

ИННОВАЦИИ ТРАНСПОРТА

Научно-технический журнал

№2(20) 2015 июль



- **Инновационный подвижной состав для пространства 1520**
- **Формирование тарифных условий для вагонов с улучшенными техническими характеристиками**
- **Новые технические решения для проверки состояния железнодорожной инфраструктуры**



УВЗ-ЛОГИСТИК

UVZL.RU

НОВЫЙ ФОРМАТ ТРАНСПОРТНОЙ КОМПАНИИ

АССОЦИИРОВАННЫЙ ПАРК БОЛЕЕ 43 000 ВАГОНОВ

32 600 ПОЛУВАГОНОВ, 10 200 ЦИСТЕРН,
240 ПЛАТФОРМ-ЛЕСОВОЗОВ

В ПЕРСПЕКТИВЕ 60 000 ВАГОНОВ
К 2016 ГОДУ

ИННОВАЦИОННЫЙ ПОЛУВАГОН

1219601

Грузоподъемность 75 т
Объем кузова 88 м³
Модель тележки 18-194-1
Срок службы 32 года



Современный парк подвижного состава
Динамичное развитие инфраструктуры перевозок
Контроль логистики на каждом этапе

ООО УВЗ-Логистик
119180, Москва, Якиманская
набережная, дом 4, строение 1
Тел.: +7 (495) 648-95-55
Факс: +7 (495) 230-04-43,
E-mail: info@uvzlogistik.ru
uvzl.ru

ГОСУДАРСТВЕННЫЕ ПРИОРИТЕТЫ

Итоги совещания о мерах по обеспечению устойчивого развития транспортного машиностроения	2
«Уралвагонзавод»: 80 лет на службе отечественного машиностроения	
Интервью генерального директора АО «НПК «Уралвагонзавод» О.В. Сиенко	4

ИННОВАЦИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА И ЛОГИСТИКИ

Минпромторг поддерживает отечественных производителей инновационного грузового подвижного состава	
В.П. Бабушкин, заместитель директора Департамента транспортного и специального машиностроения Министерства промышленности и торговли РФ	10
Инновационные грузовые вагоны в видении ОАО «РЖД»	
А.С. Назаров, начальник Департамента технической политики ОАО «Российские железные дороги»	11
Развитие инновационного вагоностроения. Стимулирующие меры и механизмы	
Интервью генерального директора ООО «УВЗ-Логистик» Д.О. Еремеева журналу «Инновации транспорта»	14
Субсидирование закупок инновационных вагонов и налоговые льготы операторам как фактор стимулирования отечественного вагоностроения	
В.М. Евдокименко, генеральный директор АО «ФГК»	16
Группа ОТЛК: новый глобальный игрок на рынке международных перевозок	
Ю.В. Юрьев, вице-президент АО «ОТЛК»	20

ИННОВАЦИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО МАШИНОСТРОЕНИЯ И ВАГОНРЕМОНТА

Инновационное вагоностроение. Время перемен	22
Практика эксплуатации инновационных вагонов, их технические параметры, качество и надёжность	26

ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ

Национальная компания французских железных дорог (СНЦФ) тестирует новые устройства для проверки состояния инфраструктуры и инженерных сооружений	
Николя Полме, СНЦФ-Инфра, Департамент БПЛА	28
Второй франко-российский форум по подготовке специалистов железнодорожного транспорта	31

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Сеульская декларация ОСЖД	32
---------------------------------	----

НАУКА И ИННОВАЦИОННЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

Развитие современного вагоностроения на основе внедрения технических и технологических инноваций в сфере железнодорожного транспорта	
С.М. Резер, генеральный директор ЗАО «Институт проблем транспорта и логистики», д.т.н., профессор	35

ТАРИФНОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ

Формирование тарифных условий в отношении вагонов с улучшенными техническими характеристиками, обеспечивающих экономию затрат инфраструктуры при их эксплуатации. Дальнейшее развитие инструментов по стимулированию приобретения таких вагонов	
В.Н. Варгунин, начальник Управления регулирования транспорта Федеральной службы по тарифам Российской Федерации	38

ПРОФСОЮЗНОЕ ДВИЖЕНИЕ

Сберечь машиниста	
Г.А. Крутоног, советник Председателя «Дорожной территориальной организации Российского профсоюза железнодорожников и транспортных строителей на Московской железной дороге (Дорпрофжел Московской железной дороги — филиала ОАО «РЖД»)»	39

ЭКСПЛУАТАЦИЯ И СОДЕРЖАНИЕ ОБЪЕКТОВ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Эксплуатация и реконструкция энергосистем и подстанций контактной сети. Опыт Инновационной Энергетической Компании	
С.В. Юрасов, генеральный директор ООО «Инновационная энергетическая компания»	43

Редакционный совет

Резер С.М. — Председатель Редакционного совета, доктор технических наук, профессор, академик РАТ, заслуженный деятель науки и техники РФ

Аристов С.А.

Акулов М.П.

Белый О.В., доктор технических наук, профессор

Вакуленко С.П., кандидат технических наук, профессор

Гагарский Э.А., доктор технических наук, профессор

Еловой И.А., доктор экономических наук, профессор

(Республика Беларусь)

Зотов В.Б., доктор технических наук

Зворыкина Ю.В., доктор экономических наук

Исингарин Н., доктор технических наук, профессор

(Республика Казахстан)

Казанцев А.П.

Кириллова А.Г., доктор технических наук, профессор

Колесников В.И., доктор технических наук, профессор,

академик РАН

Кузнецов А.П., доктор технических наук, профессор

Куренков П.В., доктор экономических наук, профессор

Лёвин Б.А., доктор технических наук, профессор

Машинистов Ю.А., кандидат технических наук

Миротин Л.Б., доктор технических наук, профессор

Морозов В.Н., доктор технических наук

Невля Пржемысл (Чешская республика)

Прокофьева Т.А., доктор экономических наук, профессор

Резер А.В., кандидат экономических наук, доцент

Тюфяев А.М., кандидат экономических наук

Редакционный коллегия

Резер С.М. — главный редактор

Крутоног О.М. — заместитель главного редактора

Волкова С.А. — ответственный редактор

Фролова Н.Ю. — выпускающий редактор

Кириллов Г.А. — бильд-редактор

Чекин Д.О. — технический редактор

Шорохова О.В. — научный редактор

Гребениченко Е.А. — дизайн и вёрстка

Машинистов А.Ю. — фото

Адрес редакции:

129626, Москва, пр-т Мира, д. 106, оф. 524

тел/факс (499) 706-80-42, (495) 682-27-35, 682-17-15

www.inno-trans.ru

e-mail: info@inno-trans.ru

Свидетельство о регистрации ПИ № ФС77-39052 от 09.03.2010

Учредители:

НП «Гильдия экспедиторов»

ЗАО «Институт проблем транспорта и логистики»

Издатель:

ООО «СПЕЦКОНТЕЙНЕР»

При перепечатке материалов ссылка на журнал «ИННОВАЦИИ ТРАНСПОРТА» обязательна.

Редакция не несёт ответственности за содержание рекламных публикаций. Мнение редакции может не совпадать с мнениями авторов.

Типография «О-Принт», Москва, www.o-print.ru

Тираж 5000 экз.

ИТОГИ СОВЕЩАНИЯ О МЕРАХ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОГО МАШИНОСТРОЕНИЯ

16 марта 2015 г., Тихвин

**ПО ИТОГАМ СОВЕЩАНИЯ ПОД ПРЕДСЕДАТЕЛЬСТВОМ
ПРЕМЬЕР-МИНИСТРА РФ Д.А. МЕДВЕДЕВА «О МЕРАХ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ
УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОГО МАШИНОСТРОЕНИЯ»,
СОСТОЯВШЕГОСЯ В МАРТЕ ТЕКУЩЕГО ГОДА В Г. ТИХВИН
ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ, ПРЕДСЕДАТЕЛЕМ ПРАВИТЕЛЬСТВА
БЫЛИ ДАНЫ СООТВЕТСТВУЮЩИЕ ПОРУЧЕНИЯ МИНИСТРАМ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

В частности, следующие:

Министерству промышленности и торговли совместно с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти и организациями—при доработке проекта Стратегии развития транспортного машиностроения РФ на период до 2030 г. предусмотреть в том числе:

- необходимый к производству в 2015–2017 гг. перечень и объём продукции (с разбивкой по моделям) в увязке с оценкой профицита/дефицита конкретного подвижного состава на рынке и возможностями его производства вагоностроительными предприятиями;
 - критерии выбора вагоностроительных мощностей, в отношении которых будут приниматься меры поддержки спроса на производимую ими продукцию;
 - предложения по возможностям взаимодействия высвобождаемых мощностей в смежных сферах с учётом необходимости сохранения основных компетенций производителей;
 - предложения по поэтапному переходу к производству вагонов с улучшенными характеристиками (в том числе с повышенной осевой нагрузкой);
 - комплекс мер по стимулированию экспорта продукции отечественного вагоностроения, а также ограничению импортной продукции.
- О результатах доложить в Правительство.

ФСТ России, Министерству экономического развития, Министерству промышленности и торговли и Министерству транспорта провести анализ

предложений по изменению тарифного регулирования на перевозку порожнего подвижного состава, срок службы которого продлён, а также иных подходов в целях стимулирования ускоренного списания подвижного состава, достигшего назначенного производителем срока службы/эксплуатации.

О результатах доложить до 30 апреля 2015 г.

Министерству экономического развития, Министерству финансов, Министерству промышленности и торговли с участием кредитных и лизинговых организаций представить в Правительство предложения о мерах стимулирования приобретения инновационного подвижного состава и продукции с улучшенными характеристиками, включая:

- финансирование в 2015 г. закупок компаниями-операторами нового железнодорожного подвижного состава за счёт применения механизма «проектного финансирования»;
 - предоставление единовременных субсидий, в том числе на компенсацию части затрат на уплату процентов по кредитам или лизинговым платежам, полученным на приобретение нового железнодорожного подвижного состава компаниями-операторами, при условии списания старых вагонов.
- Срок—28 мая 2015 г.

Министерству экономического развития, Министерству транспорта, Министерству промышленности и торговли представить до 1 апреля 2015 г. в Правительство предложения по ужесточению



чению обязательных критериев аккредитации органов по сертификации продукции железнодорожного транспорта, в том числе по исключению совмещения разрешительных и контрольных функций в одном органе, а также предложения по усилению координации процедур аккредитации органов по сертификации и их деятельности в рамках Евразийского экономического союза.

Министерству промышленности и торговли, Министерству финансов при формировании проекта федерального бюджета на 2016 г. и на плановый период 2017 и 2018 гг. предусмотреть финансирование:

- в 2016–2018 гг.—мероприятий, направленных на стимулирование спроса на инновационную продукцию и продукцию с улучшенными характеристиками в соответствии с постановлением Правительства РФ № 1223, в размере не менее 2,2 млрд руб. в год;
 - в 2017 г.—мероприятий, направленных на технологическое перевооружение организаций транспортного машиностроения в соответствии с постановлением Правительства РФ № 262, в размере 1 млрд руб.
- О результатах доложить до 28 мая 2015 г.

Министерству финансов, Министерству промышленности и торговли, Министерству транспорта представить до 30 апреля 2015 г. в Правительство предложения о выделении в 2015 г. бюджетных ассигнований из антикризисного фонда Правительства РФ в размере 3,5 млрд руб. на целевое фондирование российских лизинговых организаций, предоставляющих в лизинг пассажирский железнодорожный подвижной состав российского производства на льготных условиях.

Министерству транспорта, Министерству промышленности и торговли представить в Правительство предложения о нормативном регулировании обязательной сертификации деятельности организаций, осуществляющих плановый ремонт железнодорожного подвижного состава (ремонтные заводы, депо), и о процедурах такой сертификации.

Министерству транспорта, Министерству промышленности и торговли, Ространснадзору, Росжелдору с участием ОАО «РЖД» представить в Правительство предложения по совершенствованию механизма допуска грузовых железнодорожных вагонов на сеть и усиления контроля за их соответствием требованиям технических регламентов, включая создание/модификацию необходимых информационных ресурсов и реализацию соответствующих организационных мер.

Министерству экономического развития, Министерству транспорта, Министерству промышленности и торговли представить до 30 апреля 2015 г. в Правительство РФ предложения о внесении изменений в технический регламент Таможенного союза «О безопасности железнодорожного подвижного состава» с целью дополнительного регулирования процедур эксплуатации подвижного состава.

Министерству транспорта, Министерству промышленности и торговли, Ространснадзору, Росжелдору с участием ОАО «РЖД» представить в Правительство РФ предложения по совершенствованию деятельности Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества Независимых Государств в части функций технического регулирования.

Министерству финансов, Министерству экономического развития, Министерству промышленности и торговли, Министерству транспорта с участием кредитных и лизинговых организаций рассмотреть возможность реструктуризации задолженности по кредитам, ранее выданным на реализацию проектов производителям железнодорожной техники и транспортным компаниям.

О результатах доложить в Правительство в установленном порядке.

Министерству транспорта, Министерству финансов, Министерству промышленности и торговли, Министерству экономического развития совместно с ОАО «РЖД» представить в Правительство предложения по стимулированию закупок железнодорожной путевой техники и локомотивов в 2015–2018 гг.



Министерству транспорта совместно с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти и организациями ускорить исполнение ранее данных поручений Правительства РФ в части утверждения технических условий на модернизацию вагонов с продлением назначенного срока службы и о результатах до 1 июня 2015 г. доложить в Правительство.

Министерству промышленности и торговли, Министерству транспорта совместно с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти и организациями проанализировать ситуацию с оснащением перевозчиков пассажирским подвижным составом, в том числе современными вагонами.

По вопросам, требующим решения Правительства РФ, внести необходимые предложения.

Протокол от 16 марта 2015 г. № ДМ-П9-26пр.

www.government.ru

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ...

В комитете Государственной Думы по транспорту рассмотрели ситуацию в отечественном вагоностроении и признали её катастрофической. 19 мая состоялось совместное заседание Координационного совета по оптимизации движения внешнеторговых грузопотоков и некоммерческого партнёрства «Объединение вагоностроителей» (ОВС).

В совещании под названием «О ситуации в грузовом вагоностроении и её влиянии на развитие транспортной инфраструктуры и транспортных услуг» приняли участие представители всех крупнейших вагоностроительных заводов и операторских компаний, а также депутаты Госдумы и чиновники федеральных органов власти. Заседание вёл первый заместитель председателя комитета Государственной думы по транспорту, председатель координационного совета Михаил Брячак. Он рассказал, что ситуация в вагоностроении очень тревожна и может привести к полной остановке производства на большинстве вагоностроительных предприятий. «Члены Совета должны рассмотреть ситуацию в вагоностроении и найти необходимые рекомендации для различных властных и хозяйствующих структур, чтобы оно не только сохранилось, но и развивалось», — отметил парламентарий.

Если государство будет последовательно проводить политику, зафиксированную в новом техническом регламенте Таможенного союза о безопасности железнодорожного транспорта, в соответствии с которым продление срока службы для собственников вагонов становится экономически невыгодным, то ситуация в вагоностроении сможет нормализоваться. Постепенного сокращения профицита парка, вызванного списанием старых вагонов, в ОВС ожидают уже с конца 2016 г. Тогда же можно ожидать и рост спроса на новые вагоны.

www.rzd-partner.ru



«УРАЛВАГОНЗАВОД»: 80 ЛЕТ НА СЛУЖБЕ ОТЕЧЕСТВЕННОГО МАШИНОСТРОЕНИЯ

Интервью генерального директора АО «НПК «Уралвагонзавод» О.В. Сиенко

Уважаемый Олег Викторович, Вы возглавляете АО «Научно-производственная корпорация «Уралвагонзавод» имени Ф.Э. Дзержинского», которое объединяет около 40 промышленных предприятий, научно-исследовательских институтов и конструкторских бюро в России и Европе, и является лидером в отечественном грузовом железнодорожном машиностроении.

Расскажите, пожалуйста, о техническом и интеллектуальном потенциале предприятия и о его деятельности на современном этапе.

Действительно, сегодня в состав научно-производственной корпорации «Уралвагонзавод» входит порядка 40 НИИ, КБ и промышленных предприятий не только расположенных в России, но и за её пределами. Это крупнейшие и известные в мире производители машиностроительной продукции—гражданского и военного назначения.

Например, Уралвагонзавод (Нижний Тагил)—крупнейший на территории СНГ производитель грузового подвижного состава, единственный в России производитель бронетанковой техники. ЧТЗ-УРАЛТРАК (Челябинск)—предприятие с громадным опытом производства коммунальной и дорожно-строительной техники, разработчик двигателей к отечественным бронемашинам. ЦНИИ «Буревестник» (Нижний Новгород)—головное предприятие в России по ствольному артиллерийскому вооружению Сухопутных войск и Военно-морского флота. За 40 лет практической деятельности институт выполнил более 400 НИОКР, в том числе, изготовил и представил за-

казчику целый ряд образцов корабельной и полевой артиллерии, средств технического обслуживания и обеспечения артиллерийского вооружения. Уралтрансмаш (Екатеринбург)—одно из старейших предприятий на Урале: его история насчитывает почти 200 лет. Сегодня здесь производят современный городской легкорельсовый транспорт, оборудование для нефтегазовой отрасли и продукцию военного назначения—самоходные гаубицы. «ЛЕПСЕ» (Киров)—одно из крупнейших предприятий, производящих авиационное электрооборудование. Ни один российский летательный аппарат не обходится без продукции завода. Авиационная и специальная техника сегодня составляет 70% объёма производства. На предприятии осуществляется полный цикл создания продукции—разработка, изготовление, испытания и сервисное обслуживание.

Каждое из предприятий Корпорации—это сплав уникального производственного опыта и огромного кадрового потенциала. Лучшее тому подтверждение—результаты работы. Начиная с 2009 г. были созданы десятки новых изделий, как военной, так и гражданской техники, которым нет аналогов в мире. Одними из самых значимых наших

КАЖДОЕ ИЗ ПРЕДПРИЯТИЙ КОРПОРАЦИИ—ЭТО СПЛАВ УНИКАЛЬНОГО ПРОИЗВОДСТВЕННОГО ОПЫТА И ОГРОМНОГО КАДРОВОГО ПОТЕНЦИАЛА

разработок можно назвать модернизированный танк Т-90С, БМПТ «Терминатор» и «Терминатор 2».

Парад Победы, посвящённый 70-ой годовщине ВОВ, стал масштабной демонстрацией лучших образцов современного вооружения страны. И могу с гордостью констатировать, что треть из них—производства НПК «Уралвагонзавод». Впервые по Красной площади прошли бронемшины на платформе «Армата»—танки Т-14 и тяжёлые боевые машины пехоты, а также самоходная 152-мм артустановка «Коалиция-СВ».

Серьёзные результаты достигнуты и в гражданской технике. В 2012 г. был установлен мировой рекорд по объёмам производства изделий подвижного состава—почти 28 единиц подвижного состава. Мы первыми в России создали вагон-хоппер, полностью сделанный из композитных материалов, а также 7 новых изделий с применением композитов.

Не секрет, что в настоящее время на рынке железнодорожных грузовых перевозок наблюдается переизбыток подвижного состава. Какие пути решения данной проблемы Вы видите? Как безболезненно обновить парк железнодорожных вагонов и повысить эффективность доставки грузов для потребителей?

Прежде всего, хочу отметить, что снижение спроса на рынке грузового вагоностроения мы наблюдаем ещё с конца 2012 г., когда из-за снижения объёмов железнодорожных перевозок и несвоевременного списания старых вагонов начал формироваться профицит по основным видам подвижного состава. Причины формирования этого профицита, на мой взгляд, следует искать

в принятых ещё в 90-е годы нормативных актах, позволивших продлить срок службы вагонов сверх нормативного. Безусловно, в тех экономических реалиях эти административные решения были оправданными. Однако с началом структурных реформ железнодорожной отрасли в 2005 г. и введением новых производственных мощностей на вагоностроительных предприятиях, положение о продлении, на мой взгляд, должно было быть отменено.

В настоящее время российские вагоностроители суммарно могут еже-



Заводоуправление АО «НПК Уралвагонзавод»

годно поставлять до 100 тыс. новых вагонов самой широкой номенклатуры, что снимает с повестки дня вопрос о целесообразности продления. В реалиях сегодняшнего дня продление срока службы—это мера, «убивающая» инвестиционную привлекательность отрасли, ломающая производственно-эксплуатационный цикл транспортного машиностроения. Сегодняшняя ситуация—это уже «вторая волна» кризиса в железнодорожном секторе.

Корпорация УВЗ пошла по пути формирования вертикально-интегрированного холдинга, создав собственную транспортную компанию «УВЗ-Логистик». На сегодняшний день «УВЗ-Логистик» является шестым по величине парка российским железнодорожным оператором. Важно отметить, что сотрудничество между УВЗ и «УВЗ-Логистик» строится на рыночных условиях, что с одной стороны обеспечивает ритмичную работу для вагоностроительного производства, а с другой стороны позволяет оперативно расширять инновационный парк.

Одновременно корпорация УВЗ стремится привлекать заказы от компаний, не входящих в нашу интегрированную структуру. В 2014 г. поставлена партия инновационных полувагонов в адрес крупнейшей российской угольной компании «СУЭК». В 2015 г. мы рассчитываем продолжить это сотрудничество.

В последние три года мы значительно расширили номенклатуру выпускаемых

специализированных вагонов, что в настоящее время позволяет работать в нишевых рыночных сегментах и несколько демпфирует негативные последствия снижения спроса в сегменте полувагонов.

Важной частью нашей антикризисной программы является наращивание

НА СЕГОДНЯШНИЙ ДЕНЬ «УВЗ-ЛОГИСТИК» ЯВЛЯЕТСЯ ШЕСТЫМ ПО ВЕЛИЧИНЕ ПАРКА РОССИЙСКИМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ОПЕРАТОРОМ

экспорта вагонов и комплектующих. Из-за санкций многие проекты с европейскими и американскими партнёрами, находившимися уже на этапе активного сотрудничества, сегодня заморожены. Поэтому мы изучили требования, предъявляемые к подвижному составу в стра-

нах, которые могут стать нашими потенциальными заказчиками. После чего начали научно-исследовательские разработки по созданию инновационных продуктов с улучшенными техническими характеристиками, с использованием принципиально новых материалов, таких как композиты. Это также поможет нам сохранить конкурентоспособность внутри страны в условиях перенасыщения рынка.

