

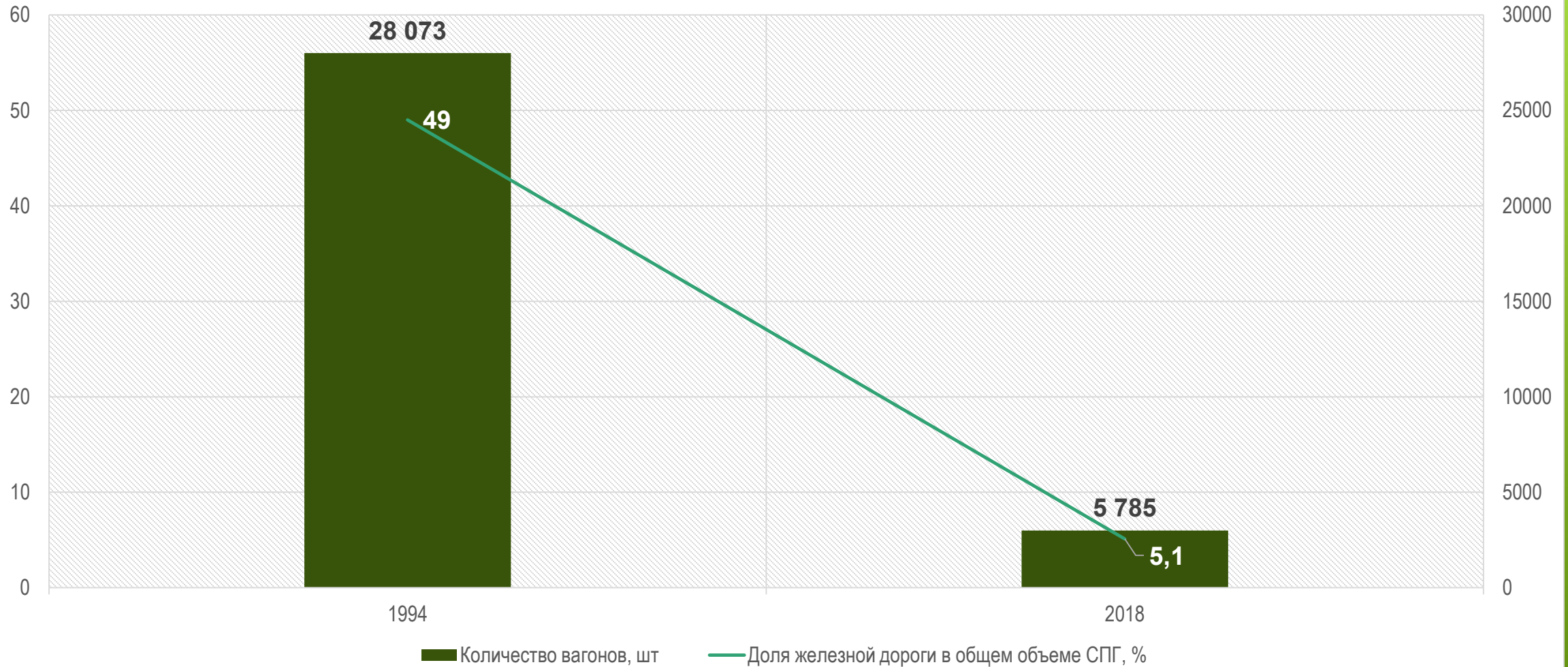


**СТРАТЕГИЯ РАЗВИТИЯ
РЫНКА ПЕРЕВОЗОК
СКОРОПОРТЯЩИХСЯ ГРУЗОВ
(ЦЕЛЕВАЯ МОДЕЛЬ РЫНКА)
ДО 2025 ГОДА**

ЦМР СПГ 2025

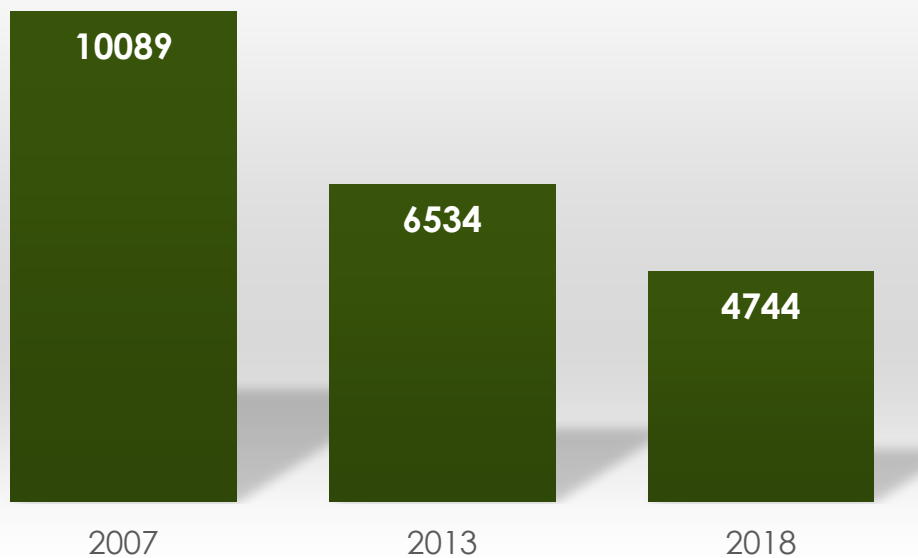
Иванкин Павел Анатольевич
председатель Экспертного совета
Института исследования проблем железнодорожного транспорта

Где сегодня железная дорога?

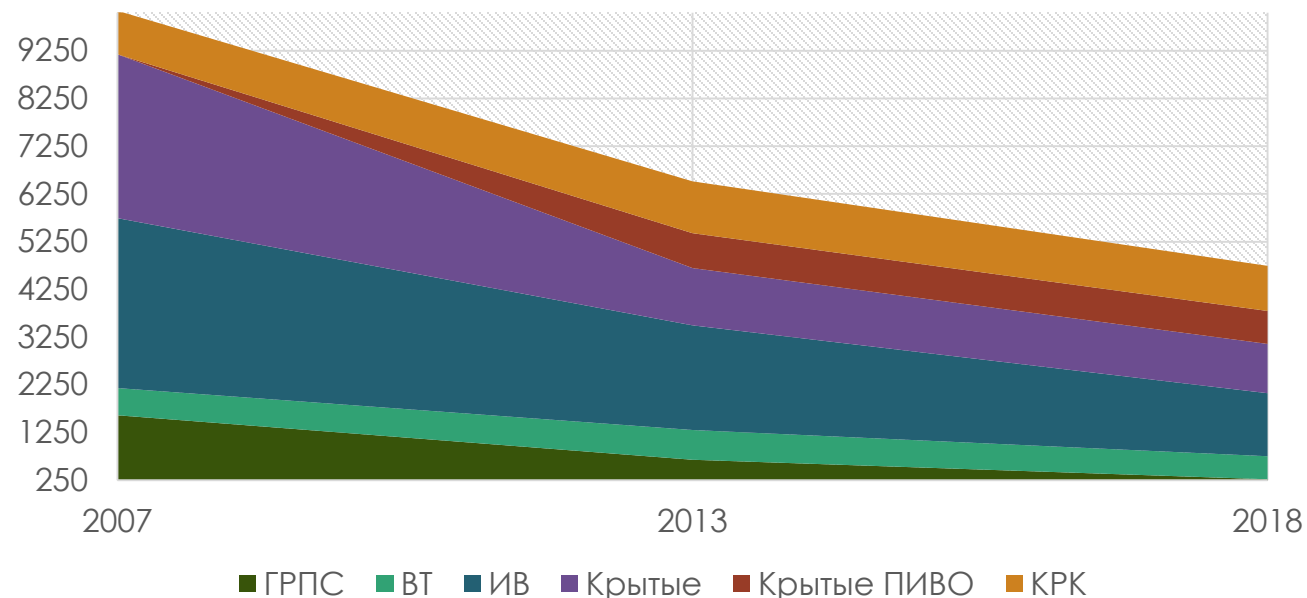


ИСТОРИЯ ВОПРОСА перевозка по железной дороге

Объемы перевозок СПГ, тыс. тонн



Динамика перевозок СПГ
в разрезе родов подвижного состава



Объемы перевозок грузов из ГРПС переключаются на КРК и ИВ-термосы. Если переключение в КРК естественный процесс, то увеличение доли ИВ-термосов требует факторного анализа с целью выявления и исключения перевозок с нарушением температурного режима.

