



Вадим Владимиров рассказал об итогах первого года своей работы во главе ВСЖД, кадровой и экологической деятельности магистрали, а также о планах на перспективу | 3

стр.2 | В ОАО «РЖД» компенсированный социальный пакет дополнили возможностью возмещения расходов на медикаменты

WWW.GUDOK.RU

Выходит с 23 декабря 1917 года



30 мая 2022 года
ПОНЕДЕЛЬНИК № 92 (27428)

Тираж 113 421 экзemplя

ЕЖЕДНЕВНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ ГАЗЕТА

КАДРЫ

Горячие темы

Железнодорожники представили главе РЖД свои идеи по развитию соцполитики в компании

В пятницу, 27 мая, генеральный директор – председатель правления ОАО «РЖД» Олег Белозёров встретился с сотрудниками компании. Железнодорожники поделились своими идеями по улучшению социальной поддержки работников и смогли напрямую задать вопросы главе РЖД.

Встреча проходила в смешанном формате: в ней очно и в режиме онлайн приняли участие более 400 сотрудников ОАО «РЖД» со всей сети: представители различных профессий, молодые руководители, многодетные мамы.

Открывая мероприятие, начальник Департамента социального развития ОАО «РЖД» Юлия Алексеева представила результаты исследования социального настроения сотрудников РЖД. Оно проводилось на Сервисном портале в мае, в опросе приняли участие более 16 тыс. железнодорожников.

«Мы определили круг тем и вопросов, которые на сегодня больше всего волнуют и тревожат наших сотрудников», – отметила Юлия Алексеева.

Выяснилось, что беспокойство вызывает возможное снижение заработной платы, потеря работы и сокращение льгот и гарантий. Олег Белозёров заверил, что компания сохранит все существующие льготы, гарантии и компенсации, будут исполняться обязательства по заработной плате, соцпакету, медицинскому обеспечению. «Кроме того, – подчеркнул он, – приостановлены все оптимизационные мероприятия, чтобы сохранить наш коллектив».

На встрече железнодорожники смогли предложить вниманию главы компании свои идеи по улучшению социальной поддержки работников ОАО «РЖД». Например, начальник Ленинградского вокзала Надежда Анисимова рассказала об успешной работе комнаты эмоциональной разгрузки на вокзале и высказала мнение, что успех может за-



Олег Белозёров (в центре) регулярно проводит встречи с железнодорожниками

крепить создание фитнес-комнаты для сотрудников.

Главный диспетчер Центральной дирекции управления движением Светлана Романенкова обратила внимание на необходимость поддержки женщин предпенсионного возраста и тех сотрудников, которые уже вышли на заслуженный отдых. «Действительно из-

Мама ребёнка с ограниченными возможностями здоровья, библиотечка Свердловского учебного центра профессиональных квалификаций Елена Вылегжанина обратилась с просьбой реализовать программу по созданию доступной среды на объектах социальной сферы компании. «Ведь у «Российских железных дорог» уже есть огромный

Компания сохранит все существующие льготы, гарантии и компенсации. Будут исполняться обязательства по зарплате, соцпакету, медицинскому обеспечению

меняются ритм жизни, круг общения. Нужно, чтобы на этом этапе у человека была уверенность, что будет происходить потом. Я считаю, это очень важно. Мы вместе подумаем, как организовать эту работу», – отметил Олег Белозёров.

опыт по организации безбарьерной среды для пассажиров», – сказала она.

По словам Олега Белозёрова, все прозвучавшие на встрече инициативы не останутся без внимания и будут детально проработаны.

Виктория Гаджиева

БЛИЦ

Изобретательский потенциал востребован



МАРИНА БЕЛЕВА, начальник Южно-Уральского центра инновационного развития

– Обладателем сертификата о присвоении в 2022 году звания «Лучший изобретатель ОАО «РЖД» (это звание присваивается ежегодно одному работнику компании) 19 мая стал ведущий электроник Южно-Уральского дорожного конструкторско-технологического бюро Юрий Кулев. За что он удостоился этой чести и сколько работников ЮУЖД заняты изобретательской деятельностью?

– Юрий Кулев разработал способ диагностики неисправности токоприёмников локомотивов и устройство для его осуществления. Изобретение, которое выявляет неисправности токоприёмника электровагона при пересечении границ дорог и не допускает попадания на магистраль брака, внедрено в хозяйство Бердяшской дистанции электроснабжения Дирекции по энергообеспечению.

Отмечу, что по оценке результатов интеллектуальной деятельности за 2021 год ЮУЖД занимает первое место в рейтинге на сети дорог. Всего на ЮУЖД трудятся более 60 изобретателей, шестеро из них имеют звание «Лучший изобретатель ОАО «РЖД» и десять – «Новатор ОАО «РЖД».

Их усилиями создан портфель объектов интеллектуальной собственности дороги, который увеличивается с каждым годом. Сейчас в нём 55 документов, в том числе 17 патентов на изобретение, 26 патентов на полезную модель, 11 свидетельств о государственной регистрации программ для ЭВМ и одно свидетельство о государственной регистрации на базу данных. В прошлом году мы получили два патента – на изобретение «Способ измерения магнитной

индукции рельсового изолирующего стыка и устройство его осуществления» и на полезную модель «Устройство запирания стрелочного перевода».

– В 2022 году уже есть зарегистрированные результаты интеллектуальной деятельности работников дороги?

– В I квартале мы получили три охраняемых документа: патенты на полезные модели «Устройство по проверке групповых переключателей электропоездов постоянного тока» и «Устройство измерения временных параметров электронного кодового путевого трансмиттера», а также свидетельство на про-

грамму «Мобильное приложение «Справочник руководителя». В марте в Бердяшской дистанции СЦБ внедрена полезная модель, касающаяся переключателей электропоездов.

Благодаря слаженной работе нашего подразделения и службы технической политики ряды авторов пополняются новыми именами. Главное – вовремя увидеть, что то или иное усовершенствование потенциально может получить патент. Поэтому мы постоянно проводим анализ рационализаторских предложений.

БЕСЕДОВАЛА
ЕВГЕНИЯ МУСИХИНА

TELEGRAM-КАНАЛ

@GUDOKRU



НАШЕ ДЕЛО ПРАВОЕ

В связи с проведением специальной военной операции России на Украине западные страны ввели санкционный режим в отношении нашей страны. Как вы к этому относитесь и чего, по вашему мнению, сейчас ждут от железнодорожников?

Игорь Чугунов, заместитель начальника Центральной дирекции пассажирских обустройств:

– Введение санкций определённо повлияло на экономику нашей страны, однако западные государства уже и сами испытывают трудности и порой не могут договориться между собой. Тем не менее не считаться с этими ограничениями было бы неправильно. Это касается и нас, железнодорожников.

Как говорили в годы Великой Отечественной войны: «Транспорт – родной брат Красной армии». С тех пор прошло восемь десятилетий, но суть фразы не поменялась – железнодорожный транспорт по-прежнему один из ближайших союзников нашей армии.

Людам, которых сейчас освобождают от киевского режима Вооружённые силы Российской Федерации, нужна колоссальная поддержка, и мы её оказываем. Центральная и региональные дирекции пассажирских обустройств не раз проводили сбор гуманитарной помощи жителям Донбасса.

Сила – в правде. А значит, победа будет за нами.

ЦИФРА ДНЯ

527000 ТОНН
СОСТАВИЛ ОБЪЁМ ПОГРУЗКИ

В ПОЛУВАГОНЫ АО «ФГК» НА ПОЛИГОНЕ ВОСТОЧНО-СИБИРСКОЙ ДОРОГИ В АПРЕЛЕ 2022 ГОДА

ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ ТАКОГО
ОБЪЁМА ПОНАДОБИЛОСЬ БЫ
8500 ПОЛУВАГОНОВ

ЗАБОТА

Мамы в почёте

Региональный совет по улучшению условий труда, отдыха и социальной поддержки женщин Красноярской дороги 26 мая организовал встречу сотрудниц, находящихся в отпуске по уходу за ребёнком. Пришли и представительницы железнодорожных династий: папы, дедушки и бабушки малышей. Мероприятие было приурочено к Дню защиты детей.

Начальник сектора нематериальной мотивации и социального развития службы управления персоналом, ответственный секретарь регионального совета КрЖД женщин Ирина Тарасенко рассказала, что подобное мероприятие для матерей, которые находятся в отпуске по уходу за ребёнком, проводится впервые на сети дорог. Несмотря на то что железнодорожницы с маленькими детьми полностью погружены в семейные заботы, им по-прежнему важно общение с коллегами и приятно знать, что их помнят, ждут и готовы оказать помощь и поддержку.

«Уважаемые коллеги, дорогие мамы, – приветствовала собравшихся первый заместитель начальника КрЖД по экономике, финансам и корпоративной координации Ольга Михайлова, сопредседатель регионального женского совета. – В преддверии Дня защиты детей мы хотим поддержать и порадовать вас и напомнить о том, что вас ждут в коллективах».

В этот день на станции Юбилейная Детской железной дороги в Центральном парке Красноярка были организованы интерактивные творческие и развивающие площадки для молодых мам и их детей. На каждой площадке дежурили педагоги, которые помогали собрать конструктор из картона, соорудить медвежонка из силиконовых липучек, сделать акварельный отпечаток ладошки и выполнить другие увлекательные задания, рассчитанные на малышей, пока ещё не способных долго концентрировать внимание на чём-то одном.

Одним из самых ярких моментов встречи стала поездка мам-железнодорожниц с детьми, мужьями и родителями по ДЖД.

«Я очень благодарна организаторам за приглашение, – поделилась впечатлением инженер по оптимизации и нормированию труда Красноярской дирекции тяги Наталья Дувазева, которая ехала в вагоне детского поезда вместе с дочерью Юлией и сыновьями Романом и Мироном. – Забота работодателя о женщинах, находящихся в декретном отпуске, самым лучшим образом характеризует социальную политику ОАО «РЖД». Несмотря на то что я, окончив Сибирский университет путей сообщения, успела поработать совсем недолго, с удовольствием навещаю коллег и вернусь работать в свой отдел, когда дети подрастут».

Дарья Кот

ПРИВИЛЕГИИ

Нужное подчеркнуть

В РЖД расширены возможности компенсируемого социального пакета



Железнодорожники смогут получить компенсацию за покупку медикаментов

В ОАО «РЖД» компенсируемый социальный пакет (КСП) дополнили возможностью возмещения расходов на медикаменты. Кроме того, введён ряд новых льгот для работников Дальневосточной магистрали. Соответствующее распоряжение на прошлой неделе подписал генеральный директор – председатель правления ОАО «РЖД» Олег Белозёров.

Расширенный пакет

Согласно Коллективному договору, железнодорожники значимых категорий имеют право на получение КСП – денежной компенсации за оплату социальных услуг из установленного перечня (см. справку). Размер КСП зависит от филиала, в котором работает сотрудник, но не может быть меньше 13 800 руб.

«Эта льгота является дополнительным конкурентным преимуществом на рынке труда. КСП даёт возможность работникам самостоятельно моделировать собственный социальный пакет в зависимости от конкретной жизненной ситуации, – говорит начальник Департамента социального развития ОАО «РЖД» Юлия Алексеева. – За 2021 год КСП воспользовались более 43 тыс. железнодорожников».

На прошлой неделе в Положение о компенсируемом социальном пакете были внесены изме-

нения. Так, работники всех дорог теперь могут получить компенсацию за оплату медикаментов. «Если раньше железнодорожник получал доступ к КСП только после года работы в компании, то теперь ограничение по стажу отменено», – добавляет Юлия Алексеева.

Дополнение для дальневосточников

Для работников Дальневосточной дороги – полигона опережающего развития компании – введены дополнительные льготы. Во-первых, для них в КСП включено четыре новых элемента (компенсация оплаты услуг за ЖКХ, за горяче-смазочные материалы, трат на подготовку детей к школе и покупку товаров первой необходимости для детей до трёх лет). Во-вторых, как пояснила Юлия Алексеева, право на получение КСП теперь есть у работников дороги, которые оказались в трудной жизненной ситуации и доход на одного члена семьи ниже прожиточного минимума в регионе их проживания.

Начиная с октября каждого года работник может подать заявление в службу управления персоналом на получение КСП с указанием, за какие услуги он хочет получить компенсацию. Её можно будет получить в течение всего следующего года после предоставления подтверждающих расходы документов.

Виктория Гаджиева

СПРАВКА «ГУДКА»

Право на получение КСП имеют работники редких или дефицитных профессий, а также высококвалифицированные сотрудники, многодетные семьи, семьи с детьми с ограниченными возможностями здоровья, а также железнодорожницы, которые одни воспитывают ребёнка. Перечень претендентов на КСП ежегодно утверждается в каждом филиале ОАО «РЖД».

ИНФРАСТРУКТУРА

Сихотэ-Алинь пройдут тоннелями

В Приморье продолжает строительство обходного участка между станциями Шкотово и Смоляниново. Проект обхода предусматривает строительство нового двухпутного электрифицированного участка пути длиной 7,5 км с двумя однопутными тоннелями по 1,4 км каждый, а также двух мостов через реку Шкотовку. В мае со стороны станции Смоляниново началось строительство восточных порталов одного из двух тоннелей. 27 мая объекты осмотрел начальник Дальневосточной дороги Евгений Вейде.

Этот участок является одним из барьерных мест магистрали в Приморье – существующий

путь к портам Находки идёт через перевалы Сихотэ-Алиня. Сейчас здесь используются подталкивающие локомотивы для движения грузовых составов, что снижает пропускную способность перегона.

Цель реконструкции – увеличение поездопотока, идущего через перевальные участки линии Шкотово – Красноармейский. В настоящее время здесь нет возможности беспрепятственно пропускать весь объём грузов как в чётном, так и в нечётном направлении. Поэтому было принято решение на первом этапе расширить станцию Смоляниново (основная часть реконструкции завершена в апреле этого года), а на втором – построить обход-

ной участок Шкотово – Смоляниново. Его строительство превратит станцию Смоляниново в крупный транспортный узел. Отсюда идёт примыкание на станцию Дунай, работающую с угольным морским терминалом «Порт «Вера». Строится и порт Суходол.

Уже проложены временные инженерные сети и коммуникации, технологические автодороги, возведён вахтовый посёлок и производственные площадки. В мае со стороны станции Смоляниново началось строительство восточных порталов тоннелей открытым способом.

Проходку самих тоннелей горным способом будут осуществлять специалисты АО «Мосметрострой». Они пла-

ВОПРОС ДНЯ



В связи с ограничениями, связанными с введением санкций, работников ОАО «РЖД» волнуют социально-экономические вопросы. «Гудок» публикует ответы на некоторые из них.

Правда ли, что будут ограничения на снятие наличных?

Нет, никаких ограничений не вводится. В нашей стране достаточно рублёвой наличности, которую можно снять как в банке, так и в банкоматах в любое время согласно вашему лимиту.

По материалам портала «Объясняем.РФ»

ЛЕНТА НОВОСТЕЙ

Стройматериалы для автотрассы

Холдинг «РЖД» перевёз более 5 млн тонн щебня, необходимого для строительства федеральной скоростной автотрассы М12 Москва – Казань, сообщает Telegram-канал ОАО «РЖД». Единым интегратором доставки выступает АО «РЖД Логистика». Железнодорожники проводят круглосуточную диспетчеризацию перевозок, а также обеспечивают необходимую ритмичность погрузки и продвижения вагонов в пути следования.

Рейс в Крым

Компания «Гранд Сервис Экспресс» организовала дополнительный поезд № 197/198 «Таврия» сообщением Москва – Симферополь, сообщает пресс-служба Минтранса РФ. В первый рейс поезд отправился из Москвы 28 мая, из Симферополя – 29 мая. Он будет курсировать до конца сентября. В состав поезда включено 16 вагонов.

«Сказка» в июне

Туристический поезд «Байкальская сказка» в июне выполнит два рейса по маршруту Москва – Пермь – Екатеринбург – Новосибирск – Красноярск – Иркутск – порт Байкал и обратно. В поездку можно будет отправиться из Москвы 18 июня, а из порта Байкал – 26 июня.

Полный текст читайте на сайте GUDOK.RU



РАЗВИТИЕ

Время модернизации

Восточно-Сибирская магистраль наращивает потенциал, заботясь о людях и природе

В прошлом году Восточно-Сибирскую дорогу возглавил Вадим Владимиров. Он вернулся на ВСЖД, где с 2015 по 2018 год работал первым заместителем начальника магистрали. Об итогах первого года работы во главе ВСЖД, кадровой и экологической деятельности магистрали, планах на перспективу Вадим Владимиров рассказал корреспонденту «Гудка».

Год, насыщенный событиями

– Вадим Владимирович, в апреле-мае на Восточно-Сибирской стартовал летний путевой сезон. Проекты модернизации БАМа и Транссиба в границах магистрали имеют первоочередное значение. Что сделано в этом направлении за первый год вашей работы в должности начальника ВСЖД и какие планы на перспективу?

– Год выдался насыщенным. Было очень много событий в инфраструктурном блоке, в сфере корпоративного управления. Проведена значительная работа по вопросам поиска и реализации инновационных и стартап-проектов, привлечения научно-производственного потенциала регионов. На качественно новый уровень выведена работа по всем направлениям социально-экономического развития. Приоритетными, как и прежде, остаются задачи предоставления качественных услуг по перевозке грузов и пассажиров, а также масштабной реконструкции БАМа и Транссиба.

В 2021 году уровень технического развития ВСЖД можно было оценить по количеству новых объектов – их было построено и введено в эксплуатацию 46. Ярким событием стал запуск движения по новому Байкальскому тоннелю. Реконструированы 15 мостов, два вокзальных комплекса, шесть станций, на восьми объектах обновлено земляное полотно, построены четыре развязки, вторые пути и двухпутные вставки на 10 объектах, две тяговые подстанции.

В прошлом году мы ликвидировали сдерживающее место для пропуска поездов на Транссибе – горно-перевальный участок Большой Луг – Слюдянка-2 протяжённостью 85 км. Он переключён на систему интервального регулирования поездов, которая даёт возможность в 1,5 раза сократить межпоездной интервал, с 8–9 до 5–6 минут, и повысить пропускную способность на этом отрезке Восточно-Сибирской магистрали. Новая технология позволяет отказаться от привычного деления дороги на блок-участки с проходными светофорами.

В этом году начата реализация второго этапа модернизации БАМа (программы «БАМ-2» и «Транссиб за 7 суток»), рассчитанного на 2022–2024 годы. Это ещё 42 объекта.

На сортировочной станции Тайшет – одной из важнейших в контексте организации движения поездов как на Транссибирской, так и на Байкало-Амурской магистрали – завершён первый этап реконструкции, ведутся работы по второму и третьему этапам.

Началась активная фаза работ по строительству третьего пути на перегоне Слюдянка-1 – Слюдянка-2. Объект строится в рамках мероприятий по увеличению пропускной и провозной способности инфраструктуры для увеличения транзитного контейнеропотока в четыре раза, в том числе «Транссиб за 7 суток».

– В июле планируется ввести в постоянную эксплуатацию станцию Андриановская, на



ИЛЬЯ МАТУШКИН

которой проведена глобальная модернизация. Станция уже сдана во временную эксплуатацию. В чём значение этого проекта?

– Станция Андриановская реконструирована по инвестиционной программе, направленной на увеличение пропускных способностей Транссибирской магистрали. Она расположена на сложном горно-перевальном участке ВСЖД, который является одним из барьерных мест Транссиба. Модернизация Андриановской имеет стратегическое значение. За счёт нового трассирования сняты инфраструктурные ограничения по пропуску тяжёловесных поездов в восточном направлении, станция стала принимать и отправлять поезда длиной не менее 71 условного вагона.

» Для молодых работа на БАМе – это отличный старт карьеры. Наряду с достойным уровнем заработка ОАО «РЖД» создаёт условия для комфортной жизни

Для обустройства нового пути были проведены буровзрывные работы, выемка 265 тыс. кубометров скального грунта. Проведено переустройство и удлинение путей. Уложено почти 6 км бесстыкового пути, 10 новых стрелочных переводов, смонтировано более 9 км контактной сети, обустроено почти 5 км линий электропередачи 10 и 6 кВ, реконструированы технологические здания и сооружения.

Кадры для БАМа

– Планомерное развитие БАМа требует притока специалистов. Какие сетевые и региональные инструменты задействованы для решения этой задачи? Что ещё планируется сделать?

