



Новые кассовые аппараты в магазинах будут не только печатать чеки, но и направлять их покупателя в электронную форму. 18

8 февраля 2017 года

среда

№ 20 (26159)

100
1917-
2017
ЛЕТ

WWW.GUDOK.RU

ГУДОК



Тираж

113 922

экземпляра

Электронная версия

243 000

адресов

ЕЖЕДНЕВНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ ГАЗЕТА

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

ОАО «РЖД» инвестирует 1,9 млрд руб. в участок МТК «Север – Юг»

РЖД направят в 2017 году на реализацию проекта «Комплексная реконструкция участка Трубная – Верхний Баскунчак – Аксарайская» 1,9 млрд руб. Намечен ввод в эксплуатацию 14 км вторых путей. Продолжится строительство моста через Ахтубу и удлинение путей на станции Волжский, сообщает пресс-центр компании. Линия Трубная – Аксарайская является частью международного транспортного коридора «Север – Юг» и обеспечивает связь с южными регионами страны, портами Каспийского моря, Казахстаном и республиками Кавказа.

ФГК в январе увеличило перевозки на экспорт

В январе 2017 года объём перевезённых АО «Федеральная грузовая компания» грузов в экспортных направлениях превысил показатели января 2016 года на 73% и составил более 5 млн тонн, сообщает пресс-служба компании. Рост на 75% отмечен в сегменте перевозок каменного угля, что обусловлено наращиванием доли АО «ФГК» в перевозках продукции ключевых клиентов, а также увеличением потребления угля в КНР. Экспортные перевозки химикатов и соды выросли в 4 раза, лесных грузов – в 2,5 раза, удобрений – в 2 раза, металлов – в 2 раза.

Алексей Цыденов возглавил Бурятию

Указом Президента России временно исполняющим обязанности главы Бурятии назначен Алексей Цыденов, ранее занимавший должность заместителя министра транспорта РФ, сообщается на сайте главы государства. Алексей Цыденов с декабря 2011-го по июнь 2012 года возглавлял Росжелдор, с 2012 года занимал пост заместителя министра транспорта и курировал вопросы развития железнодорожного транспорта, науки, ГЛОНАСС. Также в Министерстве транспорта он возглавлял рабочую группу по развитию технологий Нурергоп.

ЦИФРА ДНЯ

25,8
МЛРД РУБ.

инвестировало ОАО «РЖД» в развитие СВЖД в 2016 году. Средства идут на расширение пропускной способности дороги.

БЛИЦ

Выгодный абонемент



Павел Кутловский, генеральный директор ОАО «Кузбасс-пригород»

– Павел Викторович, компания запустила акцию «Год без забот». Что от неё получат пассажиры?

– Суть акции в том, что пассажир покупает абонементный билет в пригородных кассах, совершает по нему поездки, а в конце месяца меняет его на купон, дающий право участия в розыгрыше подарков. Розыгрыш пройдёт в декабре. То есть чем чаще пассажир покупает

абонементы в течение года, тем выше его шансы на получение ценных призов. Это будет бытовая техника – соковыжималка, блендер, кухонные весы, а также текстиль

абонементов на 55%. Очень важно стимулировать клиентов покупать их. – Впереди дачный сезон. Чем порадуете дачников? – Весной пассажирам, приобретающим би-

– Какие ещё сервисы ждут пассажиров?

– В тестовом режиме начали продажу билетов на междугородные автобусы в наших кассах на станциях Тайга и Томск-1. Кроме

Весной пассажирам, приобретающим билет «туда и обратно», будем дарить семена овощей, зелени и цветов, также бесплатно раздавать «Лунный календарь садовода»

ная продукция – постельное бельё и полотенца, термосы и термокружки. Для участников акции «Год без забот» сохраняется скидка в 10% на абонементы «Ежедневно» и «Рабочего дня» сроком действия на месяц и более.

В прошлом году мы увеличили продажу

лет «туда и обратно», будем дарить семена овощей, зелени и цветов, также бесплатно раздавать всем желающим пассажирам-дачникам «Лунный календарь садовода» с таблицей посадок растений, расписанием движения поездов и акциями для пассажиров.

того, рассматриваем возможность оплаты пассажирами коммунальных услуг через пригородные кассы станции Новокузнецк. Дополнительно оснастит три поезда велосипедными креплениями для комфортной перевозки велосипедов.

Беседовал Анатолий Болдырев

КОНКУРЕНЦИЯ

Тариф перекрыл фарватер

Владельцы танкеров оспорят ценовую политику РЖД



Речной флот не хочет терять дорогие наливные грузы

Подкомиссия по морскому и речному транспорту и портовой индустрии комиссии Российского союза промышленников и предпринимателей (РСПП) приняла решение обратиться в правительство с просьбой отменить установленную ОАО «РЖД» скидки в 25% на перевозку мазута и дизельного топлива.

Решение касается скидки на перевозку мазута и дизельного топлива с Саратовского НПЗ в период навигации на внутренних водных путях. Заседание подкомиссии (входит в состав комиссии по транспорту и транспортной инфраструктуре РСПП) прошло в конце января под председательством главы ООО «Инфраструктурная корпорация «АЭОН» Романа Троценко. Он по совместительству является советником исполнительного директора компании «Роснефть» Игоря Сечина.

В Российской палате судоходства, президент которой также участвовал в заседании, уточнили, что основным вопросом заседания стала проблема обеспечения справедливой конкуренции между различными видами транспорта. Ранее, в ходе слушаний в Общественной палате, запретить вводить скидки на железнодорожные грузоперевоз-

ки нефтепродуктов в период летней навигации предложил замглавы Росморречфлота (структура Министерства транспорта) Виктор Вовк. Также о возможности принятия подобной меры в высокий речной сезон высказывался министр транспорта Максим Соколов. Минтранс должен был сформулировать свои предложения до 15 января. Виктор Вовк отметил, что предложения переданы в правительство.

Поводом для столь представительной дискуссии стало решение правления ОАО «РЖД» от 19 января 2017 года, согласно которому в рамках действующих тарифов Прейскуранта 10-01 (основной тарифный документ РЖД) установлен понижающий коэффициент 0,75 к тарифу на экспортные железнодорожные перевозки дизельного топлива и мазута со станции Нефтяная и Князевка Приволжской дороги. Фактически новые тарифные правила касаются операторских компаний, обслуживающих Саратовский НПЗ, выходящий в «Роснефть».

Дисконт действует с 1 февраля до 30 ноября.

>Окончание14

ДЕТИ

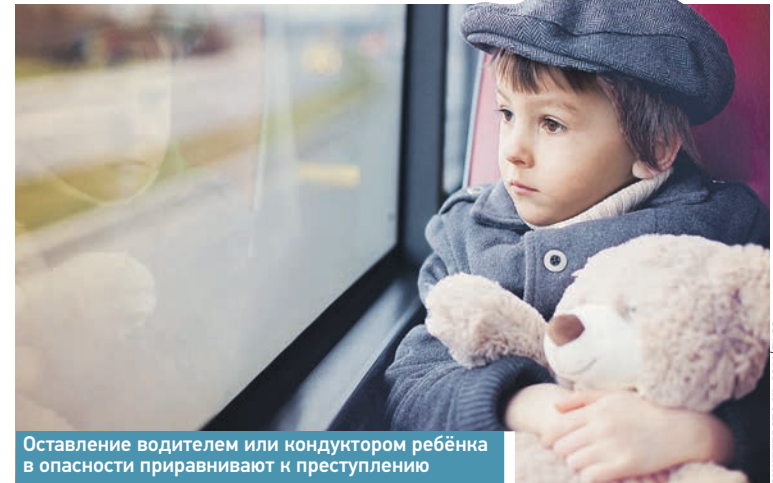
«Зайчатам» выдадут охранный билет

Водителям и кондукторам общественного транспорта запретят высаживать детей за неоплаченный проезд.

Минтранс приступил к разработке поправок в пункт 84 «Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом». Предполагается установить запрет на принудительную высадку из общественного транспорта несовершеннолетних «зайцев», если они едут без сопровождения взрослых.

«В настоящее время участились случаи высадки малолетних детей из автобуса за безбилетный проезд. Их высаживают на проезжую часть дороги, в том числе в тёмное время суток и в сложных погодных условиях, что влечёт возникновение ситуаций, опасных для жизни и здоровья ребёнка», – говорится в обосновании изменений в правила.

Поводом для законодательной инициативы стало обращение уполномоченного по правам ре-



Оставление водителем или кондуктором ребёнка в опасности приравнивают к преступлению

бёнка Анны Кузнецовой к министру транспорта Максиму Соколову в декабре 2016 года.

Напомним о случаях в Перми, Екатеринбурге, Челябинске и Москве, где несовершеннолетних высаживали из автобусов за безбилетный проезд или из-за отсутствия подтверждающих льготу документов, омбудсмен отметила, что заведомое оставление кондуктором и водителем автобуса малолетнего ребёнка в

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Через пути построят переход

В Перми на перегоне Балмошная – Левшино Свердловской дороги завершено строительство одноуровневого пешеходного перехода через пути. Место для строительства было определено железнодорожниками и администрацией муниципалитета исходя из анализа движения потоков граждан, статистики нарушений и зафиксированных случаев травматизма. На переходе организованы зоны накопления с ограждениями и разделителями пассажиропотока, установлены предупреждающие плакаты, освещение. Он построен за счёт инвестиционной программы ОАО «РЖД» по предупреждению травматизма граждан на объектах транспортной инфраструктуры. Вскоре ещё два перехода появятся в черте Перми, там, где магистраль проходит через жилые массивы: на перегонах Голованово – Левшино и Пермь-2 – Бахаревка. Ещё один будет обустроен на станции Кунгур.

Дополнительный вагон до Бийска

По просьбам пассажиров, отдыхающих в Алтайском крае, с завтрашнего дня назначен дополнительный беспересадочный плацкартный вагон Красноярск – Бийск. Из Красноярска он будет отправляться в составе поезда Чита – Челябинск по нечётным числам с переприцепкой в Новосибирск к поезду Новосибирск – Бийск. Из Бийска вагон будет ходить по чётным числам в составе поезда Бийск – Новосибирск с переприцепкой в Новосибирск к поезду Москва – Хабаровск. Вагон будет курсировать до 15 апреля.

Лес идёт в рост

За первый месяц года на станциях, расположенных на территории Архангельского региона Северной магистрали, погружено 221,1 тыс. тонн лесных грузов. Это на 13,7% больше, чем за аналогичный период прошлого года. Погрузка лесных грузов в регионе стабильно увеличивается: за 2016 год было погружено около 2,6 млн тонн леса, что на 4,9% больше, чем за 2015-й. Погрузка лесных грузов ведётся на 18 станциях Архангельского региона дороги. Наибольшее количество грузов на станциях Онега, Карпогоры, Глубоко-Новое, Карпогоры-Пассажирская, Нименга, Няндомы, Шалакуша, Плесецак.

По сообщениям корреспондентов «Гудка» и информационных агентств

>Окончание12

Деловой сезон

Издательского дома «Гудок»

В отеле «Марриотт Новый Арбат» Москва, ул. Новый Арбат, д. 32, зал «Гоголь»

02|03|2017|11.00-14.00

+7 (499) 753-49-80

+7 (499) 753-49-53

подробнее читайте на стр. 2

www.gudok.ru/events/

12+

Организатор:

Гудок ИД
Издательский дом

реклама

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Сертификат от университета

На базе Самарского государственного университета путей сообщения к 2020 году будет создан сертификационный испытательный центр. Он будет сертифицировать продукцию транспортно-машиностроения. Об этом было заявлено на заседании попечительского совета университета. До конца года предстоит разработать основные документы, регламентирующие работу центра, а строительные работы развернутся в 2018–2020-м.

«Самарская область – развивающийся регион с мощной транспортной инфраструктурой. Все условия для реализации проекта есть», – отметил и.о. руководителя Федерального агентства железнодорожного транспорта Владимир Чепец. Разместится центр на базе учебного полигона СамГУПС близ станции Безмянка: испытываемые образцы подвижного состава можно будет завести туда по рельсовой колее. Здесь есть и всепогодный ангар для стеновых испытаний. «Согласование технических условий и проектирование пути примыкания к сети РЖД по станции Безмянка завершаются. В следующем году он будет сдан в эксплуатацию», – отметил ректор СамГУПС Дмитрий Железнов. По его словам, центр не только повысит качество образовательного процесса в вузе, но и даст учёным возможность проводить научные и опытно-конструкторские исследования. В числе приоритетных направлений деятельности центра – усовершенствование систем для локомотивов с газотурбинным двигателем, разработка шумозащитных конструкций для участков скоростного движения.

