



МОНИТОРИНГ

ЦНТИБ ОАО «РЖД»

**ОСНОВНЫЕ СОБЫТИЯ В ОБЛАСТИ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА**

№44/НОЯБРЬ 2023

СОДЕРЖАНИЕ

ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА. ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ, РЕФОРМИРОВАНИЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ	5
В Минфин поступили предложения по новой финансовой модели строительства ВСМ	5
РЖД предложили Кузбассу снизить экспорт угля на восток в 2024 году до 47 млн тонн ...	6
Балицкий заявил о начале постройки железной дороги между Ростовом и Крымом	7
Закон, упрощающий подготовительные процедуры для строительства объектов РЖД по КПМИ, будет продлен до 2030 года	7
Росжелдор предложил легализовать частные железные дороги для пассажиров	9
Еврокомиссия судится с Испанией из-за железнодорожного законодательства	11
Canadian National приобретает долю железнодорожной компании CBNS на востоке Канады	12
В Ташкенте состоялся Первый транспортный форум стран-членов Шанхайской организации сотрудничества	13
ЭКОНОМИКА, УПРАВЛЕНИЕ, ПЛАНИРОВАНИЕ, ТАРИФНАЯ ПОЛИТИКА	14
АБР инвестирует почти 200 млн долларов США в железные дороги Намибии	14
Siemens инвестирует в американские предприятия более 500 млн долларов США	15
Эстонский Oregail продолжил наращивать убыток в третьем квартале 2023 года	16
Мишустин сообщил, что инвестпрограмма РЖД на 2024 год составит свыше 1,27 трлн рублей	17
Минтранс оценил рост погрузки на сети РЖД	17
Пассажирские перевозки по железной дороге в 2023 году вырастут до 1,147 млрд человек	18
Пассажиры будут покупать билеты в эконом поезда ВСМ в Петербург и за 10 тыс руб. – эксперт	18
ВОСТОЧНЫЙ ПОЛИГОН. СТРОИТЕЛЬСТВО И ИНВЕСТИЦИИ	19
На строительство Восточного полигона выделят более 360 млрд рублей	19
На Восточном полигоне удвоят контейнерные перевозки	20
ТРАНСПОРТНЫЙ ПОЛИГОН «СЕВЕР-ЮГ». СТРОИТЕЛЬСТВО, РАЗВИТИЕ И ИНВЕСТИЦИИ	21
Подписаны новые соглашения по развитию логистического проекта «Средняя Волга – Каспийское море – Персидский залив»	21
Коридор Север-Юг будет способствовать росту торговли между Казахстаном и РФ	22
ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ИНТЕРМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ГРУЗОВАЯ И КОММЕРЧЕСКАЯ РАБОТА	23
Глобальная рецессия грузоперевозок продолжится в 2024 году: исследование цепочки поставок CNBC	23
RCG приступил к массовым перевозкам сахарной свеклы в Австрии и Венгрии	26

За первые 10 месяцев 2023 года объем грузоперевозок железнодорожным транспортом в Монголии вырос на 20,7%.....	27
Алматы: начинается строительство совместного казахско-китайского терминала	28
Более 50% российских компаний предпочитают сервис «одного окна» для международной логистики	28
Сервис «РЖД Логистики» по перевозкам сборных грузов в Китай вышел на ежемесячный режим.....	29
ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ВОКЗАЛЫ. ТРАНСПОРТНО-ПЕРЕСАДОЧНЫЕ УЗЛЫ	30
Линия Сёрландсбанен испытывает проблемы с пассажиропотоком в постковидную эпоху (Норвегия)	30
Швеция: национальный оператор SJ с весны 2024 г. будет осуществлять обслуживание сети пригородных сообщений Pendeltåg.....	31
Эстония: начались работы по строительству пассажирского терминала Ülemiste в рамках реализации проекта Rail Baltica	32
Продлен срок подачи предложений по ВСМ Куала–Лумпур – Сингапур	32
До 2030 года в Санкт-Петербурге планируется построить 2 железнодорожных диаметра, 2 обхода и дополнительные пути на участке от Московского вокзала до Тосно	33
В Петербурге ВСМ построят с привязкой к метро	34
РЖД построят в Переславле-Залесском вокзал	35
ФПК запускает еще три туристических поезда.....	36
Два пригородных железнодорожных тура по Ростовской области вошли в число лучших в России.....	36
Туристические поезда из южных регионов впервые отправятся в КЧР.....	37
ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ	38
Перспективы европейского рынка подвижного состава	38
Новый поезд для бюджетных перевозок в Индии	49
«РМ Рейл» выпустит новый вагон для перевозок комовой и гранулированной серы.....	50
СУЭК модернизирует локомотивы на своих предприятиях российской системой впрыска топлива	51
БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ.....	51
Правительство Канады ввело новые требования к регистрации опасных грузов	51
NTSB призывает железнодорожную администрацию США сформировать план мероприятий по внедрению новых технологий в существующую систему управления движением поездов РТС	52
ОРГАНИЗАЦИЯ ТРУДА, КАДРОВАЯ И СОЦИАЛЬНАЯ ПОЛИТИКА.....	53
Билетные кассы в Англии останутся после того, как правительство отменило план их закрытия	53
В Москве представили новый поезд Деда Мороза	54
РЖД с 1 ноября проиндексировали зарплаты сотрудникам на 2,12%.....	55

Кадровый голод может остановить модернизацию Восточного полигона	55
ЦИФРОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ.....	57
Великобритания: оператор грузовых перевозок GB Railfreight провел испытания технологии проверки тормозной системы.....	57
Модернизация системы управления движением железнодорожного транспорта продолжилась на ЛГОКе	58
РЕСУРСОСБЕРЕЖЕНИЕ. АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ ИСТОЧНИКИ ЭНЕРГОРЕСУРСОВ	59
Компания Watco будет использовать новый экологичный локомотив в порту Джексонвилла (США).....	59

ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА. ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ, РЕФОРМИРОВАНИЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

В Минфин поступили предложения по новой финансовой модели строительства ВСМ

Предложения по новой финансовой модели строительства высокоскоростной железнодорожной магистрали (ВСМ) Москва – Санкт-Петербург поступили в Минфин России, сообщили в пресс-службе министерства.

«Предложения по новой финансовой модели строительства ВСМ Москва – Санкт-Петербург поступили в Минфин России и будут рассмотрены в установленном порядке», – подтвердили в пресс-службе.

Как заявлял ранее гендиректор РЖД Олег Белозёров, согласно стратегическим планам холдинга, в 2030-2035 годах планируется построить около 7 тыс. км ВСМ.

Согласно подсчетам Минтранса РФ, строительство ВСМ потребует выделения из Фонда национального благосостояния средств в объеме до 468 млрд рублей. В 2023 году планировалось выделить 19,6 млрд рублей за счет внебюджетных источников, при этом привлечение средств из федерального бюджета не планировалось. Всего в 2023-2024 годах на реализацию программы планируется направить около 41,3 млрд рублей.

В конце августа 2023 года замглавы Минтранса РФ Валентин Иванов сообщил журналистам, что вопрос привлечения средств ФНБ для строительства высокоскоростной магистрали в России будет рассматриваться в рамках рабочей группы. Вопрос реализации проекта ВСМ будет детально рассмотрен в рамках рабочей группы, учитывая все вопросы финансирования, разработки подвижного состава и реализации концессии. В том числе Иванов отметил, что изменение ключевой ставки ЦБ серьезно повлияет на финансовую модель проекта. На текущий момент стоимость строительства ВСМ Москва – Санкт-Петербург оценивается в 1,7 трлн рублей.

Глава Минфина РФ Антон Силуанов сообщал журналистам в начале октября 2023 года, что средства на строительство ВСМ Москва – Санкт-Петербург из ФНБ пока не предусмотрены в проекте бюджета на 2024-2026 годы, решение будет обсуждаться в правительстве. В свою очередь, глава ВТБ Андрей Костин отмечал, что ВТБ готов рассмотреть возможность участия в синдикате банков по финансированию строительства ВСМ Москва – Санкт-Петербург.

Ранее, поддержав предложение по началу реализации этого проекта, президент РФ Владимир Путин сказал, что время в пути по ВСМ Москва – Санкт-Петербург для пассажиров составит 2 часа 15 минут. Вместе с тем глава государства видит перспективы строительства ВСМ до Адлера, а в перспективе в сторону Донецка и Луганска.

Источник: tass.ru, 01.11.2023

РЖД предложили Кузбассу снизить экспорт угля на восток в 2024 году до 47 млн тонн

Российские железные дороги предложили Кузбассу отправить на экспорт в восточном направлении 47 млн тонн в 2024 году, что на 6 млн тонн меньше, чем планируется вывезти в 2023 году. Об этом сообщили в пресс-службе правительства Кемеровской области.

«Мы не согласны с тем предложением, которое РЖД нам отправили – отгрузку всего 47 млн тонн угля в 2024 году. Мы будем отстаивать свою позицию. Напоминаю, что уже шесть лет регион находится на одном и том же объеме вывоза угля на Восток – 53 млн тонн, а в прошлом году мы вывезли всего 48 млн тонн угля, что на 5 млн тонн меньше гарантированных РЖД объемов», – приводятся в сообщении слова губернатора Кемеровской области Сергея Цивилева.

Окончательные объемы по вывозу угля еще не утверждены. При этом, по словам Цивилева, в 2023 году будет отгружены минимально гарантированные 53 млн тонн угля.

Ранее президент России Владимир Путин поручил утвердить до 1 ноября индикативный план-график вывоза угля из Кемеровской области на экспорт на 2023-2024 годы. Как сообщал Цивилев, в правительство России направили документы с предложением выйти на показатель 60 млн тонн.

Об отрасли в регионе

В Кузбассе в угольной отрасли занято более 90 тыс. человек. В регионе работают более 150 угольных предприятий, где добывается около 60% всего российского угля. Предприятия отрасли являются градообразующими для большей части городов региона, а налоги от угольной отрасли формируют основную доходную часть в бюджете области.

Источник: tass.ru, 01.11.2023

Балицкий заявил о начале постройки железной дороги между Ростовом и Крымом

Началось строительство железной дороги, которая соединит Ростов-на-Дону и Крым и будет проходить в том числе по территории ДНР и Запорожской области, сообщил глава Запорожской области Евгений Балицкий.

«Второй проект, строительство которого уже начато со стороны Донецка, это железная дорога, которая будет проходить от Акимовки до Ростова через Бердянск и Мариуполь. Этот проект уже начат. Акимовка ниже Мелитополя, юго-западнее находится, как раз железнодорожный узел, с которого пойдет строительство, таким образом, чтобы мы смогли обезопасить движение железнодорожного транспорта от обстрелов противника, который сегодня, к сожалению, пока обстреливает железную дорогу, которая идет как раз вдоль города Пологи в направлении Орехова, через Камыш-Зарю на Волноваху», – рассказал Балицкий журналистам.

По его словам, существующая железная дорога не только небезопасна, но и устарела. Строительство же новой существенно отразится и на развитии экономики региона.

«Построив железнодорожную ветку, хотя бы одну колею, без электрической тяги, пусть она будет тепловозная, но мы решим задачи военных. И, самое главное, решается вопрос вывоза зерна на континент, вывоз железной руды, лома, угля и многих элементов, которые нам сегодня надо связать с большой землей. Потому что ездить через Крымский мост не только далеко, но еще и сегодня мост является объектом повышенной опасности», – заключил губернатор.

Источник: ria.ru, 06.11.2023

Закон, упрощающий подготовительные процедуры для строительства объектов РЖД по КППИ, будет продлен до 2030 года

Особенности регулирования градостроительных, земельных и иных отношений в целях модернизации и расширения магистральной инфраструктуры направлены на сокращение сроков подготовки проектов, в первую очередь по развитию Восточного полигона.

Особые отношения

ФЗ-254 «Об особенностях регулирования отдельных отношений в целях модернизации и расширения магистральной инфраструктуры» был принят в 2020 году. Срок его действия предусматривался до 31 декабря 2024 года. Положения данного закона, а также других нормативных актов, направленных

на ускорение сроков разрешительных процедур, были задействованы в рамках программ по модернизации БАМа и Транссиба, развитию подходов к портам АЧБ и Северо-Запада, а также проекта создания Центрального транспортного узла.

«Все показатели по итогам 2024 года будут выполнены компанией. Хочу сказать, что по таким проектам, как подходы к Северо-Западному и Азово-Черноморскому бассейнам, мы целевые показатели достигли, в том числе благодаря возможности применения отдельных особенностей регулирования градостроительных, земельных и иных отношений, возникающих при проектировании и строительстве», – рассказал начальник Департамента капитального строительства ОАО «РЖД» Илья Крашенинников.

Непременное условие для реализации такой правоприменительной практики – сохранение окружающей среды, особо охраняемых природных территорий и объектов культурного наследия, добавил он. Применение особенностей регулирования позволило сократить сроки реализации приоритетных проектов от 9 до 21 месяца в зависимости от сложности того или иного объекта. «Это крайне важно в нынешних условиях для расшивки узких мест, достижения целевых показателей и экономического эффекта», – подчеркнул И. Крашенинников.

После 2024 года перед РЖД стоят дальнейшие задачи по развитию инфраструктуры на стратегических направлениях железных дорог. Учитывая положительный опыт ФЗ-254, компания предлагает увеличить срок действия документа до конца 2030 года.

Согласие с оговоркой

В причастных министерствах в целом поддерживают позицию РЖД. «Каких-то негативных моментов в части применения законопроекта мы не видели за этот период. Закон комплексный: он затрагивает вопросы территориального планирования, прохождения экспертизы, разрешительных режимов, земельно-имущественных отношений. Поэтому в комплексе (документ) позволяет реализовывать в кратчайшие сроки проект», – заявил замминистра строительства РФ Сергей Музыченко.

В этом году все основные программы инфраструктурного развития по поручению главы государства будут продлены до 2030 года, говорит директор департамента развития инфраструктуры Минтранса России Сергей Дунаев. «В дальнейшем продолжится модернизация БАМа, также в приоритете крупные магистрали, которые затронут большое количество земельных участков, которые придется переоформлять», – пояснил чиновник. При этом, уточнил он, действие ФЗ-254 направлено не только на развитие железнодорожного транспорта, но и авиации, морских и речных портов, дорожного хозяйства.

За сокращение инвестиционного строительного цикла высказываются и в Минэкономразвития. «Мы уже сократили сроки рассмотрения документов территориального планирования и в цифру перевели все согласования. Предоставляем всю информацию разработчикам для того, чтобы максимально оперативно все документы готовились», – проинформировал руководитель департамента планирования территориального развития министерства Дмитрий Дегтярев.

Однако у ведомства есть вопрос к предлагаемой сегодня редакции законопроекта. «Законопроектом подразумевается история, что можно разрабатывать документацию по планировке территории без имеющихся документов территориального планирования, то есть мы уходим от планирования...Мы на этапе территориального планирования проводим комплексную оценку того, какие на данных территориях могут быть ограничения природного законодательства, Минкультуры, обороны и безопасности государства и т.д.», – говорит Д. Дегтярев.

Если же эту оценку не проводить, уточнил он, впоследствии с проблемами можно столкнуться на этапе практической реализации проекта, что приведет к срыву сроков строительства и другим нежелательным последствиям. Отходить от террпланирования будет не правильно, резюмировал чиновник.

Источник: rzd-partner.ru, 08.11.2023

Росжелдор предложил легализовать частные железные дороги для пассажиров

Росжелдор считает необходимым легализовать пассажирские перевозки на частных ж/д.

Росжелдор попросил Минтранс легализовать пассажирские перевозки на частных железных дорогах. В регионах России они пользуются популярностью: зачастую это единственный способ добраться до нужного населенного пункта. Общественный совет Федерального агентства железнодорожного транспорта (Росжелдор) обратился к Минтрансу с предложением рассмотреть вопрос о статусе пассажирских перевозок на железнодорожных путях необщего пользования. Об этом говорится в письме замминистру транспорта Валентину Иванову (есть в распоряжении РБК).

Росжелдор считает необходимым легализовать транспортировку пассажиров на частных железных дорогах из-за высокого спроса на их использование среди жителей отдаленных точек России, сообщил РБК Александр Маняхин, исполнительный директор ассоциации

«Промжелдортранс» (объединяет 85% всех владельцев путей необщего пользования). Он отметил, что этот вопрос уже поднимался в Минтрансе.

РБК обратился за комментарием в министерство.

Зачем нужна легализация частных железных дорог

Собственниками путей необщего пользования выступают, как правило, различные промышленные предприятия: они используются, например, при доставке сотрудников до места работы. Организации, эксплуатирующие пути промышленного железнодорожного транспорта, – это, по сути, посредники между РЖД и конечным потребителем, поясняет Кирилл Янков, председатель Союза пассажиров. «Грубо говоря, такие компании «сели» на эти пути, пролегающие от станции РЖД к заводу, и ведут себя как маленький монополист», – говорит эксперт.

