



ДЕЛОВОЙ ЖУРНАЛ

# РЖД ПАРТНЕР

№ 9-10 (493-494) МАЙ 2023

лет  
**25**



**НВРК 15 ЛЕТ**

Вагоноремонтный  
холдинг №1  
в России



**ТАРИФ:**  
КАК СГЕНЕРИРОВАТЬ  
ПРИБЫЛЬ БЕЗ УБЫТКА?

# СТАВКИ И ГРУЗОВЫЕ ВАГОНЫ

**NEW!** НОВОЕ ИССЛЕДОВАНИЕ РЫНКА ПРОИЗВОДСТВА,  
ЭКСПЛУАТАЦИИ И РЕМОНТА ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ  
ОТ «РЖД-ПАРТНЕРА» – ЕЖЕМЕСЯЧНО В ФОРМАТЕ PDF

- Ставки на предоставление различных типов вагонов
- Выпуск грузовых вагонов и комплектующих
- Стоимость различных видов ремонта
- Общие характеристики вагонного парка на сети РЖД
- Прогнозы состояния рынка



Для получения более подробной информации сканируйте QR-код

ДОСТУПНА  
ПОДПИСКА

**6** МЕСЯЦЕВ

**12** МЕСЯЦЕВ

Подпишитесь  
на странице исследования  
или свяжитесь с редакцией

ТЕЛ.: +7 (812) 418-34-90

RASP@RZD-PARTNER.RU



# Логистика на семи ветрах

**РАНЕЕ СЧИТАЛОСЬ, ЧТО ЛОГИСТИКА ВСЕГО ЛИШЬ ОБСЛУЖИВАЕТ ЦЕПОЧКИ ПОСТАВОК. ОДНАКО В НЫНЕШНИХ УСЛОВИЯХ ОНА ВСЕ ЧАЩЕ МОДЕЛИРУЕТ ПУТИ ПРОНИКНОВЕНИЯ НА НОВЫЕ РЫНКИ СБЫТА. ПРОДАЕТ ТОТ, КТО МОЖЕТ ОБЕСПЕЧИТЬ НАДЕЖНУЮ ДОСТАВКУ СВОИХ ТОВАРОВ ПОКУПАТЕЛЮ. ПРИЧЕМ ЗДЕСЬ И СЕЙЧАС.**

**А** ведь еще недавно было все наоборот. На логистику смотрели свысока, стремясь наладить прямые поставки – без посредников. Но сегодня макроэкономикой управляет «искусственный разум». И поэтому многое не так. То, что ранее казалось простым и эффективным, сегодня оказывается рискованным и ненадежным.

Особенно на фоне усложнений для российских компаний продаж на экспорт и получения импортных товаров. Обсуждается уже очередной пакет санкций, которые нацеливают на противодействие обходу запретов, – аналог «вторичных» ограничений. В частности, рассматривается запрет на вход в порты и шлюзы ЕС тех судов, у которых было отмечено вмешательство в систему геопозиционирования AIS. Обсуждается остановка поставок нефти по северной ветке трубопровода «Дружба» (через Беларусь в Польшу и Германию). Под санкции может попасть транзит через РФ подсанкционных технологий и комплектующих, используемых в авиации или космической отрасли. Ожидается запрет на использование, лицензирование и передачу интеллектуальной собственности, связанной с товарами, экспорт которых в Россию ограничен. Еще одна новость – о включении в санкционный список впервые двух компаний из материкового Китая и пяти из Гонконга, которые подозревают в помощи по обходу санкций. По данным Bloomberg, в новый пакет ЕС могут попасть более чем 35 компаний из Ирана, Китая, ОАЭ, Армении и Узбекистана.

Однако, как считают российские эксперты, все это еще не повод для алармистских настроений. Это, скорее, стимул для укрепления логистики, которая должна стать максимально гибкой и перенастраиваемой. И необходимо при возможности продолжать оптимизировать некоторые логистические цепочки, благодаря чему, например, весной прайсы на некоторые товары в РФ стали снижаться.

В качестве примера можно привести цены на ноутбуки. Дистрибьюторы электроники говорят, что на фоне слабого спроса в мире наметился переизбыток ноутбуков и их комплектующих. Ажиотаж на ноутбуки произошел во время пандемии, когда все перешло на удаленку. Потом импортеры испугались санкций и кинулись создавать запасы. А теперь вот на эти изделия снижаются цены. И есть искреннее желание как-нибудь способом продать неликвиды в РФ.

Аналогичные волны будут возникать и в дальнейшем по другим типам товаров. Сначала санкции, потом переполненные склады. И будут искать цепочки сбыта в РФ.

И здесь опять-таки возникает вопрос о логистике: в подобной ситуации возрастает роль крупных промежуточных складов внутри РФ, которые позволяют сгладить волатильность поставок на внешнеторговых маршрутах.

Если раньше доминировало стремление к минимизации размеров хабов, то сейчас придется, по-видимому, пересматривать подходы к их обустройству. Сегодня подешевел один товар, а подорожал другой. Все это необходимо учитывать при организации логистической системы.

Конкуренция на мировом рынке в период рецессии будет так или иначе проталкивать продукцию в те зоны, где есть спрос, какие бы запреты ни создавали приверженцы санкционной политики. Появятся новые дамбы – образуются и новые прорывы под давлением конкурентной среды. Весьма целесообразно сегодня следить за всеми подобными явлениями. И уж, по крайней мере, не давить конкуренцию внутри РФ. Иначе проблем в результате может оказаться больше, чем ожидаемой пользы от попыток перехода к плановым методам управления отечественной экономикой.

При всем желании она не заместит выпуск абсолютно всех товаров, в которых нуждается российское народное хозяйство. Ну вот сократился на 40% в I квартале текущего года товарооборот Японии и РФ. Зато товарооборот КНР и РФ за 4 месяца 2023 года вырос на 41,3%. Причем впервые за много лет экспорт из Китая в Россию превысил встречный импорт из РФ. Иными словами, баланс в апреле уже сложился дефицитный. Это указывает на то, что для РФ становится все интереснее торговля в юанях. И отечественная логистика уже реагирует на подобные метаморфозы.

Но она вряд ли будет заикливаться исключительно на Китае. За хабами Поднебесной еще стоит Индия, Турция. Пройдутся вторичные санкции и по ним – есть Африка и тот же Вьетнам. Главное – быстрее постараться привыкнуть к новой реальности, а не пытаться выстроить какие-то искусственные схемы регулирования отправок. Очередь – это всегда плохо. Лучше уж долгосрочные квоты с гибким регулированием внутри в зависимости от поведения внешнего рынка. А еще лучше – создать условия для бизнеса, чтобы он сам мог выстроить для себя эффективно настраиваемую инфраструктуру грузоперевозок. Сегодня клиенты хотят видеть систему поставок по принципу «здесь и сейчас». Потому что завтра уже не исключено переключение на другие маршруты и задачи. Значит, необходимо подумать, как настроить логистику соответствующим образом. 📌

**КОНКУРЕНЦИЯ НА МИРОВОМ РЫНКЕ В ПЕРИОД РЕЦЕССИИ БУДЕТ ТАК ИЛИ ИНАЧЕ ПРОТАЛКИВАТЬ ПРОДУКЦИЮ В ТЕ ЗОНЫ, ГДЕ ЕСТЬ СПРОС, КАКИЕ БЫ ЗАПРЕТЫ НИ СОЗДАВАЛИ ПРИВЕРЖЕНЦЫ САНКЦИОННОЙ ПОЛИТИКИ. ПОЯВЯТСЯ НОВЫЕ ДАМБЫ – ОБРАЗУЮТСЯ И НОВЫЕ ПРОРЫВЫ ПОД ДАВЛЕНИЕМ КОНКУРЕНТНОЙ СРЕДЫ**

<b>АКЦЕНТ</b>	<b>ВЫСТАВКИ И КОНФЕРЕНЦИИ</b>
1 ЛОГИСТИКА НА СЕМИ ВЕТРАХ	30 TRANSRUSSIA: ТРИ ДНЯ БОЛЬШОГО ТРАНСПОРТНОГО МИРА
4 ПАНОРАМА	
6 ВОПРОС НОМЕРА	
8 ДОКУМЕНТЫ И КОММЕНТАРИИ	<b>ЛОГИСТИКА И ПЕРЕВОЗКИ</b>
9 ТРАНСПОРТ В ЦИФРАХ	34 ГРУЗОВАЯ ПАНОРАМА ГРУЗЫ И МАРШРУТЫ
<b>СТАВКИ ОПЕРАТОРОВ: ВЕРСИЯ ЖУРНАЛА «РЖД-ПАРТНЕР»</b>	35 НЕФТЬ В АПРЕЛЕ ПРЕПОДНЕСЛА РЖД СЮРПРИЗЫ
10 СЕТЕВАЯ МАТРЕШКА	38 МАЛЫЙ БИЗНЕС ПРИОРИТЕТОМ НЕ ВЫШЕЛ
	<b>МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ</b>
<b>ТЕМА НОМЕРА ТАРИФНОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ</b>	40 Судный день: ГОСУДЕНЬГИ ДЛЯ ОТЕЧЕСТВЕННОГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТА
12 ТАРИФ, ИНВЕНТАРЬ И «ИНФЛЯЦИЯ МИНУС»	43 В ОДНО МОРЕ ДВАЖДЫ
18 Почти как лебедь, рак и щука?	46 Осложненное СУДОХОДСТВО
21 Морской фрахт уточнит российскую логистику	<b>КОМПАНИИ ОПЕРАТОР</b>
24 Автоперевозки: волатильный горизонт	48 Обратный ход
27 Как продвинуть цепочки поставок за рубеж?	50 Уроки истории как инструмент улучшения будущего
	<b>ПРОИЗВОДСТВО И УСЛУГИ БЕЗОПАСНОСТЬ</b>
<b>ЭКОНОМИКА ИНФРАСТРУКТУРА</b>	53 На крыльях угрозы
28 Тяжелой поступью по БАМу	<b>ЮБИЛЕЙ</b>
	56 Мост в прошлое как коридор в будущее



## Почти как лебедь, рак и щука?

СТР. 18

Погрузка по сети РЖД по итогам 2022 года снизилась на 3,8%, однако железнодорожный перевозчик отреагировал на падение спроса повышением тарифов на 11%. В I квартале 2023-го погрузка снизилась еще на 0,8%, а железнодорожники в январе 2023 года повысили тарифы на 8%. Можно ли остановить рост затрат на перевозку грузов по железной дороге?

## Нефть в апреле преподнесла РЖД сюрпризы

СТР. 35

Ожидаемого сокращения перевозок нефти и продуктов ее переработки на сети РЖД в апреле не произошло. Аналитики в растерянности: можно ли сейчас говорить о позитиве в развитии отрасли, если труба исправно качает сырье, а на железной дороге обеспечивают поставки нефтепродуктов на споте?

## Обратный ход

СТР. 48

Адаптация логистики к новой реальности не должна происходить в ущерб качеству перевозочного процесса. Вопрос оборачиваемости транспортных средств по-прежнему не теряет актуальности и требует грамотного регулирования. При этом на железных дорогах большой проблемой остается управление порожними вагонопотоками.

**РЕДАКЦИОННЫЙ СОВЕТ:** БЕССОНОВ Г. И., ДАВЫДОВ Г. Е., ИЛАТОВСКИЙ А. В., ЛЕВИН Б. А., ОЛЬХОВСКАЯ И. В., ПЕТРЕНКО В. А., ПРОКОФЬЕВ В. Н., РЕЗЕР С. М., САВУШКИН Р. А., САПРОНОВ А. А.

### РЕДАКЦИЯ ▶ +7 (812) 418-34-92

АЛЕКСАНДР РЕТЮНИН ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР  
▶ RETUN@RZD-PARTNER.RU  
ВИКТОРИЯ ЗАЙЦЕВА ПЕРВЫЙ ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЛАВНОГО РЕДАКТОРА – ШЕФ-РЕДАКТОР ▶ VIKAZ@RZD-PARTNER.RU  
ОЛЕГ ДЬЯЧЕНКО ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЛАВНОГО РЕДАКТОРА  
▶ OLEG@RZD-PARTNER.RU  
МАРИНА ЕРМОЛЕНКО ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЕНЕРАЛЬНОГО ДИРЕКТОРА – ДИРЕКТОР ПО МАРКЕТИНГУ И РЕКЛАМЕ ▶ MARINA@RZD-PARTNER.RU  
МАРИЯ ПРИБОРАЖЕНСКАЯ ОТВЕТСТВЕННЫЙ СЕКРЕТАРЬ  
▶ MARIA@RZD-PARTNER.RU  
КРИСТИНА АЛЕКСАНДРОВА ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЛАВНОГО РЕДАКТОРА – ОТВЕТСТВЕННЫЙ РЕДАКТОР ИНФОРМАЦИОННОГО АГЕНТСТВА РЖД-ПАРТНЕР.РУ ▶ KRISTINA@RZD-PARTNER.RU  
НАДЕЖДА ВТОРУШИНА ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЛАВНОГО РЕДАКТОРА – РУКОВОДИТЕЛЬ НАПРАВЛЕНИЯ СПЕЦИАЛЬНЫХ ПРОЕКТОВ  
▶ VTORUSHINA@RZD-PARTNER.RU  
НАТАЛЬЯ ГУСАЧЕНКО ВЕДУЩИЙ ОБОЗРЕВАТЕЛЬ  
▶ GUSACHENKO@RZD-PARTNER.RU  
АНДРЕЙ ААЗАРОВ ВЕДУЩИЙ ОБОЗРЕВАТЕЛЬ  
▶ LAZAREV@RZD-PARTNER.RU  
АЛЕНА АЛЕШИНА КОРРЕСПОНДЕНТ ▶ ALYOSHINA@RZD-PARTNER.RU  
ПАВЕЛ УСОВ КОРРЕСПОНДЕНТ ▶ USOV@RZD-PARTNER.RU  
НАТАЛИЯ ВОСТРУХОВА СОБСТВЕННЫЙ КОРРЕСПОНДЕНТ В БАЛТИИ ▶ VOS2@APOLLO.LV

### ОТДЕЛ РЕКЛАМЫ ▶ +7 (812) 418-34-90

▶ RECLAMA@RZD-PARTNER.RU  
НАТАЛИЯ ЗАХАРОВА ВЕДУЩИЙ МЕНЕДЖЕР ▶ NZANAR@RZD-PARTNER.RU  
ЕЛЕНА УСПЕНСКАЯ ВЕДУЩИЙ МЕНЕДЖЕР ▶ HELEN@RZD-PARTNER.RU  
ЕКАТЕРИНА ЩУКИНА МЕНЕДЖЕР ПО РАБОТЕ С КОРПОРАТИВНЫМИ КЛИЕНТАМИ ▶ SCHUKINA@RZD-PARTNER.RU

### ИЗДАТЕЛЬ: ООО «РЕДАКЦИЯ ЖУРНАЛА «РЖД-ПАРТНЕР» ▶ +7 (812) 418-34-92

АЛЕКСАНДР РЕТЮНИН ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР  
▶ RETUN@RZD-PARTNER.RU  
АНАТОЛИЙ КИЦУРА ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЕНЕРАЛЬНОГО ДИРЕКТОРА  
▶ TGR@RZD-PARTNER.RU

### РАСПРОСТРАНЕНИЕ И ПОДПИСКА ▶ +7 (812) 418-34-99

▶ RASPR@RZD-PARTNER.RU  
АМИТРИЙ СИНЕЛЬНИКОВ НАЧАЛЬНИК ОТДЕЛА ДОСТАВКИ  
▶ DIMA@RZD-PARTNER.RU  
ТАТЬЯНА ГУНЬКОВА ВЕДУЩИЙ МЕНЕДЖЕР ОТДЕЛА ПОДПИСКИ  
▶ GUNKOVA@RZD-PARTNER.RU  
НАТАЛЬЯ КАРНАК МЕНЕДЖЕР ОТДЕЛА ПОДПИСКИ  
▶ KARNAK@RZD-PARTNER.RU  
СОФЬЯ СМЕТАНА МЕНЕДЖЕР ОТДЕЛА ПОДПИСКИ  
▶ SMETANA@RZD-PARTNER.RU

### ТЕХНИЧЕСКАЯ СЛУЖБА ▶ +7 (812) 418-34-93/94

ЯНА РЫБАК АРТ-ДИРЕКТОР ▶ YANGRE@RZD-PARTNER.RU  
ЕЛЕНА АДРИАНОВА ▶ ANGEL@RZD-PARTNER.RU  
АЛИЯ КУРАГО ▶ YAKUBOVA@RZD-PARTNER.RU  
ЛАРИСА МИТРОШИНА ▶ L.MITROSHINA@RZD-PARTNER.RU

### ОФИС ЖУРНАЛА «РЖД-ПАРТНЕР» В МОСКВЕ

▶ +7 (495) 984-54-41 ▶ MOSCOW@RZD-PARTNER.RU  
ЕЛЕНА МАЛЬЦЕВА ВЕДУЩИЙ МЕНЕДЖЕР ПО СВЯЗЯМ С ОБЩЕСТВЕННОСТЬЮ  
▶ MALCEVA@RZD-PARTNER.RU

### АДРЕС РЕДАКЦИИ

190031, САНКТ-ПЕТЕРБУРГ, НАБ. РЕКИ ФОНТАНКИ, Д. 117, ЛИТЕРА А, ПОМ. БЕЗ №3, КАБ. 388

### АДРЕС ИЗДАТЕЛЯ

190031, САНКТ-ПЕТЕРБУРГ, НАБ. РЕКИ ФОНТАНКИ, Д. 117, ОФ. 37  
▶ RZDP@RZD-PARTNER.RU ▶ WWW.RZD-PARTNER.RU

### ПОДПИСНЫЕ ИНДЕКСЫ

КАТАЛОГ «УРАЛ-ПРЕСС»: ПЕЧАТНАЯ ВЕРСИЯ ▶ 29951  
ЭЛЕКТРОННЫЙ КАТАЛОГ И КАТАЛОГ ИНТЕРНЕТ-ПОДПИСКИ «ПОЧТА РОССИИ» ▶ ПН395

### УЧРЕДИТЕЛЬ:

ООО «ИЗДАТЕЛЬСКИЙ ДОМ «ОМ-ЭКСПРЕСС». ИЗДАТЕЛЬ: ООО «РЕДАКЦИЯ ЖУРНАЛА «РЖД-ПАРТНЕР»». ИНФОРМАЦИОННАЯ ПОДДЕРЖКА: ПРЕСС-СЛУЖБА МИНИСТЕРСТВА ТРАНСПОРТА РФ, ПРЕСС-СЛУЖБА АССОЦИАЦИИ МОРСКИХ ТОРГОВЫХ ПОРТОВ. ИЗДАНИЕ ЗАРЕГИСТРИРОВАНО ФЕДЕРАЛЬНОЙ СЛУЖБОЙ ПО НАДЗОРУ В СФЕРЕ СВЯЗИ, ИНФОРМАЦИОННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ И МАССОВЫХ КОММУНИКАЦИЙ (РОСКОМНАДЗОР) ПИ № Фс77-63608 от 02.11.2015 г.

ОТПЕЧАТАНО В ТИПОГРАФИИ «ГРЕЙТ ПРИНТ». 198095, САНКТ-ПЕТЕРБУРГ, УЛ. ШВЕЦОВА, Д. 12, КОРП. 2, ЛИТ. А, ПОМ. 6-Н, КОМ. 6  
▶ WWW.GREAT-PRINT.RU ▶ +7 (812) 622-00-22

ЗАКАЗ № 48468. ТИРАЖ: 4800.  
ЖУРНАЛ «РЖД-ПАРТНЕР» № 9–10 (493–494) 2023 г.  
ВЫХОД ИЗ ПЕЧАТИ 22.05.2023 г.  
ЦЕНА СВОБОДНАЯ.

РЕДАКЦИЯ НЕ НЕСЕТ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА СОДЕРЖАНИЕ РЕКЛАМНЫХ ОБЪЯВЛЕНИЙ. РЕКЛАМИРУЕМЫЕ ТОВАРЫ И УСЛУГИ ИМЕЮТ НЕОБХОДИМЫЕ СЕРТИФИКАТЫ И ЛИЦЕНЗИИ. ПРИ ПЕРЕПЕЧАТКЕ МАТЕРИАЛОВ ССЫЛКА НА «РЖД-ПАРТНЕР» ОБЯЗАТЕЛЬНА. МНЕНИЕ РЕДАКЦИИ НЕ ВСЕГДА СОВПАДАЕТ С МНЕНИЕМ АВТОРОВ СТАТЕЙ.

## ЛИЗИНГ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА ОТ ВТБ ЛИЗИНГ – НАДЕЖНО, ЭФФЕКТИВНО, ВЫГОДНО!

### ВЕДУЩАЯ ЛИЗИНГОВАЯ КОМПАНИЯ СТРАНЫ

**20 ЛЕТ**  
НА РЫНКЕ

**ЛИДЕР**  
В Ж/Д ОТРАСЛИ \*

#### Ж/Д ТРАНСПОРТ ЛЮБОГО ТИПА И НАЗНАЧЕНИЯ

- Полувагоны
- Вагоны-цистерны
- Вагоны-хопперы
- Вагоны-платформы
- Локомотивная тяга

#### ГИБКИЕ УСЛОВИЯ ФИНАНСИРОВАНИЯ

- От 0% – аванс
- До 10 лет – срок лизинга
- От 200 млн руб. – сумма финансирования
- Индивидуальный график платежей

#### ВИДЫ ЛИЗИНГА

- Финансовый или операционный лизинг
- Возвратный лизинг
- Аренда с опционом на выкуп



**КОНТАКТЫ**  
vtb-leasing.ru  
8 800 551 93 10

**Казахстан, Россия и Туркмения создадут совместное предприятие для развития перевозок**

Казахстанская транспортно-логистическая компания KTZ Express, АО «РЖД Логистика» и ОАО «Транспортно-логистический центр Туркменистана» подписали меморандум о создании совместного предприятия (СП).

Документ завизировали генеральный директор АО «KTZ Express» Кайрат Утяпов, генеральный директор АО «РЖД Логистика» Дмитрий Мурев и генеральный директор ОАО «Транспортно-логистический центр Туркменистана» Мердан Бяшимов. Целью СП станет создание единого логистического оператора на восточном маршруте международного транспортного коридора Север – Юг.

«Стороны договорились объединить свои компетенции для формирования конкурентоспособных тарифных ставок и беспшовной перевозки грузов из Казахстана, России, Туркменистана в Иран, Индию, страны Ближнего Востока и Азиатско-Тихоокеанского региона с участием погранпереходов Аксарайская, Озинки, Болашак, Инче Бурун, Серахс и в обратном направлении», – отмечают в KTZ Express.

В компании пояснили, что коридор Север – Юг является сейчас для Казахстана одной из главных точек роста в развитии транспортно-экономических связей с Ираном и Индией. Как отмечают казахстанские грузоотправители, очевидным преимуществом этого сухопутного коридора является высокая скорость доставки грузов.



**Выпуск отечественных подшипников кассетного типа за 4 месяца превысил прошлогодний уровень**

Российскими заводами за январь – апрель 2023 года произведено 84,9 тыс. конических двухрядных подшипников против 79 тыс. за аналогичный период 2022-го.

С учетом импорта поставки кассетных подшипников на рынок РФ с начала этого года превысили 140 тыс. – это почти в 1,8 раза больше, чем годом ранее.

Подшипники данного типа применяются в производстве инновационного парка. Из всего количества вагонов постройки 2022-го, поступивших в грузовой парк РФ, подвижной состав с осевой нагрузкой 25 тс составил немногим более 10 тыс. ед., или 21,2%. По сравнению с 2021 годом парк пополнился почти в 3 раза меньшим количеством вагонов с повышенной осевой нагрузкой.

Основная доля (94%) от всех вагонов инновационного типа прошлой годней постройки пришла на предприятия НПК ОВК и «Уралвагонзавод». В небольших количествах подвижной состав с улучшенными техническими характеристиками также выпускали Ярославский ВРЗ «Ремпутьмаш», «Алтайвагон» и «Рузхимаш». По родам подвижного состава с осевой нагрузкой 25 тс вагоны постройки 2022 года распределились таким образом: полувагоны – 65,9%, хопперы – 14,7%, платформы – 14,3%, цистерны – 3,7%, крытые вагоны – 1,4%.

**В Монголии будут принимать больше транзитных контейнерных поездов из России**

Как сообщил первый заместитель начальника АО «Улан-Баторская железная дорога» Олег Казаков, с 1 мая совместное российско-монгольское предприятие увеличило количество транзитных контейнерных поездов, принимаемых из России.



«С 1 мая это будет пять поездов в сутки с железнодорожной станции Наушки на границе с Монголией», – отметил О. Казаков. На сегодня УБЖД осуществляет более 70% экспортных и импортных грузовых перевозок Монго-

лии. За первые 3 месяца текущего года Улан-Баторская железная дорога перевезла более 8 млн т грузов. Из них транзитные грузы составили более 13%. Из России в Китай через Монголию идет почти 66% транзитных грузов.

## В Санкт-Петербурге прогнозируют рост контейнерооборота

По словам представителя Noytech Supply Chain Solutions Андрея Козлова, контейнерные перевозки через Санкт-Петербургский узел, которые демонстрировали глубокий спад в прошлом году, в 2023-м, по одним оценкам, вырастут на 5–10%, а по другим – на 25–30%.

Эксперт напомнил, что в 2022 году Санкт-Петербург потерял значительный трафик после ухода глобальных транспортно-логистических компаний. Из ведущих мировых операторов остался только сервис MSC, но он предназначен для доставки определенной номенклатуры товаров. Это продукты питания, гуманитарные грузы, фармацевтическая продукция. Также осталась пара фидерных линий с Роттердамом, небольшой сервис с США и Бразилией (порт Сантус).

Со второй половины года постепенно запускается сообщение с азиатскими странами. На его развитие возлагаются большие надежды. «Надеемся, что будет стабилизироваться и лучше регулироваться загрузка прямых рейсов на Санкт-Петербург, – отметил А. Козлов. – Уже сейчас появились линии, которые из Турции заходят в Санкт-Петербург. И мы думаем, в ближайшее время будет актуализирован [сервис] на Южную Америку (Аргентина, Венесуэла), также появится новое решение по Африке».

Добавим, что по итогам I квартала 2023 года контейнерооборот к январю – марту 2022-го сократился у таких стивидоров Санкт-Петербургского узла, как АО «Первый контейнерный терминал» (-95,7%), АО «Петролеспорт» (-88,7%), ООО «Моби Дик» (-100%). В целом по Санкт-Петербургу и Ленинградской области контейнерный поток упал на 58,5%, до 184 тыс. TEU.



## НАЗНАЧЕНИЯ

### ■ СЕРГЕЙ КАНЗЫЧАКОВ

#### назначен новым руководителем «СУЭК-Хакасия»

Его предшественник Алексей Килин принял решение завершить работу в СУЭК и уйти на заслуженный отдых. С. Канзычаков работает в различных подразделениях Сибирской угольной энергетической компании с 2002 г. На предприятиях угольной отрасли он успешно прошел все этапы профессионального роста – от помощника машиниста экскаватора до руководителя угольного объединения. После института начал работать на разрезе «Черногорский», затем – на разрезе «Изыхский» в Хакасии, где получил первый опыт руководящей работы в качестве директора разреза. С 2011 г. возглавлял разрезуправление «СУЭК-Кузбасс» в Кемеровской области, работал в головном офисе СУЭК.

### ■ ВАЛЕНТИН КАРГИН

#### назначен на должность временного управляющего директора Ижевского механического завода

В. Каргин начинал трудовой путь с рабочих специальностей: был электросварщиком, слесарем, мастером участка. В 1997 г. назначен главным инженером вагонного депо Алтайская Западно-Сибирской железной дороги. Имеет более чем 15-летний опыт успешной работы на руководящих постах на предприятиях отрасли машиностроения, в том числе Барнаульском вагоноремонтном заводе, в «АлтайТрансСнабе», «Новотрансе», «Виптрансе», «Сибтехпроме», ФГУП «Дирекция железных дорог МПС России».

### ■ ИГОРЬ КЛИМОВ

#### избран председателем совета директоров «Нижнекамскнефтехима»

И. Климов – управляющий директор «Сибура», лидер функции «Эффективность производства». Он окончил факультет ракетостроения Балтийского государственного технического университета им. Устинова по специальности «Инженер-механик», направление «Производство и проектирование ЛА». Получил дополнительное образование в Высшей школе бизнеса МГУ им. Ломоносова, получив степень MBA. Имеет бизнес-образование по программам «Сибура» в MBA в Insead и IMD.

### ■ МАРАТ ФАЛЯХОВ

#### назначен генеральным директором «Нижнекамскнефтехима»

В 1998 г. М. Фаляхов окончил Казанский государственный технологический университет по специальности «Техника и технологии», а в 2000 г. – Поволжскую академию государственной службы им. Столыпина по специальности «Финансовый менеджмент государственного и муниципального управления».

К команде «Сибура» он присоединился в 2007 г. в роли начальника управления в дирекции синтетических каучуков. Затем последовательно работал главным инженером Красноярского завода синтетического каучука, главным инженером и генеральным директором «Воронежсинтезкаучука». В 2017 г. перешел на позицию генерального директора дочернего общества «Сибура», отвечающего за глубокую переработку, БИАКСПЛЕНА, и руководил им в течение пяти лет. Имеет ученую степень кандидата химических наук и бизнес-образование по программам «Сибура» в MBA в Insead и IMD.

**Электронные очереди на пропуск автотранспортных средств через сухопутные границы РФ – КНР запустят в сентябре 2023 года. На МАПП Забайкальск, по плану комитета экономической политики и предпринимательства краевого парламента, электронные очереди начали работать в тестовом режиме уже с 1 марта этого года. Однако пока пересекать границы проще не стало. Каковы масштабы имеющихся проблем и что думают участники рынка?**

**Андрей Кефер,**  
первый вице-премьер  
правительства  
Забайкальского края

– Мы в контакте 24/7 как с водителями большегрузов, так и с администрацией района. Получили от водителей коллективное обращение с просьбой оказать содействие в урегулировании ситуации. Но мы неоднократно говорили о том, что самостоятельно правительство края решить проблему не может, поскольку все, что касается урегулирования очередей и деятельности пункта пропуска, – федеральные полномочия. Сейчас по поручению губернатора края мы обратились в Минтранс России с просьбой оказать содействие в решении проблемной ситуации. Мы уже несколько раз обозначали эту проблему перед правительством России. Совсем недавно мы получили поручение первого зампреда правительства России Андрея Белоусова, который определил ответственную федеральную структуру и поручил в короткие сроки довести историю с очередью до логического завершения. В ближайшее время совместно с нашими федеральными коллегами мы намерены отработать эту ситуацию. В течение 1–2 месяцев ожидаем стабилизации и прозрачности с очередью на МАПП.

**Андрей Гурулев,**  
депутат Госдумы VIII созыва  
от «Единой России»

– На самом большом сухопутном пункте пропуска с Китаем в Забайкальске стоят фуры в очереди, которая составляет 11 км, одно время она была даже 20 км. Это достаточно серьезная проблема, и уже больше года решения нет. Наша страна развернулась на восток, но с таким разворотом тяжело чего-то добиться быстро. Создали электронную очередь, но толку пока нет. Необходимо внимание федеральных властей: если есть возможность расширить пункт пропуска, это можно

сделать быстро, чтобы никто не стоял. Ведь в этих фурах – наша экономика.

**Представитель  
пресс-службы ФТС**

– С 15 мая грузовое сообщение в пункте пропуска МАПП Забайкальск на границе с КНР переходит на круглосуточный режим работы. Решение принято на координационном совете пункта пропуска. Изменения времени работы будут действовать в тестовом режиме 6 месяцев. В целях увеличения товаропотока через МАПП Забайкальск – Маньчжурия китайская сторона выразила согласие на предложение российских властей перейти на 24-часовой режим. Должностные лица таможенного поста МАПП Забайкальск Читинской таможни готовы к изменению графика работы.

**Роман Берг,**  
депутат Заксобрания  
Забайкальского края

– Да, на МАПП ввели электронную очередь, но она от этого меньше не стала по той простой причине, что есть международные контракты на поставку новой техники для работы на территории РФ из соседнего Китая. А таможня с 21.00 до 9.00 следующего дня закрыта. Соответственно, в работающий промежуток китайские компании, согласно международным контрактам, отправляют новую технику, а фуры с нашими соотечественниками стоят, что с той, что с другой стороны, и ждут, пока им откроют свободный коридор. Если таможня, в том числе со стороны Китая, будет работать круглосуточно, то необходимо ввести следующий режим: с 21.00 до 9.00 идет техника, а в дневное время – товары первой необходимости. Тогда таких огромных очередей не будет.

**Лин Юнь,**  
секретарь партийной  
ячейки политического  
консультативного совета  
Маньчжурии

– На российской стороне на въезд и выезд оборудована только одна полоса (для пассажиров и грузовых машин), в то время как с китайской стороны их всегда было две. Это значительно сдерживает работу пункта пропуска, не позволяет освободить погранпереход от скопившихся транспортных средств.

**Федор Илияхов,**  
представитель  
автотранспортной  
компании

– Проехать из России в Китай на МАПП Забайкальск сейчас можно только по электронной очереди. Слот продают за 15 тыс. руб. Если фуры в списках нет, то сотрудники какого-то «call-центра», которые стоят на МАПП, не пропускают. Позади – представители ГАИ, если к ним подойти и начать задавать вопросы – пропускают. Все друг друга видят, но никто ничего не делает. Если позвонить на горячую линию, отвечают люди, которые не представляют, и если начинаешь торговаться за слот, то заявляют, что очередь ни к чему не обязывает, и предлагают проехать без записи.