Камеры быстрого реагирования

В этом году вокзал Томск-1 оснастят интегрированной комплексной системой безопасности (ИКСБ). Её видеокamеры способны реагировать на малейшие изменения в поведении человека: если пассажир упал или оставил сумку, камера через несколько секунд передаст картинку на пост транспортной полиции, дежурному по вокзалу и его начальнику. «Преимущества ИКСБ ещё и в том, что она обеспечивает непрерывную передачу видеосигнала от всех камер в систему сбора, обработки и отображения информации с частотой не менее 25 кадров в секунду. К тому же система способна архивировать и хранить видеoinформацию», – рассказал начальник вокзала Томск-1 Денис Пятков. Всего снаружи и внутри вокзала установят более 40 таких камер. ИКСБ уже оснащены вокзалы Новосибирск-Главный, Омск, Новосибирск-Восточный, Бийск, Новосибирск-Западный.

ПЕРЕВОЗКИ

«Ласточки» стали пригородными



У «Ласточки» стало больше остановок, поэтому ездить с комфортом может больше людей

ФОТО: АГЕНТСТВО СЛУЖБА ОМО ТРЖД

На маршруте Санкт-Петербург – Великий Новгород «Ласточки» стали делать больше остановок.

К традиционным промежуточным остановкам в Бухове, Колпине, Тосно, Любани и Чудове добавились Сортировочная, Спасская Поляс, Подберезье. Это увеличило длительность поездки на утренней «Ласточке» на 15 минут. Немного сдвинулось и её расписание. Вместо 7.19 утра она отправляется в 7.25, а прибывает в Великий Новгород в 10.17 вместо 10.08. А вот вечерний рейс остался без изменений по времени следования, поезд удалось вписать в прежний график. Отправляется, как и прежде, в 20.55 и прибывает в 23.59.

Кроме того, с 12 января стоимость билетов на этот поезд увеличилась. Ранее пассажиры покупали билет за 382–437 руб., в зависимости от того, насколько заранее его брали. Теперь он стоит 579 руб. Изменения связаны с тем, что две «Ласточки», курсирующие на маршруте, перевели в пригородное сообщение с соответствующими изменениями в тарифе. Ранее перевозчиком выступала Дирекция скоростного сообщения. «Пока перевозчиком были мы, цены на билеты устанавливались в соответствии с программой ДУТИСС (программа «Динамическое управление тарифом и стимулирования спроса». – Ред.), которая действует и на «Сапсаны», – пояснил заместитель начальника Северо-Западного филиала дирекции Евгений Косырев. В прошлом году к железнодорожникам обратился Департамент транспорта и дорожного хозяйства Новгородской области с просьбой пе-

ревести «Ласточки» в категорию пригородного поезда и включить их в региональный заказ. Дело в том, что вместе с «Ласточками» по маршруту курсировал ещё пригородный поезд и наполняемость обоих составляла порядка 40%. «Расходы несли и мы, и субъект, поэтому было принято решение передать «Ласточку» в пригород», – отметил он.

Теперь тариф на проезд устанавливает область, а перевозчиком стала Северо-Западная пригородная пассажирская компания (СЗППК). По закону регионы, исходя из средств, заложенных в бюджетах, формируют транспортный заказ и заказывают у перевозчиков маршруты поездов. Государственное регулирование деятельности перевозчиков регионов осуществляется посредством тарифов на железнодорожные перевозки пассажиров, как правило, ниже экономически обоснованного уровня. Разница между экономически обоснованными затратами и тарифом, установленным для населения, возмещается из бюджетов субъектов РФ. Сами перевозчики в конце года рассчитывают экономически обоснованный уровень тарифа, исходя из затрат на организацию транспортного обслуживания, и подают на рассмотрение в субъект Федерации. Регион, в свою очередь, исходя из бюджетных средств, устанавливает предельный уровень тарифа для населения на следующий календарный год, обязуясь компенсировать выпадающие доходы перевозчика.

Комитет по ценовой и тарифной политике Новгородской области установил предельный тариф на все электрички в размере 3 руб. 50 коп. за один километр. «На ос-

новании установленных тарифов стоимость поезда в «Ласточках» составила 579 руб., – пояснил заместитель генерального директора СЗППК по пассажирской работе Сергей Максимов. – Стоимость поезда между Великим Новгородом и Санкт-Петербургом в традиционных пригородных поездах составляет 557 руб. Разница в 22 руб. объясняется установленным Ленобластью и Санкт-Петербургом более высоким тарифом на проезд по своей территории пассажиров в «Ласточках» по сравнению с тарифом на традиционные поезда».

Удорожание стоимости поезда понравилось не всем пассажирам. «Привык к одной цене, а потом такое резкое подорожание», – поделился пассажир Сергей Семёнов, который раньше ездил на этом поезде из Санкт-Петербурга в Чудово. А вот те, кто раньше пользовался обычной электричкой, разницу в 22 руб. не заметили. «Три раза в неделю с Сортировочной по работе езжу в Великий Новгород и обратно, раньше у нас на станции «Ласточка» не останавливалась, поэтому пользовалась обычной электричкой. Конечно, ехать на «Ласточке» – это совершенно другой уровень комфорта: мягкие сиденья, туалеты, климат-контроль. А так как у этого поезда стало больше остановок, ездить с комфортом может большее количество людей», – говорит пассажир Марина Ильина.

Но сэкономить на поезде всё же можно – за счёт скидки при приобретении абонемента. Ведь на обе новгородские «Ласточки» действуют те же абонементы, что и в обычных поездах. Абонемент можно оформить на поездки в рабочие дни, выходные, на даты или определённое количество поездок. Кроме того, пассажиры, обладающие правом льготного проезда (региональные льготники со скидкой 50%), сохраняют это право при пользовании «Ласточками», чего раньше не было. 50-процентная скидка также есть у студентов, приобретающих билеты в Санкт-Петербурге и Ленобласти в направлении Великого Новгорода туда и обратно. А дети до пяти лет и федеральные льготники имеют право бесплатного проезда.

ПАМЯТЬ

Поезд надежды

В Северной столице отдали дань памяти героям, участвовавшим в прорыве блокады Ленинграда



Из ретропоезда, состоящего из теплушек и товарных вагонов, на перрон вышли люди, одетые в военную форму тех лет

Вчера на Финляндском вокзале Санкт-Петербурга встречали ретропоезд – символ памяти о подвиге железнодорожников в годы войны. 7 февраля 1943 года в Ленинград с «большой земли» после прорыва блокады прибыл первый поезд и открылось регулярное движение по Дороге Победы, линии Шлиссельбург – Поляны.

Тот первый поезд привёз в Ленинград (до снятия блокады оставалось чуть меньше года) 700 тонн сливочного масла как наиболее калорийного продукта и муку.

Людмила Соломина всю войну провела в блокадном городе. В 1943-м ей было 14 лет. Вместе с другими ветеранами она смотрит на пути, по которым едет паровоз Э с прицепленными вагонами-теплушками военного времени. На его котле красуется надпись «Боевой привет шлёт Родина героическому Ленинграду!». Под протяжные гудки паровоза ветераны и молодёжь кричат «ура!».

«Это тот же самый паровоз, как похож», – отмечают ветераны.

Из ретропоезда, состоящего из теплушек и товарных вагонов, на перрон вышли люди, одетые в военную форму тех лет.

«Тяжело говорить, – признаётся Людмила Соломина. – На 125 граммов хлеба в сутки было очень трудно прожить, это противоестественно. На машинах, которые ездили по Ладоге, много не привезёшь. Поэтому Дорога Победы, как её сейчас на-

зывают, а тогда она звалась «коридором смерти», дала надежду, нам прибавили паёк, потом появились по карточкам продовольствие. Она позволила жителям блокадного Ленинграда выстоять».

Через два дня после прибытия первого поезда норму хлеба подняли до 400 граммов в сутки. К концу мая в Ленинград ежедневно стали приходить до 35 поездов. Один эшелон заменял тысячу легендарных полуторок, грузовиков, работавших на ладожской Дороге жизни. Через «коридор смерти» в осаждённый Ленинград было привезено 75% всех грузов, остальные дала ладожская дорога. Шлиссельбургскую трассу, по которой шли поезда, разрушали 1200 раз. А из паровозной колонны, в которой было 600 человек, работавших кочегарами, машинистами, «живыми светфорами», погиб каждый третий.

В память о подвиге железнодорожников на Финляндском вокзале установили поклонный крест.

«Очень важно помнить эту дату, особенно молодым людям, – отметил заместитель начальника Октябрьской дороги по кадрам и социальным вопросам Владимир Одинцов. – История искажается: принимается роль советского народа в Победе. Важно, чтобы молодёжь знала правду, слушала ветеранов, которые прошли через весь этот ужас, и чтобы этого больше не повторилось».

Яна Позолотчикова,
сов. корр. «Гудка»
САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

ДЕТИ

«Зайчатам» выдадут охранный билет

>Начало

С начала 2017 года произошло ещё несколько инцидентов. Так, в Чебоксарах проводится следственная проверка информации о водителе маршрутки, который высадил 8-летнюю девочку в 23-градусный мороз из-за того, что у неё не получилось оплатить проезд картой безналичной оплаты. В Липецке водитель выставил из салона школьника, усомнившись в подлинности его проездного. Прокуратура Тюменского района внесла представление перевозчику, водитель которого провёз 13-летнего пассажира мимо остановки и высадил на трассе.

В ЦППК издано внутреннее распоряжение, которое запрещает высаживать несовершеннолетних безбилетников в холодное время года. В пермских СМИ со ссылкой на соцсети сообщалось, что в конце января двух школьниц выгнали из электрички вечером в мороз буквально в чистое поле. Те якобы не успели купить билет, а денег на оплату сбора у них не оказалось. Происшествие стало поводом для служебной проверки в ОАО «Пермская пригородная компания», которая установила, что на самом деле ситуация была не столь устрашающей, а девочки не столь беззащитны. Подростков высадили на станции Мотовилиха, в 100 м от которой находится остановка автобуса и трамвая.

Причин, по которым ребёнок может стать безбилетником, масса – потерял деньги, не может отыскать в бездонном рюкзаке проездной, считает председатель центрального совета Национального родительского комитета Ирина Вольнец. «В такой ситуации претензии у перевозчика должны быть не к несовершеннолетнему, а к его родителям, и разбираться нужно именно с ними. Пусть они в спорной ситуации и оплачивают проезд. Но выгонять ребёнка в мороз или в тёмное время неправильно», – уверена она.

Председатель правления Ассоциации перевозчиков пассажиров Василий Киселёв отмечает: «В большинстве ситуаций, которые на слуху, даже следователи не нашли нарушений со стороны водителя. И просмотр видеозаписей из салонов говорит о том, что многие из малолетних «пострадавших», мягко говоря, не сказали родителям всей правды. Печально, что Минтранс идёт на поводу у подогретой соцсетями общественности, не вдаваясь в подробности произошедших случаев».

По его мнению, нецелесообразно вводить запрет на высадку малолетних безбилетников и, соответственно, штраф для перевозчиков за его нарушение. «Если нужно найти выход – он прост. Необходимо разрешить бесплатный проезд в общественном транспорте детям до 18 лет с соответствующей компенсацией транспортной компании», – заметил Василий Киселёв.

Тем временем представители одного из перевозчиков Новосибирска, где мэрия потребовала не высаживать безбилетных детей из автобусов, отмечают, что несовершеннолетние на волне общественного резонанса стали этим злоупотреблять. Кондукторы фиксируют по 10–12 случаев в день, когда у ребёнка нет денег на карте и наличных.

Елена Демиденко

Деловой сезон

Издательского дома «Гудок»

«КРУГЛЫЙ СТОЛ»

ПЕРЕВОЗКИ НЕРУДНЫХ СТРОИТЕЛЬНЫХ МАТЕРИАЛОВ: СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ РЫНОЧНЫХ СВЯЗЕЙ В ЦЕПОЧКЕ ПОСТАВЩИК – ЗАКАЗЧИК

Москва, Отель «Марriott Новый Арбат»
(Москва, ул. Новый Арбат, д. 32), зал «Гоголь»

02|03|2017|11:00 – 14:00

Организатор:

Гудок ID
ИЗДАТЕЛЬСКИЙ ДОМ

В ходе мероприятия участникам предлагается обсудить текущую ситуацию в сфере перевозки нерудных строительных материалов железнодорожным транспортом. В частности, эксперты рассмотрят основные проблемы, с которыми сталкиваются участники отрасли, такие как регулирование ценообразования и тарифов, управление вагонным парком, и другие.