Помимо путей необщего пользования, перевозку пассажиров осуществляют узкоколейные железные дороги, размещенные в лесной местности. Сейчас они также используются незаконно, хотя на такой транспорт можно купить билеты. По словам Янкова, эту деятельность остановить невозможно. «В глуши есть достаточно населенных пунктов, где узкоколейка – единственная связь с внешним миром», – объясняет он.

В письме Росжелдора к Минтрансу сообщается, что урегулирование вопроса с незаконным использованием путей необщего пользования для перевозки пассажиров призвано решить «острую проблему транспортной доступности» моногородов, наукоградов, закрытых административно-территориальных образований (ЗАТО), крупнейших агломераций и развивающихся территорий.

По состоянию на 2022 год 38 российских муниципалитетов носят статус ЗАТО. Хотя численность населения в них часто сопоставима с деревней, они считаются городскими округами. Градообразующими предприятиями 23 ЗАТО являются объекты Минобороны (14 из них обеспечивают функционирование Ракетных войск специального назначения, семь – Военно-морского флота, два – Военно-космических сил), десять – «Росатома» (производят ядерное топливо и оружие), три – «Роскосмоса» (космодром Восточный, Центр подготовки космонавтов им. Гагарина и завод «Звезда»).

Янков приводит пример: к одному из ЗАТО «Росатома» – Железногорску в Красноярском крае – ведет частная дорога от станции Базаиха, и она принадлежит «Атомспецтрансу», «дочке» госкорпорации. Сделать пассажирское движение здесь общедоступным также невозможно.

РБК направил запрос в пресс-службу «Росатома».

Как должна быть реализована легализация

Необходимо сделать перевозку пассажиров на частных и узкоколейных железных дорогах законной, утверждает Янков. Причем сразу распространять

технические требования, применимые к путям общего пользования, не следует. Речь идет, например, о размещении кондиционеров в вагонах и прочих условиях комфорта, которые оправданы при реализации массовых перевозок. Если владельцев частных и узкоколейных дорог обязать выполнить эти требования, движение остановится.

«Для начала нужно разработать «облегченные» технические требования и обеспечить финансирование. Что самое главное, если ввести пассажирские перевозки на путях необщего пользования в правовое поле, то субъекты федерации смогут осуществлять дотации так же, как они дотируют обычные пригородные пассажирские компании, которые работают на сети РЖД», – считает Янков. Каждый субъект утверждает комплексный план транспортного обслуживания населения без учета путей необщего пользования и узкоколейных дорог, поэтому власти не могут обеспечить финансирование этих объектов.

«В будущем перевозки требуют дотаций, но эти дотации должны быть легальны на тех же основаниях, что дотации получают местные перевозчики», – резюмировал Янков.

Предложение Росжелдора поддерживает и первый вице-президент Центра экономики инфраструктуры Максим Фадеев: «Если есть инфраструктура, есть свободные пропускные способности и есть спрос на пассажирские перевозки, который можно с помощью этой инфраструктуры удовлетворить, экономически целесообразно организовать пассажирские перевозки по этой инфраструктуре, сняв формальные запреты».

Источник: Advis.ru, 07.11.2023

Еврокомиссия судится с Испанией из-за железнодорожного законодательства

Еврокомиссия приняла решение обратиться в суд ЕС с иском к Испании в связи с невыполнением этой страной условий корректного отражения в национальном праве положений директивы 2012/34/EU о создании единого европейского железнодорожного пространства.

Комиссия считает, что ряд положений национального права Испании в сфере железных дорог не соответствует положениям директивы. В частности, не обеспечены независимость администрации оператора железнодорожной инфраструктуры Испании (ADIF) в плане установления платы за доступ к инфраструктуре, управление железнодорожными предприятиями на основе

коммерческих принципов и корректная процедура разработки договоров с контрагентами.

Впервые требования Еврокомиссии в отношении выполнения положений директивы 2012/34/EU были направлены Испании в 2018 г. В ответ Испания сообщила, что часть требований учтена в национальных нормативных документах, по другим работа продолжается. Однако Еврокомиссия придерживалась мнения, что требования директивы были исполнены некорректно. Испания же настаивала в декабре 2022 г., что уже внесла в свою нормативную базу дополнительные коррективы. После их анализа Еврокомиссия продолжает считать, что в испанском законодательстве учтены не все положения директивы, а потому намерена добиться соответствующего разбирательства в суде ЕС.

В частности, хотя по законодательству Испании оператор ADIF получил независимость в вопросах установления платы за пользование инфраструктурой операторами перевозок, сохранен неопределенный переходный период, в течение которого соответствующий параграф испанского закона не действует, а эта плата рассматривается де-факто как налоговые поступления в бюджеты страны на 2024 и 2025 гг. Кроме того, члены советов директоров ADIF и национальных операторов железнодорожных перевозок назначаются и снимаются минтрансом Испании, что ограничивает их независимость от государства в принятии решений о доступе к инфраструктуре, установлении платы за проезд в пассажирских сообщениях и других вопросах.

Источник: zdmira.com, 01.11.2023

Canadian National приобретает долю железнодорожной компании CBNS на востоке Канады

Североамериканская железная дорога первого класса Canadian National (CN) купила у корпорации Genesee & Wyoming долю в компании Cape Breton & Central Nova Scotia Railway (CBNS), которая располагается в канадской провинции Новая Шотландия активно используемыми линиями длиной 233 км при общей протяженности сети 394 км. Эксплуатировать эту малую железную дорогу продолжит подразделение корпорации Genesee & Wyoming, партнерство с которой позволит CN усилить позиции на востоке Канады.

Железная дорога CBNS ранее принадлежала CN, но в 1993 г. была продана холдингу RailTex, который в 2012 г. вошел в состав корпорации Genesee & Wyoming. Эта корпорация эксплуатирует 116 малых железных дорог

общей протяженностью более 20 тыс. км в Северной Америке, являясь их собственником или арендатором.

Источник: .trains.com, 02.11.2023 (англ. яз.)

В Ташкенте состоялся Первый транспортный форум стран-членов Шанхайской организации сотрудничества

1 ноября 2023 года в зале Congress hall «Узэкспоцентра» стартовал Первый транспортный форум стран-членов Шанхайской организации сотрудничества (ШОС). В его рамках проходят Международный авиационный форум «Aviation & Logistics Forum 2023», а также выставка «TransLogistica Uzbekistan 2023».

Проведение в Ташкенте Первого транспортного форума ШОС, организованного по инициативе Президента Республики Узбекистан, выдвинутой на Самаркандском Саммите ШОС в сентябре 2022 года, является важным событием для представителей транспортной сферы.

На Первом транспортном форуме стран-членов Шанхайской организации сотрудничества (ШОС) с приветственной речью выступил министр транспорта Республики Узбекистан Илхом Махкамов. Министр кратко коснулся реформ и проектов в сфере транспорта, реализованных за последние годы и осуществляемых в настоящее время в Республике Узбекистан.

Илхом Махкамов выдвинул конкретные предложения по дальнейшему развитию транспортно-логистического потенциала стран-членов Шанхайской организации сотрудничества:

- создание альтернативных транспортных коридоров, гармонизация стандартов в области транспорта, применение гибкой тарифной политики;
- строительство крупных мультимодальных логистических центров вдоль транспортных артерий и приграничных территорий;
- организация режима работы в пунктах пограничного контроля в формате 24/7 и упрощение процесса выдачи виз;
- широкое внедрение цифровых технологий и интеллектуальных систем и обмен лучшими практиками в сфере логистики.

В рамках Первого транспортного форума стран-членов ШОС прошли церемонии подписания и обмена следующих документов:

1. Меморандумом о взаимопонимании о создании и развитии международного транспортного коридора «Беларусь – Россия – Казахстан – Узбекистан – Афганистан – Пакистан» обменялись министр транспорта Республики Узбекистан Илхом Махкамов, заместитель министра транспорта

Российской Федерации Дмитрий Зверев, заместитель министра транспорта Республики Казахстан Талгат Ластаев.

2. Министр транспорта Республики Узбекистан Ихлом Махкамов, заместитель министра транспорта Российской Федерации Дмитрий Зверев и министр транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики Тилек Текебаев подписали Меморандум о взаимопонимании о формировании и развитии международного мультимодального транспортного коридора «Россия – Каспийское море – Туркменистан – Узбекистан – Кыргызстан».

3. Меморандум о взаимопонимании между Centrum Solutions LLC и Global Ports Services подписали основатель и генеральный директор Centrum Holding Абдулазиз Абдурахманов и региональный руководитель компании «PSA International» по Ближнему Востоку и Южной Азии Майк Фармосо.

Источник: mintrans.uz, 01.11.2023

ЭКОНОМИКА, УПРАВЛЕНИЕ, ПЛАНИРОВАНИЕ, ТАРИФНАЯ ПОЛИТИКА

АБР инвестирует почти 200 млн долларов США в железные дороги Намибии

Совет директоров Африканского банка развития (АБР) согласовал выделение Намибии кредита в размере 196,43 млн долл. США на реализацию второго этапа проекта модернизации транспортной инфраструктуры этой страны. Это чуть более половины требуемых инвестиций в проект, остальные средства выделяет правительство Намибии.

Проект предусматривает строительство нового пути длиной 207 км на участке Кранцберг – Очиваронго, который пройдет рядом с трассой железной дороги, соединяющей город Уолфиш-Бей (здесь находится крупнейший порт страны) через Цумеб с северными регионами Намибии у границы с Анголой. На этом участке планируется уложить 55 тыс. т рельсов и железобетонные шпалы, построить 16 мостов и реконструировать две станции. Кроме того, проект охватывает модернизацию систем сигнализации на всей линии Уолфиш-Бей – Цумеб с целью повышения ее пропускной способности, надежности и безопасности перевозок.

Ранее АБР участвовал в финансировании работ по модернизации участка Уолфиш-Бей – Кранцберг протяженностью 210 км.

Источник: railjournal.com, 01.11.2023 (англ. яз.)

Siemens инвестирует в американские предприятия более 500 млн долларов США

В соответствии с глобальной стратегией инвестиций в объеме 2 млрд долл. США, направленной на укрепление лидирующих позиций компании в области цифровизации, электрификации и устойчивого развития, Siemens направила в 2023 г. около 510 млн долл. на развитие своих предприятий в США, в результате чего должны появиться около 1700 новых рабочих мест. Кроме США, средства выделяются на создание новых и модернизацию существующих предприятий в Китае, Юго-Восточной Азии и Европе.

В строительство предприятия, ориентированного на выпуск пассажирских вагонов, а также на техническое обслуживание и ремонт локомотивов и пассажирских вагонов в Лексингтоне (штат Северная Каролина) в 2023 г. вложено 220 млн долл. США.

В новое высокотехнологичное производство в регионе Даллас/Форт-Уэрт (штат Техас) компания вкладывает 150 млн долл. США. На предприятии будут выпускать современное высокоэффективное и надежное электрооборудование для энергоснабжения дата-центров и другой критической инфраструктуры в США. Ожидается, что до 2030 г. спрос на такое электрооборудование со стороны владельцев дата-центров будет прирастать на 10 % в год, что обусловлено все более широким применением генеративного ИИ (ChatGPT и др.).

Планируется, что завод в Форт-Уэрте будет запущен в 2024 г. и выйдет на проектную мощность в 2025 г. Предприятие создается и будет функционировать на основе технологий цифровых двойников и интеллектуальной автоматизации, что обеспечит высокую эффективность, экологичность производства и выпуск продукции высокого качества. Открытая бизнес-платформа Siemens Xcelerator, представленная компанией на выставке InnoTrans 2022, позволяет в режиме реального времени собирать и анализировать данные как в процессе производства, так и в ходе эксплуатации готовой продукции.

Также получили поддержку проекты расширения предприятий в Гранд-Прейри (Техас) и Помоне (Калифорния), которые наряду с заводом в Форт-Уэрте призваны удовлетворить спрос на стратегически важную электротехническую продукцию, предназначенную в том числе для энергоснабжения заводов по производству аккумуляторных батарей и полупроводников, а также устройств зарядки тяговых аккумуляторов.

Эстонский Operail продолжил наращивать убыток в третьем квартале 2023 года

Принадлежащий правительству Эстонии железнодорожный оператор Operail продолжил работать в убыток в третьем квартале 2023 года, что ставит под угрозу само существование железнодорожных перевозок в стране.

За 9 месяцев 2023 года доход Operail от грузовых перевозок составил 16,9 млн евро, что на 43% меньше, чем за аналогичный период прошлого года. Показатель EBITDA Operail Group составил 0,2 млн евро, а чистый убыток – 3,3 млн евро.

За тот же период оператор перевез 1,5 млн тонн грузов, что на 68% меньше, чем годом ранее. Причиной снижения объёмов перевозок грузов стали санкции против России и прекращение перевозок несанкционированных российских товаров. А новой проблемой стал рост себестоимости железнодорожных перевозок в Эстонии в сравнении с автомобильными. «Например, этой осенью не осуществлялось мультимодальных перевозок эстонского зерна, поскольку урожай был небольшим, и его перевозили грузовиками», – приводят в сообщении слова председателя правления концерна Рауля Тоомсалу.

Operail также сообщил, что дальнейшее сокращение расходной базы не позволит сохранить транспортные мощности на железнодорожной инфраструктуре Эстонии. Компания уменьшила операционные расходы, а ее руководство предостерегает правительство, что «дополнительное снижение расходов может поставить под угрозу саму возможность осуществлять железнодорожные грузоперевозки в Эстонии». «Мы упразднили ночные смены на станциях, прекратили обслуживать небольшие станции, закрыли стационарные пункты технического обслуживания и сформировали вместо них мобильные ремонтно-эксплуатационные бригады, переобучили работников, чтобы они могли выполнять задачи нескольких прежних должностей», – отметил Рауль Тоомсалу.

Чтобы сделать концерн прибыльным, компания планирует инвестировать средства, полученные от продажи активов в начале года в расширение бизнеса за пределами Эстонии.

Как ранее сообщалось, в течение 2022-2023 годов Operail избавился от значительной части своих грузовых вагонов, которые ранее сдавались в аренду операторам на территории других стран, а в декабре 2022 года продал активы своей дочерней компании в Финляндии местному логистическому оператору Nurminen Logistics за 27,7 млн евро.

Источник: infranews.ru, 01.11.2023

Мишустин сообщил, что инвестпрограмма РЖД на 2024 год составит свыше 1,27 трлн рублей

Объем инвестиционной программы РЖД на следующий год превысит 1,27 трлн рублей, сообщил премьер-министр РФ Михаил Мишустин на заседании правительства.

«Сегодня мы рассмотрим основные параметры финансового плана и инвестиционной программы компании на будущий год. Общий объем вложений составит свыше 1 трлн 270 млрд рублей. Средства пойдут на решение масштабных задач – около половины из них будет направлено на создание магистральной инфраструктуры», – анонсировал он.

Мишустин сообщил, что продолжится модернизация Восточного полигона, а именно входящих в него БАМа и Транссиба. Это поможет увеличить перевозку грузов в рамках международных коридоров. Также в планах – развитие железнодорожных подходов к морским портам Азово-Черноморского и Северо-Западного бассейна.

Треть финансирования предусмотрена на обновление и ремонт железнодорожных путей и мостов, тоннелей, станций и вокзалов, внедрение цифровых технологий и повышение безопасности движения. «Чтобы обеспечить перевозки грузов и создать комфортные условия для пассажиров пригородных направлений, пополнится парк подвижного состава. Предполагается закупить свыше 500 современных локомотивов и 280 вагонов электропоездов», – сообщил глава кабмина.

Премьер напомнил, что в России железные дороги являются одним из основных видов транспорта, по ним перевозится большая часть грузов. «Сейчас идет активное формирование экономики предложения, о которой говорит глава государства. Увеличивается роль экспорта, выстраиваются транспортно-логистические цепочки, ориентированные на новые рынки. Расширяется внешнеэкономическое взаимодействие с дружественными странами. Эти факторы надо учитывать при планировании работы РЖД», – заметил он.

Источник: tass.ru, 02.11.2023

Минтранс оценил рост погрузки на сети РЖД

Рост погрузки на сети железных дорог России в 2024 году ожидается на уровне 1,7%, до 1,265 млрд тонн, сообщил министр транспорта РФ Виталий Савельев на заседании правительства.

«Погрузка грузов оценивается 1,265 млрд тонн с ростом к текущему году на 1,7%. Грузооборот составит 3,4 трлн ткм, что на 3,4% выше уровня текущего

года», – сказал он.