Что негативно влияет на объемы перевозок скоропортящихся грузов по железной дороге?

- **Отсутствие современного парка.** В настоящее время парк сокращается, технические проекты есть, но нет понимания экономической модели эксплуатации.
- **Негибкая тарифная политика.** Стимулирование ухода пива в сегмент утепленных крытых вагонов, сокращение импорта мяса (включая мясо птицы), переключение перевозок соков на универсальные вагоны, значительное сокращение консервов.
- **Низкое качество перевозки.** Сегодня нет технологий, которые могут обеспечить перевозку за 1-2 суток на расстояние менее 1000 км. Рост числа сельских и аграрных хозяйств позволяют обеспечивать свежей продукцией крупные города. Обеспечение таких перевозок полностью происходит за счет автомобильного транспорта.
- **Снижение требований по поддержанию режима.** Самый большой риск, который сегодня имеется с очень длинным сроком реакции.

**При этом надо помнить:
качественная перевозка – качественный продукт – здоровье нации.**



ТЕКУЩЕЕ ПОЛОЖЕНИЕ

Текущий парк вагонов – **5 785** вагонов;

Текущий парк контейнеров – **5 053** контейнеров (3032 – СФЭ, 2021 – ДФЭ);

Объем перевозок – 4,7 млн. тонн.

Максимально возможный объем перевозок данным парком составляет 5 млн. тонн.

Таким образом, текущая **загрузка парка близка к критическому.**

Сегодня, не решая вопрос замены морально изношенного парка на современный изотермический подвижной состав и контейнеры, невозможно решить задачу по увеличению доли железнодорожного транспорта в общем объеме перевозок СПГ.

При сегодняшних объемах перевозок структура грузопотоков и структура парка находятся в балансе. **Обеспокоенность вызывает «умышленный» переход грузов, требующих поддержание температуры на перевозку в термосах, что наносит ущерб качеству продуктов.**

Особо подчеркнем, что для железной дороги и операторов использование вагонов-термосов для перевозок грузов, требующих режима, позволяет загрузить свой подвижной состав, а для нерадивых грузоотправителей обеспечивает снижение стоимости транспортировки, но именно операторы проявляют беспокойство по данному вопросу.



1. АДАПТАЦИЯ РОССИЙСКОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА

В настоящее время требуется настройка законодательной базы по повышению ответственности всех участников непрерывной холодильной цепи за качество СПГ.

Одним из инструментов контроля целесообразно рассмотреть введение института обязательного страхования перевозок скоропортящихся грузов.

3. ТАРИФНАЯ ПОЛИТИКА КАК ИНСТРУМЕНТ ПРИВЛЕЧЕНИЯ ИНВЕСТИЦИЙ

Новая тарифная политика должна не защищать интересы отдельно взятой монополии, а стимулировать инвестиции в создание инновационного подвижного состава. Текущее положение данного сегмента обусловлено текущей тарифной политикой.

2. СОВРЕМЕННЫЙ ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ

Скоропортящиеся грузы должны перевозиться исключительно новым современным высокоэффективным подвижным составом и транспортным оборудованием.

4. ОБЪЕМЫ ПЕРЕВОЗОК

К 2025 году железнодорожный транспорт должен перевозить 15 млн. тонн по пессимистическому сценарию.

1. СОЗДАНИЕ ЕДИНЫХ СТАНДАРТОВ НЕПРЕРЫВНОЙ ХОЛОДИЛЬНОЙ ЦЕПИ (НХЦ)

НХЦ должна объединить всех хозяйствующих и регулирующих субъектов рынка скоропортящихся грузов. Стандарт НХЦ должен быть евразийским и обязательным для всех участников Союза. Для реализации данной задачи целесообразно создать саморегулируемую организацию.

2. ГАРМОНИЗАЦИЯ ПРАВИЛ В СООТВЕТСТВИИ СО СТАНДАРТОМ НХЦ

Все правила, стандарты и ГОСТы должны быть гармонизированы и адаптированы под Стандарт НХЦ. Обязательным условием стандартизации должен стать электронный документооборот. Доступ к скоропортящимся грузам в период доставки должен быть минимален и обусловлен только чрезвычайными обстоятельствами.