Основные вопросы к обсуждению:

- Общая ситуация в сфере железнодорожных перевозок нерудных строительных материалов: каковы результаты 2016 года и какую ситуацию можно прогнозировать на 2017 год?
- Вопросы взаимодействия карьеров с железнодорожниками. Как оптимизировать управление парком порожних вагонов? Внесение изменений в Правила приёмки грузов к перевозке железнодорожным транспортом и совершенствование правил приёмки порожнего вагона.
- Повышение эффективности управления вагонным парком. Какие меры помогут решить проблему неэффективного простоя вагонов? Увеличение скорости доставки груза как метод решения проблемы нехватки вагонов.
- Работа ОАО «РЖД» с клиентами по схеме «одного окна» и перспективы развития данного направления. Как выстроен алгоритм взаимодействия сегодня? Каковы полномочия участников этой схемы?
- Возможности оптимизации тарифов на перевозку НСМ. Как сезонность и количество вагонов на сети отражается на стоимости услуг операторов? Перспектива применения гибкой тарифной политики и системы скидок в зависимости от сезонной динамики.
- Логистика доставки НСМ и создание максимально эффективных маршрутов за счет использования преимуществ различных видов транспорта. Повышение эффективности взаимодействия логистических компаний с производителями, операторами, владельцами складов, перевалочными предприятиями и другими участниками перевозочного процесса.
- Межвидовая конкуренция в транспортировке нерудных материалов. Каковы критерии грузоотправителя при выборе того или иного вида транспорта? Как железнодорожникам удержать клиентов?

В дискуссии примут участие руководители и специалисты предприятий, осуществляющих добычу, переработку и реализацию нерудных полезных ископаемых, представители строительных компаний, операторов подвижного состава и экспедиторов, профильных департаментов ОАО «РЖД», профессиональных объединений и ассоциаций, чиновники регулирующих министерств и ведомств, корреспонденты федеральных и отраслевых СМИ.



www.gudok.ru/events/

Вопросы участия:

Светлана НУРИХАНОВА
Дмитрий ТОПОРКОВ

+7 (499) 753-49-80
+7 (499) 753-49-53

12+

Яна Ли

ГРУЗАМ ОТКРЫВАЮТ КОРИДОР

Участники круглого стола «ЛОГИСТИКА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК ВНУТРИ МЕЖКОНТИНЕНТАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ», прошедшего в ИД «Гудок», обсудили актуальные задачи по реализации транспортно-логистического потенциала России. В ходе совещания эксперты предложили для дальнейшого наращивания контейнерооборота использовать, помимо прочего, такие инструменты, имеющиеся в распоряжении ОАО «РЖД», как предоставление скидок в рамках тарифного коридора.

МНЕНИЯ



Наталья Шатунова,
директор
по мультимодальной
логистике
ООО «Лорус Эс Си Эм»

Морской путь грузоперевозок всегда будет интенсивнее, дешевле и, как следствие, активнее использоваться клиентами. Мы, будучи посредником между грузовладельцами и операторами поездов, наблюдаем изменения географии перевозок, которые происходят в последние годы.

Сейчас наблюдается смещение грузоперевозок в сторону Дальневосточного региона с запуском ускоренных сервисов, которые позволили клиентам найти промежуточное решение между чисто железнодорожным прямым путём в рамках международных транспортных коридоров и длинным путём через Deep Sea. Эта схема, во-первых, дешевле, чем прямой железнодорожный путь. Во-вторых, имеет более короткий транзитный срок, чем при перевозке морем, а значит, более предсказуема для клиентов – грузоотправитель более чётко понимает сроки планирования. Возможность прогнозировать привезти товар в Россию и для производителей, и для торговых, и для каких-то иных целей в течение 30 дней (при балансе цены) – более интересный вариант, нежели прямое железнодорожное сообщение.



Галина Гельфанд,
коммерческий директор
ООО «Лорус Эс Си Эм»

Хотелось бы особо подчеркнуть: мы выступаем за то, чтобы Россия зарабатывала на международных транспортных коридорах, однако, с нашей точки зрения, необходимо развиваться и внутри страны, прежде всего это касается инфраструктурных мощностей. Особенно принимая во внимание, что есть точки, до которых не представляется возможным добраться каким-то иным видом транспорта, кроме вертолёта. Резюме такое: давайте зарабатывать деньги, но при этом давайте грамотно их вкладывать.



Александр Сапронов,
исполнительный директор
АО «Первая грузовая
компания»

Главным драйвером перевозок транзитных грузов через РФ, имеющим большие перспективы на сегодняшний день, можно назвать Китай. Россия должна извлечь выгоду из своего транзитного положения и приложить усилия, чтобы эти грузы не уходили за пределы нашей страны. На мой взгляд, мы должны использовать возможность наших железных дорог для того, чтобы эти грузы принять. Это очень выгодные по экономике перевозки. Как известно, самое затратное в перевозке – начальные и конечные операции, в этом смысле транзитные перевозки из Китая наиболее экономически эффективны.



Юрий Щербанин,
заведующий кафедрой
нефтегазотрейдинга
и логистики,
профессор РГУНГ
им. И.М. Губкина

В 1998 году некоторые руководители обещали, что к 2010 году объём только транзита через Транссиб достигнет 500 тыс. контейнеров ежегодно, а порт Санкт-Петербург будет обрабатывать 70 млн тонн грузов. На эти показатели выйти не удалось. В отрасли даже признанные профессионалы часто дают ошибочные прогнозы. Если посмотреть редакцию «Стратегии развития железнодорожного транспорта РФ до 2030 года», погрузка в 2015 году планировалась на уровне 1,758 млрд тонн, а в 2016-м она составила 1,2 млрд тонн – погрешность в полмиллиарда. Прогноз составляли грамотные люди, значит, ошибки есть в модели расчёта.



Николай Досегаев,
начальник управления
координации
транспортно-логистической
деятельности Центра
фирменного транспортного
обслуживания ОАО «РЖД»

Мы достаточно давно вместе с нашими партнёрами из транспортно-логистических компаний хотим проработать сервис по доставке грузов из Японии в Москву через Транссиб. Один из элементов такой логистической цепочки, прямо скажем, выпадает из общей картины. Из Йокогамы в порт Восточный (или Находку) мы едем пять суток морем. Из порта до станции Павелецкая (Москва) мы едем восемь суток, используя наш сервис «Байкал Shuttle». При этом ещё пять суток груз обрабатывается в порту. Необходимо найти решение, которое позволит избежать таких ситуаций в дальнейшем.

ДИСКУССИЯ

Каникулы вредят перевозкам

Избежать финансовых потерь при ежегодном сокращении транзита из Китая позволят вложения в инфраструктуру



ла мы предлагаем отменить все скидки и снова сосредоточиться на перевозке срочных грузов. Отстой нескольких тысяч платформ означает строительство и ремонт нескольких десятков километров путей. И эти работы надо начинать уже сейчас, чтобы быть готовыми к примерно десятикратному увеличению грузопотока к 2020 году. Мощности необходимо обустроить на приграничных территориях со стороны РФ и наших партнёров по ЕАЭС – в непосредственной близости, например, к Забайкальску и Достыку».

По мнению заместителя начальника по коммерческим вопросам Центральной дирекции по управлению терминально-складским комплексом ОАО «РЖД» (ЦМ) Андрея Зыбкина, у дирекции есть ряд перспективных проектов в рамках МТК, однако кризис несколько затормозил их развитие. В частности, идёт развитие перегрузочного комплекса в Забайкальске, развиваются терминально-складские мощности в Гродекове и логистический центр в Калининграде.

Однако представитель «Русской тройки» сообщил, что запасы по терминальным мощностям ещё есть, а вот путей отстоя не хватает категорически. Но, применив сезонные скидки и отставив вагоны в отстой, можно получить значительный доход от перевозки несрочных грузов. Сохранив 6 тыс. платформ, можно заработать \$30 млн. Таким образом, между потерями в \$10 млн и заработком в \$5 млн стоит вопрос инвестиций в инфраструктуру.

НЕОБХОДИМО РАЗВИВАТЬ ПРЕИМУЩЕСТВО

Заведующий кафедрой нефтегазотрейдинга и логистики профессор РГУНГ им. И.М. Губкина Юрий Щербанин считает, что, несмотря ни на что, морские маршруты по-прежнему будут доминировать.

«В 1998 году на Первой Международной Евро-Азиатской конференции в Санкт-Петербурге утвердили развитие МТК. За 19 лет развивался только Транссиб, остальные коридоры, по сути, не заработали. Организовать массивные перевозки грузов по сухопутным коридорам не представляется возможным, с моей точки зрения. К примеру, в прошлом декабре должны были спустить на воду ещё два контейнероза вместимостью 30 тыс. контейнеров – а это порядка 300 железнодорожных составов. Постепенно, как мне кажется, эйфория по поводу сухопутного транзита уходит», – отметил представитель РГУНГ.

Возможно, стоит меньше думать о транзитных перевозках и больше сосредоточиться на работе внутри страны, «не заниматься космополитизмом, а ориентироваться на свои грузы», считает Юрий Щербанин. Коммерческий директор компании «Лорус Эс Си Эм» Галина Гельфанд разделяет это мнение, а вот Никита Пономарь с такой точкой зрения не согласился, подчеркнув, что транзит – это в первую очередь экспорт транспортных услуг.

О работе на зарубежных рынках не забывают и собственники подвижного состава. Исполнительный директор АО «Первая грузовая компания» Александр Сапронов рассказал, что ПГК внимательно отслеживает тенденции на рынке международных железнодорожных перевозок и активно на нём работает.

«Развитая филиальная инфраструктура позволяет нам достаточно активно участвовать в таких перевозках. Наше дочернее подразделение – «ПГК-Центральная Азия» – работает в Среднеазиатском регионе, обеспечивая транзитные перевозки продукции предприятий, которые там расположены. Например, в отдельные месяцы мы доводим объём перевозок в крытых вагонах на этом направлении до 500 единиц. Подчеркну: речь не о контейнерах или полувагонах, перевозящих массовые грузы, а о крытых вагонах, для которых это достаточно большая цифра».

ра «Север – Юг» на данный момент связаны со слабым (на текущий момент) маркетингом.

«На индийском рынке есть серьёзная грузовая база, объёмы грузоперевозок из Индии в Россию морем довольно велики, однако о возможностях железнодорожных маршрутов наши потенциальные индийские партнёры попросту не знают. Поэтому сейчас мы активно продвигаем свои продукты, в частности подписали соглашение с Ассоциацией экспедиторов Индии по сотрудничеству в области перевозок грузовой базы», – заключил Денис Мазурин.

ДИСКОНТ ПРОТИВ МОЯ

Заместитель директора операционного департамента АО «Русская тройка» Никита Пономарь поднял крайне важный вопрос экономических потерь из-за сезонности транзитных перевозок.

«За прошедший год транзит гружёных контейнеров по РФ вырос больше чем на треть. Транзит уже составляет 8% от перевозок всех контейнеров по сети РЖД. По прогнозам наших казахских коллег, объём транзита только по территории РК составит 2 млн TEU к 2020 году. Возникает вопрос обеспечения этих перевозок подвижным составом – нам придётся искать платформы за тысячи километров от транзитных маршрутов. А при сезонном спаде транзита придётся гнать вагоны обратно, суммарно эти расходы составят порядка \$1 тыс./вагон».

Сезонность транзита во многом обуславливается затягивающимися празднованиями китайского Нового года (в этом году он наступил 28 января и продлится до 15 февраля. – Ред.), в этот период перевозки из Китая в Европу снижаются на четверть, а в следующем месяце наблюдаётся бурный рост – до 50%, – рассказал Никита Пономарь.

К 2020 году, учитывая рост перевозок, перед логистическим сообществом встанет вопрос загрузки «лишних платформ». Если забрать временно невостребованные вагоны обратно в РФ, не получится быстро вернуть их на транзитные маршруты.

На индийском рынке есть серьёзная грузовая база, однако о возможностях железнодорожных маршрутов наши потенциальные индийские партнёры попросту не знают

«На подсыл судна с другого конца земного шара потребуются максимум две недели. Мы будем полгода возвращать подвижной состав, а значит, при возобновлении спроса у нас появится дефицит вагонов. И пока эта проблема не решится, клиент вынужден будет иметь альтернативу в виде Deep Sea. Опыт нашей компании показывает, что сбор вагонов на крупные проекты происходит неравномерными партиями. Благодаря ливидации излишков в регионах первая партия вагонов довольно велика. Затем свободные вагоны заканчиваются, и собирать их становится всё труднее. Самый популярный транзитный маршрут – Достык – Брест. Мы теряем почти \$10 млн при выводе 1 тыс. платформ. Если мы выведем 6 тыс. платформ, потери возрастут до \$60 млн. Таким образом, главная наша проблема – это высокие расходы на подсыл вагонов в транзит и китайский Новый год», – считает топ-менеджер «Русской тройки».