РЖД в 2024 году планируют рост погрузки на 1,5-2% по сравнению с предыдущим годом, заявлял в октябре гендиректор компании Олег Белозёров.

Источник: Iprieme.ru, 02.11.2023

Пассажирские перевозки по железной дороге в 2023 году вырастут до 1,147 млрд человек

Перевозки пассажиров по железной дороге по итогам этого года вырастут до 1,147 млрд пассажиров, а пассажирооборот увеличится на 3,6%. Об этом министр транспорта РФ Виталий Савельев заявил на совещании у премьер-министра РФ Михаила Мишустина.

«В 2023 году будет перевезено 1,147 млрд пассажиров с ростом пассажирооборота на 3,6%», – сказал Савельев.

Перевозки пассажиров на сети РЖД по итогам 2022 года составили 1,136 млрд пассажиров.

Перевозки пассажиров по сети РЖД по итогам октября 2023 года выросли на 3,9%, до 101,7 млн человек. Всего с начала года по российским железным дорогам перевезено 996,3 млн пассажиров, что на 5,1% выше, чем за аналогичный период 2022 года.

Источник: tass.ru, 02.11.2023

Пассажиры будут покупать билеты в эконом поезда ВСМ в Петербург и за 10 тыс руб. – эксперт

Минтранс и Минэкономразвития согласовали подход к тарифу и прогнозный пассажиропоток для планируемой к строительству ВСМ Москва – Санкт-Петербург, написало 1 ноября издание РБК со ссылкой на источники. В частности, сообщалось, что условная стоимость поездки (тариф) от Москвы до Петербурга по этой дороге составит 5008 рублей, исходя из цен 2022 года.

«Озвученный уровень тарифа соответствует тарифу на «Сапсан». С учетом скорости и, соответственно, времени в пути платежеспособный тариф может быть выше – в районе 10-12 тыс. Это нижняя граница», – сказал Иванкин.

Он пояснил, что платежеспособный тариф это как раз то, что пассажиры будут готовы заплатить. «Сегодня бизнес-класс «Сапсана» – это 8-15 тыс., бизнес-класс «Аэрофлота» – от 40 до 100 тысяч. Эконом-тариф «Сапсана»

3,8-7 тыс., эконом-класс «Аэрофлота» – от 5 тысяч. И билетов по этим ценам нет, они разбираются. ВСМ – это эксклюзивный продукт. И к указанным ценам пассажиры заплатят плюс 10%», – привел расчеты Иванкин.

Эксперт напоминает, что для бизнес-класса и первого класса тарифы всегда выше эконома. «Кроме того, тариф должен зависеть от времени поездки. В пиковые периоды тарифы повышенного комфорта могут достигать 100 тыс. рублей за поездку», – добавляет он.

По его мнению, постоянным клиентам можно сделать сопутствующие услуги: фирменное такси, особое обслуживание, скидки на проезд в непиковые периоды и т. д.

Билет на поезд, который будет курсировать по ВСМ Москва – Санкт-Петербург, будет стоить чуть дороже «Сапсана», а запуск трассы запланирован до 2030 года, сообщил в интервью РИА Новости в октябре 2023 года гендиректор РЖД Олег Белозёров. Высокоскоростной считается специализированная электрифицированная двухпутная железнодорожная линия для эксплуатации поездов со скоростями от 200 до 400 км/ч. Сейчас в России таких дорог нет. ВСМ между Москвой и Петербургом должна стать пилотным проектом. Она сократит время в пути между городами до 2 ч 15 минут с нынешних 4 ч.

Источник: Iprimate.ru, 01.11.2023

ВОСТОЧНЫЙ ПОЛИГОН. СТРОИТЕЛЬСТВО И ИНВЕСТИЦИИ

На строительство Восточного полигона выделяют более 360 млрд рублей

В России продолжается модернизация железных дорог Восточного полигона, который включает БАМ и Транссиб. Как сообщает пресс-служба Минтранса РФ со ссылкой на министра транспорта Виталия Савельева, на развитие инфраструктуры проекта выделено 366 млрд руб.

«Провозная способность Восточного полигона достигнет 180 млн тонн, что позволит не только нарастить экспортный потенциал нашей страны, но и создать условия для увеличения внутрироссийских перевозок, в том числе субъектов Дальневосточного федерального округа. Такое развитие в свою очередь стимулирует создание дополнительных рабочих мест и повышение налоговых поступлений в бюджетную систему страны», – говорится в сообщении.

Виталий Савельев добавил, что общий объем вложений РЖД на следующий год составит свыше 1,27 трлн руб. Около половины средств

направят на создание магистральной инфраструктуры, включая реализацию Восточного полигона.

Ранее РБК Приморье писал, что модернизация проекта производится в три этапа. Первый уже закончен, второй должен завершиться в 2024 году, а третий начнется в следующем году. При этом, по словам главы «Infoline-Аналитики» Михаила Бурмистрова, пока невозможно адекватно оценить резервы провозной мощности Восточного полигона, есть риски перерасхода денег и ошибок в приоритизации проектов капитального строительства.

Источник: rbc.ru, 04.11.2023

На Восточном полигоне удвоят контейнерные перевозки

РЖД и Минтранс разрабатывают условия для удвоения контейнерных перевозок на Восточном полигоне до 6,5 тыс. TEU в сутки для удовлетворения спроса. Как сообщает ИАА «ПортНьюс» со ссылкой на заместителя генерального директора РЖД Алексея Шило, по итогам сентября 2023 года грузооборот составил 13%, в конце октября – 20%. При этом показатель среднесуточного вывоза контейнеров в восточном направлении увеличился на 40%, что составило 3,2 тыс. TEU.

«Загруженность дальневосточных портов на начало октября составляла 64% от проектной мощности, однако к январю ожидается перегруз до 110%», – отметил Алексей Шило. По его словам, увеличение объема перевозок будет сделано за счет создания условий для 25 контейнерных поездов в сутки. В их число входит строительство ТЛЦ «Кузбасс» мощностью 300 тыс. TEU в год к 2025 году. Он предназначен для перегрузки контейнеров с полувагонов на фитинговые платформы. Кроме того, в планах удвоить мощности открытого в 2023 году терминала «Сибирский» до 600 тыс. т и организовать дополнительные ветки поездов за счет увеличения пропускной способности участка Артышта – Междуреченск – Тайшет. На последней станции необходимые работы уже завершились.

Замглавы РЖД также добавил, что за 9 месяцев текущего года показатель вырос на 0,6% (+5,5 млн т) – до 926,8 млн т. Экспорт увеличился на 1,4% (+4,3 млн т) – до 323,3 млн т, вывоз грузов в восточном направлении – на 8% (+8,3 млн т), что составило в итоге 114,4 млн т. При этом в 2023 году объем железнодорожных перевозок с «опорными странами» вырос на 49%, грузовое сообщение с Китаем – на 52%, повысив показатель до 128,3 млн т.

Источник: rbc.ru, 05.11.2023

ТРАНСПОРТНЫЙ ПОЛИГОН «СЕВЕР-ЮГ». СТРОИТЕЛЬСТВО, РАЗВИТИЕ И ИНВЕСТИЦИИ

Подписаны новые соглашения по развитию логистического проекта «Средняя Волга – Каспийское море – Персидский залив»

Проект реализуется в рамках международного транспортного коридора «Север-Юг»

Ульяновская область заключила два соглашения с новыми стратегическими партнерами логистического проекта «Средняя Волга – Каспийское море – Персидский залив», который реализуется в рамках международного транспортного коридора «Север-Юг».

Меморандум о сотрудничестве подписан генеральным директором компании «Евразийская Агрологистика» Алевтиной Кирилловой и министром экономического развития и промышленности Ульяновской области Николаем Зонтовым. В рамках проектов «Агроэкспресс» и «Агрохаб» будут в том числе формировать грузы и отправлять их по логистическому маршруту железнодорожным транспортом.

Алевтина Кириллова отметила, что в настоящее время совместно прорабатывается грузовая база проекта, номенклатура и товарные группы, которые могут быть дополнительно востребованы зарубежными партнерами, чтобы увеличивать и расширять поставки, мощнее активизируя внешнеторговую деятельность с Востоком.

Также на форуме подписано соглашение о сотрудничестве между Евразийской Ассоциацией Бизнеса и региональным центром «Мой бизнес», которое поспособствует интеграции бизнеса российских регионов и стран центральной Азии Каспийского региона и Ближнего Востока, а также поможет в выстраивании кооперационных цепочек и создании комфортных условий для международной торговли с дружественными странами. Подписи под документом поставили президент ассоциации Максим Чистяков и глава центра «Мой бизнес» Руслан Гайнетдинов.

Первый заместитель Председателя Правительства Ульяновской области Марина Алексеева подчеркнула, что торгово-логистический канал «Средняя Волга – Каспийское море – Персидский залив» реализуется в рамках коридора «Север-Юг». «Рассчитываем, что маршрут позволит значительно увеличить объем товарооборота с Ираном, странами Центральной Азии, Ближнего Востока и Индией. Для его реализации ведем переговоры с отечественными и зарубежными коллегами. Работаем в глубокой интеграции с соседями: Татарстаном, Чувашией и Пензенской областью. В ближайшее время намерены заключить соглашения с Республикой Марий Эл и Кировской областью», –

сообщила она.

Оба документа подписаны на площадке форума «Средняя Волга – Каспий» в Ульяновске.

«Средняя Волга – Каспийское море – Персидский залив» – масштабный логистический проект, который позволит обеспечить прямую доставку сборных грузов от портовых терминалов Средней Волги, а также регионов Приволжья и Европейской России к Каспийскому морю и далее до портов Персидского залива и Индии, предполагая и обратную загрузку. Каналом используется комбинированная логистика, учитывающая сезонность, а также наличие транспортной инфраструктуры с использованием ж/д логистики, как по западному, так и восточному коридору. Одним из преимуществ проекта является наличие комплексного сервиса для экспортеров по импорту/экспорту, который включает в себя фрахт судов, страхование, работу независимых экспертов (сюрвееров), разгрузку и другие портовые услуги, таможенное оформление, юридические услуги, обеспечение гарантийных расчетов, экспедирование.

Международный транспортный коридор «Север-Юг» – мультимодальный маршрут протяженностью 7,2 тыс. км, который свяжет Санкт-Петербург с портами Ирана и Индии. Он является альтернативой морскому пути, соединяющему Европу, страны Персидского залива и Индийского океана через Суэцкий канал. Западные и восточные ветки МТК проходят через Иран: западная ветка предусматривает перевозку по Ирану автомобильным транспортом через Решт, восточная – железнодорожным. Конечной точкой в Иране является порт Бендер-Аббас, из которого грузы могут доставляться в Индию морем. Западная ветка также проходит через Азербайджан, восточная – через Казахстан и Туркменистан. Кроме того, возможны прямые морские перевозки из России по Каспию в Иран.

Источник: Advis.ru, 03.11.2023

Коридор Север-Юг будет способствовать росту торговли между Казахстаном и РФ

Транспортный коридор Север-Юг открывает широкие перспективы и будет способствовать росту торговли и инвестиций между Казахстаном и Россией. Об этом заявил президент Казахстана Касым-Жомарт.

«Казахстан не имеет выхода к Мировому океану, поэтому транспортный коридор Север-Юг с конечным пунктом в портах Персидского залива и с дальнейшим выходом в Индию открывает широкие перспективы и может стать

одним из локомотивов экономического развития нашей страны», – подчеркнул Токаев.

По его словам, для развития коридора уже принимаются меры по модернизации инфраструктуры, увеличению терминальных мощностей и подвижного состава, снятию административных барьеров и созданию благоприятных условий для перевозчиков. Он отметил, что «наряду с развитием физической инфраструктуры крайне важно выработать предметные решения для создания общей цифровой системы транзита товаров», которая должна быть надежной и простой в использовании. Созданный в результате маршрут, указал Токаев, сможет в корне изменить транспортную инфраструктуру и уровень взаимодействия в Евразии.

Президент Казахстана добавил, что «укрепление транспортной взаимосвязанности Казахстана и России, в том числе посредством коридора Север-Юг, непременно будет способствовать росту взаимной торговли и инвестиций».

Токаев указал, что его страна «будет выступать надежным логистическим хабом, задействуя все свои возможности и ресурсы». «Мы готовы реконструировать узкие места в своей железнодорожной и автодорожной сети для увеличения грузопотока», – отметил он.

Токаев дал интервью в преддверии официального визита в Казахстан президента РФ Владимира Путина. Как сообщила ранее пресс-служба Кремля, визит состоится 9 ноября. Президенты двух стран проведут переговоры. Стороны обсудят ключевые вопросы развития двусторонних отношений стратегического партнерства и союзничества, перспективы взаимодействия в рамках интеграционных объединений на евразийском пространстве, а также актуальные региональные и международные проблемы. В формате видеоконференции Путин и Токаев примут участие в пленарном заседании XIX Форума межрегионального сотрудничества России и Казахстана, который пройдет в Костанае.

Источник: rzd-partner.ru, 08.11.2023

ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ИНТЕРМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ГРУЗОВАЯ И КОММЕРЧЕСКАЯ РАБОТА

Глобальная рецессия грузоперевозок продолжится в 2024 году: исследование цепочки поставок CNBC

По словам Алана Баера, генерального директора OL USA, низкие цены в

секторе морских перевозок сохранятся в 2024 году и могут сохраниться и в 2025 году, поскольку мощности в секторе логистики продолжают опережать слабый спрос.

Согласно новому исследованию CNBC Supply Chain, в этом году мировая судоходная отрасль пережила рецессию грузоперевозок, и сложные экономические условия сохранятся и в 2024 году. Высокие запасы и сокращение потребительских расходов являются причинами медвежьего прогноза.

Опрос CNBC по цепочке поставок проводился с 21 по 31 октября среди руководителей логистических компаний, которые управляют заказами на производство и транспортировку грузов, в том числе в CH Robinson, SEKO Logistics, DHL Global Forwarding Americas, Kuehne + Nagel, OL USA и ITS Logistics. Эти компании имеют представление о заказах, которые грузоотправители размещают в производственных компаниях по всему миру, поскольку они забирают продукцию из портов, а также распределяют её со складов розничным торговцам.

Эта часть торгового канала дает инвесторам за три-четыре месяца предварительное представление об ожиданиях розничных потребителей на основе количества размещенных заказов и количества продуктов, которые водители грузовиков перемещают со складов в магазины. Он также дает информацию о фрахтовых ставках и объемах грузов, которые будут перевозиться автомобильным и железнодорожным транспортом – двумя ключевыми источниками дохода для компаний судоходного сектора.

Алан Баер, генеральный директор OL USA, который участвовал в опросе и просматривал его, сообщил CNBC, что результаты указывают на то, что рынок грузовых перевозок практически не будет расти в первой половине 2024 года, что означает стабильность к снижению цен, и надеется, что во второй половине 2024 года объем увеличится.

«Без увеличения объемов грузовых перевозок в 2024 и, возможно, в 2025 году цены по-прежнему будут низкими, поскольку мощности превышают спрос»

Грузоперевозки останутся слабыми

Транспортным компаниям платят за погрузку, а низкие ожидания относительно заказов потенциально могут привести к снижению доходов в этот праздничный сезон. Руководители логистических компаний разделились по вопросу тарифов на перевозки LTL (неполная загрузка грузовика) в первом квартале: половина ожидала повышения на 5%, а другая половина ожидала, что ставки останутся неизменными или снизятся на 15%.

Большинство полагает, что тарифы на полную загрузку грузовиков останутся неизменными или снизятся, в то время как 33% ожидают, что цены

незначительно вырастут на 5%.

«Мы ожидаем, что пиковый сезон грузовых перевозок в розничной торговле будет вялым», – сказал Ной Хоффман, вице-президент CN Robinson North American Surface Transportation.

Спад грузовых перевозок оказался тяжелым испытанием для отрасли и для тех компаний, которые не были достаточно диверсифицированы, чтобы противостоять спаду, и ведущие компании, такие как стартап Convoу, занимающийся грузовыми перевозками, поддерживаемый Джеффом Безосом, закрылись. По данным Tank Transport, рост цен на топливо и падение ставок фрахта привели к тому, что в общей сложности 31 278 автотранспортных компаний либо закрылись, либо перевели свои услуги на более крупные автопарки.

Генеральный директор Uber Freight недавно сообщил CNBC, что в отрасли грузоперевозок наступит «новый переломный момент», когда менее диверсифицированные бизнес-модели не смогут работать на рентабельной основе.

«Никто не прогнозирует роста спроса в пик сезона или в следующем году», – сказал Тим Робертсон, генеральный директор DHL Global Forwarding Americas. Он сказал, что результаты опроса CNBC подчеркивают общую атмосферу неопределенности, которая сейчас определяет рынок. Смешанные ожидания в отношении ставок и объемов, а также тот факт, что заказы на такие категории продуктов, как товары для дома, падают у некоторых респондентов и растут у других, «говорят мне, что компании делают разные ставки в своих стратегиях управления запасами», сказал Робертсон.