3. РОСТ ДОЛИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В ОБЩЕМ ОБЪЕМЕ ПЕРЕВОЗОК СПГ

Железнодорожный транспорт, как самый экологически чистый и надежный, должен обеспечить рост доли в общем объеме перевозок скоропортящихся грузов. В рамках стратегии поставлена амбициозная задача по доведению доли железнодорожников к 2025 году до 15%.

4. БАЛАНС ПАРКА ПОДВИЖНОГО СОСТАВА И ТРАНСПОРТНОГО ОБОРУДОВАНИЯ

В настоящее время баланс парка представлен изотермическими вагонами и термическими контейнерами.

Средняя загрузка вагонов около 38 тонн, средняя загрузка ДФЭ 18 тонн, СФЭ 25 тонн.

В ЦМР принято соотношение рационального парка 40% вагоны и 60% контейнеры. Данное соотношение обусловлено текущим трендом повышения уровня контейнеризации и удобством оборота контейнеров с участием других видов транспорта.

Для перевозки 15 млн. тонн СПГ в 2025 году необходимо иметь в парке 36,6 тыс. контейнеров и 14,8 тыс. вагонов.



4. БАЛАНС ПАРКА ПОДВИЖНОГО СОСТАВА И ТРАНСПОРТНОГО ОБОРУДОВАНИЯ

При наличии контрактов уже с 2019 года на сеть железных дорог могут поступать новые вагоны и контейнеры. Для достижения стратегической цели по объему необходимо до 2025 года произвести минимум 10,5 тыс. новых вагонов с учетом выбытия и 31,7 тыс. контейнеров.

Диаграмма ввода парка вагонов с учетом сроков службы

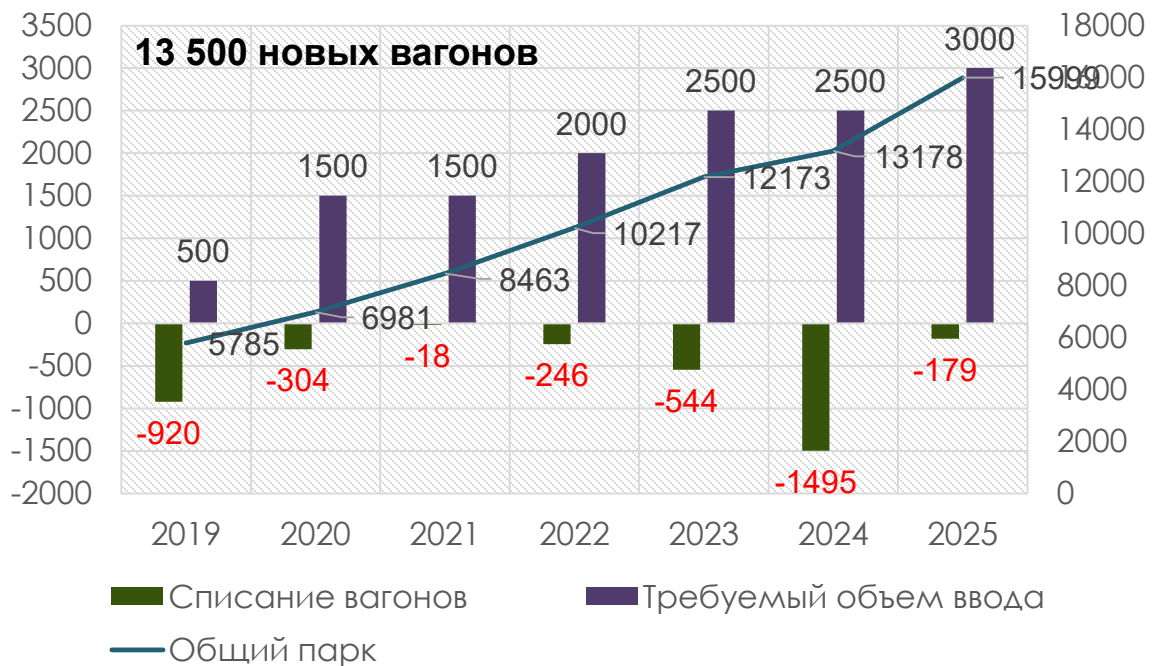
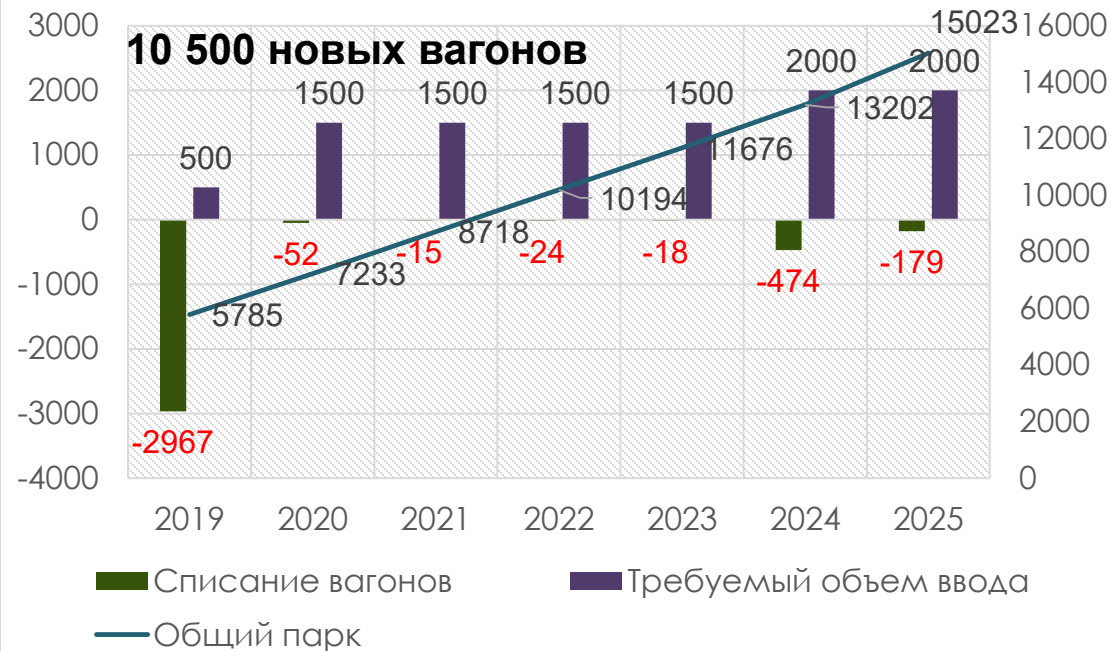