– Для молодых железнодорожников работа на БАМе сегодня – это отличный старт карьеры. Наряду с достойным

уровнем заработка и серьёзным подспорьем в виде подъёмных ОАО «РЖД» создаёт условия для комфортной жизни.

Реализация на ВСЖД «Плана по привлечению персонала» и «Программы развития Дальнего Востока в период с 2019 по 2021 год» позволила привлечь и закрепить персонал в учреждениях здравоохранения в районах БАМа, что положительно отразилось на качестве оказания медицинской помощи сотрудникам компании и проведения предрейсовых медицинских осмотров работникам локомотивных бригад.

Улучшены условия содержания детей в муниципальных и железнодорожных детских садах, повышено качество предоставления услуг объектами социаль-

– В Центральной экологической зоне Байкальской природной территории ведётся строительство и реконструкция на 53 объектах. Безусловно, на каждом из них соблюдаются природоохранные и ведутся компенсационные мероприятия. В составе дороги три лаборатории Центра охраны окружающей среды – на станциях Иркутск-Сортировочный, Вихоревка и Северобайкальск. С прошлого года начали работу два мобильных автоматизированных поста контроля атмосферного воздуха – на базе микроавтобуса и грузового автомобиля.

В рамках интеграции с единой системой экологического мониторинга Российской Федерации на дороге внедрена информационно-аналитическая платформа «Байкал-М».

Мы находимся в тесном взаимодействии с субъектами Байкальского региона. С правительствами Иркутской области и Республики Бурятия действуют меморандумы о сотрудничестве.

В плане экологической работы мы полностью открыты: регулярно проводим заседания рабочих групп с общественниками, организуем выездной общественный контроль, пресс-туры для российских и зарубежных СМИ.

В рамках реализации дополнительных мер, направленных на охрану окружающей среды в центральной экологической зоне, в 2021 году выполнено 16 проектов по сохранению и восстановлению редких видов животных, в том числе занесённых в Красную книгу.

В общем, правило здесь простое, как отметил глава ОАО «РЖД» Олег Белозёров: после нас должно быть лучше, чем до нас.

ЗАДАНИЕ НА ЗАВТРА – ДЕЛО НА СЕГОДНЯ

– Какие перспективные задачи необходимо решить сейчас и в долгосрочной перспективе?

– Понятно, что сегодня трудно дать детальный прогноз о том, как санкционный режим повлияет на логистику. Но совершенно точно можно сказать о развороте грузопотока на восток, на азиатские страны. С начала марта переориентировано 2,3 млн тонн грузов. Всего же грузоотправителями подано заявок на дополнительный вывоз 15 млн тонн в направлениях Восточного полигона.

С учётом текущего и прогнозируемого объёмов грузовых потоков особое внимание уделяется развитию железнодорожных погранпереходов. На ВСЖД ведётся модернизация пункта пропуска Наушки. Перед нами стоит задача увеличить пропускную способность погранперехода не менее чем на 30–40%. По прогнозным расчётам Института экономики и развития транспорта, перевозка грузов через Наушки в период с 2022 по 2025 год увеличится на 21,4%.

Перспективной для Восточно-Сибирской магистрали задачей остаётся комплексное развитие и совершенствование ключевых направлений нашей производственной деятельности: железнодорожной инфраструктуры (в том числе приграничных железнодорожных станций, контейнерных терминалов, транспортно-логистических центров), технической, технологической, инновационной и социальной составляющих перевозочного процесса, что в совокупности позволит уверенно смотреть в будущее и системно наращивать потенциал для предоставления качественных услуг нашим грузоотправителям, грузополучателям и пассажирам.

БЕСЕДОВАЛ АЛЕКСАНДР БОГАЧЁВ

РЖД ТВ

ПОНЕДЕЛЬНИК 30.05.2022

Полную версию
ТВ-программы
НА ПОНЕДЕЛЬНИК
СМОТРИТЕ НА САЙТЕ
WWW.RZDTV.RUТЕМА
ЧАСА

10.00

**Оценка качества отраслевого образования**

Профессиональная общественная аккредитация. Независимая оценка квалификации. Рейтинги. Требования и стандарты предприятий.

Гость в студии – **Сергей Чаплинский**, генеральный директор Объединения работодателей «Желдортранс»ТЕМА
ЧАСА

12.00

**Инновации Красноярской магистрали**

Тестирование системы «ПТК-переезд» и проект «Цифровая железная дорога». А что предлагают авторы стартапов? Разговор о технологиях.

На связи – **Олег Демьяненко**, руководитель Красноярского центра инновационного развития РЖД

НЕРАВНОДУШИЕ

Помогли многодетным

Железнодорожники позаботились о беженцах из Мариуполя

Работники Южно-Уральской магистрали не оставили наедине с бедой многодетную семью беженцев из Мариуполя, которым пришлось сойти с поезда на станции Бузулук из-за опасной болезни одного из детей. Семилетнего Диму сейчас лечат, а его родные обрели кров в Оренбургской области.

В конце апреля на станции Бузулук семью Стефанюк (фамилия изменена по просьбе беженцев с Украины) с пятью детьми срочно сняли в Оренбургской области с поезда, следовавшего на Дальний Восток.

Врачи больницы «РЖД-Медицина» города Бузулук диагностировали у семилетнего ребёнка менингит. Состояние мальчика требовало экстренного лечения, и его срочно отправили в Оренбург на вертолёте. Там ребёнку оказали квалифицированную помощь, провели реабилитационный курс.

Спустя почти месяц маленький пациент чувствует себя хорошо, за его здоровьем наблюдают бузулукские доктора, а семье Стефанюк помогают железнодорожники. Руководители Оренбургского регио-



Детская коляска – одна из многих вещей, которые нужны семье на новом месте жительства

на Южно-Уральской дороги собрали деньги и на днях подарили семье детскую коляску, которая им очень нужна.

В Бузулуке беженцам предоставили временное

жильё по специальности. Детей уже определили в школу. На будущий учебный год старшая дочь Светлана планирует записаться в спортивную секцию – дома она зани-

Многодетные родители Игорь и Наталья счастливы, что теперь живут вдали от звуков выстрелов

жильё в городском кризисном центре.

Многодетные родители Игорь и Наталья счастливы, что теперь живут вдали от звуков выстрелов и грохота снарядов. Игорю предложили ра-

малась лёгкой атлетикой, а младшая Ирина хочет заниматься в танцевальном кружке.

Анатолий Синенко, руководитель Оренбургского филиала дорпрофжела ЮУЖД

СОДЕЙСТВИЕ

Вокзал без барьеров

В ОАО «РЖД» встроена система помощи людям с ограниченными возможностями здоровья. Ни один пассажир не остаётся без поддержки со стороны сотрудников компании.

В середине мая к железнодорожникам обратилась Московская городская ассоциация родителей детей-инвалидов. Они попросили оказать помощь в сопровождении организованных групп детей с нарушением опорно-двигательного аппарата к поезду.

Сложность заключалась в том, что нужно было сопроводить сразу четыре детские группы: две из них отправлялись на реабилитацию на юг нашей страны, а две другие, наоборот, прибывали в Москву на Казанский вокзал.

На призыв общественников сразу откликнулось более 50 добровольцев – во-

лонтёров Московской железной дороги, Центральной дирекции пассажирских обустройств (ЦДПО), а также Дирекции железнодорожных вокзалов.

Железнодорожниками 13 и 14 мая была оказана помощь 216 пассажирам – детям и их родителям. Из-за особенностей здоровья дети очень чувствительны к большим, шумным и неизвестным местам, поэтому волонтёры постарались с каждым найти общий язык.

Как рассказал начальник сектора реализации молодёжной политики Центра оценки, мониторинга персонала и молодёжной политики МЖД Дмитрий Машков, волонтёры будут помогать Московской городской ассоциации родителей детей-инвалидов до конца года.

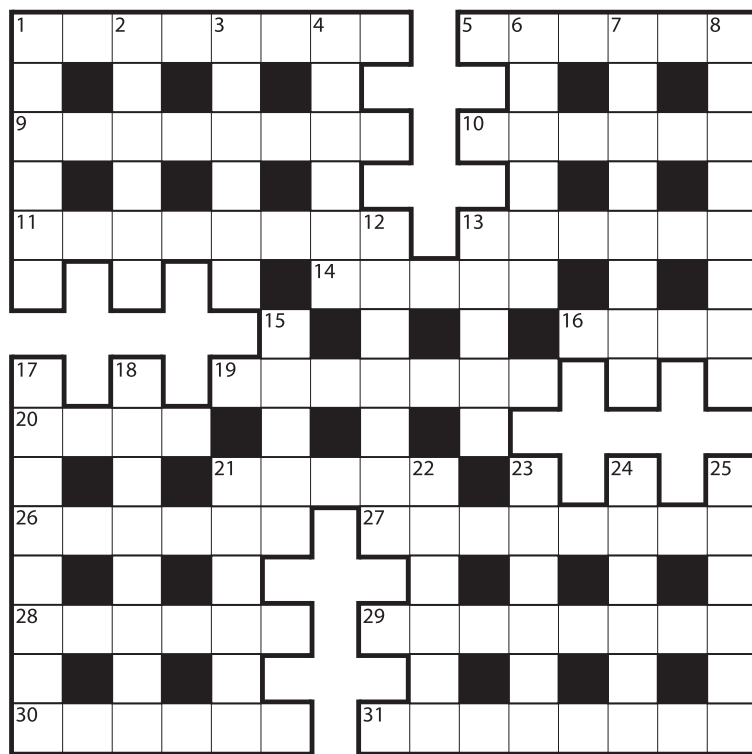
Сергей Ключевенко, начальник сектора развития безбарьерной среды ЦДПО



КРОССВОРД

ПО ГОРИЗОНТАЛИ: 1. Семейная, древнерусская или боевой славы. 5. Погашение долга. 9. Каша из кукурузной муки. 10. Кустарная украинская ткань, полосатая или клетчатая. 11. Приёмная телевизионная трубка. 13. Якутский героический эпос. 14. Прочная защитная облицовка из специальных стальных плит. 16. Буква кириллицы. 19. Солдатская клятва. 20. Город воинской славы. 21. И клоун, и изобретатель радио. 26. После дрессировки эта птица помогает японским рыбакам в их нелёгком труде. 27. Постановщик спектакля или фильма. 28. Металл, сильнейший диамагнетик. 29. Русский народный танец, исполнители которого соревнуются друг с другом в ловкости выбрасывания фортелей. 30. Подвижная крышка, открывающая и закрывающая отверстие духового музыкального инструмента. 31. Жжёный сахар, используемый для подкрашивания кондитерских изделий.

ПО ВЕРТИКАЛИ: 1. Упрямый кривляка. 2. Первый российский город в покорённой Ермаком Сибири. 3. Страница в наборе, в печатном издании. 4. Намётенная ветром большая куча снега. 6. Дозированная лекарственная форма для внутреннего употребления. 7. Небесная «должность» Гавриила. 8. Сходство в каком-нибудь отношении между явлениями, предметами, понятиями. 12. Степное раздолье. 13. Притчу Северной Двины. 15. Французский писатель, автор серии романов «Проклятые короли». 17. Охотничье гладкоствольное ружьё. 18. У кавказских горцев и казаков: узкий длинный кафтан, затянутый в талии, без ворота и с клинообразным вырезом на груди. 21. Её драят матросы. 22. Ближайшая к нам планета. 23. Сигнальный гудок. 24. Волевым или физическим. 25. Палка для опоры при ходьбе.

Составил **СЕРГЕЙ МЕЛЬНИКОВ****ОТВЕТЫ
НА КРОССВОРД
ЗА 26 МАЯ**

ПО ГОРИЗОНТАЛИ: 2. Автобус. 7. Засов. 8. Пират. 9. Альпинист. 11. Мысль. 12. Койот. 14. Саван. 17. Кабина. 18. Ошибка. 19. Пилон. 20. Мочало. 21. Ельцин. 22. Грант. 25. Лимон. 28. Вилоч. 30. Разбойник. 31. Рондо. 32. Юнкер. 33. Рутений.

ПО ВЕРТИКАЛИ:

1. Саяны. 2. Аваль. 3. Тряпка. 4. Брынза. 5. Спуск. 6. Ландо. 9. Аллигатор. 10. Точильщик. 11. Мукомол. 13. Травник. 14. Сапог. 15. Волг. 16. Нонет. 23. Роберт. 24. Нейлон. 26. Изгой. 27. Набор. 28. Вилоч. 29. Отсев.

Гудок 12+

Газета зарегистрирована в Федеральной службе по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия 21 декабря 2004 года. Свидетельство ПИ № ФС77-19219.

Учредители: Журналистский коллектив редакции газеты «Гудок», ОАО «РЖД», Роспотребнадзор. Индекс 50019
http://www.gudok.ru, http://www.gudok.info
E-mail: info@gudok.ru

Главный редактор: М.А. Маркин
Заместители главного редактора: И.В. Замуруева, А.В. Годин
Ответственный редактор – руководитель отдела выпуска: М.А. Лобов
Выпускающие редакторы: М.В. Малюшкина, Е.В. Агадулин
Редакторы отделов: М.Д. Ахмедова (фотослужба), Д.А. Иванов (региональный), Н.Б. Пулина (эксплуатационной работы транспорта), С.Ю. Черешнев (экономики и бизнеса)
Старший советник главного редактора: В.В. Запелов
Арт-директор: К.И. Левченко
Номер вела: М.В. Малюшкина

Телефоны отделов редакции: эксплуатации (499) 753-49-73/науки (499) 753-49-68/бизнеса (499) 262-91-44/информации, социальной политики и писем (499) 753-49-72, (499) 753-49-87/специальных корреспондентов (495) 983-08-18/культуры и спорта (499) 753-49-77/фотослужба (499) 262-90-52/региональный (499) 262-58-69/справочно-библиографический (499) 753-49-67/производственный (499) 262-90-25, (495) 624-56-07 (факс)/бухгалтерия (499) 262-99-34/секретариат (495) 983-08-18, (499) 262-26-53, (499) 262-15-56, (499) 550-44-05 (факс).
Телефоны филиалов ИД «Гудок»: Воронеж (473) 265-21-54/Екатеринбург (343) 358-27-68/Иркутск (3952) 48-64-19/Калининград (4012) 58-65-82/Красноярск (391) 229-20-73/Нижний Новгород (831) 248-84-00/Новосибирск (383) 229-28-66/Ростов-на-Дону (863) 201-45-49/Самара (846) 303-49-78/Санкт-Петербург (812) 436-92-55/Саратов (8452) 41-16-19/Хабаровск (4212) 38-40-27/Челябинск (351) 268-33-69/Чита (3022) 20-96-99/Ярославль (4852) 52-17-65. Рукописи не рецензируются и не возвращаются. При перепечатке ссылка на «Гудок» обязательна. Набрано и сверстано в РИЦ газеты «Гудок»

Выход в свет: 30 мая 2022 года
Номер: 92 (27428)
Тираж: 113421 экз.
Время подписания в печать по графику: 19.45
Цена свободная: 18.30
Адрес редакции: 105066, город Москва, ул. Басманная С., д. 38/2, стр. 3.

Издатель: АО «Издательский дом «Гудок»
Генеральный директор: Е.С. Мельникова
Директор по маркетингу и рекламе: Ж.Ю. Зорькина
Тел.: (499) 753-49-62. Welcome@gudok.ru
Отдел распространения: (499) 262-89-69
Заметки в рамках конкурса «Доска почёта», под рубриками «Информация», «Память» являются партнерскими материалами
Адрес издательства: 105066, город Москва, ул. Басманная С., д. 38/2, стр. 3.

Отпечатано: АО «Красная Звезда» | 117342, Москва, Севастопольский проспект, 56/40С1 | Тел.: (495) 191-15-51
www.redstarprint.ru | Заказ № 273-2022 | Печатается в Москве, Апатиты, Архангельск, Астрахань, Барнаул, Волгоград, Воронеж, Екатеринбург, Иркутск, Казань, Калининград, Кемерово, Красноярск, Нижний Новгород, Новосибирск, Омск, Оренбург, Петропавловск (Республика Казахстан), Ростов-на-Дону, Самара, Санкт-Петербурге, Саратове, Соликамске, Сыктывкаре, Хабаровске, Челябинске, Чите и Ярославле.

РЕГУЛИРОВАНИЕ

По правилам

Минцифры разрабатывает методические рекомендации для госкомпаний по проведению цифровой трансформации. Одна из них предусматривает ограничение до 30% доли расходов на разработку госпредприятиями софта для собственных нужд в общем цифровом бюджете.

Об этом «Известиям» рассказал руководитель Центра компетенций по импортозамещению в сфере ИКТ, утверждающего стратегии цифровой трансформации госкомпаний, Илья Массух. По его словам, де-факто такая норма применяется центром с конца 2021 года – при превышении лимита программы не согласовывается.

РЖД знают о разработке таких рекомендаций и даже давали свои предложения, сообщили «Известиям» в компании.

– Опыт показал, что госкомпаниям, как правило, достаточно 30% отраслевого ПО собственной разработки, соответственно, 70% – общесистемное, закупаемое у сторонних разработчиков, – объяснил происхождение этой нормы Илья Массух.

По его словам, в то же время у части компаний доля ПО собственной разработки доходит до 50%. Речь идёт о структурах, у которых относительно немного конечных клиентов, например добывающих, пояснил эксперт. Стратегии цифрового развития предстоит представить на утверждение нескольким тысячам госкомпаний и их «дочек» планы примерно 50% таких предприятий и организаций, уточнил Илья Массух.

«Известия»

ЗАКОН

Мал поставщик, да дорог

Как стало известно «Ъ», Минэкономики подготовило ко второму чтению в Госдуме поправки к законопроекту, разрешающему госкомпаниям «выращивать» контрагентов из числа субъектов малого и среднего предпринимательства (МСП).

Речь идёт о возможности для госАО утверждать и финансировать программы развития МСП – от информационной до финансовой поддержки. При этом закупки госкомпаний у таких поставщиков должны быть конкурентными, без преференций «подопечным».

Однако при рассмотрении проекта в первом чтении депутаты сообщили о возможной легализации практики контрактации госкомпаний с аффилированными лицами – «выращенные» сторонние МСП не были обязаны участвовать в закупках. Замечания Минэкономики обещало устранить – поправки к законопроекту обсуждались с крупнейшими заказчиками («Ростех», «ВЭБ.РФ», «РусГидро», «Автодор», «Ростелеком», «РЖД», «Росатом», «Россети»).

Согласно поправкам, госкомпания сами определяют форму и размер обязательств малого бизнеса перед заказчиком – поскольку «крупный бизнес самостоятельно финансирует программы развития», отмечают в Минэкономики. Кроме того, те, кто не выполняет условия соглашения о «выращивании», попадут в специальный реестр Корпорации МСП и не смогут в будущем участвовать в программах развития. Одновременно документ прямо содержит требование об отсутствии аффилированности между заказчиком и участником программы «выращивания» на момент подписания соглашения.

«Коммерсантъ»

СОВЕЩАНИЕ

Билет на юг

Южные аэропорты временно закрыты. На совещании по развитию транспортного комплекса президент России Владимир Путин поручил обеспечить железнодорожные перевозки в нужном объёме и без сбоев.

«Через неделю наступит календарное лето, традиционная пора отпусков. Многие наши граждане планируют провести время на море, поехать на курорты Краснодарского края или Крыма, кто-то на автомобиле, кто-то поездом или самолётом.

На сегодняшний день целый ряд южных аэропортов временно закрыт. В результате вырос спрос на железнодорожные билеты. Я знаю, что РЖД уже запустили дополнительные поезда из центральной части страны на Чёрное море, и очень

важно, чтобы в летний период пассажирское сообщение в этом направлении работало чётко, стабильно, без сбоев и в нужном объёме. Судя по тому, что я вижу сейчас, уже не хватает там мощностей», – сказал Путин. Он попросил главу Минтранса Виталия Савельева, а также руководителя РЖД Олега Белозёрова доложить об этом.

«Несмотря на временное ограничение авиасообщения наши курорты работают в полную силу. Приехать на отдых можно поездом, автобусом или на личном автомобиле либо самолётом в аэропорт Сочи. На его базе сформирован временный транспортный хаб. Также на лето увеличено количество дополнительных поездов: объёмы перевозки в Краснодарский край возрастут на 15%. Надеемся и на дальнейшую поддержку РЖД в этом вопро-

се», – прокомментировал Вениамин Кондратьев во время совещания по развитию транспортного комплекса.