Исследование показало, что прогноз по заказам в связи с Лунным Новым годом, который приходится на 10 февраля, столь же сдержанный, при этом большинство респондентов (67%) не видят увеличения количества заказов. В результате того, что Китай закрывает большую часть производственных операций во время Лунного Нового года, грузоотправители начинают размещать свои заказы сейчас, чтобы получить свою продукцию до закрытия или сокращения штата сотрудников, чтобы избежать задержек. В это время обычно поступают весенние и летние товары.

Немного лучший прогноз на вторую половину 2024 года

Исследование показывает, что во второй половине 2024 года ожидается небольшой рост объемов грузовых перевозок.

Половина респондентов ожидают увеличения на 5%; 33% ожидают увеличения на 10%; а среди 17%, которые были наиболее оптимистичны, ожидается рост на 15%.

«Учитывая большую неопределенность в отношении потребительского спроса, процентных ставок и мировой экономики, большинство людей не

имеют позитивного прогноза по объемам грузовых перевозок в первой половине следующего года, но мы, безусловно, можем увидеть восстановление во второй половине следующего года», – сказал Брайан Бурк, глобальный коммерческий директор SEKO Logistics.

Помимо количества перевозимых грузов, логистические компании, работающие по воде, дороге и воздуху, получают доход в зависимости от ставок, которые они могут взимать.

Большинство респондентов полагают, что цены на морские фрахты в первом и втором кварталах останутся неизменными или снизятся – после 2023 года, когда ставки упали на 50%. Что касается авиаперевозок, большинство ожидает, что ставки останутся неизменными и снизятся на 10–20%. FedEx недавно посоветовала пилотам искать дополнительную работу с American Airlines, поскольку спрос на транспортировку грузов замедляется.

Низкие цены на фрахт в сочетании с уменьшением объемов грузов стали одной из причин недавнего объявления лидера мирового судоходства Maersk об увольнении 10 000 человек. «Наша отрасль сталкивается с новой нормой со сниженным спросом, ценами, вернувшимися на исторический уровень, и инфляционным давлением на нашу базу затрат», – заявил генеральный директор Винсент Клерк в своем заявлении в прошлую пятницу о результатах и сокращении рабочих мест, и добавил, что избыток производственных мощностей в большинстве регионов привели к снижению цен.

«К сожалению, мы столкнемся с серьезными проблемами в объемах, и это будет продолжать заставлять все больше поставщиков уходить с рынка или проводить значительные увольнения», – сказал Пол Брашье, вице-президент по перевозкам и интермодальным перевозкам в ITS Logistics. «Это ни в коем случае не 2008-2009 годы, но есть ощущение, что что-то похоже».

Источник: profinance.ru, 08.11.2023

RCG приступил к массовым перевозкам сахарной свеклы в Австрии и Венгрии

Традиционно с октября по конец января следующего года главным сельскохозяйственным грузом оператора Rail Cargo Group (RCG) – дочерней компании Федеральных железных дорог Австрии (ÖBB) становится сахарная свекла. На 36 базах в федеральных землях Нижняя и Верхняя Австрия, Бургенланд, Штирия и Каринтия корнеплоды накапливают для погрузки в поезда. Ежедневно до 13 маршрутных и сборных поездов доставляют до 1400 т груза каждый на заводы по переработке сахарной свеклы австрийской

промышленной компании AGRANA в Тульне и Леопольдсдорфе. Суммарный объем перевозок в этот период приближается к 2,6 млн т обычной и 40 тыс. т органической сахарной свеклы, выращенной более чем на 36 тыс. га фермерских хозяйств. Свыше половины этого объема перевозок осваивает оператор RCG, выполняя пробег в размере 365 тыс. км.

Венгерское подразделение RCG также задействовано в перевозках свеклы. Обслуживая до 40 пунктов отгрузки четырьмя поездами ежедневно, оператор доставляет до 470 тыс. т сахарной свеклы на крупнейший в Венгрии завод AGRANA в Капошваре.

Источник: railfreight.com, 31.10.2023 (англ. яз.)

За первые 10 месяцев 2023 года объем грузоперевозок железнодорожным транспортом в Монголии вырос на 20,7%

За первые десять месяцев 2023 года объем грузоперевозок железнодорожным транспортом в Монголии вырос на 20,7% – до 26,7 млн тонн по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года. Об этом сообщили местные СМИ со ссылкой на компанию «Улан-Баторская железная дорога».

«Такой стремительный рост объема грузоперевозок обусловлен увеличением обмена поездами на границах соседних стран, что является ключевым условием, способствующим росту объемов экспортных, импортных и транзитных перевозок по сухопутным маршрутам через погранпереходы «Замын-Ууд-Эрлянь» и «Сухбаатар-Наушки», – говорится в официальном сообщении.

За указанный период объем экспортных перевозок увеличился на 39,4 % в годовом исчислении, в то время как объем транзитных перевозок вырос на 67,1%.

Сеть международных железнодорожных грузоперевозок Китай-Европа, которая была запущена в 2011 году, является важнейшей частью предложенной Китаем инициативы «Пояс и путь».

Президент Монголии Ухнаагийн Хурэлсух заявлял, что Монголия стремится стать транзитной страной, предлагающей кратчайший маршрут из Европы в Азию через свою территорию.

Источник: russian.news.cn, 08.11.2023

Алматы: начинается строительство совместного казахско-китайского терминала

В конце октября 2023 г. в Алматы дан старт строительству нового грузового терминала, который должен стать основой платформы транспортно-логистических услуг и электронной торговли региона. Новый грузовой хаб в месте пересечения основных международных маршрутов позволит успешно консолидировать грузы, в том числе электронной коммерции, поступающие из всех регионов Китая в адрес грузополучателей в агломерации Алматы.

Новый терминал будет создан на базе существующей грузовой площадки оператора «Кедентранссервис» и позволит значительно увеличить ее перерабатывающую способность, в том числе складов временного хранения. На территории около 10 га планируется построить склады с использованием технологии контроля температуры площадью 1,4 тыс. м², а также склады класса «А» для хранения тарно-штучных грузов площадью 36 тыс. м². Отмечается, что «китайская сторона предложила использовать возможности роботизированного складирования. Кроме того, проектом предусмотрено создание контейнерной площадки площадью 12 тыс. м², оснащенной козловым краном грузоподъемностью 50 т.

Проект реализуется железными дорогами Казахстана (ҚТЖ) совместно с сухим портом в Сиане (столице китайской провинции Шэньси), строительство грузового терминала на территории которого находится в стадии завершения. На рабочей встрече партнеров в Астане 31 октября 2023 г. подписан меморандум о стратегическом сотрудничестве между KTZ Express – дочерней компанией ҚТЖ и компанией Xian Free Trade Port Construction and Operation.

Реализация проекта направлена на расширение возможностей инфраструктуры грузового терминала, что в дальнейшем позволит хранить и перерабатывать значительные объемы грузов на складах временного хранения, увеличить время обработки грузов, что напрямую влияет на своевременную доставку грузов, а также удовлетворить потребности рынка.

Источник: railfreight.com, 02.11.2023 (англ. яз.)

Более 50% российских компаний предпочитают сервис «одного окна» для международной логистики

Более половины российских компаний предпочитают комплексный подход к международной логистике и пользуются сервисом «одного окна». Такие данные приводит российско-китайская компания мультимодальных и контейнерных перевозок Holding Finance Broker.

Там посчитали, что за 9 месяцев 2023 года популярность сервиса «одного окна» выросла на 20% в сравнении с аналогичным периодом прошлого года. Востребованность сервиса объясняют тем, что он позволяет обойтись без посредников в процессе импорта. Это стало возможно с открытием в Шанхае в 2015 году официального представительства Holding Finance Broker с заключением прямых контрактов с китайскими перевозчиками, созданием собственных отделов логистики, таможни и маркировки. Сервис «одного окна», говорят в компании, позволил на 23% снизить логистические издержки для российских фирм.

«Наша задача – предоставить российским импортерам полный набор услуг для успешного ведения бизнеса. Опытная команда полностью готова к управлению всем циклом внешнеэкономической деятельности без посредников и вмешательства третьих лиц», – объясняет генеральный директор Holding Finance Broker Татьяна Кулябина.

Работая на территории Китая, специалисты компании осуществляют на месте комплексное управление заказами – от этапа выбора производства и закупки до конечной доставкой на склад клиента, при этом контролируя все аспекты логистики и таможенного оформления, контроля за соблюдением графика поставок.

Источник: index1520.com, 03.11.2023

Сервис «РЖД Логистики» по перевозкам сборных грузов в Китай вышел на ежемесячный режим

«РЖД Логистика» вывела логистический сервис по перевозкам сборных грузов в сообщении Россия – Китай на ежемесячную основу.

Сервис отправок грузов с подмосковной станции Белый Раст в китайский Сиань был ранее запущен ОАО «РЖД» совместно с компаниями «РЖД Логистика», «РЖД Бизнес Актив» и ТЛЦ «Белый Раст» при поддержке Российского экспортного центра (РЭЦ). К настоящему моменту отправки выведены на ежемесячную основу с перспективой увеличения частоты до нескольких раз в месяц.

Сервис предназначен для грузоотправителей клиентов из числа предприятий малого и среднего бизнеса. «Среди сборных грузов присутствуют как продовольственные, так и непродовольственные товары народного потребления. Как рассказали в компании, в составе одной из отправок был театральные занавес, а также пробная партия каолина».

Первый поезд со сборными грузами в рамках этого сервиса отправился с

подмосковной станции Белый Раст в Китай 7 августа. «РЖД Логистика» организует консолидацию сборных грузов Северо-Западного, Центрального и Приволжского федерального округа на ТЛЦ «Белый Раст» в Подмоскowie, обеспечивает отправки поездов по расписанию и клиентское сопровождение на всем пути следования груза. «РЖД Бизнес Актив», в свою очередь, занимается привлечением грузовой базы и предоставляет подвижной состав для перевозок.

Источник: infranews.ru, 01.11.2023

ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ВОКЗАЛЫ. ТРАНСПОРТНО-ПЕРЕСАДОЧНЫЕ УЗЛЫ

Линия Сёрландсбанен испытывает проблемы с пассажиропотоком в постковидную эпоху (Норвегия)

Самая южная железнодорожная линия Норвегии, Сёрландсбанен, идущая из Осло через Кристиансанн в Ставангер, после пандемии COVID-19 не вышла на прежний пассажиропоток. Некоторые даже опасаются, что железная дорога уступит автомобильному транспорту и может перестать существовать уже через 10 лет.

В последние 10 лет на Сёрландсбанен наблюдался устойчивый поток пассажиров: с 900 тыс. в 2012 г. до чуть более миллиона – в 2019 г. Однако после пандемии COVID-19 этот показатель еще не вернулся на прежние значения, свидетельствуют официальные данные статистики Норвегии. Хуже всего было в 2021 г.: за год дорогой воспользовались всего 350 тыс. человек. Но и в 2022 г. также не было значительных успехов – 670 тыс. человек. Это означает, что для достижения доковидных показателей железной дороге не хватает еще 33% пассажиров.

По словам Андерса Лангеланда, одного из экспертов, знакомых с ситуацией, железная дорога находится в плачевном состоянии, средняя скорость движения поездов составляет около 70 км/ч. «Современные поезда обычно ходят в 3 раза быстрее. Без модернизации инфраструктуры и инвестиций в новый подвижной состав эта линия умрет через 10 лет», – добавил Лангеланд. Поездка на автомобиле по аналогичному маршруту стала короче в связи с совершенствованием автодорожной инфраструктуры.

Ранее ведомство Jernbanedirektoratet (JBD), отвечающее за развитие железнодорожной инфраструктуры в Норвегии, объявило, что сократит количество остановок на Сёрландсбанене. Глава лоббистской ассоциации в сфере железнодорожного транспорта Jernbaneforum Sør Руне Хагестранд

считает, что это может стать началом конца этой линии: «Поезд проигрывает конкуренцию автомобилю. Самый простой способ для властей сократить время в пути – это сократить число остановок».

Считается, что ситуацию с пассажиропотоком может исправить проект «Генистрекен» – соединение линии Сёрландсбанен с железной дорогой Вестфолд. По идее, время в пути должно сократиться на час. Данная инициатива обсуждается уже более 30 лет. На случай строительства «Генистрекен» были зарезервированы земельные участки, но сейчас некоторые землевладельцы требуют от муниципалитетов снятия ограничений, поскольку за последние 30 лет строительные работы так и не были начаты.

Хотя эти планы ни на шаг не приблизились к своему логическому завершению, Сесилия Книбе Кроглунд, госсекретарь Норвегии по вопросам транспорта, положительно оценивает Сёрландсбанен в её нынешнем виде: «В этом году мы наблюдаем положительную динамику в части пассажиропотока. На данной линии ведется масштабная реконструкция контактной сети. Также запланировано обновление путей, работы по повышению защищенности инфраструктуры от наводнений, осушение и модернизация тоннелей».

Источник: railtech.com, 03.11.2023 (англ. яз.)

Швеция: национальный оператор SJ с весны 2024 г. будет осуществлять обслуживание сети пригородных сообщений Pendeltåg

Администрация общественного транспорта столицы Швеции Storstockholms Lokaltrafik (SL) передает национальному оператору SJ право на обслуживание начиная с 3 марта 2024 г. столичной сети пригородных сообщений Pendeltåg, состоящей из 4 линий суммарной протяженностью 247 км с 54 станциями и годовым объемом перевозок более 100 млн пассажиров. В настоящее время эту сеть обслуживает оператор MTR Pendeltågen, входящий в состав дочернего предприятия MTR Nordic корпорации MTR (Гонконг), по действующему с 2016 г. 10-летнему контракту, в котором предусмотрена опция продления срока еще на 4 года.

В мае 2023 г. SL уведомила MTR Pendeltågen, что не планирует продлевать контракт на том основании, что оператор не обеспечивает должного уровня обслуживания пассажиров, допуская частые отмены и несоблюдение расписания движения поездов. MTR Nordic объясняло происходящее хроническим недостатком местных машинистов и проблемами в сфере технического обслуживания.

В результате стороны договорились о досрочном расторжении контракта. MTR Nordic выплатит SL компенсацию в размере 580 млн шведск. крон (около 53 млн долл. США) и передаст активы новому оператору. Персоналу предложат продолжить работу под началом SJ.

Расторжение контракта на обслуживание пригородной сети Стокгольма не повлияет на работу трех других дочерних структур MTR Nordic, обеспечивающих перевозки в стокгольмском метро, в междугородном сообщении Гётеборг – Стокгольм и в регионе Стокгольм-Меларен.

Источник: railwaygazette.com, 01.11.2023 (англ. яз.)

Эстония: начались работы по строительству пассажирского терминала Ülemiste в рамках реализации проекта Rail Baltica

Начались работы в рамках реализации первого этапа проекта строительства терминала Юлемисте (Ülemiste), что ознаменовало начало долгого пути к преобразованию неиспользуемого пространства между Суур-Сыямяэ и Питербури в новые международные ворота, которые будут иметь критически важное значение как для Таллина, так и для всей страны.

Контракт на проведение строительных работ в рамках первого этапа был подписан в апреле 2023 г., его общая сумма составила 45 млн евро, 85% из которой выделено Европейским союзом.

Последующие этапы реализации данного проекта включают в себя строительство зон общественного пользования, пешеходных и автомобильных дорог, парковочных зон, а также трамвайной линии, которая в настоящее время находится на стадии проектирования. В 2024 г. компания Rail Baltic Estonia планирует объявить тендер на строительство здания пассажирского терминала.

Представитель руководства Rail Baltic Estonia отметил, что растущие объёмы работ в рамках реализации проекта Rail Baltica, дают возможность инфраструктурным компаниям сохранить свои показатели даже в условии сокращения бюджета на проведение строительных работ.

Источник: railtarget.eu, 06.11.2023 (англ. яз.)

Продлен срок подачи предложений по ВСМ Куала–Лумпур – Сингапур

Малайзийская госкорпорация MuHSR перенесла срок подачи концептуальных предложений по проекту строительства высокоскоростной линии Куала-Лумпур – Сингапур с 15 ноября 2023 г. на 15 января 2024 г. На

этом настаивали более 60 % компаний, которые намереваются участвовать в квалификационном отборе, но не успевают сформировать консорциумы и договориться об условиях финансирования проекта.

В конце июля 2023 г. МуHSR в присутствии более 700 представителей местных и зарубежных компаний провела презентацию с обзором процесса запроса информации (RFI) как одного из этапов отбора претендентов на участие в проекте новой ВСМ. Проект планируется реализовать на условиях государственно-частного партнерства по модели проектирование – финансирование – строительство – эксплуатация – передача государству (DFBOT). На этапе RFI местные и зарубежные компании приобрели более 30 комплектов документации по проекту.