Он видит два варианта выхода из этой ситуации – содержать запас товара на складе до периода празднования китайского Нового года («груз ждёт платформы») или подавать контейнерные поезда при возобновлении погрузки («вагоны ждут груза»). Первый вариант подразумевает увеличение сроков доставки. В этом случае клиенту нет смысла грузить на железную дорогу – ему проще воспользоваться более дешёвым морем, сократить складские расходы и разгрузить себе праздники. Этот вариант возможен в том случае, если у грузоотправителя затруднён доступ к морскому транспорту.

«Для клиентов интереснее второй вариант, – уверен Никита Пономарь. – Надо решить два момента: как не выводить вагоны из транзита и как быстро загрузить вагоны после Нового года. Мы со своей стороны предлагаем дифференцировать грузы по категориям и установить по ним разные сроки доставки. Условно говоря, от недорогих и несрочных грузов (к примеру, телевизоров Mystery) до дорогой и срочной высокотехнологичной продукции (например, медицинского оборудования). Вторые – дорожные грузы, перевозить которые необходимо в первую очередь, соответственно, цена на их перевозку остаётся неизменной. А вот по первым разумно предоставлять дисконт (до 50% в рамках тарифного коридора), чтобы выдержать конкуренцию с морем. Необходимо сделать так, чтобы возникающие из-за недостатка грузов издержки брали на себя поставщики услуг и оператор сервиса. А по окончании I кварта-

Кроме того, мы имеем совместное предприятие «ПГК-Скандинавия», которое экспедирует транзитные грузы по территории Финляндии. У ПГК также есть своё подразделение в Забайкальске, которое подхватывает китайские грузы и отправляет их в пункт назначения», – отметил Александр Сапронов.

Говоря о развитии логистических сервисов, он привёл пример внедрения услуги маршрутных поездов на участке Москва – Западная Сибирь.

«В прошлом году мы освоили услугу организации маршрутных поездов из крытых вагонов в Новосибирск и Иркутск. Маршрутная отправка крытых вагонов обеспечивает высокую скорость доставки, снижает риски сохранности груза, позволяет обходить сортировочные станции, сокращает срок транспортировки. Новый сервис является более конкурентоспособным в сравнении с автомобильными перевозками. Грузовладельцы активно его используют – в прошлом году мы отправили 52 таких поезда», – подытожил топ-менеджер ПГК.

Советник генерального директора ОТЛК Лариса Коршунова напомнила, что общий контейнерооборот между Китаем и странами Евросоюза составляет порядка 22,5 млн TEU и доля железной дороги в нём весьма мала – порядка 5%.

«Для позитивного изменения ситуации необходимо в том числе совершенствовать сотрудничество в рамках ЕАЭС. Нужно составить глобальный план действий в этой области, а также упростить таможенные процедуры. Мы должны предлагать более удобные сервисы, чем Deep Sea. Это поможет нам лучше использовать наше основное преимущество перед морским транспортом – нашу скорость», – подчеркнула Лариса Коршунова.

Также во время совещания прозвучало мнение о необходимости перехода к более высокому технологическому уровню. Руководитель Научно-образовательного центра инновационного развития пассажирских железнодорожных перевозок Анатолий Зайцев выразил уверенность в том, что нынешние железнодорожные технологии не смогут обеспечить перевозки между международными транспортными коридорами.

«Учитывая становление VI технологического уклада, в котором транспорт является несущей отраслью, необходимо обратить внимание на развитие нового поколения транспорта – магнито-левитационных технологий», – считает Анатолий Зайцев.

Константин Мозговой

ВОПРОС ДНЯ



Планирует ли ваша компания покупку вагонов в этом году?

Андрей Жемчугов, директор по фондовому рынку и работе с инвесторами ПАО «Транс-Контейнер»:

Компания запланировала на текущий год инвестиции в приобретение новых фитиновых платформ на сумму до 5 млрд руб., с приоритетом на закупку 40-футовых платформ. Фактический объём закупок будет определяться исходя из динамики рынка. Покупка планируется в рамках замещения парка, списанного в 2015–2016 годы, а также подлежащего списанию в этом году.

Владимир Прокофьев, генеральный директор ООО «БалтТрансСервис»:

Приобретения подвижного состава в этом году не планируем, с существующей арендной ставкой и ценой инновационных цистерн, окупаемость которых не менее 12–14 лет, покупать вагоны рискованно. К сожалению, в настоящее время нет никаких предпосылок к положительным изменениям на рынке, напротив, всё указывает на продолжение его снижения. Это и обязательства России по снижению добычи, и строительство «Транснефтью» новых трубопроводов. Кроме того, большинство нефтеперерабатывающих заводов всё больше ориентируется на производство светлых нефтепродуктов, которые стремятся в трубу. Сейчас на рынке есть некоторый профицит «бочек» – порядка 10–15 тыс. Часть из них долго простаивала, часть находится в не очень хорошем техническом состоянии. Думаю, что уже к марту цена аренды опять пойдёт вниз, на рынке сохраняются слишком большая волатильность. Каждый год в пределах 200 цистерн мы выводим из эксплуатации в связи с достижением предельного возраста. Это некротично, и выбывающий парк мы замещаем арендой. Её условия просты: все вагоны должны быть в хорошем техническом состоянии, возраст – не более 12–14 лет. Мы стараемся держать в парке больше универсальных цистерн, и этот парк должен быть свежим – это стоит денег, но такова наша политика.

Владимир Тарасенко, генеральный директор ООО «УГМК-Транс»:

В настоящее время этот вопрос ещё обсуждается. Дело в том, что у нас в управлении находится довольно-таки молодой парк вагонов по истечению срока службы мы из эксплуатации не выводили вовсе, так что покупка подвижного состава в нашем случае – это наращивание парка, а не замещение. Целесообразно ли это сейчас, пока сохраняется профицит на сети РЖД, ещё не решили. Рассматриваем возможность закупки инновационных вагонов – для нас важным фактором является продление/непродление скидки на порож-



СЕРГЕЙ БОЖИЧЕВИЧ, СПЕЦИАЛИСТ

ний пробег. Правительство недавно утвердило объём субсидий покупателям, однако это касается только специализированных вагонов – не наш случай. В зависимости от решения регулятора и рыночной конъюнктуры мы планируем приобрести от 1 до 6 тыс. вагонов.

Олег Яценко, член правления ООО «ИСП Транс»:

Окончательного решения мы пока не приняли, продолжаем изучать рынок. С одной стороны, желание наращивать парк вагонов у нас есть, хотя бы в небольших объёмах – от 200 до 500 цистерн, в зависимости от рыночных условий (даже до 1 тыс., если предложение будет очень хорошим). С другой – нет никакого желания покупать новые вагоны по нынешним ценам. Поэтому сейчас больше ориентируемся на вторичный рынок, в прошлом году, например, небольшую партию цистерн, бывших в употреблении, мы уже приобрели. А вот новые вагоны «кусаются». Если же появится на рынке хорошее предложение по инновационным вагонам, мы обязательно будем его рассматривать. Но, по нашим расчётам, даже те преференции, которые ОАО «РЖД» выделяет собственникам вагонов нового поколения, не отбивают денег, затраченных на их покупку.

Кто нам мешает – тот нам поможет

«Дочка» РЖД выстраивает логистические цепочки в сотрудничестве с автоперевозчиками



Оператору удалось убедить ряд автоперевозчиков, что им экономически выгоднее не эксплуатировать свои основные средства

SHUTTERSTOCK.COM/FACS



АРХИВ ВИКТОРА БОРЦОВА

Виктор Борцов, директор по развитию перевозок мелких партий грузов (МПГ) АО «РЖД Логистика»

Высокий уровень конкуренции на рынке перевозок сборных грузов заставляет его участников искать всё новые и новые способы улучшения сервиса и привлечения новых клиентов. В частности, АО «РЖД Логистика» (РЖДЛ) в ближайшем времени планирует расширить сеть представителей в регионах и таким образом привлечь новых партнёров, заодно увеличив и географию предоставления услуг. Об особенностях работы на этом рынке наш сегодняшний разговор.

Компания вывела на рынок сервис по перевозке сборных грузов «РЖД Экспресс». Насколько востребован этот продукт?

О том, что он востребован, говорит тот факт, что нам удалось вывести проект «РЖД Экспресс» на безубыточный уровень быстрее, чем планировалось: бюджетное задание, которое поставлено перед нами на 2016 год, мы выполнили по выручке уже в октябре. Де-факто это прибыльная, динамично развивающаяся услуга даже в текущих кризисных условиях. Рынок железнодорожных перевозок сборных грузов в последние годы то стагнирует, то падает, одновременно немного растут автомобильные перевозки (мы оценивали рост автомобильного рынка сборных перевозок в 7%), и на этом фоне оборот «РЖД Экспресс» увеличился почти вдвое и превысил 1 млрд руб. Я считаю, что это достойный показатель.

Насколько сейчас обострена конкурентная борьба в сегменте перевозок сборных грузов?

После вывода из оборота трёх- и пятитонных контейнеров транспортировка мелких и сборных партий грузов по железной дороге фактически ушла из поля деятельности холдинга «РЖД». Поэтому создание такого сервиса, как «РЖД Экспресс», – это интересная и нетривиальная задача. Своего рода вызов.

Взрывными темпами развивается сеть автомобильных дорог – конкурент растёт под боком, и растёт очень быстро. Ещё несколько лет назад всем казалось, что невыгодно везти грузы автомобилями из европейской части России на Дальний Восток, а сейчас на рынке это уже данность. Однако нам удалось убедить ряд

автоперевозчиков, что им экономически выгоднее не эксплуатировать и амортизировать свои основные средства, а перекладывать часть перевозки на наши плечи. Такой совместный бизнес приносит хороший результат для всех сторон – и РЖДЛ, и автоперевозчиков, и клиентов. Строить логистический бизнес исключительно на собственной сети нерационально – причём не только в России, но и в Европе, – поэтому мы являемся партнёрами многих транспортных провайдеров (в том числе «Деловых линий», TNT, FedEx, ПЭК, DB Schenker, Kuehne Nagel и других).

Также нужно обратить внимание ещё на один аспект: в последние годы частные девелоперские компании достаточно активно вкладывались в развитие терминально-складских комплексов, расположенных рядом с федеральными автомобильными трассами. Что, конечно, стало для автоперевозчиков дополнительным конкурентным преимуществом.



Благодаря CRM мы располагаем полной базой данных обо всех запросах клиента, когда-либо поступавших в наш контактный центр

Так что вопрос конкуренции стоит очень серьёзно. Сейчас мы ищем региональных представителей, которые позволят нам, не зачисляя в штат людей и не приобретая собственные помещения и оборудование, иметь возможность предложить услугу «РЖД Экспресс» в тех регионах, где работа представляется перспективной, но нет собственной филиальной сети РЖДЛ. Речь идёт о примерно 50 регионах России, в основном это Сибирь и Дальний Восток.

Расширяется ли сейчас линейка услуг в интересах клиентов?

Мы стараемся перейти от простой услуги 2PL к услуге 3PL и даже 4PL. Сам термин 4PL был впервые предложен в 1996 году консалтинговой компанией Andersen Consulting, действующей сегодня под именем Accenture. По сути 4PL-провайдер является менеджером цепи поставок, который интегрирует и координирует логистические ресурсы, мощности и технологии своей организации и других логистических подрядчиков в целях предоставления клиенту комплексного Supply Chain решения. Похожий проект мы делали совместно с X5 Retail Group в Оренбургской области. Естественно, мы не единственный партнёр X5

в сфере логистики, но, на мой взгляд, сотрудничество получилось плодотворным и экономически эффективным для обеих компаний. Реализуя подобные проекты в партнёрстве с передовыми участниками рынка, мы накапливаем уникальный опыт и можем использовать полученные компетенции в будущем.

Как работает обратная связь и как вы оцениваете удовлетворённость клиента сервисом?