Диаграмма ввода парка вагонов с учетом выбытия по СПС



5. ФОРМИРОВАНИЕ ИНСТИТУТА ДОБРОВОЛЬНОЙ СЕРТИФИКАЦИИ

Все участники НХЦ в добровольном порядке проходят сертификацию на предмет соответствия высоким стандартам экологии и сохранения качества СПГ. Признание сертификата добровольной сертификации ритейлом позволит стимулировать расширение участников программы.

6. ФОРМИРОВАНИЕ СЕТИ ЛОГИСТИЧЕСКИХ РЕГИОНАЛЬНЫХ ХАБОВ

Западная Сибирь и Урал являются важными логистическими центрами, которые позволяют обеспечить регулирование грузопотоков СПГ, а так же сортировку и переформатирование партий СПГ.

7. МОДЕРНИЗАЦИЯ ХОЛОДИЛЬНИКОВ

Повышение качества СПГ требует не только разработки нового подвижного состава и транспортного оборудования, но и модернизацию промышленных холодильников. Экология и энергоэффективность – основные критерии для продвижения нового оборудования.

8. СОЗДАНИЕ ЦЕНТРОВ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЯ

Для оценки качества подвижного состава, транспортного и холодильного оборудования целесообразно создание Центров освидетельствования, которые на независимой основе должны давать оценку качества оборудования. Данные Центры должны на конкурентной основе вести деятельность по подтверждению соответствия вагонов, контейнеров и холодильного оборудования для перевозки СПГ.