Я считаю, что сегодня без списания вагонов, отработавших свой нормативный срок службы, невозможно «оздоровить» железнодорожный сектор. Кроме того, необходим комплекс мер по стимулированию спроса на новые вагоны. Если спроса не будет, то все прочие меры будут бессмысленны. В 2014 г. вышло постановление Правительства № 41 о субсидировании транспортным компаниям части расходов по приобретению инновационных вагонов. Эта мера, безусловно, оказала позитивное влияние на рынок вагоностроения. Но, резкий рост

банковских ставок диктует необходимость внесения корректировок за счёт привязки расчёта субсидии не к ставке рефинансирования, как есть сейчас, а к ключевой ставке ЦБ. Это позволит вновь сделать инвестиции в новые вагоны экономически привлекательными.



Танк Т-90С

ГОСУДАРСТВЕННЫЕ ПРИОРИТЕТЫ



Трамвай нового поколения R1 производства АО «Уралтрансмаш»

В целом хочу отметить, что грузовые вагоны традиционно приобретаются транспортными компаниями с использованием заёмных средств. Поэтому снятие всех барьеров для привлечения кредитов и лизинга является ключевым условием для восстановления спроса на новые вагоны. Именно в этой сфере необходимо скорейшее вмешательство государства, как это оно с успехом делает в других отраслях экономики. Например, недавнее постановление Правительства о введении пониженных ипотечных ставок позволит сохранить ранее достигнутые объёмы строительства, что в свою очередь обеспечит работой строительную отрасль и их комплектаторов. Аналогичный механизм необходим и в транспортном машиностроении.

Производство высокотехнологичной продукции является двигателем экономики любой развитой страны. Какие шаги предпринимает УВЗ для развития производства инновационной продукции? Какова потребность рынка в данном производстве? Расскажите о новых проектах УВЗ на ближайшую и среднесрочную перспективу.

Создание инновационной продукции—одно из важных и перспективных направлений деятельности, и оно развивается на каждом предприятии интегрированной структуры УВЗ. Так, на АО «Урал-

трансмаш» разработан трамвай Russia One—транспортное средство нового поколения, аналогов которому нет в России. Он обладает улучшенными техническими характеристиками и совершенно новым дизайном экстерьера и интерьера. Отвечает самым высоким техническим требованиям времени. Он эргономичнее, современнее и экономичнее западных аналогов. Тип вагона—челночный, кузов выполнен из композиционных материалов, имеет модульную конструкцию, которая позволяет установить уникальную кабину для каждого города. Вместимость салона в разных конфигурациях—от 190 до 270 человек.

Прототип трамвая нового поколения под торговой маркой R1 был впервые представлен в июле 2014 г. на выставке

«Иннопром» в Екатеринбурге, где его высоко оценили Председатель Правительства Российской Федерации Дмитрий Медведев и Министр промышленности и торговли РФ Денис Мантуров. Для руководства Москвы трамвай был презентован в октябре в рамках выставки «Экспосититранс». Был представлен трамвай и на других выставках и салонах.

У «R1», безусловно, есть экспортные перспективы. Например, наследный принц эмирата Абу-Даби шейх Мухаммед бин Заеда аль-Нахайян, посмотрев презентации трамвая, захотел, чтобы испытания трамвая прошли в ОАЭ. То есть они понимают, что затраты на инфраструктуру окупятся. Интерес к R1 есть и у европейских государств. Наши города—Волгоград, Екатеринбург и Москва—тоже хотят получить на испытание эти машины, потому что они вписываются в современную архитектуру.

Что касается других производств, то на Челябинском тракторном заводе дислоцировано производство инновационного изделия ТМВ-2. Это многофункциональное транспортное средство—прекрасная альтернатива маневрового тепловоза. Этим изделием интересуются не только российские, но и зарубежные партнёры, в том числе, с Кубы.

Уралвагонзавод—головное предприятие Корпорации предлагает широкий спектр подвижного состава, и конечно, инновационные изделия. Например, первый в России серийный полувагон нового поколения на тележках модели 18-194-01. Кузов этого полува-



Полувагоны модели 12-196-01 производства АО «НПК «Уралвагонзавод»

гона усилен, а грузоподъёмность увеличена до 75 тонн. Основные несущие элементы изготовлены из сталей повышенной прочности, что увеличивает срок службы с 22 до 32 лет.

Другой пример — полувагон модели 12-196-01 с увеличенной грузоподъёмностью и межремонтным пробегом. Производственная программа Корпорации «Уралвагонзавод» предусматривает практически полный переход на выпуск этих инновационных полувагонов. Уже сегодня на сети железных дорог их эксплуатируется свыше четырёх тысяч.

Этот полувагон полностью соответствует требованиям к инновационной железнодорожной продукции, обозначенным в Постановлении Правительства РФ «Об утверждении Правил предоставления субсидий из федерального бюджета на возмещение потерь в доходах российских лизинговых организаций при предоставлении скидки при условии приобретения инновационных вагонов с повышенной осевой нагрузкой в рамках подпрограммы «Транспортное машиностроение» государственной программы РФ «Развитие промышленности и повышение её конкурентоспособности», которое вышло 20 января 2014 г.

Благодаря улучшенным технико-экономическим показателям, он является наиболее перспективным для эффективных грузоперевозок. Его использование позволит повысить провозную и пропускную способность железных дорог и значительно снизить расходы на перевозку и потребление энергии.

Мы уверены, что отрасль должна делать ставку на инновационный подвижной состав. В среднесрочной перспективе программа развития модельного ряда Корпорации «УВЗ» предусматривает освоение серийного производства широкой номенклатуры инновационных специализированных вагонов (хопперов, платформ и т.д.).

Недавно состоялся официальный визит Президента Российской Федерации В.В. Путина в Индию, и Вы входили в состав российской делегации. Какие планы у УВЗ по развитию взаимовыгодного партнерства России и Индии в гражданской сфере, в частности, в реализации планов Министерства железных дорог Индии по расширению и модернизации производственных мощностей? Какие ещё зарубежные партнеры есть у предприятия, и каковы планы по дальнейшему выходу на международные рынки?

У нас большие планы по развитию взаимовыгодного партнёрства с Индией в гражданской сфере. Достигнута договорённость с «The Central Organization

планы закупок на 2016 г. Идёт работа по подготовке соответствующей тендерной документации с целью обеспечения участия УВЗ в открываемых тендерах. Имеется перспектива поставок ТМВ-2 для нужд депо «Delhi Metro Rail Corporation» и других систем метро Индии в количестве 500-600 единиц в течение 5 лет. На этапе согласования проект локализации сельскохозяйственных тракторов группы «Sonalika», крупнейшего экспортёра сельскохозяйственных тракторов в Индии, на мощностях ООО «ЧТЗ-Уралтрак» и бульдозеров ООО «ЧТЗ-Уралтрак» на мощностях «Sonalika». Очередной раунд переговоров состоится в Челябинске в июне-июле этого года.

Мы также сотрудничаем и с другими государствами. На алжирском направлении находится на согласовании в профильных министерствах соглашение о сотрудничестве с компанией «ERE Ferrovial Spa» с целью налаживания производства, сервиса и ремонта подвижного состава.

Подписано соглашения о сотрудничестве в сфере прямых поставок и организации совместного предприятия по сборке вагонов из корпусов производ-

В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ ЭКСПОРТ ПРОДУКЦИИ ТРАНСПОРТНОГО МАШИНОСТРОЕНИЯ СТАНОВИТСЯ ОДНИМ ИЗ КЛЮЧЕВЫХ НАПРАВЛЕНИЙ РАБОТЫ КОРПОРАЦИИ

For Modernization of Workshops» (COFMOW), проводящей закупки локомотивов в интересах «Indian Railways», о возможностях включения ТМВ-2 в

ства УВЗ и иранских тележек для реализации в Иране и сопредельных странах. Прорабатываются возможности реализации в Иране контейнеров-цистерн для сжиженного газа.

Подписано соглашение в области обновления железнодорожного подвижного состава Кубы, создания российско-кубинского транспортно-логистического совместного предприятия, осуществления ремонта существующего грузового подвижного состава. Сейчас прорабатываем возможность начать идентичную работу в Египте.

В этом году был подписан контракт на поставку грузовых вагонов в Азербайджан. В их числе полувагон универсальный, крытый вагон, вагон-зерновоз, вагон-цементовоз, платформа, платформа универсальная, цистерна



Вагон-цистерна для нефтепродуктов модели 15-5157-04 производства АО «НПК Уралвагонзавод»



Продукция УВЗ на Russia Arms Expo

для перевозки нефти и нефтепродуктов, вагон-хоппер для цемента, вагон хоппер-дозатор. К первому этапу соглашения мы уже приступили.

9–12 сентября в Нижнем Тагиле состоится юбилейная X Международная выставка вооружения, военной техники и боеприпасов «RussiaArmsExpo 2015», в которой УВЗ традиционно принимает участие. Расскажите о подготовке к данному важному мероприятию, составе экспонентов и планируемых контрактах.

Подготовка идёт полным ходом и давно. Russia Arms Expo—крупнейшее и значимое мероприятие не только для Нижнего Тагила и Уральского региона, но и для России. Здесь не просто демонстрируются новейшие достижения отечественных производителей военной техники и боеприпасов, идёт продвижение на зарубежные рынки продукции российского ОПК, налаживаются деловые контакты между производителями и заказчиками военной техники, вооружения и боеприпасов со всего мира. Руководство страны считает, что выставка должна продемонстрировать мощь и работоспособность отечественного ОПК в условиях санкций, поэтому и организация должна быть на высочайшем уровне.

«Фишка» выставки RAE в Нижнем Тагиле—это уникальный полигон, где можно продемонстрировать в полном объёме ходовые и боевые качества любых спецмашин. Поэтому в этом году мы разработали совершенно новую де-

монстрационную программу. Она будет кардинально отличаться от предыдущей. Мы хотим сделать полноценный общевойсковой бой, увязанный между собой по месту, времени, целям и задачам. Правда, не очень большого масштаба—численностью до роты. По сценарию общевойсковой бой продемонстрирует взаимодействие всех родов войск с обеспечением координации действий артиллерии, тяжелых огнеметных систем, реактивных систем залпового

РУКОВОДСТВО СТРАНЫ СЧИТАЕТ, ЧТО ВЫСТАВКА RAE 2015 ДОЛЖНА ПРОДЕМОНСТРИРОВАТЬ МОЩЬ И РАБОТОСПОСОБНОСТЬ ОТЕЧЕСТВЕННОГО ОПК В УСЛОВИЯХ САНКЦИЙ

огня, слаженной работы мотострелковых подразделений на штатной технике.

Ещё одним инновационным решением демонстрации станет применение роботизированных комплексов, систем управления, использующих беспилотные летательные аппараты, а также системы контроля действий экипажей боевых машин, в том числе аудио и видео контроля. Планируется сделать показ динамичным и максимально приспособленным к телетрансляции, общая его продолжительность не превысит 50 минут.

Будут проведены масштабные работы по возведению современной выставочной инфраструктуры, которая обеспечит проведение RAE-2015 на мировом уровне. Появятся дополнительные трибуны на 2300 мест, новая современная vip-проходная с увеличенной пропускной способностью, павильон со

стеклянной стеной для демонстрации перспективных изделий.

Будут изменения и в деловой программе. Военно-промышленная комиссия Российской Федерации при участии Фонда перспективных исследований планирует организовать на RAE конференцию по робототехнике и уделить большое внимание вопросам создания «умного» и высокоточного оружия. Также ВПК рассматривает возможность проведения на полях выставки Военно-промышленной конференции, посвящённой разработкам и производству на отечественных предприятиях продукции двойного назначения. Прорабатывается возможность проведения заседаний на уровне межправительственных делегаций стран БРИКС и ОДКБ.

Совместный круглый стол Комитета Совета Федерации Федерального Собрания РФ по обороне и безопасности, Комитета Государственной Думы по обороне, Комитета Государственной Думы по безопасности и противодействию коррупции на тему «О приоритетах и проблемах реализации государственной политики в сфере производства продукции

военного назначения» состоится в рамках выставки. Так что деловая программа будет насыщенной и интересной.

Среди гостей RAE 2015 ожидаются представители деловых и военных кругов стран Азии, Латинской Америки, Африки, Ближнего Востока. Свои экспонаты представят Белоруссия, Турция, Франция, Корея, Италия.

Большую заинтересованность в участии проявляют российские компании, которые уже заключили договоры на аренду порядка 2020 м² выставочной площади в павильонах и 3400 м² на открытых площадках для демонстрации образцов различных видов военной техники. На сегодня заявлены уже 115 компаний-участниц.

Благодарим Вас, Олег Викторович, за интересное интервью, и желаем успехов в дальнейшей деятельности!

ИННОВАЦИОННЫЙ ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ ДЛЯ ПРОСТРАНСТВА 1520

ИННОВАЦИОННЫЙ ПОЛУВАГОН С НАГРУЗКОЙ 25 тс МОДЕЛИ

12196⁰²



ИННОВАЦИОННАЯ ВАГОН-ЦИСТЕРНА
ДЛЯ НЕФТЕПРОДУКТОВ С НАГРУЗКОЙ 25 тс МОДЕЛИ

155157⁰⁴



ИННОВАЦИОННЫЙ ВАГОН-ХОППЕР
ДЛЯ МИНЕРАЛЬНЫХ УДОБРЕНИЙ СО СЪЕМНОЙ КРЫШЕЙ
С НАГРУЗКОЙ 25 тс МОДЕЛИ

195153⁰²



В соответствии с Постановлением Правительства РФ № 1223 от 19.11.2014 г. при покупке инновационных вагонов с нагрузкой 25 тс российские компании получают субсидии из федерального бюджета.

ОАО «НАУЧНО-ПРОИЗВОДСТВЕННАЯ КОРПОРАЦИЯ «УРАЛВАГОНЗАВОД»



УРАЛВАГОНЗАВОД

Москва, Россия, 119049;
Большая Якиманка 40,
Тел. +7 (495) 737-00-80

Нижний Тагил, Россия, 622007;
Восточное шоссе 28,
Тел. +7 (3435) 344-209

UVZ.RU

МИНПРОМТОРГ ПОДДЕРЖИВАЕТ ОТЕЧЕСТВЕННЫХ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ ИННОВАЦИОННОГО ГРУЗОВОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

В.П. Бабушкин, заместитель директора Департамента транспортного и специального машиностроения Министерства промышленности и торговли РФ

В современных условиях работы железнодорожной сети повышение эффективности эксплуатации инфраструктуры требует оптимизации технологии перевозок на основе сбалансированного использования имеющихся средств и ресурсов.

Развитие и внедрение тяжеловесного железнодорожного движения способствует увеличению перевозочной мощности основных направлений железных дорог, наращиванию их пропускной и провозной способности. Помимо этого, внедрение тяжеловесного движения является важным стимулом для перехода собственников на вагонный парк нового поколения и соответствующего развития промышленности.

Стратегией развития железнодорожного транспорта до 2030 г., утверждённой распоряжением Правительства Российской Федерации от 17 июня 2008 г. № 877-р, определены основные полигоны обращения поездов повышенного веса, а именно:

- Кузбасс – Санкт-Петербург-Сортировочный, Мурманск;
- Череповец – Костомукша, Ковдор, Оленегорск;
- Кузбасс – Свердловск – Агрыз – Москва – Смоленск;



- Кузбасс – Челябинск – Сызрань – порты Азово-Черноморского бассейна;
- Аксарайская – Волгоград;
- Стойленская – Чугун; Заозерная – Красноярск.

Российскими вагоностроительными компаниями, такими как ОАО НПК «Уралвагонзавод», ЗАО «ТВСЗ», ОАО «Алтайвагон», РМ РЕЙЛ, ККУ «Концерн «Тракторные заводы» созданы инновационные вагоны,

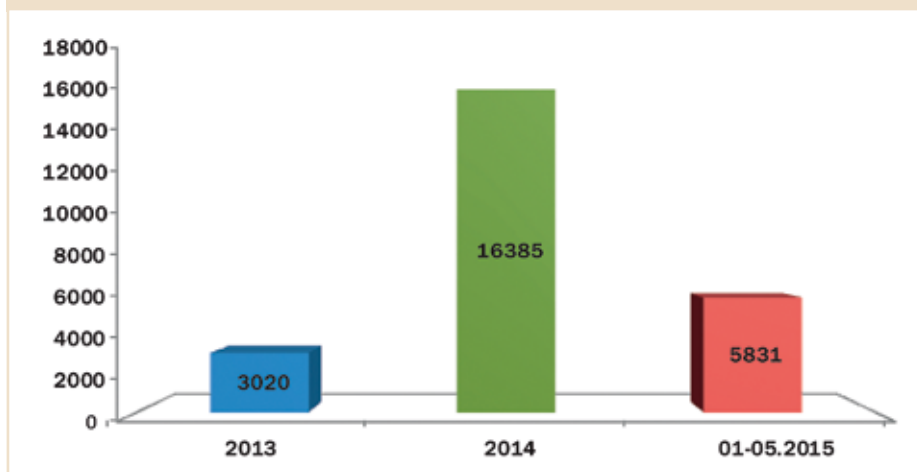
МИНПРОМТОРГ РОССИИ ОБЕСПЕЧИВАЕТ ЛИЗИНГОВЫМ КОМПАНИЯМ СУБСИДИИ В РАЗМЕРЕ ПРЕДОСТАВЛЕННЫХ ИМИ СКИДОК ПРИ УСЛОВИИ ПРИОБРЕТЕНИЯ ИННОВАЦИОННЫХ ВАГОНОВ С ПОВЫШЕННОЙ ОСЕВОЙ НАГРУЗКОЙ

Кроме того, в перспективе, обращение поездов повышенного веса предусматривается на участках направления Тайшет – Тында – Комсомольск – Советская Гавань и на восточной части Транссибирской железнодорожной магистрали.

с повышенной осевой нагрузкой 25 т.с. и 27,5 т.с. Производственные мощности по выпуску данной продукции в Российской Федерации составляют порядка 30 000 ед.

С целью стимулирования приобретения инновационного подвижного состава с повышенной осевой нагрузкой Минпромторгом России разработано и 19 ноября 2014 г. Правительством РФ утверждено постановление № 1223. Согласно постановлению, Минпромторг России обеспечивает лизинговым компаниям субсидии в размере предоставленных ими скидок при условии приобретения инновационных вагонов с повышенной осевой нагрузкой. Также российским организациям возмещается часть затрат на уплату процентов по кредитам, полученным на приобретение таких вагонов. В текущем году из федерального бюджета будет выделено более 2 млрд руб. субсидий на поддержку закупок инновационных вагонов, что должно обеспечить реализацию 17 тысяч инновационных вагонов.

ИННОВАЦИОННЫЕ ВАГОНЫ



Производство инновационных вагонов



ИННОВАЦИОННЫЕ ГРУЗОВЫЕ ВАГОНЫ В ВИДЕНИИ ОАО «РЖД»

А.С. Назаров, начальник Департамента технической политики
ОАО «Российские железные дороги»

В настоящее время парк грузовых вагонов принадлежности Российской Федерации составляет более 1 млн 222 тыс. вагонов.

Основная доля парка, приходится на полувагоны (более 562 тыс., 46% от общего парка), цистерны (более 288 тыс., 24%); по 5% от общего парка приходится на крытые вагоны (около 68 тыс.) и универсальные платформы (69 тыс.), 20% (238 тыс.)—это прочие вагоны, в том числе 46 тыс. фитинговых платформ, 41 тыс. зерновозов, 35 тыс. минераловозов и 28 тыс. цементовозов.

Средний возраст вагонов составляет 15 лет, при нормативном сроке службы (в среднем) 28 лет, в том числе по парку полувагонов, средний возраст составляет 11,4 года при нормативном сроке службы 22 года.

Необходимо отметить, что за последние годы парк вагонов значительно омолодился, в период с 2008 по 2014 гг. поступило более 470 тыс. новых вагонов, из них 25,4 тыс. вагонов—с улучшенными характеристиками.

Открытое акционерное общество «Российские железные дороги» в рамках решения государственных задач по инновационному развитию, определённых в Программе инновационного развития Российской Федерации на период до 2020 г., реализует комплекс мер по модернизации, технической вооружённости железнодорожного транспорта, внедрению новых технологий, в том числе за счёт локализации в России передового производства зарубежных стран.

Одним из важнейших направлений работы, проводимой ОАО «РЖД», является обновление парка грузовых вагонов

и внедрение на сети российских железных дорог вагонов нового поколения (инновационных).

При этом сегодня нет однозначного определения, какой грузовой вагон считать инновационным.

Безусловно инновационным должен быть грузовой вагон, реализующий при эксплуатации значимый экономический эффект для всех участников перевозочного процесса по сравнению с массовым вагоном-аналогом за счёт применения технических решений, отвечающих достигнутому к настоящему моменту уровню техники.

Основными получателями экономического эффекта являются участники рынка грузовых железнодорожных перевозок: собственники вагонов, операторы, грузовладельцы.

Нерыночный участник перевозочного процесса—ОАО «РЖД»—перевозчик и владелец инфраструктуры, доходы которого регулируются государством.

Очевидно, что у каждого из перечисленных выше участников различные требования в части определения экономического эффекта. Следовательно,

критерии отнесения грузовых вагонов к инновационной продукции также различаются.

Хочу подчеркнуть, что ОАО «РЖД» неоднократно направляло свои предложения по установлению критериев для инновационных вагонов в федеральные органы исполнительной власти, однако, до настоящего времени вопрос остаётся открытым.

Предложения ОАО «РЖД» были основаны на расчётах и подтверждены результатами испытаний.

Так в рамках комплексных испытаний по оценке возможности вождения грузовых поездов массой 7100 т (во исполнение протокола заседания Научно-технического Совета ОАО «РЖД» от 09.06.2014 №3 «О развитии тяжеловесного движения на железнодорожном транспорте») проведены испытания по определению уровня силового воздействия на путь, продольных сил в поезде и расхода электроэнергии поездов массой 6300 т и 7100 т.

По результатам испытаний подтверждена обоснованность выбора четырёх составляющих экономического эффекта

Парк вагонов РФ
по состоянию на 01.05.2015 г. (тыс. ваг.)



Парк вагонов РФ насчитывает 1,222 млн. вагонов, из которых порядка 222 тыс. являются излишними, что ограничивает пропускную способность и маневренность инфраструктуры.