**Сергей Павлов,**  
представитель  
автотранспортной компании

– Мы на нейтральной полосе стоим неделями. За три года ничего из обещанного по расширению МАПП не сделано. Не хватает даже таможенников для осмотра транспорта. Большая проблема – скоропортящийся товар, который идет по отдельной очереди. На майских праздниках движение большегрузов на МАПП Забайкальск сильно замедлилось. В чатах пишут: неизвестные люди перегородили проезд и пропускают все фуры в порядке живой очереди. Списки, которые формировались, теперь не работают. За очереди разгораются целые баталии.





НОВАЯ  
ПЕРЕВОЗОЧНАЯ

# ПЕРЕВОЗКИ В РИТМЕ ЖИЗНИ

**20 лет**  
на рынке  
железнодорожных  
перевозок

## ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ

105066, Россия, Москва, ул. Нижняя Красносельская, д. 39, стр. 1

Тел.: +7 (495) 445-05-75. Факс: +7 (495) 445-05-73

office@npktrans.ru

www.npktrans.ru

входит в группу  Globaltrans

### **Эксперимент с навигационными пломбами для контроля товаров**

Для контроля доставки товаров на территории Казахстана, Киргизии и РФ железнодорожным и автомобильным видами транспорта, согласно проекту постановления правительства РФ, предложено использовать навигационные пломбы. Для этого до 1 июня 2023 года намечено провести эксперимент в рамках распоряжения Евразийского межправсовета № 25.

Как следует из текста пояснительной записки к проекту постановления правительства РФ, в проекте предполагается взаимодействие Минтранса России с комитетом госдоходов Минфина Казахстана, государственной налоговой службой при Минфине Киргизии, а также ДТОО «Институт космической техники и технологий» (ИКТТ), Ассоциацией международных автоперевозчиков Кыргызской Республики и ООО «ЦРЦП». При этом предполагается участие ОАО «РЖД», Минэкономразвития, ФТС, ФНС России и Россельхознадзора. ООО «ЦРЦП» рассматривается как национальный оператор, обеспечивающий отслеживание перевозок объектов с использованием навигационных пломб. Доступ других ведомств в России к данным планируется осуществлять через платформу Минтранса России. С ней обеспечивается интеграция информационной системы ИКТТ для взаимодействия в Киргизии. К уполномоченному центру ООО «ЦРЦП» также могут присоединяться и другие центры, созданные в странах ЕАЭС. Остается добавить, что в РФ установлен перечень железнодорожных станций и пунктов автомобильного пропуска, где электронные навигационные пломбы должны накладываться уполномоченным оператором на грузовые отсеки транспортных средств.

*Полный текст документа см. в печатной версии № 9–10 (435–436) журнала «РЖД-Партнер Документы»*

### **Как проехать из Китая в страны Центральной Азии**

Согласно информации АО «НК «Казахстан темир жолы» от 27.03.2023 г. транзитные грузопотоки из КНР в страны Центральной Азии переориентируются на станцию Алтынколь.

Такое решение принято на совещании ОСЖД в марте текущего года, поскольку китайская сторона сообщила о строительстве второй линии на участке Цзинхэ – Алашанькоу, а казахстанская – о сооружении вторых путей участка Достык – Мойынты. В связи с этим движение переключается до конца 2023 года на альтернативный маршрут через Алтынколь – Хоргос. Уточняется, что через переход Алтынколь – Хоргос перевозка груза короче на 500 км и дешевле на 10–15%, чем через стык Достык – Алашанькоу. Сегодня доля перевозок по стыку Достык – Алашанькоу в общем объеме перевозок в Узбекистан, Туркменистан, Таджикистан и Кыргызстан не превышает 20%. А станции Алтынколь и Хоргос имеют современную инфраструктуру и терминальные возможности для приема и передачи грузов.

*Полный текст документа см. в печатной версии № 9–10 (435–436) журнала «РЖД-Партнер Документы»*

### **Для зерна в контейнерах – свои МТУ**

Зерно и некоторые другие насыпные грузы разрешено перевозить в универсальных контейнерах согласно Местным техническим условиям (МТУ), разъясняется в телеграмме ОАО «РЖД» № 1295/ЦФТО от 19.01.2021 г.

Как пояснили в ОАО «РЖД», телеграмма остается актуальной и в 2023 году, поскольку такой вид отправки, в частности, зерна применяется при экспорте через российские морские порты на юге РФ. Однако для этого грузоотправителям придется заключить договоры с ЦФТО дорог отправления о перевозке на особых условиях. В частности, это связано с необходимостью соблюдения определенной степени влажности зерна. В данном случае споры о сохранности груза и соответствии его заявленным параметрам регулируются между грузоотправителем и грузополучателями без участия железных дорог. Вопрос о типе вкладыша в контейнер регулируется нормами, действующими на сети. Он должен быть указан в МТУ.

*Полный текст документа см. в печатной версии № 9–10 (435–436) журнала «РЖД-Партнер Документы»*

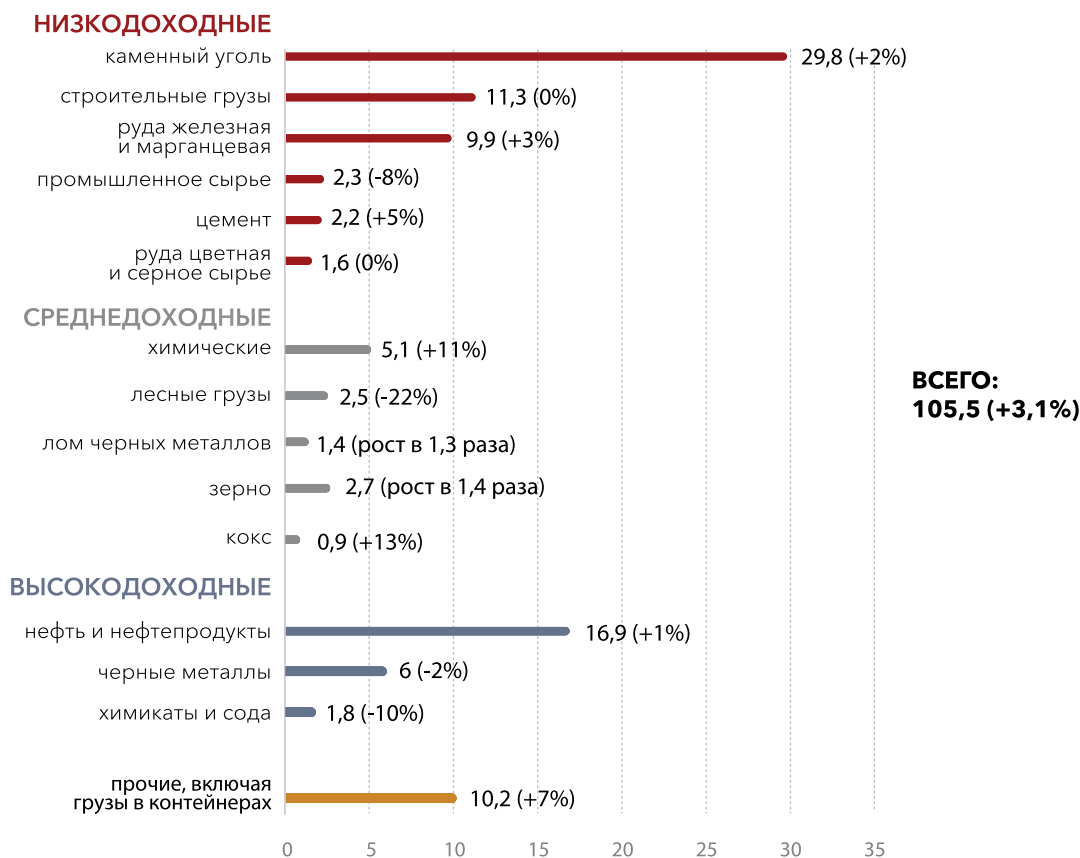
### **Книга расскажет о задержках вагона в пути**

Согласно распоряжению ОАО «РЖД» № 1856/р от 20.07.2022 г. на сети введена в оборот новая форма внутреннего первичного учета – ГУ-14ВЦ/Э.

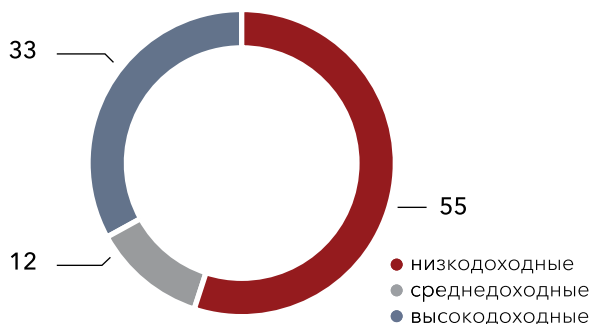
Ранее указанная форма ГУ-14, или книга действующих в ОАО «РЖД» запрещений и ограничений по приему к перевозке грузов, могла передаваться в электронном виде, но не имела юридического статуса. Аббревиатура «ВЦ/Э» означает, что теперь в книгу включена электронная подпись. Данная книга используется при приеме заявок на перевозку грузов и оформлении накладной с целью исключения задержки вагонов в пути следования и размещения из-за этого подвижного состава в отстой. В обновленном виде ГУ-14ВЦ/Э формируется в АС ЭТРАН и включает полный перечень уведомлений об ограничениях движения и конвенциях с расшифровкой причин их выдачи. Таким образом, клиент может видеть, на какой железной дороге и станции сформировались пробки.

*Полный текст документа см. в печатной версии № 9–10 (435–436) журнала «РЖД-Партнер Документы»*

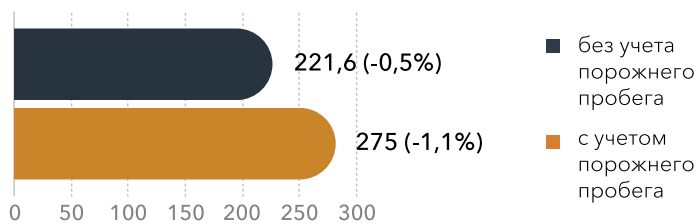
**Погрузка на сети РЖД в апреле 2023 г. по сравнению с апрелем 2022 г., млн т, %**



**Структура погрузки в апреле 2023 г. по степени доходности, %**

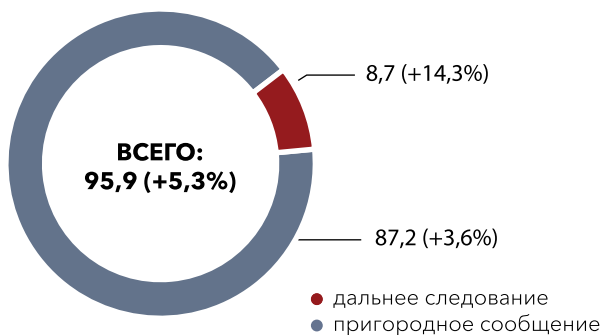


**Грузооборот железнодорожного транспорта в апреле 2023 г. по сравнению с апрелем 2022 г., млрд т-км, %**

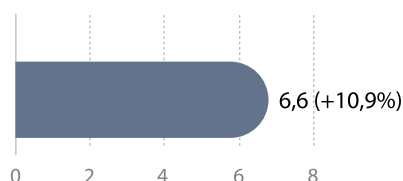


**Пассажирские перевозки**

в апреле 2023 г. по сравнению с апрелем 2022 г., млн пасс., %



в апреле 2023 г. по сравнению с апрелем 2022 г., млрд пасс.-км, %



# Сетевая матрешка

**«РЖД-ПАРТНЕР» ПРЕДСТАВЛЯЕТ ОЧЕРЕДНОЙ ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ ОБЗОР С УКАЗАНИЕМ АБСОЛЮТНЫХ ЗНАЧЕНИЙ СТАВОК АРЕНДЫ ВАГОНОВ НА СПОТЕ (РУБ./СУТ.) И СТАВОК ДОХОДНОСТИ ВАГОНОВ (РУБ./СУТ.) ПО ИТОГАМ ИСТЕКШЕГО МЕСЯЦА, ОЦЕНОК И ПРОГНОЗОВ ДИНАМИКИ НА ПЕРСПЕКТИВУ. В ИССЛЕДОВАНИИ УЧАСТВУЮТ ПРЕДСТАВИТЕЛИ ВЕДУЩИХ РОССИЙСКИХ ОПЕРАТОРОВ, ГРУЗОВЛАДЕЛЬЦЕВ, ЭКСПЕДИТОРСКИХ КОМПАНИЙ, ОТРАСЛЕВЫЕ ЭКСПЕРТЫ.**

## **БАЛАНСИРОВКА НА ГРАНИ**

В апреле 2023-го погрузка пре- высила показатель аналогичного месяца прошлого года на 3,1%. Од- нако при этом сеть вступила в по- лосу сравнения с периодом низкой базы. Поэтому позитивная динамика погрузки, связанная с отправка- ми массовых грузов, конечно же, долж-

на момент сдачи номера в типогра- фию редакция получить не успела.

И все же данные опросов операторов показывают, что на споте большинство сделок по-прежнему тяготеют к указанному уровню. Причем и в мае он останется актуальным. Прогнозировалось, что за трендом на подъем ставок аренды полуваго-

добавилось полувагонов с нагрузкой на ось 25 тс. В основном заказывали обычный тоннаж. Да и в ремонт отпра- вили полувагонов меньше, чем за тот же месяц прошлого года.

Поэтому показалось, что в целях экономии и для поддержания балан- са можно списать меньше подвиж- ного состава. Однако, по-видимому, где-то перестарались. И в апреле ра- бочий парк вырос более чем на 4,3%. А значит, сеть пополнилась полу- вагонами сверх потребности. Про- фицит стал давить на ставки.

**Ставки операторов действительно растут, если на сети складываются затруднения с подводом порожних вагонов и пропуском груженого подвижного состава. Однако при этом операторы вынуждены каким-то образом компенсировать свои издержки, связанные с простоями вагонов и ограничениями в применении наиболее эффективных для них схем управления собственными парками**

на служить поводом для увеличения ставок аренды полувагона на споте. Ведь и угля, и щебня предлагается к погрузке больше.

Тем не менее прямой корреляции между двумя этими показателями в апреле не наблюдалось. Ставки арен- ды на споте, наоборот, явно стре- мятся качнуться вниз. В частности, это видно по поведению индекса до- ходности полувагона на ЭТП «Гру- зовые перевозки». В апреле текуще- го года он снизился к марту 2023-го на 3%. Иными словами, вернулся на уровень февраля.

Аналогичным образомотреаги- ровали и ставки на верхней границе коридора аренды полувагонов на споте: в марте они стали сползать вниз. Если в феврале максималь- ный уровень ставки аренды на ряде наиболее востребованных марш- рутлов достигал 3200 руб./сут., то в апреле он был уже на уровне 3100 руб./сут. При этом в марте сдвинулась вверх и нижняя грани- ца коридора ставок – до 1900 про- тив 1800 руб./сут. месяцем ранее. Неустойчивость границ коридора проявилась и в апреле: колеба- ния зафиксированы в зависимости от условий рейса от 2000 до 3200 руб./сут. Однако базовая ставка, по предварительным дан- ным, в итоге снова осталась на прежнем уровне – 2300 руб./сут. Окончательный сводный результат

нов наступит спад. Однако период роста, характерный для конца 2022 – начала 2023-го, продлился дольше, чем ожидалось. Операторы прово- дили достаточно сбалансированную политику, чтобы не уронить ставки весной.

Но вот апрель немного спутал карты. Во-первых, стала улучшаться ситуация на сети. Прошла эйфория от того, что вагонопотоки отрегу- лирует искусственный интеллект. На практике поправки, внесенные ДМЗИ в работу, связанную с суточ- ным клиентским планом погрузки, больше выявили нестыковок в рабо- те движенцев и путейцев, чем внесли улучшений в управление движением на сети. Улучшения, конечно, имеют- ся. И все-таки слишком многое еще необходимо совершенствовать, что- бы продвинуться вперед. Поэтому в целом ряде случаев работу с брошен- ными поездами и заторами вновь стали проводить вручную. В итоге где-то помогла ДМЗИ, а где-то – традиционные методы, но, как бы то ни было, общая обстановка на сети немного улучшилась. И это создало условия для снижения ставок.

В апреле операторы также пере- оценили динамику прибавки в погруз- ке. Кроме того, сократилось поступ- ление новых полувагонов. В апреле заводы их выпустили в 1,7 раза мень- ше, чем за аналогичный период 2022 года. Причем существенно меньше

## **У кого сверхдоходы?**

Следует отметить, что в СМИ появилась информация о сверхдохо- дах, которые получили операторы в 2022-м и продолжают получать в на- стоящее время. В прошлом году их заработок оценили в 226,2 млрд руб., что в 2,3 раза больше, чем в 2021 году. Выручка участников рынка перево- зок по сети РЖД при этом выросла на 30%. В том числе чистая прибыль ФГК возросла до 41,26 млрд руб. (в 6,45 раза), ПГК – до 38,38 млрд руб. (в 1,75 раза), «Модум-Транса» – до 24,19 млрд руб. (в 3,49 раза), «Нефте- ТрансСервиса» – до 14,9 млрд руб. (в 5,38 раза). Соответственно ФГК оперирует 8% вагонов от общего их парка на сети, ПГК – 7,6%, «Модум- Транс» – 5,3%, «НефтеТранс- Сервис» – 5,1%.

Среди указанных причин стре- мительного роста чистой прибыли у перечисленных игроков назван рост ставок на полувагоны. Однако в среднем за 2022 год среднемесячная базовая ставка аренды полувагона увеличилась по сравнению с 2021-м с 1280,8 до 2241,7 руб./сут. – иными словами, в 1,8 раза. Причем в I полу- годии 2022 года прибавка шла к уров- ню аналогичного периода 2021-го, когда в отдельные месяцы можно было видеть, как ставки опускались ниже плинтуса (до 800 руб./сут.) и генерировали убыток. Так что в целом в 2022 году операторы всего лишь сбалансировали свои финансы и отыгрались на фоне восстано- вления погрузки. При этом именно на указанный период пришлось основ-

ные выплаты по реструктурированному в 2021-м из-за низкого рынка лизинговым платежам.

Кроме того, у операторов имеется и другой тип подвижного состава. Например, «НефтеТрансСервис», как известно – одна из крупнейших компаний по объему перевозок нефти и нефтепродуктов с долей в общесетевом грузообороте 18%. Она владеет вторым по численности парком нефтебензиновых цистерн (около 33 тыс. ед.). На данный тип подвижного состава среднемесячная базовая ставка аренды была другой: она выросла с 995 до 1175,8 руб./сут., то есть на 18,2%.

Как видим, за счет ставок аренды особо разгуляться не пришлось. Следует добавить дополнительные платежи, включая штрафы с клиентов. И все же рост доходов крупных игроков должен был основываться еще на каких-то других источниках. В данном случае фигурировала продажа активов. Вот это уже ближе к истине. Вагоны, даже если они генерируют убыток, никуда не исчезают с сети. Они просто меняют хозяина. Чтобы понять эти премудрости, необходимо понимать, как рабочий парк перераспределяется в субаренду. Но тут все операции – под покровом коммерческой тайны. Отсюда, вероятно, и третья причина – особенности бухгалтерского учета. Остается добавить, что у ФГК вообще специфическая бухгалтерия, поскольку компания является «дочкой» ОАО «РЖД».

Уже поэтому для оценки реальных доходов и расходов следует применять соответствующие поправки. Тем не менее главный вывод заслуживает внимания: основной приток маржинальности, по сути, тяготеет к четырем крупным игрокам. У остальных доходность выросла незначительно. А часть небольших и средних компаний показали убыток.

Остается добавить: можно, конечно, выхватывать для демонстрации тот или иной период стремительных взлетов выручки операторов. Но следует делать и комментарии к приведенным фактам. Кстати, в опубликованных данных содержится вскользь обозначенный другой сюжет: период подъема доходов наслаивается на время стремительного спада себестоимости продаж. Лишь у «Модум-Транса» он снизился на 1%. У многих игроков – уход вниз на десятки процентов. А у перечисленных компаний следующий результат: у ФГК – спад на 27%, ПГК – 12,6%, «НефтеТрансСервиса» – 10%.



**Основной приток маржинальности, по сути, тяготеет к четырем крупным игрокам. У остальных доходность выросла незначительно. А часть небольших и средних компаний показали убыток**

А вот «ТрансКонтейнер», хоть и закрепился на первом месте среди операторов по выручке с 171,5 млрд руб., прибыльности пропорционально не нарастил. Зато себестоимость его продаж выросла до 137,8 млрд руб., или на 34,5 млрд руб. (почти на четверть больше).

Это означает, что на рынке имеются разные модели эффективности ведения бизнеса. И можно сделать вывод: если сохранятся нынешние тренды, то в перспективе рынок претерпит заметные изменения. Нынешние схемы работы заставят грузоотправителей усиливать те ниши, которые сейчас занимают кэптивные игроки, чтобы не оказаться в неприятной для них зависимости от происходящей консолидации доходов на операторском рынке. Соответственно, в 2023 году ожидаются рокировки с парками между нынешними лидерами и кэптивными компаниями в пользу последних. Причем не исключено, что кэптивные игроки могут показывать в отчетах убыток. Однако же их задача не столько маржинальность, сколько обеспечение предприятий сырьем и перевозок их продукции. Кроме того, произойдет незначительное сокращение неболь-

ших игроков. Но подавляющее большинство из них никуда не денутся, поскольку их ниши мало интересуют крупных операторов.

При этом никак нельзя согласиться с другим выводом, сделанным экспертами по финансовым результатам прошлого года, – что тот период, когда на сети возникают сложности с грузоперевозками, становится временем, когда операторы могут ударно зарабатывать. Как уже неоднократно было показано в исследовании, которое проводит «РЖД-Партнер», ставки операторов действительно растут, если на сети складываются затруднения с подводом порожних вагонов и пропуском грузевого подвижного состава. Однако при этом операторы вынуждены каким-то образом компенсировать свои издержки, связанные с простоями вагонов и ограничениями в применении наиболее эффективных для них схем управления собственными парками. Иногда это делается путем диверсификации общей стратегии, иногда – накручиванием штрафов с клиентов, а иногда – с помощью повышения ставок аренды. В целом же они колеблются следом за положением дел в макроэкономике. И это вполне естественный процесс, но он никоим образом не служит источником сверхприбыли отдельных операторов. Сверхприбыль, скорее, извлекает железнодорожный перевозчик, доходы которого растут при любом раскладе на рынке, а расходы основаны на котловом учете.

АЛЕКСАНДР СОЛНЦЕВ

# Тариф, инвентарь и «инфляция минус»

**СЕГОДНЯ НА РЫНКЕ ВЫИГРЫВАЕТ ТОТ, КТО СМОЖЕТ ВЫСТРОИТЬ НАИБОЛЕЕ АКТУАЛЬНУЮ И НАДЕЖНУЮ СХЕМУ ДОСТАВКИ ГРУЗА. ЕСЛИ НА ВНЕШНИХ РЫНКАХ СЕЙЧАС СЛОЖНО ОКАЗАТЬ ВЛИЯНИЕ НА ФОРМИРОВАНИЕ ТАРИФНОЙ ПОЛИТИКИ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТНОЙ ЛОГИСТИКИ, ТО ЭТО НЕ ОЗНАЧАЕТ, ЧТО НЕ СЛЕДУЕТ ЗАНИМАТЬСЯ РЕГУЛИРОВАНИЕМ ТАРИФОВ ВНУТРИ РФ В ТОМ СЕКТОРЕ, ГДЕ ЭТО ПРЕДУСМОТРЕНО ГОСУДАРСТВОМ. ПРИЧЕМ РЕГУЛИРОВАНИЕ ЗДЕСЬ ДОЛЖНО СОЧЕТАТЬСЯ С ОСОБЕННОСТЯМИ, ДИКТУЕМЫМИ РЫНКОМ. НЕ СТОИТ ИСКАТЬ ПУТИ НАЗАД В ПРОШЛОЕ. НУЖНО ДВИГАТЬСЯ ВПЕРЕД. ДЛЯ ЭТОГО ИМЕЮТСЯ НЕОБХОДИМЫЕ ИНСТРУМЕНТЫ.**

## Куда движемся?

Разворот российской экономики на восток создал дополнительную нагрузку на Восточный полигон. Соответственно, новые логистические продукты помогают, с одной стороны, найти нишу в странах АТР, а с другой – снять часть нагрузки с железных дорог в восточном направлении и переключить товаропоток по другим маршрутам, расположенным западнее.

Санкционные реалии требуют нового мышления и подходов в логистике. В классической (досанкционной) логистике в подобных решениях не было необходимости. Привычные, системно настроенные годами це-

почки поставок работали стабильно, с предсказуемым уровнем издержек. У клиентов сложилась своя экосистема. Был стабильный круг партнеров и поставщиков, кооперация, благодаря которой экономии на складских запасах.

Сейчас прежние логистические схемы разрушены санкциями. Создавать новые цепи поставок по прежним, классическим канонам невозможно. И это признают эксперты не только в РФ, но и в транспортном сегменте, который работает по правилам коллективного Запада.

**Для российских грузоотправителей сегодня простая внешнеторговая логистика несет в себе максимум рисков того, что такие цепочки будут перекрыты. Поэтому многие делают ставку на сложные цепочки, в том числе с мультимодальной составляющей. Они дороже, но, как это ни странно, эффективнее. Это указывает на то, что и классический подход к тарифной политике на транспорте сегодня будет генерировать неточности в оценках**

почки поставок работали стабильно, с предсказуемым уровнем издержек. У клиентов сложилась своя экосистема. Был стабильный круг партнеров и поставщиков, кооперация, благодаря которой экономии на складских запасах.

Сейчас прежние логистические схемы разрушены санкциями. Создавать новые цепи поставок по прежним, классическим канонам невозможно. И это признают эксперты не только в РФ, но и в транспортном сегменте, который работает по правилам коллективного Запада.

В Европе, судя по выводам, к которым пришли аналитики Lloyd's List, крупные морские операторы сокрушаются о том, что форс-мажорные обстоятельства делают маршруты с доставкой точно в срок довольно

часто нереальными. Выходом становится переход логистики на новый уровень с возможностью генерировать цепочки поставок, способные преодолевать самые разные барьеры на пути грузопотоков, которые, как говорят, созданы «искусственным интеллектом» вопреки интересам экономики.

## Ставки на рынке штормит

Для примера возьмем экспорт из морских портов северо-запада. Сейчас отправки отсюда оживились. Потому что ни на юг, ни на восток на сети не проехать. А ставки на морской тоннаж (за исключением танкеров) здесь стали коле-

баться не только вверх, как раньше, но и вниз. Можно найти момент, когда отправка груза в Шанхай через Балтику становится приемлемой по цене. Но если на РЖД перенесут такую отставку на другой срок, то логистика станет убыточной для грузовладельца.

Аналогично с перевозками автотранспортом. Да, ставки автоперевозчиков весной снова выросли. Но это не снизило для РЖД риски переключения грузовой базы на автомобили. Если в январе крытые вагоны усилили свою конкурентоспособность с фурами, то уже в феврале заторы на железных дорогах привели к увеличению расстояний рейсов дальнотранспортных – участились случаи отправки фур на юг и восток с пробегом до 9 тыс. км. Это указывало на определенный переток грузов на автодороги. Соответственно, в марте и апреле у автоперевозчиков снова подросли ставки. Здесь процессы оказались взаимосвязанными.

Любопытно, что ранее ставка на авто из Санкт-Петербурга в Китай была сопоставимой со сквозным железнодорожным фрахтом. В 2022 году произошел резкий скачок ставок на автоперевозки в КНР – разница стала двукратной в пользу смешанного железнодорожно-морского маршрута. И сейчас остается высокой: если взять Санкт-Петербург – Шанхай, то авто в марте обойдется в \$14 200 за фуру против \$7200 за 1 FEU за морской рейс.

Но при анализе предыдущих месяцев можно было найти период, когда ставки на морском маршруте доходили до \$12 000. Причем при любом раскладе он был дешевле смешанной железнодорожно-морской цепочки.

Понятно, что в определенный момент можно будет и в перспективе найти окно для вывоза груза в Китай автотранспортом. И еще следует

учесть, что такой вариант клиент может счесть для себя приемлемым для диверсификации рисков. В такой волатильной обстановке стремление указывать на колебания ставок у российских железнодорожных операторов выглядит странно.

Как считает член комитета по транспорту и экспедированию ТПП РФ Евгений Реутов, тарифная система на РЖД нуждается в донастройке. Но хотелось бы, чтобы она шла эволюционным, а не революционным путем.

При этом споры о цене предоставления вагона не должны, во-первых, уводить от вопроса обоснованности тарифа перевозчика и, во-вторых, должны быть корректными. Есть, конечно, методики перевозчика. Однако не стоит забывать, что с их помощью он продвигает свою позицию на рынке.

Есть еще и иные инструменты, которыми пользуются другие участники рынка для оценки маржинальности перевозок. Спорные моменты видны в претензионной практике. И вот там, кстати, логика доводов перевозчика не всегда срабатывает в его пользу.

#### Назад в будущее: ПАРК БЕЗ ЛИЦА

На деловом семинаре «Тарифообразование на железнодорожном транспорте: тарифы РЖД и ставки операторов», организованном журналом «РЖД-Партнер», разгорелась целая дискуссия о тарифной политике. И в ходе дебатов проявилась любопытная деталь: некоторые эксперты намекнули на пользу применения обезличенного (инвентарного) парка. Дескать, перевозчику не запрещено его иметь.

Это так. Законодательство РФ содержит весьма расплывчатые очертания для описания характера взаимоотношений между рыночным и регулируемым сегментами в структуре железнодорожных перевозок.

И все же полезно вспомнить историю развития железных дорог. Особенно если возникает желание повторить что-то из прошлого. То, что происходит сейчас, во многом напоминает кризис 2008 года и последующий период восстановления российской экономики. Вспомним события тех лет.

В ОАО «РЖД» тогда указывали на сложности, которые не позволяли удовлетворить потребности клиентов в перевозках в полном объеме. Прежде всего речь шла о том, что инфраструктура перегружена встречными и, с точки зрения пере-

возчика, нерациональными перевозками, а также многократной переработкой вагонов на технических станциях (с сортировкой и подборкой вагонов по разным собственникам). В ОАО «РЖД» указывали на то, что при организации работы со множественными владельцами вагонов двоянные операции оказались сведены к минимуму. В результате путевое хозяйство оказалось забито порожними вагонами, что снизило возможности станций по пропуску поездопотоков и переработке вагонов. Размещение вагонов на путях общего пользования без движения на промежуточных станциях сократило количество путей для скрещения и обгона поездов и привело к съему части ниток графика. Сократилась пропускная способность перегонов между станциями. Стала снижаться участковая скорость.

Данная ситуация очень схожа с нынешними событиями, когда клиенты жалуются на невозможность отправки своих грузов по ряду направлений. И тогда, и сейчас российская экономика преодолевала кризис, из-за чего ломалась логисти-

ка и менялись направления цепочек поставок. Только тогда сгущение на сети произошло из-за резко выросшего объема экспорта: в 2011 году он подскочил на 30% на фоне положительной динамики общей погрузки на уровне +6,9%. Это означало, что экономика замещала спад внутри РФ активизацией выхода на внешние рынки.

Сейчас также слом в логистике. Но по другим причинам – из-за санкций. Тогда грузопотоки переключались с внутренних направлений в сторону морских портов. И на этих участках клиенты столкнулись с тем обстоятельством, что путевое хозяйство оказалось почти с исчерпанной пропускной способностью. Ведь грузопотоки по ним шли не просто в увеличенном объеме, а с большими колебаниями – в зависимости от поведения мирового рынка на споте.

Сейчас направления грузопотоков несколько иные. Но ситуация схожая – с точки зрения дефицита пропускной способности. На востоке и юге – волатильность отправок с пиковыми нагрузками на сеть. Поэтому вполне естественно желание вернуться к

**Ставки автоперевозчиков весной снова выросли. Но это не снизило для РЖД риски переключения грузовой базы на автомобили. Если в январе крытые вагоны усилили свою конкурентоспособность с фурами, то уже в феврале заторы на железных дорогах привели к увеличению расстоений рейсов дальнбойщиков – участились случаи отправки фур на юг и восток с пробегом до 9 тыс. км**





схожим методам регулирования, сочетавшим в себе технологические и тарифные рычаги.

Напомним, что в 2011 году в ОАО «РЖД» появилась идея на какое-то время вернуться назад, чтобы получить время расшить узкие места, а потом уже продолжить развивать конкурентный рынок. Собственно, тогда появилась идея внедрения полигонных технологий. Их собирались внедрить прежде всего в направлениях движения в сторону российских морских портов на востоке, юге и северо-западе, чтобы выравнивать скорости движения поездов и получить время для реализации новых требований к содержанию инфраструктуры. Была даже разработана программа дополнительного развития вторых путей.

Обсуждались разные формы взаимодействия с операторами в связи с этим, в том числе работа квази-обезличенным парком. Проект предполагал создание таких условий на сети, при которых операторы сами согласились бы на консолидацию парков под управлением перевозчика, чтобы привязать вагонопотоки к закрепленным станциям назначения в регионах. Это позволило бы последнему использовать полувагоны разных собственников на любой станции, где имелась заявка на погрузку. Ожидалось, кстати, что это поможет улучшить расчеты планов формирования поездов с поправками на кружность и разрывы между тарифными и эксплуатационными тонно-километрами.

Для ОАО «РЖД» экономия в данном случае складывалась из воз-

можности пропускать составы с минимальными нарушениями плана формирования, уменьшить кружные вагонопотоки и сократить количество брошенных поездов. Например, перевозчик подсчитал, что концентрация переработки порожних вагонов на одной только станции Тайшет позволит сэкономить более 400 млн руб. в год только путем сокращения сортировок. Ожидалось увеличение пропускной способности полигона на 4 пары поездов в сутки.