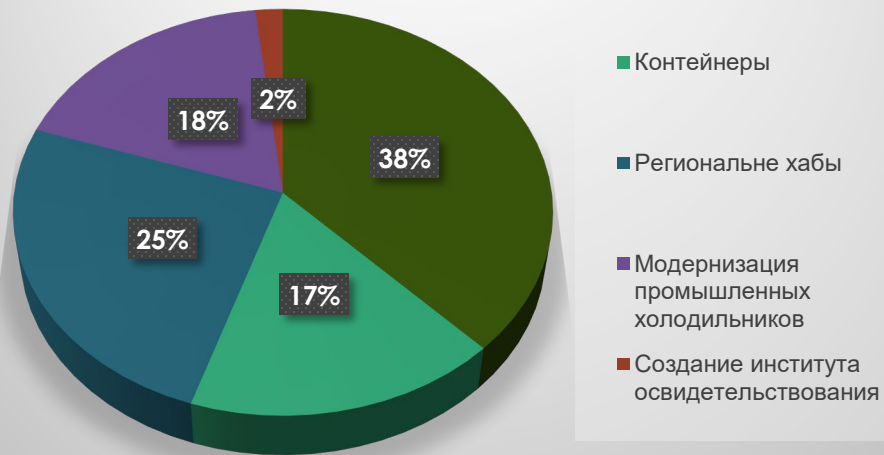
9. ВВЕДЕНИЕ ОТДЕЛЬНО ПАРАГРАФА В ТАРИФНОЕ РУКОВОДСТВО № 4 ДЛЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ СТАНЦИЙ ОТКРЫТЫХ ДЛЯ РАБОТЫ С СПГ

С целью обеспечения контроля за стационарным оборудованием, расположенного на местах общего и необщего пользования, необходимо ввести отдельно два параграфа для железнодорожных станций, работающих с СПГ в вагонах и контейнерах. Такой подход позволит исключить железнодорожные станции, которые не подготовлены к работе с СПГ, из перечня пунктов предъявления.

Для реализации Стратегической программы необходимо инвестировать на горизонте до 2025 года **278 млрд. руб.**

Структура инвестиций до 2025

ГОД



До 2025 года необходимо:

105 млрд. руб. на закупку новых вагонов;

48 млрд. руб. на закупку новых контейнеров;

70 млрд. руб. на создание региональных хабов;

50 млрд. руб. на модернизацию промышленных холодильников;

5 млрд. руб. на создание института освидетельствования.

Термин «Инвестиции» подразумевает возврат вложенных средств.

Как вернуть инвестиции в железнодорожную часть НХЦ?

Источник только один - тарифная политика и уровень вагонной составляющей.

Необходимо в 2019 году совместно с ОАО «РЖД» определить достаточный уровень вагонной составляющей, который позволял бы собственникам подвижного состава окупать инвестиции в современный вагон.

В настоящее время монополия не несет дополнительных расходов по содержанию и эксплуатации парка изотермического подвижного состава. В соответствии с новыми Правилам перевозок скоропортящихся грузов ОАО «РЖД» снимает с себя значительные обязанности, что должно отразиться на тарифах.

В целях формирования источников покрытия инвестиций необходимо на площадке Федерального Собрания Российской Федерации создать постоянную рабочую группу по созданию экономически обоснованных тарифных условий с целью обеспечения качественными продуктами населения России.

Можно ответственно заявить, что в 2018 году общий объем СПГ, который был перевезен по железной дороге достиг **10 млн. тонн**, но только **4,7 млн. тонн** было официально оформлено, остальное это перевозки не соответствием.

Возможные выпадающие доходы будут компенсированы кратным ростом доходов для монополии.

С чего начать реализацию Стратегии:

- ввести GPS мониторинг соблюдения температурного режима на всем пути следования СПГ;
- доработать технические требования для современного подвижного состава и контейнеров;
- ФАС России рассмотреть предложения АСОРПС по внесению изменений в Прейскурант № 10-01;
- Актуализировать п.1и Поручения Пр-2338ГС от 9 ноября 2015 г., данного на заседании Государственного совета 19 октября 2015 г. Президентом России.

Реализация Стратегии развития рынка перевозок СПГ позволит:

- Привлечь инвестиции в разработку и создание нового подвижного состава и транспортного оборудования;
- Вовлечь регионы Сибири и Урала в создание региональных хабов;
- Модернизировать промышленные холодильники, что окажет положительное влияние на региональную экологию и качество продуктов питания.

Объем инвестиций большой, но с учетом планируемых объемов перевозок в конечной цене СПГ удорожание составит всего **4,5 руб. на кг. СПГ.**

Это разумная цена за качественную продукцию на столе россиян?

**СПАСИБО
ЗА ВНИМАНИЕ**