Каждый квартал мы проводим опрос, определяя уровень удовлетворённости клиента – CSI (Customer Satisfaction Index). Наш колл-центр выборочно звонит клиентам и собирает отзывы о качестве работы. Оценка проходит по 18 критериям. Мы всё это анализируем и при необходимости корректируем работу в дальнейшем. Такая обратная связь работает вплоть до уровня «у меня помялась коробка № 2». Конечно, мы осознаём, что наши клиенты – люди занятые, и не ставим своей целью им надоедать. Да и они понимают, что подробные опросы позво-

ляют в будущем получить более совершенный сервис. У нас также разработано программное обеспечение ERP (Enterprise Resource Planning, планирование ресурсов предприятия), мы делаем его за собственные средства и активно используем для управления бизнес-процессами и анализа. Для этого мы интегрируем его с системой CRM (Customer Relationship Management, система управления взаимоотношениями с клиентами) и делаем полный анализ: почему клиент, к примеру, стал реже размещать у нас заказы и что нам делать для того, чтобы исправить ситуацию. Благодаря CRM мы располагаем полной базой данных обо всех запросах каждого клиента, когда-либо поступавших в наш контактный центр. А значит, всегда держим руку на пульсе, следим за изменениями рынка и можем предложить заказчику именно те услуги, в которых он нуждается.

Как компания выстраивает работу по привлечению новых клиентов?

Мы предпочитаем активный подход и используем несколько каналов продаж: телемаркетинг с «холодными звонками», сеть профессиональных продавцов, сайт, мобильные приложения и прочие.

КОНКУРЕНЦИЯ

Тариф перекрыл фарватер

>Начало 1

Понижающий коэффициент действует при условии выполнения в 2017 году суммарного гарантированного объёма экспортных перевозок дизтоплива и мазута с указанных станций в размере не менее 2,08 млн тонн, а также общего гарантированного объёма перевозок всех нефтяных грузов с указанных станций в объёме не менее 4 млн тонн.

Правление РЖД действовало в соответствии с приказом ФСТ России «Об установлении ценовых пределов тарифов на услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов для средних сетевых условий», а также «Правилами и условиями применения (установления, изменения) уровня тарифов на услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов в рамках ценовых пределов», утверждённым приказом ФСТ России.

«Понижение тарифа вызвало глубокую озабоченность работников речного транспорта, поскольку серьёзно снижает конкурентоспособность внутреннего водного транспорта. Это приведёт к вытеснению речников с

рынка перевозок нефтепродуктов, что, в свою очередь, и может стать причиной банкротств множества судоходных компаний, особенно тех, кто реализовал программы по обновлению нефтеналивного флота и имеет в связи с этим значительную долговую нагрузку», – говорится в официальном сообщении РСПП.

Перевозка одной тонны мазута из Самары в Керченский пролив речным флотом стоит около \$30-40. Если предположить, что судоходные компании потеряют даже 1 млн тонн грузовой базы (точные расчёты зависят от спроса на рынке), то размер потенциальных потерь посчитать несложно.

В агентстве Argus предполагают, что решение РЖД обеспокоило судоходные компании в связи с тем, что отгрузки дизельного топлива и мазута с Саратовского НПЗ занимают существенную долю в речных перевозках. «Роснефть» в последние несколько лет стала основным экспортёром нефтепродуктов по внутренним водным путям в европейской части РФ с перегрузкой в портах Чёрного моря. По итогам 2016 года на компанию пришлось 80%

всех экспортных отгрузок в период навигации.

«Мазут и дизельное топливо поставляются из портов Самарской области и Саратова. По итогам прошлого года объём отгрузок из Саратова составил 1,8 млн тонн, в том числе более 1 млн тонн мазута и дизтоплива», – уточнил старший вице-президент Argus по России, СНГ и странам Балтии Вячеслав Мищенко.

Значительную часть нефтепродуктов с расположенных на Волге терминалов Самарской нефтеперерабатывающей группы «Роснефти» и Саратовского НПЗ перевозят суда контролируемых самой же «Роснефтью» АО «Роснефтефлот» и ООО «Прайм Шиппинг». Ежегодные объёмы вывоза составляют более 4 млн тонн светлых и тёмных нефтепродуктов. Флот, задействованный на перевозках нефтепродуктов компании, насчитывает более 140 речных танкеров и барж различных судовладельцев. Не исключено, что озабоченность судоходных компаний вызвал тот факт, что «Роснефть» в октябре-ноябре 2016 года завершила сбор заявок по тендерам «Реализация на экспорт дизельного то-

плива евро-5 С/Е вид III производства Саратовского НПЗ в январе – декабре 2017 года» и «Реализация мазута производства Саратовского НПЗ на экспорт в январе – декабре 2017 года». Решение РЖД о снижении тарифов создало угрозу корректировок цены по тендерам «Роснефти», заявки на участие в которых уже поданы.

После тарифных решений «Роснефть» получила возможность выбора способа транспортировки продукции, в случае с Саратовским НПЗ тарифные условия железнодорожников оказались выгоднее, несмотря на то что у нефтяников есть и судоходные компании.

Когда и за чьей подписью будет подано обращение в правительство об отмене скидки, ни в РСПП, ни в Российской палате судоходства уточнить не смогли.

В Центре фирменного транспортного обслуживания РЖД (ЦФТО) пояснили, что скидка на экспортные железнодорожные перевозки дизельного топлива и мазута со станций Нефтяная и Князевка Приволжской железной дороги установлена с целью увеличения объёмов грузоперевозок в связи ростом переработ-

Ещё один хороший инструмент продаж и продвижения услуги на рынок: наши агенты, как входящие в холдинг – представители Центра фирменного транспортного обслуживания (ЦФТО) и Центральной дирекции по управлению терминально-складским комплексом (ЦМ), – так и сторонние. Вообще, в вырубке РЖДЛ значительную долю составляют доходы других подразделений холдинга. Это и агентские вознаграждения работникам ЦФТО и ЦМ, и средства, заплаченные за аренду инфраструктуры, и деньги за погрузку-выгрузку, и, собственно, сам тариф за перевозку контейнера или вагона по сети железных дорог. Это та самая синергия подразделений холдинга, о которой так часто говорят. Например, в 2016 году в вырубке «РЖД Экспресс» доля средств, перечисленная в РЖД в качестве оплаты тарифа, составила порядка 220 млн руб.

Естественно, мы изучаем свою воронку продаж. Как-то на конференции мы обратили внимание на выступление представителя одного из крупных российских банков. Он в том числе говорил о том, что в банковском секторе доля реальных продаж от общего количества обработанных клиентов составляет порядка 0,04%. В экспедиторском бизнесе этот показатель колеблется от 4% до 10%. У нас он находится в среднем на уровне 5%, то есть мы в тренде.

Вернёмся к вопросу оказания клиенту дополнительных услуг – о чём идёт речь?

Клиент, как правило, хочет услугу «под ключ», но так работать готовы далеко не все логистические компании. Всё потому, что это большая ответственность и дополнительные трудозатраты. Однако наш опыт показывает, что они окупаются. Мы работаем «на земле», и производственный сектор – значительная часть нашей работы. У «РЖД Экспресс» есть подразделения, которые принимают груз, сортируют, упаковывают, пересортировывают, разгружают и загружают вагоны, контейнеры и грузовики. От того, как они его загрузили, зависит, в каком виде груз дойдёт до конечного получателя. Наши сотрудники работают в фирменной одежде, и клиент всегда видит, как происходит процесс. Это способствует многократному росту доверия к РЖДЛ. В нашей линейке услуг также есть маркировка, кросс-докинг, палетирование и распалетирование, обрешётка.

В логистике ключевую роль играет соотношение «цена – качество». Поэтому мы находимся в постоянном диалоге с коллегами из ЦМ, стараемся предоставить клиенту наилучшие логистические и складские решения, в том числе за счёт синергетического эффекта от взаимодействия между структурами холдинга. Мы крайне заинтересованы в том, чтобы загружать свободные мощности ЦМ – в случае обеспечения комфортных рыночных условий для клиентов.

Сейчас складская отрасль находится в кризисе: по нашим данным, простаивает от 40% до 60% складских площадей, как я говорил ранее, обостряется конкуренция, а значит, нам всем надо быть особенно гибкими, чтобы удержать клиента и сохранить высокий уровень сервиса.

Подведём итог. Можно ли сказать, что «РЖД Экспресс» заняла свою нишу на рынке?

Нам удалось выйти на самоокупаемость с опережением графика – меньше чем за три года. При этом реально «РЖД Экспресс» как сервис в компании без активов начал приносить доход с момента создания. За прошлый год мы обработали около 200 тыс. тонн грузов. По экспертным оценкам, мы занимаем 4% рынка железнодорожных перевозок сборных грузов, или 1,2% всего рынка перевозок сборных грузов.

Скажу честно, когда мы начинали «РЖД Экспресс», было лёгкое недоверие к проекту. А сейчас АО «РЖД Логистика» и сервис «РЖД Экспресс» – это значимый игрок на рынке транспортировки сборных грузов.

Беседовал Константин Мозговой

ИНФРАСТРУКТУРА

Стометровка для рельса

Многоступенчатая система контроля технологического процесса позволила повысить качество продукции для железных дорог



Владимир Воробьев,
директор Проектно-конструкторского бюро по инфраструктуре ОАО «РЖД»

Челябинский металлургический комбинат прокатал миллионную тонну стали на универсальном рельсобалочном стане со времени его пуска. Она пошла на производство 100-метровых рельсов для российских железных дорог. В связи с этим мы решили обсудить вопрос: что означает для ОАО «РЖД» переход на длинномерные рельсы и насколько это выгодно? И могут ли сегодня отечественные производители рельсовой продукции конкурировать с зарубежными компаниями?

– Владимир Борисович, несколько лет назад вы инициировали переход с 25- на 100-метровые рельсы. Аналитики утверждают, что за счёт смены размера РЖД смогут сэкономить до 30% на закупках этой продукции. Это действительно настолько выгодно?

– Экономический эффект от использования 100-метровых рельсов в пути настолько очевиден, что убеждать никого не пришлось. Это идея нашла много сторонников среди железнодорожников. Это выгодно и с экономической точки зрения, и с точки зрения обеспечения безопасности движения.

– Какие шаги были предприняты для перевода путевого хозяйства на 100-метровые рельсы?

– Перевод в масштабах всей сети – дело трудоёмкое и долгое. В первую очередь на этот шаг должны решиться производители рельсов – металлургические предприятия. Переоснащение производства, закупка оборудования, внедрение новых технологий – всё это требовало от их собственников огромных капиталовложений. Но металлурги услышали железнодорожников и несколько лет назад начали модернизацию предприятий.

Весной 2013 года ЕвразХолдинг уже прокатал для компании первую опытную партию новых 100-метровых рельсов на Западно-Сибирском металлургическом комбинате. А компания «Мечел» в том же году ввела полностью в эксплуатацию новый универсальный рельсобалочный стан на Челябинском металлургическом комбинате для выпуска 100-метровых рельсов. Сегодня обе компании успешно конкурируют на мировом рынке с лучшими зарубежными производителями рельсов.

Они используют самые современные технологии и новейшее оборудование, что позволяет выпускать продукцию, соответствующую мировым стандартам.

Я убеждён: бизнес не прогадал. В настоящее время Центральная дирекция инфраструктуры ОАО «РЖД» в несколько раз увеличила заказ на 100-метровые рельсы. В путь их уложено уже 4171 км, и эта цифра будет расти год от года.

– Из чего складывается экономический эффект от применения 100-метровых рельсов?

– Арифметика тут простая. Чтобы изготовить плетень длиной 100 м из 25-метровых рельсов, требуется сварить три стыка. На одном 100-метровом рельсе компания экономит десятки тысяч рублей за счёт стоимости выполнения сварочных работ (один алюминотермитный стык обходится в 35 тыс. , а электроконтактный – в 70 тыс. руб.), а также оптимизации «окон», сокращения ручного труда и т.д. Каждый стык помимо серьёзных финансовых затрат – это ещё и зона концентрации напряжения, самое слабое место рельса по сравнению с остальным телом металла. От качества сваренного стыка напрямую зависит безопасность движения – важнейший показатель стабильной работы компании.

В 2014 году на сети было выявлено 2764 дефектных сварных стыков, в 2015-м уже меньше – 2683. По прошлому году пока ещё нет точных данных. Но убеждён, что этот показатель будет постоянно снижаться. По статистике, в результате перехода на укладку 100-метровых рельсов в путь стало на



Российские металлурги наладили выпуск уникальной продукции – 100-метровых рельсов

75% меньше сварных стыков. Значит, надёжность пути возросла. Это очень важно сейчас, когда на сети дорог развивается скоростное и тяжеловесное движение. Подчеркну: качество 100-метровых рельсов очень высокое. Заводы-изготовители помимо использования новейших технологий и оборудования внедрили и многоступенчатую систему входного и выходного контроля всего технологического процесса. Это очень важно.