Сейчас на черноморские направления запустили 130 дополнительных поездов. В крае работали логистические цепочки между курортными городами. По маршруту Новороссийск – Геленджик – Сочи в течение всего летнего сезона курсирует скоростной теплоход «Комета».

Как сообщил генеральный директор ФПК Владимир Пястолов, уже в мае для обеспечения перевозок назначено с опережением ввода в летний график семь поездов на 103 рейса. В июне, заверил Владимир Пястолов, назначение дополнительных поездов будет продолжено.

«Российская газета Москва», Интерфакс, РБК, ТАСС, «Россия 1»

РЕШЕНИЕ

Полмиллиона – дополнительно

В ближайшее время в продажу поступят около 500 тыс. дополнительных билетов на поезд к югу России, заявил вице-премьер Дмитрий Чернышенко на совещании по подготовке к летнему туристическому сезону и транспортной доступности южных регионов страны.

«РЖД увеличивают количество поездов из Москвы и регионов, которые ранее не имели прямого сообщения с полуостровом Крым. В продажу поступят дополнительно около 500 тыс. билетов на поезд по южному направлению. Минтранс продолжает прорабатывать технологическую возможность расширения пропускной способности на популярные у россиян курорты», – рассказал Дмитрий Чернышенко, отметив, что наиболее востребованными для отдыха

остаются курорты Краснодарского края и Крыма.

По его словам, решать задачу необходимо комплексно – в дополнение к ранее принятым решениям увеличить количество мультимодальных перевозок по единому билету и организовать регулярное морское транспортное сообщение (последнее Минтрансу поручено завершить к 1 июня). «Это даст возможность гражданам рассматривать альтернативные маршруты к местам отдыха», – подчеркнул вице-премьер.

Также в этом сезоне между Крымом и Адлером, Минводами, Волгоградом, Ставрополем начнёт действовать регулярное автобусное сообщение. Минтранс проработает возможность организации выделенной полосы на трассе М4 «Дон» для пассажирских автобусов.

РБК

ПРЯМОЙ ДИАЛОГ

Удвоение пассажиров

РЖД летом запланировали прирост объёма пассажирских перевозок на южное направление на 15% к предыдущему году, до 7,5 млн человек.

Такие данные озвучил гендиректор – председатель правления РЖД Олег Белозёров, выступая на совместном совещании председателей комитета Госдумы по транспорту и развитию инфраструктуры с руководством РЖД. Компания ожидает и роста пассажирских перевозок в направлении Крыма.

«В прошлом году предприятие, используя графики движения по нашей инфраструктуре, перевезло 1 млн человек, в этом году мы планируем, что коллеги пере-

везут 2 млн 300 тыс. человек, – отметил глава РЖД. – Мы смотрим и какие-то графики подвигаем, вероятно, по грузовому движению. Такое указание есть от президента Российской Федерации – посмотреть, как обеспечить летний сезон. Здесь уже проблема не в нас, не в РЖД. Напомню, что на Крымском полуострове работу ведут «Крымские железные дороги»... Мы сделаем всё, что от нас зависит, вместе с коллегами – крымскими железнодорожниками», – подчеркнул Белозёров.

Со своей стороны председатель Комитета Госдумы по транспорту и развитию транспортной инфраструктуры Евгений Москвичёв обратился к главе РЖД с просьбой увеличить количество пас-

сажирских поездов на южном направлении.

«К нам поступают письма, предложения. В 12 городов, в которые не летают самолёты, необходимо улучшить транспортную доступность», – обратился Москвичёв к Белозёрову, отметив, что в комитете понимают возможности перевозок пассажиров ж/д сообщением, и предложил обдумать вопросы альтернативного транспорта.

«Мы должны с вами посмотреть, что запустить в области – автобусы или другие виды транспорта, – чтобы наши жители в этом году больше отдохнули, в первую очередь на территории РФ, а во вторую – в дружественных нам странах», – добавил депутат.

Прайм, ТАСС

СЕЗОН

Лето в горах

На фоне ограниченного числа доступных выездных направлений туриндустрия пытается предложить путешественникам новые направления внутри страны.

Этим летом внимание туроператоров сконцентрировано на Кавказе, где стали доступны не только привычные экскурсионные туры, но и полноценные железнодорожные круизы. Суммарно в этом летнем сезоне (период с мая по сентябрь) в России вне дома отдохнёт 31 млн туристов, планируют в Ростуризм. Одной из новых точек притяжения для них станет Северный Кавказ.

Новые маршруты в регион сейчас активно запускают крупнейшие туроператоры. Так, представитель НТК «Интурист» Дарья Домостроева сообщила, что компания уже сформировала туры на базе чартерной перевозки в Дагестан и Чечню, на базе регулярной планируются туры в Северную Осетию. Эксперт считает Кавказ точкой роста в этом сезоне, отмечая, что этот край долго оставался в тени курортных направлений. О высоком интересе российских путешественников к Кавказу летом рассказывают и в компании Fun & Sun, которая готовит чартерную программу в Грозный, откуда путешественники отправляются в межрегиональные маршруты по Чечне, Дагестану, Северной Осетии, Ингушетии и Кабардино-Балкарии. С июля туроператор планирует добавить в программу также рейсы в Махачкалу и Кавминводы. Сейчас цена туров с размещением в Грозном, судя по сайту туроператора, стартует от 61,5 тыс. руб.

Гендиректор туроператора «Дельфин» Сергей Ромашкин констатирует, что среди его клиентов наибольшей популярностью пользуются комбинированные маршруты по кавказским регионам. Цена таких программ, судя по сайту туроператора, начинается от 81 тыс. руб. на двоих, в цену входит размещение и экскурсионное обслуживание. Например, в программу «Встречи с чудесами Кавказа» входит посещение достопримечательностей Пятигорска и окрестных городов, нацпарка «Приэльбрусье», Чегемского ущелья, Домбая, Кисловодска, Владикавказа, Грозного и башенных комплексов Ингушетии.

Альтернативным вариантом может стать железнодорожный круиз: такое предложение сейчас есть у компании «РЖД Тур». Путешествие по маршруту Москва – Майкоп – Нальчик – Грозный – Дербент – Кисловодск – Москва рассчитано на семь дней и шесть ночей. Цена такой поездки начинается от 58,7 тыс. руб. В стоимость включено транспортно-экскурсионное обслуживание и часть питания по программе.

Одновременно Ромашкин сомневается, что Кавказ сможет стать действительно массовым направлением: «Море привлекает одних и тех же людей каждый год, а в большинство экскурсионных регионов путешественники ездят по одному разу». Хотя эту мысль разделяют не все участники рынка. Впрочем, этот регион может стоять особняком среди других кавказских направлений за счёт возможности организации курортного отдыха на берегу Каспийского моря. «Большой популярностью пользуются туры, в которых туристы несколько дней проводят в походах по горам, а часть остаются свободными», – рассказывает госпожа Домостроева. Сейчас цена туров на четыре ночи и пять дней с вылетом из Москвы, судя по сайту туроператора, начинается от 64 тыс. руб. за человека.

«Коммерсантъ деньги»

ОТ ПЕРВОГО ЛИЦА

Логистика отдыха

Губернатор Краснодарского края Вениамин Кондратьев рассказал об организации в регионе транспортной логистики для отдыхающих, многие из которых с учётом неработающих аэропортов приедут на курорты на автомобилях и в поездах.

«Большинство аэропортов на юге страны временно не принимают самолёты, многие туристы приедут в край на поезде или автомобиле, поэтому власти приняли ряд мер, чтобы передвижение для гостей было комфортным», – написал Кондратьев в своём Telegram-канале.

«Для этого в регионе провели полную ревизию придорожного сервиса. Проанализировали уровень оказания услуг во всех отелях вдоль трасс. С 1 июня будут усилены меры безопасности на железнодорожных станциях и автовокзалах края. В пиковые дни для помощи отдыхающим будут привлекать волонтеров. На участках, где идут ремонтные работы, приостановят реверсивное движение, чтобы не препятствовать движению транспорта. Для обеспечения бесперебойной работы железнодорожного транспорта увеличили количество электричек вдоль Черноморского побережья до 55 рейсов в сутки», – отметил губернатор.

РИА «Новости»

МАРШРУТ

Дорога в Крым

Пассажирское сообщение по железной дороге из Крыма в Херсонскую область запустят в течение нескольких месяцев, рассматриваются два направления маршрутов, сообщил замглавы военно-гражданской администрации региона Кирилл Стремоусов в эфире крымского телеканала «Миллет».

«Понятно, что железнодорожное сообщение нам необходимо восстанавливать как можно быстрее. Между Крымом и Херсоном – это одно направление, между Крымом и Запорожской областью через Геническ – другое», – сказал Стремоусов.

После начала спецоперации по железной дороге из Херсона в Крым начали ходить бронепоезда и составы для целей ВС РФ и эвакуации людей, однако пассажирское и гражданское грузовое сообщение пока не восстановлено. Ранее Стремоусов отмечал, что пока организовывать регулярные рейсы небезопасно.

ТАСС

СЕЗОН

Направление на юг

РЖД в летний период планируют запустить не менее 250 дополнительных рейсов поездов для перевозки пассажиров на Юг России, сообщила пресс-служба Минтранса.

Сейчас поезда курсируют по наиболее востребованным направлениям: из Москвы, Ульяновска, Екатеринбурга в Анапу, из Смоленска на Имеретинский Курорт, из Кирова и Нижнего Новгорода в Адлер. Отмечается, что назначение дополнительных поездов позволило увеличить количество мест в южном направлении на 132 тыс.

Всего в сообщении с курортами Черноморского побережья и Минеральных Вод предусмотрено 144 пары поездов, из них 59 круглогодичных и 85 летних. В сообщении с Адлером – 63 состава, с Анапой – 44, с Новороссийском – 22, с Кисловодском – 13, с Ейском – два. По основным потокообразующим станциям Кавминвод и черноморских курортов планируется перевезти до 7,5 млн пассажиров. По состоянию на 24 мая АО «ФПК» уже обеспечило

ИНИЦИАТИВА

Пути к морю

Власти Краснодарского края для снижения нагрузки на автодорожную сеть намерены запустить новые железнодорожные маршруты пригородного сообщения.

В Законодательном собрании региона состоялось расширенное заседание комитета по вопросам ТЭК, транспорта и дорожного хозяйства, где озвучено, что пригородными железнодорожными перевозками в регионе занимаются три компании, по итогам 2021 года поездами пригородного сообщения перевезено более 12,5 млн пассажиров, пригородное сообщение пользуется популярностью.

Пригородная железнодорожная сеть включает 47 маршрутов протяжённостью почти 4 тыс.

ТОЧКА ЗРЕНИЯ

Решение – в поездах

Коммерческий директор национального туроператора «Алеан» Оксана Булах считает, что любые дополнительные железнодорожные билеты улучшат ситуацию.

«Надежда для отельеров, что отели будут загружаться, и для туристов дополнительная возможность всё-таки попасть на море и отдохнуть. Важно, что отдельно выделены специальные рейсовые поезда для доставки детей в лагеря: 400 тыс. детей планируется перевезти специальными составами, это в том числе снижение нагрузки на обычные поезда.

И однозначно, что сейчас часть туристов пытаются добираться в Анапу, в Геленджик, в Крым, прилетая в Адлер. Соответственно, увеличение количества вагонов состава, количества составов, идущих в Краснодар, Новороссийск и в Анапу, позволит боль-

шему числу людей добраться в том числе и до Крыма. Проблема с билетами на южные направления однозначно есть, купить комфортные места на многие рейсы уже нет возможности, соответственно, когда появятся дополнительные билеты в продаже, это снимет проблему.

Если мы говорим о дальних регионах Урала и Сибири, конечно, далеко не все могут себе позволить дополнительно неделю отпуска провести в дороге, тем не менее в этих регионах часть туристов получают путёвки от своих предприятий либо какие-то профсоюзные путёвки. Есть регионы, в которых проживающие там люди обязаны по факту раз в два года проходить оздоровление в санаториях на юге России, конечно, они будут пользоваться железнодорожной перевозкой, однозначно», – заявила Оксана Булах в эфире «Бизнес FM».

«Бизнес FM»

более шести миллионов мест в продаже, около половины по всему маршруту следования остаются свободными.

Что касается Крыма, работающий на этом направлении перевозчик «Гранд Сервис Экспресс» обеспечит следование поездов по 17 направлениям, а пассажирское сообщение будет налажено более чем с 30 субъектами РФ. Всего в направлении полуострова планируется перевезти около 2,3 млн человек.

По данным министерства, будут курсировать пять составов из Москвы: два до Симферополя (включая дополнительный) и по одному до Севастополя, Евпатории и Феодосии, а также три поезда из Санкт-Петербурга и десять – из регионов.

Как сообщил в ходе заседания комитета Госдумы по транспорту начальник Департамента пассажирских перевозок компании Николай Костенко, всего в 2022 году ОАО «РЖД» планирует перевезти около 1,1 млрд человек.

РИА «Новости», Интерфакс

МНЕНИЕ

Сезонный дефицит

В туристической индустрии говорят о дефиците билетов на поезд в южном направлении. Глава Союза пассажиров Кирилл Янков полагает, что для увеличения числа поездов на полуостров нужно сократить грузовое движение, особенно от Воронежа до Ростова.

«Пропускную способность на юг России просто так не увеличить», – согласен автор железнодорожного блога «1520. Всё о ж/д» Кирилл Балберов. «Проблема в том, что все поезда на юг идут фактически по одной линии, от Москвы до Ростова-на-Дону, и эта линия перегружена, потому что по ней идут поезда и в Анапу, и в Адлер, и в Новороссийск, и в Ейск, и в Крым», – говорит Кирилл Балберов.

ТАСС

МНЕНИЕ

Сезонный дефицит

В туристической индустрии говорят о дефиците билетов на поезд в южном направлении. Глава Союза пассажиров Кирилл Янков полагает, что для увеличения числа поездов на полуостров нужно сократить грузовое движение, особенно от Воронежа до Ростова.

«Пропускную способность на юг России просто так не увеличить», – согласен автор железнодорожного блога «1520. Всё о ж/д» Кирилл Балберов. «Проблема в том, что все поезда на юг идут фактически по одной линии, от Москвы до Ростова-на-Дону, и эта линия перегружена, потому что по ней идут поезда и в Анапу, и в Адлер, и в Новороссийск, и в Ейск, и в Крым», – говорит Кирилл Балберов.

Об опциях, которые пытаются внедрить туроператоры, рассказал гендиректор турфирмы «Дельфин» Сергей Ромашкин: «Мы попробовали автобусные туры, когда турист садится в Москву в автобус и высаживается через 26 часов в Ялте. Сейчас поставили поезд Сочи – Симферополь. Турист может прилететь в Сочи, потом отправиться на поезде до Симферополя. Но это сопоставимо с поездом Москва – Симферополь. Если вы уже прилетели в Сочи, зачем вам ещё куда-то ехать на поезде? Вы уже на курорте. Нужны объединённые усилия. В Крым в прошлом году около 60–62% туристов приехали на личных авто. Можно, например, завершить досрочно в мае ремонт дорог в южном направлении. Что-то можно сделать в плане стимулирования – ваучеры на бензин или какие-то бесплатные ночи на дороге», – полагает Сергей Ромашкин.

«Бизнес FM», «Коммерсантъ»

ИНТЕРВЬЮ

Море внутри

Спикер Парламента Крыма Владимир Константинов в интервью ТАСС ответил на вопросы о подготовке региона к курортному сезону и транспортном сообщении.

– Владимир Андреевич, начнём с главного вопроса, который волнует многих россиян. Какая сейчас обстановка в Крыму с точки зрения безопасности?

– Ситуация в Крыму, конечно, безопасная. Мы готовимся к курортному сезону. Для нас главная проблема – авиасообщение. Это тот вид транспорта, на котором прибывало более 33% отдыхающих. К сожалению, пропускную способность железнодорожных путей мы не можем так быстро нарастить. Главная техническая проблема в том, что у нас одна часть ветки от Владиславки до Джанкоя – в одну полосу, не в две. Из-за этого составы вынуждены ждать, серьёзно замедляется грузопоток. Нарастить пассажирские вагоны за одну минуту тоже невозможно. Здесь нужно время, и думаю, что к следующему сезону это будет выровнено. У нас очень большой поток автомобильных туристов через Крымский мост, в этом смысле всё в порядке, и мы ожидаем загрузку среднестатистическую. Конечно, мы надеялись на другую цифру, например, по прогнозам, планировали взять планку в 10 млн туристов. В прошлом году было 9 млн, в украинский период – до 5 млн, поэтому такая загрузка позволит сохранить всех игроков рынка.

– Возможно ли открытие сухопутного или иного нового маршрута между Крымом и Донбассом через территорию Украины?

– Безусловно, нужно рационально использовать этот маршрут. Необходимо обследование, это зона боевых действий. Уже сегодня очевидно, что по этому формату будет развиваться вся экономика юга России. Мы будем использовать эту железнодорожную дорогу для перевозки грузов, для перевозки людей.

Хочу сказать, что грузопоток, организованный именно в этом направлении, наиболее рациональный. Он имел две железнодорожные полосы, это очень хорошо работало, поэтому всё легко восстановить. Снабжение юга России, Донбасса станет настолько взаимосвязанным, что это будет очень экономически выгодно. Почему нужно иметь в виду и порт Мариуполь, который тоже работал в этой связи очень эффективно, Азовское море фактически становится внутренним морем, и там тоже много перспектив.

ТАСС

РЕШЕНИЕ

Снять напряжение

Турбизнес предложил поменять даты заезда в детские лагеря.

Путёвки в детские лагеря на Юге России на лето раскуплены на 70–90%, а билеты на поезда заканчиваются. Турсезон на курортах, с которыми ограничено авиасообщение, под угрозой срыва, особенно острой будет ситуация в Крыму, считают в Общенациональном союзе индустрии гостеприимства (ОСИГ). В объединении предлагают распределить смены в детских лагерях и санаториях по различным датам.

Купить железнодорожные билеты в Крым на июнь к 25 мая уже было почти невозможно. Например, из Москвы, по данным агрегаторов, железнодорожных билетов в продаже нет. Скажем, в июне очень сложно уехать в Крым из Казани. На 26 июня есть места в плацкарте из Екатеринбурга. По данным сайта,

стоит билет от 7,2 тыс. руб. на человека в один конец. Также ограниченно количество билетов в Анапу, где закрыт аэропорт.

Сложнее придётся тем, кто добирается индивидуально, обычным туристам, говорит президент ОСИГ Алексей Волков. Заезды в детские лагеря действуют по сменам, которые начинаются по одним и тем же датам и с одним периодом проживания. В результате билетов в Крым и из Крыма не хватает», – сказал он.

«Нужно распределить даты заездов в лагеря, отели, санатории, подведомственные органам власти и корпорациям, чтобы разгрузить железную дорогу и дать возможность туристам добраться к месту отдыха», – предлагает Волков. Кроме того, нужно запустить в Крым регулярное автобусное сообщение из других регионов, говорит он.

По его мнению, есть резервы и у Крымской железной дороги. Имеющийся подвижной состав можно отремонтировать за счёт коммерческих структур – операторов – и запустить в работу. Ранее оператор железной дороги компания «Гранд Сервис Экспресс» запускала часть этих вагонов в работу, но потом отказалась от этого из-за технического состояния вагонов, отмечает Волков.

Как пояснили в компании «Гранд Сервис Экспресс», на июнь и июль уже выкуплено 88% билетов по всем направлениям. Доля детских билетов на июнь-июль 2022 года такая же, как в прошлом году (28%), При этом уже назначен дополнительный поезд Москва – Симферополь, часть мест в нём выделена под перевозку организованных групп детей.

«Российская газета»

ИНИЦИАТИВА

Крым просится в состав

Турбизнес обратился в Министерство курортов и туризма Крыма с просьбой оказать поддержку в организации дополнительного ежедневного поезда, заполнять который компании обещают самостоятельно.

Об этом «Ъ» рассказала директор компании «Ласпи» Елена Баженова, уточнив, что инициатива последовала после совещания в министерстве. По словам гендиректора «Дельфина» Сергея Ромашкина, региональ-

ные власти попросили турбизнес оценить потребность в увеличении провозных мощностей по железной дороге в рамках обсуждения перспективы запуска в Крым charterных поездов.