Для операторов открывалась перспектива использовать схему для возврата вагонов после выгрузки организованными составами из порожних вагонов без взъясания сборов. Появилась АСУ, которая позволяла учесть код заявки под погрузку на подачу подвижного состава и, соответственно, быстрее заадресовать вагоны. В виде бонуса было обещание улучшить отправку частных вагонов в ТОР, поскольку они теперь становились «роднее» для перевозчика. Поэтому нельзя сказать, что перевозчик предложил операторам непривлекательные условия.

Однако сложности возникли сразу же – и в диспетчерском аппарате, и на уровне взаимодействия цифровых систем. Судя по тому, как сейчас внедряют динамическую модель загрузки инфраструктуры, проблемы взаимодействия специализированных АСУ остаются и по сей день, просто уровень их развития усложнился, а проблема интеграции осталась.

Напомним, что в телеграмме ОАО «РЖД» от 12.09.2011 г., где сообщалось об установлении признака «АГ» для вагонов различных

собственников, переданных под действие агентских договоров, упоминались три отраслевые информационные системы, связанные с движениями: АСОУП, АСУ МР и АСУ СТ. Сейчас к ним добавились еще и некоторые другие. Но суть осталась прежней: данные в специализированных системах могут не стыковаться в автоматическом режиме или содержать некорректную информацию о состоянии дел на станциях.

Между тем при работе с парком АГ еще в 2011 году потребовалось обеспечить удаленную работу операторов, чтобы они из своего офиса заадресовывали свои вагоны и организовывали взаимодействие с движениями – так, чтобы вагоны пришли под погрузку в достаточном количестве. А движениям, в свою очередь, поставили задачу следить за тем, чтобы, не дай бог, на станции не хлынули избыточные вагоны.

А как это сделать, если на станциях нередко не могли обработать вагоны своевременно? Когда подавали порожняк, получалось то пусто, то густо. Иногда в спешке загоняли на пути разные типы подвижного состава даже без сортировки. Вскрылись многие недостатки в работе движений. И они стали потихоньку саботировать.

Операторы получили некоторые плюсы. У них упростилась работа с заявками – все они стали автоматизированно проходить через ОАО «РЖД». Но появились и неудобства. Например, по нормативам перевозчик снижал тариф при использовании полувагона после выгрузки низкотарифного груза, если он по-





давался потом под погрузку высоко-тарифного товара. Таким образом на железных дорогах стимулировали обратную попутную загрузку. А при схеме АГ с отмывкой тарифа возникли сложности. Особенно если учесть, что перевозчик стал бороться с бегством подвижного состава из схемы АГ. Кроме того, подвижной состав брали без учета доходности для операторов, без оценки рисков простоев в пути и расходов на возврат вагонов после выгрузки.

Клиенты оценили результат внедрения схемы АГ по-разному. Угольщики обрадовались: у них появился дополнительный парк и повысилась ритмичность перевозок. А вот отправители высокодоходных грузов были огорчены: теперь они не могли выбрать вагон требуемого качества. Увеличились риски подсыла полувагонов с коммерческими неисправностями.

Кроме того, порожние вагоны в соответствии с заявками стали брать те предприятия, что были ближе к их местонахождению. А там были и вагоны других операторов. И у каждого из них – своя доходность от управления парком.

Соответственно, чем дальше применялась схема АГ, тем больше из нее выводили подвижного состава. В 2012–2013 гг. схему дважды усовершенствовали. В 2012 году ее преподнесли в виде схемы ВСП, при которой учитывались различия в ставках аренды. Под парк ВСП собрали 106 тыс. вагонов (около 10% от всего парка на сети) от ФГК. Но оказалось, что подвижной состав вне ВСП можно было получить дешевле у операторов, которые не участвовали в данной схеме. Рынок в 2012 году изменился. Вагонов стало больше. Ставки пошли вниз.

Кроме того, в ВСП сдавали самые плохие полувагоны, поскольку по

**Если же обсуждать направления будущей тарифной политики, то, по мнению А. Голомолзина, важно продолжать придерживаться ранее принятых долгосрочных решений по тарифам**

данной схеме они были задействованы в основном в перевозках низкодоходных грузов. Так, если доля груза третьего тарифного класса у независимых операторов составляла 18%, то в вагонах ВСП – только 4–8%. По этим причинам отправительской маршрутизацией удалось охватить только 22,5% перевозок в привлеченных вагонах, в то время как у частных данный показатель превышал 42%.

Поэтому затем предлагалось перейти на другую схему – единый сетевой технологический процесс железнодорожных грузовых перевозок (ЕСТП), основанный на месячном планировании, организации движения поездов по расписанию и адаптивном формировании вывода порожнего подвижного состава, что позволило бы восстановить отправку сдвоенных поездов и сократить простой вагонов на станциях. При этом планировалось распределять заявки между несколькими системными интеграторами.

Ожидалось, что ЕСТП обеспечит дополнительный прирост объемов перевозок грузов к 2013–2015 гг., что принесет ОАО «РЖД» свыше 30 млрд руб., компаниям-операторам – более 20 млрд руб., а грузоотправители смогут снизить транспортные издержки на 14 млрд руб. в год. Инициатива получила поддержку, но в дальнейшем, как признали участники рынка, использование обезличенного парка необходимо было ликвидировать.

Дело в том, что для развития проекта ЕСТП были скорректированы задачи: кроме технологического регулирования, он должен был еще и влиять на ставки операторов в сторону их понижения для перевозок социальных грузов. Участники рынка справедливо отметили, что со стороны перевозчика такой маневр выглядел некорректно. Ведь если возникала необходимость поддержки тех или иных грузоотправителей, то целесообразнее это было делать через бюджетные субсидии.

**Что несвоевременно – бесполезно**

Итак, основные выводы по итогам экспериментов тех лет оказались таковыми. Во-первых, какими бы благими целями ни руководствовался перевозчик в плане технологий, основной недостаток всех подобных схем состоял в том, что они так или иначе искажали стимулы для естественного формирования рыночных ставок на вагоны и приводили к непрозрачности предоставляемой услуги в данной сфере.

По этой же причине, кстати, не прижились и более поздние варианты, включая предложение ФГК в 2013 году о создании парка КП, где вместо нескольких системных интеграторов создавался один уполномоченный оператор. Эта схема получила также название технологического аутсорсинга. Такой вид технологического обезличивания был опробован на примере вывоза угля из Кузбасса через российские морские порты северо-запада.

Был и еще один вариант консолидации (опять-таки через ФГК): в 2016 году он был озвучен как план «Ураган». Суть его заключалась в том, что под новую схему в управление хотели передать полувагоны лизинговых компаний, подконтроль-

ных государственным банкам, ГТАК и «ТрансФин-М». В таком случае численность полувагонов в оперировании у ФГК могла вырасти до 200 тыс. ед., а доля – превысить 35% рынка. Идею участники рынка оценили неоднозначно. В частности, по мнению председателя НП ОЖДПС Андрея Соболева, это привело бы только к росту капитализации ФГК. По мнению других участников рынка, единственным эффектом мог бы стать рост оборота вагона указанного оператора. Но не факт, что данная инициатива повысила бы маржинальность оперирования.

Ряд экспертов сравнили подобные эксперименты с принципом советского ресторана: вначале работает красиво, чтобы в газете написать, а потом – «мест нет, и ешь то, что при-

цам от воплощения подобных идей на практике проще не станет.

Однако ход развития железнодорожной отрасли показывает, что на такой позиции консенсуса достигнуть окажется непросто. Но это не может быть поводом для отказа от рыночного сегмента на железнодорожном транспорте. Следует все-таки не двигаться назад в будущее, а жить реалиями сегодняшнего дня.

#### ПЕРЕМЕНЫ И ИХ АЛЬТЕРНАТИВЫ

Хотелось бы также обратить внимание на точку зрения, которая проявилась в виде реакции на дискуссию в рамках вышеупомянутого семинара со стороны участников рынка и экспертного сообщества. В частности, свое мнение высказал независимый эксперт Анатолий Голомолзин.

**Решения по индексации тарифов принимались с 2019 г. и по сей день принимаются с учетом  $X=0,01$ . Вместе с тем по факту в формулу включили поправочные коэффициенты к прогнозной инфляции (на ремонт, на курсовые разницы), что привело к тому, что в итоге стала применяться формула «инфляция плюс X», в которой коэффициент X оказался существенно выше – на порядок и более**

несли». Другие основным недостатком отметили то, что вагоны перевозчик стал собирать, когда ставки аренды полувагонов падали, а схемы отправок менялись следом за конъюнктурой мировых рынков.

Это указывает на то, что попытки реанимировать прежние схемы – и опять-таки под видом выполнения «социально значимых» перевозок – в нынешней ситуации будут так же, как и ранее, обречены на провал. Особенно если учесть, что рынок железнодорожных услуг сегодня изменился. На нем появились другие инструменты для балансировки грузопотоков – современные и гораздо более эффективные, чем во времена применения технологий, доставшихся в наследство от МПС.

А если возвращаться назад в прошлое, то в дальнейшее развитие рынка может быть внесен дисбаланс, который не останется без последствий. Под таким углом зрения пришлось выслушать и «старую песню о главном»: операторы – рвачи. Однако перемены могут произойти не в пользу интересов грузовладельцев. Из того, как сложилась дискуссия на деловом семинаре, уже можно понять, как будут регулировать и «спасать» грузоотправителей от дефицита инфраструктуры на сети. Просматриваются определенные как технологические, так и тарифные решения. Есть риск, что грузовладель-

Смысл в том, что в одну реку нельзя войти дважды. Сейчас можно, конечно, попытаться спрогнозировать, какой бы могла быть вагонная составляющая, если бы на сети оставался инвентарный парк. Правда, точнее тогда говорить о вагонной скидке к тарифу за железнодорожную перевозку. В начале 2000-х гг. ее установили в 15,4% к тарифу

(остальное должны были составлять плата за тягу и услуги инфраструктуры). Заметим, что это был, во-первых, усредненный показатель. А во-вторых, он не учитывал инвестиционную составляющую. Грубо говоря, можно было худо-бедно в рамках этой скидки обновлять парк цистерн, но заказ новых полувагонов в нее никак не укладывался. Поэтому если бы сейчас был инвентарный парк, то с этим следовало бы что-то делать. Перевозчик ведь не случайно к началу 2000-х гг. резко сократил закупки инвентарных полувагонов – для этого был и ряд других причин, но среди подводных камней тут всплывала тарифная тема. Если бы не поворот в сторону рынка операторов, вопрос об инвестиционной скидке для инвентарного парка пришлось бы решать. И не в сторону понижения тарифа.

«Мы это уже проходили», – отметил в связи с этим А. Голомолзин. В конце 1990-х и начале 2000-х гг. был острый дефицит вагонного парка. Для МПС и ОАО «РЖД» этот вопрос, к сожалению, оставался не в числе самых приоритетных. Тогда на площадке регулятора с привлечением всех заинтересованных сторон обсуждались различные варианты решения этой проблемы, в том числе за счет возможности предоставления инвестиционных скидок для приобретения вагонов. В этом случае можно было бы развивать вагонный парк, но за счет инфраструктурной составляющей.



В итоге было принято решение о дерегулировании вагонной составляющей с учетом значительного количества вагонных операторов и собственников подвижного состава. В результате совокупно было привлечено более 1 трлн руб. частных инвестиций. Дефицит вагонного парка был ликвидирован. Произошла кардинальная модернизация вагонного парка в России, который в настоящее время является одним из самых молодых в Европе.

#### О пользе регуляторных контрактов

Если же обсуждать направления будущей тарифной политики, то, по мнению А. Голомолзина, важно продолжать придерживаться ранее принятых долгосрочных решений по тарифам. Да, пандемия и санкции стали теми факторами, которые нельзя было предусмотреть в конце 2017 года, когда принимались долгосрочные тарифные решения. Вместе с тем эти факторы не стали основанием для пересмотра долгосрочных параметров по трубопроводному транспорту для нефти, нефтепродуктов и сжиженного газа. Так почему это следует применять для железнодорожного транспорта?

Если будут предложены новые подходы к тарифообразованию, то их необходимо заблаговременно обсуждать, они не должны внезапно появиться перед самым принятием решения. Если эти подходы будут носить кардинальный характер, то их

нужно готовить, включая уточнение системы раздельного учета расходов и доходов, их нужно обкатывать в расчетном и пилотном режимах. Это требует времени. В таком случае целесообразнее говорить об уточнении подходов к долгосрочному тарифообразованию на РЖД. Подход должен быть все-таки эволюционный.

Следующий вопрос, который может и должен обсуждаться, это – каким должен быть фактор эффектив-

эффективности функционирования регулируемой организации и экономики в целом. При этом в заданных параметрах обеспечивается гибкость применения тарифов.

Соответственно, важным видится заключение регуляторного контракта с участием ОАО «РЖД», ФАС и Минтранса, в рамках которого должен появиться механизм контроля того, что потребители оплатят по выставленным тарифам, а взамен

#### Клиенты жалуются на то, что не могут отправить дополнительные объемы грузов. Значит, все эти критерии необходимо закладывать в целевые ориентиры для тарифного регулирования работы перевозчика в рамках исполнения регуляторного контракта

ности коэффициента  $X$  в формуле «инфляция минус  $X$ ». Решения по индексации тарифов принимались с 2019 года и по сей день принимаются с учетом  $X=0,01$ . Вместе с тем по факту в формулу включили поправочные коэффициенты к прогнозной инфляции (на ремонт, на курсовые разницы), что привело к тому, что в итоге стала применяться формула «инфляция плюс  $X$ », в которой коэффициент  $X$  оказался существенно выше – на порядок и более.

И при этом инвестпрограмма РЖД на 2023 год объявлена в размере 1,074 трлн руб. Но, по оценке перевозчика, ему не хватает около 300–400 млрд руб. в год, для того чтобы активно двигаться, развиваться и решать те вопросы, которые перед ним ставят. В том числе – по развитию на востоке, юге, а теперь еще и на севере.

Тариф перевозчика стал высоким. Средства из бюджета ему выделяют в таких размерах, как никогда ранее. А денег все равно не хватает.

При этом существующие тарифные решения создают проблемы и клиентам, и транспортным организациям, участвующим в обеспечении перевозок, обратил внимание А. Голомолзин. Поэтому, по его мнению, целесообразно использовать опыт ФАС по применению методики предельного тарифообразования, который используется в сферах, сочетающих естественно-монопольные и конкурентные виды деятельности, например, в электрической и почтовой связи. Применяемый подход создает стимулы повышения эффективности регулируемой организации. Фактор  $X$  в формуле «инфляция минус  $X$ » определяется конкретным расчетом, основанным на соотношении изменения параметров

получат надлежащее качество и надежность услуг на сети РЖД. Такая практика заключения регуляторных контрактов формируется в ФАС в последние годы, и такой механизм планировалось закрепить в рамках разрабатываемого ФАС законопроекта по регулированию тарифов.

Получая ежегодную индексацию тарифов, участники рынка были вправе рассчитывать на повышение качества услуг. Между тем, к примеру, в течение периода долгосрочного регулирования, в 2019–2022 гг., постоянно ухудшалось время оборота вагонов и росло количество брошенных поездов. Клиенты жалуются на то, что не могут отправить дополнительные объемы грузов. Значит, все эти критерии необходимо закладывать в целевые ориентиры для тарифного регулирования работы перевозчика в рамках исполнения регуляторного контракта.

Кроме того, необходимо напомнить, что указом президента РФ и дорожной картой правительства РФ по конкуренции предусмотрено создание Совета рынка в сфере железнодорожного транспорта. Необходимо, чтобы подобный инструмент работал в интересах всех участников рынка.

Решение вопросов совершенствования регулирования тарифов не приведет к позитивным результатам в целом на рынке, если не найдут своего решения вопросы недискриминационного доступа к инфраструктуре и перевозкам. Ход дискуссии на деловом семинаре по ДМЗИ, СКПП, по приоритетам доступа указывает на необходимость системного решения всей совокупности этих проблем.

Андрей Лазарев,  
научный обозреватель  
«РЖД-ПАРТНЕРА»



# Почти как лебедь, рак и щука?

**ПОГРУЗКА ПО СЕТИ РЖД ПО ИТОГАМ 2022 ГОДА СНИЗИЛАСЬ НА 3,8%, ОДНАКО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ПЕРЕВОЗЧИК ОТРЕАГИРОВАЛ НА ПАДЕНИЕ СПРОСА ПОВЫШЕНИЕМ ТАРИФОВ НА 11%. В I КВАРТАЛЕ 2023-ГО ПОГРУЗКА СНИЗИЛАСЬ ЕЩЕ НА 0,8%, А ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ В ЯНВАРЕ 2023 ГОДА ПОВЫСИЛИ ТАРИФЫ НА 8%. НАСКОЛЬКО СПРАВЕДЛИВА ПОДОБНАЯ ПРАКТИКА ПЕРЕВОЗЧИКА? НА ЭТОТ ВОПРОС ИСКАЛИ ОТВЕТ УЧАСТНИКИ ДЕЛОВОГО СЕМИНАРА «ТАРИФООБРАЗОВАНИЕ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ: ТАРИФЫ РЖД И СТАВКИ ОПЕРАТОРОВ», ОРГАНИЗОВАННОГО «РЖД-ПАРТНЕРОМ».**

## ТАРИФЫ РОСЛИ, РАСТУТ И БУДУТ РАСТИ

Тарифы перевозчика индексируются при любом раскладе на рынке, отметил президент Национального исследовательского центра перевозок и инфраструктуры Павел Иванкин. Впрочем, с этим согласны все участники. Евгений Реутов, член комитета по транспорту и экспедированию ТПП РФ, считает, что ставки

109 млн т груза, что на 2,3% больше, чем в марте 2022-го. Получается, погрузка нарастает. Растет и число вагонов на сети: в марте 2023 года в грузоперевозках задействовали 1,8 млн ед. подвижного состава. В связи с этим ИПЕМ обратил внимание: на сети вырос парк полувагонов. В декабре 2022 года их число едва превышало 609 тыс. ед., а в марте 2023-го стало уже почти 612 тыс. ед.

**НЕОБХОДИМО РЕАЛИЗОВЫВАТЬ РЕГУЛЯТОРНЫЙ МЕХАНИЗМ: ОТ МОДЕЛИ ОБЩЕГО И НЕОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ ПЕРЕЙТИ К БОЛЕЕ ГИБКОЙ МОДЕЛИ, КОТОРАЯ, ВО-ПЕРВЫХ, ПРЕДУСМАТРИВАЕТ ТЕХНОЛОГИЧЕСКУЮ СЦЕПЛЕННОСТЬ С МАГИСТРАЛЬНЫМИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМИ ПУТЯМИ, ВО-ВТОРЫХ, ВКЛЮЧЕННОСТЬ В ГЛОБАЛЬНЫЕ ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЕ ЦИКЛЫ, И ГЛАВНОЕ – ДОЛЖЕН ПРИМЕНЯТЬСЯ ПРИНЦИП БЕЗАЛЬТЕРНАТИВНОСТИ ОКАЗАНИЯ УСЛУГИ**

операторов обычно подтягиваются вслед за тарифом. Правда, при этом они колеблются в зависимости от рыночной конъюнктуры, добавил Е. Реутов.

Однако сейчас клиентов беспокоит не столько поведение ставок операторов, сколько рост тарифов перевозчика. Ведь с декабря 2021 года по январь текущего года он увеличился после всех индексаций на 30%. Это беспрецедентный уровень, который негативно отразился на участниках перевозочного процесса, говорит Е. Реутов. Рост тарифов перевозчика идет не по той формуле, которая указана в Транспортной стратегии РФ на период до 2030 года с прогнозом на период до 2035-го. Она нацеливает участников перевозочного процесса на увеличение объемов и скорости доставки грузов, предполагает развитие транзитных и мультимодальных логистических технологий. При этом на фоне роста объемов погрузки предполагалось снижение совокупных транспортных издержек. И если предположить, что динамика тарифов зависит от погрузки на сеть, то надежда вернуться к прежней схеме индексации есть.

В марте этого года на железнодорожную сеть погружено свыше

Сокращается разница между потребным и рабочим парком полувагонов: в декабре 2022 года баланс парка составлял 48,4 тыс. полувагонов, а к марту 2023-го показатель опустился на 80%, до 10,8 тыс. ед. В железнодорожных учебниках есть формула расчета баланса парка. Если провести расчеты с использованием существующих показателей оборота вагона, публикуемых в открытых источниках, то на сети наблюдается профицит полувагонов, а это значит, что ставки предоставления подвижного состава в аренду неизбежно должны снижаться, говорит Владимир Савчук, заместитель генерального директора ИПЕМ. «Но они растут! И, уверен, будут расти. Ставка просто обречена на рост, потому что в отдельных регионах на сети наблюдается дефицит вагонов в местах погрузки, часть вагонов «связывается» в брошенных поездах (груженых и порожних), не удалось преодолеть технологические трудности, особенно в части оптимизации управления порожними вагонопотоками. Одна из самых больших трудностей на сети и пока слабо разрешаемых – это выстраивание системы управления порожняком, несбалансированность парка вагонов и мест размещения

порожняка. Перечень причин огромен», – отметил В. Савчук.

Согласно расчетам по методике ИПЕМ, в апреле 2023 года ставки на полувагоны выросли на 8,4%, до 2 тыс. руб./сут. Выросли ставки и на зерновозы, которые идут как в экспортном, так и во внутреннем направлении, увеличились ставки и на 80-футовые фитинговые платформы. Грузовладельцы платят больше, чтобы зарезервировать подвижной состав и обезопасить собственные цепочки поставок, отметил В. Савчук.

Участники рынка уточнили, что к этому их подталкивает общая ситуация на сети. В частности, события, связанные с внедрением новых опций динамической модели загрузки инфраструктуры (ДМЗИ) и правил формирования суточного клиентского плана погрузки (СКПП).

Грузовладельцы утверждают, что алгоритмы ДМЗИ работают не всегда корректно и их интересы страдают, именно поэтому они несут дополнительные расходы на аренду подвижного состава. Да и сам пере-



возчик несет дополнительные потери: грузовладельцы могли бы погрузить на сеть больше. Однако перевозчик полагает, что везет столько, сколько пропускает инфраструктура. К тому же, согласно статистике, погрузка на сеть в марте, с момента ввода ДМЗИ, вышла в плюс. Погружено более 109 млн т груза, что на 2,3% больше, чем в марте 2022 года. «То есть РЖД приняли к перевозке грузов даже больше, чем за аналогичный период прошлого года», – подчеркнул П. Иванкин. «Но в прошлом году было резкое падение по отгрузке. И поэтому на фоне прошлогоднего падения статистика погрузки этого года положительная», – заметил эксперт Института экономики и регулирования инфраструктурных отраслей НИУ ВШЭ Фарид Хусаинов. Это означает, что согласно правилам индексации тарифа перевозчик получил денег за свои услуги больше, чем ранее предполагалось. И в данном случае уже не имеет значения, как при этом колеблются ставки операторов.

#### В КАКОЙ СИСТЕМЕ КООРДИНАТ СЧИТАТЬ ИЗВОЛИТЕ?

При этом ряд экспертов все-таки попробовали провести взаимосвязь между величиной тарифа и ставками операторов. Дело в том, что на заре реформы, когда еще не была выделена вагонная составляющая, использовался термин «скидка с тарифа». И сейчас можно вспомнить, как в МПС рассчитывали эту скидку. И теоретически порассуждать, переплачивают ли сегодня клиенты ставку за вагон или экономят на вагонной составляющей.

Вопрос интересный, поскольку содержит скрытый намек на другое: а не переплачивают ли клиенты сегодня за локомотивную и инфраструктурную составляющие тарифа?

В связи с этим, напомним, существуют две точки зрения. Одна уже давно изложена представителями ФАС. В свое время результат выделения вагонной составляющей был сформулирован примерно так: за истекший с момента выделения вагонной составляющей период грузовладельцы, если бы не появился операторский рынок, переплатили бы примерно вдвое за услуги предоставления парка, останься он инвентарным. Однако сейчас этот факт пытаются переосмыслить. И здесь проступает другая точка зрения.

«Какая связь между ставкой аренды и ценой, по которой грузовладельцу достается вагон?» – задал вопрос В. Савчук. И уточнил, что здесь следует опираться на ставку предоставления вагона в технический рейс.

В таком случае можно вспомнить методики расчетов МПС. И тогда окажется, что инвентарный вагон мог бы обойтись клиентам дешевле, чем сейчас – по рыночным ставкам. Если продолжить данную логику, то получится, что и плата за услуги тяги вместе с инфраструктурной составляющей сегодня тоже весьма умеренная. Но ведь в глазах очень многих клиентов сейчас это выглядит несколько иначе.

«Спор может быть извечным. Но посмотрите на саму методологию определения стоимости услуги оператора: даже фактически имея отрицательную динамику ставки оперирования, оператор закладывает в формулу текущие условия», – акцентирует П. Иванкин. Действительно, эксперты подняли вновь вопрос о том, как лучше управлять движением на сети: когда все услуги обезличены или все-таки было правильным допустить на сеть частный бизнес и теперь использовать те технологии, которые он привнес с собой на РЖД? Вопрос, как выясняется, не праздный, ведь предстоит внести поправки в методологию тарифообразования перевозчика. На эту тему есть разные точки зрения. И, как выясняется, весьма революционные. Однако сейчас все идеи должны быть подкреплены глубокими исследованиями рынка.

Не случайно Ф. Хусаинов обратил внимание на то, что эксперты рынка ссылаются на ставки аренды вагонов, потому что этот показатель, в отличие от ставок предоставления вагонов в технический рейс, публичный.

Если же сравнивать инвентарный и «либеральный» методы управления парками, то здесь можно прийти к некорректным выводам. Однако ряд экспертов не прочь именно под таким углом зрения вносить поправки в Прейскурант № 10-01.

Какова логика рассуждений? Если клиенты не берут у оператора вагон в аренду, а получают его в технический рейс, значит, что они оплачивают тариф по Прейскуранту № 10-01, плюс некий коэффициент, который повышает расходы грузовладельца в среднем на 30%. Такой коэффициент может сокращаться, если это обратная загрузка с невысокой потерей времени (ограниченным ростом оборота) или если рейс встраивается в логистику оператора, сказал В. Савчук. Владимир Власенков, начальник отдела логистики и внутреннего контроля ООО «Транспортные технологии», уточнил, что это не совсем верно: «Говорить, что ставки операторов выше Прейскуранта, некорректно. У щебеночников, угольщиков и даже металлургов, которые специализируются на вывозе готовой продукции, – разное тарифообразование и разные сегменты рынка. Грузовладельцы наливных и насыпных грузов, например, считают тарифы в тоннах перевозимой номенклатуры. У всех все по-разному».

Заявлено, что ставка на предоставление полувагона, как правило, подсчитана в интересах нормы доходности угольщиков: «понятно, что это массовые грузы, но для металлургов и щебеночников ставка должна быть, наверное, другой». Грузовладельцы, которые работают по долгосрочным контрактам и на спотовом рынке, тоже по-разному видят ставки аренды подвижного состава. Берущие вагоны на споте зачастую сообщают о росте ставок, арендаторы подвижного состава по долгосрочным договорам могут в этот же самый период заявлять о стагнации или даже падении ставок. Но главное – кто получает всю прибыль от этой неразберихи в терминологии и роста ставок? Александр Синев, заместитель генерального директора ИПЕМ, ответил, что доход от организации перевозочного процесса делят экспедиторы, собственники путей необщего пользования, операторы и перевозчик. Однако он идет им не в равных частях, да и работают они по разным правилам. Участники перевозочного процесса сосуществуют в условиях конкуренции за деньги грузовладельца. И, главное, даже не



пытаются договариваться. Последний пункт А. Синева назвал одним из плохих прогностических признаков и для экономики России в целом, и для экономики железнодорожной отрасли в частности.

«Необходимо реализовывать регуляторный механизм: от модели общего и необщего пользования перейти к более гибкой модели, которая, во-первых, предусматривает технологическую сцепленность с магистральными железнодорожными путями, во-вторых, включенность в глобальные технологические циклы, и главное – должен применяться принцип

**Если бы участники пришли к консенсусу, то они, возможно, могли бы выйти на договорные отношения и с заинтересованными органами власти, и с ОАО «РЖД». Это позволило бы расширить сферы применения регулярного грузового сообщения, а также нормативно закрепило бы процедуры выделения ниток графика**

безальтернативности оказания услуги», – выразил свою точку зрения А. Синева. Пока этот принцип, по его словам, не действует.

#### Революция или эволюция?

Итак, оплата услуг по доставке груза в вагонах инвентарного парка всегда рассчитывается по нормативу. И чтобы избавить грузовладельца от роста затрат на транспортные услуги, целесообразно в нынешней ситуации было бы отказаться от рынка операторов и, возможно, вернуться к инвентарному парку. «Если бы у грузовладельца была сегодня возможность выбора между вагоном оператора и инвентарным парком от МПС, то стоимость «инвентаря» была бы меньше», – подытожил выдвинутое предложение П. Иванкин, выступавший как модератор.

Значит ли это, что грузовладелец рублем голосовал бы за инвентарный парк? Вопрос вызвал протест грузовладельцев. Они предлагают считать не стоимость предоставления вагона, а итоговую стоимость перевозки. Поэтому необходимо перевести разговор в плоскость совокупных расходов. «Простои никто не отменял. Нормативный срок на погрузку – 24 сут. Далее – штрафы за простой, из-за которых грузовладелец заплатит по итогу намного больше», – говорит Евгения Бугакова, начальник департамента коммерческой деятельности ООО «Распадская угольная компания».

Е. Реутов предложил все-таки «не поворачивать реки вспять», не подгонять количество операторов под существующую железнодорожную

инфраструктуру и не пытаться работать обезличенным парком. Это – нерыночный метод. А вот расширение путей общего пользования и развитие инфраструктуры – рыночный. Для этого, собственно, клиенты и оплачивают тариф. Подразумевается, что в него вложено достаточно средств, чтобы выполнить это условие и вывезти весь груз, который предъявлен.

В защиту идеи «назад в прошлое» прозвучал весьма неожиданный аргумент: перевозчик предоставляет скидки клиентам, а операторы этого не делают. Но решения о скидках на РЖД принимают, когда они «уже

неактуальны для рынка», заметил Е. Реутов. «Мне кажется, неправильно искать виноватых. Правильно – работать так, чтобы учесть интересы всех участников перевозочного процесса», – продолжил он.

В противном случае стороны ни о чем не смогут договориться. А перевозчик продолжит работать так, как ему удобнее, и гарантированно получать высокий тариф.

Между тем в 2023 году он так и не смог выйти на тот уровень эффективности перевозок, который был достигнут в 2021-м, когда сеть смогла перевезти больше грузов. А сейчас грузов меньше, а количество брошенных вагонов превышает уровень 2021-го. Данный факт никто не оспаривает. Однако выводы эксперты делают разные. Одни говорят, что скорость движения вагонов может повысить синергия операторов, как заметила Мария Никитина, основатель N.Trans Lab. Операторы, например, могли бы договориться и подхватывать в свои порожние вагоны груз других, таким образом удалось бы и повысить собственные доходы, и сократить время простоев и число порожних вагонов на сети. Иными словами, если бы операторы научились договариваться друг с другом, то порожняк не тащили бы через всю страну, добавил П. Иванкин.

Если бы участники пришли к консенсусу, то они, возможно, могли бы выйти на договорные отношения и с заинтересованными органами власти, и с ОАО «РЖД». Это позволило бы расширить сферы применения регулярного грузового сообщения, а также нормативно закрепило бы про-

цедуры выделения ниток графика. Рынок вышел бы на новую систему либерализованного регулирования, сказал А. Синева. В том же русле прозвучало предложение о снижении тарифов на РЖД в увязке с принятием обязательств по балансу маржинальности по всей цепочке грузоперевозки. Подобная «контурная модель тарифов» могла бы объединить всех участников перевозочного процесса за одним столом. «Я задал в РЖД вопрос о том, чего же они ждут от нового Прейскуранта. Ответ простой: он должен работать по себестоимости, никакого перекрестного субсидирования, никаких дополнительных задач. Но рынок не хочет ничего менять», – продолжил тему А. Синева. По его мнению, считать все должны одинаково, по какой согласованной и регулятором, и рынком методологии. Сколько стоит перевозка – это клиенты должны видеть не в методологии, которую РЖД предоставляет Минэкономразвития, а в виде утвержденного тарифного руководства.

Такая точка зрения заслуживает внимания. Вот только при обсуждении тарифа перевозчика выглядит странной попытка переключить стрелки на операторов: если перевозчик использует высокий тариф, то почему предлагается раскулачить операторов и заставить их предоставлять скидки, которые будут выравнивать плату за провоз в зависимости от ситуации на рынке? «А почему операторы должны это делать? Операторы – такие же участники рынка и должны получать свою прибыль. Мне кажется, требовать от операторов снижения тарифов – это нерыночные отношения», – поинтересовался Е. Реутов. Иными словами, не стоит уходить от основного вопроса: почему тариф перевозчика – высокий, а инфраструктура сети при этом остается недостаточно развитой? И при чем тут политика операторов? «Если операторы повысят ставки более того, чем их сможет оплатить рынок, то никто у операторов не будет арендовать подвижной состав. Или вы подозреваете все семь сотен операторов в картельном сговоре?» – удивился Е. Реутов.

Вопрос получился риторическим. Действительно, без учета точки интересов других участников рынка перевозчику будет крайне сложно найти понимание с кем бы то ни было. Ведь нельзя же тянуть тарифное одеяло только на себя, а всем остальным при этом предлагать еще и поделиться доходами.

АЛЕНА АЛЕШИНА 

# Морской фрахт уточнит российскую логистику

**Весной ставки морского фрахта немного порадовали клиентов: если ранее наблюдался только их подъем, то весной на ряде направлений произошла коррекция вниз – на фоне стабилизации логистики, ориентированной на доставку российских грузов. Правда, в итоге в мае вновь наметился возврат на прежнюю стезю. А как поведут себя судовладельцы в дальнейшем?**

## «Барабанные палочки» – куда ударят?

Тренд, проявившийся в начале мая текущего года, связан с появлением новых рисков, связанных с принятием очередного, 11-го пакета санкций ЕС против РФ. В них, по данным аналитиков Lloyd's List, рассматривается возможность ужесточения политики к флоту, который попадает под подозрение в несоблюдении запретов на перевозки товаров, которые входят в список ограничений со стороны стран коллективного Запада в торговле с РФ.