для ОАО «РЖД» от эксплуатации инновационных вагонов:

1. Снижение силового и деформационного воздействия на путь (затрат на содержание инфраструктуры).
2. Снижение удельных затрат на тягу при организации вождения поездов массой 7100 т.
3. Сокращение затрат на обслуживание вагонов в пути следования (за счёт увеличения гарантийных участков безопасного проследования и повышения вероятности безотказной работы в эксплуатации).
4. Сокращение удельных затрат (на тонну груза) на начально-конечные и движущие операции для вагонов с повышенной до 25 т осевой нагрузкой.

Эти, и производные от этих показатели, могут быть определены как критерии инновационности, оказывающие положительный экономический эффект для владельца инфраструктуры — ОАО «РЖД».

При этом более значимый экономический эффект Компания может получить от снижения эксплуатационных затрат, связанных с обслуживанием инновационных грузовых вагонов в процессе перевозки. Основным механизмом снижения данных затрат является исключение технического обслуживания инновационных вагонов в пути следования.

НА ОСНОВАНИИ ИЗЛОЖЕННОГО, ЦЕЛЕСООБРАЗНО УСТАНОВИТЬ СЛЕДУЮЩИЙ КРИТЕРИЙ ДЛЯ ИННОВАЦИОННЫХ ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ: «ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ ДОЛЖНО ПРОВОДИТЬСЯ ТОЛЬКО НА СТАНЦИИ ФОРМИРОВАНИЯ (ПОГРУЗКИ) С ПРОВЕДЕНИЕМ СЛЕДУЮЩЕГО ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ НА СТАНЦИИ НАЗНАЧЕНИЯ (ВЫГРУЗКИ) ПРИ СЛЕДОВАНИИ ВАГОНОВ В МАРШРУТНЫХ ПОЕЗДАХ»

Это позволит увеличить на сети железных дорог пропускную способность сортировочных станций, снизить эксплуатационные расходы Компании, а за счёт ускорения доставки грузов к потребителям повысить привлекательность железнодорожного транспорта и надёжность логистических связей.

По вопросу применения стимулирующих мер и механизмов, направленных на повышение объёма закупок новых вагонов с улучшенными технико-эксплуатационными характеристиками хотелось бы отметить следующее.

Сегодня уже работают две схемы стимулирования закупок грузовых вагонов с улучшенными технико-эксплуатационными характеристиками:

- Нетарифная схема определена Постановлением Правительства РФ от 19.11.2014 г. № 1223 «Об утверждении правил предоставления субсидий из федерального бюджета на возмещение потерь в доходах российских лизинговых организаций при предоставлении скидки при условии приобретения инновационных вагонов с повышенной осевой нагрузкой, а также на возмещение части затрат российскими организациями на уплату процентов по кредитам, полученным в российских кредитных организациях на приобретение вагонов с повышенной осевой нагрузкой, в рамках подпрограммы «Транспортное машиностроение» государственной программы Российской Федерации «Развитие промышленности и повышение её конкурентоспособности».

Данная схема предусматривает предоставление субсидий из Федерального бюджета на возмещение потерь в доходах российских лизинговых организаций при предоставлении скидки при условии приобретения инновационных вагонов с повышенной осевой нагрузкой.

Постановлением определён перечень технических характеристик инновационного вагона, которые должны содержаться в технической документации на вагон, для оформления субсидии, это:

- восприятие осевой нагрузки от 25 т и более;
- пробег от постройки до первого годового ремонта не менее 500 тыс. км (либо не менее 4 лет);
- межремонтный пробег между плановыми видами ремонта не менее 250 тыс. км (либо не менее 2 лет);

- климатическое исполнение УХЛ¹ категория 1 (все комплектующие, узлы и составные части имеют климатическое исполнение УХЛ категории 1) по ГОСТУ 15150-69.

Ещё раз обращаю внимание на различные подходы в определении критериев инновационных вагонов, о чём я уже говорил выше.

Тарифные схемы введены Приказами ФСТ России.

- Приказом от 9 апреля 2013 года № 61-т/1 установлены тарифные схемы на порожний пробег для универсальных полувагонов моделей 12-9761-02, 12-9833-01, 12-9853, 12-9869 и для крытого вагона (типа хоппер) модели 19-9835-01 производства Тихвинского вагоностроительного завода.

- Приказом ФСТ России от 29 декабря 2014 года № 311-т/1 установлены тарифные схемы на порожний пробег полувагонов моделей 12-196-01, 12-196-02 производства ОАО «НПК «Уралвагонзавод».

Следует отметить, что сложившаяся сегодня в вагоностроительной отрасли непростая ситуация способствовала принятию административного решения по предоставлению тарифных скидок на вагоны моделей 12-196-01, 12-196-02 без учёта позиции ОАО «РЖД».

Сегодня слабая инвестиционная активность операторов по обновлению парка подвижного состава обусловлена текущим состоянием рынка грузовых железнодорожных перевозок, характеризующегося общим снижением объёмов грузопредъявления, профицитом парка на сети российских железных дорог и, как следствие, низким уровнем доходности, не обеспечивающим окупаемость инвестиций в приобретение нового подвижного состава при сохранении избыточных производственных мощностей вагоностроительных предприятий.

При этом, несмотря на отсутствие спроса, цены на новый подвижной состав продолжают оставаться на высоком уровне (средняя стоимость полувагона составляет 1,7 млн руб.), в том числе в связи с ростом на внутреннем

¹ Умеренный и холодный климат. — Прим. редактора.

рынке цен на металлопрокат и отдельные комплектующие, используемые в производстве грузовых вагонов.

Данная ситуация усугубляется высокой ставкой привлечения заёмного финансирования на приобретение подвижного состава операторами—около 20% годовых.

Совокупность этих факторов в текущих условиях делает приобретение новых вагонов недостаточно привлекательным для операторов, учитывая и без того длительный срок окупаемости подвижного состава.

Профицит подвижного состава на сети существенно обострил конкуренцию и привёл к вынужденному ценовому демпингу операторов в борьбе за грузовую базу.

Создание вагоностроителями кэптивных операторов, приобретающих в условиях отсутствия рыночного платёжеспособного спроса свои же вагоны у материнской компании с применением кредитных и лизинговых схем ещё более усугубило сложившуюся ситуацию на рынке, добавив к уже вышеперечисленным негативным факторам фактор непредсказуемости увеличения парка грузовых вагонов на сети железных дорог России.

При этом объём полувагонов в управлении указанных кэптивных компаний по состоянию на 15.03.2015 составлял порядка 50 тыс. единиц,

Учитывая переизбыток парка, подобная практика оказывает дополнительное искусственное давление на ставки предоставления вагонов под перевозку и, как следствие, приводит к длительному плечу окупаемости инвестиций в новый подвижной состав.

Таким образом, недальновидные решения по созданию кэптивных компаний вагоностроителями, при поддержке крупнейших банков России, и их агрессивная ценовая политика, направленная на вытеснение других игроков с рынка, приводят не только к рискам вынужденного банкротства, но и к тому, что сами кэптивные компании начинают сталкиваться с аналогичными рисками вследствие всё большего надувания «пузыря» на рынке.

В этой связи, поддерживать целесообразно, прежде всего, участников рынка, оказавшихся «заложниками» сложившейся ситуации—операторов подвижного состава.

Что касается финансовой поддержки вагоностроителей,—то она должна заключаться в продаже ими непрофильных активов, которыми являются кэптивные

компании, профессиональным игрокам рынка—железнодорожным операторам и устранению, тем самым, дополнительного нерыночного фактора давления на доходность грузовых железнодорожных перевозок, а также в оптимизации вагоностроительных мощностей.

Рассматривая вопросы о стимулировании закупок инновационных вагонов, следует также обратить особое внимание на организацию их технического обслуживания на сети железных дорог. Принимая во внимание малый удельный вес данных вагонов в общем парке грузовых вагонов на первоначальном этапе их внедрения, их конструктивные особенности, отличие конструкции отдельных узлов и деталей от массовых комплектующих, применяющихся при техническом обслуживании и ремонте, наиболее рациональным и эффективным является создание сервисных центров для таких вагонов.

Вагоностроительным заводам, стремящимся производить действительно инновационную продукцию, необходимо больше уделять внимания развитию сервисных услуг. ■

СО СВОЕЙ СТОРОНЫ ОАО «РЖД» ЗАИНТЕРЕСОВАНО ПРОДОЛЖАТЬ РАБОТУ ПО СТИМУЛИРОВАНИЮ ОБНОВЛЕНИЯ ПАРКА ЗА СЧЁТ ВНЕДРЕНИЯ ВАГОНОВ НОВОГО ПОКОЛЕНИЯ, ЭКСПЛУАТАЦИЯ КОТОРЫХ ПОЗВОЛИТ ПОЛУЧИТЬ СУЩЕСТВЕННЫЙ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ЭФФЕКТ ДЛЯ КОМПАНИИ, КАК ВЛАДЕЛЬЦА ИНФРАСТРУКТУРЫ И ПЕРЕВОЗЧИКА



**ПОЗДРАВЛЯЕМ
С ДНЁМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКА!**

Редакция журнала «Инновации транспорта» поздравляет всех работников железнодорожного транспорта с Днём железнодорожника!

Развитие и модернизация сети железных дорог, увеличение скоростей движения и повышение уровня безопасности, обеспечение надёжной связи между городами и улучшение транспортной доступности населения являются приоритетными направлениями для железнодорожной отрасли, и залогом роста экономики страны.

Российский железнодорожный транспорт сегодня должен отвечать глобальным вызовам XXI века.

Перед нами стоят важнейшие задачи по созданию новых полигонов скоростного движения, комфорта и безопасности пассажиров, формированию доступной ценовой политики, по развитию транзитного потенциала, по обеспечению полного удовлетворения потребностей грузоотправителей в перевозках и современных логистических услугах.

В тесном содружестве профессионалов, молодёжи, представителей бизнеса, образования и науки, передовиков и ветеранов-железнодорожников — основа процветания отрасли и России в целом.

Желаем не останавливаться на достигнутом, а двигаться вперёд к новым рубежам, и добиваться новых успехов!

Главный редактор, Заслуженный деятель науки и техники РФ,
Доктор технических наук, профессор С.М. Резер



Уважаемый Дмитрий Олегович, вопрос внедрения на сеть российских железных дорог инновационного грузового подвижного состава сейчас особенно актуален. Как Вы видите дальнейшую перспективу развития данного проекта?

Сегодня, в условиях кризиса на рынке грузовых железнодорожных перевозок, для развития вагоностроения, в особенности, инновационного, и внедрения его на сеть российских железных дорог, необходимо обновление целевой модели рынка грузовых железнодорожных перевозок. Среди ключевых механизмов формирования уточнённой модели рынка должна лежать консолидация парка под управлением 4–5 логистических операторов федерального масштаба с интегрированной грузовой базой либо в виде собственных активов, либо в виде сервисных долгосрочных контрактов, в задачи которых входит не просто предоставить подвижной состав под перевозку, но и способность пред-

СЕГОДНЯ, В УСЛОВИЯХ КРИЗИСА НА РЫНКЕ ГРУЗОВЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК, ДЛЯ РАЗВИТИЯ ВАГОНОСТРОЕНИЯ, В ОСОБЕННОСТИ, ИННОВАЦИОННОГО, И ВНЕДРЕНИЯ ЕГО НА СЕТЬ РОССИЙСКИХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ, НЕОБХОДИМО ОБНОВЛЕНИЕ ЦЕЛЕВОЙ МОДЕЛИ РЫНКА ГРУЗОВЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК

ложить грузоотправителю комплексное логистическое решение, начиная от обслуживания транспортной инфраструктуры промышленного предприятия и заканчивая компетенциями в портах.

Перспективность такой модели определяется не только в сбалансированности интересов всех участников перевозочного процесса, т.к. в отсутствие

РАЗВИТИЕ ИННОВАЦИОННОГО ВАГОНОСТРОЕНИЯ. СТИМУЛИРУЮЩИЕ МЕРЫ И МЕХАНИЗМЫ

Интервью генерального директора ООО «УВЗ-Логистик» Д.О. Еремеева журналу «Инновации транспорта»

посредников позволяет оператору оптимизировать транспортные затраты на всех этапах транспортировки, но и в повышении эффективности общесетевых производственных показателей, поскольку эффект масштаба позволяет оперативно и конструктивно взаимодействовать с ОАО «РЖД» в части планирования и ритмичной загрузки пропускных мощностей перевозчика.

Кроме этого, остро назревшая необходимость списания изношенного вагонного парка и замена его инновационным подвижным составом, а конкретнее полувагонами, станет экономически более обоснованным для операторов, если данный процесс будет простимулирован государством за счёт повышения субсидий на утилизацию старого парка, продления срока действия субсидий на покупку инновационных вагонов как минимум до 3-х лет при гарантированном размещении долгосрочных заказов на вагоностроительных предприятиях, а также при условии фиксированной цены на вагон. Такая схема, на наш взгляд, позволит достичь необходимого баланса по численности универсального парка на сети и сохранит вагоностроительные мощности страны, дав им возможность развиваться и вести конструкторскую деятельность.

Какими мерами государственной поддержки по внедрению в эксплуатацию инновационных вагонов пользуется УВЗ-Логистик?

Сейчас существует несколько действующих программ по поддержке железнодорожных операторов в части внедрения на сеть инновационного вагона.

Это и программа по предоставлению субсидий из федерального бюджета на покупку подвижного состава с улучшенными характеристиками с помощью лизинговых компаний, предоставляющих на него скидку. С ноября 2014 г., в соответствии с Постановлением Правительства РФ № 1223 стало возможным возмещать затраты и на уплату процентов за вагоны с повышенной осевой нагрузкой, приобретённые через кредитные организации. В 2014 г. государством на эти цели было предоставлено субсидий на сумму 690 млн рублей, 414 млн из них получила УВЗ-Логистик. Данная мера позволяет снизить стоимость привлечения заёмных средств для транспортных компаний и значительно снижает кредитную нагрузку предприятия.

Ещё одна важная мера поддержки — скидка на порожний пробег для инновационных полувагонов (для моделей ОАО «НПК «Уралвагонзавод», эксплуатируемых УВЗ-Логистик действует с 13 февраля 2015 г. на основании Приказа ФСТ № 311-т/1 от 29.12.2014). Сегодня такая мера распространяется на подвижной состав с улучшенными характеристиками производства «Уралвагонзавод» и «Объединённой Вагонной Компании». Данный механизм тарифного регулирования позволяет УВЗ-Логистик экономить до 15% порожнего железнодорожного тарифа при существующей логистике 196-го вагона.

Среди наиболее актуальных проблем, препятствующих развитию рыночной инфраструктуры и лизинга в машиностроении на сегодняшний день является действующее налоговое законодательство по налогу на имущество. Негативные последствия по исключению из необлагаемого списка объектов движимого имущества по принципу нахождения его у взаимозависимых лиц (п. 25 ст. 381 НК РФ) отразились не только на ведущих предприятиях вагоностроительной отрасли, но и на

рынке операторов железнодорожно-го транспорта, а также в финансовом секторе. В текущей рыночной ситуации уплата налога на имущество, принадлежащее лизинговым/операторским компаниям, грузовые вагоны, произведённые после 01.01.2013 г., означает для этих компаний потерю 25–30% оборота. Данные расходы не были заложены в финансово-экономические модели крупнейших государственных и частных банков, предоставляющих финансирование приобретения грузовых вагонов.

ций лизинговых сделок—по сути единственного доступного источника долгосрочного финансирования.

Возможно необходимы меры дополнительного тарифного стимулирования?

На сегодняшний день, например, прорабатывается и обсуждается возможность повышению стоимости порожнего пробега «старых» вагонов. Если вести речь о полувагонах, то данная мера предлагается с целью стимулировать

Мы понимаем, что рынок диктует новые подходы к предоставлению железнодорожных услуг. В условиях перехода к рынку «грузоотправителя» и в ситуации, когда исчерпаны возможности ценовой конкуренции, одним из важнейших факторов конкурентоспособности оператора становится оптимизация бизнес-процессов. Логистические операторы общесетевого масштаба, которые сформируются в рамках обновлённой целевой модели, как уже говорилось, должны подразумевать под собой консолидацию парка в объёме не менее 60 тыс. единиц подвижного состава, наличие собственной грузовой базы в виде активов или долгосрочных сервисных контрактов, портовой инфраструктуры, возможность оказания услуг по фрахту силами собственных судов, либо судов, взятых в аренду, а также возможность обслуживания транспортной инфраструктуры промышленных предприятий, предоставляя комплексные логистические решения.

Большое значение также играет использование инновационного подвижного состава, в т.ч. полувагона, который на примере УВЗ-Логистик доказал свою эксплуатационную и экономическую эффективность, позволяя грузоотправителю снижать совокупные транспортные расходы на перевозку 1 т продукции, в среднем—на 6%, а также значительно снижать нагрузку на инфраструктуру за счёт увеличенной грузоподъёмности.

Спасибо, Дмитрий Олегович, за интересную беседу. Желаем успехов в дальнейшей деятельности!

СРЕДИ НАИБОЛЕЕ АКТУАЛЬНЫХ ПРОБЛЕМ, ПРЕПЯТСТВУЮЩИХ РАЗВИТИЮ РЫНОЧНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ И ЛИЗИНГА В МАШИНОСТРОЕНИИ НА СЕГОДНЯШНИЙ ДЕНЬ ЯВЛЯЕТСЯ ДЕЙСТВУЮЩЕЕ НАЛОГОВОЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО ПО НАЛОГУ НА ИМУЩЕСТВО

Финансовая нагрузка для операторов подвижного состава, использующих новый инновационный подвижной состав, возрастает многократно, на десятки и сотни миллионов рублей ежеквартально в зависимости от объёма парка, и не стимулирует приобретение нового парка.

Таким образом, действующая редакция изменений в налоговый кодекс не решает основной задачи по обновлению основных фондов, т.е. по замещению имеющегося вагонного парка на новый. Резкое увеличение налоговой нагрузки не стимулирует приобретение нового инновационного подвижного состава, создает неравные конкурентные условия предпринимательства, разрушает механизмы стратегического партнёрства в вагоностроении. Кроме того, подрывает развитие и основы налоговых преферен-

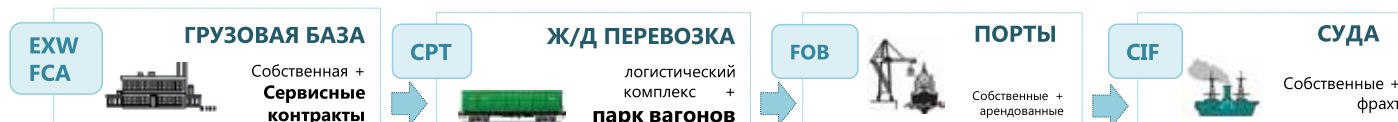
операторов к покупке новых вагонов, выступает в качестве меры поддержки вагоностроения хотя бы на уровне минимальной загрузки производственных мощностей.

Тарифное регулирование, вне сомнения, является эффективным дополнительным рычагом в решении одной из самых острых проблем в железнодорожной отрасли—профицита парка на сети. Данная мера оправдана, т.к. работа со старым вагоном содержит в себе большую себестоимость из-за увеличенного количества отцепок, ремонтов и проч. Такой вагон становится инвестиционно непривлекательным и технологически неэффективным.

Каковы новые подходы «УВЗ-Логистик» к повышению качества обслуживания клиентов?

ЛОГИСТИЧЕСКИЙ ОПЕРАТОР

ФЕДЕРАЛЬНОГО МАСШТАБА





СУБСИДИРОВАНИЕ ЗАКУПОК ИННОВАЦИОННЫХ ВАГОНОВ И НАЛОГОВЫЕ ЛЬГОТЫ ОПЕРАТОРАМ КАК ФАКТОР СТИМУЛИРОВАНИЯ ОТЕЧЕСТВЕННОГО ВАГОНОСТРОЕНИЯ

В.М. Евдокименко, генеральный директор АО «ФГК»

Слабая инвестиционная активность операторов по обновлению парка подвижного состава обусловлена текущим состоянием рынка грузовых железнодорожных перевозок, характеризующегося общим снижением объёмов грузопредъявления, профицитом парка на сети российских железных дорог и, как следствие, низким уровнем доходности, не обеспечивающим окупаемость инвестиций в приобретение нового подвижного состава при сохранении избыточных производственных мощностей вагоностроительных предприятий.

При этом, несмотря на отсутствие спроса, цены на новый подвижной состав продолжают оставаться на высоком уровне (средняя стоимость универсального полувагона составляет 1,7 млн руб.), в том числе в связи с ростом на внутреннем рынке цен на металлопрокат и отдельные комплектующие, используемые в производстве грузовых вагонов.

Более того, в условиях сохраняющейся в текущем году тенденции падения

доходности грузовых железнодорожных перевозок цены на грузовые вагоны уже выросли на 15–20% по отношению к началу 2015 г. и на 25%—к уровню 2014 г.

Данная ситуация усугубляется высокой ставкой привлечения заёмного финансирования на приобретение подвижного состава операторами—около 18–20% годовых.

Совокупность этих факторов в текущих условиях делает приобретение новых вагонов непривлекательным для операторов, учитывая и без того длительный срок окупаемости подвижного состава.

При цене инновационного полувагона, превышающей стоимость универсального, его эксплуатация не обеспечивает сопоставимого увеличения доходности. В результате, даже с учётом действующих механизмов субсидирования приобретения инновационных вагонов, расчётные показатели эффективности покупки инновационного подвижного состава выглядят более негативно в сравнении с обычными полувагонами.

Следует отметить, что обновление подвижного состава может отвечать стратегическим интересам железнодорожной отрасли исключительно в рамках осуществления операторскими

компаниями своей основной деятельности—оказания услуг по предоставлению вагонов под погрузку, удовлетворяющих во всех отношениях потребности клиентов, в том числе,—с точки зрения себестоимости перевозок.

В этой связи вагоностроителям необходимо внедрять новые технологические решения, направленные на снижение стоимости жизненного цикла и увеличение нормативного срока службы подвижного состава, что в свою очередь обеспечит уменьшение себестоимости содержания вагона и повысит его инвестиционную привлекательность.

Таким образом, для того чтобы инвестиции в вагоны с повышенной грузоподъёмностью стали окупаемыми для операторов, необходимо обеспечить либо снижение цен на них, либо качественное улучшение их технических и эксплуатационных характеристик по сравнению с текущим предложением на рынке.

Кроме того, увеличения инвестиционной привлекательности указанных вагонов для операторов железнодорожного транспорта возможно достичь путём создания и/или совершенствования следующих государственных целевых программ поддержки спроса на высокотехнологичную продукцию отечественного машиностроения:

1. Финансирование в 2015–2017 гг. закупок компаниями-операторами нового железнодорожного подвижного состава за счёт применения механизма проектного финансирования.