Туристические поездки в Крым осложнились в конце февраля. Его пассажиропоток по итогам прошлого года составил 6,83 млн человек. По словам собеседника «Ъ» на рынке, доступная ёмкость железнодорожных перевозок составляет 2,5 млн пассажиров в год. Ту-

роператоры и отельеры уже указывали на начавшийся дефицит билетов. «На прошлой неделе объём продаж туров в Крым составлял 8,9% от показателей прошлого года», – уточняет собеседник «Ъ» в турбизнесе.

Министр курортов и туризма Крыма Вадим Волченко пояснил «Ъ», что увеличение регулярного и организация charterного железнодорожного сообщения с полуостровом – часть комплекса мер по увеличению транспортной доступности. Основная проблема,

по его словам, сводится к пропускной способности железных дорог Юга РФ. Елена Баженова поясняет, что сейчас нехватка провозных мощностей в Крым приводит к большому числу аннулирующих существующих бронирований. Для клиентов часто становится сюрпризом отсутствие авиасообщения с Крымом. «Билеты есть в продаже, люди их свободно покупают, а после узнают, что улётеть не удастся», – объясняет она. Путешественникам, которым не уда-

лось купить билет на нужную дату, в ГСЭ пока советуют искать варианты стыковок: сесть на пригородный поезд Анапа – Керчь в Анапе, на маршрут Астрахань – Симферополь или Пермь – Симферополь в Волгограде или доехать до Крыма из Кисловодска.

Госпожа Баженова предполагает, что сложности с увеличением количества поездов на полуострове могут быть связаны с ограниченной пропускной способностью Крымского моста.

«Коммерсантъ»

ОБРАЩЕНИЕ

Туриндустрия ищет чартер

Альянс туристических агентств (АТА) попросил РЖД запустить дополнительные поезда в Крым, чтобы решить проблему с нехваткой билетов, пишет «Турдом».

По информации издания, на ближайшие 40–50 дней практически невозможно купить билеты в купе для семьи: свободны только боковые и верхние полки. Дело в том, что сейчас перевозками на полуостров занимается компания «Гранд Сервис Экспресс», которая не может обеспечить достаточное количество мест в поездах.

В письме АТА говорится, что падает заполняемость отелей в Крыму. Туристам, особенно из дальних регионов, просто не на чем добираться: аэропорт Симферополя временно закрыт, на личном автомобиле – долго и далеко.

На данный момент поезда могут обеспечить только 39% совокупного железнодорожного и авиатрафика прошлого года. По мнению представителей альянса, организация регулярного сообщения силами РЖД сможет решить проблему с нехваткой составов и билетов.

РИА «Новости»

МНЕНИЕ

Колёса диктуют вагонные

РЖД следует скорректировать географию железнодорожного сообщения с Крымом, полагают эксперты журнала «Профиль».

Сейчас пассажирские поезда отправляются из двух столиц. До Севастополя также можно добраться напрямую из Мурманска и Архангельска, до Евпатории – из Пскова, до Симферополя – из Смоленска, Белгорода, Астрахани и Кисловодска.

Жители Уральского федерального округа могут воспользоваться всего одним поездом, который ходит из Перми. Сибирякам ещё сложнее. Есть два поезда в Крым из Омска, которые отправляются всего два раза

в неделю. Время в пути – более трёх суток. С учётом обратной дороги почти неделю придётся провести в вагоне.

Очевидно, что терять столько дней отпуска на поездку согласен далеко не каждый. Это неприемлемо для граждан, предпочитающих дробить ежегодный отпуск на части, допустим, по 14 дней каждая.

Назначать на лето дополнительные поезда из регионов, расположенных за Уралом, едва ли целесообразно. Из Сибири в Крым проще добираться на перекладных. Например, самолётом до Москвы, далее поездом на курорт. Расходы на такую поездку заметно возрастают, но выбирать не приходится.

«Профиль»

АЛЬТЕРНАТИВА

Автодорожная грамота

Для жителей европейской части России интересным может быть вариант путешествия к Чёрному морю на личном автомобиле, как предлагают эксперты журнала «Профиль».

Автопутешествие из Москвы в Крым составляет, в среднем, от полутора до двух суток. Для активной молодёжи при принятии решения о месте проведения летнего отдыха своеобразным магнитом могут

стать скидки на проживание в отелях-партнёрах по пути в Крым, а также предложения, включающие wellness-составляющую (от здорового питания до фитнеса и экологии).

Регулярное автобусное сообщение с Крымом из российских регионов – ещё один бюджетный способ добраться на курорты полуострова пока небо из соображений безопасности закрыто, а мест в пассажирских поездах на всех желающих

не хватает. От Москвы время в пути в среднем занимает 25–26 часов в зависимости от загруженности трассы. Если автобус со всеми удобствами – поездка будет комфортной. Ставка на автотранспорт для привлечения туристов может оправдать себя и после снятия ограничений. Ключевой задачей станет развитие дорожной сети и инфраструктуры (АЗС, мотелей, многоуровневых парковок и т. д.)

«Профиль»

ИНТЕРВЬЮ

Календарь каникул

Президент Общенационального союза индустрии гостеприимства Алексей Витальевич в эфире «Вести FM» рассказал о подготовке к туристическому сезону и прокомментировал инициативу объединения изданий календарь заездов в детские лагеря и санатории.

– Разъясните нам, пожалуйста суть инициативы, что даст изменение расписания заездов на смены в летние лагеря? Теоретически мы понимаем, что называется, размазать немножко календарь. Немного поподробней.

– Одно дело размазать календарь, выполнить государственные программы, решить вопрос детского отдыха и оздоровления, помочь Фонду соцзащиты. Но ещё и вопрос в том, что на эти даты просто категорически железная дорога не выдерживает туристического потока. Поэтому как только мы разнесём все эти даты между ведомствами, это достаточно несложно сделать, потому что Минпрос, соцзащиты, фонды могут разнести эти даты, таким образом освободятся билеты для туристов.

– Признаться, не очень понимаю, как это легко можно разнести эти даты. Ну летний детский лагерь у моря, это как минимум две смены. Это начало первого месяца ну где-то там 10–15 числа второго, если три смены, то в начале каждого месяца. Куда разносить? Плюс-минус два дня.

– Даже плюс-минус два дня решают вопрос, и более того, мы уже с коллегами обсудили на федеральном уровне, что это возможно сделать. Уверяю вас, что при таком количестве государственных программ мы получим огромный приток билетов в железнодорожных кассах.

– Как выглядит летний детский сезон? Как раскупаются путёвки на отдых у моря?

– Летний сезон по государственным программам детского отдыха и оздоровления идёт достаточно хорошо. Сложность в том, чтобы все организованные группы упаковать на один поезд. У всех 21 день, что у соцзащиты, что у детей – 21 день отдыха на территории. Поэтому этот 21 день нужно попробовать как-то перераспределить.

– А какие цены на отдых у моря: поезд вместо самолёта сделал путёвку дешевле?

– Нет, не сделал. Но если мы говорим про Крым, полёт в Крым и без того был всегда очень дорогим, особенно на июль-август, высокий сезон, в связи с дефицитом билетов подорожание было критичным. Поэтому здесь, скажем так, уравнивали, стоимость авиабилета и стоимость железнодорожного билета одинаковая. Но время в пути – одно дело три часа перелёта, а другое дело, когда всё занимает 3 дня и более на переезд.

– А когда добираться поездом, то получается количество дней самого отдыха сокращается или как раз нет, на дорогу выделены дни?

– Сокращается время отдыха в связи с тем, что заезды и дата выезда всё равно включаются в программу.

– А какие ещё маршруты есть? Вот можно же долететь до Сочи и потом автобусом как-то организованы такие маршруты доставки детей до летних лагерей Краснодарского края, если без поезда?

– Да, в случае с Краснодарским краем ситуация обстоит лучше, автобусное сообщение отдельно организовывает либо оператор, который принимает детей, либо сам детский лагерь. Я скажу больше, что сейчас даже отельеры Юга России самостоятельно организуют, собирают трансферы, берут автобусы, арендуют и любыми возможными способами из Минвод, Волгограда, Сочи забирают своих туристов.

«Вести FM»

ЗАБОТА

Магистраль в помощь

Первый поезд с гуманитарной помощью из России прибыл в Луганскую народную республику (ЛНР) 20 мая.

Как отметил в видеообращении, опубликованном в Telegram-канале агентства Луганскинформцентр, глава ЛНР Леонид Пасечник, железнодорожное сообщение с перешедшими под контроль республики территориями было восстановлено ещё в первые недели после начала спецоперации.

По его словам, была разминирована железная дорога и железнодорожный мост. «И пустили 19 марта первый поезд, который на сегодняшний день осуществляет регулярные рейсы в город Старобельск. Его мы также используем для доставки с территории Старобельска беженцев, которые выходили из Рубежного и Кременной. На сегодняшний день [беженцы] очевидно будут выходить из Лисичанска и Северодонецка», – отметил глава ЛНР.

ТАСС

СООБЩЕНИЕ

Связи восстановлены

С июня возобновляется курсирование трёх межгосударственных поездов в сторону России, говорится на сайте компании «Казахстанские железные дороги».

Поезд № 145/146 будет опрaвляться из Караганды с 3 июня по пятницам и вторникам. Из Омска в Караганду состав начнёт ходить с 4 июня по субботам и средам. С 6 июня из Алма-Аты по понедельникам начнёт курсировать поезд № 113/114, обратно из Казани в Алма-Аты – с 9 июня по четвергам.

Кроме того, возобновится курсирование поезда из Караганды до Самары по маршруту № 83/84 Караганда – Москва.

С 1 июня добраться в Казахстан на поезде можно из Челябинска. Ряд поездов дальнего следования и прицепных беспересадочных вагонов, которые идут транзитом через Казахстан, снова будут делать остановки на станции Петропавловск. Об этом сообщает пресс-служба ЮУЖД.

Казахстан и Россия прекратили железнодорожное сообщение в марте 2020 года из-за карантинных мер. С 20 апреля 2022 года возобновилось сообщение по маршруту Атырау – Астрахань.

РБК, «КОММЕРСАНТЬ ЧЕЛЯБИНСК.RU»

МАРШРУТ

Поезд в Азию

Движение пассажирских поездов между Россией и Кыргызстаном возобновится 6 июня, сообщают «Киргизские железные дороги».

С 6 июня раз в неделю будет ходить поезд Бишкек – Казань. С 8 июня поезд Бишкек – Самара будет ходить по два раза в неделю: в среду и пятницу. Поезд Бишкек – Новосибирск начнёт курсировать 9 июня и будет отправляться раз в восемь дней.

Для въезда в страну с территории стран ЕАЭС путешественники должны будут показать справку с отрицательным результатом теста на коронавирус, который был сдан не ранее чем за 72 часа до пересечения границы двух стран.

Железнодорожное сообщение между двумя странами было приостановлено с 17 марта 2020 года из-за коронавируса. Тогда же в ОАО «РЖД» объявили о приостановке сообщения с Таджикистаном.

«ВЕДОМОСТИ.RU», ИНТЕРФАКС

РЕКОНСТРУКЦИЯ

Архитектура железных дорог

В Санкт-Петербурге завершилась реконструкция железнодорожного путепровода над Пулковским шоссе на перегоне Среднерогатская – Предпортовая.

«Это не только железнодорожное сооружение, но и архитектурное. В этом проекте есть задел на будущее. На сегодняшний день по этому путепроводу могут двигаться грузовые поезда, но мы планируем его расширить, чтобы в ближайшее время по нему можно было запустить пассажирскую электричку и создать дополнительные услуги и комфорт для горожан, планы уже прописаны, и сегодняшнее открытие объекта доказывает, что все наши планы реализуются, иногда даже с опережением», – заявил на открытии генеральный директор – председатель правления ОАО «РЖД» Олег Белозеров.

Пулковский железнодорожный путепровод является частью одного из ключевых грузовых транспортных коридоров по направлению Большого морского порта Санкт-Петербурга. Ежедневно здесь проходят 44 грузовых состава суммарным весом более 260 тыс. тонн. После реконструкции его длина составляет почти 108 м, появились дополнительные пролёты, локомотивы смогут перемещаться по нему со скоростью 50 км/ч.

Для обеспечения бесперебойного железнодорожного сообщения на время глобальной реконструкции путепровода была выбрана технология, предусматривающая возведение временного путепровода. Первые поезда по временной переправе начали движение 18 февраля 2021 года. В апреле 2021-го полностью завершён демонтаж

старого путепровода, демонтированы пролётные строения и опоры, построенные ещё в довоенный период.

Обновлённый путепровод позволит расширить расположенное под ним Пулковское шоссе. Проектом предусмотрена трехпролётная схема, позволяющая организовать по четыре полосы движения автотранспорта в каждую сторону. Кроме того, будет обустроена инфраструктура возле шоссе. Длина реконструируемого участка составляет 990,22 м.

«Хочу отметить, что путепровод даёт не только возможность разгрузить железнодорожный транспорт, но и позволяет городу расширить шоссе, сделать светофорные посты, велодорожки и остановочные пункты», – отметил губернатор города Александр Беглов.

ТАСС

ВИЗИТ

В пансионе учиться и женихов искать

Строительство второй очереди зданий Пансиона воспитанниц Минобороны России запустят без изменения проекта.

Эти вопросы обсуждали 26 мая на заседании попечительского совета пансиона. Пансион открылся в Петербурге на Бычьем острове в сентябре 2019 года. Спикер Совета Федерации Валентина Матвиенко возглавила попечительский совет учреждения.

Навестив его 26 мая, в преддверии Дня города, она пообщалась с воспитанницами, а те ей рассказали о технике вышивки по войлоку и современных дизайнах одежды.

«Петербург – родоначальник женского образования в нашей стране, – напомнила Матвиенко попечительскому совету. – 260 лет назад Екатерина Вто-

рая издала указ о создании Института благородных девиц, как в нём было написано – для того, чтобы дать государству образованных женщин, хороших матерей и хороших членов семей и общества. Я считаю, что петербургский пансион – самый лучший. Это не просто школа, это одно из лучших образовательно-учреждений России, в котором связаны классическое образование и воспитание». Она подчеркнула: притом что учреждение режимное и закрытое, в пансионе царит атмосфера свободы, созданы все условия для вовлечения девочек в искусство и творчество.

Глава РЖД Олег Белозёров предложил проводить экскурсии для девочек, а также сделать акцент на профориентацию. «Нам в РЖД такие воспитанницы нужны», – отметил он.

«ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА»

ПРОЕКТ

Вагонка тронется

Многомиллионный проект реконструкции деревянного вокзала в Сестрорецке прошёл Главлгосэкспертизу.

Нынешнее состояние вокзала в проектной документации названо удручающим. По проекту (он был разработан в 2021 году АО «Ленгипротранс» по заказу ОАО «РЖД») стены здания должны сохранить, но полностью заменить фундамент и перекрытия

На фасадах восстановят навесы над входами на фигурных кронштейнах и другой декор. Организация прямого выхода на платформу, как было исторически, не планируется. Зато сохранятся помещения для сдачи в аренду. После реконструкции вокзал будет

рассчитан на 1,5 тыс. пассажиров в сутки. Стоимость строительства в ценах 2021 года составляла 272 млн руб.

С конца 2000-х годов прорабатывались планы по сносу вокзала. В 2013 году на Градостроительный совет был вынесен проект нового «комплекса по обслуживанию пассажиров» современной архитектуры. Но он был отвергнут. В 2014 году старое здание признали выявленным объектом наследия, а в 2016-м – региональным памятником. В августе 2017 года КГИОП утвердил охранное обязательство, в соответствии с которым вокзал должен быть отреставрирован в течение 5 лет (то есть срок истекает в августе нынешнего года). Впрочем, в случае задержки желез-

нодорожники могут сослаться на то, что здание серьёзно пострадало от пожара, случившегося в феврале 2018 года.

Проект «Ленгипротранса» предусматривает проведение всей реконструкции в один этап. Но по данным «Контур.Закупки», в марте (видимо, чтобы не ждать экспертизы) заказчик АО «РЖД-строй» уже заключил контракт на 4,2 млн руб. на демонтажные работы (разборка полов, перекрытий, печи) и устройство новой кровли. Окончание работ – не позднее декабря нынешнего года. Контракт при этом будет действовать до лета 2023 года. Возможно, в этот срок и планируется реконструировать вокзал.

«ДЕЛОВОЙ ПЕТЕРБУРГ»

ИНИЦИАТИВА

На Сахалине всплыл мост

ООО «Многофункциональный грузовой район» предложило выступить в качестве концессионера по строительству моста на Сахалин, рассказали «Ъ» источники в отрасли.

Один из них говорит, что вопрос вынесен на повестку заседания комиссии по реализации проектов развития железнодорожной инфраструктуры Сибири и Дальнего Востока под председательством вице-премьера Марата Хуснуллина 31 мая. В его секретариате комментариев не дали.

Совладельцем ООО «МГР» выступает один из бенефициаров Петербургского нефтяного терминала Михаил Скигин. Формально ООО «МГР» принадлежит ООО «Синее море», в свою очередь на паритетных началах подконтрольному АО «Восток» Андрея Климова и Ольгой Пучковой.

Правительство в марте 2021 года утвердило концессионное соглашение с ООО «МГР» по строительству грузового комплекса в сахалинском Поронайске с угольным, нефтяным и газовым терминалами, а в мае 2021 года его подписал Росморречфлот. Мощности угольного терминала составят до 5 млн тонн в год, нефтеналивного – до 5,5 млн тонн, терминала газового конденсата – до 2,8 млн тонн. Также на территории будет построена база снабжения и бункеро-вочный комплекс.

Вопрос строительства моста на Сахалин, обсуждавшийся много лет, был вновь поднят Владимиром Путиным во время прямой линии 2017 году. Проект предполагает создание железной дороги Селихин (Хабаровский край) – Ныш (Сахалинская область) через пролив Невельского, общая длина ветки с мостом в 6 км составит 585 км. Предварительно стоимость оценивалась в 540,3 млрд руб. (из них мост – 252,8 млрд руб.), не считая инвестиций порядка 90 млрд руб. в железнодорожную инфраструктуру Сахалина.

Проект некоторое время присутствовал в инвестпрограмме ОАО «РЖД» до 2025 года, однако впоследствии из неё исчез: в 2020 году Марат Хуснуллин признавал, что денег на него нет. В ОАО «РЖД» текущий статус проекта не комментируют.

Идея о реализации строительства Сахалинского моста через концессию не нова. Ещё в 2018 году рассматривались различные варианты – отдать в концессию только мост, мост с железной дорогой или весь проект целиком вместе с новым портом на острове. Тогда в качестве конечной точки рассматривался угольный порт в сахалинском Ильинске. Сейчас, однако, рассказывает себе-седник «Ъ» в отрасли, обсуждается целесообразность реализации проекта развития МГР «Поронайск» в увязке с мостом на Сахалин.

Президент Национального исследовательского центра перевозок и инфраструктуры Павел Иванкин полагает, что с учётом наличия задач по развороту грузопотоков на восток и строительству Восточного полигона проект возведения моста на Сахалин не выглядит приоритетным.

На Сахалине, признаёт эксперт, есть своя грузовая база и есть транспортные потоки на Дальнем Востоке, которые можно на остров развернуть, но с учётом стоимости проекта, возможно, имело бы смысл рассмотреть его через два-три года, а пока подготовить проектно-сметную документацию и провести подготовительные работы. В любом случае, на взгляд Иванкина, это проект «не столько коммерческий, сколько геополитический».

«КОММЕРСАНТЬ»

СОВЕЩАНИЕ

Инфраструктура на опережение

Скептицизм в отношении перспектив развития Восточного полигона железных дорог в РФ не оправдался, констатировал президент России Владимир Путин на совещании о развитии отдельных направлений транспортного комплекса.

«Не так давно у нас шли острые дискуссии по теме развития Восточного полигона железных дорог. Тогда звучали некоторые скептические оценки на этот счет по поводу того, что можно расширить, вложить огромные средства (сотни миллиардов рублей у нас на это планировалось), проложить новые пути, а везти по ним будет нечего, так как грузовой базы может не быть. Но время показало, что эти оценки были, мягко говоря, неточными. Сегодня восточное направление максимально востребовано, его загрузка гарантирована

на годы вперед», – подчеркнул российский лидер.