На данном этапе конкурсной процедуры потенциальные претенденты должны продемонстрировать способность реализовать такой проект в требуемые сроки и с должным уровнем качества, а также обеспечить его финансирование.

Первоначально открыть ВСМ Куала-Лумпур – Сингапур планировалось в 2026 г., но в 2018 г. проект отложили по настоянию властей Малайзии.

Источник: zdmira.com, 08.11.2023

До 2030 года в Санкт-Петербурге планируется построить 2 железнодорожных диаметра, 2 обхода и дополнительные пути на участке от Московского вокзала до Тосно

В настоящее время уточняются параметры будущих проектов по Санкт-Петербургскому транспортному узлу. Согласно недавней презентации РЖД, протяженность выделенной линии Белоостров – Ораниенбаум ориентировочно составит 110 км, Токсово – Гатчина-Варшавская – 87 км. Эти диаметры предназначены для пригородно-городского движения, время в пути по ним соответственно составит 2 ч. 18 мин. и 1 ч. 48 мин.

Кроме того, запланировано строительство 3 и 4 главных путей на участке Санкт-Петербург-Главный – Тосно, а также 80-километрового Юго-Западного обхода (Лебяжье – Большая Ижора – Владимирская) и 130-километрового Северо-Восточного (Павлово-на-Неве – Лосево-1) для грузовых поездов.

Что касается проекта создания ВСМ Москва – Санкт-Петербург, за счет чего время поездки между городами должно сократиться до 2 ч. 15 мин, то в РЖД ориентируются на 2030 год, когда ВСМ сможет выйти на расчетный размер движения в 40 пар поездов в сутки.

Стоимость проекта оценивается в 1 трлн 658 млрд руб. Еще 284 млрд руб. запланировано по другим титулам при строительстве участков будущей магистрали в Москве и Санкт-Петербурге общей протяженностью 54,8 км.

Источник: rzd-partner.ru, 08.11.2023

В Петербурге ВСМ построят с привязкой к метро

В минувшие выходные в Петербурге вновь обсуждали высокоскоростную магистраль, об этом сообщает телеграм-канал московского департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры. В двухдневной сессии участвовали как представители Петербурга и Москвы, так и Ленинградской и Московской областей, Твери и Новгорода. ВСМ по плану пройдет через эти регионы.

ВСМ: за – шесть регионов

Более 70 представителей от регионов поддержали строительство высокоскоростной магистрали, которая свяжет Москву и Санкт-Петербург и пройдет через Московскую, Ленинградскую, Тверскую и Новгородскую области. Строительство новой железной дороги поддержали также представители РЖД, Сбера и ведущих транспортных институтов страны. Сообщается, что на сессии выступили специалисты из Китая. Они рассказали, как развивается высокоскоростное железнодорожное движение в их стране.

«Детали и план реализации этого проекта сейчас активно прорабатываются всеми регионами, где будет проходить ВСМ-1, и рабочей группой под руководством Виталия Савельева, министра транспорта РФ», – прокомментировал Максим Ликсутов, руководитель департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры Москвы.

По словам чиновника, при реализации ВСМ-1 учтут опыт по развитию Центрального транспортного узла. Москва, подчеркнем, смогла реализовать рекордное количество транспортных проектов: МЦК, БКЛ и МЦД.

«Мы создали новый мощный рельсовый каркас, способный эффективно решать транспортные потребности жителей», – сказал М. Ликсутов.

Петербург готов принять проект

Экономический и транспортный эффект от строительства этой высокоскоростной железнодорожной магистрали отразится на всех регионах, через которые она будет проходить, об этом в телеграм-канале написал Кирилл Поляков, вице-губернатор Петербурга.

«В Санкт-Петербурге мы сделаем все необходимое для реализации этого масштабного проекта. Среди планируемых мероприятий – строительство

объектов инфраструктуры, нового вокзала вблизи Лиговского проспекта, развитие территории Обухово, где планируется еще одна остановка ВСМ с привязкой к метрополитену, и многое другое», – продолжил он.

Ранее городские власти не заявляли, что ВСМ планируют строить с привязкой к метрополитену Петербурга. А строительство метро в Северной столице идет сложно. В отличие от московских коллег, К. Поляков не может похвастаться ни высокими темпами строительства дорожных объектов, ни созданием «нового мощного рельсового каркаса». Но не исключено, что ВСМ изменит ситуацию. О скоростной железной дороге говорят несколько лет. В августе 2023 года президент России на запуске движения по МЦД-3 поручил детально проработать проект. Запустить ВСМ власти намерены уже в 2028-м году. Приблизительная стоимость проекта оценивается в 1,7 трлн руб.

Источник: rzd-partner.ru, 07.11.2023

РЖД построят в Переславле-Залесском вокзал

«Российские железные дороги» в 2024 году построят в Переславле-Залесском (Ярославская область) вокзальный комплекс и новую пассажирскую платформу, сообщила пресс-служба Северной железной дороги (СЖД, филиал ОАО «РЖД»).

Здание вокзала будет одноэтажным. В нем предусмотрены кассовая зона, санитарные комнаты, комнаты отдыха для пассажиров с детьми, комфортный зал ожидания и кафе. На платформе длиной 125 м будут смонтированы системы освещения и навигации, установлены навесы и малые архитектурные формы.

Сейчас станция Переславль принимает только туристические поезда (прямое регулярное пассажирское сообщение не осуществляется). В настоящее время действует железнодорожный туристический маршрут выходного дня Москва – Переславль-Залесский, перевозки по которому начали осуществляться с октября 2020 года. Для организации обслуживания пассажиров была возведена деревянная платформа в ретро-стиле, обустроено временное пассажирское здание.

Источник: interfax.ru, 02.11.2023

ФПК запускает еще три туристических поезда

«Федеральная пассажирская компания» (ФПК, «дочка» РЖД) запускает еще три туристических поезда: «К северному сиянию», «По Золотому кольцу», «К горам и термам», сообщила компания.

Поезд «К северному сиянию», маршрут которого пройдет через Петрозаводск, Мурманск и Вологду. «Путешественники откроют для себя «суровую» красоту природы, попробуют блюда арктической кухни, посетят интересные места и знаковые достопримечательности Петрозаводска, Мурманска и Вологды, а также увидят уникальное природное явление – северное сияние», – рассказывают особенности маршрута в ФПК.

Поезд «По Золотому Кольцу» привезет туристов через Ярославль, Иваново, Владимир, а в новогодние рейсы и Муром. «В поездке туристы вдохнутся красотой и величием старинных городов, включенных в один из самых известных туристических маршрутов нашей страны», – пишет компания.

Из Ростова-на-Дону впервые отправится турпоезд «К горам и термам» в Адыгею, которая удивит жителей Ростовской области и Краснодарского края красотой природы и разнообразием видов активного отдыха.

Добавляется, что в каждом составе курсируют комфортабельные вагоны. Пассажиры в пути следования смогут попробовать разные блюда, приобрести гастрономические сувениры, а также купить экскурсии у проводников.

Источник: ria.ru, 03.11.2023

Два пригородных железнодорожных тура по Ростовской области вошли в число лучших в России

Два пригородных железнодорожных тура по Ростовской области стали призерами Всероссийской туристской премии «Маршрут года», один из них занял первое место, сообщили в пресс-службе Северо-Кавказской железной дороги (СКЖД).

«Два пригородных железнодорожных тура по Ростовской области стали призерами Всероссийской туристской премии «Маршрут года». В 2023 году на ее соискание было выдвинуто 544 проекта из 60 регионов России и Республики Беларусь», – говорится в сообщении.

Так, первое место в номинации «Лучший железнодорожный туристический маршрут» завоевала экскурсионная программа «Электропоезд в Азов». В номинации «Лучший событийный тур» второе место присудили программе «Ретропоезд на семейный фестиваль «Таганрогские паруса мечты».

Пригородный железнодорожный туризм в Ростовской области начал активно развиваться в 2021 году. Основным направлением для путешествий стал участок Ростов – Таганрог, а в 2023 году появился туристический маршрут Ростов – Азов. С начала этого года возможностью отправиться в пригородный железнодорожный тур воспользовалось более 5 тысяч жителей и гостей Ростовской области, рассказали в пресс-службе перевозчика.

Источник: ria.ru, 03.11.2023

Туристические поезда из южных регионов впервые отправятся в КЧР

Минтуризм Карачаево-Черкесии (КЧР) впервые запускает туристические поезда в республику из Ростовской области и Краснодарского края, сообщили в правительстве региона.

«Министерство туризма и курортов Карачаево-Черкесии совместно с ОАО «РЖД» впервые в истории современной России запускают новые комфортабельные туристические поезда из Ростовской области и Краснодарского края в Карачаево-Черкесию», – говорится в сообщении.

Согласно исследовательским данным, жители Ростовской области и Краснодарского края – самые частые гости туристских дестинаций КЧР, пояснил министр туризма и курортов региона Расул Текеев. «В связи с чем нами было принято решение предоставить нашим гостям еще один способ передвижения. Туристические поезда не прибывали в наш регион еще со времен Советского Союза, поэтому это событие имеет и историческое значение. Для туристов подготовлена насыщенная программа с посещением курортных зон, природных и культурных достопримечательностей», – отметил он.

Продажу билетов на новые маршруты открыли на сайте ОАО «РЖД». Так, в этом году запланированы два тура в формате «два дня и три ночи» – 24 ноября и 8 декабря. Поезда будут курсировать в формате «отель на колесах». Посадку путешественников в КЧР предусмотрели на станции Невинномысская. Двухдневная программа пребывания в республике предусматривает экскурсии на горнолыжные курорты Домбай и Архыз с осмотром достопримечательностей.

Источник: tass.ru, 01.11.2023

ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ

Перспективы европейского рынка подвижного состава

Есогус – одна из старейших европейских консалтинговых компаний по заказу комитета по транспорту и туризму Европейского парламента провела исследование с целью оценки прогнозируемого спроса на подвижной состав и его поставок в странах Евросоюза до 2030 г., а также для оценки влияния проводимой ЕС политики по созданию единого европейского железнодорожного пространства на усиление рыночной конкуренции, в том числе с участием компаний из государств, не входящих в ЕС.

Проведенное консалтинговой компанией Есогус исследование дает основания утверждать, что такие факторы, как урбанизация, расширение сетей железных дорог, технологические инновации и усиление внимания к устойчиво развивающимся транспортным системам, будут способствовать росту глобального и европейского рынков железнодорожного подвижного состава в ближайшем будущем.

В период до 2030 г. совокупный среднегодовой темп роста (CAGR) мирового рынка прогнозируется в диапазоне от 4 до 6% по сравнению с 3 – 5% в 2021 – 2023 гг. Менее крупные рынки стран Латинской Америки и Африки/Ближнего Востока растут более высокими темпами. На более зрелых рынках Европы, Азиатско-Тихоокеанского региона и Северной Америки темп роста оценивается величиной 2 – 3% (рис. 1).

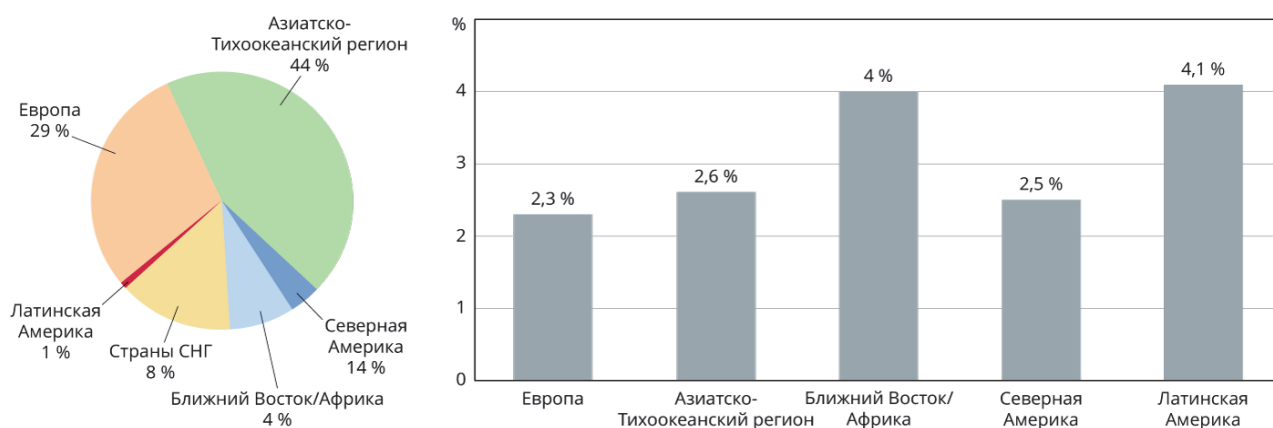


Рис. 1. Распределение спроса на подвижной состав по регионам в 2017–2019 гг. (слева) и оценка CAGR на 2021–2023 гг.

Драйверы роста

По прогнозам Европейской комиссии, с 2020 по 2030 г. парк эксплуатируемого на железных дорогах стран ЕС подвижного состава вырастет на 2,1%. Проводимая Евросоюзом политика по декарбонизации и гармонизации эксплуатационных и технических условий на едином

европейском железнодорожном пространстве определяет деятельность поставщиков железнодорожной продукции. Продвижение в этом направлении укрепляет позиции европейских компаний на внутреннем рынке, но при этом привлекает конкурентов из стран за пределами ЕС. Фокус на устойчиво развивающиеся транспортные системы обуславливает появление инновационного подвижного состава, в том числе поездов на водородном топливе, с гибридным приводом, локомотивов на биотопливе и т. д. Использование облегченных конструкций и материалов сокращает эксплуатационные расходы. Развертывание европейской системы управления движением поездов ETCS требует соответствующего оснащения подвижного состава.

Планируемое расширение сети высокоскоростных линий в Европе также будет стимулировать рост спроса на подвижной состав в этом сегменте рынка.

Рост рынка грузовых вагонов будет стимулироваться за счет спроса на специализированный подвижной состав, в том числе на рефрижераторные вагоны и цистерны.

В поддержке проектов европейских стран по приобретению подвижного состава решающую роль играют финансовые инструменты ЕС, включая гранты, субсидии, схемы привлечения заемного и частного капитала.

Исторический обзор

До активизации процессов экономической интеграции на европейском уровне в начале 1990-х годов большинство железнодорожных операторов приобретали подвижной состав у национальных изготовителей. К 2000 г. произошли глобальные изменения на рынке подвижного состава, обусловленные последовательностью слияний и поглощений с участием мультинациональных компаний. В частности, ряд восточноевропейских изготовителей был приобретен западноевропейскими компаниями. К 2000 г. на мировом рынке доминировали четыре крупные компании – Alstom (Франция), Adtranz (Германия), Bombardier (Канада) и Siemens (Германия). Они выпускали, помимо подвижного состава, практически всю номенклатуру железнодорожной техники – от систем энергоснабжения до ЖАТ.

После 2000 г. процессы консолидации отрасли продолжились на глобальном уровне. В 2001 г. компания Adtranz перешла в собственность транспортного дивизиона Bombardier, который в итоге стал крупнейшим изготовителем железнодорожного подвижного состава в мире. General Electric продала свой бизнес в области железнодорожной сигнализации компании Alstom в 2015 г. и связанный с производством локомотивов бизнес - североамериканской компании Wabtec в 2019 г.

Японская компания Hitachi приобрела в 2015 г. итальянские компании AnsaldoBreda (изготовитель подвижного состава) и Ansaldo STS (системы

ЖАТ). В том же году индийская Titagarh Wagons стала владельцем итальянской компании Firema, а в Китае две государственные компании были объединены в корпорацию CRRC — крупнейшего в мире изготовителя подвижного состава.

В Объединенном исследовательском центре Европейской комиссии в 2021 г. был выполнен анализ концентрации инновационной деятельности (по патентной активности) на глобальном рынке. Для оценки степени консолидации отрасли использовался индекс Герфиндаля – Гиршмана (Herfindahl-Hirschman Index, НИИ) – показатель, отражающий объем инновационной продукции отдельных компаний в общей массе выпуска в стране в период с 2000 по 2017 г. Рис. 2 демонстрирует, что показатель НИИ в сфере производства подвижного состава в странах ЕС относительно невысок, что означает присутствие на рынке большого числа компаний с инновационной продукцией, а также свидетельствует о более высокой внутриотраслевой конкуренции в ЕС по сравнению с другими регионами мира.

