

Проблемы железнодорожного хладотранспорта требуют внимания государства



На наши вопросы отвечает генеральный директор ОАО «Рефсервис» Н.К. Аверков.

— **Николай Константинович, развитие рыночных отношений в стране привело в 90-е годы к значительным изменениям в организации перевозок скоропортящихся грузов и в структуре грузопотоков. Распалась прежняя система централизованного снабжения крупных городов и промышленных районов скоропортящимися продуктами питания, произошло значительное сокращение объема перевозок СПГ железнодорожным транспортом. К каким последствиям оно привело?**

— В условиях плановой экономики СССР на долю железнодорожного хладотранспорта приходилось более 90% межреспубликанских и межобластных перевозок скоропортящихся грузов (СПГ). В 1980–90 годах объем перевозок СПГ железными дорогами СССР колебался в пределах 50–56 млн. тонн в год. Речной хладотранспорт был развит слабо,



автомобильный обеспечивал в основном внутриобластные перевозки, морской — экспортно-импортные поставки через порты Балтии и Калининград.

В начале 90-х вместо крупных заготовителей скоропортящейся продукции, имевших вместительные овощехранилища и холодильные склады на 20–25 тыс. тонн продукции, появилось множество мелких производителей (фермы, кооперативы, акционерные общества) и потребителей продуктов (приватизированные магазины, предприятия общепита, ОРСы отдельных заводов и разнообразные посреднические организации), между которыми еще не сложились устойчивые связи.

При этом сильно изменились условия работы железнодорожного хладотранспорта, а именно:

- резко сократились объемы перевозок скоропортящихся грузов, поскольку основные районы производства оказались вне России, на территориях государств ближнего зарубежья, и связи с ними нарушились;
- сократилось производство сельскохозяйственных продуктов, так как объемы производства больше не определяются государством, в результате чего не стало прежних оптовых потребителей;
- изменилась география распределения потребления: производящие области стали больше удовлетворять местных потребителей;
- сократился вывоз продуктов в крупные промышленные и административные центры, которые ранее пользовались приоритетом в снабжении;
- тарифы на перевозку СПГ железнодорожным транспортом значительно выросли, а на станциях погрузки и вы-

рузки появились дополнительные сборы за услуги, увеличивающие издержки грузоотправителей;

- сократилось число грузовых отправок. Небольшие отправки легче закупить (требуется меньший кредит на предоплату продукта), легче реализовать (нет нужды в промежуточном хранении, сопровождающемся значительными издержками), а оборачиваемость средств грузовладельца, напротив, ускоряется, что крайне важно в условиях инфляции. Если ранее имели место маршрутные отправки СПГ общим весом 600–1000 тонн, то теперь слишком крупными считаются отправки в 5-вагонных рефрижераторных секциях (100–160 тонн) и даже повагонные отправки (25–40 тонн). Оптимальная величина отправок, удовлетворяющая потребителей, составляет 5–15 тонн, а по некоторым видам СПГ и менее; на железных дорогах большой парк изотермических вагонов оказался излишним не только из-за снижения объемов перевозок, но и вследствие уменьшения массы каждой из отправок.

В результате рефрижераторный подвижной состав железных дорог, ориентированный на маршрутные массовые перевозки скоропортящихся продуктов, на крупных потребителей (заготовительные базы, распределительные холодильники), оказался слишком многовагонным и большим по грузоподъемности, а стало быть, не востребованным в полном объеме.

— **Что в первую очередь необходимо предпринять уже сегодня для пополнения парка изотермического подвижного состава, сокращающегося катастрофическими темпами?**

— В целях создания инвестиционной привлекательности рынка транспортных услуг по перевозке скоропортящихся грузов, а также восполнения парка дорогостоящего специализированного железнодорожного подвижного состава считаю необходимым провести следующий комплекс мероприятий на федеральном уровне:

- разработать целевую программу производства новых изотермических

До начала разработки и реализации программы развития перевозок СПГ необходимо выработать согласованную всеми заинтересованными сторонами стратегию их развития, с участием, возможно, государственных органов, и обеспечить необходимый уровень цен на рынке. Сделать это необходимо в текущем году.



вагонов с привлечением средств из государственного бюджета и включить ее в план-график разработки Стратегии развития железнодорожного транспорта Российской Федерации на период до 2030 года;

- ужесточить правила перевозок скоропортящихся грузов железнодорожным транспортом, запретить перевозку скоропортящихся грузов в универсальном подвижном составе;

- установить единый тариф на перевозку продовольственных грузов независимо от рода подвижного состава в целях повышения конкурентоспособности изотермического подвижного состава и качества перевозимых продуктов.

— **Каковы перспективы использования рефконтейнеров для перевозок скоропорта?**

— За последние десять лет рынок скоропортящихся грузов претерпел существенные изменения. Новые условия, в свою очередь, диктуют и новые требования к используемому подвижному составу. В настоящее время отмечается значительный рост потребности в отправлениях массой 5–20 тонн с естественным многократным увеличением их количества.

Необходимость перехода к использованию рефконтейнеров диктуется, кроме того, следующими обстоятельствами.