Представляется целесообразным обеспечить большую доступность для железнодорожных операторов программ льготного долгосрочного кредитования, в том числе в рамках программы проектного финансирования, утверждённой постановлением Правительства Российской Федерации от 11.10.2014 № 1044. Процедура одобрения проектов в рамках данной про-



граммы является достаточно длительной и требует получения согласования ряда профильных ведомств, утверждения на Межведомственной комиссии по транспорту, а также дополнительного одобрения кредитующим банком. Необходимо рассмотреть возможность максимального упрощения данной процедуры для операторов нового железнодорожного состава.

Стоимость финансирования в рамках данной программы составляет около 11,5%. Вместе с тем, при текущих низких ставках маржинальной доходности грузовых железнодорожных перевозок и действующих условиях субсидирования закупки инновационного подвижного состава, окупаемость приобретения указанных вагонов достигается при стоимости заёмного финансирования, не превышающей 6,5% годовых. В целях достижения окупаемости инвестиций в приобретение инновационных грузовых вагонов целесообразно рассмотреть возможность её снижения в отношении железнодорожных операторов, приобретающих инновационный подвижной состав, либо обеспечить доступность применения этого механизма для операторов при одновременной реализации других мероприятий, направленных на повышение инвестиционной привлекательности указанных вагонов (в том числе, развитие программы субсидирования приобретения инновационных вагонов, снижение цен на новый подвижной состав вагоностроительными заводами, улучшение технико-коммерческих характеристик и снижение стоимости жизненного цикла новых грузовых вагонов, увеличение размера предоставляемой скидки на порожний пробег, и прочее).

2. Предоставление единовременных субсидий, в том числе на компенсацию части затрат по кредитным договорам или договорам лизинга, заключённым в рамках приобретения нового подвижного состава компаниями-операторами, при условии списания старых вагонов.

Требуется совершенствовать механизм предоставления субсидий из государственного бюджета при приобретении нового подвижного состава.

Уровень единовременного субсидирования необходимо увеличить пропорционально изменению цен на инновационную продукцию вагоностроения — со 130 тыс. рублей до не менее чем 300 тыс. рублей на вагон (при условии предоставления справки о сдаче вагона с истекшим назначенным сроком службы на утилизацию), при этом порядок расчёта размера субсидии при возмещении части затрат на уплату процентов по кредитам целесообразно привязать к ключевой ставке Банка России.

Также необходимо предусмотреть возможность пропорционального увеличения размера единовременного предоставления субсидии при приобретении инновационного вагона кратко количеству списанных при этом вагонов с истекшим сроком службы, но не более 3–4 раз из расчёта на один вновь приобретаемый вагон.

Продление до конца 2015 г. (или дольше) действия пункта 2 постановления Правительства Российской Федерации от 19.11.2014 № 1223 в части одновременного предоставления лизинговым организациям субсидий в соответствии с пунктами 12 и 15 постановления также будет способствовать увеличению спроса на продукцию вагоностроительной отрасли.

3. Предоставление налоговых льгот и кредитов в отношении операторов железнодорожного транспорта.

Эффективной мерой поддержки может являться предоставление льгот по налогу на имущество в размере инве-

стиций, осуществлённых в приобретение нового подвижного состава с повышенной грузоподъёмностью в том же налоговом периоде, за который уплачивается соответствующий налог.

Кроме того, в СМИ публиковалась информация о том, что Минпромторгом Российской Федерации в качестве меры поддержки металлургических компаний предлагается предоставление им инвестиционного налогового кредита по НДС и НДПИ.

Указанная мера поддержки также может представлять интерес и для операторского сообщества в отношении инвестиционных проектов, связанных с приобретением нового подвижного состава.

Вместе с тем, с учётом работы значительного числа железнодорожных операторов на грани рентабельности бизнеса, в настоящее время налоговые льготы и кредиты по налогу на прибыль вряд ли могут служить эффективной мерой.

Однако в отношении других видов налогов указанный инструмент в целом привлекателен при условии долгосрочного характера кредитования и минимальной ставки процентов по нему (либо их отсутствия). При этом, как уже отмечалось ранее, использование инвестиционного налогового кредита вместе с другими мероприятиями должно обеспечивать окупаемость инвестиций в приобретение подвижного состава, то есть приводить к снижению стоимости финансирования по соответствующим инвестиционным проектам до уровня 6,5% годовых и ниже. ■



5 лет

УСПЕШНО
ЖЕЛЕЗНО



АО «ФГК» – один из лидеров рынка опер

Компания оказывает комплекс транспо

- предоставление собственного подвижного
- подбор и подача подвижного состава
- контроль за движением груза на всех эт
- информационное сопровождение перев
- предоставление вагонов посредством пу

www.railfgk.ru

+7 (499) 262-17-77

И РАБОТЫ НА РЫНКЕ ДОРОЖНЫХ УСЛУГ!



мрования грузовым подвижным составом

ртных услуг:

ого состава на всем пространстве 1520

апах перевозки

озок

убличной оферты



Федеральная
грузовая компания



ГРУППА ОТЛК: НОВЫЙ ГЛОБАЛЬНЫЙ ИГРОК НА РЫНКЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Ю.В. Юрьев, вице-президент АО «ОТЛК»

Объединённая транспортно-логистическая компания была создана в ноябре 2014 г. с участием РЖД, Казахстанской и Белорусской железных дорог. На сегодняшний день это—первый бизнес-проект, который основан на использовании интеграционного потенциала Евразийского Экономического Союза.

Идеей данного проекта является объединение контейнерных активов трёх железных дорог в рамках единой технологии и общей производственной модели. За счёт оптимизации бизнес-процессов и совместного использования активов Компаний, входящих в периметр холдинга, создаётся единая транспортно-логистическая система, способная эффективно конкурировать на глобальном рынке международных перевозок, в том числе транзитных—между Китаем и Европой.

Сегодня появилась уникальная возможность многократно увеличить этот транзит в результате стремительного роста производства в Центральном и Западном Китае. В одном только Чунцине

производится до 100 млн компьютеров в год. В целом потенциал перевозок между Центральным Китаем и Европой по железным дорогам стран Евразийского союза превышает миллион контейнеров в год. Это более 30% российского контейнерного рынка.

Для компаний, входящих в Группу ОТЛК, успех проекта означает удвоение объёма бизнеса по сравнению с инерционным сценарием. Группа Компаний активно строит свою бизнес-модель, основанную

пользования модели единой управляющей компании для всей Группы, но мы не можем внедрить её в Казахстане, потому что там нет такой правовой формы*.

Или, например, несоответствие налогового законодательства. Сейчас нормативная база такова, что если транспортные компании из стран Евразийского союза используют в перевозочном процессе активы друг друга, то в результате в цену услуги включается НДС, который потом не подлежит возмещению.

ГРУППА ОТЛК СПОСОБНА ЭФФЕКТИВНО КОНКУРИРОВАТЬ НА ГЛОБАЛЬНОМ РЫНКЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК, В ТОМ ЧИСЛЕ ТРАНЗИТНЫХ — МЕЖДУ КИТАЕМ И ЕВРОПОЙ

на единых принципах управления, и уже сейчас мы видим проблемы, решение которых находится в сфере дальнейшей гармонизации законодательства и, безусловно, влияет на эффективность бизнеса. Эти проблемы, наверняка, известны не только нам, но и всем глобальным игрокам.

Бизнес-модель ОТЛК построена по принципу операционного холдинга, когда все компании Группы работают по единой технологии и в рамках единой производственной системы. Это создаёт потенциал для значительного снижения издержек: так, например, порожние пробеги можно снизить на 20%.

В России и Беларуси такая задача эффективнее всего решается за счёт ис-

При этом использование вагонов и услуг компаний любой страны, не входящей в ЕАЭС, НДС не облагается. Это достаточно нелогично и создаёт неравные условия для участников на рынке Евразийского союза.

Я хотел обратить внимание на необходимость создания благоприятной среды для развития бизнеса и международных проектов. Возможно, эти проблемы со стороны покажутся не столь критичными, но именно такие детали и определяют, в конечном счёте, эффективность и конкурентоспособность бизнеса. И в этой связи опыт ЕС по гармонизации правовой базы является крайне полезным. ■

* Справка: в соответствии со ст. 69 Закона «Об акционерных обществах» управляющей компании можно передать полномочия единоличного исполнительного органа (генерального директора), что позволяет обеспечить оперативный характер управления и ответственность управляющей компании перед акционерами общества. В Белоруссии эта задача решается аналогично—в белорусском праве это называется холдинговой компанией. В Казахстане же это невозможно, т.к. исполнительным органом компании не может быть юридическое лицо, а может быть только физическое лицо, что не позволяет передать ответственность за бизнес казахстанской компании на уровень корпоративного центра. Это создаёт потенциал конфликта интересов между корпоративным центром группы и генеральным директором казахстанского дочернего общества.



WWW.TRCONT.RU



ПРАВИЛЬНЫЙ ВЕКТОР УСПЕШНОЙ ЛОГИСТИКИ

ВЕДУЩИЙ РОССИЙСКИЙ ИНТЕРМОДАЛЬНЫЙ
КОНТЕЙНЕРНЫЙ ОПЕРАТОР



ГОЛОВНОЙ ОФИС:

Адрес: 125047, г.Москва, Оружейный переулок, 19
Тел.: +7 (495) 788 17 17 (многоканальный), Факс: +7 (499) 262 75 78,
www.trcont.ru

ИННОВАЦИОННОЕ ВАГОНОСТРОЕНИЕ. ВРЕМЯ ПЕРЕМЕН

Вопрос обеспечения устойчивого развития машиностроительной отрасли назрел уже давно. Сейчас российский рынок, в частности, грузового вагоностроения находится в глубоком системном кризисе. Причины этого кризиса всем известны—это, во-первых, снижение объёма железнодорожных перевозок и, во-вторых, дисбаланс при постройке новых и списании старых вагонов. В результате, новые вагоны российских вагоностроителей стали невостребованными.

Весной этого года в Тихвине под председательством Премьера Правительства Российской Федерации Дмитрия Анатольевича Медведева состоялось совещание о мерах по обеспечению устойчивого развития транспортного машиностроения.

Премьер, в частности, отметил: «Мы выделяем деньги на поддержку самых передовых технологий в отрасли. В результате введено в эксплуатацию более 10 тыс. новых вагонов. Понятно, что ситуация на рынке сейчас сложная, тем не менее, нужно и в будущем вкладываться в модернизацию предприятий».

На совещании выступил и руководитель ОАО «Научно-производственная корпорация «Уралвагонзавод» Олег Викторович Сиенко, который подчеркнул, что в сложный для отрасли период «корпорация «Уралвагонзавод» не стоит на месте, наращивает свои мощности, модернизируется, разрабатывает новые виды подвижного состава».

В IV КВАРТАЛЕ 2012 Г. ПРОИЗОШЁЛ РЕЗКИЙ СПАД ПОТРЕБЛЕНИЯ ВАГОНОВ. НО КОРПОРАЦИЯ «УРАЛВАГОНЗАВОД» БЫСТРО ПЕРЕОРИЕНТИРОВАЛАСЬ В НОВЫХ ЭКОНОМИЧЕСКИХ РЕАЛИЯХ. ЕЙ БЫЛИ СОЗДАНЫ СВОИ СОБСТВЕННЫЕ ПЕРЕВОЗОЧНЫЕ КОМПАНИИ. НЕВЫСОКАЯ БАНКОВСКАЯ СТАВКА В РАЗМЕРЕ 9–10% ПОЗВОЛЯЛА ЗАВОДУ СПОКОЙНО ПЕРЕЖИВАТЬ ПЕРИОДЫ ОТСУТСТВИЯ СПРОСА НА ПРОДУКЦИЮ ВАГОНОСТРОИТЕЛЕЙ СО СТОРОНЫ ВЕДУЩИХ КОМПАНИЙ— ПРЕЖДЕ ВСЕГО, ПЕРВОЙ ГРУЗОВОЙ КОМПАНИИ И ФЕДЕРАЛЬНОЙ ГРУЗОВОЙ КОМПАНИИ, А ТАКЖЕ ДРУГИХ КРУПНЫХ ОПЕРАТОРОВ ГРУЗОВОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

Если обратиться к истории, то одним из решающих факторов снижения спро-



Андрей Шлёнский, заместитель генерального директора ОАО «Научно-производственная корпорация «Уралвагонзавод», демонстрирует потенциальным заказчикам новинки гражданской продукции

са на продукцию вагоностроителей было продление сроков эксплуатации старых вагонов. Ещё в 1996 г. Министерством путей сообщения был издан приказ и утверждена процедура продления сроков службы вагона. Конечно, тогда при остром дефиците вагонов и при росте экономики и, соответственно, перевозок, это была вынужденная мера. Однако в настоящее время каждый пятый вагон, эксплуатируемый в России, работает с продлённым сроком службы.

Всего эксплуатируются около 250 000 таких вагонов, т.е. даже больше, чем величина существующего про-

1 200 000 грузовых вагонов всех видов. При этом грузовой базой обеспечены не более чем 1 000 000 вагонов. Таким образом, профицитными являются около 200 000 грузовых вагонов на сети железных дорог.

Но до 2008 г. дефицит подвижного состава был просто колоссальный. В это время вагоностроительные предприятия активно развивались. В частности, «Уралвагонзавод» наращивал свои мощности, модернизировался, разрабатывал новые виды подвижного состава и, соответственно, машиностроители рассчитывали, что эта продукция будет пользоваться спросом.

Банки активно финансировали приобретение нового подвижного состава, при этом была комфортная процентная ставка и понятная цена вагона. В твёрдой валюте его стоимость доходила до 90-та с лишним тысяч, но потом резко упала. Для вагоностроителей образовался полный вакуум. В ситуации неопределённости потребительского спроса банки стали финансировать все транспортные компании из расчёта повышенной процентной ставки. Всё это повторилось и в 2012 г. Всё же тогда ставка ещё

фицита. Российским собственникам в настоящее время принадлежит свыше

удерживалась на приемлемом уровне, и вагоностроители как-то выживали. До III квартала 2014 г. заводы могли финансировать собственную производственную программу и сохранять устойчивость, но после того, как ключевые ставки были резко подняты, это стало невозможным. Все вагоностроительные заводы в РФ в той или иной степени, начиная с четвёртого квартала прошлого года, работают в режиме неполной рабочей недели. Суммарные производственные мощности по итогам первого квартала 2015 г. загружены не более чем на 30–35 %, что может привести к закрытию более половины из них или сокращению производства. «Уралвагонзавод» дольше других предприятий сохранял стабильность и ритмичность работы. Но если сейчас не принять срочных и серьёзных мер, заводам придётся перейти в режим жёсткой экономии.

По итогам 2014 г. суммарный объём выпуска грузовых вагонов в РФ сократился на 9% по сравнению с предыдущим годом. По итогам первого квартала 2015 г. выпуск грузовых вагонов в РФ сократился уже на 53 % по отношению к аналогичному периоду 2014 г.

Избыток грузовых вагонов, соответственно, диктует снижение ставок на аренду вагонов. Их снижение привело к возникновению проблем с обслуживанием кредитных и лизинговых обязательств. Суммарный объём обязательств частных операторов по приобретённой технике по данным, озвученным министром промышленности и торговли Денисом Мантуровым, составляет сегодня более 800 млрд рублей, при этом 80% всех займов приходится на госбанки и их лизинговые компании. То есть, сейчас не только вагоностроители, но и банки — заложники сложившейся ситуации.

В 2015 г. ситуация усугубляется ещё и тем, что металлурги за один месяц подняли стоимость металла на 30–60%. Это приводит к существованию опасности, что в ближайшей перспективе рост стоимости продукции, и без того не востребованной на рынке, подойдёт к такой черте, когда ни одна компания не сможет её купить. Безусловно, сегодняшняя продукция, должна отвечать тем

требованиям, которые приняты в современном машиностроении: литые детали должны производиться из совершенно других сталей, продукция должна быть способна эксплуатироваться в экстремальных температурах (в нашей стране — от –60 до +50 градусов). Но чтобы реализовать все эти новации, нужны, конечно, капитальные вложения.

Таким образом, в транспортной отрасли назрели проблемы во всех взаимосвязанных секторах. И для их кардинального решения необходим целый комплекс экономических и регуляторных мер.

Необходимо предоставление дополнительных госгарантий для реструктуризации кредитов основных производителей железнодорожной техники. Возможно, имеет смысл принять аналогичные меры к стимулированию покупки подвижного состава и в отношении ведущих транспортных компаний.

Уже ни у кого не вызывает сомнений то, что восстановление баланса спроса и предложения на рынке транспортных услуг возможно только в случае ускоренного списания вагонов с продлённым сроком службы. Такое решение предлагает и Правительство. В 2014 г. вступил в силу новый Технический регламент Таможенного Союза о безопасности железнодорожного подвижного состава, в соответствии с которым продление срока службы для собственников вагонов становится экономически невыгодным.

В ближайшие три года прогнозируется резкий рост объёмов списания вагонов с продлённым сроком службы. Например, Федеральная грузовая

для универсальных вагонов, которые эксплуатируются за пределами назначенного срока службы, рассчитывая, что эта мера простимулирует операторов избавиться от старых вагонов и поможет поднять объёмы продаж новых до минимальной загрузки машиностроительных предприятий. Благодаря этому к концу 2016 г. ожидается постепенное сокращение объёма профицита парка и рост спроса на новые вагоны.

Целевым для российского вагоностроения объёмом выпуска для сохранения производственной компетенции и кадрового потенциала является 40 000 грузовых вагонов всех видов в год. Предпочтительный уровень для «Уралвагонзавода», разумеется, больше — в 1,5–2 раза. Но в условиях профицита парка и низких объёмов перевозок для этого нет никаких предпосылок. С другой стороны, невыполнение этих минимальных объёмов будет носить катастрофический и, скорее всего, уже непоправимый характер. По словам Андрея Шлёнского, заместителя генерального директора ОАО «Научно-производственная корпорация «Уралвагонзавод»: «Существует риск утраты компетенций в России по проектированию и серийному производству инновационных вагонов. Экономика всегда циклична и на смену сегодняшнему профициту придёт дефицит вагонов. Общей задачей всех участников рынка и, в первую очередь, государства является сохранение этих компетенций. В противном случае, ликвидировать дефицит вагонов через несколько лет придётся за счёт западных или восточных коллег».

СУЩЕСТВУЕТ РИСК УТРАТЫ КОМПЕТЕНЦИЙ В РОССИИ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ И СЕРИЙНОМУ ПРОИЗВОДСТВУ ИННОВАЦИОННЫХ ВАГОНОВ. ОБЩЕЙ ЗАДАЧЕЙ ВСЕХ УЧАСТНИКОВ РЫНКА И, В ПЕРВУЮ ОЧЕРЕДЬ, ГОСУДАРСТВА ЯВЛЯЕТСЯ СОХРАНЕНИЕ ЭТИХ КОМПЕТЕНЦИЙ

компания в этом году наметила уничтожение 33 тысяч грузовых вагонов, что должно улучшить не только операционную эффективность самой компании, но и снизить остроту профицита вагонов в целом. Кроме того, Министерство транспорта предложило ввести повышенный коэффициент 1,48 на порожний пробег

Также одна из предложенных и поддержанных Правительством мер — стимулирование внедрения на сети грузового подвижного состава с улучшениями техническими характеристиками — с осевой нагрузкой 25 тонн. УВЗ первым на Про странстве 1520 освоил серийный выпуск инновационных вагонов с увеличенной



Фото 1. Инновационный вагон модели 12-196-01 производства ОАО «Научно-производственная корпорация «Уралвагонзавод» им. Ф.Э. Дзержинского»

грузоподъемностью и межремонтным пробегом модели 12-196-01 (фото 1) на тележках модели 18-194-1 (фото 2) с увеличенной осевой нагрузкой и межремонтным пробегом. Такие вагоны перевозят больше груза и реже требуют сервисного обслуживания.

«Завод постепенно наращивает долю инновационных вагонов в своей программе. Если в 2013 г. на долю инновационных вагонов приходилось 11% производственной программы, то

в 2014 г.—уже 24%. В 2015 г. планируется, что две трети выпущенных вагонов будут инновационными, в том числе за счёт освоения серийного производства новых моделей цистерн и хопперов, тогда как ранее выпускались только полувагоны,»—делится планами Андрей Шлёнский.

За прошедшее время суммарно построено уже свыше 8 000 инновационных полувагонов модели 12-196-01. К позитивным моментам можно отнести



Фото 2. Тележка модели 18-194-1 производства ОАО «Научно-производственная корпорация «Уралвагонзавод» им. Ф.Э. Дзержинского»

тот факт, что в отношении инновационных полувагонов модели 12-196-01 в настоящее время действуют все возможные меры государственной поддержки: при покупке полувагонов транспортные компании получают бюджетные субсидии, а при эксплуатации полувагонов—льготные железнодорожные тарифы. Своевременно разработав несколько моделей инновационных вагонов, корпорация в настоящее время находится в гораздо более выигрышном положении, чем конкуренты, которые выпускают устаревшие модели вагонов на обычной «сотой» тележке.

Во втором полугодии УВЗ планирует запустить в серийное производство модификацию этого полувагона модели 12-196-02 на тележках 18-194-1 с увеличенным объёмом кузова до 94 м³. Долгосрочная программа развития корпорации предусматривает полный переход на инновационный модельный ряд.

Уже разработаны и сертифицированы цистерна для нефтепродуктов и вагон-хоппер для минеральных удобрений. В этом году инновационная цистерна «Уралвагонзавода» является соискателем премии ОПЖТ на лучшие инновационные разработки.

Особое внимание в Корпорации уделяется разработке перспективных изделий с применением композитных материалов. Руководство Корпорации видит большое будущее в применении композитов в вагоностроении. Это позволяет решить целый ряд задач: снизить тару, повысить грузоподъемность и увеличить срок службы железнодорожной техники за счёт высокой стойкости к коррозии композиционных материалов. УВЗ совместно с партнёрами впервые в мире создал вагон-хоппер модели 19-5167 с кузовом из композитного материала с использованием метода вакуумной инфузии (фото 3). За создание этого изделия корпорация удостоена престижной международной премии JEC Award.

Поэтому в среднесрочной перспективе завод планирует активно внедрять композиты в конструкцию вагонов. Уже сейчас возможны поставки вагонов-хопперов со съёмной композитной крышей. Следующим шагом станет внедрение

композитных крышек люков полувагонов, раздвижных дверей крытых вагонов, корпусов поглощающих аппаратов и так далее.