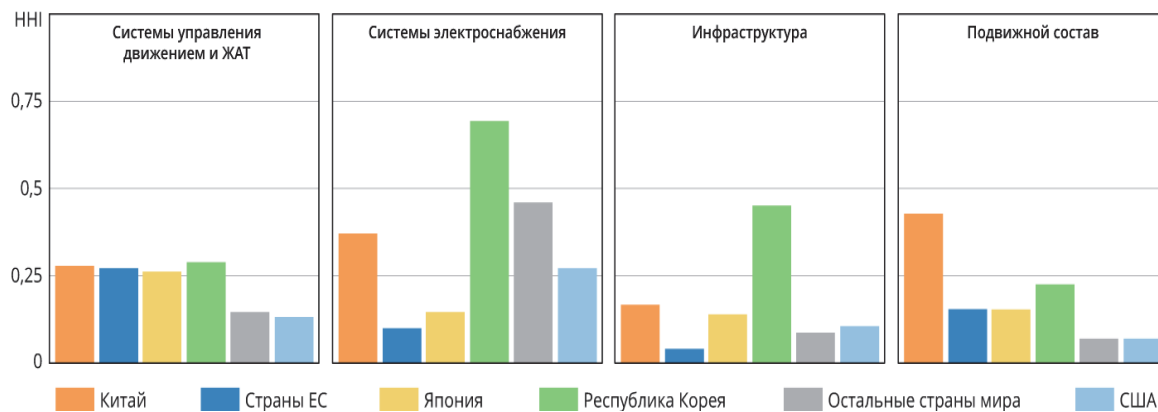


Рис. 2. Оценка степени консолидации железнодорожной промышленности по странам в 2000 – 2017 гг.

В 2019 г. Еврокомиссия заблокировала попытку слияния Alstom и Siemens, мотивируя запрет негативным влиянием на конкуренцию на рынках средств ЖАТ и высокоскоростных поездов. В дальнейшем компания Alstom успешно поглотила Bombardier Transportation, сделка была закрыта в январе 2021 г. Подход регулятора к оценке этих двух сделок отражает его отношение к обеспечению условий для эффективной рыночной конкуренции.

Мировой рынок

Нормативно-правовая база – это ключевой фактор, от которого зависит открытость рынка для частных инвестиций, а также форма собственности как операторов железных дорог, так и предприятий железнодорожной промышленности. Модели и масштабы регулирующих воздействий национальных структур или наднациональных институтов (в частности, Еврокомиссии) могут варьироваться от установления технических стандартов и

требований безопасности до задания экономических показателей, например в области тарифов по контрактам на оказание социально необходимых услуг.

В настоящее время рынки Европы и Северной Америки представляются наиболее перспективными для частного капитала с учетом зрелости институциональных и нормативных рамочных условий. На развивающихся рынках наблюдается дефицит инвестиций в создание новой железнодорожной инфраструктуры и приобретение подвижного состава.

На мировом рынке доминируют 20 компаний разного масштаба и степени интеграции, на которые приходится 50% рынка продукции для железных дорог и 80% рынка подвижного состава.

Некоторые крупные многопрофильные компании (Hitachi, Siemens) работают в разных областях промышленности, транспорта и связи, другие сконцентрированы на поставках полного ассортимента железнодорожной техники (Alstom, CRRC), менее крупные компании специализируются на выпуске подвижного состава определенного типа (PT INKA).

Крупнейшим изготовителем подвижного состава в мире является китайская корпорация CRRC, с большим отрывом лидирующая на рынке. Из числа ведущих поставщиков только CRRC и индонезийская PT INKA принадлежат государству.

Данные торговой статистики ООН свидетельствуют о флуктуации объемов мирового импорта и экспорта подвижного состава и сопутствующего оборудования на глобальном рынке в последние два десятилетия. Максимальные величины были отмечены в 2012 г. (рис. 3). В послековидный период, с 2020 по 2021 г., экспорт вырос на 9,8% до 23,4 млрд евро, импорт увеличился на 5,7% до 21,1 млрд евро.

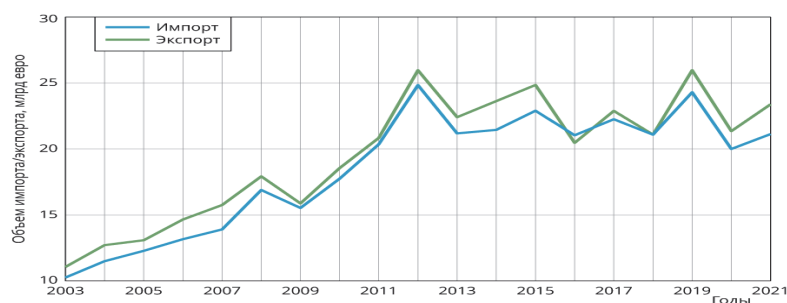


Рис. 3. Мировые объемы импорта и экспорта подвижного состава и сопутствующего оборудования

В 2021 г. Германия, Китай и США занимали первые места среди стран-экспортеров, на них пришлось треть объема мирового экспорта, а вместе с Австрией, Мексикой и Швейцарией – 50% глобального экспорта в период с 2012 по 2021 г. (рис. 4).

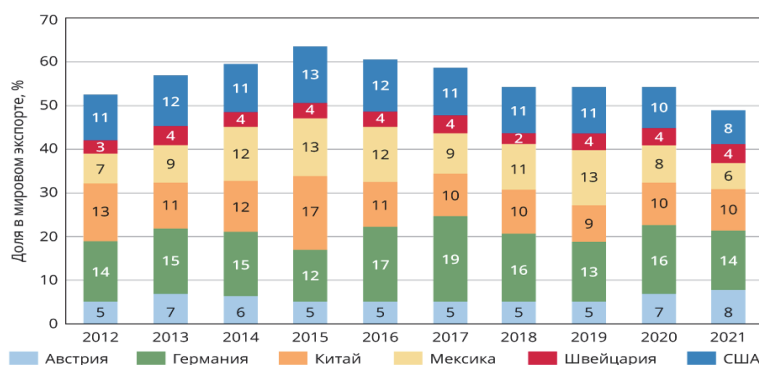


Рис. 4. Страны – лидеры по экспорту подвижного состава и компонентов на мировой рынок

Основными странами-импортерами в 2021 г. были Германия, Австрия и Канада, которые вместе с Китаем, Мексикой и США освоили 30% мирового импорта подвижного состава и компонентов (рис. 5). Ожидается, что рост спроса на услуги грузового и пассажирского транспорта в странах Восточной Европы, Латинской Америки и Азии, обусловленный увеличением протяженности сетей национальных железных дорог, станет катализатором роста спроса на подвижной состав.

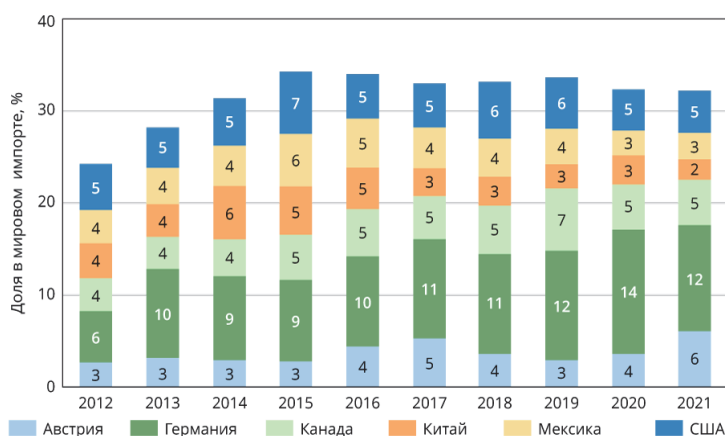


Рис. 5. Страны – лидеры по импорту подвижного состава и компонентов на мировой рынок

Европейский рынок

Директива 91/440/ЕС определяет принцип вертикального разделения: операторы перевозок получают право на доступ к железнодорожной инфраструктуре, внося плату за пользование ее владельцу. В странах ЕС инфраструктура принадлежит государству, операторы перевозок работают по концессионным соглашениям с национальными администрациями. С другой стороны, операторы перевозок и подвижного состава могут работать как на коммерческой основе, так и по субсидируемым контрактам на выполнение социально необходимых перевозок.

Следствием вертикального разделения является усиление роли частных инвесторов в финансировании и эксплуатации подвижного состава. При этом либерализация рынка перевозочных услуг в соответствии с положениями четвертого железнодорожного пакета директив Еврокомиссии побуждает

частных инвесторов фокусироваться на строительстве диверсифицированного подвижного состава, пригодного для эксплуатации на разных европейских рынках.

В настоящее время продолжается либерализация рынка пассажирских перевозок, но национальные операторы сохраняют свои позиции – по данным отчета Европейской Группы независимых регуляторов железнодорожных перевозок (IRG-Rail) за 2021 г., они доминировали с долей 76%. Частные операторы добились заметных успехов в Италии и Австрии, особенно в секторе дальних и высокоскоростных перевозок. В секторе грузовых перевозок национальные операторы по-прежнему лидируют, но их доля постепенно уменьшилась до 55% в пользу новых игроков (рис. 6).

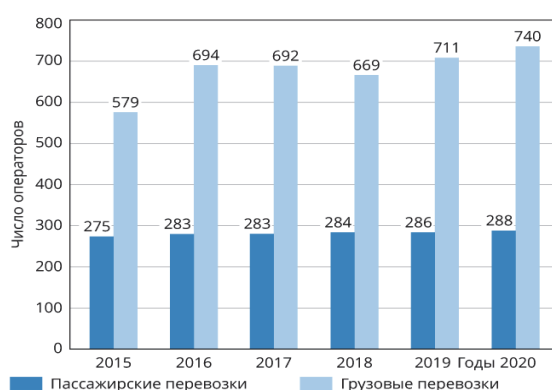


Рис. 6. Динамика числа операторов пассажирских и грузовых перевозок в странах ЕС в 2015 – 2020 гг.

Динамика парка подвижного состава на железных дорогах стран ЕС показана на рис. 7. Наибольшая доля локомотивов приходилась в 2020 г. на Германию (30%), пассажирских вагонов (включая вагоны моторвагонных поездов) – на Францию (22%), грузовых вагонов – на Польшу (22%).

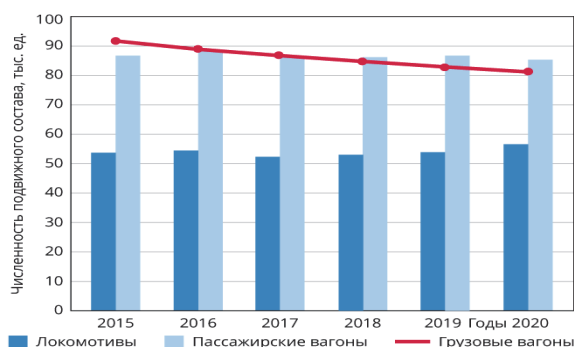


Рис. 7. Динамика изменения парка подвижного состава в странах ЕС в 2015 – 2020 гг.

По данным Евростата, в 2020 г. 4878 предприятий были в значительной мере (с долей от 40 до 100%) или частично (20–40%) заняты в сфере снабжения железных дорог продукцией и услугами, включая производство локомотивов и вагонов, ремонт и техническое обслуживание прочего транспортного оборудования, строительство инфраструктуры рельсового транспорта. Еще на 8398 предприятиях доля железнодорожной продукции не

превышала 20%. В период с 2011 по 2020 г. суммарное число предприятий – поставщиков железных дорог выросло с 10 430 до 13 276, причем преимущественно за счет компаний, ориентированных на выпуск прежде всего железнодорожной продукции.

Производством подвижного состава в странах Евросоюза в 2020 г. занимались 783 компании (741 в 2011 г.) с 108,9 тыс. работающих. Они внесли наибольший вклад (51%, или 25 млрд евро) в оборот отрасли, их доля в добавочной стоимости составила 42% (5,9 млрд евро). На Германию, Испанию, Италию, Польшу и Чехию приходилось 73% общего числа предприятий – изготовителей подвижного состава. Новые заводы появлялись в Польше (+170%), Германии (+94%), Испании (+40%) и Чехии (+33%), а в Италии их число уменьшилось на 13%. Численность работающих за этот период выросла на 7,5%. Рост отмечен в Хорватии, Германии, Нидерландах, Польше, Испании и Швеции, тогда как в Болгарии, Греции, Венгрии, Италии, Латвии, Португалии и Румынии, напротив, наблюдалось снижение.

На ремонт и техническое обслуживание подвижного состава и его компонентов приходится 30% эксплуатационных расходов операторов железнодорожных перевозок, это второй по величине сектор, связанный с производством подвижного состава. Число предприятий этого сектора в странах Европейского союза с 2011 по 2020 г. увеличилось на 102%. При этом сократилось количество таких предприятий в Дании, Португалии и Словакии. Большинство предприятий (73%) сосредоточено в Германии, Испании, Нидерландах, Польше, Чехии и Болгарии. Численность занятых в этом секторе выросла с 70 тыс. до 111 тыс. (+37%) с 2011 по 2014 г., но затем к 2020 г. снизилась до 49 тыс. чел. (– 56%).

Доля малых предприятий с численностью персонала до 250 чел. в 2019 – 2020 гг. составляла в секторе локомотивов и прицепного подвижного состава 16 – 18%, в секторах продукции ЖАТ и электрификации она была выше – по 21%.

Торговый баланс ЕС

По данным торговой статистики ООН, суммарный баланс между экспортом и импортом подвижного состава и сопутствующего оборудования в период с 2012 по 2021 г. был положительным для 12 стран – членов ЕС: Австрии, Бельгии, Чехии, Франции, Германии, Венгрии, Италии, Нидерландов, Польши, Испании, Словакии и Швеции (рис. 8). Ежегодная величина превышения экспорта над импортом колебалась около 4,5 млрд евро.

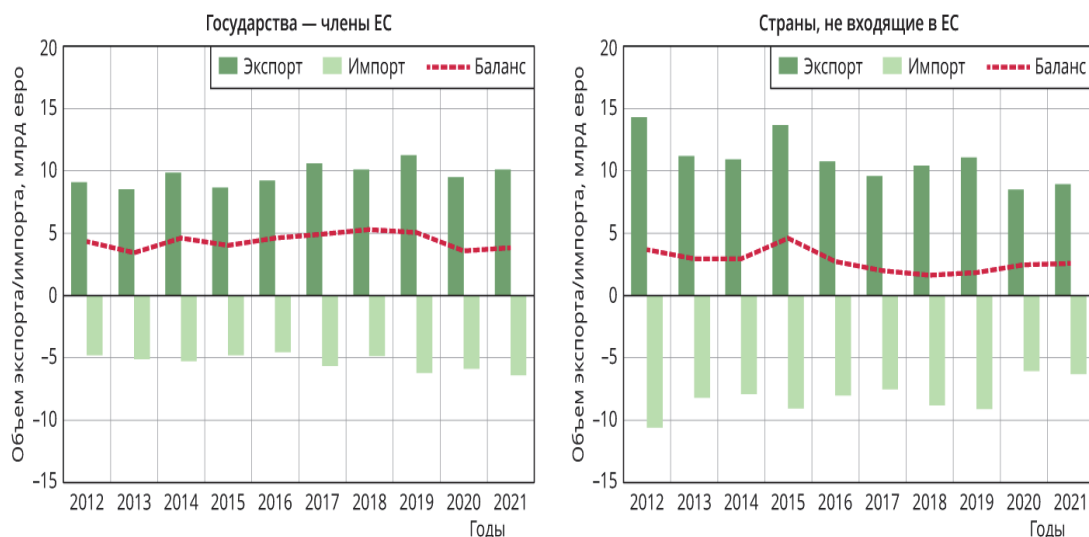


Рис. 8. Баланс между экспортом и импортом подвижного состава и сопутствующего оборудования для стран – членов Евросоюза и стран, не входящих в ЕС (2012 – 2021 гг.)

Менее внушительным (2,7 млрд евро), но все же положительным был баланс у ряда стран, не входящих в ЕС, в частности у Австралии, Аргентины, Бразилии, Беларуси, Канады, Китая, Египта, Индии, Мексики, Японии, Казахстана, Республики Корея, России, ЮАР, Швейцарии, Турции, Великобритании, Украины и США.

В январе 2023 г. вступили в силу европейские правила государственных закупок для компаний с господдержкой из стран, не входящих в ЕС (Foreign Subsidies Regulation, FSR). Они обязывают Европейскую комиссию анализировать тендеры стоимостью более 250 млн евро с финансовым вкладом со стороны правительств стран, не входящих в ЕС, и тендерные предложения компаний, которые получили более 4 млн евро в виде господдержки за предыдущие 3 года.

Европейская комиссия обязана также вести мониторинг покупок европейских активов, если приобретаемая компания, один из участников слияния или совместное предприятие имели оборот в стране Евросоюза более 500 млн евро и получили более 50 млн евро от правительств стран, не входящих в ЕС.