- Существующий парк изотермических вагонов сильно изношен, средний возраст вагонов превышает 20 лет, при

нормативном сроке службы 25 лет. В ближайшем будущем он подлежит списанию, в то же время новые рефрижераторные вагоны сейчас не производятся.

- Все большее развитие получают технологии интермодальных перевозок, принципы доставки грузов, в т.ч. СПГ, «от двери до двери», при которой количество перегрузов товара сокращается до двух операций (погрузка на складе отправителя и выгрузка на складе получателя), что существенно повышает качество перевозки и практически исключает дефростацию груза.

- Устойчивое развитие получают транзитные перевозки СПГ (на направлении страны АТР — Западная Европа объем перевозок СПГ уже сейчас превышает 10 млн. тонн). Решению задачи привлечения транзита СПГ на сеть российских железных дорог в наибольшей степени соответствует технология перевозок в рефрижераторных контейнерах, которая позволяет сократить затраты на перевалку грузов в портах, потерю и порчу груза, уменьшить сроки доставки.

В этой связи уже в 2007 году частные железнодорожные перевозочные компании предусматривают закупку 1300 рефрижераторных контейнеров для

перевозок СПГ и необходимое количество специализированных платформ и автомобилей.

В настоящее время мировой парк рефрижераторных контейнеров насчитывает около 1250 тыс. ДФЭ, причем доминирующим типоразмером является 40-футовый контейнер повышенного объема (high cube container), на долю которого приходится 90% мирового производства контейнеров.

Для широкого внедрения КРК необходима развитая сеть контейнерных терминалов, оборудованных электрическими колонками для питания холодильного оборудования, крановым хозяйством соответствующей грузоподъемности на начальных и конечных пунктах, отлаженные структуры, способные осуществлять техническое обслуживание и ремонт разнотипных изотермических контейнеров, следить за их передвижением по сети дорог, а также адекватное тарифное регулирование.

— **Что необходимо предпринять для снижения себестоимости перевозок?**

— В качестве основных направлений снижения себестоимости перевозок сегодня мы рассматриваем:

КЛИЕНТЫ ОТКАЗЫВАЮТСЯ ОТ УСЛУГ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ И ВЫВОЗЯТ ГРУЗ АВТОТРАНСПОРТОМ, ТАК КАК ЭТО УМЕНЬШАЕТ СРОК ДОСТАВКИ, ПОЗВОЛЯЕТ ОСУЩЕСТВЛЯТЬ ДОСТАВКУ «ОТ ДВЕРИ ДО ДВЕРИ» И ДАЕТ ЗНАЧИТЕЛЬНУЮ ЭКОНОМИЮ В ПЛАНЕ ТАРИФОВ.

ЗАВОЕВАНИЕ РЫНКА ПЕРЕВОЗОК И УСПЕШНАЯ КОНКУРЕНЦИЯ С АВТОТРАНСПОРТОМ ВОЗМОЖНЫ ПРИ УСЛОВИИ СОЗДАНИЯ НОВОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА И ТЕХНОЛОГИЙ ПЕРЕВОЗОК В НИХ СПГ НА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ.

НОВЫМ ТРЕБОВАНИЯМ РЫНКА В НАИБОЛЬШЕЙ СТЕПЕНИ УДОВЛЕТВОРЯЮТ ЕДИНИЧНЫЕ ИЗОТЕРМИЧЕСКИЕ ВАГОНЫ.

- сокращение наиболее дорогостоящего и избыточного парка изотермического подвижного состава — рефрижераторных секций, с увеличением при этом перевозок в вагонах-термосах, не нуждающихся в рейсе в обслуживающем персонале;

- сокращение себестоимости ремонта подвижного состава путем:

- а) повышения качества нормирования производственных процессов и, соответственно, сокращения затрат на ремонты,

- б) сокращения избыточного производственного персонала,

- в) повышения степени загрузки производственных мощностей.

В среднесрочной перспективе основным условием обеспечения снижения себестоимости перевозок будет внедрение новых технологий перевозок в рефрижераторных контейнерах, строительство рефрижераторного подвижного состава, использующего безлюдные технологии работы, и т.д.

— **Какие меры необходимы для соблюдения и сокращения сроков доставки грузов, сокращения вре-**

мени переработки вагонов, местной и маневровой работы?

— ОАО «Рефсервис» проводит совместно с ЦФТО ОАО «РЖД» постоянную оперативную работу с железными дорогами по вопросу соблюдения и сокращения сроков доставки грузов, сокращения времени переработки вагонов, местной и маневровой работы.

В целях рационализации использования изотермического подвижного состава за счет сокращения оборота вагона в настоящее время проводится работа по отмене промывки вагонов после перевозки ряда термосопригодных грузов, как при двоярных операциях. Данный шаг позволит высвободить дефицитный парк термосов и обеспечить дополнительные объемы перевозок.