В частности, одним из поводов для дополнительных проверок называлась прямая перегрузка с одного судна на борт другого – в дополнение к тем теплоходам, которые периодически отключают сигналы международной системы геопозиционирования AIS. Это мотивировалось тем, что подобные операции, к примеру, по передаче нефти часто рассматриваются как один из доступных инструментов, помогающих скрыть происхождение нефтяных грузов (например, из России).

Правда, такая формулировка уже таит в себе намек на то, что реализовать на практике подобные меры окажется непросто. Ведь и раньше с подобными перевалками пытались бороться так называемыми операциями STS (перевалка ship-to-ship, то есть с судна на судно). Однако они осуществляются по всему миру, потому что на глобальных маршрутах нефть перевозят супертанкерами. Их осадка слишком велика для швартовки у причалов многих морских портов. Поэтому такие гиганты выбирают где-то поблизости тихую гавань и становятся на некоторое время плавучими накопителями, к ним челночат небольшие нефтеналивные суда, которые по осадке могут пройти к причалам. Перекачка при этом, таким образом, осуществляется с борта на борт через шланг.

Соответственно, применять санкции ко всем судам, обрабатываемым с помощью операций STS, невозможно.



**Применять санкции ко всем судам, обрабатываемым с помощью операций STS, невозможно. Это будет означать остановку поставок нефтегрузов в целый ряд африканских и азиатских стран**

Это будет означать остановку поставок нефтегрузов в целый ряд африканских и азиатских стран. Единственная зона, которая попадет в сферу действия нового вида ограничения, – это акватория Балтийского моря. Однако само по себе это не только остановит перевалки STS, но и затруднит привлечение на обходные маршруты крупнотоннажных танкеров.

## Новые риски

Мера весьма рискованная, поскольку часть танкеров может попросту уйти из зоны мореплавания, контролируемой странами коллективного Запада, в теневой сегмент, где премиальные значительно выше. В таком случае в ЕС могут столкнуться с дефицитом линейного танкерного флота. Для РФ новый пакет санкций увеличит стоимость фрахта, но не остановит экспорт нефти.

Могут возникнуть дополнительные затруднения с обеспечением цепочек поставок для российских нефтепродуктов. Однако нельзя ска-

зать, что это станет непреодолимым барьером. Ведь капитан порта имеет право только проверить документы на груз. Но судовладелец не обязан раскрывать все детали контрактов своих клиентов. Поэтому в консаментах может отсутствовать ряд деталей, необходимых для поиска санкционных грузов.

Если в ЕС примут предложение о запрете на вход в европейские порты судов, которые отключают свои AIS, то это может обострить вопрос с дизтопливом и бензином (особенно на юге Европы), поскольку там уже сейчас сталкиваются с локальными дефицитами танкерного тоннажа. Кстаги, это также становится одной из причин, почему администрации некоторых морских портов склонны закрывать глаза на происхождение груза, когда вопрос касается поставок нефтепродуктов.

Высокопоставленный источник в судоходной отрасли ЕС недавно сообщил СМИ, что предложение о запрете для судов, отключающих свои

AIS, рассматривается уже давно, но еще не продвинулось дальше предварительного проекта. Даже аналитики Lloyd's List (отнюдь не лояльного к РФ агентства) вынуждены были признать, что любая подобная мера должна быть очень тщательно проработана, чтобы учесть различные внешние факторы, включая специфику морских технологий, чтобы защитить «невиновных» суда от рисков «несправедливых» по отношению к ним санкций.

Между прочим, санкционная политика уже породила волну жалоб от судоходных компаний на то, что их отрасль стала «легкой мишенью» для властей. Участившиеся в последнее время проверки флота, который швартуется в странах ЕС, воспринимаются слишком многими игроками как нападки на морскую отрасль, что уже вызвало некоторую тревогу еврочиновников, а также негатив-

«политический» обмен танкерами-заложниками. И в США были вынуждены признать, что подобная практика до сих пор выглядит со стороны Ирана успешным инструментом противодействия усилиям коллективного Запада, поскольку возможности защиты «невиновных» судов на некоторых маршрутах для США представляются ограниченными.

Если напряженность в регионах Африки и Ближнего Востока усилится, то события подобного рода станут происходить чаще. «К сожалению, судовладельцы, суда и их экипажи – легкие мишени», – констатировали аналитики Lloyd's List. В связи с этим теневой флот предложено классифицировать в сегменты с различными оттенками серого. А в нем уже насчитывают около пяти сотен судов. Это составляет 10% от всего танкерного тоннажа. Другие эксперты указывают, что данная

### **Если в ЕС примут предложение о запрете на вход в европейские порты судов, которые отключают свои AIS, то это может обострить вопрос с дизтопливом и бензином (особенно на юге Европы), поскольку там уже сейчас сталкиваются с локальными дефицитами танкерного тоннажа**

ную реакцию со стороны крупных судовладельцев, которые обратили внимание на тот факт, что мировое мореплавание не должно становиться ареной для разделения торгового флота на «плохой» и «хороший». Ведь это создает опасный контекст для рынка, в котором работают суда. Само по себе существование теневого вектора в экономике не должно становиться поводом для дискриминации тоннажа и его экипажей, плавающих в водах стран Африки и Ближнего Востока.

Иран уже подал пример того, как ответит на неоправданную дискриминацию: в мае он захватил два танкера, принадлежащих коллективному Западу и зафрахтованных в Персидском заливе. Подобные прецеденты периодически случаются в Ормузском проливе или вблизи него с 2019 года. Для задержаний используются различные поводы. Например, танкер под британским флагом Stena Imrego был задержан под предлогом того, что он врезался в рыболовецкое судно и тем самым нарушил правила судоходства. Но сразу же было очевидно, что событие стало ответом на предыдущий захват Великобританией крупнотоннажного танкера, предположительно перевозившего иранскую нефть для Сирии. Подобные случаи обычно заканчивались тем, что стороны конфликта организовывали

доля может составить и 20%.

#### **Инвесторы в раздумье**

Однако это не единственный повод для беспокойства евроаналитиков, связанных с морскими перевозками. Нынешней весной их сильно озаботили колебания ставок фрахта танкеров. В апреле они пошли вниз на фоне известий о сокращении добычи нефти и снижении мирового спроса на нее. Если следом появятся и другие негативные новости, то летом это может обвалить ставки фрахта, предупредила глава аналитического отдела Vortexa APAC Серен Хуанг, имея в виду зону мореплавания, контролируемую коллективным Западом.

При этом С. Хуанг дал понять, что на рынке присутствует и другой сегмент тоннажа, где наблюдается очень сильное восстановление экспорта нефти морским путем, а активная торговля с Россией способствует повышению ставок фрахта танкеров. Вывод напрашивается сам собой: старый флот уйдет туда, где выше маржа. А новый флот между тем для ЕС еще не построен. И его параметры вследствие перспектив ужесточения зеленых стандартов в ЕС таковы, что неминуемо повысят стоимость перевозок наливных грузов по сравнению с нынешними танкерами. Если новый флот будет выведен в эксплуатацию на низком



рынке, то возникает риск его убыточности.

Поэтому неизвестно, как сейчас поведут себя инвесторы. Первая же реакция на подобные риски судовладельцев – рост покупок флотского мазута для удешевления морских перевозок. Иными словами – самого дешевого вида топлива. Причем стали брать даже мазут с высоким содержанием серы – из-за высоких цен на более экологически чистые сорта топлива и сжиженный газ.

Очередной пакет санкций против РФ не содержит прямых ограничений для перевозок контейнеров морским путем. Однако под влиянием новостей о рисках, которые несет с собой глобальная рецессия, ставки контейнерных перевозок весной резко снизились – практически на всех направлениях, но остались стабильными во внутренней торговле Китая, отметили участники рынка.

Причем в мае средние цены на тайм-чартер снова выросли. В начале мая, например, рост составил в среднем \$500 в сутки. Это связано с увеличением сроков доставки контейнеров. Причина – рынок испытывает сложности с привлечением контейнеров на маршруты, поскольку слабый спрос на фоне увеличившихся средних расстояний и смены направлений поставок вызвал дисбалансы с поставками новых контейнеров и возвратом старых под очередную погрузку. Эти ограничения создали предпосылки для повышения ставок в апреле и мае на контейнеровозы.





А дальше, по мере устранения дисбалансов, по мнению аналитиков Drewry, ставки контейнерных перевозок. Сбои в цепочках поставок теперь не всегда можно предсказать. Если тренд сохранится до конца текущего года, то некоторые морские контейнерные перевозчики могут стать убыточными. Причем при любом раскладе у них прогнозируется более жесткая посадка в плане финансов, чем первоначально ожидалось. Конечно же, это не разорит крупных игроков – просто они будут обречены на следующий год сократить свои капиталовложения в обновление тоннажа. И по аналогии с танкерным сегментом старый флот будет уходить из зоны, контролируемой коллективным Западом.

И эта зона все более выходит из-под контроля США, поскольку индийские и китайские компании не играют в мяч на поле санкций. А каким образом принуждать эти страны, в США до сих пор не решили. Ведь это означает необходимость ужесточить борьбу не только против РФ, но и против таких стран, как Иран и Венесуэла. Основное препятствие – законодательство самих США.

Недавно в Америке со стороны грузовладельцев поступили жалобы, которые касались ужесточения мер контроля за флотом. В частности, было заявлено, что американские транспортные накладные нацелены на «необоснованно антиконкурентные» условия по сравнению с традиционными коносаменами. Таким образом, были представлены попытки портовых властей блокировать соглашения между океанскими пере-

возчиками и операторами морских терминалов. В русле новых инициатив портовые власти решили обмениваться данными о цепочке поставок, чтобы восполнить недостающие данные о санкционном характере грузов в морских коносаменатах. По этому поводу вышло решение, которое предписывает вести подобные «изыскания» только на основании постановления федерального суда. Иными словами, в США создали прецедент по запрету портовым властям самостоятельно проводить расследования, связанные с пробелами в коносаменатах. Сначала для этого необходимо получить решение суда.

Американское законодательство запрещает не только портовым властям, но и отдельным частным компаниям брать на себя полицейскую функцию по выяснению происхождения товара, если в этом возникает сомнение. Есть прецеденты,

должны узаконить право американских властей на промышленный шпионаж за предпринимателями. Для этого должны быть найдены веские обстоятельства. И при этом необходимо четко понимать, какие вслед за этим могут быть последствия, в том числе – как это отразится на чартерных ставках.

Это должны понимать и наиболее активные сторонники по втягиванию в подобные расследования судоходных компаний и морских администраций в ЕС. А на данный момент спрос на флот, который может работать с прибылью выше базовой ставки (в виде платы за риск), выглядит все заманчивее. Это можно сказать про танкерный, контейнерный и балкерный тоннаж. Причем в последнем случае избыток его предложения позволяет клиентам из РФ находить суда, чтобы снизить ставки фрахта в альтернативном коллек-

**СБОИ В ЦЕПОЧКАХ ПОСТАВОК ТЕПЕРЬ НЕ ВСЕГДА МОЖНО ПРЕДСКАЗАТЬ. ЕСЛИ ТРЕНД СОХРАНИТСЯ ДО КОНЦА ТЕКУЩЕГО ГОДА, ТО НЕКОТОРЫЕ МОРСКИЕ КОНТЕЙНЕРНЫЕ ПЕРЕВОЗЧИКИ МОГУТ СТАТЬ УБЫТОЧНЫМИ. ПРИЧЕМ ПРИ ЛЮБОМ РАСКЛАДЕ У НИХ ПРОГНОЗИРУЕТСЯ БОЛЕЕ ЖЕСТКАЯ ПОСАДКА В ПЛАНЕ ФИНАНСОВ, ЧЕМ ПЕРВОНАЧАЛЬНО ОЖИДАЛОСЬ**

когда чрезмерная осмотрительность грузополучателей приводила к судебным искам и штрафам со стороны поставщиков. Соответственно, никто в США не обязан изблачивать судоходные компании в том, что их флот совершает рейсы с сомнительной документацией или с подменой сигналов AIS, чтобы замаскировать заходы танкеров в восточные порты России, включая Козьмино.

Однако для того, чтобы заняться подобным расследованием, кто-то из участников рынка должен представить доказательства для возбуждения судебных дел. Вопрос, кто именно, пока остается открытым. Во всяком случае, большинство грузоотправителей и судовладельцев не готовы участвовать в «репрессиях». В такой обстановке надзор за выполнением санкций признается «болезненно дорогостоящим» для США. Более того, он затронет маржинальность банков, которые и без того сегодня вынуждены тратить на соблюдение нынешних требований до 15% от общих годовых расходов. Представители финансовых кругов полагают, что увеличение нагрузки на них – это уже навязчивая идея. А выход за традиционные рамки требует существенных изменений в законодательстве США, которые, по сути,

тивному Западу сегменте морских перевозок. Это делает крайне интересными перевозки угля в Азию через российские морские порты Северо-Запада: здесь можно все чаще найти выгодные предложения от морских судовладельцев. Но не факт, что при следующей отправке удастся их получить снова. Крепкий уголь сохраняет стабильные цены на перевозки сыпучих сухих грузов в ЕС. Правда, туда с углем движутся суда из Индонезии и Австралии. Ну а обратно слишком велико искушение найти способ с перекадками загрузиться российским углем, чтобы не возвращаться в балласте. Как бы то ни было, в I квартале текущего года мировые продажи угля выросли на 20% в годовом исчислении. Май, как это ни странно, продолжил позитивную динамику глобальных морских перевозок угля. Причем основной рост – у владельцев балкеров в альтернативном коллективному Западу сегменте флота. Если европейские рейсы приносят пароходствам убытки, то тут с доходами все обстоит неплохо, даже с учетом санкционных рисков. А дальше многое будет зависеть от хода выборов президента в США и той позиции, которую в этой гонке займет судебная власть.

АЛЕКСАНДР СОЛНЦЕВ

# Автоперевозки: волатильный горизонт

**С НАЧАЛА 2023 ГОДА ТАРИФЫ НА ПЕРЕВОЗКУ ГРУЗОВ АВТОТРАНСПОРТОМ ВЫРОСЛИ НА 7,5% – ТАКУЮ СТАТИСТИКУ ПРЕДОСТАВЛЯЕТ БИРЖА ATI.SU. АБСОЛЮТНЫЕ ЦИФРЫ ОНА НЕ ДАЕТ, ВПРОЧЕМ, ИХ СКРЫВАЮТ И АВТОПЕРЕВОЗЧИКИ, ССЫЛАЯСЬ НА КОММЕРЧЕСКУЮ ТАЙНУ. «РЖД-ПАРТНЕР» НАШЕЛ НАПРАВЛЕНИЯ, ГДЕ АВТОПЕРЕВОЗЧИКИ ЗАРАБАТЫВАЮТ БОЛЬШЕ ВСЕГО. УДИВИТЕЛЬНО, НО УЧАСТНИКИ РЫНКА ВСЕ ЧАЩЕ ССЫЛАЮТСЯ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ОПЫТ, ГДЕ ТАРИФЫ ДИКТУЕТ НЕ ПЕРЕВОЗЧИК ИЛИ ОПЕРАТОР, А ОБЩИЙ ДЛЯ ВСЕХ ПРЕЙСКУРАНТ № 10-01.**

## РАВНЕНИЕ

### НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ

Единый тариф, по которому работают все автоперевозчики, – модель, к которой нужно стремиться, говорит Сергей Грачев, вице-президент ассоциации «Грузавтотранс».

неизвестно? Транспортные компании России разные: у одних только табурет и компьютер, у других – несколько машин в автопарке, укомплектованный штат водителей, а также диспетчерская служба и медики. Найти общий знаменатель для всех сложно,

**СНИЖЕНИЕ ТАРИФОВ БОЛЕЕ ЧЕМ НА 10% РОССИЙСКИЕ ПЕРЕВОЗЧИКИ УЖЕ ПЕРЕЖИЛИ. ВЕСНОЙ 2022 Г. ТАРИФ РУХНУЛ НА 40%. ПО ДАННЫМ АССОЦИАЦИИ «ГРУЗАВТОТРАНС», ОН ДОСТИГ УРОВНЯ 2010 Г. В АВГУСТЕ 2022 Г. СТАВКИ МЕДЛЕННО ПОШЛИ ВВЕРХ, НО К ЭТОМУ МОМЕНТУ ЧАСТЬ АВТОПЕРЕВОЗЧИКОВ, ПОЛУЧИВ МНОГОМИЛЛИОННЫЕ УБЫТКИ, С РЫНКА УЖЕ УШЛИ**

И эта модель – рабочая, она уже реализована на железнодорожной сети. В автоперевозках она далека от возможности внедрения, потому что переходу на единый тариф отчаянно сопротивляются автотранспортные предприятия. Часть из них, чтобы покрыть затраты на кредиты и зарплату водителям, вынуждены работать ниже нормы окупаемости, только таким образом получают заказы на рынке, признается С. Грачев. «Да, я лично советовал таким не ломать бизнес коллегам, а продавать фуры и уходить. Они все равно покинули рынок. Но демпингом сломали бизнес не только себе, но и всем оставшимся. Единая тарификация всех бы удержала на плаву», – горячится он.

Зачастую тариф на автоперевозку грузов диктует не автоперевозчик, а грузовладелец, добавляет С. Грачев. Участники рынка соглашаются. Перевозчики диктуют цены в праздничные дни, во время действия ограничений на дорогах, при простоях на таможенных постах, но как только рынок насыщается транспортом и предложение превышает спрос, цены формируют грузовладельцы, рассуждает Николай Соловьев, специалист по операционной работе Novelco. Единый тариф, конечно, нужен, но как его высчитать, если точное число перевозчиков до сих пор

рассуждает С. Грачев. На конечное ценообразование влияет не только число «табуретов и компьютеров», но и сезонность, затраты на обновление парка. Весной 2023 года авторынок перешел на этап «выбывания, а не прироста автопарка», подчеркивает Маргарита Табунова, директор по транспортным операциям FM Logistic в России. Цена обслуживания грузовой техники за год выросла на 60%, а расходы на автозапчасти и комплектующие – и того больше, на 87%. Европейские седельные тягачи подорожали за минувший год на 29%, до 15,6 млн руб., а российские – на 23%, до 9,56 млн руб., такие данные приводят аналитики Национального агентства промышленной информации. Почти все новые закупки транспорта осуществляются через лизинг – на срок, как правило, в 4–7 лет, говорит Кирилл Латинский, коммерческий директор SOTA Logistic. «Предугадать, что будет с грузопотоком и ставками даже через 3 месяца, невозможно. Новые стоимостные и эксплуатационные реалии для коммерческого транспорта коррелируются с текущими рыночными тарифами на уровнях от нулевой до 10%-ной рентабельности транспортных компаний», – говорит он.

Снижение тарифов более чем на 10% российские перевозчики уже пережили. Весной 2022 года тариф

рухнул на 40%. По данным ассоциации «Грузавтотранс», он достиг уровня 2010-го. В августе 2022 года ставки медленно пошли вверх, но к этому моменту часть автоперевозчиков, получив многомиллионные убытки, с рынка уже ушли. Уверенный рост ставок начался осенью, но случился он не сам собой, а когда автоперевозчики смогли переломить рынок и начали диктовать цены, говорит К. Латинский. В 2023 году динамика роста сохранилась: по данным индекса ATI.SU – на 7,5%. Увеличение ставки в среднем до 12% квартал к кварталу отмечают в транспортной компании Delko, об этом «РЖД-Партнеру» говорит Олег Гайфуллин, директор по логистике и коммерции. О росте тарифа на 20% свидетельствует Н. Соловьев. Правда, акцентируя, что конечная сумма зависит от маршрута доставки груза, его характера, а также применяемых по отношению к нему санкций. «На данный момент нельзя точно говорить о том, что рынок стабилен и цены зафиксированы. Они меняются исходя из складывающейся ситуации. Это применимо к перевозкам всех видов грузов – как генеральных, так и опасных», – поясняет специалист по операционной работе Novelco.

## ДРУЖЕСТВЕННЫЙ МАРШРУТ

Объем перевозок автотранспортом за 10 месяцев 2022-го составил 4,52 млрд т, что на 0,4% больше, чем годом ранее – такие данные публикует Росстат. При этом экспорт из России в страны Евросоюза рухнул, по оценкам разных экспертов, на 60%. Однако потеря европейских направлений компенсирована дружественными маршрутами, констатирует биржа ATI.SU: перевозки в Турцию показали рост на 213%, в Грузию – на 33%, Киргизию – на 41%, Казахстан – на 45%, Армению – на 59%, Узбекистан – на 68%. Отмечают здесь и почти двукратный рост спроса



на доставку грузов из Китая – на 91%. И он станет больше, как только КНР полностью снимет карантинные ограничения.

«Более чем в 2 раза повысилась ставка на международных направлениях», – говорит О. Гайфуллин. Рост грузоперевозок подтолкнул и ставки на Дальнем Востоке, стоимость доставки грузов в столичные регионы из Забайкальского края автотранспортом повысилась на 92% за год, из Приморского – на 65%, Хабаровского края – на 58%, Амурской области – на 47%. Однако автоперевозчики проигрывают железнодорожному транспорту в сроках доставки: сейчас фура из Китая в Санкт-Петербург или Москву прибывает дней за 65. Грузоперевозки внутри России в I квартале выросли на 35% год к году, следует из расчетов биржи грузоперевозок ATI.SU. Говоря о внутрироссийских автомобильных перевозках, не стоит акцентировать внимание на виде груза, так как тарифы унифицированы по типам подвижного состава, говорит К. Латинский. Самый востребованный междугородний грузовой транспорт – автопоезд грузоподъемностью 20 т. И за год стоимость доставки груза в автопоезде не очень-то и изменилась: в январе – феврале 2022-го стоимость доставки груза в автопоезде из Тулы в Ростов-на-Дону составляла свыше 65 тыс. руб., спустя год, в январе – феврале 2023-го, – 88 тыс. руб. (Для сравнения: доставка грузов автопоездом из Тулы в Санкт-Петербург год назад составляла 64 тыс. руб., сейчас – 75 тыс. руб.) При этом наибольшие изменения в тарифах произошли именно в грузоперевозках из Санкт-Петербурга. К. Латинский связывает динамику с сокращением товаропотоков примерно на 55%. В январе – феврале прошлого года компания из Санкт-Петербурга в

### **К КОНЦУ ГОДА ВЫЖИВУТ ТЕ, КТО СМОЖЕТ ИЛИ ПЕРЕВЕЗТИ ГРУЗ ДОРОЖЕ, ЧЕМ КОЛЛЕГИ ПО РЫНКУ, ИЛИ БЕЗНАКАЗАННО НАРУШИТЬ ЗАКОН. АУТОПЕРЕВОЗЧИКИ, КОТОРЫЕ РАБОТАЮТ С ПЕРЕГРУЗОМ, ИМЕЮТ ПРЕИМУЩЕСТВО ПО СРАВНЕНИЮ С ДРУГИМИ УЧАСТНИКАМИ РЫНКА, КОТОРЫЕ РАБОТАЮТ ПО ПРАВИЛАМ**

Москву и область возила грузы за 37,5 тыс. руб. «А в апреле – июне – чуть ли не по 20 тыс. руб., грузов было крайне мало. Сейчас этот маршрут продаем по докризисной ставке. Очень сильным колебаниям подвержены перевозки на юг России и обратно. В период урожая тарифы на юг падают, а оттуда, наоборот, вырастают. Когда урожай вывезен, тенденции обратные», – продолжает он.

#### **ВЫЖИВЕТ ТОТ, КТО НАРУШИТ ЗАКОН**

В России – около 7 млн профессиональных водителей, но транспортные компании не выпускают на маршрут до 15% парка автотранспорта. Причина банальна: некого посадить за руль, говорит глава фракции «Справедливая Россия – За правду» в Госдуме Сергей Миронов. Кадровый дефицит достигает 20%, констатирует М. Табунова. Депутаты Госдумы предлагают привлечь на работу мигрантов, однако С. Миронов выступает резко против этой инициативы, считая, что кадры для транспортной отрасли РФ необходимо возвращать в самой России. «Средний возраст российского дальнбойщика – 55 лет и старше. Это, конечно, критический показатель. Мы должны совместно с профессиональным сообществом водителей изменить систему и способствовать притоку молодых кадров. И ключевой фактор – зарплата», – говорит он.

Работодатели предлагают профессиональным водителям зарплату от 100 тыс. руб. в месяц. Дальнбойщик, чтобы получить ее, должен преодолеть не менее 800 км. Если учесть время

на погрузку и разгрузку, то рабочий день водителя фуры превышает 15 часов, что не отвечает ни требованиям Трудового кодекса, ни требованиям безопасности дорожного движения, говорит С. Миронов. Автоперевозчики, чтобы покрыть потери от спада покупательной способности, роста затрат на обновление и ремонт автопарка, вынуждены повышать тарифы на автоперевозки грузов. Из-за увеличения себестоимости бизнеса тарифы в 2023 году вырастут на 30%, говорит О. Гайфуллин. Н. Соловьев не столь категоричен, он не готов давать прогноз конечного показателя, но рост неизбежен. М. Табунова признается, что спрос на автоперевозку грузов не падает, но в II квартале загадывать итоговый тариф, который сложится к концу 2023-го, невозможно. «Горизонт планирования большинства компаний составляет несколько месяцев – от квартала до полугода», – признается она.

К концу года выживут те, кто сможет или перевезти груз дорожке, чем коллеги по рынку, или безнаказанно нарушить закон, утверждает С. Миронов. По его словам, автоперевозчики, которые работают с перегрузом, имеют преимущество по сравнению с другими участниками рынка, которые работают по правилам. А все потому, что государство на жалобы других участников рынка реагирует неохотно, признается депутат. «В итоге нарушать закон выгодно. Увы, но такова реальность. Такое положение необходимо менять», – резюмирует С. Миронов.

**АЛЕНА АЛЕШИНА**

# ИЗДАВАЙТЕ КНИГИ С РЕДАКЦИЕЙ ЖУРНАЛА



## Что мы предлагаем

- Создание текста, литературную обработку, сбор дополнительных материалов (при необходимости)
- Профессиональное редактирование и корректорскую вычитку
- Подбор иллюстраций
- Верстку и оформление
- Печать
- Распространение или доставку (при необходимости)

## Как заказать издание книги

- Написать краткое техническое задание в свободной форме с указанием основных параметров книги (желаемый объем и формат, наличие исходников, необходимость в сборе дополнительных материалов, подготовке иллюстраций, технические характеристики и пр.)
- Связаться с редакцией:

**+7 (812) 418-34-90** [reclama@rzd-partner.ru](mailto:reclama@rzd-partner.ru)

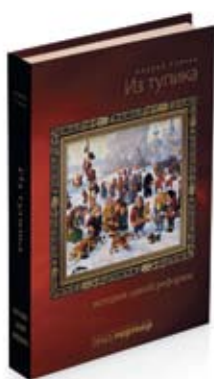
## ИЗДАННЫЕ КНИГИ



### ■ «Всегда Ваш. Вадим Морозов»

Книга вышла из печати в ноябре 2022 года. Написана в биографическом стиле серии «Жизнь замечательных людей» и повествует о Вадиме Николаевиче Морозове, занимавшем должности министра путей сообщения России и первого вице-президента компании «Российские железные дороги». При сборе материалов для издания были проведены интервью с более чем 50 спикерами.

*Книжный формат, твердая обложка, 344 страницы, ч/б печать плюс 24 цветные вкладки с иллюстрациями*



### ■ «Из тупика: история одной реформы»

Книга Андрея Гурьева была написана в 2008 году, когда остро стоял вопрос реформирования железных дорог. После падения могущественной империи под названием «Министерство путей сообщения» проблема стабильного функционирования железнодорожной отрасли не решалась сама собой. Надо было приложить массу усилий, чтобы

сохранить баланс рискованного и разумного. И только после этого сделать вывод, правильным ли был избранный курс. Книга написана в жанре увлекательного исторического расследования и рассчитана на широкий круг читателей.

*Книжный формат, твердая обложка, 799 страниц, ч/б печать*



### ■ «Времен связующая нить... Железнодорожники и Воскресенский Новодевичий монастырь»

Третье издание исторического исследования журналистов Татьяны Куцениной и Алексея Островского, вышедшее в свет в ноябре 2022 года.

Книга в иллюстрированных эссе рассказывает о судьбах инженеров путей сообщения конца XIX – начала XX века, чей прах захоронен в некрополе Воскресенского Новодевичьего монастыря в Санкт-Петербурге. Первые два издания вышли в 2012 и 2014 годах, но за прошедшее время объем найденных в архивах документов вырос. Теперь можно говорить о том, что на монастырском кладбище нашли последний приют не 200 работников железнодорожной отрасли, как было указано в первом издании, а более 700.

*Альбомный формат, твердая обложка, 168 страниц, полноцветная печать*



### ■ «Дети войны»

### ■ «Живу и помню»

### ■ «Я говорю с тобой из Ленинграда»

Серия книг, которые выходили из печати в течение последних трех лет по заказу Дорпрофжела Октябрьской железной дороги. Проект объединил личные воспоминания железнодорожников, переживших Великую Отечественную войну, фашистскую оккупацию, вражеский плен, голод и холод блокадного Ленинграда. Особая ценность изданий состоит в том, что истории очевидцев рассказаны от первого лица и дополнены подлинными документами, письмами и фотографиями, хранящимися в семьях ветеранов.

*Альбомный формат, мягкая обложка, 68–78 страниц, полноцветная печать*



# Как продвинуть цепочки поставок за рубеж?

**В той ситуации, которую создала санкционная действительность, логистика фактически становится движущей силой, способной преодолеть те барьеры, которые поставлены для РФ. Можно ли в сложившихся условиях обеспечить стабильность работы новых цепочек поставок, необходимых клиентам? Свои решения на эту тему предлагает компания «Глобал Логистик».**

Сегодня в выигрыше находятся именно те предприятия, которые способны предложить надежную систему доставки своей продукции. Это – залог способности реализовать свой экспортный потенциал и конкурентоспособности на международном рынке. Соответственно, логистическим компаниям приходится искать новые технологии. Иногда сложный вариант оказывается надежнее простых решений, поскольку он обеспечивает устойчивость системы транспортировок и сопровождающих ее сервисов.

При этом организация международных грузовых перевозок – процесс, по-прежнему основанный на соблюдении конвенций и соглашений, действующих на мировом рынке. Клиенты вправе требовать высокого качества обслуживания и точного исполнения условий контракта. Необходимо выполнить и таможенные процедуры, и требования государственных законов. При этом эффективность и качество всего транспортного процесса в большой степени зависят уже не только от перевозчика, отправителя и получателя грузов, но еще и от ряда посредников, принимающих участие в международных перевозках.

«Глобал Логистик» – международный экспедитор, оказывающий услуги, связанные с перевозкой, а именно осуществляет оплаты провозных платежей по территории железных дорог РФ, стран СНГ, Балтии и Средней Азии. При этом крайне важно обеспечить оплату

тарифа в валюте клиента. И это обеспечивается.

В РФ, Казахстане и Беларуси оплата производится по прямым договорам с перевозчиками (ОАО «РЖД», ТОО «КТЖ-Грузовые перевозки» и ГО «Белорусская железная дорога»). Это предоставляет клиентам дополнительные выгоды. Ведь они заключают один договор с компанией «Глобал Логистик» в рублях (тенге, долларах, белорусских рублях), а она уже расплачивается с перевозчиками в РФ и ближнем зарубежье. Клиенты сами выбирают, с какой из компаний группы им удобнее сотрудничать. При этом исключается риск непроведения платежа – даже если банк отправителя (получателя) находится под санкциями. Клиентам не требуется заключать международный контракт. Нет необходимости самостоятельно изучать законодательство и тарифы других государств.


Санкции осложнили переводы денег за рубеж. Однако связка компании «Глобал Логистик» с ее дочерними организациями позволяет эффективно выполнять взаиморасчеты, в том числе в долларах. Это помогает резидентам разных стран без труда организовывать движение подвижного состава на всех территориях маршрута перевозки. Иными словами, для клиентов сохранены те удобства, которые существовали до февраля 2022 года.

«Глобал Логистик» оперативно решает вопросы с банками. Вместе с тем клиенты не всегда понимают, какие затраты им необходимо нести при

международных железнодорожных перевозках с поправкой на расходы в связи с валютными операциями. Мало кто задумывается об этих расходах, хотя в любом случае клиент их несет. Причем значительные, если расчеты ведут не с резидентом. У «Глобал Логистик» партнерские отношения с банками. И здесь агентское вознаграждение оказывается в разы меньше, чем если пытаться решать эти вопросы самостоятельно. Однако клиенты с неохотой анализируют свои затраты. Рядовому менеджеру вполне достаточно провести расчеты. А сколько при этом переплачивают, до руководителей информацию не доносят. Или последние просто не спрашивают. Вот почему приходится так подробно объяснять, как можно сэкономить.

Затраты, связанные с перечислением средств, приведены в таблице. И они свидетельствуют: компания «Глобал Логистик» способна предложить клиентам более выгодное решение (за счет значительного объема в перечислениях), чем они могли бы получить при самостоятельной работе с валютами других стран. Обратим внимание на основные выгоды: прежде всего это экономия в уплате банку комиссии при покупке валюты. При этом исключаются убытки от превышения курса коммерческого банка над курсом ЦБ РФ на дату приобретения валюты. Фиксированная ставка минимизирует риски в случае нарушения контрактных условий по стоимости доставки.