Аналогичные тенденции наблюдаются на южных маршрутах, где резко растут объемы грузоперевозок, начинают появляться, как говорят специалисты, и узкие места – «бутылочные горлышки». «Считаю правильным отказаться от инерционного сценария при развитии транспортной инфраструктуры, когда, исходя из текущих потребностей – только из текущих, оценивается грузовая база, а затем, отталкиваясь от этих оценок, проектируются и строятся маршруты, складывается их мощность: потом её не хватает. Если действовать в такой статичной логике, то всегда будем догоняющими, пропускной способности всегда будет не хватать», – заметил президент.

Владимир Путин потребовал ориентировать развитие инфраструктуры на требования завтрашнего дня, откры-

вать пространство возможностей для деловой инициативы. «Именно инфраструктурные проекты формируют новые грузопотоки», – добавил Владимир Путин, подчеркнув, что это особенно важно сейчас, когда конъюнктура на мировых рынках динамично меняется. По его оценке, это происходит уже не первый год, важно видеть и понимать эту перспективу.

Это касается и Восточного полигона железных дорог, и Северного широтного хода, и морских портов Арктики, Дальнего Востока, юга и северо-запада. «Именно проактивный, опережающий подход к проектированию и развитию транспортной инфраструктуры портов, автомобильных и железных дорог прошу зафиксировать в перечне поручений по итогам нашего сегодняшнего совещания», – заключил президент.

ТАСС

ИНВЕСТИЦИИ

План уточнили

ОАО «РЖД» в 2022 году направит почти половину инвестпрограммы на строительство инфраструктуры.

«Объем инвестиционной программы ОАО «РЖД» в 2022 году был первоначально определен в объеме 1 трлн 28 млрд руб., и в составе этих сумм порядка 600 млрд руб. предполагалось для выполнения строительно-монтажных работ по проектам комплексного плана модернизации инфраструктуры. Исходя из макроэконо-

мической ситуации, в целях обеспечения сбалансированного подхода к выполнению бюджетных параметров РЖД, в настоящий момент компанией сформирован и предварительно одобрен правительством вариант с уточненными параметрами в объеме 808 млрд руб., из которых на долю строительного комплекса выпали работы в объеме фактически 390 млрд руб.», – сообщил замгендиректора РЖД Андрей Макаров в ходе заседания комитета Госдумы по

транспорту. Согласно презентации Андрея Макарова, из этой суммы на Восточный полигон в 2022 году будет направлено 131,2 млрд руб., на Северо-Западный бассейн – 19,4 млрд руб., на Азово-Черноморский бассейн – 10,6 млрд руб., на Центральный транспортный узел – 124,6 млрд руб. и еще 0,1 млрд руб. на высокоскоростное сообщение.

При этом Андрей Макаров подчеркнул, что ОАО «РЖД» продолжает работу над текущими проекта-

ми несмотря на возникшие трудности. «Безусловно, мы в текущий момент сталкиваемся с серьезными сложностями, как и вся строительная отрасль Российской Федерации. Это и ограничения в поставках импортного оборудования и строительной техники, с этим мы столкнулись достаточно серьезно, и удорожание материалов, оборудования и техники, которая номинирована была в валюте. Кроме того, в некоторых регионах, например на Восточном

полигоне, мы на сегодняшний день испытываем проблемы с нехваткой рабочей силы, в первую очередь иностранной», – сообщил Андрей Макаров.

Тем не менее, ОАО «РЖД» продолжает работы по всем своим объектам. По плану идут работы на Центральном транспортном узле. На Восточном полигоне в 2022 году ведутся работы по всем 263 мероприятиям второго этапа развития объекта.

Интерфакс, ТАСС, Прайм

МНЕНИЕ

Все возможно

Развитие транспорта может оказать всеобъемлющее воздействие на экономическое развитие всей России.

Так зампред комитета Госдумы по экономической политике Михаил Делягин прокомментировал призыв президента РФ Владимира Путина форсировать развитие транспортной инфраструктуры в России.

«Транспорт – это важнейшая сфера, и хотелось бы, чтобы в нашем руководстве об этом помнил кто-то, кроме президента. Мой любимый пример – это Транссибирская магистраль. Первая линия Транссиба окупилась через 50 лет с точки зрения железной дороги. Если сравнивать инвестиции с тарифами, то она окупилась в начале 30-х годов. Уже шла коллективизация, а Транссиб всё ещё не окупился, – сказал Михаил Делягин. – Но если посмотреть на масштабы развития бизнеса во всей Сибири, то он окупился максимум за 10 лет, а скорее всего, за 7 лет. А если посмотреть с точки зрения военной безопасности, то он окупился в первый же год своего существования».

ИА REGNUM

РАЗВИТИЕ

Сезон ремонта

Свердловская железная дорога планирует за активный сезон путевых работ (продлится до ноября) обновить 400 км пути и заменить 165 комплектов стрелочных переводов.

Ключевые работы железнодорожники завернули на Транссибирской магистрали. Они направлены на то, чтобы увеличить разрешенные скорости для пассажирских и грузовых поездов, повысить безопасность инфраструктуры. Ремонт ведется на перегонах Чепца – Кез, Косулино – Гагарский, Голышманово – Карасульская, Озеро Андреевское – Винзили, Ишим – Безруково.

СВЖД входит в число железных дорог с высокой интенсивностью движения, на

двухпутных участках Транссиба ремонтные работы будут проводиться во время 24-часовых технологических «окон». Для увеличения пропускной способности магистрали на время ремонтной кампании для поездов разрабатывают специальные графики. Это позволяет оперативно регулировать движение и не допускать сбоев в перевозочном процессе.

Кроме того, путевые работы будут вестись по направлениям Войновка – Сургут – Коротчаево, Дружинино – Екатеринбург, Чусовская – Соликамск, Сан-Донато – Каменск-Уральский, Гороблагодатская – Карпинск. Всего будет отремонтировано 30 перегонов.

«КОММЕРСАНТЪ ЕКАТЕРИНБУРГ.RU»

ИСТОРИЯ

Дорога будущего

Ученики «Кванториума РЖД», который работает на базе Детской железной дороги в Иркутске, создали виртуальный тур по музею Восточно-Сибирской железной дороги.

Интернет-посетители могут изучить экспонаты и узнать интересные факты о строительстве и начале эксплуатации первых железнодорожных магистралей в Российской империи.

В музее четыре зала, в первом представлены геодезические инструменты, рельсы конца XIX века, дорожные вещи и другие любопытные экспонаты. В зале Кругобайкальской дороги размещены масштабные диорамы «Строительство тоннеля», «Установка моста через бухту Берёзовую», а также макеты уникальных мостов, зданий и судов переправы поездов через озеро Байкал, дей-

ствовавшей до введения в строй КБЖД.

В зале БАМа экспозиция рассказывает об истории выбора маршрута магистрали, первом комсомольском отряде, строительстве Северомуйского тоннеля.

Центральное место занимает макет станции Иркутск-Пассажирский. Важное место отведено работе дороги в годы Великой Отечественной войны.

Интерфакс

ПРИОРИТЕТЫ

Восточная перспектива

Модернизация железнодорожных магистралей входит в число российских национальных приоритетов. На восточном направлении это, с одной стороны, важнейший канал для наращивания грузоперевозок в Азию, а с другой – мощный импульс к экономическому развитию прилегающих территорий и повышению уровня жизни населения Восточной Сибири, Забайкалья, Дальнего Востока.

За счёт комплексной модернизации двух основных веток – Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей – пропускная способность железнодорожной сети должна увеличиться почти вдвое, с 75 до 180 млн тонн, транзитный контейнеропоток – в четыре раза, ощутимо сократится время доставки грузов по железным дорогам.

Одновременно расширение трансъевразийского коридора обеспечит новые производства и рабочие места – одних только железнодорожников и квалифицированных строителей потребуется более чем 50 специальностей. Чтобы сделать территории, прилегающие к Восточному полигону, более привлекательными для жизни и работы, ведётся развитие социальной инфраструктуры, создаются более комфортные условия для труда, отдыха, образования, медицинского обслуживания.

БАМ и Транссиб стали векторами экономического роста, благодаря которым улучшится снабжение товарами жителей Восточной Сибири, Забайкалья, Дальнего Востока, а транспортная связь с другими частями страны станет более оперативной и доступной. Это играет немаловажную роль и для развития туризма, поскольку спрос на путешествия по этим направлениям очень высок, многих привлекают эти живописные места.

Восточный полигон считается одним из самых масштабных в мире инфраструктурных транспортных проектов, который в перспективе станет основой для изменения конфигурации глобальных транспортных потоков и формирования новых международных транспортных коридоров.

Президент коммуникационного холдинга «Минченко консалтинг» Евгений Минченко согласен с тем, что транспортная инфраструктура нуждается в форсировании и ускоренных темпах развития. «На мой взгляд, это очевидно, особенно в связи с переориентацией на восточное направление. Необходимо расширение Транссиба и БАМа, кардинальная реконструкция автомобильных магистралей. Поэтому очевидно, что сегодня инфраструктурное строительство, обновление транспортной инфраструктуры должно быть среди приоритетных задач», – отметил он.

Евгений Минченко подчеркнул, что желание ряда стран закрыться от России показало, насколько важно диверсифицировать транспортные потоки. «Наиболее перспективное направление сегодня – это транспортные коридоры на восток. Всё, что связано со странами Центральной Азии, с одной стороны, а с другой – это Дальневосточное направление. И, собственно, если мы посмотрим сейчас по экспорту, то реально есть проблемы, например с транспортировкой угля, да и любых других ресурсов в восточном направлении. Вот поэтому, на мой взгляд, нужен масштабный проект по достройке расширения транспортных коридоров», – сказал Евгений Минченко.

«ЛЕНТА.РУ»

ПОГРУЗКА

Май шепчет

ОАО «РЖД» ожидает снижения погрузки в мае в районе 5% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, сообщил 24 мая генеральный директор – председатель правления ОАО «РЖД» Олег Белозёров в ходе заседания комитета Госдумы по транспорту.

«В целом с начала года у нас погрузка снизилась на 1%, вроде бы небольшая цифра, но все четыре или пять месяцев они разные. Январь и февраль мы прирастали, в апреле сразу же провалились, экспорт-импорт чуть ли не до 20%. В целом объём погрузки по апрелю снизился на 5%. Ну и по маю мы сейчас пока идём с цифрой чуть хуже 5%, где-то 5,5–5,6%. Но надемся, что уже экономика нащупала для себя какие-то основания и всё-таки больше чем на 5% не просядем», – сказал Олег Белозёров.

«Мы можем обеспечить практически всю экономику Российской Федерации в перевозках полностью за исключением одного груза. Это энергетический уголь на экспорт. Не для внутренних нужд, а на экспорт», – отметил глава компании.

ИНТЕРФАКС

ТЕНДЕНЦИИ

Экспорт-импорт даёт рост

ОТЛК ЕРА на сегодняшний день фиксирует рост объёма импортных грузоперевозок из Китая в Россию и экспортных из РФ и стран Евразийского-экономического союза (ЕАЭС) в Китай, сообщил глава компании Алексей Гром на заседании рабочей группы Координационного совета по трансевразийским перевозкам.

«Я думаю, что объём перевозок, как импортных – из Китая в Россию, так и экспортных – из России и стран ЕАЭС в Китай, сегодня демонстрирует серьёзную динамику и рост. Это является хорошей моделью для построения новых логистических схем, может быть, для возникновения новых игроков на рынке перевозок на нашем континенте», – заявил Алексей Гром.

По его словам, на фоне этого увеличивается доля оплаты за услуги в условно новых валютах. «Например, мы не так давно начали обслуживать наших клиентов с расчётами в китайских юанях и тоже считаем, что это неотъемлемая часть нашей логистической деятельности», – отметил глава ОТЛК ЕРА.

Прайм

ТАРИФЫ

Поручено дешеветь

Президент РФ Владимир Путин поручил правительству при подготовке стратегии развития металлургической промышленности РФ до 2030 года рассмотреть вопрос об изменении тарифов на услуги ОАО «РЖД» и электроэнергию с учётом необходимости обеспечения баланса интересов отечественных инфраструктурных компаний и металлургических предприятий.

В стратегии до 2030 года, согласно поручению, должны быть определены ежегодные целевые показатели, характеризующие объёмы потребления металла на внутреннем рынке (по основным направлениям потребления); направления экспорта российской металлопродукции с учётом введённых в отношении России мер ограничительного характера и необходимости опережающего развития транспортной инфраструктуры, используемой для экспорта.

В стратегии поручено предусмотреть перечень мер, направленный на увеличение потребления отечественной металлопродукции на внутреннем

СЕРВИС

Событие эпохи

23 мая из транспортно-логистического центра «Ворсино» во Владивосток отправился первый почтовый контейнерный поезд «Россия».

Участниками торжественной отправки первого поезда стали генеральный директор АО «Почта России» Максим Акимов, генеральный директор ОАО «РЖД» Олег Белозёров, руководитель Росжелдора Алексей Дружинин, губернатор Калужской области Владислав Шапша.

Олег Белозёров назвал запуск нового сервиса эпохальным событием: «Новый продукт позволяет получить выигрыш каждому участнику. Это целый контейнерный состав, который объединяет в себе преимущества как

грузового, так и пассажирского поездов: скорость – 1500 км/сут., повышенная грузоподъёмность, отцепка и прицепка вагонов на нужных станциях, отсутствие дополнительной перегрузки. Все эти составляющие обеспечивают необходимую гибкость и прогнозируемость перевозок, а соответственно их высокую конкурентность».

«Это ещё один шаг в большой стратегии развития логистических связей терминально-логистического комплекса Ворсино. Сегодня это конкурентное преимущество Калужской области. Мы рады, что наш логистический центр вошёл в большую цепочку, которая служит десяткам миллионов людей всей страны. Мощности комплекса гаранти-

рованно позволяют обработать даже самые крупные партии почты», – подчеркнул Владислав Шапша.

«Сегодня обострился запрос на стабильные и скоростные наземные логистические маршруты. Бесперебойные поставки товаров важны как для конечных клиентов, так и для продавцов любого масштаба: от индивидуальных селлеров до крупнейших ретейлеров и производителей. Поезд «Россия» – наш совместный с РЖД ответ на этот запрос. Он будет курсировать между Москвой и Владивостоком на постоянной основе. И это только первый почтовый контейнерный поезд, который мы запускаем», – отметил Максим Акимов.

TACC, ИА REGNUM

ИТОГИ

Сложная статистика

Один из главных критериев работоспособности российской экономики – грузовые перевозки по железной дороге.

В марте 2022 года погрузка в сети РЖД составила 106,7 млн тонн, уменьшившись по сравнению с предыдущим мартом на 2,5%. При этом грузооборот (масса груза, умноженная на перемещённое расстояние) вырос из-за перестройки логистики и перепробега, так как часть грузов, которые должны были следовать в Европу через балтийские порты, теперь поехали к дальневосточным портам и далее в Азию. В апреле 2022 года падение погрузки в сети РЖД ускорилося – 102,4 млн тонн, или минус 5% к апрелю предыдущего года.

Ещё более показательной стала статистика грузооборота морских портов на Балтийском море (минус 8% за март 2022 года). Здесь есть порт, сильно пострадавший от западных санкций, а также порт, как бы странно это ни звучало, выигравший от введённых ограничений.

Грузооборот морского порта Санкт-Петербург упал в марте 2022 года на 41%. Падение в первую очередь связано с уменьшением оборота контейнеров в два раза. Морской порт Санкт-Петербург был основным российским игроком на этом направлении, а большинство крупнейших контейнерных операторов – Maersk, MSC, CMA CGM – заявили о приостановке операций в России. В то же время грузооборот морского порта в Калининграде вырос сразу на 39%. Прирост обеспечили перевалка зерна (рост в 19,2 раза) и грузы на паромов (рост в три раза). Паромные поставки гарантируют транспортную безопасность Калининградской области, граничащей с Польшей и Литвой.

FORBES Россия

РЫНОК

Апрельское торможение

В железнодорожном сегменте в мае наблюдается некоторое восстановление, и есть перспективы улучшения ситуации в III квартале. При этом участники рынка с осторожностью строят прогнозы по году, говоря о возможности замедления падения до 5–10%.

По данным FESCO, контейнерный рынок РФ в апреле сократился на 26,1% по сравнению с апрелем 2021 года, до 414 тыс. TEU, сообщили в компании. Импортные перевозки сократились на 24%, при этом объём отправок через сухопутные погранпереходы вырос на 43%, рассказывают в FESCO. Экспортные отправки сократились на 19% относительно апреля прошлого года, но по сравнению с мартом 2022 года экспорт вырос на 12%. Транзитные отправки сократились на 40%. Основное снижение произошло на направлении Азия – Европа. Внутренние перевозки остались на уровне прошлого года, уточняют в компании. По итогам четырёх месяцев рынок сократился на 3,9%, до 1,97 млн TEU: на 4% упал импорт, на 10% – экспорт и транзит, а внутренние перевозки выросли на 13%. Эта статистика включает перевозки только гружёных контейнеров через порты, железной дорогой и автотранспортом. В FESCO прогнозируют, что объём контейнерного рынка РФ по итогам мая будет примерно на уровне апреля или немного ниже.

ОАО «РЖД» сообщало, что перевозки в контейнерах по железной дороге в январе – апреле выросли на 5,7%, до 2,16 млн TEU. При вычете показателей за январь – март получается, что в апреле было перевезено 512 тыс. TEU гружёных и порожних контейнеров, что на 6,3% меньше, чем в апреле 2021 года.

Данные «РЖД Бизнес Актив» показывают, что снижение началось в апреле, составив 8% (до 498 тыс. TEU с учётом порожних контейнеров). В «РЖД Бизнес Актив» отмечают тренд на снижение контейнеризации грузов: её уровень в апреле упал до уровня апреля прошлого года (4,5%). В январе на Западном полигоне было сосредоточено 60% перевозок компании и 35% – на Восточном. В апреле это соотношение поменялось на 37% и 59% соответственно. В «РЖД Бизнес Актив» ожидают восстановления рынка с III квартала вследствие дальнейшего снижения ключевой ставки ЦБ и удешевления заёмного финансирования, нивелирования дефицита контейнеров путём их закупки и привлечения из Китая, частичного восстановления импорта и транзита.

«КОММЕРСАНТЪ»

ЭКСПЕРТ

Тенденция к росту

Президент Национального исследовательского центра перевозок и инфраструктуры Павел Иванкин прокомментировал динамику грузоперевозок по железной дороге.

Зафиксированное ОАО «РЖД» к концу апреля снижение погрузки на сети за четыре месяца текущего года на 1,1% меньше, чем за аналогичный период прошлого года, – ожидаемое падение, полагает Павел Иванкин. Он уверен, что в ближайшее время ситуация будет стабилизирована. «РЖД в складывающихся условиях оперативно реагируют на изменение внешней среды, и перестраивают свою логистику, и предлагают логистические решения нашим грузоотправителям. Сейчас для консультаций клиентов по этим вопросам у РЖД действует специальная горячая линия», – напоминает эксперт.

Погрузка угля, а это самый массовый груз РЖД, за четыре месяца превысила 120 млн тонн. Эта номенклатура вышла в минус, больше 2% за четыре месяца по сравнению с тем же периодом в 2021 году. Отставание точно также, как и по всем видам грузов, обусловлено постепенной переориентацией объемов с западного на восточное направление, что невозможно организовать быстро. Зато растут погрузки твердого топлива на Дальнем Востоке, замечает эксперт. «Мы сегодня видим изменение рынков сбыта. Необходимо перекрыть те объемы, которые у нас уходили на Запад, на Восток. Для этого требуется работа с клиентами. И, соответственно, нужно дополнительную работу провести с перевозчиком, для того чтобы Восточный полигон смог все эти объемы через себя пропустить. В то же время мы видим, что у нас увеличиваются объемы погрузки угля на Дальнем Востоке, в частности в Якутии», – говорит Павел Иванкин.

При этом погрузка стройматериалов, которая вышла в «зеленую» зону по итогам первого квартала, сохранила позитивный тренд, выросла погрузка цемента, что свидетельствует о спросе на материалы для жилищного строительства: «Строительные грузы показывают себя очень хорошо. Они по итогам четырех месяцев прибавляют 2%. Строительный сектор активизировался, начинается кампания по ремонту автодорог. Мы видим, что сегодня для ремонта путевых компаний РЖД закупили больше 4 млн кубометров щебня. По цементу мы также видим положительную динамику, порядка 7 млн тонн с начала года перевезено с плюсом практически в 1,3%. Здесь на положительную динамику влияет спрос в жилищном строительстве. Это груз для внутреннего потребления, и это, скажем так, идет на развитие отечественной экономики», – отмечает Павел Иванкин.