— **Николай Константинович, какой вам видится роль государства и ОАО «РЖД» в решении проблем рефрижераторного транспорта?**

— Приписной парк вагонов «Рефсервис» (дочернее общество и филиал ОАО «РЖД») составляет 13 500 вагонов. Средний возраст вагонов парка филиала и дочернего общества составляет 21

год. Аналогичная ситуация, согласно оценкам, имеет место и по изотермическому подвижному составу других собственников.

- Обеспеченность перевозок рефгрузов. Согласно расчетам, имеющийся парк рефрижераторных вагонов «Рефсервис» сможет (с учетом парка иных собственников) обеспечить перевозку необходимых объемов скоропортящихся грузов до 2012 года.

- Обеспеченность перевозок термосопригодных грузов. Дефицит термосов (ИВ-термосов и вагонов-термосов) существует уже сегодня и полностью ликвидирован быть не может в связи с отсутствием производства нового подвижного состава. Более того, ситуация будет ухудшаться в связи с выбытием стареющего парка, и к 2012 году дефицит возрастет в 2 раза (с 20 до 40% потребного парка).

Таким образом, переоборудование грузовых вагонов-рефсекций в ИВ-термосы и производство капитальных ремонтов с продлением срока службы (в среднем на 6 лет для 50% вагонов с истекшим сроком) поможет лишь в краткосрочной перспективе (до 3 лет) обеспечить величину парка изотермических вагонов на уровне, относительно соответствующем растущим потребностям рынка.

Для обеспечения же дальнейших объемов перевозок СПГ железнодорожным транспортом необходима разработка и реализация программы обновления парка вагонов, развития новых технологий перевозок СПГ железнодорожным транспортом.

На наш взгляд, программа должна включать в себя два основных направления развития, которые в существующих условиях, возможно, будут альтернативными.

- Первое направление.

Строительство изотермического подвижного состава нового поколения, в первую очередь вагона-термоса, с улучшенными теплотехническими характеристиками. В дальнейшем возможен выпуск нового рефрижераторного подвижного состава и внедрение безлюдных технологий при осуществлении рефрижераторных перевозок.

Следует отметить, что при стоимости нового вагона-термоса, которая предварительно оценивается в 150 тыс. евро, приемлемые сроки окупаемости могут быть обеспечены только при повышении уровня цен на перевозки в 2,3–2,5 раза по сравнению с действующими ценами Прейскуранта 10-01 для



ИВ-термосов общего парка. Срок начала производства — через 1 год с момента принятия решения о закупке.

- Второе направление.

Развитие перевозок СПГ в контейнерах-термосах, а в дальнейшем и в крупнотоннажных рефрижераторных контейнерах.

К преимуществам перевозок термосопригодных грузов в контейнерах-термосах относятся:

— удобство для потребителя, обусловленное возможностью доставки груза «от двери до двери» при наличии инфраструктуры (контейнерных терминалов);

— меньший потребный объем инвестиций в производство (приобретение) термос-контейнеров по сравнению с вложениями в новые вагоны.

Вместе с тем, коэффициент теплопроводности у термос-контейнеров существенно выше, чем у вагонов-термосов (0,6 против 0,18).

До начала разработки и реализации программы развития перевозок СПГ необходимо выработать согласованную всеми заинтересованными сторонами стратегию их развития, с участием, возможно, государственных органов, и обеспечить необходимый

уровень цен на рынке. Сделать это необходимо в текущем году.

— Что, на ваш взгляд, мешает перевозчику шире использовать изотермические вагоны вместо обычных крытых в перевозках грузов, не относящихся к категории скоропортящихся?

— Изотермический подвижной состав предназначен для перевозки любых видов скоропортящихся грузов на любые расстояния. Его отличительной особенностью является тот фактор, что температура в грузовом помещении поддерживается на постоянном уровне в течение всего времени следования. Это гарантирует сохранение температуры груза на том уровне, который он имел при погрузке.

Данный подвижной состав рекомендуется использовать при перевозке замороженных и охлажденных грузов (мяса, рыбы, полуфабрикатов), свежих фруктов и овощей, медикаментов, любых иных грузов, если в пути следования существует опасность, что их температурный режим хранения будет нарушен.

Кроме того, услуга по перевозкам в специализированном изотермическом

подвижном составе, обеспечивающая требуемые условия хранения и транспортировки продуктов питания, стоит дороже перевозок в универсальном подвижном составе.

Вопрос перевозок непрофильных грузов в изотермических вагонах прорабатывался ОАО «Рефсервис» в части загрузки вагонов непрофильными грузами при возврате их на станции погрузки в целях сокращения порожнего пробега.

Грузовладельцы отказываются грузить ИВ-термосы непрофильными грузами по следующим причинам:

- невозможно использовать погрузчик из-за разницы уровней пола и погрузо-выгрузочной эстакады;
- возникают сложности при работе погрузчиком из-за меньших, чем у универсального крытого вагона, размеров дверного проема;
- ИВ-термос не везде вписывается в кривую пути из-за большой длины вагона;
- грузоотправители на тех станциях, где находятся ПТО по подготовке крытых вагонов, всегда обеспечены крытыми вагонами;
- отсутствует схема размещения и крепления груза для ИВ-термоса, отличная от крытого вагона.