Таким образом, «Глобал Логистик» не просто помогает клиенту в вопросах оплаты железнодорожного тарифа, а делает сотрудничество взаимовыгодным. Компания стремится эффективно реагировать на потребности клиентов за счет сокращения времени отклика и минимизации срока разрешения проблемы, предоставляя ценный результат в вопросах оплаты железнодорожного тарифа. А это – залог надежности работы цепочек поставок.

АЛЕКСАНДР СОЛНЦЕВ 

## Затраты клиента при покупке валюты от суммы сделки, руб. и %

	100 тыс. руб.	500 тыс. руб.	1 млн руб.	10 млн руб.
Конвертация+перечисление	200 руб.	1000 руб.	2000 руб.	20 000 руб.
ВК	150 руб. (min. 1500 руб.)	750 руб. (min. 1500 руб.)	1500 руб.	15 000 руб.
<b>Итого (процент от сделки):</b>	<b>1,7%</b>	<b>0,5%</b>	<b>0,35%</b>	<b>0,35%</b>

Источник: данные «Глобал Логистик»

# Тяжелой поступью по БАМу

**В 2023 году РЖД планируют закупить не менее 600 локомотивов. Более трети поставок пойдет на дороги Восточного полигона. В числе локомотивной техники – новые тепловозы, которые позволят и дальше развивать тяжеловесное движение поездов в направлении тихоокеанских портов.**



**В** январе – марте текущего года экспортные отправки грузов через основные морские и сухопутные пункты пропуска на Дальнем Востоке сохранили положительную динамику (к аналогичному периоду 2022-го прирост составил 1,5%), тогда как через погранпереходы Северо-Запада они сократились на 12,1%, Юга – почти на 3%.

Несмотря на то, что Восточный полигон ежегодно увеличивает перевозки, жалоб на невывоз грузов не становится меньше. Как рассказал сенатор от Кемеровской области Дмитрий Кузьмин, по итогам I квартала 2023-го по 10 участкам БАМа целевой показатель пропускной способности не достигнут, в то время как от дефицита инфраструктуры страдают прежде всего угольщики.

«В 2022 году вывоз угля в восточном направлении составил 101 млн т, что на 16 млн т меньше объема, установленного в соответствии с поручением главы государства. Следует отметить, что Кузбасс не отправил порядка 10 млн т, Хакасия – 4 млн т, Новосибирская область и Хабаровский край – примерно 2 млн т. В 2023-м запланирован вывоз только 112 млн т, тогда как еще в 2018 году президент РФ проводил комиссию по ТЭК в Кемерово и план на 2023-й составлял 170 млн т», – напомнил Д. Кузьмин. По итогам этого года

РЖД через Восточный полигон планируют провезти 160 млн т экспортных грузов различной номенклатуры.

По словам замглавы Минтранса России Валентина Иванова, прошлогодняя ситуация осложнилась тем, что на Дальний Восток активно поехала продукция из центральных и северо-западных регионов страны, чего раньше не наблюдалось. При этом спрос растет и на перевозку несырьевых групп товаров. Совместно с Советом потребителей по вопросам деятельности РЖД определяются первоочередные объекты инфраструктуры для ввода в эксплуатацию на БАМе и Транссибе (вторые пути, разъезды и станции). Только в текущем году запланировано к сдаче 83 таких объекта.

Вместе с тем важно не снижать темпы обновления локомотивного парка, от чего зависит провозная способность Восточного полигона. Так, в 2020-м на Дальневосточную железную дорогу поступил 101 новый локомотив, а в 2021-м – всего 30. Снижение отчасти произошло по тепловозам 3ТЭ25К2М, у которых установлен американский дизель GEVO12. Поставка 16 локомотивов этой серии перенесена на этот год, но из-за прекращения сотрудничества с General Electric, вероятно, это будет последняя партия техники.

3ТЭ25К2М, обладающий мощным двигателем, способен проводить

по БАМу поезда повышенной весовой нормы – до 7,1 тыс. т. Для сравнения: тепловозы старой серии, 3ТЭ10МК, обеспечивают движение составов массой не более 5,6 тыс. т.

Сейчас отечественные производители работают над локомотивом, который сможет показать себя не хуже 3ТЭ25К2М. Речь прежде всего о тепловозе 3ТЭ28. Его испытания завершаются, после чего начнется серийное производство. Планируется, что во второй половине года на ДВЖД поступят 30 машин данной серии.

В локомотиве 3ТЭ28 сделана ставка на отечественные комплектующие. В первую очередь это двигатель 18-9ДГМ (производителем выступает АО «Коломенский завод»), в котором применен инверторный пуск, что позволяет не вводить в состав дизель-генератора стартер-генератор и возбуждатель, конструктивно упростить узел привода распределительного вала. Это должно положительно сказаться на надежности работы силовой установки, отмечают в ТМХ.

Другая перспективная модель – локомотив 2ТЭ35А. В его конструкции использован асинхронный двигатель ТАД430. Он создан по техническому заданию ООО «Тяговые компоненты» на заводе «Электро-тяжмаш-Привод».

В апреле 2023-го ТАД430 прошел приемочную комиссию. Его разра-

ботка и испытания заняли два года. В ходе испытательных работ опытные образцы тягового электродвигателя подвергались воздействию вибрации, повышенной и пониженной температур, высокой влажности, повышению напряжения и частоты вращения, механическому воздействию.

Серия продолжительных испытаний объяснима тем, что тепловозу придется работать с высокими нагрузками. Изготовитель обещает, что 2-секционный 2ТЭ35А сможет проводить составы-семитысячники, как это делает сегодня локомотив из 3 секций.

К настоящему времени конструкторской и технологической документации по ТАД430 присвоена литера «О1», что позволяет начать серийное производство двигателей. Объем установочной серии составит 160 ед., проинформировала пресс-служба СТМ.

Если 2ТЭ35А покажет себя в опытных поездках по БАМу удовлетворительно, в следующем году эти локомотивы начнут закупаться для Дальневосточной магистрали, говорит источник, близкий к РЖД.

При этом на электрифицированный ход Восточного полигона продолжают поступать электровозы семейства «Ермак» (3ЭС5К, 4ЭС5К) с поосным регулированием силы тяги, также участвующие в вождении поездов повышенного веса. В 2023 году 113 локомотивов 3ЭС5К пополнят парк Забайкальской дороги, еще 17 электровозов 4ЭС5К придут на Дальневосточную: техника предназначена для эксплуатационного депо Смоляниново, чьи локомотивные бригады обслуживают сложный участок по рельефу участка пути Амурский залив – Находка, который является одним из главных экспортных направлений на сети РЖД.

Немаловажно, что 3ЭС5К участвуют в технологии виртуальной сцепки, повышающей пропускную способность инфраструктуры. К началу 2023 года только на ДВЖД было оснащено необходимым оборудованием 270 локомотивов, порядка 2 тыс. машинистов прошли обучение. Количество ежедневно формируемых поездов по данной технологии к этому времени выросло с 5 до 21. Межпоездной интервал следования в виртуальной сцепке составляет в среднем 10 мин. (пока технология обеспечивает синхронное движение двух маршрутов). В дальнейшем его предполагается сократить до 6–8 мин.

Как отметил руководитель департамента стратегии и аналитики СУЭК Игорь Куротченко, с поступлением на дороги мощных локомотивов 3ЭС5К и 3ТЭ25К2М регулярно формируются поезда весом 7,1 тыс. т. Вместе с тем важно полноценно использовать провозные мощности, а именно – формировать составы-семитысячники с максимально возможным включением в них инновационных вагонов с увеличенной осевой нагрузкой.

Анализ участков Восточного полигона показал их неоднородную загрузку. Если взять Транссиб, то средний вес тяжеловесных поездов в 7,1 тыс. т в феврале держался только на участке Архара – Хабаровск, тогда как на участке Иркутск – Тайшет составлял 6,8 тыс. т, Иркутск – Слюдянка – 6,9 тыс. т, Петровский Завод – Чита – 7,01 тыс. т. Аналогичная ситуация наблюдалась на БАМе: средний вес тяжеловеса на линии Улак – Новый Ургал доходил до 7 тыс. т, Новый Ургал – Комсомольск – 6,9 тыс. т, Волочаевка-2 – Комсомольск и Комсомольск – Ванино – 6,7 тыс. т.

Если недополученные в феврале объемы провозной способности вследствие включения в такие составы типовых вагонов рассчитать в годовом выражении, то, например, при заложенных в суточном графике 16 поездах-семитысячниках к портам

Ванинского узла может не поступить 1,8 млн т угля, подсчитали в СУЭК.

Для большей отдачи от тяжеловесного движения со стороны РЖД необходимо стабильное согласование и исполнение плана перевозок на дальневосточные порты, которое позволит надежно запитать места массовой погрузки вагонами 25 тс, отмечают в угольной компании. Проработка технологии по подсылу инновационного парка с операторами возможна только при гарантированном вывозе экспортной продукции – плановый объем не долженкратно снижаться в течение года. Операторам же нужно продолжать приобретение вагонов 25 тс, выпуск которых в прошлом году сократился из-за проблем с кассетными подшипниками, решаемых сегодня.

С другой стороны, интенсивность тяжеловесного движения во многом зависит от состояния путевого хозяйства, где еще остается немало участков пути на деревянных шпалах. В этот сезон на БАМе ожидается беспрецедентный объем капитального ремонта, в том числе с заменой рельсошпальной решетки на железобетонном основании. В границах ДВЖД, на перегонах Байкало-Амурской магистрали, планируется капитально отремонтировать более 900 км, а с учетом транссибирского хода – 1,1 тыс. км.

ПАВЕЛ УСОВ 

**С ПОСТУПЛЕНИЕМ НА ДОРОГИ МОЩНЫХ ЛОКОМОТИВОВ 3ЭС5К И 3ТЭ25К2М РЕГУЛЯРНО ФОРМИРУЮТСЯ ПОЕЗДА ВЕСОМ 7,1 ТЫС. Т. ВМЕСТЕ С ТЕМ ВАЖНО ПОЛНОЦЕННО ИСПОЛЬЗОВАТЬ ПРОВОЗНЫЕ МОЩНОСТИ, А ИМЕННО – ФОРМИРОВАТЬ СОСТАВЫ-СЕМИТЫСЯЧНИКИ С МАКСИМАЛЬНО ВОЗМОЖНЫМ ВКЛЮЧЕНИЕМ В НИХ ИННОВАЦИОННЫХ ВАГОНОВ С УВЕЛИЧЕННОЙ ОСЕВОЙ НАГРУЗКОЙ**



# TransRussia: три дня большого транспортного мира

**Если участники транспортного рынка выходят на новые логистические маршруты, то они повышают доходы. Об этом заявили первые лица на панельных сессиях международной выставки TransRussia, которая прошла в апреле в Москве. Правда, вторые лица и уже в кулуарах говорили, что рынок переживает самый сложный период и оценить его прибыльность, особенно в перспективном плане, крайне сложно. «РЖД-Партнер» выслушал и первых, и вторых.**

## Успешный год

«2022 год для транспортной отрасли – успешный, – так начал стратегическую сессию «Логистика России в условиях многополярного мира» Андрей Павлович, директор по логистике и фулфилменту «М.Видео – Эльдorado». – Компании удалось сделать то, что не удавалось в последние 15 лет».

Да, рынок меняется, каждый день добавляются новые вводные, но большие задачи – и это главное – решаются, продолжил А. Павлович. Во-первых, бизнес вывел транспортный рынок России на иной уровень, а во-вторых, на сам рынок привел ранее неизвестные бренды взамен ушедших. Участники дискуссии поддержали это заявление и в личных выступлениях на сессии, и в голосовании в опросе о состоянии транспортно-логистической системы России. Ольга Федоткина, исполнительный директор Национального

союза экспертов в сфере транспорта и логистики, комментируя итоги голосования, призналась, что лично для нее результаты голосования не стали сюрпризом.

«Несмотря на серьезные вызовы, с которыми столкнулась отрасль, российский рынок в целом адаптировался к новой реальности. Худшие прогнозы относительно экономического развития России и ее логистической системы не оправдались», – сказала она.

Эксперты предрекали крах экономики, говорят участники рынка. Причин для этого несколько, одна из них – уход крупнейших мировых игроков. Однако после их ухода в России случился не крах, а конкурентная борьба за освободившиеся места. В частности, битва до сих пор идет на морских контейнерных линиях. Взамен крупных операторов пришли небольшие компании из Китая, Индии, Ирана и России.

**Уход из России крупнейших мировых игроков привел не к краху, а к обострению конкурентной борьбы на морских контейнерных линиях. Взамен крупных операторов пришли небольшие компании из Китая, Индии, Ирана и России**

О выходе на морскую линию из КНР в Санкт-Петербург говорит Герман Маслов, вице-президент по линейно-логистическому дивизиону транспортной группы FESCO.

«Это знаковое событие не только для компании FESCO, но и в целом для индустрии. Лет 5–10 назад ни одна российская компания по этому маршруту не работала, только крупные сторонние морские перевозчики», – объясняет он.

Чтобы победить в конкурентной борьбе, российский морской перевозчик выведет в 2023 году шесть судов. Контейнерный парк уже в мае возрастет до 150 тыс. TEU, сообщает пресс-служба компании. К концу года он достигнет 160 тыс. TEU, что на 70% больше показателя 2021-го, говорит Г. Маслов. «Это одна из цифр, которая позволяет оценивать изменения на транспортном рынке России. Мы строим суда, покупаем фитинговые платформы. И так делает не только FESCO, так поступают все крупные и средние игроки, которые намерены заместить крупные транспортные, но иностранные компании», – резюмирует он.

## Автоперевозчик мельчает и мимикрирует

Международный перевозчик, к большому сожалению, мельчает, говорит Евгений Шакалида, генеральный директор «Траско». «Российские автоперевозчики лишены возможности работать в Европе. Да, появились новые направления: Китай, Средняя Азия, Турция, Ирак. Но если сопоставить объемы, то они, конечно, гораздо меньше, чем грузопоток из Европы», – добавляет он.

Логистическая структура России с достоинством вышла из проблемного периода, но это в целом. Если смотреть в частности, то не все так однозначно. В «год больших возможностей», как, впрочем, и в любые другие годы, транспорт приносит







прибыль только во время движения, разводят руками участники рынка. А в 2022-м автоперевозчики чаще стояли, в том числе и на погранпереходах. У погранперехода в Верхнем Ларсе – в ожидании хорошей погоды, у погранпереходов в Белоруссии – в ожидании перецепки или перегрузки. Ежедневно около 1,4 тыс. дальнобойщиков, пересекающих Белоруссию по пути в Россию, должны пройти эту процедуру. Прежде им необходимо преодолеть очередь на границах с Латвией и Эстонией. Да, грузопоток в 2022 году сократился почти вдвое, количество грузового транспорта, пересекающего границу, уменьшилось на 39%, говорит Вадим Захаренко, зампред комитета Ассоциации европейского бизнеса по таможене и транспорту, глава постоянного представительства IRU в Евразии. Но очереди не исчезли.

«В отдельных пунктах пропуска в настоящий момент время ожидания пересечения границы составляет 50 часов и более», – говорит В. Захаренко. Более – это 7 дней. Впрочем, и Россия в октябре 2022 года внедрила механизм перецепки/перегрузки, на эти цели отдано 130 складов временного хранения. Итого ежедневно этой процедуре в Северо-Западном регионе подвергается около 140 транспортных средств, то есть в 10 раз меньше, чем в Белоруссии. А значит, дальнобойщики могут переходить погранпереход быстрее. Но участники рынка недовольны. Они в кулуарах международной выставки с жаром и обидой рассказывали, что европейцы въезжают в Россию крайне легко и отбирают у российских коллег заработок. В своих бедах перевозчики обвиняют постановление № 1728 от 10 октября 2022 года,



оно ввело новые правила на услуги автоперевозки грузов из Европы в Россию. Документ исключает из процедуры перецепки/перегрузки огромное число товарных групп. Изначально список имел 58 товарных групп, а с 1 января 2023-го его сократили до 40.

«С учетом того, что текущая редакция постановления действует до 30 июня, возможно, с продлением данного документа список также может быть подвергнут корректировке и сокращению», – не исключает В. Захаренко.

2022 год все же принес облегчение автоперевозчикам, говорит Е. Шакалида. Впервые клиенты начали расплачиваться с участниками рынка по-новому: сразу после оказания услуги, а не спустя 90 дней. Поэтому транспортные компании, которые выжили и научились работать в этот период, и в самом деле вышли в плюс, рассуждает он. Но это – в моменте. Автоперевозчики из-за коронавирусных ограничений 2022 года лишились возможности контролировать процедуру погрузки, а это значит, что их могут «догнать» штрафные санкции от таможни или налоговой. В Китай уходил транспорт и возвращался с каким-то грузом, продолжает Е. Шакалида. «Работали в условиях бизнес-риска. Да, эти риски брали на себя. Иначе не выжить и не заработать. И это произошло», – говорит он.

А вот обновить автопарк, состоящий в большинстве случаев из европейских большегрузов, аналогами из Китая решилось малое число автоперевозчиков. И на сессиях, и в кулуарах участники рынка признавались, что смотрят на технику из Поднебесной империи с опаской. Есть мнение, что китайские автомобили не выдержат нагрузки и будут чаще ломаться. Впрочем, и большегрузы из Европы могут сломаться, а цена на запчасти растет.

Отметим, что при голосовании, которое состоялось в рамках стратегической сессии «Логистика России в условиях многополярного мира», положительно ситуацию на транспортном рынке оценили лишь те игроки, которые приняли личное участие в голосовании и выступили на стратегической сессии. Те, кто голосовал заочно и могли скрыть свое имя от организаторов голосования, высказали кардинально противоположное мнение. Правда, голоса разделились поровну между пунктами «рассчитывал на худший сценарий развития событий» и «негативные прогнозы сбылись».

**План на 2024 год: скорость и электронный документооборот**

Электронная очередь на международных погранпереходах – схема, которую внедряют в 2023-м, но в будущем году она изменит процедуру

перехода границы. Об этом говорит Дмитрий Скачков, директор департамента цифрового развития Минтранса России. По его словам, благодаря государственной информационной системе электронных платежных документов (ГИС ЭПД) автоперевозчики вообще смогут ехать без остановки.

«Помимо бронирования слотов, на погранпереходах планируется реализовать возможность оформления международных документов», – говорит Д. Скачков.

Ближайшее будущее у автоперевозчиков выглядит так: фура едет, а контролирующие органы еще на подъезде к пункту пропуска видят в системе информацию о грузе, водителе. И ему дают возможность пройти погранпереход без остановки. Заявлено, что технологию отработали на госавтоинспекторах. Если верить чиновнику из Минтранса, то российские госавтоинспекторы получают общие сведения как о самом транспорте и водителе, так и о собственнике или арендодателе транспортного средства не из бумажных накладных и документов и даже не от «звонка другу», а только через QR-код. В него зашита также информация о грузе, мед- и техосмотрах. Сотрудникам ГИБДД, чтобы прочитать код, не нужен доступ в интернет – система работает удаленно. Она освободила перевозчиков от бумажных документов с 1 сентября 2022 года. Пока в ГИС ЭПД автоперевозчики входят добровольно. «Но уже через год, к концу 2024-го, система станет обязательной», – говорит Д. Скачков.

Электронный документооборот сокращает издержки при перевозках, позволяет собирать и структурировать данные, что значительно повышает качество аналитики, ускоряет логистику и взаиморасчеты, а также снижает показатели простоя, перечисляет достоинства цифрового транспортного будущего Д. Скачков и добавляет: «В перспективе число проверок госорганами, как и сроки, сократятся. Это действительно важно».

В ГИС ЭПД оформляют электронную транспортную накладную, сопроводительную ведомость и заказ-наряд, а также путевой лист, заказ-заявку и договор фрахтования. В ближайшие 2 года, до 2025-го, в единое цифровое пространство переведут не только автотранспорт, но и железнодорожный, авиа- и водный. По крайней мере, о таких планах заявляет Министерство транспорта.

**Сотрудничество россиянам предлагали китайцы, корейцы, индийцы, бизнесмены из Ирана и Пакистана, Казахстана, Белоруссии и Азербайджана. В кулуарах российские бизнесмены вели переговоры с логистами из Америки и Франции**





**В 2023 г. выставку TRANSRUSSIA посетило более 27 тыс. человек, что на 45% больше, чем годом ранее**

Электронная транспортная накладная на РЖД существует несколько лет. Документ позволяет автоматизировать процессы в грузоперевозках – от подачи заявки до анализа всех выполненных перевозок, поясняет Герман Суконников, первый заместитель начальника департамента информатизации ОАО «РЖД». Итого, по статистике железнодорожного монополиста, в электронном виде оформляется 115 видов документов, или 97% всех заявок. Много это или мало? Рынок считает, что мало. В электронном виде оформляют перевозки только внутри РЖД. А те же автоперевозчики – вне железнодорожного электронного документооборота. Правда, железнодорожный монополист заявляет о намерении объединить уже работающую АС ЭТРАН с внедряемой Минтранс ГИС ЭПД.

«Делаем это в качестве пилота по очень простой причине: есть несколько технических, методологических и нормативных вопросов, которые вызывают дискуссии», – говорит Г. Суконников. Объединение перевозчиков в общем цифровом пространстве произойдет по плану в 2024 году. «Целевая картина уже есть. И она понятна, но в ней есть несколько моментов, которые проверим в рамках пилота», – говорит железнодорожник.

**Выставка, которая смогла удивить**

В 2023-м на выставку TransRussia приехало официально более 27 тыс. человек, что на 45% больше, чем годом ранее. Сотрудничество россиянам предлагали китайцы, корейцы, индийцы, бизнесмены из Ирана и Пакистана, Казахстана, Белоруссии и Азербайджана. В кулуарах российские бизнесмены вели переговоры с логистами из Америки и Франции. Наибольший десант на международную выставку направил Китай. С представителями КНР заключались договоры и в кулуарах, и на стендах, и даже во время сессий. Так поступил, например, Алексей Табаков, заместитель директора департамента продаж АО «Авиакомпания «Россия», выступая на панельной дискуссии «Период турбулентности в отрасли авиагрузоперевозок России: опыт 2020/2022». Он предложил своему коллеге Джанг Те, представителю китайской авиакомпании Hainan Airline, заключить договор о сотрудничестве тут же, на сцене. Коллега из Китая не отказался. На этой сессии выяснилось: доля китайских авиакомпаний в перевозках грузов по России стремительно увеличивается. Пока тарифы на перевозку грузов у китайских и российских авиаперевозчиков одинаковые, но это пока, коллеги из Китая уже готовы повышать расценки.

«Искусственно сдерживать тарифы не смогут ни игроки авиаотрасли, ни другие участники рынка. А я лично считаю, что на снижение тарифов даже и не надо надеяться», – сказал Джанг Те.

Авиаперевозчики Поднебесной встраивают авиадоставку в мультимодальные перевозки. Груз из Китая во Владивосток идет максимум 25 дней. Если исключить авиадоставку, то сроки могут занимать до 60 дней. Российские авиакомпании встроиться в логистическую схему не могут. Год назад почти полностью остановились грузовые авиаперевозки, развел руками А. Табаков. «Российские авиакомпании из-за двойной регистрации судов практически прекратили выполнять международные рейсы, и на российском рынке резко возросла доля иностранных компаний», – добавил он.

Если верить сказанному в кулуарах, то в 2019 году – до пандемии – морским, авто- или железнодорожным транспортом везли 80% грузов из Китая и лишь 20% перевозили самолетами. Такое разделение объясняют стоимостью воздушного сообщения: каждый килограмм тогда перевозили за \$6 и тогда эту цену называли не-

подъемной. В 2020-м цена удвоилась – до \$12, но из-за сбоя в сухопутной и морской доставке ее посчитали вполне рыночной. Спрос на авиаперевозку вырос в 2022 году, грузы из Китая ввозили даже в пассажирских салонах. В 2023-м цена, как говорят участники рынка, стабилизировалась, и сейчас она колеблется на уровне в \$10 за 1 кг. Чем торгует Китай с Россией? РФ статистику по экспорту и импорту из КНР закрыла, поэтому российский бизнес изучает статистические данные таможи Китая. Согласно им, от соседа объемы покупок резиновых тапочек в России сохранились, констатирует Дмитрий Шмелев, руководитель подразделения международных авиаперевозок Major Cargo Service. А импорт бытовой техники возрос на 15%, и теперь ее доля – 42%.

«Ввозят в Россию медицинское оборудование, запчасти к нему, а также станки, комплектующие для автоматизации производства и одежду. Важно, что 10% от всех импортных поставок – это образцы. Это значит, что участники рынка ВЭД активно тестируют и сертифицируют продукцию, то есть ищут замену европейским и американским поставщикам», – поясняет Д. Шмелев.

В кулуарах же участники рынка говорят, что через Китай в Россию ввозят «трендовые» грузы. «Владельцы – европейцы. Они официально отказались от торговли. Но им очень надо совершить поставку, и мы идем к ним на помощь и предлагаем бондовые склады, с которых совершаются отгрузки. Разрывные накладные вновь актуальны», – рассказывает собеседник «РЖД-Партнера».

В ходе профильных конференций в рамках международной выставки TransRussia докладчики представили 185 спикеров-экспертов отрасли. Слушатели панельных дискуссий задавали острые вопросы, спорили с докладчиками и даже аплодировали после выступлений. В частности, овации сорвала Мария Дей, генеральный директор Rony Express. Она заявила о необходимости создания в России нового профессионального праздника – Дня логиста.

«Однозначно логистика – новая нефть. Это правильная формулировка. Наша задача – воспитывать супермегапрофессиональных логистов во всех видах и отраслях. Логистика – многофакторная модель. Был Год учителя. Почему бы не сделать Год логиста?» – сказала она. Зал в ответ на это предложение разразился бурными аплодисментами.

**АЛЕНА АЛЕШИНА**

**В этом году  
на рынке перевозок  
скоропорта появится  
«Рыбный шаттл»**

Как рассказал генеральный директор компании «Дальрефтранс» Андрей Гречкин, этот сервис предусматривает доставку рыбной продукции в рефрижераторных контейнерах из портов Дальнего Востока в Китай, а также из Мурманска и Санкт-Петербурга в страны Азиатско-Тихоокеанского региона без смены контейнера и зачастую без смены пломбы.

«Сервис позволяет сохранить высокое качество экспортируемой рыбы. Оно существенно выше, чем у конкурентов», – отмечает А. Гречкин. Экспортерам также обещают компенсацию до 25% расходов по программе господдержки транзитной перевозки продукции АПК, подчеркивает вице-президент Российского экспортного центра Алексей Солодов. «Запуск сервиса поможет российским экспортерам рыбной продукции заменить ушедшие с рынка западные логистические компании», – считает он. Тестовые испытания маршрута «Рыбный шаттл» уже завершены.

**На Амуре начались  
перевозки грузов с Китаем**

С 10 мая возобновилось грузовое сообщение между пунктами пропуска Поярково и Сюнькэ, Амурзет и Лобэй, Нижнеленинское и Тунцзян. С 11 мая речные перевозки начались между Благовещенском и Хэйхэ.

Ранее было возобновлено грузовое транспортное сообщение через международный речной пункт пропуска Хабаровск с сопредельным портом Фуюань. Как отмечает китайская сторона, в течение трех лет возможно довести объем международных перевозок на Амуре с 1,2 млн до 5 млн т ежегодно, если последовательно снимать сдерживающие факторы. Например, в районе Хабаровского порта необходимо провести дноуглубительные работы, а также открыть речное сообщение с пунктами пропуска Пашково и Джалинда.

Добавим, что с 10 мая на круглосуточный режим работы перешел железнодорожный мостовой переход Нижнеленинское – Тунцзян. Это также повлияет на рост грузооборота.



**На морскую грузовую линию Калининград -  
порт Бронка поставили шестое судно**

«Востребованность нашей линии у грузоперевозчиков еще довольно высока. Заявок на перевозку всего и вся из порта Бронка в Калининград много. И потому мы в начале мая вывели на маршрут очередное судно. Им стал сухогруз «Пола Феодосия», – сообщил генеральный директор ООО «Алгоритм групп» (оператор линии) Сергей Мишин.

По его словам, это судно аналогично судам «Пола Мария» и «Пола Галия», каждое вместимостью по 7,98 тыс. т. Они могут перевозить различные генеральные грузы, а также контейнеры (по 240 TEU). В результате на линии сегодня стоят две группы однотипных судов, что позволяет оперативно формировать партии грузов, а также проводить погрузочно-разгрузочные работы в портах назначения. Это три «Полю», а также суда СТК-1004, СТК-1023 и СТК-1019. Три последних имеют грузовместимость по 1,35 тыс. т.

«Загруженность всех судов, выходящих из порта Бронка в Калининград, составляет практически 100%. В обратный путь грузов отправляется значительно меньше, иногда не более 10–15%. Но номенклатура грузов, особенно из Бронки, постоянно расширяется. Так, в мае мы уже привезли в Калининград три партии щебня в объеме 22,5 тыс. т», – отметил С. Мишин. Ранее сообщалось, что в феврале ООО «Алгоритм групп» получило от Росморречфлота 1 млрд руб. субсидий для осуществления грузового транзита в Калининградской области и из нее.

**Компании Северо-Восточного Китая выразили  
готовность наращивать поставки российского угля**

Несколько крупных компаний Северо-Восточного Китая заинтересованы в увеличении поставок российского угля и создании на территории региона крупного центра торговли этим энергоносителем, сообщили в генеральном консульстве РФ в городе Шэньян.

Соответствующие вопросы обсуждались в ходе состоявшейся встречи генконсула РФ в Шэньяне Сергея Черненко с руководством Китайской корпорации поддержки науки и технологий, компании «Логистический центр каменного угля в Северо-Восточном

Китае» и северо-восточного отделения корпорации «Хуажун-электроэнергетика». Стороны обсудили перспективы увеличения поставок в регион российского угля и создания в Шэньяне крупного центра торговли этим видом топлива. Также отмечается, что в связи с наличием на северо-востоке КНР развитых отраслей традиционной промышленности, где в качестве сырья и топлива широко используется уголь, китайские партнеры «высоко оценили потенциал двустороннего сотрудничества наших стран в этом направлении».

# Нефть в апреле преподнесла РЖД сюрпризы

**Ожидаемого сокращения перевозок нефти и продуктов ее переработки на сети РЖД в апреле не произошло. Аналитики в растерянности: можно ли сейчас говорить о позитиве в развитии отрасли, если труба исправно качает сырье, а на железной дороге обеспечивают поставки нефтепродуктов на споте?**

## Погрузка подросла за счет экспорта

Итак, погрузка нефтегрузов на сети РЖД, по данным оперативной статистики, в апреле текущего года увеличилась до 16,9 млн т, что на 1% больше, чем за аналогичный период 2022-го. При этом, по статистике информационно-справочного портала «Железнодорожные перевозки», транспортировки нефти выросли на 12,6%. Основную прибавку в данном случае (около 30%) обеспечили внутренние маршруты. А вот экспорт, наоборот, упал почти на треть. В итоге больше сырья поступило на переработку внутри РФ, и в структуре перевозок нефтегрузов на сети произошли существенные подвижки.

На спотовый рынок за рубеж стали отправлять меньше сырья, зато ощутили больше перевезли светлых нефтепродуктов – бензина (+33%), дизтоплива (+21%) и керосина (рост в 2,6 раза). Последняя номенклатура прибавила в оборотах исключительно по весне.

**Погрузка нефтегрузов на сети РЖД, по данным оперативной статистики, в апреле текущего года увеличилась до 16,9 млн т, что на 1% больше, чем за аналогичный период 2022 г. При этом транспортировки нефти выросли на 12,6%. Основную прибавку в данном случае (около 30%) обеспечили внутренние маршруты. А вот экспорт, наоборот, упал почти на треть**

До этого экспорт керосина достаточно длительный период был в минусе из-за спада в мировых авиаперевозках. А в апреле на них наблюдался рост спроса. Причем, по данным Bloomberg, эта тенденция продолжилась и в мае. В частности, за первую неделю последнего месяца весны в зависимости от регионов прибавка составила от +1,6 до +2,6%. В основном прирост был обеспечен за счет азиатского направления. Больше всего воздушных судов отправилось по китайским маршрутам, что указывает на один из признаков оживления экономики КНР. Данный вывод основан на том, что снятие ковидных ограничений произошло в Поднебесной еще в январе, но только сейчас спрос на авиаперевозки резко пошел вверх. При таком раскладе можно предположить, что железнодорожный экспорт керосина из РФ продолжит свой рост.

Сложнее понять причины роста экспорта бензина и дизтоплива. По данным Platts, Китай вроде бы сократил ввоз российской нефти. Однако

ее стали больше прокачивать через российские морские терминалы по трубе в Индию. Ожидалось, что в итоге там сократят покупки отечественных нефтепродуктов. Правда, судя по информации Bloomberg, потребление продуктов переработки нефти в Индии, напротив, выросло до рекордного уровня за 12 месяцев. Спрос увеличился на 10%, превысив допандемийный уровень. При этом Индия активно закупает российское дизтопливо и бензин. Нарастили их приобретение и ряд африканских стран. Так что в целом логистика становится понятной. Более того, в апреле цепочки поставок стабилизировались, что и позволило расширить сбыт дизтоплива и бензина.

В апреле 2023 года железнодорожный экспорт мазута также вышел из отрицательной зоны (+2,2%). Причина – неожиданное увеличение потребления флотского мазута как самого дешевого топлива для морских судов. Заправка им позволила владельцам тоннажа предложить более умеренные ставки фрахта по сравнению с конкурентами.

Любопытно повел себя битум: его экспорт по сети РЖД впервые за последние месяцы превысил внутренние отправки. В первом случае – рост перевозок почти на 39%, а во втором – спад более чем на 8%. Экспорт битума, скорее всего, активизировался благодаря ускорению поставок по старым контрактам в связи с запретом на реализацию в страны ЕС. С трудом верится, что российский битум повезли куда-то за тридевять земель – скажем, в Африку. Или все-таки повезли?