Таким образом, корпорация «Уралвагонзавод» выполняет именно ту задачу, которую ставит перед отраслью Правительство. «Производство современного, инновационного подвижного состава», — так определил эту цель Дмитрий Анатольевич Медведев на состоявшемся совещании в Тихвине.

Особое внимание участниками совещания в Тихвине было уделено вопросам безопасности на железнодорожном транспорте. В настоящее время уже действуют новые правила по безопасности железнодорожного подвижного состава в условиях работы Евразийского экономического союза. Однако с работой надзорных органов по обеспечению соблюдения нормативных актов, принятых на уровне Таможенного Союза, пока возникают вопросы. Возникла классическая ситуация, когда Ространснадзору были вменены новые функции, а необходимое организационное и финансовое усиление при этом не было осуществлено. Но для всего железнодорожного сектора чрезвычайно важно, чтобы Ространснадзор имел весь необходимый набор ресурсов для усиления контроля соответствия требований новых технических регламентов, чтобы он мог реально отслеживать, какой же подвижной состав будет двигаться в дальнейшем на «пространстве 1520».

Министр промышленности и торговли Денис Мантуров также отметил на совещании, что «в настоящий момент законодательство Таможенного союза о техническом регулировании распространяется на стадии разработки и изготовления подвижного состава и не затрагивает вопросы эксплуатации. При этом нормы безопасности за последние 30 лет существенно ужесточились, и подавляющее число старых вагонов им не отвечает. В связи с этим предложено разработать национальный стандарт безопасности эксплуатации железнодорожного подвижного состава».

Он также предложил внести корректировки в систему сертификации ваго-



Фото 3. Вагон-хopper для минеральных удобрений модели 19-5167 производства ОАО «Научно-производственная корпорация «Уралвагонзавод» им. Ф.Э. Дзержинского»

нов. «Если раньше в России был один орган сертификации на железнодорожном транспорте, то сейчас законодательство позволяет практически любому юридическому лицу получить такую аккредитацию. В итоге сертификация как барьер для входа небезопасной техники и в том числе иностранного производства просто девальвируется. Нужно лишить такого статуса организации, находящиеся под контролем участников рынка, и установить более высокие требования к аккредитации органов по сертификации».

валось продление всего на три года. Чтобы избежать дальнейших злоупотреблений, в предупреждение эксплуатации небезопасных вагонов необходимо создать базу данных допуска вагонов на сеть железных дорог».

По итогам совещания Премьер-министром были даны соответствующие поручения Правительству РФ, исполнение которых позволит руководству страны положительно повлиять на кризисную ситуацию в транспортном машиностроении.

КОРПОРАЦИЯ «УРАЛВАГОНЗАВОД» ВЫПОЛНЯЕТ ИМЕННО ТУ ЗАДАЧУ, КОТОРУЮ СТАВИТ ПЕРЕД ОТРАСЛЮ ПРАВИТЕЛЬСТВО — «ПРОИЗВОДСТВО СОВРЕМЕННОГО, ИННОВАЦИОННОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА», — ТАК ОПРЕДЕЛИЛ ЭТУ ЦЕЛЬ ДМИТРИЙ МЕДВЕДЕВ НА СОСТОЯВШЕМСЯ 16 МАРТА 2015 Г. СОВЕЩАНИИ В ТИХВИНЕ

По словам Министра, «также нужно существенно изменить действующий механизм допуска вагонов на сеть. Сейчас государство не контролирует базу данных, допущенных к эксплуатации вагонов, что открывает возможности для фальсификаций. Уже выявлены сотни случаев, когда по сведениям информационно-вычислительного центра железнодорожных администраций срок службы вагонов был продлен на 10 лет, а по информации в подлинных технических решениях предусматри-

Вагоностроители, со своей стороны, рассчитывают на то, что реализация намеченных мер выведет отрасль из состояния стагнации и даст предприятиям возможность активно работать и развиваться, внося свой вклад в транспортную систему страны и всю её экономику в целом.

Редакция благодарит пресс-службу ОАО «НПК «Уралвагонзавод» за помощь в подготовке материала. Обработала — Юлия Фёдорова. ■

ПРАКТИКА ЭКСПЛУАТАЦИИ ИННОВАЦИОННЫХ ВАГОНОВ, ИХ ТЕХНИЧЕСКИЕ ПАРАМЕТРЫ, КАЧЕСТВО И НАДЁЖНОСТЬ

Ни для кого не секрет, что сегодня рынок грузовых железнодорожных перевозок находится в глубоком кризисе. Очевидно, что его целевая модель нуждается в обновлении с учётом сложившихся реалий: в ситуации сформировавшегося профицита парка на сети российских железных дорог, в условиях сокращения объёмов перевозок и инвестиционных возможностей.

В настоящий момент одним из ключевых способов решения проблем в отрасли является переход на инновационно-ориентированную модель развития, ведь в ситуации, когда экономика замедляется, инновации используются как инструмент ускорения темпов роста, позволяют изменить формат конкурентной среды. В вагоностроительной и железнодорожной отраслях таким инструментом является вагон с улучшенными характеристиками, который уже доказал, за весьма непродолжительную практику эксплуатации, свою эффективность.

Конечно, сегодня на рынке грузового железнодорожного транспорта существует множество мнений о финансовой целесообразности приобретения подвижного состава с улучшенными характеристиками на фоне снижающейся доходности. Однако, к сожалению, по-прежнему, одной из ключевых проблем остаётся ориентация на ближайшее будущее и неумение видеть долгосрочные экономические, технологические и инновационные тренды. Да, безусловно, практика — лучший критерий, и на данный момент есть положительный опыт эксплуатации полувагонов с повышенной осевой нагрузкой, главным образом, у компании УВЗ-Логистик — крупнейшего оператора инновационного полувагона (более 7 тыс. единиц). Но здесь необходимо подчеркнуть, — для достижения максимального экономического и технологического эффекта от использования подвижного состава с улучшенными характеристиками необходимо чтобы таких вагонов на сети было не менее 20%.

Сегодня доля УВЗ-Логистик в парке инновационных полувагонов РФ составляет около 32%. На примере парка Компании собрана положительная статистика: процент отцепок в текущий ремонт стандартных полувагонов 132 модели за 2014 г. составил 18,9% или 2,4% в месяц, при этом для инновационных полувагонов 196 модели этот показатель оказался ниже — 6,4% или 0,8% соответственно. Монетарный эффект при эксплуатации вагонов повышенной грузоподъёмности для грузоотправителя выражается в снижении совокупных транспортных расходов на перевозку 1 тонны продукции на 6%, для оператора — в увеличении доходности вагона за счёт скидки на порожний тариф на

Наибольшую производительность 196-й вагон производства АО «НПК «Уралвагонзавод» показал при перевозке тяжеловесных насыпных грузов, таких как уголь, щебень, руда. Наибольшую экономию на тарифе при этом УВЗ-Логистик получила на длинных плечах, что соответственно учла в построении своей логистики. Использование именно 196 полувагона позволило компании сократить количество необходимого подвижного состава на рейсе на 7–10%, уменьшить стоимость деповского ремонта на 10–14% и увеличить среднюю загрузку на 7–8%. Одним из примеров повышения эффективности перевозочного процесса при эксплуатации инновационного полувагона на примере

ОДНИМ ИЗ КЛЮЧЕВЫХ СПОСОБОВ РЕШЕНИЯ ПРОБЛЕМ В ОТРАСЛИ ГРУЗОВЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК ЯВЛЯЕТСЯ ПЕРЕХОД НА ИННОВАЦИОННО-ОРИЕНТИРОВАННУЮ МОДЕЛЬ РАЗВИТИЯ

15% и в снижении расходов на ремонт и содержание на 5%, для ОАО «РЖД» — в снижении нагрузки на инфраструктуру за счёт увеличенной грузоподъёмности.

Хочется отметить, что эксплуатация полувагонов с улучшенными характеристиками эффективна при формировании тяжеловесных поездов весом 8000 тонн. По оценкам экономистов технология пропуска на укрупнённом полигоне сдвоенных тяжеловесных поездов по согласованному всеми дорогами графику проследования позволяет экономить свыше 100 млн рублей ежемесячно. В первую очередь, — за счёт сокращения количества поездов на те же объёмы перевозимых грузов, уменьшая таким образом потребность в тяговых средствах и локомотивных бригадах. Во вторую, — за счёт экономии средств на усиление инфраструктуры, так как длина поезда весом 8 тыс. тонн из инновационных полувагонов составит 80 условных единиц против 100 единиц стандартных полувагонов. Сокращение длины поезда позволяет также увеличить пропускную способность железных дорог.

УВЗ-Логистик могут послужить перевозке угольной продукции: за период с января по июнь 2015 г. в парке Компании было перевезено около 780 тыс. тонн, для чего понадобилось на 740 вагоноотправок меньше, чем при использовании «обычных» вагонов.

За период с января по июнь 2015 г. парком УВЗ-Логистик было перевезено около 780 тыс. тонн угольной продукции, для чего понадобилось на 740 вагоноотправок меньше, чем при использовании «обычных» вагонов.

На сегодняшний день стоимость предоставления инновационного вагона в расчёте на тонну перевезённого груза идентична ставке стандартного полувагона. Но несмотря на это, увеличенная грузоподъёмность позволяет экономить грузоотправителю за счёт уменьшения количества погрузочно/разгрузочных операций, а УВЗ-Логистик, как оператор

ДОЛЯ УВЗ-ЛОГИСТИК В ПАРКЕ ИННОВАЦИОННЫХ ПОЛУВАГОНОВ РФ СОСТАВЛЯЕТ ОКОЛО 32%

ИННОВАЦИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО МАШИНОСТРОЕНИЯ И ВАГОНРЕМОНТА

ру, —добиться более высокой операционной эффективности за счёт снижения расходов на порожний тариф.

плуатационную обстановку за счёт снижения профицита, уменьшив потребный парк полувагонов на железнодорожной

сеть до необходимого уровня, помогут в результате «омоложения» парка сократить количество задержек и отказов

Перейти к эксплуатации инновационного подвижного состава, а операторов, в свою очередь, на переход к эксплуатации 196 полувагона, особенно сегодня, в условиях профицита изношенного парка вагонов. И, конечно, важно, что преимущества, которыми обладает инновационный вагон, востребованы, в первую очередь, конечными потребителями-грузоотправителями.

Преимущества, которыми обладает инновационный вагон, востребованы, в

ЗА ПЕРИОД С ЯНВАРЯ ПО ИЮНЬ 2015 ГОДА ПАРКОМ УВЗ-ЛОГИСТИК БЫЛО ПЕРЕВЕЗЕНО ОКОЛО 780 ТЫС. ТОНН УГОЛЬНОЙ ПРОДУКЦИИ, ДЛЯ ЧЕГО ПОНАДОБИЛОСЬ НА 740 ВАГОНООТПРАВОК МЕНЬШЕ, ЧЕМ ПРИ ИСПОЛЬЗОВАНИИ «ОБЫЧНЫХ» ВАГОНОВ

Очевидно, что в современных условиях игроки перевозочного процесса вынуждены искать новые методы и инструменты для качественной организации работы транспортной сети, для увеличения объёма перевозок грузов, для удовлетворения потребностей клиентов и предоставления более качественных услуг. Поэтому переход на эксплуатацию подвижного состава с улучшенными характеристиками мера, безусловно, целесообразная. Использование таких вагонов позволит улучшить общую экс-

в пути следования, уменьшить число срывов графиков движения поездов. Однако здесь необходима более чёткая государственная политика стимулирования, нужно максимально ориентиро-

ПРЕИМУЩЕСТВА, КОТОРЫМИ ОБЛАДАЕТ ИННОВАЦИОННЫЙ ВАГОН, ВОСТРЕБОВАНЫ, В ПЕРВУЮ ОЧЕРЕДЬ, КОНЕЧНЫМИ ПОТРЕБИТЕЛЯМИ-ГРУЗОТПРАВЛЯТЕЛЯМИ

первую очередь, конечными потребителями-грузоотправителями.

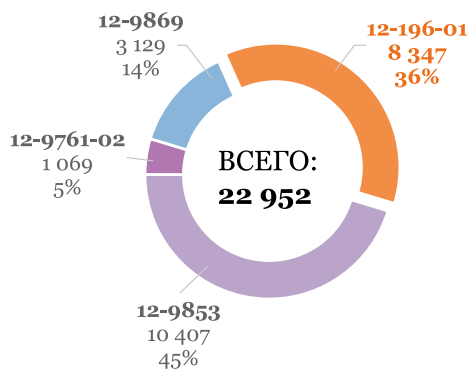
первую очередь, конечными потребителями-грузоотправителями.

Редакция благодарит пресс-службу ООО «УВЗ-Логистик» за предоставленный материал.

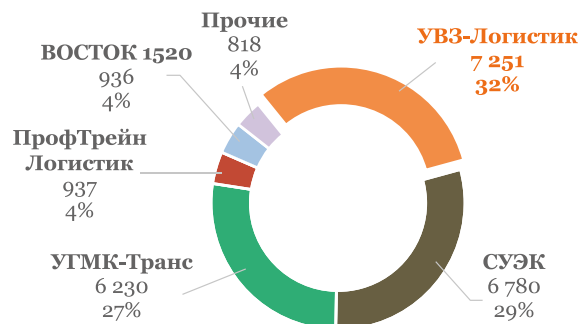
ДИНАМИКА ПАРКА ИННОВАЦИОННЫХ ПВ, ед.



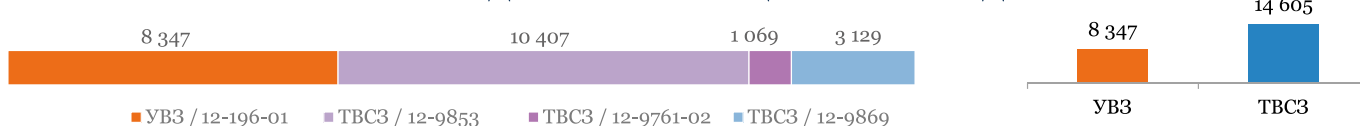
ДОЛЯ ИННОВАЦИОННЫХ МОДЕЛЕЙ ПВ



ДОЛЯ ОПЕРАТОРОВ



ПРОИЗВОДСТВО ИННОВАЦИОННЫХ МОДЕЛЕЙ ПВ



ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ

НАЦИОНАЛЬНАЯ КОМПАНИЯ ФРАНЦУЗСКИХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ (СНЦФ) Тестирует новые устройства для проверки состояния инфраструктуры и инженерных сооружений

Николя Полле, СНЦФ–Инфра, Департамент БПЛА
nicolas.pollet@sncf.fr / flavien.viguiere@sncf.fr

В условиях цифровой революции СНЦФ—Национальная компания французских железных дорог—обзавелась собственным специализированным центром дронов, чтобы пользоваться этим инструментом в тех случаях, когда это технически и экономически обосновано. Данный Центр, насчитывающий 12 сотрудников, занимается:

- Исследованиями, Инновациями и Развитием (RID), разрабатывая в партнёрстве с многочисленными участниками (исследовательские учреждения типа ONERA—общественное учреждение по исследованиям в области авиации и космоса, компании по внедрению ноу-хау и крупные группы) новые специализированные решения, касающиеся железнодорожной проблематики или линейной сети, в частности, в области безопасности и технического обслуживания.
- Передачей технологий, обмениваясь с поставщиками изделий или услуг сведениями о специализированных потребностях (безопасность, техническое обслуживание сети) и имеющимися пакетами технологических решений (беспилотные летательные аппараты, датчики, обработка данных, информационные системы).
- Промышленной реализацией решений, разработанных или адаптированных

ных за счёт собственных возможностей Центра или с привлечением услуг квалифицированных исполнителей в строгих рамках технического задания.

Говоря коротко, дрон пилотируется дистанционно на телеуправлении, а оператор обеспечивает сбор данных. При облёте железнодорожной инфраструктуры дрон собирает большое количество сведений, которые обрабатываются и оцениваются в реальном времени или позднее специалистами по обработке изображений Центра дронов с целью предоставления данных специализированным службам. Перекрёстный характер сведений, полученных дронами (фотографии, Лидар, тепловые изображения), и данных о состоянии сети (топографические измерения, замеры) позволяет планировать применение инструментов профилактического обслуживания (Big Data, Data mining и пр.). Специализацией Центра дронов стал контроль главных железнодорожных магистралей.

Подобный эксперимент демонстрирует заинтересованность СНЦФ в создании французской сети дронов. СНЦФ уверена, что эта инновация внесёт достойный вклад в решение задач по контролю состояния национальной сети железных дорог.



Фото 1. Дрон используется для сбора данных в рамках инспекции виадука Рокмор на ВСМ Париж-Марсель

В партнёрстве с компанией «Электрисите де Франс» (ЭДФ), столкнувшейся со сходными проблемами по контролю состояния своей сети, СНЦФ решила осуществить проверку возможностей нескольких новых разработчиков этих устройств.

Целью является, с одной стороны, выработка инновационных технических решений по проверке состояния железнодорожной и электрической сетей, а, с другой,—создания французской сети дронов во взаимодействии с Главным управлением гражданской авиации (GDAC) и содействии расширению промышленного применения этих устройств.

ПЕРВЫЕ ИСПЫТАНИЯ НА ВИАДУКЕ РОКМОР

Виадук Рокмор представляет собой бетонное сооружение, построенное в 1997–98 гг., длиной 680 м, из которых 370 м—над рекой Роной. У него 7 опор, 2 устоя и два пути ВСМ «Средиземноморье» (LGV Méditerranée). Контроль его состояния и техническое обслуживание проводятся ежегодно при помощи аппарата, передвигающегося по путям и оснащённого люлькой, спускаемой под виадук для контроля состояния бетона и возможного появления микротрещин.

Порой требуется не одна ночь, чтобы проверить всё это инженерное сооружение, с учётом имеющегося времени доступа к путям, по которым днём проходят высокоскоростные поезда, а ночью—рабочие поезда. Использование дрона «разведчика» должно позволить сократить это время до одного-двух дней, без ущерба для эксплуатации дороги.

Некоторые характеристики виадука Рокмор осложняют контроль его состояния. Одна из его опор находится под во-



Фото 2. Четырёхмоторный дрон выполняет технический осмотр виадука Рокмор на ВСМ Париж-Марсель

дой. Два пролёта виадукa расположены над водой, из-за чего для их осмотра требуется согласие Судоходных путей Франции (VNF). Классические работы на виадукe в обязательном порядке должны осуществляться с остановкой движения на весьма оживлённой магистрали. Для осмотра сооружения должно применяться различное тяжёлое оборудование (опорные сооружения, люлька и т.д.).

Контроль виадукa при помощи лёгкого летательного аппарата, как предполагается, улучшит условия осмотра.

Все три оператора, участвующие в испытаниях на виадукe («Diades», «Red Bird» и «Azur Drones»), должны были сделать перепозиционируемые фотографии высокой чёткости общего вида.

Для включения в акт, составляемый инженерами и техниками-инспекторами подразделения СНЦФ–Инфра в порядке плановой проверки инженерных сооружений, собранные в ходе испытаний данные должны быть достаточно надёжными и точными.

РЕВОЛЮЦИЯ В ЭКСПЛУАТАЦИИ ОБЪЕКТОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

В рамках контроля состояния железнодорожного хозяйства, СНЦФ–Инфра регулярно осуществляет мероприятия по осмотру и техническому обслуживанию инженерных сооружений и инфраструктуры в целом. С этой целью она уже использует различные технологии, например, датчики, установленные в коммерческих поездах, или лазерограмметрию (топографическую съёмку в 3D). Для модернизации этих методов и снижения влияния на движение поездов, СНЦФ–Инфра рассматривает возможность применения *промышленных дронов*, являющихся на сегодня самым инновационным решением.

Инфраструктурное подразделение СНЦФ рассчитывает также приобщить к этой деятельности других участников группы СНЦФ, желающих использовать дистанционно управляемые летательные аппараты.

Быстрый, очень манёвренный, проникающий в труднодоступные места дрон может стать поистине революционной инженерной разработкой в области

контроля и надзора над железнодорожной сетью, и позволит, например, при необходимости, «с одного захода» определять ущерб на путях после бури.

Помимо контроля состояния инженерных сооружений (мосты, виадукы, траншеи), воздушный дрон может позволить объединять и совмещать технические средства для многих целей применения, таких как:

- проверка состояния каменных наклонных поверхностей;
- контроль состояния контактной сети;
- быстрое выявление и определение местоположения препятствий на пути в случае непогоды (камнепады, падения деревьев и т.д.);
- действий злоумышленников в труднодоступных зонах;
- проверка работы обогревателей стрелок в зимнее время;
- отслеживание и контроль растительности;
- крупномасштабное картографирование;
- моделирование сооружений в 3D при помощи съёмки самого высокого разрешения;
- облёт места происшествия в зоне плотного железнодорожного заполнения;
- профилактика и борьба с кражами металлов;
- профилактика и выявление любого рода вторжений в полосу отвода железной дороги и т.п.

ОТКРЫТАЯ ИННОВАЦИОННАЯ ИНИЦИАТИВА: СОВМЕСТНЫЙ ПОИСК ОПТИМАЛЬНЫХ РЕШЕНИЙ

Испытательный период, заключающийся в тестировании моделей дронов для промышленного применения, является логичным итогом коллективного труда в «мини-лаборатории», осуществлявшегося с января 2013 г. по методологии, разработанной совместно с Горной школой. Эксперты СНЦФ и ЭДФ, исследователи и различные специалисты по дронам из ONERA, производители дронов («DEL AIR TECH», «R&B TECH», «Fly'n'Sense», «Sense Fly»), а также представители Главного управления гражданской авиации и Французской железнодорожной сети (RFF) делились информацией о своих проблемах и успехах, применив метод «открытой инновации», объединивший усилия сторонних партнёров и тех, кто непосредственно занят в железнодорожной сфере и энергетике.

В результате, общий вклад позволил существенно расширить идеи промышленного использования дронов и выявить многочисленные возможные способы их применения в краткосрочной и среднесрочной перспективе, а также определить технические и законодательные ограничения, которые предстоит преодолеть.

СНЦФ полностью осознаёт свою роль в этом проекте, заключающуюся в развитии инноваций, проведении испытаний, а затем — в переходе к промышленному применению.



