инфраструктурных проектах Улан-Баторской железной дороги, в том числе чтобы повысить привлекательность транзита из Китая в Европу через

Контейнеры, адресованные в Европу, на западных границах перегружают на узкую колею.

Россию. В западной части коридора Восток — Запад в качестве одного из приоритетных долгосрочных направлений рассматривается создание нового евразийского транспортного коридора путем строительства железнодорожной линии с шириной колеи 1520 мм до Братиславы и Вены.

Развитие транзитных возможностей ведется не только в области транспортировки грузов, но и в сегменте совершенствования логистических возможностей на стыке железнодорожной составляющей с другими видами транспорта. Так, например, на станции Электроугли МЖД прошла церемония открытия первой очереди пускового комплекса терминально-логистического центра «Восточный». Этот ТЛЦ, расположенный в Ногинском районе Московской области, рассматривается как один из опорных терминально-логистических центров на территории столичного региона в программе развития транзита по направлениям Север — Юг и Запад — Восток. Ожидается, что терминал примет значительную часть грузопотока, который ранее заходил на грузовые дворы в центр Москвы и затем распределялся автотранспортом по всей европейской части страны. Проектная мощность первой очереди терминала — 200 тысяч ТЕУ в год. После выхода терминала на полную мощность он позволит принимать 10–12 контейнерных поездов в сутки.

АЛЬТЕРНАТИВА Контейнерные поезда идут в Европу по новому маршруту

Все удобства в коридоре

Ульяна Вылегжанина, Калининградская область

Калининградская область стала альтернативным транспортно-логистическим коридором Нового Шелкового пути. Ежедневно через самый западный российский регион следуют контейнерные поезда из Азии в Европу и обратно. Проект стал возможен благодаря особому географическому положению и особой железнодорожной инфраструктуре российского эксклава. Ведь Калининградская область — единственный субъект РФ, располагающийся как европейской колесной шириной 1435 миллиметров, так и стандартной российской в 1520 миллиметров.

Первый такой состав калининградские железнодорожники перегрузили год назад. Всего по итогам прошлого года в области через российско-польские железнодорожные погранпереходы (ЖДПП) прошли 80 тысяч контейнеров. В этом году контейнерные поезда стали ходить регулярно по маршрутам Ченду — Лодзь и Чунцин — Дуйсбург. Объем перевозок, по оценкам Калининградской железной дороги, к концу 2018-го достигнет

150 тысяч «ящиков» в 20-футовом эквиваленте (ТЕУ).

«По направлению Китай — Европа переваливаются в основном товары народного потребления», — делится информацией директор Координированного центра по международным контейнерным поездам Китайской коммуникационной транспортной ассоциации Ву Цзинюй. — А также дорогостоящая электроника и автомобильные комплектующие. Мы сейчас активно исследуем возможности организации именно двусторонних перевозок Китай — Европа — Китай, чтобы поезда были загружены в двух направлениях. Это станет драйвером роста и для экономики Калининградской области, и для экономики китайских регионов».

Альтернативный маршрут позволяет грузоотправителям существенно экономить время. Если по воде груз из Китая в Европу идет около двух месяцев, по железной дороге — 12 дней. Рекордными являются сроки транзита по территории Калининградской области. На пересечение всего самого западного российского региона у железнодорожного контейнера уходит немногим более 12 часов. А

российско-польскую и российско-литовскую границу поезд проходит за два с половиной часа. Еще три года назад, для сравнения, грузовой состав мог простоять на границе и 15 часов.

Фактически Калининградская область стала альтернативой не только морю, но и пограничному переходу Брест (Беларусь) — Малашевиче (Польша), где тоже идет перевалка с колеи 1520 на колею 1435. Как отмечают эксперты Центра интеграционных исследований Евразийского банка развития, существенный рост грузопотока через Брест не предвидится. В то же время в калининградском коридоре планируется к 2024 году увеличить объем железнодорожного транзита до 1,2 миллиона ТЕУ. Чтобы достичь этой цели, создается новая инфраструктура.

«В первую очередь речь идет о транспортно-логистическом центре «Калининград», мощностей которого позволяют перерабатывать 450 тысяч ТЕУ и два миллиона тонн грузов в год, — рассказывает начальник Калининградской магистрали Виктор Голомолин. — Он обслуживает российско-польский

Акцент

Альтернативный маршрут позволяет грузоотправителям существенно экономить время и деньги

ЖДПП Мамоново — Браново (пропускная способность 16 поездов в день). Второй ТЛЦ «Чернышковск» мощностью 300 тысяч ТЕУ, 1,5 миллиона тонн грузов и 200 тысяч автомобилей в год обслуживает российско-польский пограничный переход Железнодорожный — Скандава».

Президент Общественной транспортной логистической компании Евразийский железнодорожный альянс Алексей Гром добавляет: очевидно, что железнодорожные транзитные перевозки всегда будут оставаться комплиментарными по отношению к морским, поскольку весь объем морских грузов невозможно переориентировать на рельсы. «Но если мы заберем пять-десять процентов и обеспечим отличный сервис как

в плане обслуживания, так и в плане тарифов, получим эталонный контейнерный «Сапсан». И он сможет курировать хоть каждый час», — подводит итог Алексей Гром.