Контейнерные перевозки выросли за четыре месяца на 5%. Всего за этот период перевезено более 2 млн контейнеров, а это больше 21 млн тонн различных грузов. Растут перевозки в контейнерах строительных грузов, а также удобрений, промышленного сырья. Такой вид перевозок является самым современным и комфортным с логистической точки зрения, контейнеры удобно перегружать с железнодорожного на морской и автомобильный транспорт. Хороший прирост дают внутренние перевозки, добавляет Павел Иванкин. Здесь рост составил порядка 6,7%. «Там было отправлено 836 тыс. ДФЭ. Импортные перевозки выросли на 23,5%, до 530 тыс. ДФЭ. У нас лидерами становятся машины, станки, двигатели – у них прирост 10%», – поясняет Павел Иванкин.

«Бизнес FM»

ПЕРСПЕКТИВЫ

Железной дороге подвезли сценарии

Отраслевое издание Rollingstock смоделировало шесть сценариев работы железнодорожного транспорта, в том числе динамики погрузки и выпуска подвижного состава, в 2022 году. Издание основывалось на 13 факторах – от длительности спецоперации на Украине и санкционного давления до динамики пандемии.

В наиболее оптимистичном сценарии, предполагающем окончание спецоперации уже в мае, снятие санкций в августе и взаимное открытие портов в июле, а также рост цен на уголь на мировом рынке на 50–100%, погрузка на сети ОАО «РЖД» даже вырастет – на 0,1% к 2021 году.

В критическом сценарии, когда спецоперация продлится весь год, будет

наблюдаться пандемия коронавируса в Азии и массовые вспышки в России, а уже в июне последует полный отказ от отечественных товаров на мировых рынках, погрузка упадет на 21,5%, причём примерно на 30% снизится погрузка угля и нефтяных грузов и на 43,3% – погрузка зерна на фоне низкого сбора урожая.

При этом во всех сценариях Rollingstock выпуск грузовых вагонов падает. Снижение составляет от 23,1% (48,5 тыс. единиц) в позитивном сценарии до 57,4% (26,9 тыс. единиц) в критическом.

Сценарий Rollingstock, близкий к рабочему прогнозу РЖД, предусматривает падение погрузки на 4,2% при окончании спецоперации в сентябре, сохранении негативной геополитической обстановки до октября-ноября и отсутствии пан-

демии в России на фоне сохранения напряжённой эпидемиологической обстановки в Азии в апреле-мае.

Сценарий предусматривает полный отказ от отечественных товаров «недружественными» странами в июле, а частичное снятие ограничений и санкций ожидается после сентября 2022 года. Производители основных комплектующих возобновят свою деятельность на территории России только в декабре 2022 года. При этом будет действовать параллельный импорт, сроки службы подшипников для вагонов будут увеличены и появятся новые поставщики из «дружественных» стран, поясняют в Rollingstock. Выпуск вагонов в этом сценарии сократится на 35,6%, до 40,6 тыс. единиц.

«Коммерсантъ»

ПРОГНОЗ

Санкции давят на динамику

По прогнозу ИПЕМ, говорит замгендиректора института Владимир Савчук, погрузка по итогам года снизится на 2–7% в зависимости от динамики санкционного давления и скорости адаптации логистических цепочек, которая займёт три-шесть месяцев.

Выпуск грузовых вагонов даже с учётом серьёзного снижения в апреле составит не менее 45–50 тыс., полагает Владимир Савчук. Спрос на подвижной состав в сегменте полувагонов будет стабильным с поправкой на сложности с комплектующими для инновационных полувагонов, на фитинговые платформы спрос будет снижаться, а на крытые вагоны он вырастет из-за дефицита контейнерного оборудования.

Глава INFOLine-Аналитики Михаил Бурмистров считает наиболее вероят-

ным снижение погрузки на 6–7% по итогам года, и в этом сценарии окончание военных действий в 2022 году не предполагается. Другой вопрос, говорит он, что ключевым показателем с точки зрения задействования парка, доходов ОАО «РЖД» и операторов является грузооборот, а его снижение с учётом перераспределения грузопотоков на восток и роста среднего расстояния не превысит 3%. Рост грузооборота за четыре месяца составляет 2,6%, отмечает он. Что касается выпуска вагонов, то оптимистичный сценарий «INFOLine-Аналитики» – 49 тыс. единиц, пессимистичный – порядка 38 тыс. Последний сценарий, считает Михаил Бурмистров, не слишком вероятен, учитывая, что за январь – апрель выпущено около 19 тыс. вагонов, а в некоторых сегментах наблюдается острейший дефицит.

«Коммерсантъ»

СОТРУДНИЧЕСТВО

Азиатский экспресс

Представители АО «Казахстан темир жолы» и ОАО «РЖД» обсудили расширение использования электронных накладных при перевозке грузов.

Заседание совместной рабочей группы по стратегическому сотрудничеству КТЖ и РЖД прошло в Алма-Ате. В переговорах приняли участие заместитель председателя правления КТЖ Канат Алыгамбетов и первый заместитель генерального директора РЖД Сергей Павлов. Рассматривались вопросы перевозки грузов и вагонов по безбумажной технологии и перспектива использования электронной накладной при международных контейнерных перевозках. Для увеличения без-

бумажных перевозок продолжится доработка программных средств и автоматизированных систем железнодорожных административных Казахстана и России. Кроме того, стороны обсудили отправку пилотных агроэкспрессов по коридору Россия – Казахстан – Узбекистан.

Большие надежды с развитием сервиса агроэкспрессов связывают российские регионы. В частности, тема обсуждалась на встрече губернатора Омской области Александра Буркова с министром экономического развития РФ Максимом Решетниковым. Министр отметил перспективы по созданию международного транспортного коридора «Север – Юг» и поручил проработать участие Омской обла-

сти в евразийском транспортно-логистическом проекте «Агроэкспресс». «Реализация проекта «Агроэкспресс» с Узбекистаном, Азербайджаном, Казахстаном – один из успешных примеров использования инфраструктуры МТК «Север – Юг». Проект позволяет переориентировать с автомобильного на железнодорожный транспорт часть грузопотока», – сказал Максим Решетников. Прямые поставки в Узбекистан сельхозпродукции, скота и удобрений намерена наладить и Башкирия. При запуске «Агроэкспресса» в регионе рассчитывают на партнёрство ОАО «РЖД» и АНО «Евразийская агрологистика».

РИА «Новости», РБК, Прайм

ИТОГИ

Экспорт теряет объёмы

Экспортные перевозки на сети ОАО «РЖД» падают. В апреле на экспорт было погружено 35,1 млн тонн, что на 15,6% ниже уровня апреля 2021 года, за январь – апрель экспорт, падавший по итогам каждого месяца, снизился на 10,2% к уровню 2021-го, до 146,7 млн тонн.

В апреле сократилась погрузка на экспорт всех основных номенклатур грузов. В частности, на 9,9% упала погрузка угля, на 13,8% сократились экспортные перевозки нефтегрузов, на 7,6% – строительных, на 6,6% – чёрных металлов. Сильнее всего в долевым выражении сократился экспорт лесных грузов (на 44,7%), железной руды (на 42,9%) и удобрений (на 40,8%).

Отчасти падение экспорта компенсируется ростом внутрироссийских перевозок, которые за четыре месяца прибавили 4,4%, достигнув 257,9 млн тонн. Те же удобрения, которые так сильно просели в экспортных перевозках, во внутрироссийских показали рост в апреле на 24,5%. Глобально погрузка удобрений вышла на второе место в истории, составив за четыре месяца 20,6 млн тонн. Более того, по мнению экспертов, доходы ОАО «РЖД» будут падать медленнее объёмов экспорта, поскольку их поддерживает рост расстояния перевозок из-за изменения логистических цепочек.

ОАО «РЖД» лишилось ряда экспортных рынков, в частности Финляндии, в сообщении с которой перевозилось около 12 млн тонн в год, в том числе уголь, минудобрения, лесные и нефтяные грузы. Финская VRGroup прекратит трафик и свернёт свои операции в РФ до конца года. Также нестабильно принимает грузы Китай в силу локдаунов. Немаловажной представляется и потеря самого рынка Украины, поглощающего около 30 млн тонн российских грузов в год.

Постепенно ОАО «РЖД» осваивает альтернативные направления перевозок, которые показывают рост, хотя в некоторых случаях взрывной рост является результатом низкой базы. Так, на 102,8% выросли перевозки через порты Каспия, на 86,1% увеличилась передача грузов через погранпереход Самур – на границе с Азербайджаном. В середине марта ОАО «РЖД» фиксировало, что спрос на перевозки через него вырос с начала месяца вчетверо. Монополия, в частности, активно загружает этот погранпереход, чтобы снизить доступность транзитных коридоров в обход России. До 31,4 млн тонн выросла в январе – апреле погрузка на экспорт в адрес портов Северо-Кавказской железной дороги, что является лучшим историческим результатом.

«Даже если бы все российские экспортёры смогли за счёт предложения дисконта переориентировать грузовые потоки в страны, которые не ввели санкций, они физически не смогли бы отгрузить по железной дороге все объёмы, направлявшиеся в Европу. Процесс переориентации занимает время, а узкие места на железной дороге в направлении портов Юга и Дальнего Востока не позволяют использовать мощности портов. Сам потенциал переориентации потоков зависит от уровня поддержки России странами, которые не ввели санкции, но проявляют осторожность, несмотря на дисконты. Плюс к тому отсутствие перспектив быстрого завершения спецоперации снижает готовность зарубежных партнёров помогать России в вопросах диверсификации грузопотоков из-за их прагматичного подхода», – говорит глава «INFOLine-Аналитики» Михаил Бурмистров.

«Коммерсантъ логистика»

РЫНОК

Логистика в поисках альтернативы

Резкое сокращение взаимодействия Европы с Россией в сфере грузоперевозок вызвало разворот грузопотоков с северо-западного направления на юг и восток.

Чтобы процесс переориентации грузов и настройки логистических цепочек прошёл быстро и с минимальными сложностями, необходима консолидация усилий как государства, так и игроков рынка, говорят в «РЖД Логистике». «Со стороны государства эта работа лежит в плоскости инвестиций, регулирования, определённых межправительственных договорённостей. Со стороны бизнеса – в соблюдении правил игры, в стремлении работать со всеми участниками процесса на взаимовыгодной и прозрачной основе».

Схемы ввоза товаров из Европы альтернативными маршрутами участники

рынка считают стратегически короткоживущими – нужно искать альтернативу. «Участникам внешнеэкономической деятельности я бы рекомендовала прекратить сидеть и ждать, что всё как-нибудь образуется, – говорит гендиректор таможенного брокера КВТ Юлия Шленская. – Никто всё то, что попало под санкции ЕС, через Турцию не повезёт. Все эти схемы у ЕС и США как на ладони, а турки не горят желанием попасть под вторичные санкции. Поэтому Турция актуальна в том случае, когда европейские поставщики просто принципиально не хотят отгружать в Россию».

По мнению директора по продажам и клиентскому сервису ПАО «ТрансКонтейнер» Никиты Пушкарёва, для поддержания стабильности сервиса операторам нужно налаживать партнёрство с линиями, готовыми работать через порты Дальнего Востока, а также дивер-

сифицировать на Восточном полигоне варианты отправок как в международном, так и во внутрироссийском сообщении. Также, отмечает он, участникам рынка важно сообща продолжать развитие терминальной инфраструктуры, создавать новые ТЛЦ, цифровые сервисы и электронный документооборот для сокращения времени оформления перевозок.

ГК «Деловые Линии» разработала и успешно реализует различные схемы доставки из восточных регионов в РФ и в обратном направлении, говорит генеральный директор ГК «Деловые Линии» Фарид Мадани. В частности, речь идёт о контейнерных перевозках как сборных, так и FTL-грузов с прибытием во Владивосток, таможенным оформлением в порту и передачей на терминал группы для доставки по России.

«Коммерсантъ Логистика»

РЕГУЛИРОВАНИЕ

Рука госпомощи

После отказа крупнейших мировых контейнерных линий и крупных европейских морских хабов от работы с Россией и принятия Евросоюзом пятого пакета санкций, не допускающего в числе прочего российский и белорусский автотранспорт на территорию ЕС, северо-западное экспортно-импортное направление фактически было закрыто.

В сложившихся обстоятельствах государство,

по мнению участников рынка, может помочь не только работой в рамках межправсоглашений о пропуске через границу, но и другими способами. Так, оно может улучшить транспортную инфраструктуру, например взять на себя строительство новых железнодорожных веток, мостов и тоннелей из Юго-Восточной Азии, говорит руководитель отдела продаж направления «авиа и море» логистической компании «Даксер» Андрей Утенышев. «Необхо-

дима модернизация портов, железнодорожных станций и погранпереходов для наращивания пропускной способности, увеличение производства контейнерного оборудования и платформ внутри страны, а также строительство коммерческих судов, которое практически отсутствует», – добавляет он.

По мнению генерального директора ГК «Деловые Линии» Фарид Мадани, сейчас необходимо сфокусироваться на развитии транспортной инфра-

структуры в восточных регионах страны. «Например, одним из актуальных вопросов данного направления является строительство Владивостокской кольцевой автомобильной дороги, которая оптимизирует транспортные потоки за счёт транзита грузов в морские порты в обход жилых территорий и центра города», – отмечает он.

Гендиректор таможенного брокера КВТ Юлия Шленская обращает внимание на «освободившиеся руки и колёса россий-

ских автоперевозчиков, которые теперь в Европу не заедут ни при каких обстоятельствах». «Машины, как правило, находятся в лизинге, а лизинговые платежи никто не отменял, – говорит она. – Наверное, стоит ввести какой-то льготный период или отменить частично платежи, так как о том, что будут делать эти люди, никто не знает и не думает. Полагаю, это действительно трагедия и потеря хлеба для многих из них».

«Коммерсантъ Логистика»

МНЕНИЕ

Время ждать

Генеральный директор АО «Евросиб СПБ-транспортные системы» Иван Атемасов высказал сомнение в том, что снижение приоритета транзитных контейнеров на Восточном полигоне позволит увеличить экспорт угля.

«За прошлый год по железной дороге транзитом прошло порядка 1,1 млн TEU. Этот поток не загружал инфраструктуру Восточного полигона. Именно через Транссиб за год прошёл общий объём порядка 100 тыс. TEU. При средней загрузке контейнера такая провозная способность по году на объёмы экспортного угля серьёзно не повлияет.

Что касается пропуска через сухопутные погранпереходы, помимо инфраструктурных ограничений есть межправительственные соглашения, которые нормируют в рамках годового плана количество передаваемых поездов и даже виды грузов. Есть определённые вопросы к возможностям погранпереходов – как для контейнерных, так и других перевозок. При внимании всех заинтересованных лиц можно добиться положительной динамики».

«Коммерсантъ Логистика»

СИТУАЦИЯ

Смена базиса

Генеральный директор АО «Евросиб СПБ-транспортные системы» Иван Атемасов охарактеризовал текущую ситуацию в отрасли как смену базисов поставки.

«Сейчас грузоотправитель перекладывает ответственность, в том числе за стоимость перевозки, на профессиональное сообщество логистов, операторов и т.п. Это один из механизмов. Меняется финансовая инфраструктура. Переход на обслуживание в корреспондентских банках, минуя доллар и евро, использование альтернатив SWIFT, прямые корреспондентские отношения, появление расчётных центров – варианты решения этих задач. Российский экспортный

центр становится импортно-экспортным агентством, которое берёт на себя функции связывания воедино двусторонних цепочек внешней торговли.

Игроки рынка должны чётко понимать те ограничения, в рамках которых они могут действовать. В контролируемых зонах перевозочного процесса должны формироваться промежуточные перегрузочные хабы, где будет обеспечиваться ритмичность отправки продукции. Допустим, где-то не решится проблема с контейнерным оборудованием. Но есть альтернативные виды транспорта: крытый подвижной состав, платформа и другие виды парка».

«Коммерсантъ Логистика»

ОТРАСЛЬ

Дорога – не место для эксперимента

Генеральный директор АО «Евросиб СПБ-транспортные системы» Иван Атемасов поделился мнением о том, какие меры поддержки может принять государство для нормализации функционирования железнодорожной отрасли в условиях санкций.

«Большая история была связана с резким ростом процентных ставок. Отрасль сильно зависит от капиталоемкости инвестиций, от по-

требности в оборотном капитале. Зачастую оператор находится под встречным влиянием грузоотправителей и перевозчика. Тем не менее видим шаги, связанные с возможностью доступа к оборотному финансированию, возможностью осуществления капитальных затрат в терминальную инфраструктуру.

Должна появиться централизованная функция государства, взаимоувязывающая все виды транспорта.

Недостаточно быстро развиваются новые транспортные схемы и коридоры из-за того, что не связаны все цепочки перевозок. В том, что касается конкретных вопросов – где узкие места, где конкретные ограничения инфраструктуры, станций, терминалов, какой грузопоток можно пропустить, всё решается методом проб и ошибок, эксперимента, а так не должно быть».

«Коммерсантъ Логистика»

ЭКСПЕРТ

Тарифы столкнулись с вызовами

К.э.н., член наблюдательного совета Гильдии финансовых аналитиков и риск-менеджеров Александр Разуваев объясняет, с чем связана необходимость индексации грузовых тарифов.

«На фоне торможения промышленного производства и разрыва логистических цепочек, вызванных антироссийскими санкциями, целый ряд отраслей переориентируются на новые рынки сбыта.

Ещё в апреле промышленники заявляли о необходимости для обеспечения бесперебойного функционирования экономики увеличить вдвое контейнерные перевозки по Восточному полигону. Тогда же звучали и справедливые опасения о том, что РЖД будет трудно справляться с возросшей нагрузкой.

Нельзя не отметить, что монополии, несмотря на бурные дискуссии, удалось добиться индексации с этого года тарифа до 5,8% плюс 1% на капремонт. Но в конце февраля макроэкономическая ситуация кардинально изменилась.

Прежде всего произошло снижение объёмов железнодорожных грузоперевозок в традиционных экспортных направлениях – на запад и юг. Весь возможный экспорт отправился на восток, что в свою очередь ведёт к необходимости существенно увеличить возможности инфраструктуры. При этом задачи перед перевозчиком стоят не менее масштабные, чем раньше – поддержание качественной бесперебойной работы сети и финансирование инвестпрограммы. И это необходимо обеспечивать, несмотря на то что значительно усилилось инфляционное давление на операционную и инвестиционную деятельность РЖД. Только для обеспечения провозной способности Восточного полигона на уровне 158 млн тонн к 2023 году необходимо изыскать уже не менее 131 млрд руб.

Пока с вызовами времени РЖД удаётся справляться за счёт сокращения собственных издержек. Текущий финансовый план компании предполагает оптимизационные мероприятия на 43 млрд руб. Предусмотрена и дополнительная оптимизация в размере 46 млрд руб. Но этого явно недостаточно. А если, как прогнозирует сам же перевозчик, падение объёмов погрузки в 2022 году составит 5%, то потери могут приблизиться к 200 млрд руб.

В условиях столь значительного сокращения доходной базы вопрос о привлечении новых источников финансирования для железнодорожников стоит особенно остро.

Действующая формула расчёта индексации грузовых тарифов была утверждена ещё в 2017 году. Она основывается исключительно на показателях потребительской инфляции и совершенно не учитывает нынешние экономические реалии – спад объёмов перевозок, удорожание кредитных ресурсов и рост цен на металлы и энергоресурсы, оказывающий дополнительное давление на операционный бюджет и стоимость инвестпроектов.

По итогам 2022 года уровень среднегодовой инфляции может достичь 17%. А РЖД для реального сектора российской экономики всегда являлись ценовым демпфером, который берёт часть инфляционной нагрузки на себя. Совершенно очевидно, что текущий тариф на грузоперевозки в 6,8% справедливым уже считать нельзя. При таком раскладе даже средства, полученные от оптимизации расходов, РЖД вынуждены тратить на компенсацию роста операционных и инвестиционных затрат.

«Эксперт.ру»

ЭКСПЕРТ

Вызовы для РЖД

Модернизация железных дорог не прекратится, но может произойти и модернизация тарифов, прогнозирует экономист, директор Института нового общества Василий Колташов.