SNCF Médiathèque – Pôle Drones

Фото 3. Подготовка системы Delair Tech DT26X (автомобиль ремонтной бригады, дрон и система связи) для выполнения мониторинга сети

ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ

Нормативная база, принятая для содействия созданию французской сети дронов, налагает определённые ограничения, необходимые для снижения рисков и предупреждения любых иных нежелательных инцидентов. Эти ограничения в настоящее время не позволяют удовлетворять все потребности крупных предприятий по применению и обслуживанию дронов. Для более полного использования дронов Главное управление гражданской авиации, ЭДФ и СНЦФ совместно работают над обновлением нормативной базы в интересах крупных транспортных и энергетических предприятий, но не в ущерб безопасности людей и их имущества.

Это должно ускорить развитие французской сети дронов, поддерживаемое компаниями ЭДФ и СНЦФ, с одновременным созданием нового сервисного инжиниринга, предназначенного для дронов, и, вместе с тем, со всеми гарантиями безопасности, необходимыми для их эксплуатации.

Во Франции воздушные дроны подпадают под единственное в мире законодательство, разрешающее и поощряющее гражданское применение этих летательных аппаратов. Эта нормативная база регулирует использование дронов на территории страны по нескольким сценариям: от полётов в пределах прямой видимости телеоператора (для аппаратов весом до нескольких десятков килограммов) до полётов вне прямой видимости (для аппаратов весом менее двух килограммов).

При этом нормативная база, разумеется, жёстче ограничивает полёты аппаратов весом в несколько сотен килограммов, пролёты над населёнными зонами или проведение ночных работ.

ПОЛИТИКА ИННОВАЦИЙ ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ СНЦФ–ИНФРА

СНЦФ-Инфра вот уже много лет работает в сфере инноваций и исследований. Она одной из первых разработала поездную систему Iris320, которая в режиме движения на скорости 300–320 км/ч анализирует все данные с высокоскоростных магистралей.

Эта же работа привела к результату и для обычных магистралей: итогом подобной инновационной политики стал новый измерительный поезд «Surveillance» проекта «Vigirail».

Вместе с тем, приобретение 50% капитала «Eurailsout» дало возможность расширить знания о различных европейских системах и получить доступ к новым технологиям.

СНЦФ-Инфра разрабатывает проекты в партнёрстве с научным сообществом (CEA, X, Горная школа, Insa и др.), инициирует «ЛАБы» для определения и развёртывания новых концепций с опо-

рой на внутренних и внешних промышленных экспертов.

Вот некоторые цифры по инновациям СНЦФ-Инфра:

- бюджет 14 млн евро в год;
- 100 проектов с фиксированными сроками;
- 15 патентов в 2012 г. и столько же — в 2013 г.;
- 8 диссертаций в работе у сотрудников.

СНЦФ ПРИОБРЕЛА СОБСТВЕННЫЙ ДРОН

В 2013 г. СНЦФ-Инфра приобрела собственный дрон — Helipse HE 190 (фото 4). Этот летательный аппарат вертолётной схемы позволил СНЦФ-Инфра провести первые полевые испытания с осмотром и моделированием изображения в 3D каменистого откоса в Лэ-Трейя возле Сен-Рафаэля (Вар). Анализ данных позволил подтвердить их качество, при этом точность результатов, как минимум, соответствовала проводимой обычно визуальной проверке. ■



Фото 4. Вертолёт Helipse HE190, предназначенный для обследования природных сред (каменистых откосов, выемок, насыпей)



Фото 5. Запуск дрона DT26X в рамках инспекции объектов инфраструктуры



Фото 6. Агент инженерной службы изучает кадры видеосъемки, сделанной дроном в рамках инспекции виадука Рокмор на ВСМ Париж-Марсель

ВТОРОЙ ФРАНКО-РОССИЙСКИЙ ФОРУМ ПО ПОДГОТОВКЕ СПЕЦИАЛИСТОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

30–31 марта, 2015 г., Париж

Организатором Форума выступила парижская Национальная консерватория искусств и ремёсел (CNAM) совместно с посольством Франции в России. Это было уже второе мероприятие в подобном формате.

Первый Форум состоялся в апреле 2014 г. в Московском государственном университете путей сообщения (МИИТ). Параллельно с ним в Консерватории искусств и ремёсел в Париже проходило заседание российско-французского Совета по экономическим, финансовым, промышленным и торговым вопросам (SEFIC). Такой формат обеспечил присутствие на мероприятии многих представителей министерств и организаций.

Во втором форуме с французской стороны участвовали: Национальная консерватория искусств и ремёсел (CNAM); Национальная высшая школа искусств и ремёсел; Национальная школа мостов и дорог; Университет Валансьена; Технологический университет Труа; Инженерная школа Estaca и институт технологических исследований Railenium. Российская сторона была представлена Московским государственным университетом путей сообщения, Петербургским государственным университетом путей сообщения, Ростовским государственным университетом путей сообщения, Уральским государственным университетом путей сообщения и Самарским государственным университетом путей сообщения.

На открытии присутствовали: Заместитель министра транспорта России Олег Белозёров; Генеральный администратор CNAM Оливье Фарон; Президент Ассоциации вузов транспорта России и Ректор МИИТ Борис Лёвин; Директор Национальной школы мостов и дорог Армеля де ля Бурдоннэ; Заместитель генерального директора Национальной высшей школы искусств и ремёсел Иван Иордановф; Генеральный представитель ОАО «РЖД» во Франции Аркадий Дьяконов; представи-

тель министерства экологии, устойчивого развития и энергетики Эрве Буагийом и представитель Международного союза железных дорог Джерси Вишневски. Национальная компания железных дорог Франции SNCF, также тесно связанная с форумом, была представлена большой делегацией инженеров и специалистов Международной дирекции компании.

Подобные встречи отражают процесс многолетнего обмена опытом по железнодорожной проблематике между двумя странами. Они позволяют определять конкретные темы и направления будущих совместных программ в области подготовки кадров, а также координировать реализацию намеченных планов. На парижском форуме, в частности, были озвучены первые инициативы Франко-российского учебно-исследовательского центра высокоскоростного движения, что, безусловно, даст возможность лучшим специалистам двух стран сосредоточиться на создании скоростных поездов будущего, таких, например, как Москва–Казань.

В настоящее время обмен опытом между двумя странами осуществляется по следующим направлениям:

- Исследования по сжимаемым грунтам.
- Сокращение количества повреждённой лобового стекла и боковых стёкол от

выброса балласта или льда на высоких скоростях.

- Устойчивость конструкции подвижного состава при попадании балласта и льда, а также при скоплении снега под кузовом вагона.
- Устойчивость рельсов и сварных швов в условиях низких температур.
- Эксплуатация составов в экстремальных климатических условиях.
- Измерения и ультразвуковой контроль высокоскоростных путей, учитывая, что на сегодняшний день скорость измерительного вагона не превышает 70 км/ч.
- Обеспечение безопасности пассажиров в скоростных поездах и на вокзалах. Превентивный подход, позволяющий научно обосновать способы борьбы с преступностью на железных дорогах.

Форумы в подобном формате, безусловно, способствуют установлению контактов между университетами, открывают новые области партнёрства, новые возможности в области финансирования и новые направления для программ студенческого обмена.

Третий франко-российский форум по подготовке специалистов железнодорожного транспорта состоится в 2016 г. в Ростове-на-Дону.



На фото (слева направо): Железнов Дмитрий Валерианович – ректор Самарского государственного университета путей сообщения (СамГУПС); Паньчев Александр Юрьевич – ректор Петербургского государственного университета путей сообщения императора Александра I (ПГУПС); Гийом Гаррета – атташе по академическому сотрудничеству Посольства Франции в России; Лёвин Борис Алексеевич – ректор Московского государственного университета путей сообщения (МИИТ); Эрве Буагийом – сопредседатель Рабочей группы по транспорту и дорожному хозяйству Российско-Французского совета по экономическим, финансовым, промышленным и торговым вопросам (SEFIC) с французской стороны; Жиль Малефан – заведующий кафедрой «Железнодорожные технологии и компетенции» Национальной консерватории искусств и ремёсел (CNAM); Глазков Владимир Николаевич – проректор Московского государственного университета путей сообщения (МИИТ) по международным связям.

СЕУЛЬСКАЯ ДЕКЛАРАЦИЯ ОСЖД

27 мая, в Сеуле (Республика Корея) состоялся саммит Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД). Сопредседатель саммита Владимир Якунин так определил задачи, стоящие перед его участниками: «Создание надёжных и эффективных путей товаропотоков, координации в комплексе, интеграционном развитии территорий государств-участников».

На саммите была подписана Декларация, которая призывает администрации и компании на основе партнёрской ответственности выработать скоординированный подход для развития сухопутных перевозок на евроазиатских маршрутах.

Декларация, в частности, предусматривает укрепление взаимодействия и сотрудничества между железными дорогами, перевозчиками, операторскими и экспедиторскими организациями на всем евроазиатском пространстве, включая сообщение с Корейским полуостровом.

Кроме того, предполагается проведение согласованной тарифной политики, применение принципа «одного окна» при оформлении перевозочных документов, взаимодействие с государственными органами по вопросам упрощения процедуры пересечения границ.

ДЕКЛАРАЦИЯ

Участники Железнодорожного саммита ОСЖД и 10-ой Международной грузовой конференции ОСЖД высокого уровня,

учитывая возрастающую роль железнодорожного транспорта в освоении перевозок по трансконтинентальным маршрутам в международном сообщении Азия-Европа-Азия,

принимая во внимание взаимную заинтересованность в осуществлении контейнерных перевозок в международном сообщении Азия-Европа-Азия и в сообщении с Корейским полуостровом по трансконтинентальным маршрутам Международных транспортных коридоров ОСЖД, включая по Транссибирской Магистрали,

Подписанты намерены акцентировать внимание на оценке азиатского и европейского рынков производителей для обеспечения обратной загрузки вагонов и контейнеров с целью снижения доли порожнего пробега, что позволит повысить ценовую конкурентоспособность евроазиатских маршрутов.

Стороны планируют осуществлять согласованные действия по развитию инфраструктуры, информационных технологий, гармонизации правовых и технических документов, а также разработке графика движения поездов с целью сокращения сроков доставки грузов, и по многим другим областям.



На фото (слева направо): **Пурэвбаатар Лувсандагва** – начальник АО «Улан-Баторская железная дорога»; **Лян Ха** – Заместитель директора Департамента международного сотрудничества Китайских железных дорог; **Илона Давид** – президент – генеральный директор ЗАО «Венгерские государственные железные дороги»; **Владимир Якунин** – президент ОАО «Российские железные дороги»; **Чой Ён-Хе** – президент корпорации «KORAIL»; **Тадеуш Шозда** – председатель комитета ОСЖД; **Мамука Бахтадзе** – генеральный директор – председатель Совета директоров АО «Грузинская железная дорога»; **Якуб Карновски** – председатель правления – генеральный директор АО «Польские государственные железные дороги»

сознавая важную роль железнодорожного транспорта в достижении устойчивого экономического и социального развития стран Европы, Азии и Тихоокеанского региона в условиях развития и совершенствования международных железнодорожных перевозок и повышение конкурентоспособности железнодорожного транспорта на евроазиатском континенте,

желая улучшить международные железнодорожные перевозки грузов, сделать их более удобными и скоростными, как для грузополучателей, так для грузоотправителей и перевозчиков, а также, содействовать улучшению экологи-

гии путем более эффективного использования железнодорожных перевозок в международном грузовом сообщении и международной торговле,

принимая во внимание, что глобализация и развитие рыночных отношений между странами на евроазиатском пространстве требуют создания условий, благоприятных для продвижения грузов через границы, что будет способствовать дальнейшему расширению торговых связей между странами Европы, Азии и Тихоокеанского региона, развитию железнодорожных перевозок и соответственно усилению их экономического потенциала,

признавая значение деятельности Экономической социальной комиссии Азиатско-тихоокеанского региона Организации Объединенных Наций (ЭСКАТО ООН), Европейской Экономической Комиссии Организации и Объединенных Наций (ЕЭК ООН), Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД), Межправительственной организации по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ), Международного союза железных дорог (МСЖД), Международной ассоциации «Координационный Совет по Транссибирским перевозкам» (КСТП) и других международных организаций и ассоциаций,

стремясь к повышению транзитного потенциала стран, не имеющих выхода к морю, в целях реализации намеченных задач определили ряд мер по совместным проектам ЭСКАТО ООН-ОСЖД «Планирование и осуществлению демонстрационных пропусков контейнерных поездов по Северному Коридору Трансазиатской железной дороги» и «Повышение эффективности Евроазиатских маршрутов с приданием особого внимания странам Азии и региона Кавказа, не имеющим прямого выхода к морю»,

поддерживая стремление государств и железных дорог, заинтересованных участвовать в деятельности Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД), в целях обеспечения многостороннего сотрудничества в области развития и совершенствования международных железнодорожных перевозок на евроазиатском пространстве,

руководствуясь стремлением поддерживать многостороннее сотрудничество между всеми участниками перевоз-

очного процесса на основе взаимного партнерства и углубление сотрудничества в области железнодорожных грузовых перевозок,

обращаясь ко всем железным дорогам, в том числе не являющимися членами ОСЖД, и заинтересованным международным организациям с рекомендациями:

- укреплять взаимодействие и расширять дальнейшее сотрудничество между железными дорогами, перевозчиками, операторскими и экспедиторскими организациями на всём евроазиатском пространстве, включая сообщение с Корейским полуостровом, на основе взаимной партнёрской ответственности за предоставление клиентам качественных конкурентноспособных транспортных услуг путём скоординированного подхода и регулярного делового общения для решения общих проблем;
- акцентировать внимание на оценке азиатского и европейского рынка производителей в части поставок их продукции на рынки стран-участниц СНГ, Европы и Юго-Восточной Азии для обеспечения обратной загрузки вагона и контейнера с целью снижения доли порожнего пробега, что позволит повысить ценовую конкурентноспособность Евроазиатских маршрутов, с приданием особого внимания грузам, пригодным для перевозки в контейнерах;
- проводить согласованную тарифную политику по конкретным проектам, что позволило бы устанавливать сквозные тарифные условия и применять принцип «одного окна» при оформлении документов для повышения конкурентноспособности железнодорожного транспорта и сервиса обслуживания клиентов;

- укреплять взаимодействие между железными дорогами ОСЖД, международными организациями, занимающимися вопросами железнодорожного транспорта, с государственными контролирующими органами (таможенные, пограничные, карантинные) и транспортно-логистическими и экспедиторскими компаниями по упрощению процедуры пересечения границ;
- продолжать работу по внедрению унифицированной накладной ЦИМ/СМГС для повышения эффективности железнодорожных перевозок на евроазиатском железнодорожном пространстве;
- строго соблюдать график движения поездов, а также разрабатывать сквозные нитки графика для пропуска регулярных маршрутов контейнерных поездов с целью сокращения сроков доставки грузов;
- совершенствовать и развивать инфраструктуру магистральных путей и пограничных пунктов пропуска, процедуры согласованных действий по пропуску поездов;
- содействовать разработке и реализации совместных проектов, направленных на улучшение сотрудничества, как на субрегиональном и региональном, так и на межрегиональном уровне;
- развивать информационные технологии, интегрированные в международную сеть;
- проводить мероприятия по упрощению процедуры пересечения грузами границ и сокращению времени обработки грузовых поездов на пограничных переходах.

27 мая 2015 года,
Сеул, Республика Корея

DECLARATION

The participants of the OSJD Railway Summit and 10th OSJD International Rail Freight Conference of High Level,

considering the increasing role of rail transport in developing the transportation on transcontinental routes in international traffic between Europe and Asia,

taking into account the mutual interest in container transportation in international traffic between Europe and Asia

as well as in the connection with the Korean Peninsula on the transcontinental routes of OSJD international transport corridors, including the Trans-Siberian Railway,

recognizing an important role of the rail transport in achieving sustainable economic and social development of Europe, Asia and the Pacific region in the conditions of development and improve-

ment of international railway traffic and increase of competitiveness of rail transport in Eurasia,

wishing to improve the international rail freight transport, make it more comfortable and faster for consignees, consigners and carriers as well as contribute to the improvement of ecology by more efficient use of the rail transport in international freight traffic and trade,

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

bearing in mind that globalization and development of market relations between countries in the Eurasian Region require to create conditions that are favourable for cross-border movement of goods, which would ensure the further extension of trade relations between Europe, Asia and the Pacific Region, development of rail transport and growth of their economic potential accordingly,

recognizing the importance of activities carried out by the United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific (UNESCAP), the United Nations Economic Commission for Europe (UNECE), the Organization for Cooperation of Railways (OSJD), the Intergovernmental Organization for International Carriage by Rail (OTIF), the International Union of Railways (UIC), the International Association "Coordinating Council on Trans-Siberian Transportation" (CCTT) and other international organizations and associations,

seeking to increase the transit potential of landlocked countries within the framework of the measures defined in the joint UNESCAP-OSJD projects "Planning and organization of demonstration runs of container block trains along the Northern Corridor of the Trans-Asian Railway" and "Operationalization of Euro-Asian transport routes with focusing on the landlocked countries of Asia and Caucasus Region",

supporting the aspiration of states and railways, interested in participation in the activities of the Organization for Coopera-

tion of Railways (OSJD), in order to ensure multilateral cooperation in the field of development and improvement of international rail transport in the Eurasian space,

with a view to support multilateral cooperation between all the participants of transportation process based on the mutual partnership,

address all railways, including non-OSJD members, as well as international organizations concerned with the following recommendations:

- to strengthen interaction and enhance further cooperation between railways, carriers, operators and freight forwarders in the entire Eurasian space, including in connection with the Korean Peninsula, on the basis of mutual partnership responsibilities for rendering the competitive quality services to customers by means of a coordinated approach and regular business communication to solve common problems;
- to focus on the assessment of Asian and European producer market in regard to delivery of their products to the markets of CIS countries, Europe and South-east Asia in order to ensure wagon and container loading in backward direction to reduce a share of the empty runs, which would make it possible to increase the price competitiveness of the Euro-Asian routes with special attention to goods suitable to be carried in containers;
- to pursue a coordinated tariff policy on the specific projects, which would make it possible to establish though tariff condi-

tions and apply the «Single Window» principle to prepare documents and increase competitiveness of the railway transport and services;

- to strengthen co-operation between the OSJD railways, international organizations engaged in railway transport issues, governmental regulatory agencies (customs, border control and quarantine services) as well as transport and logistics and freight forwarding companies on the facilitation of border crossing procedures;
- to continue work on the implementation of the common CIM/SMGS consignment note for higher increase in efficiency of railway transport in the Eurasian railway area;
- to strictly observe the train schedule and also develop through train paths for the runs of regular container block trains with a view to reducing the delivery time;
- to improve and develop infrastructure of the main railway lines and border crossing points as well as procedures for coordinated handling of trains;
- to facilitate the development and implementation of joint projects aimed at improving cooperation at the subregional, regional and inter-regional level;
- to develop information technologies integrated in the international network;
- to take measures on facilitating the border crossing procedures and time reduction for handling of goods at the border crossing points.

27 May 2015,

Seoul, Republic of Korea





Во всех развитых странах мирового сообщества на современном этапе развития экономики рассматриваются и осуществляются мероприятия, направленные на повышение конкурентоспособности и эффективности железных дорог.

Предопределяя развитие железнодорожного транспорта на ближайшую перспективу, специалисты всех промышленно развитых стран пришли к единому мнению, что новое столетие будет характеризоваться внедрением в эксплуатацию экологически чистого транспорта, отличающегося высокими скоростями движения, низким уровнем шума, комфортными условиями поездки для пассажиров, надёжностью и ремонтпригодностью.

При этом следует отметить, что в настоящее время не существует ни мировой, ни европейской единой концепции будущего развития железных дорог. Особенность современной ситуации состоит в том, что в среде производителей подвижного состава уже сформировалось небольшое число крупных международных компаний, у которых большинство железных дорог всего мира покупает необходимые им изделия, готовые к эксплуатации и имеющие гарантию надёжности на весь срок службы. Между концернами-производителями ведётся жёсткая конкурентная борьба за рынки сбыта продукции, что находит отражение в непрерывном повышении технического уровня подвижного состава и снижении цен на него.

Процесс насыщения вагонного парка специализированным и инновационным подвижным составом на ближайшую перспективу обусловлен прежде

РАЗВИТИЕ СОВРЕМЕННОГО ВАГОНОСТРОЕНИЯ НА ОСНОВЕ ВНЕДРЕНИЯ ТЕХНИЧЕСКИХ И ТЕХНОЛОГИЧЕСКИХ ИННОВАЦИЙ В СФЕРЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

С.М. Резер, генеральный директор ЗАО «Институт проблем транспорта и логистики», д.т.н., профессор

всего экономическими выгодами владельца вагонов и перевозчика — такими, как увеличение количества перевозимого груза, дополнительные выгоды при выполнении погрузки и разгрузки вагонов, повышение сохранности перевозимых грузов и т.д.

В настоящее время уже довольно чётко сформировались основные рыночные требования и подходы к проектированию грузовых вагонов нового поколения, характеризующихся требуемой для освоения растущих грузопотоков провозной способностью. В качестве основных рассматриваются следующие требования: уменьшение массы тары вагонов; повышение погонных и осевых нагрузок; увеличение габарита, скорости движения и массы грузовых поездов; длительный срок службы; снижение стоимости жизненного цикла.

НОВОЕ СТОЛЕТИЕ БУДЕТ ХАРАКТЕРИЗОВАТЬСЯ ВНЕДРЕНИЕМ В ЭКСПЛУАТАЦИЮ ЭКОЛОГИЧЕСКИ ЧИСТОГО ТРАНСПОРТА, ОТЛИЧАЮЩЕГОСЯ ВЫСОКИМИ СКОРОСТЯМИ ДВИЖЕНИЯ, НИЗКИМ УРОВНЕМ ШУМА, НАДЁЖНОСТЬЮ И РЕМОНТОПРИГОДНОСТЬЮ

Процесс создания современных грузовых вагонов во всё большей степени учитывает экономические аспекты эксплуатации вагонов и требования нового подхода к решению повышения их экономической эффективности для железных дорог.

Так, повышение допустимой массы брутто вагонов со 119 до 129 т стимулировало в США производство большегрузных вагонов. Использование вагонов повышенной грузоподъёмности выгодно железным дорогам, так как позволяет перевозить больше грузов меньшим числом вагонов.

Конкурентоспособность железных дорог повышается также за счёт внедрения новых технологий для перевозки

груза. Одну из наиболее эффективных возможностей предоставляет выбор для перевозок конкретных грузов в имеющихся или вновь проектируемых вагонах с заданными характеристиками.