Еще более странно выглядит спад внутренних перевозок битума и гудрона по сети РЖД на фоне отчетов о реализации целого ряда дорожных проектов в РФ. Ведь это сырье для выпуска не только шин, но и асфальта. Похоже, что дорожные работы в регионах развернули не так активно, как отчитались чиновники. По расчетам, спрос на битум и гудрон у отечественных асфальтобетонных заводов



должен был перекрыть спад в российской шинной отрасли. Или все-таки данную номенклатуру повезли автотранспортники, а железнодорожники оказались в стороне из-за неурядиц на сети?

Еще сложнее объяснить поведение прочих светлых нефтепродуктов, доля которых в погрузке весьма существенна. В основном это нефтя. В апреле ее железнодорожный экспорт снизился более чем на 5%. Тут,

на 64% ниже, чем за аналогичный период прошлого года, сообщили в Минфине. Такие параметры позволяют говорить о том, что в апреле бюджет РФ недополучил 32,4 млрд руб. После изменения методики расчетов в мае, по оценкам Минфина, бюджет недоберет всего лишь 8 млрд руб. при базовом показателе поступлений в 672 млрд руб. В правительстве утверждают, что дела в отрасли идут не так уж плохо.

**Транспортировки дизтоплива и керосина в апреле выросли на 8% по обеим номенклатурам, а вот бензина – сократились на 7%. В минусе и мазут (-2%). Увеличение доставок дизтоплива на сети РЖД вполне может быть объяснено дополнительными потребностями в сегменте спецперевозок. Ранее спрос удовлетворял автотранспорт. Но сейчас его возможности на пределе**

понятно, возникли затруднения: хотя сейчас данный полуфабрикат для выпуска минудобрений за рубежом дешевле, чем СПГ, но вот само производство минудобрений в странах ЕС просело из-за нехватки энергетических ресурсов. (Не этим ли, кстати, объясняется апрельский рост погрузки минудобрений на РЖД? Ведь он обеспечен прежде всего железнодорожным экспортом калийных и азотных удобрений из РФ – здесь был зафиксирован рост в 1,4 раза и на 28% соответственно.)

**Доходы нефтяников отрегулируют**

Статистика по добыче нефти официально не публикуется. Поэтому прогнозы от экспертов поступают противоречивые. Например, Bloomberg сообщил об увеличении в марте текущего года доли простаивающих и остановленных скважин (18,1%, что больше, чем в мае 2022 года, и на 2,5 п. п. выше по сравнению с февралем 2023-го). Однако, как прокомментировали российские специалисты, само по себе это мало о чем говорит, поскольку большинство приостановленных скважин приходились на «Башнефть» и «Славнефть», у которых добыча уже давно снижается. Важнее знать, сколько новых скважин введено в строй. В I квартале текущего года, например, их было на 13% больше. Но и это не позволит спрогнозировать реальные объемы добычи: мощности у закрытых и открытых скважин разные. Баланс не раскрывается.

Если ориентироваться на нефтегазовые доходы РФ, то в апреле они составили 648 млрд руб., что на 6% меньше по сравнению с мартом и

И все же если об отпавках за рубеж нефтегрузов по сети РЖД данные имеются, то о прокачке нефти на экспорт по трубе можно только догадываться исходя из объемов морских перевозок. Однако, как выясняется, они лишь в общих чертах отражают фактический объем транспортировок теневым флотом. При этом следует иметь в виду, что из РФ в ЕС более чем на две трети сокращены поставки нефти по трубе. Вопрос в том, сколько из этого объема было перенаправлено на морские маршруты. В целом рост вывоза нефти морем из РФ в апреле 2023 года в Platts оценили в 8%. А в мае в Reuters ожидают прибавки к апрельскому результату еще на 2% – за счет увеличения отправок из Приморска, Усть-Луги и Новороссийска. В целом экспорт морем превысит максимум, достигнутый в 2019 году.

Можно говорить и об изменении структуры российского морского экспорта, в котором сократилась доля нефти и увеличилась доля продуктов ее переработки, причем в пользу светлых нефтепродуктов на споте. Расчеты показывают, что их объемы будут возрастать. Однако, как показал апрель, не исключено, что вдогонку за ними вырастет и вывоз темных нефтепродуктов, прежде всего мазута и битума. Соответственно, на данный момент прогнозы для железнодорожного экспорта позитивные: ожидается его умеренный рост по сравнению с 2022 годом.

**Кто в итоге в выигрыше?**

По внутренним перевозкам ситуация нестабильная. Транспортировки дизтоплива и керосина

в апреле выросли на 8% по обеим номенклатурам, а вот бензина – сократились на 7%. В минусе и мазут (-2%). Увеличение доставок дизтоплива на сети РЖД вполне может быть объяснено дополнительными потребностями в сегменте спецперевозок. Ранее спрос удовлетворял автотранспорт, но сейчас его возможности на пределе.

А вот спад по бензину вызвал беспокойство у правительства, поскольку он может затронуть полевые работы. Здесь вопрос упирается в высокие цены на бензин в регионах, хотя формально в I квартале текущего года он подорожал всего на 0,2%. Но с наступлением теплого сезона появляется риск столкнуться с новым повышением прайсов, что связано с порядком отчислений в бюджет.


Ранее министр финансов РФ Антон Силуанов уже заявил, что демпфер не идет напрямую в маржу нефтепереработчиков. Он предложил снизить его вдвое с июля 2023 года до лета 2024-го. В таком случае выплаты нефтяникам из бюджета могут снизиться на 30 млрд руб. в месяц. Поэтому подъем цен на бензин внутри РФ неудивителен, сколько бы правительство ни заявляло, что не допустит повышения цен на АЗС из-за снижения маржи НПЗ после коррекции демпфера. ФАС, разумеется, будет следить за топливной розницей. Но непонятно, что от этого изменится для потребителей: субсидий НПЗ выделили на 194,2 млрд руб. Это составляет максимальный месячный объем с начала текущего года. Но денег явно не хватает.

Вероятно, поэтому обсуждается предложение скорректировать расчеты по уплате НДС на нефть: получается, нефтяникам в ходе налогового маневра как-то не так посчитали, сколько следует уплатить налогов и пошлин. Минфину предложили сделать «донастройку». Причем А. Силуанов с этим согласился, однако сказал, что в этом плане есть еще и иные предложения, которые будут обсуждаться в правительстве.

По опросам, проведенным Национальным союзом экспертов в сфере транспорта и логистики, логистическая отрасль в прошедшем году успешно справилась с проблемами. А апрель 2023 года показывает, что худшие прогнозы относительно экономического развития России не оправдались. Национальный рынок в целом адаптировался к новой реальности.

**АЛЕКСАНДР СОЛНЦЕВ** 



Юбилейный международный  
**СИБИРСКИЙ  
ТРАНСПОРТНЫЙ  
ФОРУМ** 

# X Международный Сибирский транспортный форум и выставка «Современный транспорт и инфраструктура»

Организатор



Правительство  
Новосибирской области

При поддержке



Государственная Дума  
Федерального Собрания  
Российской Федерации

При поддержке



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ



[stf-nso.ru](http://stf-nso.ru)

**28-30 июня 2023**

МВК «Новосибирск Экспоцентр»  
Россия, Новосибирск

# Малый бизнес приоритетом не вышел

**Государство решило поддержать оказавшихся в сложной экономической ситуации лесопромышленников, скорректировав порядок очередности перевозок грузов железнодорожным транспортом. При определенных условиях лесопромышленники теперь могут получить приоритет в погрузке на лимитирующих направлениях. В то же время с проблемой отправки лесных грузов неожиданно столкнулись малые и средние предприятия, получившие отказ по заявкам ГУ-12. В их числе оказалось и ООО «Терминальный комплекс Восточный».**

В январе – апреле на сети РЖД погружено 9,4 млн т лесных грузов. Это на 22,1% ниже соответствующего прошлогоднего результата. Отставание к уровню 2022 года постепенно сокращается (для сравнения: в январе спад отправок древесины и пиломатериалов составлял около 30%), хотя падение погрузки по-прежнему остается достаточно глубоким.

Большие надежды российского ЛПК связаны с восстановлением экспорта за счет освоения новых рынков и увеличения спроса на лесопромышленную продукцию со стороны главного импортера – Китая. В то же время доставка лесных грузов на внешние рынки во многом зависит от возможностей железнодорожного транспорта. Напомним, президентом РФ в феврале 2023 года был утвержден перечень поручений по поддержке ЛПК. В частности, правительству совместно с ОАО «РЖД» предстояло пересмотреть вопрос приоритетной транспортировки лесных грузов. Протоколом заседания правления РЖД от 27 марта 2023-го внесены изменения во временные правила определения очередности перевозок. Приоритетных грузоотправителей должен определять Минпромторг России, основываясь на данных от региональных властей. Соответствующие сведения затем передаются ведомством на РЖД.

Однако на практике не обошлось без проблем. Как рассказали в ООО «Терминальный комплекс Восточный» (осуществляет деятельность в Красноярском крае и Хакасии), компания предоставляла в минлесхоз Красноярского края заполненную согласно инструкции информационную таблицу с целью последующей передачи в Минпромторг и ЦФТО для согласования заявок на отправку пиломатериалов, экспортируемых

в Китай. «Но весь объем ГУ-12 на экспортируемый нами груз через погранпереход Забайкальск – Маньчжурия был отклонен, и на май месяц мы остались без возможности вывоза продукции», – сообщила юрист компании Татьяна Гитер.

По ее словам, ситуацию осложняет отсутствие обратной связи с ЦФТО, а те площадки, которые созданы для обращений грузоотправителей, носят формальный характер. В итоге отправителю не ясно, к кому обращаться для решения данных проблем.

Несмотря на приостановку правил недискриминационного доступа, РЖД остаются субъектом естественной монополии, который должен учитывать интересы всех клиентов. По состоянию на сегодняшний день грузоотправители, экспортеры лесопромышленной продукции в Китай находятся в неведении, у них отсутствует возможность планирования работы, так как на протяжении последних месяцев абсолютно не известно, будет возможность отгрузки переработанной продукции или нет. В целом грузоотправители и экспортеры лесных грузов нуждаются в более стабильных и ясных правилах экспорта в КНР, чтобы иметь возможность планировать и с уверенностью организовывать продвижение своего бизнеса, подчеркивает Татьяна Гитер.

Проблему подтвердили другие компании Красноярского края. В ООО «Левана» уточнили, что заявки ГУ-12 согласовываются прежде всего крупным предприятиям российского ЛПК, которые располагают полным производственным циклом – от заготовки до переработки древесины, в то время как небольшие компании-производители остались не у дел.

«Списки, которые были представлены в Минпромторг, Минтранс

и потом спускались в РЖД для согласования ГУ, в итоге не совсем соответствуют реалиям. Очень сложно сказать, на каком этапе произошел сбой», – говорят грузоотправители.

Добавим, что лесная отрасль – одна из наиболее пострадавших вследствие геополитических событий. По данным ИПЕМ, отгрузки лесопромышленной продукции в направлении основных пунктов пропуска Северо-Запада в I квартале 2023 года упали к прошлогоднему уровню на 81,5%, Юга – на 70%. Перевозки на Дальний Восток сократились не столь значительно – на 12,8%, но сдерживающим фактором для привлечения дополнительного объема леса здесь во многом является дефицит пропускной способности Восточного полигона. Лесные грузы в структуре экспортного потока в направлении Дальнего Востока занимают не более 6%. Для сравнения: на уголь, который сегодня

## К ВОПРОСУ

### В Хакасии определили экспортера года

13 апреля в республике подвели итоги регионального конкурса «Экспортер года – 2022». Это мероприятие, которое направлено на популяризацию экспортной деятельности и увеличение числа экспортеров среди экспортно ориентированных субъектов малого и среднего предпринимательства, проводится в регионе четвертый год подряд. В четырех номинациях в финал прошли 16 участников, представляющих различные отрасли экономики Хакасии. Экспортером года в сфере услуг признано ООО «ТК Восточный».

В торжественной церемонии награждения принял участие глава республики Валентин Коновалов. Он поздравил победителей и призеров конкурса с победой.



ня в перевозках по Восточному полигону имеет больший приоритет по сравнению с другими внешнеторговыми грузами, приходится 71,4%.

Между тем для кого-то из лесоэкспортеров Китай является безальтернативным рынком. «Терминальный комплекс Восточный выступает грузоотправителем лесоматериалов у большинства лесоперерабатывающих предприятий Республики Хакасия и юга Красноярского края. Исторически Китай был и остается самым крупным импортером российского леса, отгружаемого с КрасЖД. В сложившейся экономической ситуации перенастроить рынок сбыта нет возможности. Мы длительное время нарабатывали объемы поставок, не меняли направления, когда начались санкционные ограничения, ездили в КНР из года в год. Основные отправки идут в Маньчжурию, где расположены специализированные терминалы, которые принимают товар, дополнительно его обрабатывают и отправляют дальше по территории Китая», – уточнила Татьяна Гитер.

Возможно, проблема с согласованием ГУ-12 возникла из-за неточной трактовки подходов к поддержке ЛПК, которая определяет перевозку лесопродукции как приоритетную исключительно при условии наличия у экспортера лесоперерабатывающего производства и подтвержденной грузовой базы. «Мы прописали изменения во временных правилах, где определили, что приоритетом на получение заявок ГУ-12 должны быть компании, которые обладают арендой (лесозаготовительных участков. – Прим. ред.) и производственными мощностями, чтобы минимизировать доступ к этим ГУ коммерсантов и посредников», – ранее заявляла замдиректора департамента легкой промышленности и лесопромышленного комплекса Министерства промышленности и торговли РФ Григорий Гусев.

Однако такой взгляд не учитывает региональную специфику отрасли. «Не все экспортеры Сибири являются лесозаготовителями, производителями конечного продукта. А есть базодержатели, арендаторы участков леса, которые занимаются только заготовкой. Они не выступают ни грузоотправителями, ни экспортерами этого товара, – поясняют представители отрасли. – С другой стороны, без ГУ на май остались и экспедиторы, в том числе имеющие собственную инфраструктуру: подъездные пути к станциям, терминалы, на которых грузятся лесозаводы».



**В Красноярском крае действует 420 лесоперерабатывающих предприятий. Из них только 36 могут самостоятельно решать вопросы доставки своей продукции на внешние рынки. Если последних исключить из цепочки согласования ГУ-12, получится, что малый и средний лесной бизнес окажется отрезанным от экспорта**

В Красноярском крае действует 420 лесоперерабатывающих предприятий. Из них только 36 могут самостоятельно решать вопросы доставки своей продукции на внешние рынки, в основном это крупные компании, уточнил замминистра лесного хозяйства региона Александр Коробкин. Остальные нуждаются в услугах транспортно-логистических компаний. Если последних исключить из цепочки согласования ГУ-12, получится, что малый и средний лесной бизнес окажется отрезанным от экспорта, подчеркивает чиновник.

По словам участников отрасли, данная проблема, в свою очередь, грозит серьезными социальными последствиями – в частности, сокращением рабочих мест, причем не только непосредственно у предприятий-грузоотправителей, но и у заготовителей и переработчиков древесины, поскольку при отсутствии возможности реализации продукции на экспорт будет утрачен рынок сбыта, в связи с чем потребность в заготовке и переработке исчезнет.

На запрос «РЖД-Партнера» о взаимодействии с отправителями лесных грузов на Красноярской железной дороге не ответили. Ранее представители магистрали указывали на то, что эту работу осложняют компании, зарабатывающие на перепродаже согласованных заявок ГУ-12.

Подобные случаи действительно наблюдаются, но проблема вполне

решаема на дорожном уровне, убеждены в ООО «ТК Восточный». «ТЦФТО несложно провести анализ. Если компания никогда не ездила на ст. Забайкальск, а в период ограничений неожиданно стала активно заявляться на перевозку, сделайте выводы. С другой стороны, есть отправитель, который регулярно ведет отгрузку на экспорт, имеет контракты, договорные отношения с другими участниками рынка, собственную инфраструктуру. По-моему, приняв все эти факторы во внимание, можно отличить потенциальных спекулянтов от реальных грузоотправителей», – рассуждает Татьяна Гитер.

Известно, что к настоящему моменту для отработки вопросов с приоритетной перевозкой лесных грузов создана межведомственная рабочая группа. «Теперь нужно подготовить нормативный документ, для того чтобы было на что опираться структурам, которые согласовывают ГУ-12. Процесс непростой и небыстрый», – комментируют грузоотправители.

В ООО «Терминальный комплекс Восточный» также рассчитывают на разрешение ситуации. «Малый бизнес должен получить поддержку, ведь на нем держится экономика многих российских регионов. Мы также платим налоги и предоставляем рабочие места», – отмечает Татьяна Гитер.

ПАВЕЛ УСОВ

# Судный день: госденьги для отечественного водного транспорта

**Контейнеровозы, атомоходы и городские трамвайчики нужны, об этом говорят все участники рынка. Но для тех, кто перевозит грузы по воде, главный вопрос звучит так: кто заплатит за строительство? Кораблестроители рассчитывают на помощь государства. Заявлено о намерении в ближайшие четыре года построить на российских верфях 260 гражданских судов различного назначения и дедвейта. Участники рынка рассказали «РЖД-Партнеру», что строить у иностранцев пока дешевле.**

## Грузы через льды

Контракт на строительство третьего судна проекта 22220 «Урал» подписали в мае 2014 года. Церемония закладки состоялась в июле 2016 года. Заказчику его передали в ноябре 2022-го. Итого на строительство потребовалось восемь лет. На верфях Балтийского завода находятся еще два атомных ледокола этого проекта. «Якутия» уже спущена на воду, «Чукотка» – на этапе стапельной сборки, сообщают в пресс-службе ОСК. Передача заказчику намечена на 2024 и 2026 годы соответственно.

**Сжатие предложения судов привело к росту стоимости фрахта для российских компаний: фрахт Мурманск – Марокко к сентябрю 2022 г. подорожал на 138,5%, до \$31 за тонну, Мурманск – Турция вырос в цене на 135,3%, до \$40 за тонну. Итого, по оценкам участников рынка, российским фрахтователям и покупателям в 2022 г. осталось лишь 30% прежнего рынка**

В январе 2023 года подписан контракт на строительство еще двух атомных ледоколов проекта 22220 со сроками сдачи в 2028 и 2030 годах. Темпы по производству отечественных атомоходов, если смотреть по срокам договора, нарастают. И это естественно. После изучения на головном заказе всех нюансов проекта и внесения необходимых правок в техническую документацию темп работы существенно возрастает, объяснили нам в ОСК. «В судостроении определяющее влияние на сроки оказывает серийность», – отмечают в компании.

Сейчас на предприятии говорят о развитии проектов производственной системы, которые направлены на комплексное улучшение процессов конструкторско-технологической подготовки, материально-технического обеспечения, да и всей логистики. Балтийский завод, в частности, освоил операцию погрузки ядерных реакторов – каждый весом около 180 т – на борт атомного ледокола прямо на стапеле. В итоге сократились не только сроки строительства,

но и трудоемкость производства. Эксперты крайне аккуратно задают вопрос, а не будут ли кораблестроители, снижая трудоемкость и сокращая сроки, упрощать проект, подгоняя его под то, что имеют.

«Подразумеваю аналогию того, что происходит в автомобилестроении. Из-за отсутствия зарубежных комплектующих производители заявляют об отказе от антиблокировочных и антипробуксовочных систем», – рассуждает руководитель северо-западного отделения Международной академии транспорта Юрий Чижков.

Корпус и силовая атомная установка – отечественного производства, так было всегда, продолжает Ю. Чижков. Их изготавливают в России, в том числе и для ледоколов. Однако есть радиоэлектроника – связь, навигация, управление, контроль и диагностика систем. А в этом сегменте мы очень сильно зависим от зарубежных поставок.

«В настоящее время в связи с жесткой санкционной политикой получение этих комплектующих сильно затруднено, а стоимость того, что удастся получить по параллельному импорту, сильно возросла», – продолжает Ю. Чижков.

В пресс-службе настаивают, что на итоговом качестве или характеристиках ледокола сокращение сроков строительства никак не сказывается. «Атомоходы проекта 22220 являются самыми совершенными и надежными судами своего класса в мире», – безапелляционно заявляют в ОСК.

Впрочем, здесь не говорят и об изменении цены за последний год. По информации ОСК, она осталась прежней. Стоимость строительства «Якутии» и «Чукотки» превышает

100 млрд руб., но контакты заключили в 2020-м. О стоимости контракта на ледоколы шестой и седьмой серии не говорят, но они могут подорожать, считают участники рынка.

«В последнее время подорожали практически все составляющие, влияющие на стоимость производимой продукции: металл, электроэнергия, топливо. Выросла цена всех других энергоресурсов, а также увеличились транспортные расходы, возросли затраты на заработную плату. Увеличилась конечная стоимость оборудования, приборов, комплектующих. Все это самым прямым и непосредственным образом влияет на стоимость готовой продукции», – говорит Ю. Чижков.

В кулуарах источники, близкие к судостроительному заводу «Звезда» в Большом Камне (Приморье), признают, что стоимость судна зависит не только от комплектующих, но и от места сборки. Если детали судна доставят на верфи «Звезды» для крупноузловой сборки, то конечная цена удваивается по сравнению с той, которую запросят за полностью собранный на верфях Южной Кореи ледокол.



Атомные ледоколы проекта 22220 необходимы для открытия круглогодичной навигации в восточном секторе акватории Севморпути. Сейчас там работают три универсальных атомных ледокола проекта 22220: «Арктика», «Сибирь» и «Урал». К 2030 году их число увеличится как минимум до 13. Эксперты говорят о необходимости строительства 80 различных судов ледового класса. Предполагается, что грузопоток по СМП к этому сроку достигнет 150 млн т, а большую часть транзита составят контейнерные перевозки.

#### **ВЕЗИ ТУДА, НЕ ЗНАЮ НА ЧЕМ**

Россия всегда была только пользователем глобального контейнерного рынка, на ее долю приходилось не менее 2% мирового объема контейнерных перевозок, говорит основатель N.Trans Lab Мария Никитина.

Однако после февраля 2022 года потенциал морской перевозки отечественных грузов резко сократился. Во-первых, Россия лишилась возможности доступа к мировым контейнерным линиям из-за санкционных ограничений. Они же лишили возможности ремонтировать отечественные контейнеровозы, работающие под российскими флагами, в иностранных портах. В-третьих, российские морские перевозчики не могут даже купить контейнеровозы: ни новые, ни бывшие в употреблении. Сжатие предложения судов привело к росту стоимости фрахта для российских компаний: фрахт Мурманск – Марокко к сентябрю 2022 года подорожал на 138,5%, до \$31 за тонну, Мурманск – Турция вырос в цене на 135,3%, до \$40 за тонну. Итого,

по оценкам участников рынка, российским фрахтователям и покупателям в 2022 году осталось лишь 30% прежнего рынка.

До 90% всего объема контейнеров полностью или частично перевозилось с использованием флота иностранных компаний, об этом сообщает Strategy Partners. Контейнеровозы, работающие под российскими флагами, «достаточно старые», об этом участники рынка

**Балтийский завод освоил операцию погрузки ядерных реакторов – каждый весом около 180 т – на борт атомного ледокола прямо на стапеле. В итоге сократились не только сроки строительства, но и трудоемкость производства. Эксперты крайне аккурратно задают вопрос: а не будут ли кораблестроители, снижая трудоемкость и сокращая сроки, упрощать проект, подгоняя его под то, что имеют?**

говорили в минувшем году как официально, так и в кулуарах. Для удовлетворения спроса необходимо 35 контейнеровозов вместимостью 3 тыс. TEU каждый, как отмечал глава Росморречфлота Захарий Джигоев. В группе «Дело» подсчитали, что для организации бесперебойных поставок товаров российским логистическим компаниям нужно 32 морских контейнеровоза вместимостью до 5 тыс. TEU уже в ближайшие три года. В Минпромторге, однако, точные цифры так и не назвали. Со слов заместителя главы Минпромторга Виктора Евтухова, потенциальные заказчики называют большие цифры, но подтверждения заказа и оплаты судов нет. «Трудно планировать. Просьба уточнять свои планы по объемам, срокам строительства, характеристикам кораблей», – сказал он на Всероссийском морском кон-

грессе, который состоялся в октябре минувшего года.

«На сегодняшний день контейнеро-возы – наиболее востребованный грузовой транспорт для российских перевозчиков», – говорит независимый эксперт Алексей Тузов. И спрос на них растет, так как в первые два месяца 2023-го объемы контейнерных перевозок уже увеличились на 4,4% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года.

В России контейнеровозы не производились. И даже планов о выходе на этот рынок не строили, отмечает М. Никитина. «Локальный внутренний рынок был слишком мал, а глобальный требовал отчетливых конкурентных преимуществ: либо собственного грузопотока, как в Китае, либо длинной судовой истории, как в Европе», – добавляет она.

Хотя дефицит контейнеровозов в России уже был. Но не в 2022-м, а ранее, в разгар борьбы с пандемией. Фундаментальная общая проблема заключается в том, что за время пандемии из-за сбоев цепей поставок удлинились транспортные плечи, говорит М. Никитина. Но в 2022 году появилось предложение о возможности строительства флота как на китайских, так и на российских верфях. Однако китайские верфи загружены, а в России пока не наработали опыт по строительству контейнеровозов. Но он появится, контейнеровозы начнут строить уже в 2023 году, об этом заявил глава ОСК Алексей Рахманов. «Ожидается, что суда начнут работу на маршрутах в конце 2023-го – начале 2024 года», – сказал он в декабре 2022-го. «В сдаточной программе ОСК на 2023 год завершение строительства контейнеровозов не планировалось», – сообщает пресс-служба ОСК в марте 2023 года.

Говорят, что в конце 2022-го Южный центр судостроения и судоремонта (ЮЦСС, входит в состав Объединенной судостроительной корпорации) заключил контракт на строительство и поставку четырех универсальных сухогрузо-контейнеровозов смешанного плавания повышенной контейнеро-вместимости проекта 00108. Проект судна



разработало конструкторское бюро «Вымпел». «Что касается контейнеровозов проекта 00108, то в соответствии с графиком строительства закладка киля первого судна запланирована на 2023 год», – отмечают в ОСК.

#### ДОГОВОР О ЗАЙМЕ НА БЕРЕГУ

Стоимость строительства каждого сухогруза-контейнеровоза проекта 00108 составляет 1,7 млн руб. Для сравнения: стоимость строительства новой серии сухогрузных судов проекта RSD59 – 1,17 млн руб. (такие данные публикуют в открытых источниках). В ОСК стоимость строительства не называют.

### ПЯТЕРКУ ПЕРВЫХ «МЕТЕОРОВ» НАПРАВЯТ НА САМЫЕ ВОСТРЕБОВАННЫЕ МАРШРУТЫ – В ПЕТЕРГОФ И КРОНШТАДТ, К ФОРТАМ. НА МОСКВУ-РЕКУ ТОЖЕ ВЫВОДЯТ НОВЕНЬКИЕ РЕЧНЫЕ ТРАМВАЙЧИКИ, ВСЮ МИНУВШУЮ ЗИМУ ШЛИ ИСПЫТАНИЯ

«Если сравнивать универсальный сухогруз-контейнеровоз проекта 00108 с сухогрузами проекта RSD 59, строившимися ранее на верфях корпорации, то разница в цене объясняется разницей в конструкции и изменением стоимости материалов и оборудования», – сообщает пресс-служба ОСК.

Вопрос конечной стоимости судна для корабелов и заказчиков – определяющий. «Если говорить о финансировании судостроения, то в России и лизинги, и кредиты находятся на недоступном для нормальной экономики, завышенном уровне», – говорит М. Никитина.

Однако в России реализуется госпрограмма субсидирования кредитов и лизинга постройки судов, и это хорошее подспорье для этого бизнеса, тут же добавляет она. Стоимость строительства контейнеровозов в связи с повышенной востребованностью регулярно растет: в 2021 году средний ценник вырос на 30%, в 2022-м – почти вдвое, заявляет А. Тузов.

«Нехватка собственных мощностей для производства контейнеровозов, перебои с поставками сырья и комплектующих, а также введенные в отношении России санкции – основные причины роста затрат на строительство данного вида водного транспорта. Скорее всего, в 2023 году прайсы на производство контейнеровозов снова могут увеличиться, как и сроки строительства», – говорит А. Тузов.

В ОСК от таких прогнозов воздерживаются. Здесь не говорят, насколько за последний год подорожало

строительство контейнеровоза, потому что не знают. Контейнеровозы здесь только-только начали строить.

«Самое занятное – похоже, до сих пор никто на рынке не смог определиться, сколько и чего надо. В открытых источниках фигурируют цифры потребности в новых судах от нескольких сотен до нескольких тысяч», – говорит руководитель северо-западного отделения Международной академии транспорта.

В ГТАК ставят на сухогрузы. В наибольшей степени смешанного «река-море» плавания, которые предназначены для перевозки генеральных и навалочных грузов, пилот-материалов, круглого леса, металла

и металлолома, крупногабаритных и тяжеловесных грузов. В спросе также танкеры-химовозы для перевозки нефтепродуктов. Предложен инвестиционный проект с использованием средств ФНБ. Если все пойдет по плану, то в ближайшие 11 лет, до 2034 года, в России построят более четырех сотен единиц водных судов.

#### «МЕТЕОРЫ» И «СИНИЧКИ»

ГТАК намерена поддержать и строительство пассажирских судов для речных перевозок различной вместимости, в том числе для организации круизных, туристических и регулярных перевозок. Водным транспортом в 2023 году планируется перевезти 9,5 млн пассажиров, об этом во время встречи с президентом России Владимиром Путиным сообщил министр транспорта РФ Виталий Савельев. Петербург намерен инвестировать в обновление водного транспорта 2,5 млрд руб., об этом сообщил глава города Александр Беглов. Но денег хватит на покупку только пяти скоростных «Метеоров». Сейчас Неву бороздят 20 скоростных речных судов, их средний возраст более 40 лет (подчеркнем, конструкторы заложили срок эксплуатации в 25 лет). Так что «Метеоры», произведенные в прошлом веке, показали огромный запас прочности. Но современный «Метеор» все же лучше, заявляет производитель. От своих уже давно отслуживших срок предшественников «Метеор» XXI века «отличается примерно всем», рассказывает генеральный конструктор АО «НПП «Радар ММС» Георгий Анцев.

«Крыльевая система более устойчива к образованию волн, что способствует комфортной эксплуатации в Невско-Ладожском бассейне», – говорит Г. Анцев.

Скоростные «Метеоры» новой серии развивают скорость до 75 км/ч, дальность плавания – 600 км. При этом судно идет бесшумно и без вибраций. «В нем так же комфортно, как в самолете, и даже еще комфортнее», – говорит эксперт.

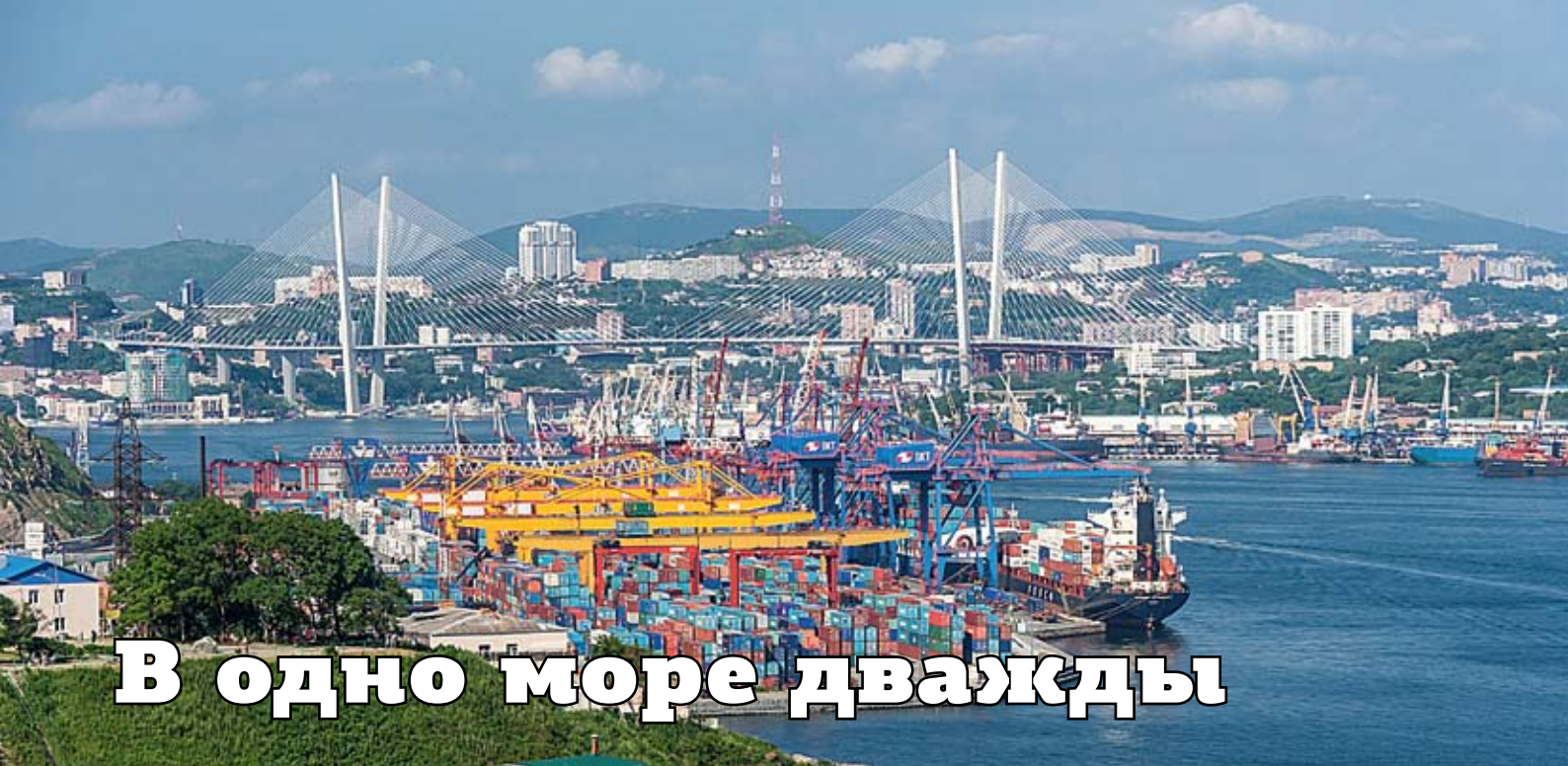
Пятерку первых «Метеоров» направят на востребованные маршруты – в Петергоф и Кронштадт, к фортам. На Москву-реку тоже выводят новенькие речные трамвайчики, всю минувшую зиму шли испытания. Судно по маршруту от причала Киевский до парка «Зарядье» идет со средней скоростью 15 км/ч. Испытания показали, что речные трамвайчики можно использовать круглый год, они имеют ледовый класс.