– Можно сказать, что путь сегодня стал надёжнее и безопаснее по сравнению с показателями 5–7-летней давности?

» Путь надо любить, за ним надо грамотно и профессионально ухаживать, соблюдая все требования по эксплуатации заводов – изготовителей элементов верхнего строения пути

– Путь, безусловно, стал надёжнее. Но изготовить качественный рельс или шпалы и уложить их в путь – этого недостаточно для обеспечения надёжности и безопасности перевозочного процесса. Я не устану повторять прописную истину: путь надо любить, за ним надо грамотно и профессионально ухаживать, соблюдая все требования по эксплуатации заводов – изготовителей элементов верхнего строения пути. Только в этом случае можно надеяться на хорошую отдачу. Приведу пример из опыта зарубежных коллег. В европейских странах после ремонта пути по нему сразу же пускают рельсошлифовальные поезда (РШП). Там это обязательная процедура. Дело в том, что из-под валков прокатного стана головка рельса выходит с шероховатостями, неровностями. И это приводит к их более быстрому износу ввиду неравномерного распределения динамических нагрузок. Представьте высокоскоростную магистраль и поезд, мчащийся по ней со взлётной скоростью самолёта. Любая шероховатость – на первый взгляд незначительная, едва заметная неровность – приводит к эффекту «галопирования» подвижного состава. Возрастают вибра-

ция и динамические нагрузки на его ведущие узлы, что может привести к нежелательным последствиям.

Для продления срока службы рельсов, лежащих в пути, роль рельсошлифования возрастает многократно. Поэтому в Европе, да и в других странах мира, шлифовка рельсов после укладки в путь обязательна, это как знание таблицы умножения. Чтобы полностью устранить дефекты на поверхности катания, необходимо минимум четыре прохода рельсошлифовального поезда, а при необходимости и до восьми проходов в зависимости от состо-

яния рельсов. За рубежом рельсы шлифуют четыре раза, таковы требования правил эксплуатации. А как обстоят дела у нас? Данные, полученные из структурных подразделений компании, подтверждают три прохода рельсошлифовальных поездов, но не более того. Причина одна: «окон», как и прежде, хронически не хватает для полного соблюдения технологии содержания пути.

Парадокс, но порой «окна» для работы рельсошлифовальных поездов предоставляются не там, где это требуется по состоянию рельсов, а там, где позволяет поездная обстановка. Поэтому не соблюдается и периодичность шлифования. Отсутствует система планирования работ по фактическому состоянию рельсов.

Как один из выходов из этой ситуации я бы предложил рассмотреть возможность организовать совместную работу двух и более рельсошлифовальных поездов на одном участке (перегоне), что позволит сократить количество «окон», предоставляемых для шлифовки рельсов. Например, если на одном участке (направлении) организовать работу двумя поездами, то необходимое количество «окон» для шлифовки одного участка сократится в

1,9 раза, при этом увеличится пропускная способность соответствующего направления.

Стоит отметить, что в 2013 году рельсошлифовальными поездами было пройдено 55637 км, а в 2016-м значительно меньше – 33650 км. Напомню, что в 2007–2008 годах имеющийся парк поездов выполнял рельсошлифование на 70000 км пути. На некоторых участках сети дорог были зафиксированы случаи всего одного прохода рельсошлифовального поезда. При этом за один проход поезда снимается только наклёпанный слой, а под ним открываются раковины, микротрещины и прочие дефекты, которые необходимо удалять последующими проходами поезда.

Уменьшение объёмов шлифования рельсов в пути приводит к увеличению дефектов в рельсах. Приведу такую статистику: в 2014 году было изъято из главного пути 93078 дефектных и острodefектных рельсов, 59865 штук осталось. В 2015 году 106438 было изъято и 124965 осталось. На 1 декабря прошлого года был изъят из главного пути 128101 дефектный рельс, осталось 88049. Эти цифры говорят сами за себя.

Коротко остановлюсь на лубрикации, которая значительно снижает боковой износ рельсов в кривых. Специалисты нашего ПКБ предлагают ускорить замену лубрикатов устаревшей конструкции типа РС-05 современными рельсосмазывателями, оборудованными комплексом технических средств (КТСМ) для мониторинга работы всех стационарных рельсосмазывателей. А точечное внедрение рельсосмазывателей, работающих с использованием электрического насоса, создание комплексных систем для автоматического сбора и анализа интенсивности бокового износа и управления системой лубрикации только усилит эффект этих мер.

– Важнейшим элементом верхнего строения пути является рельсовое скрепление. Какая работа по совершенствованию существующих скреплений в настоящее время ведётся в ПКБ?

– Наши отечественные скрепления ЖБР-65Ш хорошо себя зарекомендовали в прямых участках пути и кривых радиусом до 650 м, а в кривых участках с малыми радиусами – ЖБР-65ПШМ, которые пропускают грузов не менее 1 млрд тонн брутто. Если рассматривать наш родной АРС (а с него начиналась история внедрения отечественных упругих скреплений), то его стоит применять в основном на пассажирских линиях, пригородных направлениях. Сегодня необходимо решать и проблему механизации. Пока все работы по смене-установке скреплений АРС производятся вручную, а это накладно.

В настоящее время мы разрабатываем новую клемму для ЖБР, которая сделает её универсальной для отечественных скреплений, естественно, с небольшими доработками для каждого вида скрепления. Могу сказать, что наше отечественное скрепление будет не хуже лучших мировых образцов. Но наши клеммы требуют усиления конструкции, поэтому в первую очередь следует обратить внимание на качество металла. И для АРСов необходимо разработать новые клеммы. Основной недостаток отечественных скреплений – для их обслуживания требуется большое количество операций. Но над этой проблемой мы работаем и надеемся к концу года получить уже конкретный результат – новую усиленную отечественную клемму.

– Как обстоит дело с производством резинотехнических изделий для верхнего строения пути?

– Наши предприятия уже производят качественные полимерные изделия для рельсовых прокладок и других элементов промежуточных скреплений. Важно, что сегодня изготовители всех элементов верхнего строения пути гарантируют, что те выдержат пропуск грузов в 1,5 млрд тонн брутто. А железобетонные шпалы должны служить три срока и пропускать от 3 до 5 млрд тонн. Только за счёт внедрения новейших ресурсосберегающих технологий можно добиться увеличения межремонтных сроков, что позволит существенно снизить эксплуатационные затраты компании и обеспечить безопасность движения поездов.

Беседовал Карен Агабян

ТЕХНОЛОГИИ

Спирту пока нет альтернативы



При дефектоскопии рельсов используются спиртосодержащие жидкости

Руководством компании ещё в прошлом году принято решение найти замену жидкостям, в составе которых содержится технический спирт и которые используются при неразрушающем контроле рельсов в съёмных средствах дефектоскопии. Как уже писал «Гудок», планировалось с 1 января этого года отказаться от спирта, но этого сделать не удалось.

Съёмная дефектоскопия рельсов напоминает исследование внутренних органов человека на УЗИ. Для более устойчивого контакта прибора с кожей пациен-

та её смачивают спиртом. Тот же самый принцип применяется и в дефектоскопии, только объектом проверки становятся рельсы. Их и смачивают спиртосодержащей жидкостью.

На заседании Координационно-технического совета ОАО «РЖД» по техническим средствам, технологиям и методам неразрушающего контроля узлов и деталей подвижного состава и инфраструктуры определены основные технические требования к составу новой жидкости. Она должна обеспечивать устойчивый акустический контакт с рельсом. Кроме того, она должна быть не горю-

чей, безвредной для окружающей среды и недорогой. Если учесть, что в год на сети дорог её расходует сотни тысяч литров, на этом можно серьёзно сэкономить.

По мнению главного инженера Управления диагностики и мониторинга Центральной дирекции инфраструктуры Алексея Старцева, эта жидкость должна иметь срок годности не менее двух лет, чтобы можно было использовать её прошлогодние запасы. Несмотря на то что в заседании участвовали представители отраслевых вузов и науки, решение, чем заменить технический спирт, пока так и не было найдено.

Спиртосодержащие жидкости эффективны при низких температурах воздуха в зимний период. Новый компонент тоже следовало бы испытывать в тех же условиях. Впрочем, заместитель заведующего отделением – начальник Центра неразрушающего контроля и технической диагностики ОАО «ВНИИЖТ» Дмитрий Барбашов предложил не «ловить» минусовую температуру на линии, а проводить испытания новой жидкости в лабораторных условиях, чтобы сэкономить время. Предстоит ведь ещё и сертифицировать новый продукт, а это тоже процедура долгая.

В крайнем случае дефектоскопы могут работать на горячей воде из термоса. Это самый дешёвый способ, правда, он имеет существенные недостатки. Прежде всего ограничено время работы оборудования: оно будет зависеть от скорости остывания воды. Ну и плюс ко всему придётся возить с собой огромные термосы.

Валерий Осипов

МЕХАНИЗАЦИЯ

Рационализация на местах

Оригинальное решение нашли в Сургутской дистанции пути Свердловской дирекции инфраструктуры для упрощения трудоёмкого процесса ремонта земляного полотна во время выплосков балласта в межсезонье.

Раньше путейцы вынимали старый щебень между шпалами лопатами. Стоимость таких работ составляла более 5 тыс. руб. за один погонный метр пути. Ремонтировать путь приходилось в «окнах», а их продолжительность негативно сказывалась на пропуске поездов. Поэтому, по словам главного инженера Сургутской дистанции пути Дмитрия Дергачёва, самую трудоёмкую часть работ – выемку щебня между шпалами было решено механизировать.

Для этой цели приспособили свой экскаватор с модернизированным ковшем. К нему местные Кулибины прикрепили болтами



прочную металлическую полосу шириной почти в междупшпальное расстояние. Теперь экскаваторщику достаточно заглубить пластину в щебень и аккуратно подать ковш на себя или в противоположную сторону. При этом шпальный ящик легко освобождается от загрязнённого балласта. Затем он заменяется новым или очищенным щебнем – с лучшей дренажной способностью.

Конечно, полностью уйти от ручного труда в этом процессе на дистанции не смогли. Однако после проведения замеров выяснилось,

Валерий Осипов

ДАТА

Востребованные знания



Сегодня в России отмечается День науки. Он был учреждён в 1999 году указом Президента РФ и приурочен к 275-летию образования Российской академии наук.

Свой профессиональный праздник отмечают и отраслевые учёные, работающие в научно-исследовательских институтах и вузах железнодорожного транспорта.

Проводимые ими исследования позволяют повысить конкурентоспособность компании на глобальном транспортном рынке и дают большой экономический эффект. Лишь один пример: организация движения грузовых поездов по разработанному учёными АО «ВНИИЖТ» энергооптимальным графикам на полигоне Кузбасс – Северо-Западный регион России помогла сэкономить всего за год 406 млн кВт·ч электроэнергии на сумму 1,1 млрд руб.

Как отметил, выступая в декабре прошлого года на отраслевом форуме «Инновации на железнодорожном транспорте» старший вице-президент – главный инженер ОАО «РЖД» Валентин Гапанович, компания и дальше будет поддерживать отраслевую науку. Согласно планам доля её затрат на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы в выручке от основной деятельности в 2020 году составит, как и сейчас 0,52%. Но поскольку объёмы перевозок за этот период должны вырасти, то и размер инвестиций в науку с нынешнего уровня (1 млрд руб. в год) также увеличится.

Среди перспективных проектов «Цифровая железная дорога – 2020», после реализации которого доля электронных продаж билетов пассажирам с нынешних 40% достигнет 90%, а документооборот в компании станет полностью электронным. Кроме того, предстоит повысить степень надёжности инфраструктурного комплекса железных дорог, оптимизировать издержки, уменьшить риски при осуществлении перевозок грузов и пассажиров.

В соответствии с принятой в отрасли «Экологической стратегией» с помощью учёных намечено снизить уже к 2020 году на 7% объём вредных выбросов парниковых газов и на 18,2% – сточных вод по сравнению с показателями 2015 года. Энергоэффективность основной деятельности железнодорожного транспорта к 2020 году должна повыситься на 4% от сегодняшнего уровня.

Для решения поставленных задач отраслевые учёные проводят актуальные исследования по многим направлениям. О некоторых разработках, внедрённых на железных дорогах в последнее время, мы рассказываем сегодня.

ЭКСПЕРИМЕНТ

Сэкономим на топливе



В конце прошлого года на полигоне Юго-Восточной магистрали специалисты АО «ВНИИЖТ» завершили сравнительные испытания модернизированных тепловозов 2ТЭ116.