«Несмотря на суровость геополитических вызовов, РЖД сообщают, что не отказываются от инвестиционной программы. Это правильный подход, так как экономическое развитие России, ЕАЭС и евразийского экономического пространства вообще не прекращается, а лишь вступает в период структурной перестройки. Следовательно, уменьшение доходной базы РЖД и рост цены кредита (ключевая ставка Банка России была сильно повышена в последние месяцы, так и не опустившись до нормальных 3–7%), рост цен на металлы и продукцию химической промышленности нужно как-то преодолевать. Есть при этом задачи повышения надёжности и доступности сети железных дорог, увеличения пропускной способности инфраструктуры.

Предполагается, что в 2022 году уровень среднегодовой инфляции в России составит 17%, тогда как установленная индексация железнодорожных тарифов – 6,8%. Что в этой ситуации делать?

Во-первых, надо признать: повышение цен на промышленную продукцию, особенно на топливо и товары металлургии, имеет место. В 2022 году дополнительное давление на операционный бюджет это даст в 30 млрд руб. Реальная стоимость инвестиционных проектов, по оценкам РЖД, вырастет только по проектам развития Восточного полигона ещё на 120 млрд руб. Оптимизационных и иных средств для покрытия возросших операционных и инвестиционных затрат не хватит.

Во-вторых, РЖД действуют как демпфер для реального сектора российской экономики, но бесконечно гасить колебания за счёт оптимизации невозможно. Инфляция начала слишком давить и на железные дороги. Это означает, что нужно либо субсидировать проекты компании из средств правительства, либо допустить в 2022 году доиндексацию тарифов.

Правительство РФ совместно с причастными федеральными органами исполнительной власти ищут решение. Рассматривают разные варианты компенсационных тарифных мер, чтобы, с одной стороны, защитить экономику, которую и без того задела санкции и рост мировых цен, а с другой – позволить РЖД стабильно работать, адаптироваться к новым условиям и далее реализовывать свою программу инвестиций».

ИА REGNUM

ИНФРАСТРУКТУРА

Транзит расширился в Достыке

Казахстанская РТС Holding запустила вторую очередь терминала Достык TransTerminal на станции Достык, где идёт перегрузка с узкой китайской колеи на широкую российскую, увеличив его мощность с 160 до 320 тыс. TEU.

Первая очередь была запущена в июле 2021 года. Основным партнёром холдинга выступила ОТЛК ЕРА. На неё в 2021 году пришлось более 90% перевалки терминала – 96,5 тыс. TEU, ещё 10 тыс. TEU перевалили структуры самого РТС Holding. Вторая очередь, а также построенный компанией железнодорожный разъезд и пути в обход станции Достык позволят терминалу обрабатывать не шесть, а 12 поездов в сутки с перспективой увеличения до 15.

Как пояснил председатель правления РТС Holding Тимур Карабаев, уже через месяц после ввода в строй первой очереди компания поняла, что её недостаточно и объёмы перевалки с колеи на колею будут расти. Тимур Карабаев отмечает рост пере-

ТЕНДЕНЦИИ

Главная проблема – логистика

В конце апреля «Эксперт ЮГ» провёл круглый стол «Адаптация южного экспорта». Его участники попытались диагностировать трансформацию бизнеса экспортёров Ростовской области.

«Разрушаются логистические цепочки, нарушаются сроки доставки, либо транспортные компании отказываются выполнять свои обязательства. Новороссийский порт работает в напряжённом режиме, – заявил директор АНО «Центр поддержки экспорта Ростовской области» Аркадий Мурзаев. – С рынка ушли крупные международные операторы. При этом идут постоянные отгрузки на Турцию, открывается новая линия на Мерсин. Заработал коридор «Север – Юг». Анализ деятельности экспортёров, об-

ратившихся в Центр поддержки экспорта, показывает, что недружественные страны составляли всего 10% экспорта центра. Наиболее популярные для экспортёров регионы – это СНГ, Ближний Восток, Африка.

Директор ООО ПКФ «Маяк» Любовь Железная говорит, что после введения санкций перспектив ведения бизнеса за границей не наблюдалось: была неясна логистика, перечень санкционных товаров. Однако позже стали понятны новые возможности, связанные прежде всего с новыми тарифами РЖД и упрощением взаимодействия с Китаем.

Впрочем, новые морские или железнодорожные маршруты подходят не всем. Марина Гдалевич, заместитель генерального директора по международным связям ЗАО «ОКБ «РИТМ»», отме-

возок в Россию в этом году. «Сегодня на Московский узел идёт очень большое количество поездов, и тенденция увеличения продолжается», – указывает он. Второе отличие, по его словам, в том, что сейчас грузы пошли не только в направлении Китай – Европа, но и из России в Китай. «Есть проекты по машинокомплектam, по деловой древесине», – пояснил Тимур Карабаев.

При этом участники рынка не верят в перспективу закрытия границ ЕС для железнодорожного транзита. «Честно говоря, вообще закроют – это не совсем реалистичный сценарий, – говорит Тимур Карабаев. – Остановить транспортную артерию – это плохо не только для России и стран СНГ, но и для Европы. Сегодня машинокомплекты BMW, Mercedes, Audi едут в Китай в сервисе ОТЛК». Остановить железнодорожное сообщение практически невозможно, считает он. А Алексей Гром говорит, что «не верит в апокалиптические прогнозы».

«Коммерсантъ»

тила, что их товар – высокотехнологичные медицинские изделия – можно перевозить только на самолёте.

Ещё одна проблема, по мнению директора по экспорту АО «Клевер» Алексея Трофимченко, – это длительное оформление сертификатов происхождения. «Касательно логистики мы сталкиваемся с проблемой, потому что ряд клиентов находится на территории ЕС, – говорит Трофимченко. – Выход мы видим один – искать зарубежных перевозчиков. И хотелось бы, чтобы им не запретили заезжать на территорию РФ. Пока это единственный способ, которым мы можем доставлять свою продукцию в Европу. Ещё есть возможность делать это через Турцию, но это дороже».

«Эксперт Юг»

ЭКСПОРТ

Нефть бьёт рекорды

Экспорт российской нефти в Азию впервые превысил европейское направление. Такие данные приводит Bloomberg.

В последнюю неделю мая в Азию из России танкерным флотом было перевезено 74–79 млн тонн российской нефти против 27 млн баррелей за аналогичный период до начала спецоперации на Украине. Основными азиатскими импортёрами выступают Китай и Индия.

Экспорт российской нефти остаётся очень высоким, соглашается аналитик энергетического рынка Vortexa. По оценке эксперта, сокращение потребления внутри страны при ограничении операций по переработке стало решающим фактором поддержки экспорта нефти. Однако в Vortexa связывают такую динамику с ростом поставок в Европу через Балтийское и Чёрное моря. По данным агентства, доставка нефти морским транс-

портом по этим двум маршрутам увеличилась с менее чем 1,8 млн баррелей в сутки в I квартале 2022 года до более чем 2,3 млн баррелей в сутки в апреле и мае. Если Россия столкнулась с временными трудностями при транспортировке всей нефти через международные воды, то с нефтепродуктами дело обстоит иначе. В частности, мазут и нефтяные продукты имеют незначительное значение для глобального рынка по сравнению с нефтью и дизельным топливом, столкнулись со значительным сокращением. Экспорт нефтепродуктов в регионы Балтийского и Чёрного морей в среднем составлял 2 млн баррелей в сутки в течение апреля и с 1 по 24 мая. Это на 0,7 млн баррелей в сутки ниже по сравнению с высоким уровнем в среднем за январь и февраль 2020 года. Но это также на 0,4 млн баррелей в сутки ниже, чем в среднем за 2021 год.

PORTNEWS.RU

ЭКСПОРТ

По зёрнышку

Урожай зерновых в России в 2022 году может существенно превысить прошлогодний уровень и приблизиться к максимальному, заявил глава Минсельхоза Дмитрий Патрушев на пленарном заседании Всероссийского зернового форума.

«По прогнозам, урожай зерновых 2022 года может существенно превысить прошлогодний уровень и достичь тех объёмов, о которых говорил президент в своём выступлении, приблизиться, по сути, к максимальным», – сказал Патрушев.

«Мы в предстоящем сезоне оцениваем внешнеторговый потенциал по зерновым в 50 млн тонн», – сообщил министр. В текущем сезоне на внешние рынки уже направлено более 35 млн тонн зерновых, из которых 28,5 млн тонн – пшеница. До конца сельхозгода Министерство сельского хозяйства рассчитывает на то, что экспорт зерновых превысит 37 млн тонн. В предстоящем сезоне внешнеторговый потенциал по зерновым оценивается в 50 млн тонн, добавил министр.

О том, что урожай зерновых в этом году может стать самым большим в истории России, ранее заявил президент Владимир Путин. По его словам, он может составить 130 млн тонн, в том числе 87 млн тонн пшеницы.

Мир столкнулся с риском продовольственного кризиса из-за заблокированных поставок сельхозпродукции с Украины. В ООН заявили, что число голодающих из-за вооружённого конфликта может увеличиться с 276 до 323 млн. Россия и Украина являются мировыми лидерами по экспорту зерновых.

«Коммерсантъ.ру»,
Интерфакс, РИА «Новости»

МНЕНИЕ

Транспортный каркас новой реальности

Основатель N. TRANS LAB Мария Никитина в статье для тематического приложения «Коммерсантъ Логистика» делится мнением о том, как логистика может стать показательной отраслью экономики для оценки эффективности протекционистских мер и регуляторных решений.

«Сейчас можно выделить системные развилки в логистике. С одной стороны, перегруженный Восточный полигон и предстоящие инвестиции в размере около 1 трлн руб. на его развитие как краткосрочный метод решения в рамках шаблонного подхода. А с другой – транспортный коридор «Север – Юг» и железнодорожное развитие портов Юга России как системный подход, который пока находится за рамками официальной логистической повестки.

Следующий момент, на который хочется обратить внимание, – тарифная политика для экспортёров. С одной стороны, в текущем году у ОАО «РЖД» есть возможность осуществить тарифный реванш, что поможет рынку выявить справедливое распределение спроса и предложения на дефицитном восточном направлении, чтобы проезд доставался не тем, кто громче кричит, а тем, кто приносит больше эффектов для экономики.

С другой стороны, под повышение железнодорожных тарифов сегодня попадают и другие грузоотправители, ситуация у которых совершенно не аналогична угольной. Они в основном являются источником сверхдохода для ОАО «РЖД». Это в первую очередь металлургия, удобрения, нефть и др.

Другой пример регуляторной близорукости – ограничение транзита. Выдавленный с нашего рынка транзит не только лишает прибыли и эффектов от его перевозки, но и забивает альтернативные транспортные коридоры. К примеру, транзитный маршрут Китай – Германия сейчас проходит через Казахстан, Азербайджан, пресекает Каспийское и Чёрное моря. Разумно ли тут рубить с плеча, полностью вычёркивая собственные транзитные маршруты Восток – Запад, которые достались с огромным трудом и занимают не более 1%?

Однако, отказавшись от эмоционального реагирования и апокалиптических настроений, сегодня можно избрать рациональный путь антикризисной политики в логистике с прицелом на перспективу в три-пять лет. И тем самым создать более устойчивую основу экономической стабильности – универсальный транспортный каркас новой реальности».

«Коммерсантъ Логистика»

ПРАВО

Крушение поезда компенсации не получило

Арбитражный суд Москвы отказал Минобороны во взыскании более 178,3 млн руб. с пермского ЗАО «Специальное конструкторское бюро» (СКБ) и ОАО «РЖД».

Как следует из материалов арбитражного дела, государственный контракт на капитальный ремонт самоходных гаубиц 2С1 «Гвоздика» между ЗАО СКБ и Министерством обороны РФ был заключён 28 марта 2018 года и действовал до 2020 года. Предприятие должно было получить из арсенала ракетно-артиллерийского вооружения Центрального военного округа 12 орудий. Согласно договорённостям с военными, гаубицы планировалось доставить к месту назначения железнодорожным транспортом. 29 ноября шесть из них были переданы по доверенности представителю ЗАО «СКБ», после чего началась их транспортировка.

ЗАО «Специальное конструкторское бюро» входит в структуру ПАО «Мотовилихинские заводы». СКБ является разработчиком и единственным в России производителем боевой и транспортно-заряжающих машин из состава реактивных систем залпового огня типа «Град», «Смерч» и их модифицированных версий «Торнадо-Г», «Торнадо-С».

В итоге предназначенные для ремонта «Гвоздики» до Перми не доехали. 30 ноября 2018 года более тридцати вагонов перевозившего их состава сошли с рельсов в Омской области. Человеческих жертв тогда удалось избежать, но все шесть орудий были признаны неремонтпригодными. Через несколько месяцев Уральское СУ Следственного комитета РФ на транспорте сообщило, что предварительной причиной происшествия стал дефект на колёсной паре вагонов другого поезда. Он проходил перед «пострадавшим» составом и срезал болты-крепления рельсов. Причем балансодержателем вагона оказалась эстонская компания.

Исковое заявление к ЗАО «СКБ» и ОАО «РЖД» Министерство обороны подало в декабре прошлого года. В документе военные потребовали взыскать солидарно с ответчиков более 178,3 млн руб., во столько они оценили балансовую стоимость шести пострадавших изделий. Свои доводы истец мотивировал тем, что исполнитель госконтракта нарушил его условия, ненадлежаще исполнил свои обязательства, в результате чего причинил ущерб грузу.

В итоге суд счёл претензии министерства к СКБ безосновательными. Как отмечается в решении, военные не представили доказательств, что СКБ нарушило какие-либо условия контракта, госстандартов и технических условий. Несмотря на то что погрузку техники на платформы обеспечивали сотрудники пермской компании, эти работы принимали представители РЖД.

В судебном акте также отмечается, что на момент крушения поезда СКБ не являлось владельцем состава, а ответственность за сохранность гаубиц оно, согласно контракту, несло только после акта приёма-передачи изделий в ремонт, но этот документ подписан не был.

Суть претензии Минобороны к железнодорожникам в судебном акте не раскрыта. Но в решении указывается, что после приёмки груза к перевозке ответственность за его сохранность несли РЖД. Но в исковых требованиях к этому ответчику суд отказал из-за истечения срока давности. Из судебного акта следует, что в данном случае этот срок составлял один год с момента крушения, то есть он истёк 30 ноября 2019 года.

«КОММЕРСАНТЪ.РУ»

МАРШРУТ

По китайскому железному пути

В Ульяновской области ждут регулярный реверсный контейнерный поезд из Китая.

24 мая на заседании штаба по комплексному развитию региона первый зампред правительства Ульяновской области Марина Алексеева, докладывая о реализации нацпроекта «Международная кооперация и экспорт», рассказала о том, как идёт подготовка к запуску проекта в регионе.

Как отметила госпожа Алексеева, сегодня Китай для Ульяновской области – один из приоритетных торговых партнёров наряду с Узбекистаном, Казахстаном и Вьетнамом, и «основной упор в торговых отношениях с Китаем планируется делать на загрузку реверсного контейнерного поезда», поскольку в создавшихся экономических и

политических условиях «фактически отсутствует логистика морем», «китайские порты перегружены», а «компания «ТрансКонтейнер» пострадала из-за ухода зарубежного собственника контейнеров».

Ранее губернатор Ульяновской области Алексей Русских сообщал, что первый поезд выйдет из Китая 20 июня, логистическим оператором с функцией комплексной доставки «от двери до двери» и услугами таможенного оформления для ульяновских компаний выступит АО «Портовая особая экономическая зона «Ульяновск».

По данным Корпорации развития Ульяновской области (АО КРЮО, 100% в собственности региона, занимается привлечением инвестиций, основной акционер ПОЭЗ), планируется, что состав будет прибы-

вать в Ульяновск один раз в два месяца. Для местных предпринимателей будет организована доставка «практически по себестоимости», точка консолидации грузов в Китае – станция Чэнду в провинции Сычуань. В Ульяновск груз будет приходить на станцию Ульяновск-3 и дальше отправляться поставщикам. В КРЮО отмечают, что проект «позволит значительно сократить срок доставки товаров», время нахождения контейнерного поезда в пути – от 14 до 20 дней, в то время как среднее время доставки другими путями – 2–3 месяца. На сегодня, по данным КРЮО, потребность бизнеса региона составляет 50 сорокафутовых контейнеров.

Из Китая в июньском поезде будут доставлены станки, автокомпоненты, электроника.

«КОММЕРСАНТЪ САМАРА»

МНЕНИЕ

Кто спросит?

Частота отправок реверсного контейнерного поезда из Китая в Ульяновск со временем может быть увеличена, ожидают эксперты.

Всё зависит от объёма спроса, какие есть технические ограничения, пока неизвестно, такие расчёты пока не проводили. Разгрузка пока будет осуществляться на станции Ульяновск-3 с хранением на складах заказчиков, там же, на станции, предполагается и таможенное оформление, в перспективе планируется создание специализированного терминала.

Первый заместитель гендиректора логистической компании «Г1» Михаил Виноградов считает, что «такие контейнерные поезда в Ульяновск, безусловно, нужны, тем более сейчас, в условиях поворота импорта на

Китай», однако у него «есть большие сомнения в эффективности и стоимости предлагаемого варианта» из-за отсутствия на станции Ульяновск-3 складских мощностей и возможной дополнительной перегрузки на автотранспорт для доставки в ПОЭЗ. «Самый правильный и выгодный для всех вариант – это создание железнодорожного терминала внутри ПОЭЗ, как мы хотели в проекте ТВЗ», – заметил господин Виноградов.

Ведущий эксперт УК «Финам Менеджмент» Дмитрий Баранов полагает, что «проект может быть востребован, если будет спрос на разные товары с обеих сторон». Он не исключает, что может быть и интерес компаний из других регионов, если там нет подобных проектов.

«КОММЕРСАНТЪ САМАРА»

ЭКСПЕРТ

ВЭД в обход санкций

Президент Ростовского государственного экономического университета (РИНХ) и НП «Южно-Российская ассоциация логистики» Адам Альбеков в ходе организованного газетой «Коммерсантъ» круглого стола «Логистика на Юге в условиях санкций и ограничений» обобщил мнение учёного сообщества о том, какие меры сейчас необходимы для оптимизации экспортно-импортных логистики.

«Во-первых, необходима передислокация производственных, инфраструктурных и перегрузочных мощностей с учётом принципиально нового пересмотра логистических схем. Во-вторых, требуется организация

прямого железнодорожного сообщения с максимально короткими логистическими схемами при исключении участия западных логистических компаний. В-третьих, нужна разработка сложных мультимодальных логистических решений внутри страны. В-четвёртых, следует расширить применение инструментов цифровизации и автоматизации процессов доставки. В-пятых, нужно предусмотреть развитие проектной логистики, сегмента доставки крупногабаритного тяжеловесного оборудования. И, наконец, обеспечить проведение на рынке сделок по консолидации активов, слиянию и поглощению.

«Технологическая изоляция при уходе с рос-

сийского рынка ведущих мировых производителей техники и продуктовой блокада определяют векторы развития логистических транспортных систем РФ, – заметил господин Альбеков. – Это ориентация на внутреннего потребителя; концентрация человеческого и интеллектуального капитала внутри страны; использование мер государственной поддержки, которые сейчас разрабатываются; освоение новых ниш и рынков в латиноамериканском и азиатском регионах. Один из положительных примеров – завершение строительства железнодорожного моста между Еврейской автономной областью и Китаем».

«КОММЕРСАНТЪ РОСТОВ-НА-ДОНУ.РУ»

ПРОБЛЕМА

Пограничное расстройство

Тысячи фур скопились на международном автомобильном пункте пропуска (МАПП) «Верхний Ларс» на российско-грузинской границе, рассказали «Ведомостям» автоперевозчики.

По словам руководителя отдела закупок по международным перевозкам FM Logistic в России Евгения Дятлова, после введения пятого пакета санкций в отношении российских и белорусских перевозчиков доставка из Турции стала для них одним из основных маршрутов. Проблема скопления машин, по его словам, наблюдается уже несколько месяцев. В среднем время ожидания проезда для одного большегруза достигает 30–40 дней.

Сейчас въезда в Россию ожидают до 3000 грузовиков, везущих в Россию товары из Грузии, Турции, Армении, говорит источник «Ведомостей» в крупной логистической компании. По его оценке, потери перевозчиков из-за простоя в среднем составляют порядка 600–700 евро в сутки на один большегруз.

Можно поехать через Азербайджан, но этот маршрут на 1000 км длиннее, говорит Дятлов. Прохождение границы там занимает двое суток, поэтому доставка через Азербайджан выигрывает по срокам, но дополнительный пробег грузовика увеличивает себестоимость перевозки, объясняет он.