Москвичам речной общественный транспорт обойдется в 19,5 млрд руб. Согласно контракту на эти средства ОАО «Пассажирский порт» (дочерняя компания ООО «Водоход») построит и введет в эксплуатацию 21 пассажирское судно на электрической тяге, а также 23 плавучих причала, два пункта базирования флота, шесть береговых зарядных станций. Корабли строят на верфи Emregium в Санкт-Петербурге, объясняют в департаменте транспорта Москвы, но комплектующие идут от поставщиков со всей России.

«Более 40% операционных затрат на содержание гражданского флота – это топливо. Сравнив дизельные и электрические двигатели, мы поняли, что электричество позволит сэкономить до 40% затрат. И это удобнее: не нужно проводить специальную бункеровку, привозить танкеры для заправки. Электрическая зарядка располагается в самом понтонном причале в начале и конце маршрутов, дополнительно есть пункт отстоя флота (мини-депо, где корабль тоже может зарядиться, провести мелкий ремонт и утром быстро оказаться у причалов, где ждут пассажиры)», – объясняет заместитель руководителя департамента транспорта Москвы Алексей Митяев выбор экотоплива.

На маршруте парк «Фили» – «Киевский» в этом году выпустят восемь электросудов. Контракт заключен на 15 лет. Москва обошлась без заемных средств. Петербург пока тоже не говорит о лизинге. Здесь за покупку «Метеоров» расплатятся налогоплательщики.

АЛЕНА АЛЕШИНА



# В одно море дважды

**Начало 2023 года принесло оживление в работу сети с внешнеторговыми грузами. Грузоперевозки на железных дорогах в международном сообщении увеличились в I квартале на 0,5% к показателю годичной давности, до 141,7 млн т. Однако с восстановлением перевозок на традиционных экспортных направлениях вновь дает о себе знать проблема дисбаланса портовых и железнодорожных мощностей.**

## **Северо-Запад возвращает свое**

Несмотря на общий положительный тренд, ситуация на основных припортовых направлениях показывает себя с разных сторон. Так, в минусе оставались экспортные перевозки через Северо-Запад по ряду якорных номенклатур: нефтеналивным грузам (-9,7% к январю – марту 2022 года), черным металлам (-39,9%), удобрениям (-17,7%), руде (-29,1%). Общее падение грузовой работы могло быть гораздо ощутимее, если бы не активизировавшиеся поставки угля. Его экспорт увеличился на 9,3%.

Экспортеры угля сумели преодолеть логистические трудности, с которыми столкнулись в прошлом году. После введения эмбарго со стороны ЕС основными потребителями угольной продукции стали Марокко, Турция, Индия, Пакистан и Китай. Для наращивания поставок в эти страны через Северо-Запад не хватало морских сухогрузов, но все же экспортеры смогли адаптироваться к новым условиям.

«Угольщики говорят, что проехать на Юг и Дальний Восток сложно, и они наладили логистику через северо-западные порты, соответственно договорившись с судовладельцами. У Мурманска на сегодня 100%-ная загрузка. Если смотреть помесечную динамику, в феврале перевозки угля выросли на 26% к объему прошлогоднего показателя, который фактически был еще до периода СВО», – уточнил

заместитель гендиректора ИПЕМ Владимир Савчук.

В СУЭК подтвердили, что ситуация нормализовалась, дефицита балкерного флота сегодня нет, хотя ставки являются высокими, в том числе из-за увеличившегося расстояния до альтернативных рынков сбыта. Если стоимость морской транспортировки из Мурманска в Роттердам составляла \$9,5/т, то до индийского порта Мундра – \$40,1/т.

## **Экспортеры угля сумели преодолеть логистические трудности, с которыми столкнулись в прошлом году. После введения эмбарго со стороны ЕС основными потребителями угольной продукции стали Марокко, Турция, Индия, Пакистан и Китай**

Несмотря на возросшие затраты, мировые цены на энергоноситель позволяют оплачивать издержки новой логистики. Правда, из-за переориентации угольной продукции на Северо-Запад погрузка этой номенклатуры в направлении Юга в I квартале снизилась на 17,2%. Одновременно с этим на Южном полигоне сократился экспорт нефти и нефтепродуктов, черных металлов, лесных грузов, железной руды. В то же время перевозки в адрес портов Азово-Черноморского бассейна подержали отправки зерна за границу.

Экспорт зерновых бьет рекорды, отметил В. Савчук: рост перевалки составил 109,4%. Только через терминал КСК в Новороссийске отгружено почти 2,5 млн т зерна, что на

70% больше, чем годом ранее, сообщил гендиректор УК «Дело» Дмитрий Паньков.

## **Контейнеры пошли на подъем**

Постепенно восстанавливается контейнерный трафик. Причина – рост прямых судозаходов на Балтику и сохраняющийся высокий спрос на перевозку в Дальневосточном и Азово-Черноморском бассейнах. Консолидированный контейнеро-

оборот морских портов России в январе – марте составил 1,099 млн TEU. Это на 16% ниже достижения за I квартал 2022-го, но на 8,4% выше результата IV квартала.

Вице-президент по линейно-логистическому дивизиону FESCO Герман Маслов напомнил, что год назад, когда логистика столкнулась с серьезными вызовами, высказывались достаточно мрачные сценарии. Между тем большая часть таких прогнозов не сбылась благодаря усилиям отечественных транспортных компаний и логистов. Стал закупаться флот (в частности, FESCO заказала 6 новых контейнеровозов для сообщения между Санкт-Петербургом и портами Китая), привлекались суда других иностранных компаний,

пусть и меньшей вместимости. Кроме того, активно пополнялся парк контейнеров, расширялись узкие места у терминальной инфраструктуры. «Ограничения по наличию оборудования, вместимости [судов] постепенно уходят, что возвращает рынок в стандартное коммерческое русло, к которому мы привыкли 5–10 лет назад», – заявил Г. Маслов.

Как рассказал представитель Noytech Supply Chain Solutions Андрей Козлов, контейнерные перевозки через Санкт-Петербург, показав-

шую Америку (Аргентина, Венесуэла), а также появится новое решение по Африке».

**ДОГОНЯЮЩЕЕ РАЗВИТИЕ**

Хотя объем грузопотока через Северо-Запад в целом не достиг уровня 2022 года, на некоторых участках Октябрьской магистрали уже возникают проблемы с загрузкой инфраструктуры. В свою очередь, замедляется рост перевозок на Северо-Кавказской железной дороге, где с началом пассажирского

**ПОСТЕПЕННО ВОССТАНАВЛИВАЕТСЯ КОНТЕЙНЕРНЫЙ ТРАФИК. ПРИЧИНА – РОСТ ПРЯМЫХ СУДОЗАХОДОВ НА БАЛТИКУ И СОХРАНЯЮЩИЙСЯ ВЫСОКИЙ СПРОС НА ПЕРЕВОЗКУ В ДАЛЬНЕВОСТОЧНОМ И АЗОВО-ЧЕРНОМОРСКОМ БАССЕЙНАХ**

шие глубокий спад в прошлом году, по итогам этого вырастут, по одним оценкам, на 5–10%, а согласно более оптимистичному сценарию – на 25–30%.

Из ведущих западных операторов с РФ работает только MSC, который оказывает услуги по доставке определенной номенклатуры товаров: продуктов питания, гуманитарных грузов, фармацевтической продукции. Также осталась пара фидерных линий с Роттердамом, небольшой сервис с США и Бразилией (порт Сантус). Тем не менее постепенно налаживаются сообщения с азиатскими странами, и, как ожидается, импульс получат перевозки на новых межконтинентальных маршрутах.

«Надеемся, что будет стабилизироваться и лучше регулироваться загрузка прямых рейсов на Санкт-Петербург, – сказал А. Козлов. – Уже сейчас появились линии, которые из Турции заходят в Санкт-Петербург. И мы думаем, в ближайшее время будет актуализирован сервис на Юж-

сезона и с разворотом ремонтно-путевой кампании технические ограничения будут еще более ощутимыми. Грузооборот СКЖД в марте 2023 года составил 8,8 млрд тарифных т-км (+2,2% к аналогичному месяцу 2022-го), в апреле – уже 8,5 млрд т-км (+1,3%).

В свете дальнейшего обслуживания грузопотоков не теряет актуальности поиск резервов. Александр Гаганов, директор по развитию навалочного и зернового бизнеса АО «ОТЭКО» (порт Тамань), предлагает железнодорожникам внедрять на южном направлении перевозки по технологии виртуальной сцепки. «Мы знаем, что эта технология успешно применяется на Восточном полигоне. Используется она и при вождении поездов по неправильному пути, что значительно увеличивает пропускную способность в период сезонных ремонтных работ», – пояснил А. Гаганов.

Дополнительная возможность в освоении перевозок, добавил он, может быть получена и от оснащения

полигона Кузбасс – порты Азово-Черноморского бассейна двусторонней системой автоблокировки, позволяющей снижать потери в движении поездов при проведении капитального ремонта в продолжительные окна.

В 2022 году суммарные мощности стивидорных компаний в РФ позволяли среднесуточно обеспечивать выгрузку 28,3 тыс. вагонов, тогда как выгружалось около 16 тыс. Столь существенная разница наблюдалась по всем припортовым железным дорогам. На СКЖД это соотношение составляло 8,9 и 4,2 тыс. вагонов, на ОЖД – 10,2 и 6,2 тыс., на ДВЖД – 8,5 и 5,2 тыс.

Активные инвестиции стивидорных компаний привели к тому, что их перерабатывающая способность, если брать в среднем по стране, на 30% опережает возможности припортовых станций, комментирует председатель совета директоров Ассоциации морских торговых портов, старший вице-президент по операционной деятельности и GR УК «Дело» Денис Илатовский.

По его словам, портовики старались действовать на опережение, их мощности превышают даже нынешние запросы клиентов. Конечно, ситуация неидеальная, если дифференцировать ее по отдельным сегментам перевозок. Например, почти для всех морских бассейнов характерна нехватка технических возможностей по экспорту удобрений, на Дальнем Востоке отсутствуют специализированные терминалы для перевалки зерна.

Вместе с тем решение проблемы с недостатком железнодорожной инфраструктуры требует более системных подходов. «Все поехали на восток. Угольные терминалы хорошо справляются, а контейнерные – не очень. С учетом ограничений по



железнодорожной дороге есть пределы, их нужно дополнительно развивать», – привел пример Д. Илатовский.

В первую очередь речь идет о железнодорожных станциях, развитие которых отстает от технического уровня в портах. Даже по тем припортовым узлам, где реконструкция велась последние несколько лет, проекты формировались на базе грузопотоков, прогнозируемых в 2018–2019 гг. Сегодня жизнь предвещает иной сценарий развития, подчеркнул эксперт.

Ускоренная модернизация необходима для решающих припортовых станций, говорят представители стивидорного сообщества. В первую очередь это Новороссийск, Лужская, Находка-Восточная. Прямые к ним порты являются глубоководными, могут принимать и обрабатывать суда большого дедвейта, что повышает их роль с точки зрения эффективности логистики.

### Три станции у моря

Вопрос расширения мощностей крупных припортовых узлов поднимался на совещании у первого зампреда правительства РФ Андрея Белоусова. Отмечено, что Новороссийск становится все более востребованным для перевалки контейнеров и зерна. В числе его ведущих стивидоров – ПАО «Новороссийский морской торговый порт», ООО «Новороссийский зерновой терминал», АО «Зерновой терминал «КСК», ООО «Контейнерный терминал «НУТЭП», ПАО «Новороссийский комбинат хлебопродуктов» и др.

В 2022 году объем работы у предприятий с участием железнодорожного транспорта суммарно составил 31,2 млн т. Сегодня перерабатывающие мощности стивидоров рассчитаны на ежегодную переработку 68,5 млн т, в перспективе они могут возрасти до 86,7 млн т. Однако проект развития ст. Новороссийск, предполагающий строительство дополнительных ходовых путей до ст. Гайдук, реконструкцию нечетной горловины парка Восточный, создание параллельно парку А парка Б с 13 приемо-отправочными путями, реализуется низкими темпами, говорит директор по портовому и железнодорожным проектам ОАО «УГМК» Ирина Ольховская.

Активно развивается портовая зона в Усть-Луге. Крупнейшим стивидором выступает АО «Ростерминал-уголь» мощностью 27 млн т, также серьезные объемы трафика при-

ходятся на ООО «Универсальный перегрузочный комплекс», АО «Усть-Луга Ойл», Усть-Лужский контейнерный терминал. Кроме того, набирают темпы роста ООО «Ультрамар» и АО «Компания Усть-Луга» (входит в ГК «Новотранс»).

Безусловно, за последние 15 лет здесь было много сделано и по железнодорожной инфраструктуре. В рамках развития припортового узла строились станции Лужская-Южная, Лужская-Северная, Лужская-Восточная, Лужская-Генеральная, Лужская-Нефтяная, Лужская-Сортировочная. Тем не менее сегодня встает вопрос повышения их пропускной способности. Суммарные мощности стивидорных компаний в Усть-Луге сейчас оцениваются в 124,8 млн т (в прошлом году грузооборот Лужской составил 91,5 млн т), в будущем они могут увеличиться до 230,8 млн т.

**В 2022 г. суммарные мощности стивидорных компаний в РФ позволяли среднесуточно обеспечивать выгрузку 28,3 тыс. вагонов, тогда как выгружалось около 16 тыс. Столь существенная разница наблюдалась по всем припортовым железным дорогам. На СКЖД это соотношение составляло 8,9 и 4,2 тыс. вагонов, на ОЖД – 10,2 и 6,2 тыс., на ДВЖД – 8,5 и 5,2 тыс.**

В связи с востребованностью Восточного полигона особое значение имеет ст. Находка-Восточная. В прошлом году через нее прошло порядка 42,5 млн т грузов. К станциям примыкают АО «Восточный порт» (в 2022 году компания переработала 25,1 млн т угля, 1,5 млн т металлов, 443 тыс. т глинозема, 142 тыс. т контейнерных грузов), ООО «Восточная стивидорная компания» (8,3 млн т контейнеров), ООО «Восточно-Уральский терминал» (2,9 млн т угля), ООО «Малый порт» (2,6 млн т угля), ООО «Восточный нефтехимический терминал» (835 тыс. т нефтепродуктов) и другие стивидоры.

Сегодня клиенты ст. Находка-Восточная говорят о ее недостаточном путевом развитии в условиях растущего вагонопотока. «В условиях острой нехватки мощностей для оптимизации работы с различными родами подвижного состава и множественности операторов вагонных парков необходимо оперативное строительство вытяжного пути в нечетной горловине парка Б на соединительный путь в сторону Третьего районного парка», – сообщила И. Ольховская.

Между тем развитием одной припортовой станции для выхода стивидоров на перспективные объемы перевалки не обойтись. Сдерживаю-

щим фактором для роста перевозок является участок Смоляниново – Находка. Его провозная способность по итогам II этапа модернизации БАМа и Транссиба ориентировочно составит 90 млн т в год. При этом к 2030 году за счет развития действующих и появления новых мощностей в порту Восточный стивидоры планируют ежегодно перерабатывать более 144 млн т различных грузов.

Чтобы увеличить возможности этого направления железной дороги, необходимо проложить третий путь в обход действующего, который проходит через перевальные участки с затяжными уклонами и является лимитирующим. На уровне предпроектных проработок был подготовлен план, согласно которому предлагается построить обходной перегон Тигровый – Партизанск (протяженность – 61,4 км), Смоляниново –

Тигровый (34,2 км) и Хмыловский – Находка-Восточная (6,2 км). Однако срок этих работ и источники финансирования пока не определены.

Развитие инфраструктуры для перевозки внешнеторговых грузов нужно соотносить с потенциальным ростом таможенных поступлений, считает губернатор Приморского края Олег Кожемяко. По линии ФТС платежи за счет внешнеторговых операций через пункты пропуска Приморья в прошлом году превысили 800 млрд руб. В этом ожидается, что их объем составит более 1 трлн руб. С постройкой новых терминалов и развитием действующих таможенных поступлений в бюджет могут увеличиться на 200–300 млрд руб. в год. Это нужно иметь в виду при решении вопроса о финансировании транспортной инфраструктуры, отметил губернатор.

В Совете Федерации предварительно выразили поддержку такому подходу. Там, где растут объемы отгрузки грузов, нельзя этим не пользоваться, соглашается сенатор Андрей Кутепов. «Абсолютно правильно, что нужно скоординировать движение министерств и отчислений ФТС с дальнейшим развитием и перспективой наращивания перевалки грузов», – сказал он.

ПАВЕЛ УСОВ 

# Осложненное судоходство

**Санкционные ограничения повлияли буквально на все отрасли промышленности в России. Судостроительная отрасль также не стала исключением. Сегодняшние реалии таковы, что сроки строительства крупнотоннажных судов гражданского сектора переносятся, что связано с нехваткой зарубежного судового оборудования, уходом ведущих игроков рынка поставок судовых систем, комплектующих и ПО, а также с дефицитом собственного производства. Конечно, в России есть производители судового оборудования, однако их мощностей не хватает, чтобы покрыть весь спрос отрасли.**

## Навигация вслепую?

Напомним, на сегодняшний день по всей стране строится порядка 300 судов разного назначения – такими данными в 2022 году поделился Минпромторг. В 2023-м ожидается сдача 60–70 гражданских судов, 19 из которых – рыболовецкие и крабоволовные. Ключевое оборудование для этих судов до весны 2022 года поставляли зарубежные компании. Наиболее сложным с точки зрения сдачи судов видится 2024 год.

сотрудничество с российскими компаниями многие дистрибьюторы картографической продукции, преимущественно из стран ЕС. Оборвались многие логистические связи, усложнились платежи. Для нас и наших клиентов это означало стрессовую ситуацию, из которой нам пришлось выходить на протяжении всего прошедшего года». Член рабочей группы Минпромторга «Навигационные приборы» по импортозамещению в радиоэлектронике,

обязательной, за небольшим исключением, – продолжает А. Мигалин. – Однако многие судоводители долгие годы использовали для навигации иностранные навигационные системы с иностранными ЭНК. Несколько лет назад Минтранс завершил долгосрочную ОКР «Карта-Река», в результате которой было оцифровано более 75 тыс. км ВВП и создана российская коллекция ЭНК, покрывающая почти все судоходные реки России».

**Для морских гражданских судов, осуществляющих международное плавание, отсутствие возможности обновить ЭНК особенно критично. С одной стороны, неоткорректированные карты влияют на уровень безопасности судоходства, а с другой – наличие корректуры является обязательным условием для выхода судна из порта**

Сегодня корабельщики и конструкторы столкнулись с тем, что из-за нехватки оборудования, которое уже заложено в проект, приходится перепроектировать суда, а это, в свою очередь, требует дополнительного времени и средств. За последний год под воздействием санкций и значительных перемен в международной экономической обстановке также изменились условия работы российских судоходных компаний и занятых в судовом снабжении предприятий, на протяжении многих лет поставляющих электронные, бумажные морские карты и пособия, а также средства корректуры к ним.

Итоги навигации прошлого года показали, что бойкот российского рынка зарубежными поставщиками навигационного оборудования, а также электронных навигационных карт (ЭНК) для российских судов усложнит судоходство как по внутренним водным путям, так и по морю. «В конце I квартала 2022 года Британское адмиралтейство, которое занимает около 90% мирового рынка морских карт и пособий, прекратило поставки продукции в адрес судов под российским флагом, – говорит генеральный директор компании «Е-Дата» Мирослав Алексеев. – Одновременно с этим прекратили

генеральный директор ООО «Нав-Марин» Алексей Мигалин также отметил, что ситуация с электронной картографией на данный момент в России крайне непростая. Обновление иностранных электронных навигационных карт для российских судоводителей недоступно, поскольку распространение этих ЭНК на территории России прекращено.

Для морских гражданских судов, осуществляющих международное плавание, отсутствие возможности обновить ЭНК особенно критично. С одной стороны, неоткорректированные карты влияют на уровень безопасности судоходства, а с другой – наличие корректуры является обязательным условием для выхода судна из порта. За соблюдением этого условия следят инспекторы портового контроля государства флага, осуществляющие проверку судна по списку обязательных требований. При отсутствии корректуры ЭНК инспектор вправе задержать судно до устранения всех замечаний. То есть оно просто не может выйти из порта. При блокировании корректурных сервисов судно может стоять в порту захода практически вечно, пока действуют санкции. «Для речных судов электронная картография на сегодняшний день не является

Проблема в том, что отечественные ЭНК сейчас практически невозможно купить в связи с тем, что механизм их распространения до конца не отработан. Он действует усеченно: для государственных служб он работает, а вот коммерческие организации приобрести российские ЭНК не могут, отмечает эксперт. И это несмотря на многократные заявления чиновников различных уровней о том, что картографическая продукция должна быть доступна россиянам.

В настоящее время основной способ навигации на реке – лоцманский. Но даже отсутствие бумажного атласа на борту не является запретом для отхода от причала. Использовать бумажные атласы речники не обязаны. При этом важно, чтобы они также были своевременно откорректированы. Но и это необязательно.

«В неблагоприятных ГМУ (гидрометеорологических условиях. – Прим. ред.) бумажный атлас не будет надежным подспорьем. По нему совершенно невозможно понять, где ты находишься со своими габаритами. В такие моменты по бумажным атласам ходить нельзя. Этот запрет регулярно нарушается, и риск чрезвычайных происшествий значительно возрастает», – продолжает А. Мигалин.

По его мнению, для решения этих проблем Минтрансу необходимо объявить о вводе обязательной нормы оснащения всех судов электронными картографическими навигационными системами (ЭКНС) и переходе на инструментальную навигацию. Определиться, на какие типы судов какие ЭКНС устанавли-





вать. Как только это будет введено, появится обратная связь с гидрографиями и качество ЭНК будет повышаться. Поскольку любые расхождения с реальной обстановкой судоводители будут сразу передавать в ГБУ, а те, в свою очередь, в гидрографии.

Получат адекватное развитие и компании, производящие навигационное программное обеспечение. «Иначе складывается странная ситуация: иностранные производители навигационного ПО с нашего рынка ушли, а отечественных мы сами не пускаем. Потребитель что-то выжидает (видимо, возврата к прежней жизни). Государство в данном вопросе бездействует. Выжить разработчикам в таких условиях крайне сложно. А если потерять такую команду, то потом ее собрать будет невозможно. А ведь Россия стояла у истоков электронной картографии и была долгое время лидером мировой отрасли. Оснащение судов электронными картографическими навигационными системами с государственными ЭНК будет способствовать уменьшению уровня навигационной аварийности в водах России», – резюмирует генеральный директор ООО «НавМарин».

### Возможный выход

Впрочем, безвыходных ситуаций не бывает. В частности, как поделился М. Алексеев, на сегодня в компании уже сформировали пакет предложения картографической продукции для российских клиентов, основой которого являются электронные навигационные карты PRIMAR. «Международный картографический центр PRIMAR, расположенный в Норвегии, продолжает снабжать российские суда на регулярной основе. Наибольшей сложностью было наладить надеж-

ную цепочку поставок и платежей, поскольку норвежские банки отказались принимать платежи из России напрямую. Мы работаем с несколькими дистрибьюторами PRIMAR и партнерами в ОАЭ, Сербии, Турции, Китае и имеем возможность мгновенного выпуска пермитов на электронные карты PRIMAR», – говорит М. Алексеев. Второй сложностью оказалось научиться работать с несколькими коллекциями карт на едином устройстве ЭКНИС. «Это ситуация, с которой ранее не сталкивались ни мы, ни наши клиенты, поскольку, как правило, в бортовую ЭКНИС устанавливалась лишь одна коллекция карт Британского адмиралтейства с единым пермитом, а работа с несколькими пермитами и коллекциями на одном устройстве требует другого подхода», – объясняет М. Алексеев. Среди клиентов компании есть суда, которые одновременно используют на бортовой ЭКНИС карты Британского адмиралтейства и карты PRIMAR от нескольких дистрибьюторов.

«Также за последний год произошли изменения и в разработанных нами системах доставки электронных корректур на борт судна. На протяжении многих лет мы в сотрудничестве с иностранными компаниями снабжали российские и международные суда системой корректуры TGT e-Data Digital Update Service. В связи с отказом наших европейских партнеров от участия в данном проекте мы заменили сервис TGT e-Data на сервис Azimuth, более адаптированный для доставки корректур на электронные карты и пособия, но также поддерживающий доставку «Изданий мореплавателей» основных мировых гидрографий для корректуры бумажных карт», – поясняет М. Алексеев.

### А что на верфях?

Чуть иначе обстоит дело с военноморским флотом, где изначально большинство оборудования и комплектующих должны быть отечественного производства. Сегодня корветы строятся на Северной верфи, а также на Амурском судостроительном заводе, лидирующее место в строительстве кораблей противоминной обороны уже не первый год держит Средне-Невский судостроительный завод, атомные подводные лодки строит Севмаш, а дизель-электрические подводные корабли ежегодно передают Военноморскому флоту адмиралтейские корабли.

Пассажирский флот, за обновление которого также взялись отечественные верфи и судоходные компании, тоже переживает нелегкие времена. Если говорить о крупных круизных теплоходах, таких как «Мустай Карим», то стоит отметить, что судно начинало строиться еще до известных событий 24 февраля 2022 года, однако и тут сроки не раз проседали и переносились. Заложено судно было в 2016-м, а первый круиз совершило лишь спустя четыре года. Однако при первом переходе в Санкт-Петербург винторулевые колонки потерпели поломку и судно отправилось в док Канонерского судоремонтного завода, где одну колонку полностью заменили, а вторую отремонтировали.

Еще большие трудности в строительстве наблюдаются на круизном лайнере «Петр Великий», который был заложен в 2016 году, но до сих пор не сдан в эксплуатацию.

С малоотнажными пассажирскими судами дела обстоят чуть лучше: небольшие прогулочные катамараны, а также речные трамвайчики на электротяге строятся и сдаются с завидным успехом – например, серия из 21 электрического судна для Москвы. Суда строятся в Ленинградской области, на верфи «Эмпириум», и зарядные станции, оборудование и комплектующие также производятся отечественными компаниями. Новые экологичные суда уже начали курсировать по Москве-реке.

Еще одной амбициозной идеей государственного масштаба является осуществление круглогодичной навигации по Севморпути. Осуществить ее возможно при наличии ледокольного флота, в том числе атомного. Строительством атомного флота занимается Балтийский завод, а строительство самого мощного атомного ледокола в мире планируется на дальневосточной верфи «Звезда». Однако здесь весьма показательна динамика стоимости. Например, головной ледокол проекта 22220 «Арктика» стоил 37 млрд руб., тогда как стоимость ледоколов «Чукотка» и «Якутия» того же проекта уже составляет 100 млрд руб. Что касается ледокола «Россия», то тут цена может вырасти с 127,5 млрд руб. на 40–60%, а сроки строительства – сдвинуться дальше декабря 2027 года.

Так что с учетом увеличения цены и сроков сдачи в эксплуатацию о полном технологическом суверенитете России говорить пока сложно.

Мария Бойко

# Обратный ход

**Логистика продолжает подстраиваться под потребности экономики, но ее адаптация к новой реальности не должна происходить в ущерб качеству перевозочного процесса. Вопрос оборачиваемости транспортных средств по-прежнему не теряет актуальности и требует грамотного регулирования. При этом на железных дорогах большой проблемой остается управление порожними вагонопотоками.**

## Вагон замедлил оборот

Сегодня транспортным компаниям приходится оперативно корректировать свою деятельность, реагируя на запросы клиентов. «На примере нашей компании мы видим смещение грузопотоков в сторону внутреннего рынка. Изменение географии перевозок обусловлено как ограниченными возможностями в переориентации продукции на другие рынки у наших клиентов,

больше, чем в 2021-м. При этом 68% величины ухудшения дали простой подвижного состава на технических станциях. Выросли и остальные элементы оборота вагона: время нахождения в движении, на промежуточных станциях, под грузовыми операциями.

По ряду номенклатур грузов ситуация оказалась более удручающей. «По нашим собственным оценкам, увеличение сроков оборота вагонов

**Согласно данным СОЖТ, в 2022 г. оборот вагона составил 18 сут. (433,1 ч.), что на 9,7%, или 38,3 ч., больше, чем в 2021 г. При этом 68% величины ухудшения дали простой подвижного состава на технических станциях**

так и объективными трудностями у нас как у оператора подвижного состава, связанными со сложной эксплуатационной обстановкой на сети (простой, брошенные поезда, конвенции и т. п.)», – комментирует коммерческий директор АО «Новая перевозочная компания» Дмитрий Шпаков.

По его словам, иногда проще везти груз на внутренний рынок, чем на экспорт, так как в экспортных направлениях в последнее время может снижаться эффективность работы вагона, в частности, расти его оборот.

«В прошлом году вся логистика перестроилась. Европейское направление в какой-то момент оказалось для нас практически закрыто. Уголь, нефть, СУГ – все поехало на восток, что привело к росту оборота вагонов. В результате заметно выросла потребность в парке», – говорит генеральный директор АО «СГ-транс» Сергей Калетин.

Действительно, замедлившееся продвижение груженых потоков на наиболее востребованных маршрутах, как и возврат порожних под очередную погрузку, влияло на завышение основного качественного показателя оперирования парком. Согласно данным СОЖТ, в 2022 году оборот вагона составил 18 сут. (433,1 ч.), что на 9,7%, или 38,3 ч.,

с цементом за прошлый год даже не на самых грузонапряженных участках (речь не идет о Восточном полигоне) составило 13% к факту не самого лучшего 2021 года. Мы фактически без изменения суточной ставки предоставления вагона получили рост вагонной составляющей, который перекрыл величину официального уровня инфляции в России», – сетует директор по закупкам и логистике АО «ЦЕМПРОС» Денис Назаров.

В начале 2023 года общий показатель оборота вагона на сети стал хуже. В I квартале он вырос на 5%, до 18,2 сут. Тем не менее немного улучшилась ситуация с нахождением вагона на технических станциях и в движении. Простой на промежуточных станциях остались на уровне прошлогоднего периода, а под грузовыми операциями показали увеличение.

По сравнению с 2022 годом техническая и участковая скорости в январе – марте стали лучше, хотя они еще далеки от соответствующего результата 2021-го, рассказал заместитель гендиректора ИПЕМ Владимир Савчук. Анализ работы сети РЖД на примере среднего времени груженого хода на ключевых маршрутах перевозки угля показал его увеличение на направлениях к портам Дальнего Востока

и Юга и снижение – к терминалам Северо-Запада.

«Объективно сокращение объемов отправок экспортных грузов по Северо-Западу приводит к росту скорости и снижению оборота вагона на конкретных маршрутах (Кузбасс – Мурманск, Кузбасс – Усть-Луга)», – констатирует В. Савчук.

## Туда и обратно

В последние месяцы наблюдается улучшение времени груженого хода на полигоне Кузбасс – Дальний Восток (с 17,7 сут. в декабре до 15,5 сут. в марте), но порожний рейс и в целом оборот вагона пока далеки от изменений в лучшую сторону.

Управление порожним потоком – один из насущных вопросов перевозочного процесса. Сегодня на сети доля порожних вагонов составляет около 60% рабочего парка, сообщил президент Национального исследовательского центра перевозок и инфраструктуры Павел Иванкин. В среднем в сутки находится 650 тыс. порожних вагонов. Если их выставить в один состав, его протяженность ни много ни мало составит расстояние от Москвы до Владивостока.

С груженым вагоном более-менее можно разобраться и выстроить логистику управления, отмечает В. Савчук, с порожним так уже не получается. Его заадресовка зависит от заявки оператора. Но для этого нужна контрактация под будущую перевозку, спланировать которую в сегодняшних реалиях сложно, поскольку в условиях неоднократно корректируемых временных правил определения очередности перевозок трудно понять, какой груз РЖД примут к перевозке, а какой – нет.

До сих пор требует отладки технология перевозок контейнеров в полувагонах, которая направлена на увеличение вывоза импорта из портов Приморья. В настоящее время с Дальнего Востока отправляется в среднем 4–5 подобных поездов в сутки. С одной стороны, получен



### НАШИ УСЛУГИ:

- ▶ организация и охранное сопровождение грузов по территории СНГ и Балтии
- ▶ охрана и сопровождение грузов ж/д и автотранспортом
- ▶ охрана и сопровождение опасных и ценных грузов
- ▶ охрана объектов



040912, Республика Казахстан, Алматинская обл., Карасайский р-н, Елтайский сельский округ, с. Береке, учетный квартал 058, стр. 1914

+7 (727) 232-34-70/71  
+7 (701) 768-66-72 (WhatsApp)

info@ssc-sardar.kz  
www.ssc-sardar.kz

неплохой результат: за счет увеличения двоярных операций на ДВЖД в I квартале высвобождено 1,7 млн т пропускной способности. С другой – погрузка контейнерных грузов в полувагоны решает локальную проблему – на стыке железной дороги с морскими портами, однако с уходом вглубь страны эта технология обрабатывается сложностями.