Как рассказал заведующий лабораторией института «Системные вопросы организации ремонта» Георгий Антюхин, эту работу учёные проводили в течение 6 лет в соответствии с планом научно-технического развития ОАО «РЖД» с целью сокращения эксплуатационных расходов.

В ходе исследований проверялась возможность оптимизации системы технического обслуживания и текущих ремонтов локомотивов по результатам сравнения двух вариантов модернизации тепловоза 2ТЭ116: по техническим предложениям фирмы DB Systemtechnik (Германия) и АО «ВНИИЖТ».

Комплекты усовершенствованного оборудования были установлены на опытные локомотивы при их капитальном ремонте на Воронежском тепловозоремонтном заводе при участии и под контролем сотрудников института.

К изготовлению и поставке усовершенствованных узлов и агрегатов для опытных тепловозов были привлечены известные зарубежные фирмы и отечественные предприятия, продукция которых широко применяется в различных областях. Например, в немецком варианте модернизации участвовали фирмы GOETZE (Германия), MIBA (Австрия), WOODWARD (США), SKF (Швеция), SCHNEIDER ELECTRIC (Франция) и др. В числе поставщиков отечественного оборудования для российского варианта модернизации – СКБТ (г. Пенза), «ППП Дизельавтоматика» (г. Саратов), «Альфа Лаваль Поток» (г. Королёв), НПО «Унихимтек» (г. Климовск) и др.

По словам Георгия Антюхина, подконтрольная эксплуатация опытных тепловозов 2ТЭ116 осуществлялась на участках обращения локомотивного депо Ртищев-Восточное Юго-Восточной дирекции тяги в сопоставимых условиях поездной работы, одной климатической зоны, при существующей квалификации локомотивных бригад и ремонтного персонала одного локомотивного депо при установленной и из-

менённой периодичности проведения техобслуживания и текущего ремонта. К концу 2016 года их суммарный пробег составил более 800 тыс. км.

Сравнительные испытания подтвердили возможность оптимизации эксплуатационных расходов за счёт установки на тепловозе 2ТЭ116 усовершенствованных узлов и агрегатов и изменения межремонтных пробегов. Изменение системы планово-предупредительного ремонта с увеличением периодичности проведения ТР-1 с 50 до 75 тыс. км не привело к ухудшению топливной экономичности опытных тепловозов в сравнении с локомотивами той же серии контрольной группы. Также не сократился их эксплуатационный ресурс. При этом средневзвешенный расход топлива опытных тепловозов был на 4–6% ниже, чем у локомотивов контрольной группы.

Как уточнил Георгий Антюхин, основным преимуществом модернизации тепловозов 2ТЭ116 по проекту АО «ВНИИЖТ» является применение отечественных деталей и узлов. Вместе с тем эксперты признали положительным использование в конструкции 2ТЭ116 решений DB Systemtechnik, не имеющих отечественных аналогов по надёжности и ресурсу, в частности гибких эластичных муфт «Флексмастер», контакторов и реле силовых и вспомогательных электрических цепей.

При рассмотрении итогов сравнительных испытаний главный инженер Юго-Восточной дороги Владимир Сараев высоко оценил проделанную учёными работу и рекомендовал им сформировать для Дирекции тяги ОАО «РЖД» конкретные предложения по установке усовершенствованного оборудования отечественных изготовителей на тепловозах 2ТЭ116 при заводских видах ремонта.

ИНФРАСТРУКТУРА

Победа над деформацией

Научились ремонтировать железнодорожные насыпи, не прерывая движения поездов



Метод укрепления земляного полотна с помощью инъекций твердеющими растворами позволяет путевцам работать без предоставления им технологических «окон»

Большинство применяемых сейчас инженерных методов усиления земляного полотна железных дорог, некоторые из которых известны уже более 200 лет, требуют предоставления технологических «окон» для проведения ремонтных работ.

Длительные перерывы в движении поездов уменьшают доходы от перевозок. Решить эту проблему смогли учёные Сибирского государственного университета путей сообщения (г. Новосибирск),

Как уточнил руководитель вузовской лаборатории «Геология, основания, фундаменты и земляное полотно» Алексей Ланис, для выполнения работ по новой технологии не требуется возводить специальные подъездные пути для доставки тяжёлой ремонтной техники и предоставлять длительные «окна» для работ с перерывами в движении поездов. Проходку вертикальных, наклонных и горизонтальных скважин в уплотняемых грунтах можно вести с помощью созданного сотрудниками университетской лабора-



В 2016 году учёные обследовали земляное полотно на 11 скально-обвальных участках железнодорожной линии Туапсе – Адлер Северо-Кавказской магистрали

предложившие способы ремонта насыпей, основанные на их армировании инъекциями твердеющих растворов на основе цемента и других вяжущих материалов.

Кроме того, они создали для реализации своей технологии несколько комплектов пневмопробойников различной модификации, раскатчики скважин, пневмоударные машины, устройства для заливки трещин в строительных конструкциях и другое оборудование.

Короткие замыкания, возникающие при обрыве проводов вследствие резких порывов ветра и обледенения, а также из-за неисправностей подвижного состава, ошибок персонала и по другим причинам, могут привести к сбоям в движении поездов.

В сравнении с обычными пневмопробойниками новые устройства не оказывают динамических воздействий на близко расположенные здания и соо-

БЕЗОПАСНОСТЬ

Контактную сеть защитят от замыканий



Для решения проблемы специалисты МИИТа совместно с коллегами из «НИИЭФА-ЭНЕРГО» (г. Санкт-Петербург) разработали новые устройства защиты с повышенной чувствительностью и избирательностью, а также множеством дополнительных функций.

Как рассказал профессор кафедры «Электроэнергетика транспорта» этого вуза Виктор Гречишников, в основе новшества лежит многопараметрическая микропроцессорная система.

Она обеспечивает высокоскоростной анализ поступающей от датчиков информации о состоянии систем электроснабжения и позволяет оперативно в автоматическом режиме реагировать на возникновение экстренных негативных ситуаций. Её уже успешно внедрили на сети железных дорог для защиты оборудования и контактной тяговой сети постоянного тока напряжением 3,3 кВ.

Предложенные учёными вуза технические решения также были использованы при проектировании тяговой подстанции «Имеретинская» для железнодорожного участка Сочи – Адлер – Весёлое Северо-Кавказской магистрали. В частности, для неё они разработали методику расчёта влияния электромагнитных возмущений на работу силовых устройств тяговых подстанций.

По словам Виктора Гречишникова, внедрение созданных специалистами вуза систем защиты линий постоянного тока электрифицированных железных дорог позволяет экономить до 2 млн руб. в год в расчёте на каждую тяговую подстанцию, которые устанавливаются через каждые 10–30 км пути. То есть в масштабе всей сети благодаря разработке учёных ежегодно удастся сберечь десятки миллионов рублей.

А главное, применение новшества значительно повысило надёжность работы систем электроснабжения отрасли, существенно сократило число аварий оборудования и обеспечило бесперебойное движение поездов даже в тяжёлых условиях эксплуатации.

Полосу подготовил Андрей Стрельцов

ружения, к тому же имеют более низкую удельную энергоёмкость. Поэтому их применение обходится значительно дешевле, а эксплуатация не наносит вреда окружающей среде.

Как отметил начальник Западно-Сибирской магистрали Анатолий Ретер, «разработанный учёными СГУПСа способ ремонта железнодорожного земляного полотна впервые был успешно внедрён при реализации проекта упрочнения на подходе к мосту через реку Камышанка на перегоне Дедюево – Буреничево, а также при реализации проекта стабилизации деформаций земляного полотна на перегоне Алтайская – Бийск». В 2016 году учёные вуза провели инженерно-геологические и инженерно-геодезические изыскания с целью укрепления земляного полотна в общей сложности на 27 объектах Западно-Сибирской дороги. Согласно расчётам срок окупаемости таких проектов составляет от 3,5 до 5 лет.

По словам Алексея Ланиса, сотрудники лаборатории также разработали новый метод усиления грунтов сползающих откосов. В его основе лежит идея создания объёмного арматурного каркаса внутри насыпи из перекрёстно расположенных в грунте армирующих элементов (сеток) в разных уровнях. А в узлы их пересечения затем закачивается связующий раствор.

В результате в насыпи образуется монолитная несущая прослойка грунта, обладающая высокой прочностью и другими улучшенными физико-механическими характеристиками. Этот метод также позволяет вести все ремонтные работы без остановки движения поездов.

Привлекают специалистов лаборатории и к проведению изысканий на других дорогах сети. В прошлом году они совместно с коллегами из МИИТа и РГУПСа обследовали земляное полотно на 11 скально-обвальных участках железнодорожной линии Туапсе – Адлер. При этом учёные бурили скважины, изучали отвесные склоны окружающих трассу возвышенностей, исследовали отобранные образцы горных пород в геотехнической лаборатории.

Полученные результаты позволили им систематизировать участки пути по степени опасности от неблагоприятных инженерно-геологических процессов и явлений. Кроме того, учёные разработали программу проведения противодеформационных мероприятий в составе инвестиционного проекта «Усиление инфраструктуры железнодорожной линии Туапсе – Адлер». Она предусматривает возведение защитных стенок, укрепление грунта и другие меры.

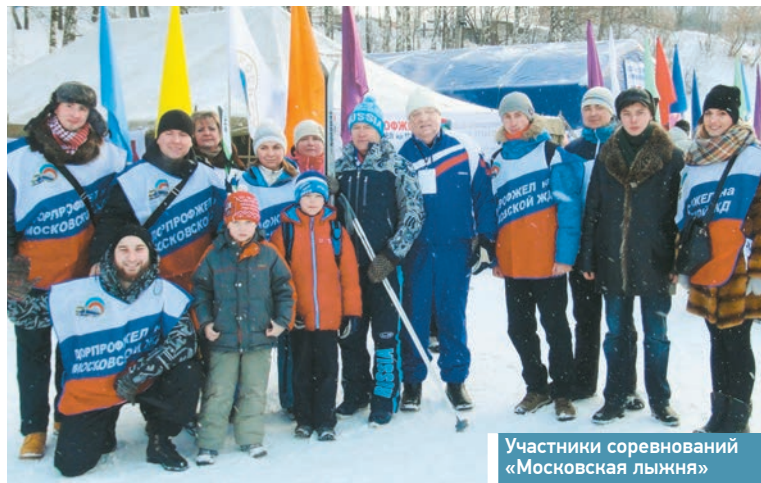
Выполнили специалисты СГУПСа в прошлом году также инженерно-геологическое обследование оснований 13 мостов и подходов насыпей к ним на Забайкальской магистрали. Как сообщил Алексей Ланис, задача учёных состояла в прогнозировании возможного поведения этих сооружений при оттаивании вечной мерзлоты.

Поэтому они испытывали мёрзлые грунты горячими штампами, бурили термометрические скважины для замера температуры основания мостов с точностью до 0,1 градуса. По результатам исследований учёные вуза намерены составить графики изменения температуры многолетнемерзлых грунтов за длительный период и спрогнозировать их поведение в перспективе.

Это позволит железнодорожникам своевременно принять меры по укреплению мостов и насыпей в случае резкого таяния вечной мерзлоты в Забайкальском регионе.

МОСКОВСКАЯ ЛЫЖНЯ-2017

От массовости – к мастерству



Участники соревнований «Московская лыжня»

В учебном Олимпийском центре Московской Федерации профсоюзов на Планерной в рамках спортивного праздника «Русская зима» прошли традиционные состязания «Московская лыжня-2017».

Подлинно зимняя погода преподнесла любителям лыжного спорта настоящий подарок. Лёгкий мороз, безоблачное голубое небо, яркое солнце, отличная лыжня – всё это помогло столичным железнодорожникам преодолевать лыжные трассы. Общее количество участников этих забегов составило более 15 тыс. человек. Соревнования проводились на дистанциях 650 и 1000 м для детей до семи лет, пять км – для юношей и девушек до 18 лет, 10 км – для взрослых участников. Турнир по лыжным гонкам предвзяла церемония открытия мероприятия, пропагандирующего здоровый образ жизни. Любители спорта смогли проявить себя в перетягивании каната, гиревом спорте, дартсе, футболе, стрельбе из пневматической винтовки. Кроме этого, железнодорожники в количестве более 500 человек приняли участие в собственном турнире, организованном Дорпрофжелом на столичной магистрали.