Некоторые изготовители подвижного состава разрабатывают собственные конструктивные и технологические решения, позволяющие уменьшить массу тары вагона. Так, компания Johnstown America (США) предложила новый способ изготовления хребтовой балки, одного из основных элементов рамы большинства вагонов современной конструкции. Обычно её сваривают из двух горячекатаных профилей. Результатом проведённых совместно с поставщиком металла исследований стала замена сварной конструкции профилем из холоднокатаной стали с пределом текучести 492 МПа вместо 351,5 МПа. Новая рама имеет достаточную прочность, но

при этом масса тары вагона для перевозки угля уменьшена на 450 кг.

Johnstown America вместе с American Steel Foundries разработала облегчённую тележку ASF-2001, в которой нет подпятника, а нагрузка от кузова передаётся на две боковые опоры. Сочетание кузова из алюминиевого сплава, облегчённой балки и тележки позволило уменьшить тару вагона для перевозки угля до 17,7 т при грузоподъёмности 112,5 т.

Одним из важнейших факторов развития вагоностроения является повышение осевых нагрузок, которое не просто экономически оправданно, но даёт значительный эффект. Повышение её от 22,5 до 30,5 т снижает затраты на перевозку на 40%. При этом играет свою

НАУКА И ИННОВАЦИОННЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

роль не только конструкция вагона, но и коэффициент грузоподъемности (отношение грузоподъемности к массе тары). Чем выше этот коэффициент, тем экономически эффективнее использование вагона. В результате реализации такого подхода коэффициент грузоподъемности во многих странах повышен с 2,4 до 5,8.

В настоящее время осевая нагрузка четырёх- и двухосных вагонов на железных дорогах Европы и стран СНГ составляет не более 22,5 т, в то время как на железных дорогах Северной Америки, Австралии и Южной Африки широко эксплуатируются грузовые вагоны с осевыми нагрузками 30–40 т. Стоит отметить, что например, в Европе имеется несколько изолированных железнодорожных систем, обслуживающих конкретные виды наиболее массовых перевозок грузов — угля, железной руды, зерна, продукции нефтяной и нефтехимической промышленности, автомобилей и контейнеров, где используются вагоны с повышенной осевой нагрузкой.

ГОСУДАРСТВО УЖЕ ОКАЗЫВАЕТ ПОДДЕРЖКУ ПРОИЗВОДИТЕЛЯМ ИННОВАЦИОННОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

К примеру, для усиления позиций железных дорог Германии в конкурентной борьбе с водным транспортом в области перевозок железной руды из Роттердама и Дуйсбурга на Саарские металлургические заводы в Диллингене и Ной-Кирхине, корпорация Adtranz поставила в 1999 г. в Германию шестиосные вагоны серии Faals 152,2 грузоподъемностью 115 т с осевой нагрузкой 25 т. В Швеции построен и прошёл испытания новый крытый вагон грузоподъемностью 93 т при осевой нагрузке 30 т для перевозки стали в рулонах и слитках.

Безусловно, и на российских железных дорогах актуально внедрение таких инновационных вагонов. При этом, Постановлением Правительства Российской Федерации от 19 ноября 2014 г. N 1223 г. Москва «Об утверждении Правил предоставления субсидий из федерального бюджета на возмещение потерь в доходах российских лизинговых организаций при предоставлении скидки при условии приобретения

инновационных вагонов с повышенной осевой нагрузкой, а также на возмещение части затрат российским организациям на уплату процентов по кредитам,

ПОВЫШЕНИЕ ОСЕВЫХ НАГРУЗОК ОТ 22,5 ДО 30,5 Т СНИЖАЕТ ЗАТРАТЫ НА ПЕРЕВОЗКИ НА 40%

полученным в российских кредитных организациях на приобретение инновационных вагонов с повышенной осевой нагрузкой, в рамках подпрограммы «Транспортное машиностроение» государственной программы Российской Федерации «Развитие промышленности и повышение её конкурентоспособности» закреплено право получения субсидий для операторов, приобретающих такие вагоны, и вводящие их в эксплуатацию в свой парк, а также лизинговым организациям, в целях стимулирования приобретения инновационных вагонов.

Субсидии предоставляются при условии приобретения инновационных вагонов, которые произведены не ранее 1 января 2014 г., на которые выданы сертификаты соответствия требованиям безопасности Российской Федерации и на которые в технической документации установлены технические характеристики по утверждённому перечню.

Субсидии российским организациям — покупателям инновационных вагонов предоставляются на возмещение части затрат на уплату процентов по кредитам (либо по траншам в рамках кредитных линий), полученным в российских кредитных организациях и (или) в государственной корпорации «Банк развития и внешнеэкономической де-

ПОВЫШЕННАЯ ОСЕВАЯ НАГРУЗКА ТЕЛЕЖКИ ПОЗВОЛЯЕТ СНИЗИТЬ ВАГОННУЮ И ТАРИФНУЮ СОСТАВЛЯЮЩИЕ В СТОИМОСТИ ПЕРЕВОЗКИ ТОННЫ ГРУЗА

тельности (Внешэкономбанк)» не ранее 1 июля 2013 г. и направленным на приобретение инновационных вагонов либо на рефинансирование кредитов (кредитных линий), полученных ранее и

направленных на приобретение инновационных вагонов (далее — кредиты).

Субсидии лизинговым организациям предоставляются на возмещение по-

терь в доходах при условии предоставления ими скидки лизингополучателю по уплате лизинговых платежей и приобретения инновационных вагонов.

Субсидии на возмещение части затрат на уплату процентов по кредитам рассчитываются исходя из суммы, не превышающей размер стоимости приобретения инновационных вагонов.

Субсидии предоставляются в пределах бюджетных ассигнований, предусмотренных федеральным законом о федеральном бюджете на соответствующий финансовый год и плановый период, и лимитов бюджетных обязательств, утверждённых в установленном порядке Министерством промышленности и торговли Российской Федерации на цели, указанные в данных Правилах. Субсидия предоставляется на основании заключённого между Министерством промышленности и торговли Российской Федерации и лизинговой организацией либо покупателем вагонов договора о предоставлении субсидии, в котором предусматриваются:

- цели, условия и порядок предоставления субсидии;
- сроки перечисления субсидии;
- обязанность Министерства промышленности и торговли Российской Федерации и органа государственного финансового контроля на проведение проверок соблюдения лизинговой организацией либо покупателем вагонов условий предоставления субсидии, а также согласие

получателя субсидии на проведение таких проверок;

- порядок, формы и сроки представления отчётов о выполнении условий предоставления субсидии;

- порядок возврата сумм, использованных получателем субсидии, в случае установления по итогам проверок, проведённых Министерством промышленности и торговли Российской Федерации и органом государственного финансового контроля, факта нарушения целей и условий, определённых настоящими Правилами и договором;

- условия расторжения договора;
- качественная и (или) количественная характеристика достижения за счёт субсидий целевых показателей подпрограммы;
- перечень вагонов с указанием заводских и (или) сетевых номеров вагонов.

Отрадно отметить, что государство уже оказывает поддержку производителям инновационного подвижного состава, хотя грузовладельцы и операторы пока осторожно относятся к этой продукции. Технологически новый вагон дороже обычного в среднем на 10–15%, но при этом пока нет чёткого национального стандарта, который бы определял критерии инновационности и обеспечил бы взаимозаменяемость деталей тележек вне зависимости от производителя.

Сейчас российский рынок инновационного подвижного состава представлен тремя крупными игроками — «Уралвагонзаводом» (УВЗ), «Объединённой вагонной компанией» (ОВК) и холдингом «РМ Рейл».

На УВЗ к числу наиболее перспективных инновационных разработок относят полувагон модели 12-196-01 с повышенной осевой нагрузкой 25 тонн. Это первый в России серийный полувагон нового поколения на тележке с повышенной грузоподъёмностью, до 75 тонн. В железнодорожной сети эксплуатиру-

ется уже больше 4 тыс. инновационных полувагонов этой модели.

Инновационные изделия УВЗ позволяют повысить провозную и пропускную способность железных дорог и значительно снизить расходы на перевозку и потребление энергии. Улучшение их характеристик продолжается.

В среднесрочной перспективе программа развития модельного ряда корпорации УВЗ предусматривает освоение серийного производства широкой номенклатуры инновационных специализированных вагонов (хопперов, платформ)

МАССОВОЕ ВНЕДРЕНИЕ ИННОВАЦИОННЫХ ВАГОНОВ С УЛУЧШЕННЫМИ ТЕХНИЧЕСКИМИ ХАРАКТЕРИСТИКАМИ, С УЧЕТОМ ЧЁТКОЙ И ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНОЙ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ТЕХНИЧЕСКОЙ ПОЛИТИКИ ПО ПЕРЕХОДУ ОТ МОРАЛЬНО УСТАРЕВШИХ ВАГОНОВ К БОЛЕЕ ЭФФЕКТИВНЫМ И БЕЗОПАСНЫМ МОДЕЛЯМ, БЕЗУСЛОВНО, ПОВЫСИТ ЭФФЕКТИВНОСТЬ ПЕРЕВОЗОЧНОГО ПРОЦЕССА И СКОРОСТЬ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПОТРЕБИТЕЛЕЙ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ

на тележках 18-194-1 с осевой нагрузкой 25 тс. Только в 2014 г. на развитие программ по созданию перспективной железнодорожной продукции на «Уралвагонзаводе» выделено более 650 млн руб.

Повышенная осевая нагрузка тележки позволяет снизить вагонную и тарифную составляющие в стоимости перевозки тонны груза. Кроме того, уменьшаются затраты на перевозку угля за счёт скидки на порожний пробег, установленной для этих вагонов, а также повышенной грузоподъёмности. Однако экономический эффект определяется не только тарифом (и, соответственно, снижением стоимости перевозки тонны груза), но и сокращением потребного парка и стоимости жизненного цикла вагона.

Стоит также отметить, что использование данного подвижного состава теоретически может увеличить провозную способность узких мест сети РЖД, например на подходе к Ванино и на БАМе.

Однако сегодня инфраструктура

не готова принять подвижной состав с повышенной нагрузкой, поскольку не выработан национальный стандарт, который бы обеспечил взаимозаменяемость всех деталей тележки вне зависимости от производителя.

Безусловно, инновационный подвижной состав на рынке транспортного машиностроения продукт относительно новый. И практика его внедрения сопровождается неблагоприятными экономическими условиями — избытком вагоностроительных мощностей в условиях профицита вагонного парка на сети.

Кроме того, заказчиков интересуют такие параметры, как увеличенный жизненный цикл вагона и увеличение межремонтных пробегов. Инновационные вагоны стоят дороже, но и срок службы их выше — около 32 лет (у обычного вагона — 23–25 лет), и экономический эффект от их эксплуатации накапливается всё это время. Между тем реальную экономию при эксплуатации инновационных вагонов можно будет получить только при условии, когда таких вагонов на сети их появится десятки тысяч.

Стоит также отметить, что новый технический регламент Таможенного союза «О безопасности железнодорожного подвижного состава» также должен внести существенные корректировки в сложившуюся практику продления срока службы вагонов.

Массовое внедрение инновационных вагонов с улучшенными техническими характеристиками, с учетом чёткой и последовательной государственной технической политики по переходу от морально устаревших вагонов к более эффективным и безопасным моделям, безусловно, повысит эффективность перевозочного процесса и скорость обслуживания потребителей транспортных услуг.





ФОРМИРОВАНИЕ ТАРИФНЫХ УСЛОВИЙ В ОТНОШЕНИИ ВАГОНОВ С УЛУЧШЕННЫМИ ТЕХНИЧЕСКИМИ ХАРАКТЕРИСТИКАМИ, ОБЕСПЕЧИВАЮЩИХ ЭКОНОМИЮ ЗАТРАТ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРИ ИХ ЭКСПЛУАТАЦИИ. ДАЛЬНЕЙШЕЕ РАЗВИТИЕ ИНСТРУМЕНТОВ ПО СТИМУЛИРОВАНИЮ ПРИОБРЕТЕНИЯ ТАКИХ ВАГОНОВ

В.Н. Варгунин, начальник Управления регулирования транспорта Федеральной службы по тарифам Российской Федерации

ФСТ России приказом от 9 апреля 2013 г. № 61-т/1 были внесены изменения и дополнения в Прейскурант № 10-01 «Тарифы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами», предусматривающие установление новых тарифных схем для отдельных моделей полувагонов и крытого вагона для перевозки минеральных удобрений с улучшенными характеристиками.

Данное решение было принято на основании оценки снижения расходов инфраструктуры в процессе эксплуатации таких вагонов, проведенной научно-исследовательским институтом в сфере транспорта и подтвержденной федеральным органом исполнительной власти в области транспорта.

При этом в ходе рассмотрения указанного вопроса причастными федеральными органами исполнительной власти, ОАО «РЖД» и пользователями транспортными услугами был разработан универсальный механизм по разработке и утверждению отдельных тарифных схем для вагонов с улучшенными характеристиками, в том числе предусматривающий подтверждение возникающей при их эксплуатации экономии затрат инфраструктуры.

В соответствии с указанным алгоритмом ФСТ России приказом от 29 декабря 2014 г. № 311-т/1 были внесены изменения и дополнения в Прейскурант № 10-01, предусматривающие установление новых тарифных схем на порожний пробег отдельных моделей полувагонов с улучшенными характеристиками.

По итогам обсуждения данных вопросов причастными федеральными

органами исполнительной власти, ОАО «РЖД» и пользователями транспортными услугами было отмечено, что реализованный механизм целесообразно использовать и в отношении вагонов иных моделей при подтверждении возникающей при этом экономии на эксплуатацию инфраструктуры.

При этом учёт экономии затрат инфраструктуры в тарифных схемах на порожний пробег вагонов, который оплачивают операторы подвижного состава, может рассматриваться как мера, обеспечивающая стимулирование приобретения таких вагонов.

Кроме того, в рамках ценовых пределов тарифов на услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов, установленных ФСТ России, ОАО «РЖД» в целях стимулирования внедрения новой техники и технологий на железнодорожном транспорте имеет право по изменению стоимости перевозки грузов по российским железным дорогам в гружёном рейсе (для всех типов вагонов) и в порожнем рейсе (кроме вагонов, тариф на порожний пробег которых определяется независимо от рода и класса груза).

При этом в настоящее время технические характеристики инновационных вагонов, приведённые в рамках постановления Правительства Российской Федерации от 19 ноября 2014 г. № 1223, разработанного в целях предоставления субсидий из федерального бюджета на возмещение потерь в доходах российских лизинговых организаций при предоставлении скидки при приобретении инновационных вагонов, обеспечивают формирование экономического эффекта главным образом у операторов железнодорожного подвижного состава и отчасти у грузоотправителей.

Таким образом, признание вагонов «инновационными» на основе тех-

нических характеристик, указанных в постановлении Правительства Российской Федерации от 19 ноября 2014 г. № 1223, не является основанием для установления в отношении таких вагонов пониженных тарифов.

Таким образом, без оценки и подтверждения в установленном порядке экономического эффекта для владельца инфраструктуры от использования инновационных вагонов не представляется возможным разработка отдельных тарифных схем.

В условиях, когда технические характеристики инновационных вагонов главным образом формируют эффект для владельцев вагонов, в качестве основного инструмента стимулирования приобретения вагонов с улучшенными характеристиками, целесообразно использование иных, нетарифных мер, таких как субсидирование (снижение) банками с государственным участием процентной ставки по кредитам на приобретение компаниями новых вагонов, снижение процентной ставки по налогу на имущество на новый подвижной состав, изменение нормативов по амортизации вновь приобретаемого подвижного состава. Важное влияние на стимулирование закупки таких вагонов могут оказать решения по внедрению программы утилизации вагонов, предусматривающей предоставление субсидий собственникам вагонов за вывод из эксплуатации подвижного состава с продлённым сроком службы при одновременном приобретении ими новых вагонов, и других, в том числе организационных мер направленных на повышение требований к продлению сроков службы вагонов и техническому состоянию подвижного состава с продлённым сроком службы, а также изучение вопроса о введении обязательного страхования таких вагонов.



Российский профессиональный союз железнодорожников и транспортных строителей — один из старейших и крупнейших в профсоюзном движении страны. Дорпрофжел Московской железной дороги с самого основания является одним из крупнейших территориальных подразделений РОСПРОФЖЕЛ. По актуальным вопросам деятельности отраслевых профсоюзных организаций железнодорожной отрасли мы сегодня беседуем с советником Председателя Дорпрофжел Московской железной дороги — филиала ОАО «РЖД» Григорием Львовичем Крутоногом.

Уважаемый Григорий Львович, расскажите о работе территориальной организации, о её достижениях и перспективах развития на ближайший и долгосрочный период.

Эффективность функционирования такого мощного транспортного комплекса, каким является Московская железная дорога, определяется, прежде всего, каждодневным напряжённым трудом десятков тысяч людей. И огромная заслуга профсоюзной организации столичной магистрали состоит в том, что она сумела сделать очень многое, чтобы этот труд стал не только высокопроизводительным, но и хорошо организованным, безопасным, доставлял удовлетворение и давал чувство гордости за принадлежность к коллективу железнодорожников.

Дорожная профсоюзная организация Московской железной дороги ведёт свою историю с 1959 г., когда Постановлением Правительства на основе объединения нескольких железных дорог

СБЕРЕЧЬ МАШИНИСТА

Г.Л. Крутоног, советник Председателя «Дорожной территориальной организации Российского профсоюза железнодорожников и транспортных строителей на Московской железной дороге (Дорпрофжел Московской железной дороги — филиала ОАО «РЖД»)»

была создана единая Московская магистраль, ставшая одной из крупнейших в СССР. Исходя из ответственных задач, поставленных перед объединённой столичной магистралью, естественно, была создана и единая дорожная профсоюзная организация, которая и сейчас является крупнейшей на сети железных дорог.

В настоящее время Дорожная территориальная организация профсоюза (Дорпрофжел) на Московской дороге объединяет более 150 тысяч работников — членов Профсоюза. В её составе 378 первичных организаций, в том числе профорганизации локомотивных и вагонных депо, дистанций пути, электроснабжения, автоматики и СЦБ, гражданских сооружений и др., а также Московского университета путей сообщения (МИИТ), колледжей и техникумов, детских садов, железнодорожных больниц и поликлиник, заводов и так далее. Уровень профсоюзного членства составляет 91,5% от числа работающих и учащихся, и он растёт, что свидетельствует о доверии профсоюзу.

Главное в работе Дорпрофжела — это забота о рабочем человеке, защита интересов железнодорожников, создание хороших условий труда, содействие администрации в обеспечении профессионального роста работников, решение вопросов жилья и полноценного отдыха.

Основной принцип работы профсоюзного актива и взаимоотношений с работодателями — это социальное партнёрство на всех уровнях, решение возникающих вопросов путём конструктивных переговоров и стремление не доводить дело до социальных конфликтов. Реализуется этот принцип через заключение отраслевых соглашений и коллективных договоров. Сейчас в регионе Московской дороги действуют 69 коллективных договоров.

Не хотелось бы говорить пафосно, но взаимоотношения работодателей и Дорпрофжел в пределах Московской железной дороги я бы оценил, как «терри-

торию разумной социальной политики». Хочу подчеркнуть — разумной. Бывают и разные трения, но все вопросы решаются во благо работников и предприятий.

Сегодня приоритеты профсоюзной деятельности определяются исходя из того, что магистраль работает в условиях кризисных явлений в экономике страны, снижения объёмов перевозок, финансово-экономических трудностей. Основным критерием уровня социальной защищённости является размер заработной платы и её своевременная выплата.

Не менее актуальная задача — обеспечение занятости работников. Решение этого вопроса по инициативе профсоюза: перемещение работников внутри предприятий, ограничение приёма и другие шадящие меры. Увольнение по сокращению штата рассматривается как крайняя вынужденная мера и согласовывается с профсоюзом.

В числе приоритетных направлений остаётся улучшение условий и охраны труда, обеспечение качественным инструментом, повышение уровня правозащитной работы, усиление контроля соблюдения трудового законодательства, а также организация отдыха и оздоровления работников, летнего отдыха детей железнодорожников, проведение массовых спортивных мероприятий. В центре нашего внимания: конкретная адресная забота о наших ветеранах, организация их встреч с молодежью, что особенно важно в год 70-летия Великой Победы. Важным направлением остаётся работа наших кредитно-потребительских кооперативов, где члены профсоюза могут получить кредит под процент гораздо ниже банковского. И многое другое. Но самый главный приоритет остаётся неизменным — это защита прав и социальных гарантий членов Роспрофжел.

16 апреля в Центральном доме культуры железнодорожников в Москве состоялось торжественное расширенное заседание Центрального комитета

ПРОФСОЮЗНОЕ ДВИЖЕНИЕ

РОСПРОФЖЕЛ, посвящённое 110-летию отраслевого профсоюза. Какие основные вопросы прозвучали на заседании? Какие тенденции развития РОСПРОФЖЕЛ были обсуждены и обозначены на предстоящий период?

В резолюции, принятой на торжественном заседании ЦК, отмечено, что: «За 110-летнюю историю отраслевого профсоюза неоднократно менялось его название, изменялись общественные формации, но он был и остаётся сплочённой организацией, активно влияющей на улучшение условий труда и производственного быта, обеспечивающей гарантии социальной поддержки работников, ветеранов отрасли и членов их семей. Профсоюз контролирует и отстаивает соблюдение законодательства в области трудовых отношений и формирует новые грани социального партнёрства, основанные на уважении к человеку труда и результатам его деятельности.

И впредь будет развиваться конструктивный диалог с работодателями и органами законодательной и исполнительной власти всех уровней, отстаивание прав членов Профсоюза. Мы по-прежнему будем добиваться роста их благосостояния, справедливой оплаты труда и улучшения его условий, обеспечения занятости, повышения экономической эффективности предприятий отрасли и их стабильной работы, внедрения принципов бережливого производства, укрепления трудовой и технологической дисциплины, обеспечения безопасности движения поездов». Лучше не скажешь.

2015 год объявлен Годом бережливого производства в ОАО «РЖД». Это весьма актуально на текущем этапе экономического развития, когда непростая финансово-экономическая ситуация в стране напрямую затрагивает интересы железнодорожников. Перед дорожной профсоюзной организацией стоят новые задачи, которые требуют неоднозначных решений, и здесь основная задача профсоюза — сгладить имеющиеся негативные последствия для работников. Как осуществляется эта работа?