В осенне-зимнем сезоне 2021/22 года дорогу с грузинской стороны перекрывали в общей сложности на 36 суток. В апреле из-за сильных дождей переход закрывали ещё на несколько дней, а последнее перекрытие движения было 6–8 мая. После него на МАППе с российской стороны образовалась очередь из 5000 большегрузов, говорит представитель Федеральной таможенной службы (ФТС) России. Размер очереди на тот момент с грузинской стороны неизвестен.

17 мая российское правительство отменило ограничения на выезд в Грузию на личном автомобиле, которые действовали с марта 2020 года из-за пандемии коронавируса. Снятие этого запрета способствовало ещё большему увеличению нагрузки на «Верхний Ларс», сказал «Ведомостям» источник в компании-перевозчике.

По данным ФТС, в среднем на МАППе «Верхний Ларс» за сутки оформляется около 1800 транспортных средств, что в 5 раз превышает проектную пропускную способность (на въезд в РФ – 380 грузовых и 480 легковых автомобилей, на выезд – по 450 грузовых и легковых). С апреля 2021 года на этом пункте пропуска началась реконструкция, призванная увеличить его пропускную способность до 2560 транспортных средств в сутки.

Президент ассоциации «Грузавтотранс» Владимир Матягин сказал «Ведомостям», что большегрузы с российскими и белорусскими номерами грузины пропускают неохотно и эти фуры часто оказываются в конце очереди.

Традиционно из Турции в Россию везут овощи и фрукты, товары народного потребления, медицинские товары, говорит ведущий эксперт «Финам менеджмента» Дмитрий Баранов. Из России в Турцию – различное сырьё, лесные грузы, химическую продукцию, машины и оборудование. Также транзитом через Грузию перевозят продукцию, которую европейские поставщики отказываются отправлять в Россию напрямую «по политическим соображениям», сказал Дятлов. На этом направлении растут поставки комплектующих для автомобилей и другой техники, добавляет гендиректор «Infoline-аналитики» Михаил Бурмистров.

«ВЕДОМОСТИ»

ИННОВАЦИИ

Технологии скорости

Одним из потенциальных инструментов «расшивки» масштабной логистической проблемы и ресурсом для роста экономики в целом являются высокоскоростные магистрали, заявил генеральный директор ООО «Русатом Металлургические Технологии» Андрей Андрианов на Форуме транспортных решений «Из пункта 2022 в пункт 2030».

«Мы изучали этот вопрос как разработчики и производители высокотехнологичных проводных систем для ВСМ. К примеру, если говорить о пассажирских перевозках, то энергозатраты на одного пассажира ВСМ в 4,3 раза ниже, чем на автомобиле, и в 8,5 раза ниже, чем на авиатранспорте. На расстояниях от 400 до 1000 км высокоскоростные железнодорожные перевозки имеют существенное преимуще-

ство как перед автотранспортом, так и перед авиацией. Для понимания: контактные провода из сверхпрочного сплава медь-ниобий, которые выпускает «Русатом МеталлТех», способны обеспечить движение поездов на скорости вплоть до 400 км/ч.

Позапная реализация федеральной системы строительства инфраструктуры для ВСМ стимулирует развитие высокотехнологичных отраслей промышленности и будет способствовать равномерному освоению всей территории страны, трудовой миграции и повышению активности населения, что, в свою очередь, приведёт к развитию промышленности, сельского хозяйства, туризма и иного бизнеса. Мы увидим рост бюджетной эффективности и прирост ВВП. И, что немаловажно, ВСМ позволит существенно сократить негативные выбросы в окружающую среду благода-

ря большей экологичности и энергоэффективности подвижного состава ВСМ по отношению к традиционным железнодорожным линиям, а также авто- и авиатранспорту.

Россия поддерживает глобальный тренд зелёного курса в области декарбонизации транспорта, что соответствует достижению собственных целей устойчивого развития в области охраны окружающей среды и экологической безопасности. Транспорт потребляет порядка 30% всей вырабатываемой в мире энергии и ответственен за выбросы четверти всего углекислого газа на планете. В транспортной сфере России, по оценке Международного энергетического агентства, 71% выбросов CO₂ приходится на автомобили, 14,3% – на судовой транспорт, 12,3% – на авиацию и лишь 1,8% – на железные дороги».

FORBES.RU

ТРАНСПОРТ

Примагнитить логистику

По мнению генерального директора ООО «Русатом Металлургические Технологии» Андрея Андрианова, решить проблемы с логистикой, помимо ВСМ, поможет запуск поездов на магнитных подушках. Свою позицию глава предприятия представил на Форуме транспортных решений «Из пункта 2022 в пункт 2030».

«Этот вид транспорта имеет ряд преимуществ, среди которых возможность разви-

вать скорость более 500 км/ч, малое потребление электроэнергии (что снижает уровень эксплуатационных расходов), удобная и комфортная езда без посторонних шумов, тряски.

В нашей стране на данный момент маглевов нет, но мы рассматриваем, что в будущем поезда на магнитных подушках займут важное место в транспортной отрасли. Стоит отметить большой потенциал поездов на магнитных подушках при решении задач пас-

сажиро- и грузоперевозок. Основная цель таких дорог – разгрузить наземные пути и сократить объём авиaperевозок. Развитие скоростных поездов на магнитной тяге сможет улучшить экологическую обстановку в городах, решить проблему пробок. Наиболее привлекательной стороной маглева является достижение им высоких скоростей, что позволит в будущем конкурировать даже с авиалиниями, которые работают на расстоянии до 1000 км.

Уже сегодня госкорпорация «Росатом» готова предложить комплексное решение по маглевам – от конструкций магнитной подвески до подвижного состава и технических средств транспорта. Наличие полного производственного цикла в контуре «Росатома», начиная с добычи редкоземельных металлов и заканчивая машиностроительными и приборными заводами, обеспечит создание надёжного магнитолевитационного транспорта международного уровня.

FORBES.RU

МНЕНИЕ

Возможности роста

Новые экономические условия и логистические вызовы создадут дополнительное окно возможностей, которое необходимо использовать.

С таким мнением выступила директор по взаимодействию с органами государственной власти компании «ОТЛК ЕРА» Лариса Коршунова на прошедшем в апреле форуме транспортных решений «Из пункта 2022 в пункт 2030», итоги которого подводит «Forbes Россия».

Железная дорога продолжает быть тем мостом, который соединяет Европу и Китай, отметила эксперт. На площадке Минтранса идёт работа по формированию новых логистических маршрутов, возрастает важность равномерной загрузки мощностей, ритмичной работы по всей цепочке. В частности, актуален вопрос транспортных коммуникаций между экспортёрами и терминально-логистическими центрами. «Мы должны максимально оптимизировать и перевозочные, и таможенные технологии, – полагает Коршунова. – Например, погранпереходы в логистике были и остаются узким местом».

«FORBES Россия»

ТЕХНОЛОГИИ

Выживут только эффективные

Период кризисных изменений не закончился, и адекватно оценить масштаб проблем пока сложно, пришли к единому выводу участники Форума транспортных решений «Из пункта 2022 в пункт 2030».

«Выживут те, кто инвестирует в инновации, в свою эффективность. И если раньше кто-то на российском рынке ещё занимался псевдоцифровизацией, псевдолокализацией, то теперь всем понятно, что «псевдо» уже не пройдёт», – констатировал Павел Середа, руководитель дивизиона железнодорожной автоматики и телемеханики и заместитель гендиректора Группы компаний 1520.

ФОРУМ

Всеобщая «перепрошивка»

Участники Форума транспортных решений «Из пункта 2022 в пункт 2030» поделились опытом цифрового моделирования логистических процессов.

«Объём операций «Почты России» – миллиарды писем и сотни миллионов посылок в год, количество маршрутов – примерно 1,5 млрд. Собственный программный продукт использует данные о движении транспортных средств,

сортировочных мощностях, логистических плечах и выдаёт оптимальную планировку маршрутов, – рассказал глава проектного офиса открытых инноваций АО «Почта России» Никита Жучков. – Мы прорабатываем решение по цифровым двойникам управляющего воздействия. Например, когда логистический центр может автоматически управлять разгрузкой, загрузкой и отправкой транспорта, учитывая ин-

формацию о каждой посылке и собранном грузе».

Сегмент гиперлокальной доставки оказался наиболее готов к новым вызовам, считает директор по инвестиционной деятельности Master Delivery Тимур Мьяльдин. Поддержкой игроков этой отрасли могла бы стать «переквалификация» в IT-компаниях, чтобы стать рецепиентами различных льгот, – это позволило бы ускорить их технологическое развитие.

«FORBES Россия»

ПРАВО

Судебный запрет на суд

Арбитражный суд Москвы принял к производству ещё одно заявление ОАО «РЖД» к Siemens Mobility GmbH, сообщается в судебной картотеке.

Иск касается наложения запрета Siemens Mobility инициировать судебные разбирательства в Международном арбитражном суде при Палате экономики Австрии в Вене по всем спорам, возникающим из договора от 20 апреля 2007 года (№ 232) о техническом обслуживании и ремонте высокоскоростных (в/с) поездов. Предварительное судебное заседание назначено на 19 июля.

Как сообщалось, ранее РЖД подали аналогичный иск к Siemens в отношении споров, возникающих из договора от 17 декабря 2014 года (№ ЦДИЦШ/37) на обслуживание станции Лужская в Ленинградской области, этот договор ранее Siemens расторг в одностороннем порядке. Заседание по нему назначено на 12 июля.

ИНТЕРФАКС

МНЕНИЕ

Разрешимая проблема

Опрошенные агентством «Прайм» эксперты призывают не драматизировать ситуацию в связи с уходом Siemens из России.

Если говорить о будущем «Сапсанов» и «Ласточек», то с первым проблемы возможны, поскольку они не производились в России. «Ласточек» постепенно будет становиться больше – локализация производства очень сильная, рассуждает специалист департамента стратегических исследований Total Research Николай Вавилов.

«Надежду на позитив внушает факт передачи по суду всего оборудования Siemens в пользование РЖД в качестве компенсации по одностороннему разрыву контракта, а параллельный импорт сможет помочь в доставке запчастей», – уверен Вавилов. К тому же есть альтернатива Siemens в лице мирового лидера по производству высокоскоростных поездов, китайской CRRC, которой очень интересен российский рынок.

Доцент кафедры экономики РЭУ им. Г.В. Плеханова Александр Тимофеев напомнил, что Siemens приходила в России только на те площадки, где уже было профильное производство, и персонал требовалось только немного доучить. «Комфортальные электрички «Ласточка» и скоростные поезда «Сапсан» никуда не денутся, они продолжают радовать нас своим комфортом», – говорит он. Есть и другие варианты. В России вели разработку модификации поезда ЭР200 и экспериментального состава «Сокол». «Также поезд нам наверняка сможет поставлять Китай. И у корейцев есть Hyundai, который делает электрички. Технически те же китайцы смогут заменить запчасти, которые нам потребуются для «Сапсанов» и «Ласточек», – рассуждает эксперт. По его оценкам, перестройку ключевых процессов российскими компаниями сделать можно в течение 5–6 лет. Есть проект серии ЭГЭ2Тв (проект «Йволга-3.0» от Трансмашхолдинга), который можно возродить. У РЖД числятся 16 «Сапсанов» и 260 «Ласточек». Ещё 13 «Сапсанов» оставалось по контрактам в процессе поставки, часть уже поставили. Поэтому ожидать, что число рейсов заметно уменьшится, не стоит, полагает Тимофеев.

Не будет проблем и с сервисным обслуживанием, уверены эксперты. Большинство сотрудников перейдут или уже перешли в штат российского подразделения.

Прайм

СОТРУДНИЧЕСТВО

Честные отношения

Президент Сербии Александер Вучич с оптимизмом высказался о сотрудничестве с Россией.

«На рынке цена газа для нас была бы с учётом транспорта и посредников 1,2–1,3 тыс. долларов за тысячу кубических метров, для нас это огромная цена. Верю, что получим честную цену, у российских партнёров у нас всегда была честная цена, всегда было надёжное снабжение. Относительной проблемой были объёмы, думаю, по объёмам в этот раз решим, и я надеюсь на это», – заявил Вучич в эфире национального телевидения.

«Сегодня меня [министр финансов Сербии Синиша Мали проинформировал о разговорах с Сиярто, они действительно готовы, и мы уже конкретизировали наши разговоры, хочу подтвердить их, когда вернусь в Белград, и хочу обозначить этот элемент в возможном разговоре с президентом Путиным], – сказал президент Сербии.

«Уверен, что будем говорить и о ситуации на Украине, и о наших двусторонних отношениях, многих совместных проектах от РЖД до Беовоз (Белградской городской и пригородной линии. – Ред.) и обо всём, о чём начали разговаривать, есть много тем для рассмотрения с российским президентом, и уверен, что у нас будет корректный и хороший разговор», – подчеркнул сербский лидер.

РИА «Новости»

ВИЗИТ

Мали приветствует нас

Мали рассчитывает на совместную работу с Москвой в сфере инфраструктурного строительства и привлечение российских компаний к возведению железной дороги. Об этом заявил глава МИД Мали Абдулайе Диоп на пресс-конференции по итогам переговоров с министром иностранных дел России Сергеем Лавровым.

«Сегодняшний визит проходит в особой политической ситуации, но мы сможем работать вместе в области инфраструктуры. И сможем обратиться к российским компаниям для строительства железной дороги к Мали», – сказал он.

Диоп указал, что обсудил с российским коллегой вопросы поставки топлива и продуктов первой необходимости. «Следующий пункт [сегодняшних переговоров] – это сотрудничество в сфере сельского хозяйства. Мы хотели бы, чтобы все ограничения были сняты и страны могли по-прежнему получать поставки».

ТАСС

РАЗВИТИЕ

И на земле, и под землёй

Часть перспективного МЦД-5 – ветки современного железнодорожного транспорта – может пройти под землёй. Об этом мэр Москвы Сергей Собянин заявил во время выступления на суперфинале конкурса «Лидеры России» в Гостином дворе.

Пятый диаметр, согласно перспективным планам, должен пройти через всю Москву от Домодедово до Королёва и Пушкина. А это возможно, только если удастся соединить ярославское и павелецкое направление «железки».

«Это очень сложно, возникла идея пройти тоннелем под центром Москвы», – сказал Собянин. – Идея фантастическая. Но, как показала практика, все фантазии у нас становятся былью».

Напомним, что сейчас в столичном регионе работают два железнодорожных диаметра: Нахабино – Подольск и Лобня – Одинцово. Ещё два диаметра должны запустить в следующем году.

Реализация проектов МЦД продолжается активными темпами. Как сообщается в официальном Telegram-канале столичного Департамента транспорта, реконструкцию станции Мещерская будущего D4 вместе с РЖД планируется закончить уже этим летом. К настоящему моменту выполнено более 70% работ. В рамках работ платформы оборудуют крытыми навесами на всю

«По поручению мэра Москвы мы создаём крупные пересадочные узлы в разных районах города. «Серп и Молот» – это уникальный транспортный объект, один из самых масштабных. Этот ТПУ улучшит транспортную доступность для более 218 тыс. жителей. Будет построен современный вокзал в едином архитектурном исполнении. Но, главное, это удобный для пассажиров формат ТПУ московского транспортного каркаса – за считанные минуты можно будет пересечь между двумя линиями МЦД и метро, а также перейти на наземный транспорт. Появятся десятки новых маршрутов», – сказал Ликсутов.

ТПУ объединит МЦД-2 и МЦД-4, станции метро «Римская» Люблинско-Дмитровской линии и «Площадь Ильича» Калининской линии. Станцию будущего D4 сейчас реконструируют, до осени тут не останавливаются поезда из Москвы. Также сюда «пе-

редут» платформы станции Москва-Товарная D2, её самую закроют.

Продолжаются и работы по интеграции Серпуховско-Тимирязевской линии метро и МЦД-1. Как сообщил заместитель мэра Москвы по вопросам градостроительной политики и строительства Андрей Бочкарёв, в рамках формирования ТПУ «Тимирязевская» проводится реконструкция подземного пешеходного перехода одноимённой станции метро. В составе ТПУ также появится плоскостной перехватывающий паркинг на 170 машино-мест и пешеходный переход-галерея для создания пересадки по принципу «сухие ноги». «Будут построены новые остановочные пункты наземного городского транспорта, будет модернизирована улично-дорожная сеть», – добавил Бочкарёв.

По словам исполнительного директора по развитию АО «Мосинжпроект» (один из операторов программы развития ТПУ в столице) Альберта Суниева, на территории ТПУ также появятся объекты коммерческой инфраструктуры – два многофункциональных комплекса.

ТАСС, STROI.MOS.RU

МАРШРУТ

Суда, суда, суда

«СБЕРТРОЙКА» совместно с правительством Москвы к открытию водных маршрутов запустили сайт для покупки билетов на прогулочные теплоходы и речные трамвайчики.

Сервис «Суда сюда!» – это часть единой билетной системы московского транспорта. Он даёт пассажирам возможность не терять время в очередях и приобрести билет в несколько кликов, а судовладельцам – продавать билеты без посредников. Пока портал работает в тестовом режиме, планируется постоянное обновление функционала в течение всего сезона до сентября.

Для покупки билета клиенту нужно зайти на сайт, выбрать дату и категорию поездки (прогулочные маршруты, банкетный флот, переправа), время и причал отправления, кликнуть «купить». Сейчас доступны прогулочные маршруты: Северный, Коломенский, Круговой, Центральный, СРВ-Химки. В будущем на сайте можно будет приобрести билет на все возможные прогулочные маршруты. Также есть возможность выбрать переправу по направлению: Северный речной вокзал (СРВ) – Захарково с обратным сообщением. В направлении до причала Захарково стоимость проезда составит 46 руб. До причала в городе Химки – 150 руб. Отмечается, что теплоходы отправляются каждый час.

Помимо внедрения онлайн-системы продаж билетов, «Сбертройка» постепенно запускает билетную систему на базе транспортной карты «Тройка» в офлайне – в кассах и на борту. Уже сейчас на ряде речных теплоходов и в некоторых кассах поездку можно оплатить «Тройкой».

ТАСС, VM.RU

ПРОИЗВОДСТВО

Волга ждёт свой «Метеор»

25 мая сотрудники АО «ЦКБ по СПК им. Р.Е. Алексеева» на своей верфи в Чкаловском районе спустили на воду второе скоростное пассажирское судно на подводных крыльях «Метеор 120Р». В этот же день на предприятии прошла церемония закладки пятого судна этой серии. Ещё два «Метеора» сейчас в процессе сборки.

Первый «Метеор» конструкторское бюро спустило на воду в августе 2021 года, он отправился в Ханты-Мансийский автономный округ и с мая работает на речных пассажирских линиях. Второй «Метеор» также будет отправлен на реки ХМАО. Ещё три «Метеора» предприятие строит в рамках контракта с ГТЛК.

Председатель совета директоров и генеральный конструктор ЦКБ по СПК Георгий Анцев рассказал, что мощность верфи позволяет строить четыре-пять «Метеоров» и до семи «Валдаев» в год. Он считает, что если Нижегородская область поспешит и подпишет контракт на покупку «Метеора» с лизинговой компанией в 2022 году, то уже через год судно может выйти на региональные пассажирские линии. Потенциальными покупателями ещё двух «Метеоров» могут стать Якутия и ОАО «РЖД», которые хотели использовать скоростные суда на мультимодальных туристических маршрутах в Карелии.

Министр транспорта Нижегородской области Павел Саватеев подтвердил, что программа по использованию «Метеоров» в Нижегородской области одобрена губернатором.

Покупками «Метеора» заинтересовались в Санкт-Петербурге. «По итогам туристического сезона мы увидим, есть ли рост туристического потока. На основании этих данных будем принимать решение о том, сколько новых СПК потребуется, и выходить на согласования об их поставках», – рассказал глава Петербургского комитета по развитию туризма Сергей Корнеев.

По словам Георгия Анцева, одна из ключевых проблем судостроения, которая коснулась и СПК, – разрыв сложившихся логистических цепочек из-за резко изменившейся политической обстановки. «СПК на треть состоят из импортных компонентов, поэтому мы ищем новые каналы поставок. Навигационное и электронное оборудование уже ставится российское. Строятся суда из российского металла и с использованием отечественных отделочных материалов», – отметил он.

«КОММЕРСАНТЪ.РУ»