Дорожная профсоюзная организация, как повелось уже давно, установила штабные палатки. Вокруг звучала музыка, а красочные флаги РОСПРОФЖЕЛ были видны буквально из всех точек Олимпийского центра. Открыл внутренние соревнования председатель Дорпрофжела Николай Синицын. Приняв участие в состязательно-развлекательных турнирах «Русская зима», спортсмены вышли на старт лыжных гонок, которые возглавил председатель профсоюза Николай Никифоров. Финишировав, в интервью корпоративному телеканалу он отметил, что такие праздники очень схожи со стартами «Спорт поколений», проводимыми в компании «Российские железные дороги», и отрадно, что они охватывают всё большее количество участников всех возрастов.

Соревнования 2017 года стали очень успешными для наших

лыжников, которые среди спортсменов, представлявших горкомы профсоюзов города Москвы, заняли все призовые места на дистанции пять км среди юношей до 18 лет. Победителями стали представители Рязанского филиала МИИТа Максим Анисифоров, Сергей Воробьев и Михаил Цыганков. Они же стали триумфаторами в дорожном зачёте. Девушки – посланцы также Рязанского филиала МИИТа в дорожном зачёте гонки на пять км также заняли все ступени пьедестала. Это Виолетта Тимченко, Дарья Маркаркина и Анастасия Темникова. У мужчин в гонке на 10 км победителями стали представители Московско-Курского региона – Роман Соченков, Игорь Аверьянов и Сергей Махортов. Среди женщин на той же дистанции призёром во внутреннем зачёте стала студентка МИИТа Ирина Инкичева, второе место – Елена Кирюхина (МОЦОР), третье – Анастасия Попова (Рязанский регион).

Не остались незамеченными спортсмены дороги и в выступлениях празднике «Русская зима». Брянский регион, например, занял второе общекомандное место в гиревом спорте среди сил из горкомов профсоюзов столицы, а туляки и спортсмены Московской дирекции по ремонту пути стали лучшими в стрельбе из пневматической винтовки во внутреннем зачёте.

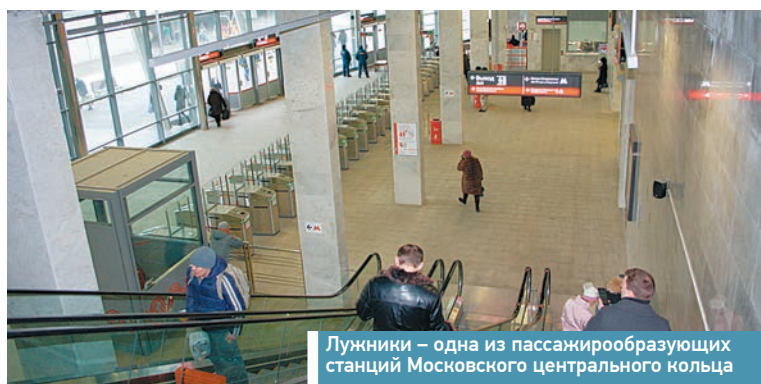
Подводя итоги соревнований, председатель Дорпрофжела Николай Синицын вручил поощрительный приз участнику лыжных гонок – ветерану эксплуатационного локомотивного депо Москва-сортировочная Рязанская Сергею Сергеевичу Новикову и самому молодому участнику – пятилетнему Максиму Бегелю.

Очередной праздник спорта вселил уверенность, что он становится всё более востребованным в нашей стране, а профсоюз железнодорожников и транспортных строителей России идёт по правильному пути, поддерживая и развивая его в компании «Российские железные дороги».

Ольга Кудряшова,
ПРЕСС-СЕКРЕТАРЬ
ДОРПРОФЖЕЛА НА МЖД
ФОТО АВТОРА

ПРОФИЛАКТИКА

В Лужники на лекцию



Лужники – одна из пассажирообразующих станций Московского центрального кольца

В преддверии весенних каникул сотрудники дистанции пассажирских устройств Московского центрального кольца проведут мероприятие для школьников, посвящённое профилактике детского травматизма на железной дороге.

Место проведения акции уже выбрано – станция Лужники. Она соседствует со станцией метро «Спортивная» и расположена в оживлённом квартале с большим числом образовательных и спортивных учреждений. Поэтому школьники, как и взрослое население, активно пользуются услугами железнодорожного транспорта. Кроме того, станция уютная, имеет просторные вестибюли и может вместить большое количество ребят.

– Соответствующие письма с призывом поддержать нашу инициативу мы уже разослали директорам школ и в управу района, – в беседе с «Московским железно-

дорожником» рассказал главный инженер предприятия Андрей Фролов. – Акция призвана привлечь внимание общественности на проблему детского травматизма на стальной магистрали. Дети должны понимать, что правила поведения на инфраструктуре созданы для их же защиты.

Железнодорожники ещё раз напомнят детям прописные истины о том, где нужно переходить пути, как вести себя на платформах и чем опасно такое явление, как зацепинг.

Станция Лужники ежедневно принимает тысячи пассажиров. В режиме увеличенного пассажиропотока ей приходится работать в дни проведения мероприятий во Дворце спорта Лужники. С задачей по организации безопасности на платформах во время массового посещения детьми новогодних ёлок в 2016–2017 годах столичные железнодорожники справились достойно.

Наталья Щевелева
ФОТО АВТОРА

Дорога инноваций

Исследовательские центры в железнодорожных вузах решают стратегические задачи отрасли



Творческий коллектив научно-исследовательского центра МИИТа



СЕРГЕЙ ВАКУЕНКО,
директор Института
управления
и информационных
технологий (ИУИТ)
МИИТа

Сегодня, в День российской науки, уместно было бы поговорить об опыте, широко практикуемом в настоящее время в России по созданию крупных научно-исследовательских центров при университетах. Ведь именно здесь решаются вопросы как подготовки специалистов по ведущим отраслям промышленности, так и по организации проведения комплексных научно-исследовательских работ на модернизируемой исследовательской лабораторной базе. Такой опыт активно нарабатывается и в МИИТе. Если же в целом говорить о подобных центрах, то все они так или иначе призваны решать задачи, поставленные перед отраслевой наукой, – повышать эффективность работы железнодорожного транспорта.

– Сергей Петрович, насколько быстро представители научного сообщества способны откликнуться на существующие в этой сфере актуальные проблемы?

– Объединение потенциала ведущих отраслевых университетов с академической наукой даёт возможность формировать

ческих комбинатов рельсы имеют зоны повышенной намагниченности. Образуются они, как правило, при погрузке этой продукции в местах магнитного захвата. Намагниченность рельсов искажает кодовые сигналы, поступающие к приборам безопасности локомотива с напольных устройств сигнализации. Значительное количество сбоев в системах АЛСН заставило наших специалистов подумать о необходимости проведения исследовательских работ по созданию оборудования по размагничиванию и для контроля намагниченности, что позволило бы устранить причины, напрямую влияющие на безопасность движения. При активной поддержке Центральной дирекции инфраструктуры компании специалистами МИИТа создано измерительное оборудование по замеру намагниченности (метод магнитной локации) и размагничивающая система, которые пригодны для работы в пути и на станции. Оборудование смонтировано в вагоне-лаборатории «МИКАР» Московской дирекции инфраструктуры.

А недавно у нас создан подвижный комплекс «Орион-1». Он позволяет проводить на сети дорог мониторинг магнитного поля рельсов и элементов стрелочных переводов, находящихся в эксплуатации. Последние измерения проводились на полигоне Белорусский вокзал – Савёлово. Чтобы определить степень намагниченности дороги, были организованы опытные поездки «МИКАР». Они показали, что наибольшее превышение фиксирует-

вание пассажиров, поэтому одними из важных работ считаю «Концепцию развития мультимодальных пассажирских перевозок с участием железнодорожного транспорта» и «Концепцию развития клиентоориентированности пассажирского комплекса холдинга РЖД». В общей сложности разработками по улучшению пригородно-городских перевозок в Московском железнодорожном узле мы занимаемся третий год по заказу департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры правительства Москвы. Нами сформированы предложения по развитию диаметрального движения, размещению останочных пунктов и другие.

– Уже исходя из перечисленных вами исследований, нельзя ли обратить внимание, что столичный регион занимает в них одно из центральных мест.

– Безусловно. И здесь тоже уместно говорить о многообразии затронутых нами тем. Среди них и анализ корреспонденции грузопотоков в Московском железнодорожном узле. Труд, могу сказать, получился довольно серьёзным. В исследовании рассмотрены структуры потребления и генерации грузов в Московском регионе, проведён общий анализ работы Мосузла и маршрутов развоза грузов местным автомобильным транспортом. На основании проведённого анализа был сформирован целый ряд предложений. Работа позволила выделить преобладающие виды перевозок. Среди них, например, поддержка идеи формирования «грузового каркаса» в Москве на базе появляющихся терминально-логистических центров, восстановления «малого транзита» по продвижению местного вагонопотока и другие. Если говорить о наших ближайших перспективах, то в скором времени приступаем к выполнению заказа Московского метрополитена. Предложение предполагает моделирование станций пересадки с МЦК на метрополитен. Уже получили техническое задание, из которого ясно, что на отдельных станциях возникнут проблемы по увеличению пассажиропотока. Ряд наработок в этом отношении у нас имеется. Так, совсем недавно специалистами МИИТа были выполнены расчёты для определения роли различных видов транспорта в транспортной системе столицы. Заодно осуществлён поиск путей по уменьшению загрузки транспортных коммуникаций и транспортно-пересадочных узлов, исследованы сферы применения различных методов и вариантов имитационного моделирования пассажиропотоков. На основе рассмотренных материалов сформированы предложения по корректировке государственной программы развития транспортной системы Москвы на перспективу до 2020 года. Даны методические рекомендации по использованию средств имитационного моделирования при экспертизе проектных решений транспортно-пересадочных узлов и управлению технологией их работы.

– Учёные, думаю, вы согласитесь с этим, должны не только решать текущие задачи, но и предвидеть будущие проблемы и вызовы.

– Конечно. Отсюда, кстати, вытекает одна из ключевых задач, стоящих перед нашим научно-исследовательским центром, – формирование условий для существенного омоложения и обновления качественного уровня научных кадров.

**БЕСЕДОВАЛ
Владимир ГОРЕЛКИН
ФОТО ИЗ АРХИВА ИУИТ**

Объединение потенциала отраслевых университетов с академической наукой формирует благоприятную среду для исследовательской деятельности

благоприятную среду для проведения поисковых исследований. В том числе и нашим вузом ведётся системная работа, направленная на решение стратегических задач железнодорожной отрасли, в рамках которой рассмотрены вопросы повышения эффективности железнодорожного транспорта, обеспечения безопасности перевозочного процесса, качества важнейших элементов транспортных конструкций. Не менее важны, на наш взгляд, разработка и внедрение дифференцированной системы нормативов содержания и обслуживания железнодорожных объектов. Отраслевая наука должна создать технические и экономические предпосылки для достижения заданных в данном направлении параметров. В связи с этим требуется стимулировать научные разработки, обеспечить быстрее и как можно более полное внедрение полученных результатов.

– Иными словами, можно говорить о многообразии ведущихся вашим центром научных исследований.

– Да. Здесь, например, в одном ряду и работы, связанные с обеспечением безопасности на железнодорожном транспорте, разработанные нашим центром технологии по закалке боковых рам вагонных тележек, и создание различных стандартов, регламентов, технических требований. Проблем, стоящих перед ОАО «РЖД», за решение которых берёмся и мы, множество.

– Тогда, может быть, остановимся отдельно на нескольких из них.

– Скажем, давно известно, что поступающие на железную дорогу с металлургии

в местах укладки изолирующих стыков из стеклопластика, который не пропускает магнитный поток. Поэтому предприятиям, выпускающим изолирующие накладки, предложено использовать при их производстве шунтирующие элементы. Решение проблемы эффективности использования малоинтенсивных железнодорожных линий в условиях рыночной экономики – одна из приоритетных задач, стоящая перед транспортной отраслью. Поэтому в настоящее время завершается разработка Регламента эксплуатации и обслуживания инфраструктуры на малоинтенсивных участках. Сокращение расходов по основным видам деятельности на таких железнодорожных линиях за счёт изменения технологии содержания и эксплуатации приведёт к повышению их экономической эффективности.

Нельзя не отметить важность разработки различных стандартов, регламентов. В этом отношении тоже сделано немало. Вспомним, что прошлый, 2016 год, был объявлен «Годом пассажира». В течение короткого времени нами было разработано и утверждено более 25 стандартов по качеству обслуживания пассажиров в пригородных поездах и поездах дальнего следования, а также на вокзалах. Кстати, один из созданных регламентов определяет характер взаимодействия и оговаривал зоны ответственности участников перевозочного процесса на Московском центральном кольце (МЦК). И вообще в современных условиях работа всех видов транспорта должна быть ориентирована на максимально качественное обслужи-