«Эти тысячи контейнеров попадают в Сибирь, так как полувагоны после выгрузки угля в дальневосточных портах должны вернуться в Кузбасс. Порожние платформы в этот регион никто подсылать не торопится, так как невыгодно, и вывезти контейнерные грузы в центральную часть страны можно только автотранспортом», – уточнил Д. Шпаков.

Проблема с порожними потоками в принципе не регулируется какими-то нормативными актами, говорит П. Иванкин. Для операторов в данном случае большую роль играет экономический аспект оперирования подвижным составом, для РЖД – в первую очередь обеспечение технологичности перевозки.

«В связи с этим возникает мысль о необходимости перейти к вопросу некоторых ограничений при организации подсыла порожнего вагоно-

потока. Например, ограничить плечо подсыла вагонов приблизительно до 1 тыс. км. Если у оператора есть необходимость дальше подсылать, на более дальнее расстояние, соответственно должен быть повышен тариф. Это будет стимулировать операторскую компанию работать на коротких расстояниях», – пояснил П. Иванкин.

На РЖД ожидают, что потери в пропуске груженых и порожних вагонопотоков будут сокращаться за счет дальнейшего развития полигонных технологий управления движением, тем более что средняя дальность перевозки на сети растет. Если в 1988 году она составляла 957 км, то в 2022-м – практически вдвое больше.

В свое время монополией были утверждены технико-технологические модели управления перевозочным процессом. При этом выделены три полигона управления движением на припортовых направлениях: Юго-Западный, Северо-Западный и Восточный. Последний, Центр управления перевозками Восточного полигона, уже существует как самостоятельное структурное подразделение Центральной дирекции управления движением (ЦД). На

этой структуре отрабатывается взаимодействие между ЦД и региональными дирекциями.

Между тем без опережающего развития инфраструктуры в любом случае не обойтись, рассуждает Д. Назаров. Особенно остро встает вопрос получения резерва по пропуску грузовых поездов в условиях существенного и еще несколько лет назад непрогнозируемого роста размеров пассажирского движения на Юге России.

Стоят и другие стратегические задачи. «Это повышение технологической открытости и прозрачности информационных систем РЖД для всех участников перевозочного процесса. И это усиление роли федеральных органов исполнительной власти, причем не только Минтранса и Федеральной антимонопольной службы, но и Минпромторга и Минэкономразвития, которые должны сыграть серьезную роль в качестве действительно независимых регуляторов для достижения баланса интересов перевозчика и ключевых отраслей российской экономики», – заключил директор по закупкам и логистике АО «ЦЕМРОС».

ПАВЕЛ УСОВ

# Уроки истории как инструмент улучшения будущего

**Многие темы, которые освещал ранее журнал «РЖД-ПАРТНЕР», остаются по-прежнему актуальными. Вот, скажем, сегодня многие склонны забывать, зачем, собственно, на РЖД появился рыночный сегмент. Звучат даже предложения вернуть железные дороги назад в прошлое, когда на сети не был развит операторский рынок. Между тем в мае 2023 года исполняется 25 лет операторскому движению. Точкой отсчета можно считать 27 мая 1998-го, когда на Всероссийском тарифном съезде-конференции потребителей услуг и работников железных дорог впервые было объявлено о создании частных операторских компаний как владельцев подвижного состава.**

## Тришкин кафтан инфраструктуры

Стоит напомнить, что изначально целью реформ ставилось пополнение парка вагонов, поскольку у МПС едва хватало средств для поддержки работоспособности инфраструктуры.

**Пик поступлений вагонов приходился на 1970-е – начало 1980-х гг., когда заказы составляли 27–33 тыс. ед. в год. Затем объемы поставок для обновления парка стали уменьшаться. Парк стал не просто сокращаться – он начал еще и катастрофически стареть. Это уже порождало риски для обеспечения безопасности перевозок, что стало поводом для серьезного беспокойства**

Если в 1987 году все 100% капитальных вложений в железнодорожный транспорт были сделаны из государственного бюджета, то с 1992-го отрасль была вынуждена осуществлять инвестиции главным образом за счет собственных средств. В результате на железных дорогах эксплуатировалось 30% технических средств, уже выработавших установленные сроки службы, в том числе 22% рабочего парка полувагонов.

В конце 1990-х гг. стало очевидно, что если не предпринять беспрецедентные усилия по обновлению основных производственных фондов, то железные дороги станут не просто фактором, лимитирующим экономическое развитие страны (а убытки от дефицита подвижного состава оценивались экспертами как соизмеримые на тот момент с кредитами МВФ), а источником рисков для обеспечения безопасности перевозок.

Специалисты МПС отмечали, что отрасль могла бы решить основные инвестиционные задачи только в случае двукратного увеличения доходов и трехкратного увеличения тарифов. Альтернативой подобному повышению, по мнению экспертов, могло стать только привлечение сторонних средств.

Как видно из статистики пополнения подвижного состава, пик поступлений вагонов приходился на 1970-е – начало 1980-х гг., когда заказы составляли 27–33 тыс. ед. в год. Затем объемы поставок для обновления парка стали умень-

шаться. Парк стал не просто сокращаться – он начал еще и катастрофически стареть. Это уже порождало риски для обеспечения безопасности перевозок, что стало поводом для серьезного беспокойства. Ситуация обострилась на фоне начавшегося в 1999 году роста промышленного производства и увеличения объемов продукции,

предъявляемой к погрузке на железнодорожной сети.

Для выхода из кризиса был взят курс на развитие рыночной экономики. И в этом контексте железнодорожный транспорт требовалось также подтолкнуть к реформе. Следует уточнить, что именно во второй половине 1990-х гг. завершились процессы, связанные с приватизацией ряда крупных компаний. Между ними выстраивалась новая логистика. Однако поначалу в МПС не могли напрямую работать с валютой. Поэтому потребовались посредники – экспедиторы.

## Важно сделать первый шаг...

В качестве примера можно привести компанию «Линк-Ойл». Она просуществовала 15 лет (летом 2013 года была ликвидирована), ее деятельность послужила прообразом для инноваций в сфере предоставления железнодорожных услуг. «Линк-Ойл» был отведен маршрут



для перевозок нефтепродуктов на Октябрьской и Эстонской дорогах Кириши – Мууга.

Как отметили в первый же год создания компании, проект значительно помог ускорить оборот вагонов. В обмен она получила право рассчитываться с железной дорогой за перевозки по исключительным тарифам (они тогда устанавливались на уровне отдельных железных дорог).

Это означало, по сути, введение платы за допслуги, которую можно было считать прообразом выделения вагонной составляющей. Правда, весьма условно: во-первых, доплата предполагала возможность предоставления тяги, а во-вторых, величина добавки в тот период никак не соотносилась с реальными расходами компании. Это, скорее, напоминало некую компенсацию за издержки. А основным результатом складывался на базе того, что нефтяники могли больше отправить своей продукции.

На ОЖД, возможно, и не пошли бы на столь смелое решение, если бы не деликатный момент: в 1996–1998 гг. расчеты за перевозки грузов зачастую превращались в бартерные цепочки. Для работы с ними на железных дорогах даже существовали специальные промышленно-коммерческие службы, которые должны были собрать денежные средства для восполнения задержек выплаты заработной платы железнодорожникам. Взаимодействие с «Линк-Ойл» помогало в решении данной задачи, особо подчеркивали на ОЖД.

Многие операторы отмечают, что в этот период МПС столкнулось с неплатежами между предприятиями

отрасли. И операторы помогали постепенно уходить от расчетных суррогатов к прямым взаиморасчетам.

### Новый конь борозды не портит

Выдача лицензий операторам лишь подтверждала свершившийся факт существования операторских компаний на железнодорожном транспорте. Важнее были условия, на которых строилось взаимодействие с МПС согласно договорам.

С исторической точки зрения отсчетом для старта операторской деятельности следует считать 27 мая 1998 года – в этот период прошел Всероссийский тарифный съезд-конференция потребителей услуг и работников железных дорог, на котором министр путей сообщения Николай Аксененко впервые объявил о создании частных операторских компаний как владельцев подвижного состава.

Однако формально они еще какое-то время действовали в статусе экспедиторов, имевших договоры с МПС. Их количество быстро увеличивалось. В 1999 году в списке значилось 13 таких экспедиторских организаций. В феврале 2000-го их было уже 93, а в марте того же года – 107.

Всего же в то время на рынке было зарегистрировано более 400 транспортно-экспедиционных организаций. Причем в МАП России в начале 2000-х гг. отмечали целый ряд барьеров для входа на рынок транспортно-экспедиторских услуг – в частности, высокий уровень стартового капитала и недостаток квалифицированного персонала. Среди технологических рисков назывались нехватка вагонов, нестабильность

грузопотоков, низкий уровень информационной связи между участниками перевозочного процесса и несовершенство системы документооборота, что приводило к неоперативности предоставления сведений о ситуации на сети (например, МПС могло допускать задержки с выпуском телеграмм). В числе других рисков – простои подвижного состава на узловых станциях в ожидании обработки, ошибки и неточности в информировании со стороны ЦФТО МПС России.

С момента объявления о существовании операторов на тарифном съезде появился существенный нюанс: экспедиторские компании официально получили возможность, как и предприятия-грузоотправители, приобретать вагоны, для которых на сети выделяли нитки графика. И благодаря этому стало возможным управлять оборотом вагона. Первым оператором под таким углом зрения стало ООО «Линк Ойл СПб». Де-факто подобная форма взаимодействия с МПС позволяла считать игрока уже оператором. А потом это уже было подкреплено де-юре.

По данным МПС, в этот период у 70% компаний, которые вложились в вагоны, срок окупаемости инвестиций в подвижной состав не превышал 6–7 лет. Это был ошеломляющий успех. Ведь утвержденная правилами Концепция структурной реформы федерального железнодорожного транспорта предполагала, что подобных компаний появится не менее 6–8. И еще в январе 1998 года продолжались дискуссии на тему, каким образом они будут организованы. Однозначного ответа на вопрос эксперты не находили.

Тем не менее к середине 2002-го имелись уже 54 операторские компании, в вагонах которых перевозилось более 10% всего объема грузов. Номенклатуру грузов составляли нефть и нефтепродукты, минеральные удобрения, лесные и строительные грузы, каменный уголь, железная руда. В основном, правда, это были все-таки нефтегрузы.

### Нет проблем, которые нельзя решить

Операторские компании приобрели около 10 тыс. ед. подвижного состава, притом что само МПС в 2001 году закупило лишь 104 вагона. При этом дальнейшее развитие операторского движения представлялось довольно-таки в противоречивом ключе. Ведь само по себе появление операторов было описано в общих



чертах – рамочно. Причем многих смущало, что грузовые компании на первом этапе задумывались как государственные унитарные предприятия, осуществляющие доставку грузов, преимущественно массовых. Они могли иметь доступ к инвентарному парку, а могли располагать собственными вагонами.

То, что на сети российских дорог функционировали отдельные операторские компании, не очень вписывалось в подобные планы. Однако мало кто тогда ожидал, что именно они станут катализаторами дальнейшей железнодорожной реформы. Частных операторов воспринимали как некое движение снизу, которое могло со временем эволюционировать (в ходе развития и расширения зоны деятельности, а также путем слияний

привлечь средства в универсальный подвижной состав. Это можно было сделать эволюционным путем. Но время не ждало. В РФ менялась логистика. И перевозчику пришлось отважиться на кардинальные перемены.

Первоначально операторам передали старый универсальный парк, но к 2005 году произошло его существенное омоложение: если инвентарным вагонам было в среднем не менее чем по 20 лет, то у частных компаний – 14 лет. Вывод ПГК и ВГК привел к тому, что парк операторов снова постарел. Однако в дальнейшем этот показатель стал быстро меняться к лучшему.

Отчуждение инвентарного парка от ОАО «РЖД» привело в 2010 году к установлению новых право-

В итоге в ОАО «РЖД» появилась идея на какое-то время вернуться назад – к квазиобезличенному вагонному парку, чтобы получить время расширить узкие места, а потом уже продолжить развивать конкурентный рынок. Собственно, тогда появилась идея внедрения полигонных технологий. Их собирались внедрить прежде всего в направлениях движения в сторону российских морских портов на востоке, юге и северо-западе, чтобы выравнять скорости движения поездов и получить время для реализации новых требований к содержанию инфраструктуры. Была даже разработана программа дополнительного развития вторых путей.

Работу по агентским схемам опробовали. Но само по себе предложение вернуться назад в будущее в правительстве не поддержали. Пришлось двигаться вперед. Все это чем-то напоминает современную ситуацию, когда кардинально меняются цепочки поставок и логистика.

Первозчику снова хочется в подобной ситуации сделать паузу – не менять технологии, а подождать, когда все устаканится. Тогда, мол, станет понятнее, какие полигоны необходимо развивать и под какие именно грузопотоки. И вообще, дескать, сначала следует научиться вывозить те объемы, которые уже сложились. Поэтому клиентам необходимо привыкнуть к дефициту.

В начале 2000-х гг. это была нехватка вагонов, а сегодня – дефицит инфраструктуры. И вновь оказывается, что прежними способами вопрос с места не сдвинуть. Нужно искать новые инструменты. Применять их сегодня, а не ждать у моря погоды.

Развивать Восточный полигон жизненно необходимо. И все же нельзя заикливаться только на нем. Риски следует диверсифицировать, чтобы завтра быть готовыми к самым разным неожиданностям. Но кто лучше, чем частный бизнес, сегодня осведомлен о рисках, связанных с международной торговлей и перевозками? Государственные структуры определяют стратегию. Вот только при ее реализации всегда возникает масса локальных барьеров, к преодолению которых монопольные структуры обычно оказываются не готовы. Этому учит история. Тем не менее в РФ с трудом усваивают ее уроки. Частный бизнес всегда несет инновации и перемены. Но для их появления государство просто должно отважиться создать соответствующие условия.

АЛЕКСАНДР СОЛНЦЕВ 

**К СЕРЕДИНЕ 2002 Г. ИМЕЛИСЬ УЖЕ 54 ОПЕРАТОРСКИЕ КОМПАНИИ, В ВАГОНАХ КОТОРЫХ ПЕРЕВОЗИЛОСЬ БОЛЕЕ 10% ВСЕГО ОБЪЕМА ГРУЗОВ. НОМЕНКЛАТУРУ ГРУЗОВ СОСТАВЛЯЛИ НЕФТЬ И НЕФТЕПРОДУКТЫ, МИНЕРАЛЬНЫЕ УДОБРЕНИЯ, ЛЕСНЫЕ И СТРОИТЕЛЬНЫЕ ГРУЗЫ, КАМЕННЫЙ УГОЛЬ, ЖЕЛЕЗНАЯ РУДА. В ОСНОВНОМ, ПРАВДА, ЭТО БЫЛИ ВСЕ-ТАКИ НЕФТЕГРУЗЫ**

с другими игроками) из локальных операторов в крупные экстерриториальные грузовые компании. Считалось, что подобные инициативы всего лишь помогут пропустить этап выделения госпредприятий. Тогда МПС могло на пути акционирования сразу и отпочковать от себя грузовые компании – тоже в виде АО. В свою очередь, новые игроки как раз и должны были присоединить к себе впоследствии большинство частных операторов.

Однако это была, как показала практика, всего лишь одна из теоретических схем. Как прогнозировалось на страницах «РЖД-Партнера», огромная роль, которая в экономической жизни России принадлежит железнодорожному транспорту, заставит крайне осторожно относиться к любым действиям, способным нарушить устойчивое функционирование отрасли. Соответственно, МПС сначала будет целиком переформатировано в акционерное общество, а операторы пойдут своим путем, обустроив выделенный им рыночный сегмент на сети – в рамках концепции структурной реформы.

**РЫНОК, НЕОТДЕЛИМЫЙ ОТ ИННОВАЦИЙ**

Проще всего было насытить рынок специализированным парком, который курсировал преимущественно маршрутами. Сложнее было

отношений между участниками рынка. И это существенно отразилось на поведении частных инвесторов: они стали направлять средства не только на вагоны, но и на развитие логистических технологий, связанных с РЖД. На это нацеливала теперь конкуренция среди операторов на сети. Конкуренции с инвентарным парком больше не было. И она развернулась между самими операторами. В результате улучшилось качество предоставления вагонов, а перевозчик был вынужден подтягивать свои технологии в рамках договорных отношений с оператором.

Это требовало кардинального пересмотра всей технологии организации перевозок и коммерческой работы, начиная с фазы планирования, приема груза к перевозке и заканчивая порядком взаиморасчетов. Однако на тот момент на сети были недостаточно развиты информационные технологии. Еще не до конца выстроена вертикальная модель управления холдингом. Если сформулировать поставленную в 2010 году цель корпоративных преобразований кратко, то она звучала так: на сети не должно быть множества железных дорог – должна быть одна железная дорога. Иными словами, требовалось исключить барьеры, связанные с передачей поездов с одной дороги на другую. Движение должно было быть на всей сети сквозным и управляемым из одного центра.

# На крыльях угрозы

**События после 24 февраля 2022 года заставили по-новому взглянуть на вопрос защищенности объектов транспортной инфраструктуры (ОТИ) от актов незаконного вмешательства. На первый план вышли до того малозначимые угрозы, в частности, связанные с применением беспилотных летательных аппаратов (БПЛА). Государство не может не реагировать на эти вызовы – недавно в силу вступил закон, наделяющий работников ведомственной охраны правом применять против БПЛА специальные технические средства. Между тем нормативная база, которая регулирует данную проблематику, только формируется, и у представителей транспортной безопасности возникает достаточно много вопросов с точки зрения правоприменения.**

## Уязвимость оценивают по-новому

В целях актуализации оценки уязвимости экспертами в первую очередь обследовались ОТИ, где был объявлен повышенный уровень террористической опасности и транспортной безопасности (ТБ). Прежде всего это коснулось граничащих с Украиной российских регионов.

Например, для определения степени защиты объектов железных дорог АО «НИИАС» (головная организация по научному сопровождению деятельности РЖД в области использования инженерно-технических средств охраны и средств обеспечения ТБ) предложило методические рекомендации, приняв во внимание лучшие наработки в данной практике. Это позволило улучшить качество проведения оценки уязвимости, выработать более конкретные рекомендации субъектам ОТИ по обеспечению транспортной безопасности, рассказал гендиректор ООО «Безопасность транспортного комплекса» Александр Сергеев.

«Команда НИИАС проработала спорные, неоднозначные моменты, собранные всеми соисполнителями, с субъектами РЖД. Раньше дирекции разных дорог имели различное понимание о результатах проведения оценки уязвимости. Много времени, ресурсов и сил специализированных организаций уходило на поиски консолидированных решений с каждой дирекцией. В настоящее время у соисполнителей таких проблем нет, все основные вопросы команда НИИАС обсуждает с центральными дирекциями и при возможном участии Росжелдора, находя единое решение», – уточнил А. Сергеев.

Сложнее приходится подразделениям Росморречфлота как непосредственно органам государственной власти. По закону для проведения дополнительной оценки уязвимости им нужно сначала выбрать специализированную организацию путем запроса котировок, потом заключить договор. Процедура может занимать до 3 месяцев и больше, говорит начальник отдела транспортной

безопасности ФГБУ «Администрация морских портов Черного моря» Александр Холостов. По его словам, необходимы изменения в ФЗ «О транспортной безопасности», позволяющие капитанам морских портов более оперативно реагировать на изменения с учетом угроз, возникающих для объектов инфраструктуры и транспортных средств.

## Атака дронов

Процесс актуализации работы по оценке защищенности ОТИ продолжается: приходится постоянно отслеживать изменение нормативных документов, принимать во внимание новые событийные факторы. Большой резонанс получил вопрос относительно противодействия служб транспортной безопасности возможному вмешательству в работу транспорта беспилотных летательных аппаратов.

«Когда еще в 2011–2012 гг. проводилась оценка уязвимости, ее пытались рассматривать через призму различных угроз, в том числе через



воздействие на объекты инфраструктуры БПЛА. На тот момент эта угроза воспринималась как нечто несвойственное реалиям, – вспоминает и. о. начальника управления транспортной безопасности Росжелдора Виктор Кекул. – Но теперь видим, как быстро меняется обстановка, угрозы, на которые мы должны реагировать».

Беспилотные аппараты, а также робототехнические комплексы, в том числе надводного или подводного класса, действительно потенциально опасны. Однако, если силы Минобороны не всегда могли предотвратить атаку беспилотников, каким образом способны обеспечить надежную защиту подразделения ТБ?

Как известно, БПЛА делятся на три основные группы. Это реактивные комплексы, такие как, например, Ту-141 «Стриж», самолетного и квадрокоптерного типа. Чтобы противодействовать первым двум, по мнению заместителя начальника управления транспортной безопасности Росморречфлота Валерия Капралова, придется все подразделения ТБ вооружить на уровне зенитно-ракетного полка.

Более реалистично – выстроить систему защиты от квадрокоптеров. Силы транспортной безопасности могут быть оснащены средствами для их подавления, тем более что на рынке сегодня предлагается широкая линейка такой продукции, как радиоэлектронные ружья и блокираторы дронов.

Между тем правоприменительная практика на сегодняшний день отсутствует. «Понятно, что купить ружье не так дорого для такого типа угрозы, но кто им будет пользоваться и какие могут быть последствия? Если беспилотник хотел ударить по полосе, а мы его уронили на жилой дом, кто за это понесет ответственность?» – подчеркивает начальник службы транспортной и авиационной безопасности аэропорта Сочи Андрей Маховский.

Другой немаловажный аспект, если говорить об объектах воздушного транспорта, – создаст ли работа радиочастотных подавителей дронов помехи в действующей радиолокационной навигации аэродрома. Кроме того, таких средств, как радиоэлектронные ружья, вряд ли будет достаточно для обеспечения полноценной безопасности ОТИ от потенциальных атак, поскольку перед нейтрализацией угрозы еще необходимо обнаружить и идентифицировать беспилотный аппарат.

Комплексная система защиты от дронов требует значительных средств.

По словам В. Капралова, ФГП «Ведомственная охрана железнодорожного транспорта» обращалось к российскому разработчику комплексов по обнаружению и подавлению квадрокоптеров. Его стоимость оценивалась в 450 млн руб. Причем, чтобы закрыть один объект транспортной инфраструктуры, нужно минимум три подобных комплекса.

Имеющиеся системы радиолокационной борьбы могут воздействовать на 80–90% беспилотных аппаратов, говорит руководитель проекта «Касперский антидрон» Владимир Туров. «Но есть отдельный класс БПЛА, которые летят в режиме радиомолчания по заданному [в программу дрона] заданию. Для них нужно разрабатывать новый тип физического противодействия, но без применения специальных военных средств, поскольку объекты (нападения. – Прим. ред.) могут располагаться в черте города... Нужно решение, которое могло бы вписаться в городские условия, не навредить инфраструктуре города, но при этом осуществлять функции защиты от беспилотников, которые нельзя подавить средствами радиолокационной борьбы», – пояснил эксперт.

### **Беспилотные аппараты, а также робототехнические комплексы, в том числе надводного или подводного класса, действительно потенциально опасны**

По его словам, для противодействия БПЛА следует применить научный подход. Сначала необходимо определить категории беспилотных аппаратов, представляющих угрозу, а уже потом под каждую разработать системы защиты. Так будет намного эффективнее, чем одинаково бороться с реактивным военным беспилотником и детским квадрокоптером, на котором установлена взрывчатка.

#### **Охрана с правами**

На уровне Минтранса предполагается подготовить перечень ОТИ, которые необходимо защитить от угрозы атак с участием беспилотных аппаратов. К ним будут преимущественно относиться объекты, имеющие ключевое для инфраструктуры значение.

«Одно из предложений – включать эти стратегические объекты, которые определяются по каждому виду транспорта, в перечень объектов, в отношении которых устанавливаются зоны безопасности. Такой перечень утвержден (в нем на сегодня один

объект – Крымский транспортный переход), его надо дополнить», – проинформировал В. Капралов.

Что касается того, кто в настоящее время имеет полномочия противодействовать дронам, то, кроме силовых структур, с недавних пор таким правом наделена ведомственная охрана. Это стало возможным благодаря внесению изменений в федеральное законодательство, которые вступили в силу 30 марта 2023 года. Согласно закону работники ведомственной охраны наделяются правом пресекать нахождение беспилотников в воздушном пространстве в целях отражения нападения на охраняемые объекты. Пресечение может осуществляться путем подавления или преобразования сигнала дистанционного управления беспилотными аппаратами, воздействия на их пульты управления, а также повреждения или уничтожения БПЛА.

Однако вопросов не становится меньше. Например, на воздушном транспорте нет своей ведомственной охраны, уточняет начальник управления транспортной безопасности Росавиации Наталья Власова. Также пока отсутствует понимание, какое именно на ОТИ должно применяться

антидронное оборудование, какие требования к нему, в каком количестве оно необходимо для защиты объекта и т. д.

Правовая база, которая регулирует данную проблематику, только формируется. В частности, В. Капралов предлагает юридически оформить такое понятие, как атака. В случае совершения беспилотным летательным аппаратом подобных действий система включает на уничтожение беспилотника.

Еще один пробел – наделение ведомственной охраны правом по нейтрализации БПЛА – не устраняет вопроса о том, кто уполномочен отдать приказ на уничтожение летательного аппарата в воздухе, подчеркивает чиновник.

При этом должны быть отработаны вопросы самого разного нештатного характера. «Потеряет какие-то навигационные возможности судно малой авиации, залетит на объект транспортной инфраструктуры, и будет принято решение о его уничтожении. Какое должностное лицо возьмет на себя ответственность





[сбить летательный аппарат]? Тут требуется думать и думать», – резюмирует В. Капралов.

«Что касается гражданских аэродромов, мы четко понимаем, что наши аэродромы и службы [транспортной безопасности] не имеют компетенций, у них не стоит никаких средств обнаружения и подавления беспилотников, – говорит замглавы Росавиации Дмитрий Ядров. – Позиция Минтранса, Росавиации состоит в том, что этим должна заниматься Росгвардия по аналогии, как за рубежом занимается полиция, которая определяет, где эти беспилотники летят, и применяет соответствующие меры: сбивать или ставить ловушку и т. д.»

По словам Д. Ядрова, данный подход должен быть отражен не в требованиях законодательства о воздушном транспорте, а, скорее всего, в федеральном законе «О противодействии терроризму».

Помимо проблем, связанных с несанкционированным вмешательством в работу инфраструктуры и транспорта, широкий круг вопросов актуализирован безопасной эксплуатацией частных БПЛА и развитием соответствующей сферы регулирования.

В прошлом году в стране зафиксировано 122 нарушения использования воздушного пространства беспилотниками. Во многих случаях владельцы дронов не ставили в известность местные власти о полетах, когда это предусматривал порядок.

Впрочем, возникали нештатные ситуации и когда не требовалось уведомления о запуске квадрокоптера. Подобный случай произошел в столице в конце апреля. Беспилотник, запущенный в Марьино, в какой-то момент сбился с курса, начал хаотично летать по Москве. Были введены соответствующие ограничения, закрыт аэродром во Внуково. «Практически он долетал до объекта охраны Кремля, после этого был

переправлен в Сергиев Посад, где упал», – рассказал Д. Ядров.

Как отметил управляющий директор по работе с цифровыми активами ГТЛК Алексей Куканов, через три года число зарегистрированных дронов в России может увеличиться более чем в 4 раза, до 372 тыс. «Это значит, в небе у нас в моменте будет находиться драматически больше аппаратов, чем сейчас. Управлять всем этим по тем технологиям и процедурам, которые есть сегодня, будет затруднительно, скорее, невозможно», – считает А. Куканов.

Выход – в создании единой цифровой платформы, которая будет поддерживать функционал регулятора, отражать информацию от производителей БПЛА и эксплуатантов, добавил он. Система позволит не только мониторить полеты беспилотников, но и в автоматическом режиме выдавать разрешение на запуск дронов.

ПАВЕЛ УСОВ

# Мост в прошлое как коридор в будущее

**ТЕМА ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ СНОВА В ЦЕНТРЕ ДИСКУССИЙ. ПРЕДЛАГАЕМ ВСПОМНИТЬ, КАК ОНА ОСВЕЩАЛАСЬ В ЖУРНАЛЕ РАНЕЕ. ЭТО СТАНЕТ ЕЩЕ И ХОРОШИМ ПОВОДОМ ОТМЕТИТЬ, ЧТО «РЖД-ПАРТНЕРУ» В ТЕКУЩЕМ ГОДУ ИСПОЛНЯЕТСЯ ЧЕТВЕРТЬ ВЕКА. ПРОЙДЕННЫЙ ПУТЬ – ЭТО СОЛИДНЫЙ БАГАЖ НАКОПЛЕННОГО ОПЫТА, С КОТОРЫМ КОЛЛЕКТИВ РЕДАКЦИИ УВЕРЕННО СМОТРИТ В БУДУЩЕЕ.**

«Хочу напомнить, что в основе появления журнала была потребность рынка в площадке для поиска ответов на актуальные вопросы. Идея выпускать журнал появилась, когда начались существенные преобразования на железных дорогах и была создана система фирменного транспортного обслуживания. Возникла необходимость в обеспечении информационных потребностей как персонала железной дороги, так и ее клиентов. Иными словами, речь шла о деловом диалоге между ними. И с самого начала издание привлекло к себе внимание профессионального сообщества именно тем, что своевременно поднимало актуальные темы и умело найти специалистов, которые могли обсудить наиболее важные вопросы и дать ответы на них», – сказала независимый эксперт Елена Кунаева.

Следует отметить, что многие из ранее освещаемых вопросов до сих пор сохраняют свою актуальность. Например, сегодня снова активно обсуждается тема развития МТК Север – Юг. Однако еще в первом номере журнала в 1998 году среди трех основных направлений железнодорожных грузоперевозок (на северо-запад, восток и юг к российским морским портам), которые необходимо было укреплять, в качестве важного дополнительного маршрута выделялся именно южный вариант. «Во времена СССР в Иран транзитом перевозилось 2,5 млн т груза в год. Армяно-азербайджанский конфликт положил конец этим перевозкам. Но сегодня вновь появилась возможность восстановить этот поток. Порты Каспийского моря имеют для этого достаточные мощности, не говоря уже о железной дороге. Вариантов восстановления старых транспортных маршрутов интермодальных и мультимодальных перевозок много», – указывалось в одной из обзорных статей первого номера журнала «РЖД-Партнер».

При этом пояснялось, что и у железных дорог РФ имелись для этого определенные резервы. Однако

требовались решения на правительственном уровне. И поскольку в бюджете на тот момент было мало денег, отмечалось, что уже тогда были потенциальные клиенты, готовые вкладывать средства в инфраструктуру маршрута в сторону Ирана.

«Но чтобы привлечь их на российские магистрали, необходима активность транспортно-экспедиционных фирм, имеющих своих представителей в странах Азиатско-Тихоокеанского бассейна», – снова цитируем статью журнала. Для стимулирования их активности требовалось создать соответствующие условия. Но не сложилось. К сожалению, в те времена все в итоге свелось к сервисам западных экспедиторов, охотно предлагавших клиентам свои альтернативные маршруты, но не имевших желания искать партнеров, готовых вкладываться в развитие сложных цепочек поставок через Юг РФ.

Уже тогда в журнале пытались поставить многие вопросы нестандартно для своего времени. В частности, указывали на опыт McDonalds, который разбивал стереотип о том, что производство всегда выигрывает от снижения транспортных издержек. «Как мы видим, американцы вполне сознательно пошли даже на удорожание транспортной сети, гоня реф-

рижераторные автомобили на фантастические расстояния по континенту и пользуясь услугами авиации при доставках своих полуфабрикатов за океан», – отмечалось в журнале. В данном случае транспортная составляющая рассматривалась в комплексе со всей системой реализации. И наиболее важным становился не промежуточный результат (транспортные расходы), а конечный итог (минимизация «цены перехода» товара).

Здесь вопрос целесообразности инвестиций увязывался с глубиной кооперации РФ с Ираном. «Аналогичный анализ межрегиональных грузопотоков мог бы дать еще более интересные результаты. По-видимому, ресурсы нужно искать на стыках взаимодействия институтов власти, отраслевых структур и коммерческих организаций. Транспорт – связующее звено между всеми остальными элементами производственно-сбытовой системы», – говорилось в статье.

Не правда ли, такой подход к развитию системы МТК не потерял актуальности и сегодня? И это, наверное, не случайно: в кризисных ситуациях многие, казалось бы, забытые решения становятся вновь неожиданно актуальными.

**АЛЕКСАНДР СОЛНЦЕВ** 



# ПРОДОЛЖАЕТСЯ ПОДПИСНАЯ КАМПАНИЯ «РЖД-ПАРТНЕРА»

# 2023

- Журнал «РЖД-Партнер»
- Журнал «РЖД-Партнер Документы»
- Пакет «РЖД-Партнер» + «РЖД-Партнер Документы»
- Все издания в печатном и электронном виде



Для получения более подробной информации сканируйте QR-код

- Обратиться в редакцию



+7 (812) 418-34-99



rasp@rzd-partner.ru

## Как подписаться на издания «РЖД-Партнер»?

- Зайти на страницу подписки по QR-коду и отправить заявку в один клик
- Самостоятельно в онлайн-магазине <https://www.rzd-partner.ru/store/>
- Оформить подписку через агентство «Урал-Пресс»



## NEW!!!

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ ОБЗОР ДЛЯ ПОДПИСЧИКОВ ЖУРНАЛА  
«РЖД-ПАРТНЕР»

«СТАВКИ НА АРЕНДУ ГРУЗОВЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ  
ВАГОНОВ – ПОКАЗАТЕЛИ, АНАЛИЗ, ПРОГНОЗ»



+7 (812) 418-34-90 ■ [reclama@rzd-partner.ru](mailto:reclama@rzd-partner.ru)

ДЕЛОВОЙ  
ЖУРНАЛ  
«РЖД-ПАРТНЕР»

**ВАШ ПРОВОДНИК**  
в море информации