ЦИФРА

1,2 МИЛЛИОНА

контейнеров составит объем транзита на Калининградской магистрали в 2024 году

НОРМЫ Законодательная база пригородного комплекса обновится

Договорятся с регионом

Анна Корнеева

В Госдуме готовится к рассмотрению проект федерального закона «Об организации регулярных пассажирских железнодорожных перевозок в Российской Федерации». Новый нормативный акт позволит определить долгосрочные правила игры на рынке пригородных перевозок, увязать реальные финансовые возможности регионов с объемами транспортного заказа. Основным документом, определяющим деятельность пригородной пассажирской компании — от выбора маршрута до тарифов и субсидий, — станет договор с регионом, который будет заключаться по итогам конкурса на 15 лет.

Заместитель гендиректора ИПЕМ Владимир Савчук считает, что долгосрочные договоры пригородных компаний с регионами являются одним из важнейших инструментов решения проблем пригородного пассажирского комплекса. Это обеспечит гарантированный источник финансирования обязательств, связанных с приобретением подвижного состава, его содержанием и текущим ремонтом.

Напомним, что первая пригородная пассажирская компания появилась на Западно-Сибирской железной дороге ровно 20 лет назад. Тогда еще никто не знал, как будет реформироваться пригородный комплекс. И компания «Экспресс-пригород» была первой «ласточкой». Ее учредителями кроме «РЖД» стали правительство Новосибирской области и мэрия Новосибирска. Вместе они сумели договориться о финансовой стороне вопроса.

Первый опыт оказался успешным. Он помог выработать модель организации пригородных перевозок и нормативную базу. Все это тиражировали на всю сеть.

За эти годы «Экспресс-пригород» перевез более полумиллиарда пассажиров. Сегодня у компании пять собственных электропоездов. Она увеличивает частоту движения поездов на отдаленных участках и протяженность коротких маршрутов. Хочет развивать мультимодальные перевозки, планируя ввести единый билет на разные виды транспорта. Не случайно созданные позже на той же дороге еще две ППК — «Омск-пригород» и «Алтай-пригород» тоже оказались успешными. Они использовали уже накопленный опыт взаимодействия с акционерами.

В 2010 году пригородный комплекс выделили из состава «РЖД». В регионе было создано 25 пригородных пассажирских компаний. Но не везде дело пошло гладко. Далеко не все субъекты РФ согласны компенсировать потери ППК от регулирования тарифов на перевозки, поддерживаемые на доступном для населения уровне. В результате 16 компаний из 25 закончили 2011 год с убытками, а в 2012 году убыточных стало уже 18.

СЕРВИС Создается сеть по ремонту

инновационных вагонов

Отцепись, дефективный

Ирина Фурсова

В СЕРЕДИНЕ октября в Ереване (Армения) пройдет очередное, 69-е заседание Совета по железнодорожному транспорту государств — участников Содружества. На таких профессиональных совещаниях обычно рассматривается множество актуальных вопросов. В частности, только по проблемам функционирования вагонного парка в повестке дня запланировано десять тем.

Для России, надо сказать, в последнее время острота «вагонного вопроса» существенно снижена, подчёркнули на «круглом столе» «Повышение эффективности и совершенствование взаимодействия между участниками рынка». По словам начальника управления вагонного хозяйства Центральной дирекции инфраструктуры «РЖД» Михаила Сапегова, в РФ сейчас самый молодой вагонный парк не только в Европе, но и в мире. В списках значится почти 1,1 миллиона единиц, из них 101 тысяча (или 9,2 процента) — инновационных. Средний возраст вагона по отношению к 2009 году снижен на 5 лет и составляет чуть более 12, полувагоны же — самый популярный и востребованный подвижной состав — еще моложе: 8,2 года (снижение на 6,4 года). Но такие «бодрые» показатели вовсе не означают, что проблемы с ремонтом вагонов у нас не существуют.

Михаил Сапегов отметил, что работа по обновлению вагонного парка и повышению качества ремонта, безусловно, позволила снизить число отказов техсредств на 17 процентов, транспортных происшествий — на треть, технологических нарушений — на четверть. Но в то же время с 2013 по 2017 год число вагонов, отправляемых на внеплановый ремонт, выросло на 9 процентов. Основная причина отцепок — износ колесной пары. По статистике, только за 8 месяцев этого года дефекты колесных пар составили почти 70 процентов (382 тысячи случаев) в общем объеме (560 тысяч) поломок. В самих колесных парах наиболее частым дефектом оказался тонкий гребень (61 процент), неравномерный прокат, выщербины (32,7 процента). При этом, подчеркнул эксперт, производители не обеспечивают вагоноремонтные депозитными частями и в необходимом объеме: более 10 тысяч вагонов простаивают в текущем ремонте второго объема (ТР-2) по причине отсутствия деталей, прежде всего — колесных пар.

Развивая тему проблемы с запчастями, начальник отдела автоматизированных систем управления инфраструктурой и подвижным составом департамента информатизации «РЖД» Наталья Старостина затронула вопрос создания сервиса жизненного цикла отдельных деталей и систем грузовых вагонов на основе технологии блокчейн. Общая база данных облегчит процесс взаимодействия участников рынка, то есть заводов-изготовителей, ремонтных предприятий и собственников подвижного состава.

→ A3

→ A2