Первой компанией, к которой применили положения FSR, стала китайская CRRC. Эта корпорация, получая значительную государственную поддержку, может предлагать продукцию по ценам, которые ниже, чем у европейских конкурентов. По данным проведенного Европейской ассоциацией железнодорожной промышленности (UNIFE) исследования по участию госпредприятий из третьих стран в европейских тендерах, в 2019–2020 гг. CRRC проиграла в восьми тендерах стоимостью около 2,8 млрд евро и выиграла четыре на сумму 236 млн евро.

Агрегирование прогнозов до 2030 года

По выводам существующих исследований рынка и прогнозам спроса на подвижной состав до 2030 г. можно ожидать, что мировой рынок подвижного состава имеет потенциал роста с 52 – 62 млрд евро в 2022/2023 году до 76 – 86 млрд в 2030 г. со среднегодовым темпом 4,2 – 6%.

Спрос на услуги пассажирского и грузового железнодорожного транспорта наряду с политикой ЕС по декарбонизации и гармонизации эксплуатационных и технических условий в значительной степени определяется численностью и платежеспособностью населения, продолжительностью предлагаемых вариантов поездки, степенью урбанизации. В 2023 г. число жителей стран ЕС достигло 451 млн, к 2100 г. прогнозируется его снижение до 420 млн чел. При этом к 2050 г. ожидается увеличение доли городского населения до 83,7%.

Для рынка локомотивов тенденция роста определяется либерализацией рынков грузовых и пассажирских перевозок. В этом секторе ожидается рост с 6 до 8 млрд евро с 2020 по 2027 г. В грузовых перевозках спрос на локомотивы более предсказуем, чем на вагоны, заказы на которые зависят от родов и объемов предъявляемых к перевозке грузов. В соответствии с политикой декарбонизации ожидается снижение доли заказов на тепловозы и увеличение спроса на электровозы или локомотивы, использующие альтернативные источники энергии. В краткосрочной перспективе вероятно появление на рынке большого числа предложений по локомотивам на биодизельном или водородном топливе.

В пассажирских перевозках спрос на моторвагонный подвижной состав будет расти с темпом 4,5% до 2024 г. благодаря выводу из эксплуатации старых поездов, проектам электрификации и политике декарбонизации. Прогноз роста рынка поездов локомотивной тяги до 2030 г. обусловлен тенденцией роста спроса на междугородные и трансграничные перевозки и возрождением ночных поездов. Этот рынок вырастет с 450 млн евро в 2021 г. до 1,2 млрд в 2026 г., в том числе спрос на ночные поезда превысит 250 млн евро к середине 2020-х годов в силу старения существующего парка.

Прогнозы, заложенные в концепцию Европейской комиссии *Referen–ce Scenario 2020*, стали базой для сценариев по достижению экологических целей ЕС, сформулированных в инициативе *Green Deal*. В частности, сценарий *MIX* рассматривает сочетание ввода сборов на выбросы углерода и мероприятий регулятивного характера для сокращения выбросов на величину не менее 55% к 2030 г. и выхода на уровень климатической нейтральности к 2050 г. По этому сценарию ВВП стран ЕС вырастет до 14 814 млрд евро в 2030 г. по сравнению с 12 213 млрд в 2015 г. (+21,3%). Соответственно ожидается рост доли железнодорожного транспорта в грузо- и пассажирообороте за счет оттока пользователей с автомобильного. Рост парка подвижного состава в странах

ЕС с 2020 по 2030 г. оценивается величиной 2,1%. Прогнозы динамики пассажиро- и грузооборота иллюстрирует рис. 9, перераспределения долей железных и автомобильных дорог – рис. 10.

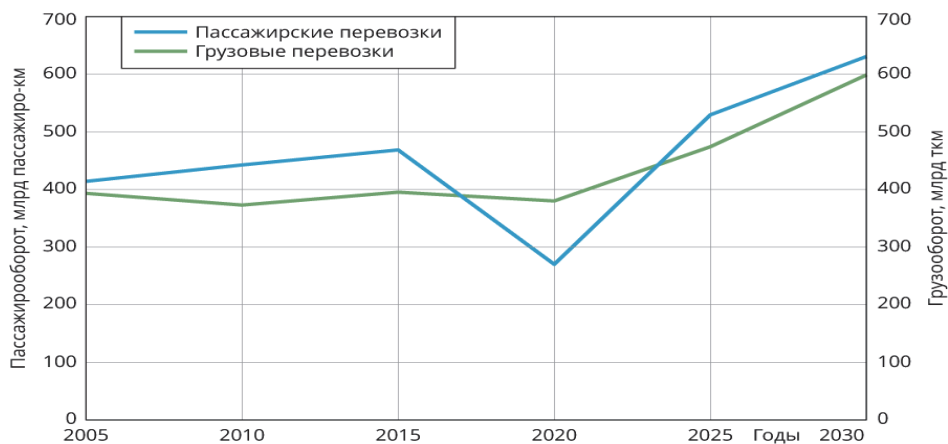


Рис. 9. Прогноз роста пассажирских и грузовых железнодорожных перевозок в странах ЕС до 2030 г.

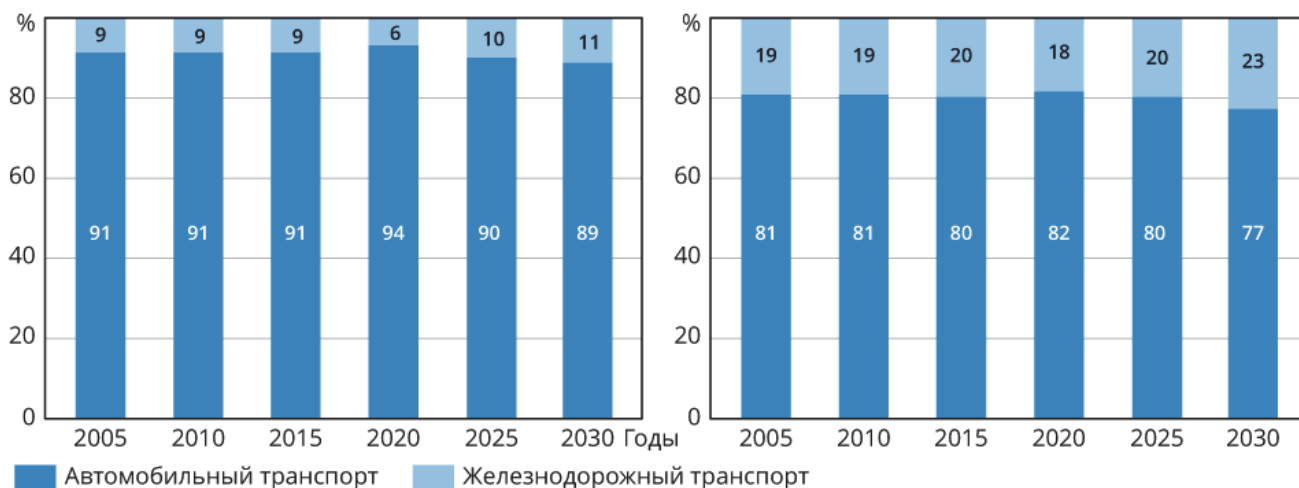


Рис. 10. Прогноз перераспределения долей автомобильного и железнодорожного транспорта в странах ЕС до 2030 г.

Европейские инициативы по привлечению инвестиций

Приобретение подвижного состава требует крупных вложений и использования одного или нескольких финансовых инструментов. Общеизвестной практикой являются лизинг, выпуск ценных бумаг, использование модели государственно-частного партнерства, заемных средств, в том числе Европейского инвестиционного банка (EIB), Европейского банка реконструкции и развития (EBRD), европейской компании по финансированию закупок железнодорожного подвижного состава EUROFIMA. Важным инструментом являются гранты и субсидии ЕС, выделяемые по программам Connecting Europe Facility (CEF), European Regional Development Fund (ERDF), Cohesion Fund (CF), InvestEU Programme, Recovery and Resilience Facility (RRF). В рамках инициатив Europe's Rail и Horizon Europe осуществляется поддержка исследований в области инновационного подвижного состава, инициатива

Green Deal направлена на финансирование проектов, вносящих вклад в обеспечение климатической нейтральности к 2050 г.

По программе CEF в период с 2014 по 2021 г. странам ЕС было выделено 402 млн евро на 76 проектов по модернизации эксплуатируемого пассажирского подвижного состава. Большая часть этих средств охватывала оснащение поездов бортовыми устройствами европейской системы управления движением поездов ETCS в соответствии с задачами по созданию единого европейского железнодорожного пространства. Некоторая часть пришлась на проекты замены тормозных колодок для снижения уровня шумового загрязнения.

По программам ERDF и CF с 2019–2022 гг. выделено 541 млн евро на пять проектов в Польше, Хорватии, Чехии и Латвии по приобретению пассажирского и грузового подвижного состава, отвечающего европейским стандартам по эксплуатационной совместимости, и соответствующей модернизации железнодорожных систем.

В рамках инициативы Horizon Europe в 2015–2019 гг. направлено 55 млн евро на девять научно-исследовательских проектов в области инновационного подвижного состава, систем телекоммуникации и управления движением поездов. Проекты носили международный характер, участие в них принимали партнеры из разных стран.

В задачи партнерства Europe's Rail входит исследовательская деятельность в области управления перевозками, подвижного состава, инфраструктуры и услуг. По программам партнерства, относящимся в разной степени к подвижному составу, в 2016–2023 гг. академические институты и промышленные структуры получили 215 млн и 85 млн евро соответственно.

EIV входит в число европейских институтов, предоставляющих крупные кредиты на обновление подвижного состава: в 2014–2022 гг. средства в объеме 16,7 млрд евро выделены на реализацию 65 инициатив, в основном относящихся к приобретению подвижного состава для пригородных, региональных, национальных и международных сообщений в странах ЕС. Часть средств пришлась на оснащение бортовым оборудованием ETCS. Особого упоминания стоит выпуск «зеленых» облигаций для финансирования закупок высокоскоростных поездов в Испании и Италии.

Заключение

Анализ трендов спроса на подвижной состав показывает, что рост этого сегмента глобального рынка продолжится до 2030 г. Европейские компании занимают ведущие позиции в экспорте локомотивов и вагонов, систем ЖАТ и электрификации. Технологическое лидерство и позитивный баланс между экспортом и импортом дают основания ожидать, что европейские изготовители смогут успешно конкурировать с американскими, китайскими и японскими

компаниями, которые полагаются в большей степени на поставки продукции для внутренних рынков. Конкурентное давление на мировом уровне наиболее выражено со стороны китайской корпорации CRRC. Государственная поддержка и перенасыщенность китайского рынка могут стимулировать активные попытки CRRC проникнуть на европейский рынок.

Устаревшие и противоречивые нормы и стандарты являются основным препятствием для развития рынка в странах ЕС. Несмотря на то что в политике Еврокомиссии вопросам эксплуатационной совместимости и гармонизации международных железнодорожных сообщений отводится основное место, соответствующие изменения внесены не во все национальные стандарты. Важно отметить, что соблюдение принципов гармонизации и эксплуатационной совместимости на едином европейском железнодорожном пространстве, способствуя усилению внутренней конкурентоспособности, делает рынок ЕС более привлекательным для иностранных конкурентов. Крупные рынки становятся более доступными, когда процедуры сертификации и авторизации унифицированы и не зависят от национальных норм.

Источник: zdmira.com, 03.11.2023

Новый поезд для бюджетных перевозок в Индии

Индийские железные дороги (IR) представили двухтактный вариант поезда системы множества единиц Vande Bharat, который будет представлен на магистральной железнодорожной сети страны ориентируясь на рынок пассажирских перевозок с низким уровнем дохода.

Новый 22-вагонный Vande Sadharan (Vande Ordinary) рассчитан в общей сложности на 1800 пассажиров, имеет 18 необслуживаемых и 4 зарезервированных вагона без кондиционеров. Максимальная скорость составит 130 км/ч, что ниже проектной скорости 160 км/ч поезда Vande Bharat.

Стоимость Vande Sadharan составит 600 млн рупий (7,3 млн долл. США), в то время как каждый поезд Vande Bharat стоит 1,2 млрд рупий (14,6 млн долл. США).

На обоих концах поезда установлены локомотивы мощностью 4,4 МВт с обтекаемой носовой частью. Они были изготовлены в заводе локомотивов Читтаранджан в Западной Бенгалии (CLW).

Два поезда Vande Sadharan прибыли в Мумбаи в конце октября для испытаний в 169-км коридоре Мумбаи – Нашик, при этом особое внимание уделялось производительности при преодолении холмистой местности.

По сообщению представителя IR, в зависимости от реакции пассажиров, постепенно будут вводиться дополнительные поезда Vande Sadharan. По сравнению с эксплуатируемыми в настоящее время обычными пассажирскими поездами, Vande Sadharan будет иметь улучшенные интерьеры и удобства для пассажиров, включая автоматические двери, биотуалеты и оснащены современными системами радиосвязи.

Представители IR оптимистично настроены в отношении того, что бюджетный вариант Vande Sadharan решит проблемы пассажиров с низкими доходами, однако ряд экспертов с этим не согласны. В жарких климатических условиях Индии ввод в эксплуатацию поездов без кондиционеров представляется регрессивным шагом, и вместо оснащения поездов необязательными функциями, такими как автоматические двери, поезда Vande Sadharan можно было бы оснастить кондиционерами.

Но положительные моменты заключаются в том, что стоимость одного места в новом Vande Sadharan будет на 25% ниже, чем стоимость проезда в поездах премьер-класса Vande Bharat, а расходы на эксплуатацию и техническое обслуживание, вероятно, также будут значительно ниже. Предполагается, что производство поездов Vande Sadharan будет увеличено после установки кондиционеров в вагонах.

На данный момент введено в эксплуатацию 34 поезда Vande Bharat, но ни один из них не смог достичь своей эксплуатационной скорости скоростной из-за ограничений инфраструктуры IR. 16-вагонные поезда Vande Bharat также подверглись критике в железнодорожных кругах, в основном из-за низкой загруженности на ряде маршрутов. По заявлению бывшего сотрудника IR, эти поезда были введены случайным образом, без учёта внимания к спросу со стороны пассажиров.

Источник: railjournal.com, 03.11.2023 (англ. яз.)

«РМ Рейл» выпустит новый вагон для перевозок комовой и гранулированной серы

В подвижном составе заинтересован «Газпромтранс»: стороны подписали соглашение о соответствующем сотрудничестве.

По словам гендиректора «Газпромтранса» Максима Мироненко, потребность в новой модели обусловлена работой компании по замещению вагонов, выбывающих по сроку службы. Создаваемый вагон предполагается использовать для вывоза продукции с крупнейшего в России производства газовой серы на Астраханском газоперерабатывающем заводе.

Как отмечает гендиректор Торгового дома «РМ Рейл» Александр Куликов, при выполнении заказа будут использованы актуальные наработки вагоностроителя, в том числе в части применения алюминиевых сплавов.

Ранее, в 2007-2010 годах, у «Русхиммаша» (входит в «РМ Рейл») действовал сертификат на выпуск 500 хопперов модели 19-9741 для гранулированной серы. Вагон имел осевую нагрузку 23,5 тс, грузоподъемность 72 т, кузов выполнялся из стали. Сертификат не продлевался.

Источник: wagon-cargo.ru, 07.11.2023

СУЭК модернизирует локомотивы на своих предприятиях российской системой впрыска топлива

На железнодорожном предприятии СУЭК в Красноярском Крае впервые был модернизирован тепловоз типа ТЭМ-2 (УМ) с помощью электронной системы управления впрыском топлива отечественного производства. Модернизация проходила в Бородинском погрузочно-транспортном управлении (БПТУ).

Новая российская система позволит подавать топливо с более высокой точностью, которая будет соответствовать заданному режиму работы локомотива. Электронная система позволит снизить риск ошибок со стороны машиниста, поскольку при возникновении какой-либо проблемы система сама оповестит машиниста о ней.

Общее количество локомотивов, состоящих в парке БПТУ достигает 75 машин. Среди них представлены тепловозы типа ТЭМ-2 (УМ), ТЭМ-7 (7А), ТГМ-6. В рамках программы поддержания мощностей СУЭК и модернизации подвижного состава в этом году в штат поступят еще 2 тепловоза ТЭМ-14.

Источник: techzd.ru, 02.11.2023

БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ

Правительство Канады ввело новые требования к регистрации опасных грузов

Правительство Канады ввело новые требования к регистрации опасных грузов для транспортировки, а также сформировало новую базу данных для лиц и организаций, занимающихся импортом, транспортировкой или обработкой данной категории грузов. Регламент, вступивший в силу 3 ноября,

распространяется на грузы, перевозимые железнодорожным, автомобильным или другим транспортом.