Центральным Комитетом нашего профсоюза издано соответствующее Постановление. В нём сказано, чтобы наши

профсоюзные организации оказывали содействие работодателю в вопросах повышения эффективности и роста производительности труда, снижения непроизводительных затрат, потерь, снижения расходов, повышения доходности на основании модернизации производства и оптимизации организации труда через внедрение новой техники, применение новых ресурсосберегающих технологий, новаторских принципов в управлении. Соответствующее Постановление также издано в нашей дорожной профсоюзной организации. В нём мы отразили ещё один важный момент, что бережливое производство—это не только повышение производительности труда за счёт новой техники и технологий, но и бережное отношение к людям, как к важнейшему ресурсу. Очень важно привлечь к этой работе непосредственно коллективы на местах, самих работников—машинистов, слесарей по ремонту подвижного состава, электромонтеров, механиков—всех участников транспортного производства. Потому что именно там, на местах лучше всего видно, где потери, где и на чём можно сэкономить. У нас очень расходные локомотивное хозяйство, хозяйство пути, электроснабжения. И даже, казалось бы, небольшое предложение может дать очень серьёзный экономический эффект. Каждый сэкономленный киловатт-час электроэнергии, каждая тонна дизельного топлива имеют большое значение.

Также наши усилия направлены на то, чтобы результаты этой творческой работы нашего персонала—экономленные средства—шли и на обеспечение роста зарплат, на предотвращение сокращения рабочих мест, то есть, чтобы достигнутая экономия касалась, в том числе, улучшения благосостояния наших работников.

Эту работу—по экономии расходов, повышению доходности—мы начали ещё в прошлом году. При наших профсоюзных комитетах были созданы 184 антикризисные экспертные группы, которые инициируют творческую работу членов профсоюза, а также рассматривают поступившие предложения, выбирают из них лучшие. Был объявлен конкурс 2014 г. на самое лучшее предложение

по снижению расходов и повышению доходности. По его итогам специальной комиссией ЦК Профсоюза победителем выбран ведущий экономист локомотивного депо Брянск в составе нашей дороги, член профсоюза Александр Владимирович Козлов. Он внёс предложение по снижению часов сверхурочной работы локомотивных бригад при сопровождении локомотивов в ремонт и из ремонта. Это очень важный вопрос, поскольку сверхурочная работа приводит к накоплению усталости в организме и снижению работоспособности членов локомотивных бригад. К тому же, это достаточно расходная часть, так как оплата сверхурочных часов производится в полутора и двойном размере.

Поступило также много и других различных предложений. Будем их рассматривать и поощрять наиболее отличившихся.

Григорий Львович, мы сейчас хотим затронуть очень важную инновационную тему работы профсоюзной организации. Внедрение проекта Московского Дорпрофжела по страхованию локомотивных бригад от профессиональной непригодности было одобрено президентом компании ОАО «РЖД» Владимиром Ивановичем Якуниным и получило широкое распространение по сети дорог. Мы знаем, что Вы стояли у истоков создания и развития этого серьёзного проекта, направленного на дополнительную защиту работников компании. Расскажите об основных этапах, целях и задачах этой программы.

Этот вопрос, действительно, очень важный. Особенно с социальной точки зрения. Члены локомотивных бригад—та категория работников, к состоянию здоровья которых предъявляются наиболее серьёзные требования. Сами машинисты шутят, что, наверное, у космонавтов не такие строгие требования! Но, тем не менее, Минздравсоцразвития, чьим приказом утверждены эти требования, подходит к этому вопросу достаточно принципиально. Некоторое количество машинистов и помощников машинистов не проходят ежегодную медицинскую комиссию и не допускаются к своей работе. И если раньше локомотивные депо могли предоставлять им другую

работу, например, слесарем по ремонту локомотивов, то сейчас депо являются эксплуатационными, а все ремонтные работы переданы в отдельные производственные структуры. Поэтому сейчас у депо нет возможностей предоставлять вакансии машинистам, не прошедшим комиссию, и предприятия вынуждены просто расставаться с таким работником. При этом в законодательстве у нас не предусмотрена никакая защита, выходное пособие или что-то подобное для тех, кто не прошёл медкомиссию. Именно поэтому и была создана система страхования от потери профпригодности по медицинским показаниям. Сами работники, машинисты уже давно высказывали пожелания, чтобы была предусмотрена какая-то система возмещения, которая позволяла бы какое-то время «продержаться на плаву». Обращения с такими пожеланиями поступали и ко мне. Самое для меня памятное—в ноябре 2011 года. Я принимал участие в совещании локомотивных бригад в депо Узловая под Тулой. И после совещания ко мне подошли машинисты, и Роман Тимохин, машинист 1-го класса просто взмолился: «Григорий Львович, сделайте, наконец! Ну что-то же нужно делать! Потому что нас ТАК списывают!» Я, вернувшись в Москву, пригласил ряд экспертов и начал консультации со страховыми компаниями. Доложил своему руководителю Николаю Фомичу Сеницыну, Председателю нашей дорожной организации. Он одобрил нашу инициативу по разработке такой программы. Мы провели очень много консультаций, рассматривали различные варианты, обсудили их непосредственно с локомотивными бригадами и на Совете председателей профкомов локомотивных депо, учли их замечания, пожелания, разработали концепцию страховой программы, рассчитали страховые тарифы. И с середины 2012 г. приступили к реализации этой программы со страховой компанией «ЖАСО-ЛАЙФ», дочерним предприятием страховой компании «ЖАСО», чьи условия оказались наиболее приемлемыми для нас. Должен сказать, что этот страховой продукт получился уникальным. Ни одна страховая компания на тот момент таким продуктом не обла-

дала. В чём уникальность программы? Во-первых, чем раньше работник вступает в программу страхования, тем ниже для него страховые взносы. Если работник вступает в программу в молодом возрасте—от 20 до 24 лет, то он будет платить каждый месяц порядка 350 рублей. И эта сумма не меняется в течение всего срока действия договора. Если работник вступает в программу в более зрелом возрасте, порядка 40 лет, или после 50 лет размер ежемесячного платежа будет выше. Базовой страховой суммой мы определили 300 тысяч рублей. Работник может выбрать и большую сумму. Естественно, немного больше нужно будет платить, пропорционально. Во-вторых, мы предложили такое понятие, как премия за здоровый образ жизни. То есть, те средства, которые вносятся в течение всего срока страхования, если, разумеется, не происходит «списания», работник получает по достижению пенсионного возраста, то есть 55 лет—для машинистов и помощников машинистов. И эта сумма также зависит от возраста вступления в программу. Для вступивших в молодом возрасте—это 100% возврат средств, для тех, кто вступил в более зрелом возрасте—от 50 до 100%. И это очень хороший мотивационный фактор. Третье. Если происходит смерть застрахованного работника—по любой причине, семья получает возврат всех внесённых им средств. Если работник хочет добровольно выйти из программы, то он может забрать внесённые им деньги, за минусом тех средств, которые были потрачены на сопровождение этой программы. Эту сумму определяет страховая компания. При наступлении страхового случая вся страховая сумма выплачивается сразу. Работник может потратить её на лечение, на погашение кредитов и ссуд, на переобучение для дальнейшего трудоустройства, может заняться бизнесом, вложить эти деньги куда-либо. То есть, распорядиться всей суммой по своему усмотрению.

Продукт получился привлекательным для локомотивных бригад. Программа одобрена Центральным Комитетом нашего профсоюза и рекомендована к распространению на других дорогах сети. Сейчас на Московской дороге застра-

ховано порядка 2400 человек, а всего по сети—более 4500 работников локомотивных бригад. Другие дороги позже присоединились к программе, поэтому количество у них ниже. Для сопровождения этой программы мы создали хозрасчётное подразделение Дорпрофзащита. Уже произошёл целый ряд страховых случаев, всего—58, произведены выплаты. Из них: 44 случая, то есть основная доля, утрата профпригодности по медицинским показаниям. По естественной смерти—2 случая. Получение премии за здоровый образ жизни, по дожитию до пенсионного возраста—12 случаев. Всего страховая компания выплатила более 18 млн рублей.

Важным моментом является проведение разъяснительной работы, так как страховая культура у нас мало развита. Эту работу мы поручили председателям профсоюзных комитетов на местах. Люди им верят. И при проведении активной работы процесс идёт достаточно хорошо. Например, в локомотивном депо Рязань застраховано уже более 41% машинистов, в депо Вязьма—38%, в депо Брянск—28%, в Орехово-Зуево—17%. В целом по Московской дороге на начало апреля этого года застраховано 16% машинистов.

Большую роль в продвижении программы страхования на Московской дороге сыграли начальник дороги Владимир Ильич Молдавер и председатель Дорпрофжел Николай Фомич Сеницын.

Программа имеет, безусловно, социальную направленность. На мой взгляд, это также существенно и с точки зрения обеспечения безопасности движения поездов. Мы провели краткий опрос среди локомотивных бригад. И первое, что даёт эта страховка, по их мнению, это—уверенность в завтрашнем дне. Для локомотивных бригад это очень важно. Люди перестают нервничать при приближении срока очередного ежегодного медосвидетельствования, их психологическое состояние более надёжное, и они могут спокойно выполнять свои функции по ведению поезда.

Благодарим, Григорий Львович, за интересное интервью. Желаем Вам успехов в дальнейшей деятельности!

Беседовала Юлия Фёдорова

ИНЕНКОМ

Инжиниринговые работы и услуги

**Строительство, реконструкция и ремонт
зданий и сооружений**

**Монтаж и наладка
телекоммуникационных систем**

**Строительство, реконструкция и ремонт
инженерных сетей и коммуникаций**

**Строительство, реконструкция и ремонт
энергосистем и сетей**

**Создание и модернизация систем
автоматизированного управления
технологическими процессами
и промышленной автоматики**

**Диагностика электрооборудования
и электрических сетей**

**Комплексные системы молниезащиты
и заземления зданий и сооружений**

**Комплектация объектов
оборудованием и материалами**

тел-факс : +7-(499)-940-93-99

e-mail:UrasovSV@iceplus.ru

www.inencom.ru



Уважаемый Сергей Владимирович, расскажите о миссии, целях и задачах компании «ИНЭНКОМ» на рынке электроэнергетики? Что достигнуто за годы деятельности? Каким Вы видите развитие на ближайший период?

Созданная в 1994 году, Инновационная Энергетическая Компания («ИнЭнКом») специализируется в области промышленного и гражданского строительства и выполнения работ по капитальному ремонту и техническому обслуживанию в топливно-энергетическом комплексе Российской Федерации, на основе использования опыта предшествующих лет, с применением современной зарубежной практики и интеллектуальных систем управления проектами, а также инновационных технологий и ресурсов.

«ИнЭнКом» осуществляет полный комплекс задач по разработке, проектированию, монтажу и сдаче в эксплуатацию энергосистем до 110кВ для различных промышленных и гражданских объектов, и предоставляет пакеты услуг по созданию автоматизированных систем управления технологическими процессами (АСУТП) и энергоресурсами (АСУЭ), систем молниезащиты, производству низковольтных устройств (НКУ).

В компании внедрена и успешно функционирует система менеджмента качества, построенная на базе стандартов ИСО 9001-2001 и направленная на повышение конкурентоспособности и экономической стабильности компании, постоянного улучшения качества предоставляемой продукции и услуг.

Концепция дальнейшего развития компании предусматривает постоянное

ЭКСПЛУАТАЦИЯ И РЕКОНСТРУКЦИЯ ЭНЕРГОСИСТЕМ И ПОДСТАНЦИЙ КОНТАКТНОЙ СЕТИ. ОПЫТ ИННОВАЦИОННОЙ ЭНЕРГЕТИЧЕСКОЙ КОМПАНИИ

С.В. Юрасов, генеральный директор
ООО «Инновационная энергетическая компания»

совершенствование системы сервиса, работ и услуг, в перспективе мы видим для себя освоение новых рынков, таких как совместная работа с ОАО «РЖД».

Главное направление деятельности ООО «ИнЭнКом» — это наиболее полное удовлетворение потребностей наших клиентов и партнёров качеством нашей работы.

Какие проекты на рынке производства и распределения электроэнергии реализовала компания? Какие преимущества компании помогают ей эффективно работать на высококонкурентном рынке?

В 2012–2014 годах Компанией реализованы проекты с ОАО «Газпром» и его дочерними предприятиями, с ОАО «Роснефть», ОАО «СИБУР», ОАО «Северсталь», МОЭСК и многими другими предприятиями энергетической отрасли.

Результаты реализации данных проектов значительно сократили издержки этих организаций на содержание, эксплуатацию и ремонт капитальных сооружений и энергосистем, и повысили эффективность управленческих процессов и механизмов.

В части преимуществ компании «ИнЭнКом», позволяющих ей поддерживать высокую конкурентоспособность на рынке, отмечу то, что ООО «ИнЭнКом» является сертифицированным членом Prisma Golden Club (Золотой клуб Призма)¹ и официальным дистрибьютором, промышленной компании Schneider Electric.

ООО «ИнЭнКом» также — сертифицированный партнёр крупнейшей международной компании АВВ по сборке

¹ *Golden Club Prisma (Золотой Клуб Призма) — это объединение сертифицированных российских партнёров компании Schneider Electric по производству НКУ типа Prisma Plus. Целью данного партнёрства является организация производства в полном соответствии с европейскими технологиями и стандартами. — Здесь и далее прим. редактора.*

щитовой продукции до 5000А и сертифицированный партнёр компаний Rittal, Eaton (Moeller), LSIS по сборке и системной интеграции.

Специалисты компании «ИнЭнКом» регулярно проходят стажировку и повышение квалификации в учебных центрах наших зарубежных партнёров, имеют необходимые свидетельства и сертификаты.

Всё оборудование, поставляемое и монтируемое нашей компанией, проходит 100% контроль службой контроля качества. Наличие 2-х складов коммутационных аппаратов и комплектующих, а также собственный парк автомобильного и железнодорожного подвижного состава позволяет также обеспечивать чёткие поставки и логистику материалов и оборудования при организации работ.

Какой спектр сотрудничества ООО «ИНЭНКОМ» может организовать для российских железных дорог? Например, модернизацию и сопровождение обслуживания контактной сети и подстанций? Установку и обслуживание систем молниезащиты? Какие-то ещё услуги? Какие перспективы экономической эффективности и снижения издержек предполагает развитие такого сотрудничества?

Компания «ИнЭнКом» готова предложить свои лучшие компетенции, опыт и практику для реализации актуальных проектов в сфере железнодорожного транспорта.

Это современные технологии проектирования и выполнения монтажных работ по направлениям:

- **Внедрение современных средств автоматизации.** Преимущества: для руководства — прозрачная система для анализа эффективности использования ресурсов и принятия верных управленческих решений; для энергетиков — современная и точная информация о состоянии электросети и оборудования,

ЭКСПЛУАТАЦИЯ И СОДЕРЖАНИЕ ОБЪЕКТОВ ИНФРАСТРУКТУРЫ

протоколирование внештатных ситуаций, дистанционное управление; для экономистов—учёт потребления ресурсов на единицу продукции, а также по отдельным потребителям, и планирование расходов.

- **Компенсация реактивной мощности.** Это снижение потерь в электрических сетях, появление резерва пропускной способности. Высвобождение дополнительной полезной мощности трансформаторов компенсация падения напряжения на длинных линиях, увеличение динамической и статической устойчивости оборудования (в особенности—двигательной нагрузки) при внешних коротких замыканиях и «скачках» напряжения, облегчение и ускорение запуска двигателей, увеличение срока службы кабельных линий, трансформаторов и другого оборудования, уменьшение платы за электроэнергию, повышение пропускной (на-

грузочной) способности воздушных и кабельных линий, возможность оказывать возмездные услуги сетевой компании по выдаче реактивной мощности (в виде прямой платы, или за счёт применения понижающих коэффициентов). Как следствие, появляется возможность наращивания производственных мощностей с использованием существующих энергопринимающих установок.

- **Комплексные системы молниезащиты и заземления зданий и сооружений.** Наши новейшие системы молниезащиты позволяют выполнить молниезащиту с сохранением архитектурной индивидуальности, могут быть реализованы на любой стадии строительства, обеспечивают ступенчатую защиту всех типов силовых, информационных сетей и потребителей.

- **Производство низковольтных комплектных устройств, сборка и испытание установок под специфические требования заказчика, гарантийный ремонт и**

информационная поддержка, ретрофит других энергоустановок на предприятии, выбор и производство необходимых установок.

Выполнение работ ООО «ИНЭНКОН» для российских железных дорог в части энергетики и капитального строительства позволит снизить энергетические затраты, сократить издержки на эксплуатацию и содержание объектов капитального строительства, совершенствовать и оптимизировать управленческие процессы, что в итоге, позволит существенно снизить затраты ОАО «РЖД» и эффективно развивать в ОАО «РЖД» систему «бережливого производства», доказавшую в рамках мирового опыта и практики свою высокую эффективность.

Спасибо, Сергей Владимирович, за содержательное интервью. Желаем Вам успехов в дальнейшей деятельности!

Беседовала Наталья Фролова

НАШИ ПАРТНЕРЫ:



SIEMENS

Schneider
Electric

JEAN MÜLLER 
THE NAME FOR SAFETY

Janitza
electronics



ПРАВИТЕЛЬСТВО
МОСКВЫ



РОСНЕФТЬ



ALSTOM

НАШИ КЛИЕНТЫ:



СОЧИ
2014



Vnukovo
INTERNATIONAL AIRPORT MOSCOW

22 октября 2015 г., Москва

October 22, 2015, Moscow

IFRTR 2015

www.ifrtr.com

3-й МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ ПО ВОПРОСАМ ТАРИФОВ И ЦЕНООБРАЗОВАНИЯ НА ТРАНСПОРТЕ

Со-организаторы:



Минтранс России



Государственная Дума



ФСТ
РОССИИ
Федеральная служба
по тарифам



СТРАТЕГИЧЕСКИЙ ПАРТНЕР
ОАО «РЖД»



НП «Гильдия экспедиторов»

Партнёры

ОАО «ФЕДЕРАЛЬНАЯ ГРУЗОВАЯ КОМПАНИЯ»
ОАО «ФЕДЕРАЛЬНАЯ ПАССАЖИРСКАЯ КОМПАНИЯ»

На площадке конференции будут обсуждаться вопросы клиентоориентированного развития транспортной отрасли, в том числе железных дорог, на основе эффективных тарифных решений; развитие новых принципов и методов цено- и тарифообразования; практика и действующие в России и за рубежом механизмы финансирования и развития транспортной инфраструктуры; российский и зарубежный опыт применения гибких цен и тарифов на транспорте; инновационные механизмы гибкого календарного тарифообразования на железных дорогах; вопросы транспортного права и законодательства; опыт применения сквозных цен и тарифов в условиях развития интеграционных процессов, и многое другое.

В конференции примут участие руководители и представители профильных министерств и ведомств Российской Федерации, ОАО «РЖД», администраций железных дорог стран Европы и Азии, государств-членов СНГ, БРИКС, ШОС, и других стран, Правительства РФ, Государственной Думы РФ, Международного Союза Железных Дорог (МСЖД/UIC), Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД), Евразийской экономической комиссии, Европейской экономической комиссии ООН, представители транспортных ассоциаций, гильдий и союзов, университетов, академической и отраслевой науки, ведущих российских и зарубежных транспортных компаний.

Контактная информация:

+7(499) 706-80-42, +7(499) 260-14-05, +7(499) 260-14-04

e-mail: office@guildexp.ru; guildexp@yandex.ru; info@inno-trans.ru (информационное партнёрство, Наталья Фролова)

Информационные партнёры



Научно-технический журнал
**ИННОВАЦИИ
ТРАНСПОРТА**



ТАРИФЫ
НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ



ЖУРНАЛ
РЖД ПАРТНЕР
www.rzd-partner.ru



ГУДОК
ИЗДАТЕЛЬСКИЙ ДОМ



журнал
**Экспедирование и
Логистика**

АНАЛИТИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ • ИЗДАЕТСЯ С 2007 ГОДА
ТРАНСПОРТ



ООО «СПЕЦКОНТЕЙНЕР»

Россия, 129326, Москва, проспект Мира, д. 106

тел/факс (499)706-80-42, (495)682-27-35, 682-17-15

www.spezcont.ru

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ И ИНТЕРМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

- ✓ Комплексный транспортный сервис
- ✓ Выгодные тарифы
- ✓ Инновационные технологии перевозок
- ✓ Прямой договор с ЦФТО ОАО «РЖД»
- ✓ Договора с железными дорогами СНГ и Балтии
- ✓ Автомобильные перевозки
- ✓ Контрейлерные перевозки
- ✓ Интермодальные перевозки
- ✓ Трансконтинентальные перевозки
- ✓ Таможенно-брокерское обслуживание
- ✓ Перевозки опасных грузов

Специализированные контейнеры всех моделей по заявке Заказчика в необходимом количестве:

танк-контейнеры • рефконтейнеры • контейнеры опен-топ
контейнеры флэт-рэк • контейнеры флекси-танк • балк-контейнеры

НАША ЛОГИСТИКА — ВАШ УСПЕХ!



КОНТАКТЫ РЕДАКЦИИ:

129326, Москва, проспект Мира, 106
тел: (499)706-80-42, (495)682-27-35, 682-17-15
e-mail: info@inno-trans.ru
www.inno-trans.ru

ПОДПИСКА НА ЖУРНАЛ:

Периодичность выхода журнала
«ИННОВАЦИИ ТРАНСПОРТА» — ежеквартально

Подписку можно оформить:
По каталогу «РОСПЕЧАТИ»
Индекс журнала «ИННОВАЦИИ ТРАНСПОРТА» — 83330

Стоимость подписки:

6 мес. — 1600 руб., 12 мес. — 3200 руб. (Россия)
6 мес. — 2000 руб., 12 мес. — 4000 руб. (СНГ)
6 мес. — 100 евро, 12 мес. — 200 евро (дальнее зарубежье)

РЕКЛАМА В ЖУРНАЛЕ:

Размещение рекламных модулей:
Формат А4 страница — 46 000 руб.
Формат А4 половина — 27 600 руб.
Формат А4 четверть — 16 000 руб.
Формат А4 восьмая — 9 000 руб.

Первые две полосы (обложка) — 55 000 руб./полоса
Разворот — 64 000 рублей

Последние две полосы (обложка) — 50 000 руб./полоса

Размещение рекламных статей:
Формат А4 страница — 23 000 руб.

Расценки на размещение статей большого размера зависят от количества знаков и полос сверстанного текста.

При размещении модуля, статья на 2 полосы А4 размещается бесплатно.

При заказе публикаций статей объемом от 4-х полос и при долгосрочном сотрудничестве — предусмотрены скидки и бонусы.