Согласно новым правилам, лица и организации, работающие с опасными грузами, должны предоставить информацию о материале груза, месте импорта/транспортировке и прочих лицах, занимающихся транспортировкой/обработкой этого груза. Информация должна обновляться ежегодно. У компаний, работающих в этой сфере, есть год для регистрации в этой базе данных, после чего они будут подвергаться штрафам.

Как заявил в пресс-релизе министр транспорта Канады Пабло Родригес, чтобы защитить канадцев, необходимо знать текущее местоположение опасных грузов и как они перевозятся. Благодаря новой базе данных Министерство транспорта Канады сможет более эффективно выполнять свою работу в сфере безопасности.

Источник: trains.com, 06.11.2023 (англ. яз.)

NTSB призывает железнодорожную администрацию США сформировать план мероприятий по внедрению новых технологий в существующую систему управления движением поездов РТС

Национальный совет по безопасности на транспорте (NTSB) призывает Федеральную железнодорожную администрацию США (FRA) сформулировать план по «включению многообещающих новых технологических решений в существующую систему управления движением поездов по радиоканалу РТС (Positive Train Control) в части предотвращения определенных типов столкновений поездов.

NTSB определило варианты, как внедрение новых решений позволит усовершенствовать применяемую систему РТС и повысить безопасность на железнодорожном транспорте.

«Применение системы РТС на железнодорожном транспорте является победой в области безопасности, и NTSB способствует популяризации этой технологии уже более 50 лет, – заявила представитель ведомства NTSB Дженнифер Хоменди. – И тем не менее, мы не добились нулевой смертности, а это означает, что мы можем и должны сделать больше для повышения безопасности.

В NTSB выявили следующие риски безопасности существующих систем РТС:

– недостаток информации о местоположении поездов на участках с ограничением скорости движения;

- устаревшие исключения из правил эксплуатации РТС на инфраструктуре, относящейся к грузовым терминалам;
- чрезмерный административный контроль в целях недопущения небезопасных маневровых работ на магистральных путях;
- несанкционированный заезд подвижного состава в зону с ограниченным движением.

Кроме того, NTSB призывает FRA «завершить и опубликовать результаты текущих исследований новой технологии РТС и разработать план по внедрению любых аналогичных перспективных технологий». Кроме того, FRA должна потребовать от железнодорожных компаний-операторов инфраструктуры «внедрить инженерные средства контроля, которые автоматически возвращают РТС в активный режим после завершения маневровых работ, а также реализовать меры, исключаящие риск недопонимания между диспетчерами и путевыми рабочими в части границ зон с ограниченным движением и автоблокировки РТС».

Источник: railwayage.com, 06.11.2023 (англ. яз.)

ОРГАНИЗАЦИЯ ТРУДА, КАДРОВАЯ И СОЦИАЛЬНАЯ ПОЛИТИКА

Билетные кассы в Англии останутся после того, как правительство отменило план их закрытия

Петиция в парламент страны, подписанная беспрецедентным количеством людей, вынудила правительство отказаться от планов закрыть сотни билетных касс на вокзалах по всей Англии. Эта новость была встречена пассажирами, представительными группами и профсоюзами с одобрением, но вызвала негодование компаний, эксплуатирующих поезда. Они уже составили обширные планы по осуществлению мер по закрытию в соответствии с директивами правительства.

После предложенного крайне непопулярного плана, министр транспорта Великобритании Марк Харпер теперь приказал железнодорожным операторам отказаться от своих планов, закрыть почти все билетные кассы в Англии. По его словам, планы не соответствовали высоким стандартам обслуживания пассажиров, хотя большинство наблюдателей говорят, что он радикально недооценил общественное мнение по этому вопросу. Группы представителей пассажиров энергично лоббировали отмену этих планов, несмотря на данные, согласно которым только примерно 1 билет из 8 покупается в билетной кассе. Представители железных дорог были возмущены очередным разворотом

правительства и тем, что на них возложили вину.

Решение министра транспорта М.Харпера было принято после опасений пассажиров, профсоюзов и групп по защите прав инвалидов. Компаниям, эксплуатирующим пассажирские поезда было сказано, что они должны сократить расходы в обмен на огромные государственные субсидии и поручил отрасли выступить с идеями, предложив пересмотреть штатное расписание станций и билетных касс. Первоначально железнодорожные компании утверждали, что было бы лучше использовать персонал, помогающий пассажирам лично на различных станциях, утверждая, что только 12% билетов были приобретены в кассах станций. В эпоху цифровых технологий общественное восприятие билетных касс ухудшилось, и сами железнодорожные компании, как и многие другие отрасли розничной торговли, активно поощряют клиентов бронировать билеты онлайн.

Покупки в билетных кассах, как правило, являются рутинными операциями, без возможности более широкой консультации с кассирами. Очередь пассажиров, желающих купить проездные билеты, отрицательно восприняли бы такую задержку.

Премьер-министр Великобритании Р.Сунак первоначально поддержал закрытие, заявив, что это отвечает наилучшим интересам британской общественности и налогоплательщиков, однако парламентарии предупредили, что планы реализуются слишком быстро и агрессивно.

Источник: railtech.com, 02.11.2023 (англ. яз.)

В Москве представили новый поезд Деда Мороза

Холдинг «Российские железные дороги» (РЖД) презентовал на Киевском вокзале Москвы новый поезд Деда Мороза, передает корреспондент ТАСС. Состав отправится 11 ноября из Великого Устюга в новогоднее путешествие через всю Россию и вернется 13 января.

Согласно маршруту поезд Деда Мороза сделает остановки с праздничной программой более чем в 80 российских городах.

Поезд представляет собой передвижную резиденцию, оформленную в зимней тематике. Ее состав ежегодно обновляется и пополняется новыми вагонами. В этом году в резиденцию войдут вагон-приемная главного зимнего волшебника, вагон – сказочная деревня для проведения игр и квестов, вагон-сцена и вагон – кукольный театр для проведения представлений, вагон-лавка с северными сувенирами, вагон-буфет и вагон-ресторан для проведения чаепитий, а также спальные вагоны для команды помощников Деда Мороза.

«Поезд Деда Мороза» – это специальный проект РЖД и правительства Вологодской области. Впервые он стартовал 5 декабря 2021 года. За два года его участниками стало свыше 900 тыс. человек более чем в 150 российских городах.

Источник: rzd-partner.ru, 07.11.2023

РЖД с 1 ноября проиндексировали зарплаты сотрудникам на 2,12%

ОАО «РЖД» приняло решение о проведении с 1 ноября внеочередной индексации заработной платы сотрудников на 2,12%, сообщила компания.

Это третья индексация зарплаты с начала года. Совокупный размер трёх индексаций в 2023 г. составит 7,5%. Ранее индексация проводилась с 1 марта и с 1 октября.

Кроме того, РЖД утвердили решение по надбавке для работников Дальневосточной железной дороги. «Для тех, кто трудится в районах Крайнего Севера или приравненных к ним местностях, с 1 октября текущего года «северная» надбавка к заработной плате в максимальном размере будет выплачиваться с первого дня работы, без учёта стажа», – сообщил глава РЖД Олег Белозёров на общесетевом селекторном совещании, его слова приводит пресс-служба.

При этом сохраняются гарантийные выплаты, установленные государством для привлечения работников на Дальний Восток, отмечается в сообщении.

Как сообщалось, в прошлом году компания трижды индексировала зарплату сотрудникам, в том числе один раз – внепланово.

Источник: interfax.ru, 03.11.2023

Кадровый голод может остановить модернизацию Восточного полигона

В ближайшие два года на Восточном полигоне планируют построить 280 объектов, а также ввести в эксплуатацию двухпутный Керакский тоннель на Забайкальской железной дороге и тоннель на обходном участке Шкотов – Смоляниново. Однако этим планам не суждено будет сбыться, если железнодорожный монополист не решит кадровый вопрос.

Полигон без кадров

Более чем 30 тыс. человек нужны для реализации проекта модернизации БАМа и Транссиба в 2024 году. На будущий, 2024 год показатель может

увеличиться до 48 тыс. человек, об этом говорит генеральный директор АО «Трансэнерком» Олег Шевцов.

«Кадровый голод сформировался на Восточном полигоне с момента начала его модернизации, несмотря на то, что сейчас в проекте задействовано рекордное количество специалистов даже по сравнению с советским периодом проведения работ, около 27 тыс. человек», – поясняет он.

Но в число этих 27 тыс. человек входят не только рабочие, но и сотрудники подрядных организаций, филиалов крупнейшей компании-перевозчика России, служащие железнодорожных войск РФ, представители сферы энергетики, технадзора, а также стройотрядов.

Этого не хватает для расширения пропускной способности БАМа и Транссиба с той скоростью, которой ожидает государство.

Низкий строительный сезон – январь. В этот период из-за критически низких температур на Дальнем Востоке вообще невозможны работы. Но на БАМе стройка продолжается. По данным специалистов, в январе 2023 года на стройку выходило около 5 тыс. человек.

«Одной из эффективных мер может стать повышение заработной платы. Например, в Советском Союзе при средней зарплате в размере 80-120 руб. за два неполных месяца работы в стройотряде на БАМе студенты получали 1,2 тыс. руб.», – говорит О. Шевцов.

Однако сейчас такой прорыв невозможен, считают специалисты. Главная сложность – крайне суровые природные условия, а также удаленность объектов строительства от населенных пунктов. Ближайшее жилье – в двух сотнях километров.

Строитель требует комфорта

Для нивелирования дефицита кадров в регионе необходимо строительство социальной инфраструктуры: малоэтажные дома, объекты культуры, школы и детские сады, параллельное введение на Дальнем Востоке льготных ипотечных программ, что позволит привлечь в регион молодых специалистов с семьями. Об этом говорят как на высоком политическом уровне России, так и сами строители БАМа и Транссиба.

Еще одной эффективной мерой для привлечения на проект молодых специалистов может стать расширение взаимодействия с вузами. Это обеспечит как кадровый резерв для компаний, так и рабочие места для выпускников.

Мало того что современные строители строят практически в чистом поле, так еще на них накладываются обязательства по работам в условиях непрерывного железнодорожного движения. Потому что сокращать движение на БАМе и Транссибе в текущих условиях нельзя, объем перевозок на Восточном полигоне нарастает. В 2022 году в восточном направлении перевезено 148,8 млн т грузов, грузооборот достиг рекордных 2,38 млрд т-км в

сутки, что на 3,5% больше, чем годом ранее. В I полугодии 2023 г. уже перевезено 134,2 млн т, что на 9,1% больше, чем за аналогичный период 2022 года. Если все пойдет по плану, то через 4 года грузооборот увеличится до 197 млн т, говорит О. Шевцов.

«До 210 млн т – через 7 лет и до 255 млн т – через 9, в том числе за счет развития участка от Улака (Амурская область) до порта Ванино (Хабаровский край). Однако все эти планы возможно реализовать только при отсутствии кадрового голода», – резюмирует О. Шевцов.

Источник: rzd-partner.ru, 07.11.2023

ЦИФРОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

Великобритания: оператор грузовых перевозок GB Railfreight провел испытания технологии проверки тормозной системы

Грузовой оператор GB Railfreight успешно завершил четырехнедельные испытания системы опробования тормозов и выполнения других процедур, связанных с подготовкой поездов к рейсу. Система разработана в сотрудничестве с компаниями Icomera, DG8 и SENSEi Networks. Она основана на технологии Интернета вещей и предусматривает применение бортовых датчиков, которые по радиоканалу передают данные о состоянии вагонов при подготовке поезда к рейсу машинисту и в центр управления.

Бортовые датчики с питанием от аккумуляторных батарей способны контролировать состояние стояночного тормоза и давление в тормозной магистрали и тормозных цилиндрах. Данные передаются по сети радиосвязи с низким энергопотреблением в кабину машиниста и отображаются на планшете. При этом используются точки доступа Wi-Fi компании Icomera. Установленный на локомотиве роутер этой компании, обеспечивающий обмен информацией с центром управления через сети сотовой связи, используется как платформа для виртуальной машины, в которой выполняется программное обеспечение, разработанное SENSEi.

Система не заменяет полностью работников оператора, участвующих в подготовке поезда к рейсу, но облегчает их работу и повышает безопасность движения поездов. После разработки усовершенствованного комплекта оборудования, испытания системы планируют продолжить.

Источник: railwaygazette.com, 03.11.2023 (англ. яз.)

Модернизация системы управления движением железнодорожного транспорта продолжилась на ЛГОКе

Уже половину железнодорожных станций комбината перевели в «цифру». На Лебединском ГОКе продолжают модернизировать систему управления движением железнодорожного транспорта. На смену блочной маршрутно-релейной централизации приходит высокотехнологичная микропроцессорная технология.

Пилотной площадкой стала железнодорожная станция «Нижний парк». Там самую прогрессивную на тот момент систему установили ещё в 2007 году. Новшество оправдало ожидания, и его тиражировали на другие станции: в 2014 году переоборудовали «Горную», а с 2019 года по цепочке – «Узловую», «Северную», «Сланцевую».

Недавно к современным датчикам подключили и «Рудную». Подрядчики совместно с представителями участка сигнализации, централизации и связи управления железнодорожного транспорта устанавливали приборы в условиях действующего производства. Подготовительная работа длилась больше полугода: монтировали кабельные линии, реле, контроллер, подключали рабочее место диспетчера, проводили отладку. Сам же перевод станции на новую систему занял всего несколько часов.

Раньше система управления поездами состояла из весьма энергоёмких реле с разной степенью притяжения и напряжения. На «Рудной» таких элементов насчитывалось около 1,5 тыс., и занимали они целую комнату. Обслуживание рельсовых цепей, которые «предупреждали» диспетчера о местоположении подвижного состава, требовало массы нюансов: установки изолирующих стыков, соединителей, арматуры и прочее.

Современная микропроцессорная начинка станции состоит всего из двух компактных стеллажей с реле российского производства, которые управляют напольными устройствами пути: стрелками, светофорами, датчиками на рельсах. Новый комплекс управления потребляет в шесть раз меньше электроэнергии, чем прежний. «Мозг» системы – контроллер, через него диспетчер «общается» со всеми напольными устройствами.

«Главное отличие системы от прежней – аппаратное обеспечение. Здесь минимум реле, блоков, проводов и прочего. Она лучше обеспечивает безопасность движения поездов по станции», – объясняет преимущества начальник участка УЖДТ Юрий Понамарёв.

Позаботились и об автономности оборудования: при экстренном отключении электричества аккумуляторные блоки позволяют приборам ещё какое-то время продолжать работу. За это время можно перейти на резервный

ручной пульт управления и подключить генератор, чтобы железнодорожное сообщение не останавливалось.

К плюсам Юрий Понамарёв относит и высокую автоматизацию. Если на станции готовы принять состав, то диспетчер только отмечает начальную и конечную точку маршрута. Далее аппаратура автоматически определяет свободный путь, переводит стрелки и включает разрешающий сигнал светофора. Человек лишь контролирует процесс на мониторе компьютера в режиме реального времени.

Специалисты уже занимаются реконструкцией станции «Лебединский ГОК», затем переоборудуют «Фабричную» и так далее. Когда к новой системе подключат все станции, появится и центральная диспетчерская. Она будет аккумулировать информацию по движению всего железнодорожного транспорта Лебединского ГОКа. Единая система управления обеспечит ритмичность движения по стальным магистралям комбината и поможет сократить простои.

6 из 12 станций комбината уже оснастили современным оборудованием. Около 36 км новых кабельных линий уложили на станции «Рудная».

Источник: prostor31.ru, 08.11.2023

РЕСУРСОСБЕРЕЖЕНИЕ. АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ ИСТОЧНИКИ ЭНЕРГОРЕСУРСОВ

Компания Watco будет использовать новый экологичный локомотив в порту Джексонвилла (США)

Экологически чистый локомотив будет обслуживать морской терминал Талейрана портовое управление города Джексонвилла (Jaxport), штат Флорида (рис. 11).



Рис. 11. Локомотив на аккумуляторных батареях Watco

Согласно пресс-релизу Jaxport, новый локомотив является одним из 8 локомотивов по всей стране, которые были переведены с дизельного на

аккумуляторное питание за счет финансирования, предоставленного Watco Rail Services, и гранта Федеральной железнодорожной администрации (FRA) США.

FRA через Министерство транспорта Канзаса выделило Watco 15,7 млн долларов на переоборудование локомотивов. Они будут развернуты по всей стране для маневровых работ на коротких линиях компании Watco, включая порт Джексонвилла.

Прибытие нового локомотив в Джексонвилл ожидается через 2 года. Модернизация повысит производительность маневровых работ, одновременно улучшив экологическую устойчивость за счет сокращения выбросов и расходов на техническое обслуживание.

Источник: progressiverailroading.com, 02.11.2023 (англ. яз.)