

Groteck

Business Media

На рынке СМИ с 1992 года

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

МАШИНОСТРОЕНИЕ, МЕТАЛЛУРГИЯ, НЕФТЕГАЗОВЫЙ КОМПЛЕКС, ЭНЕРГЕТИКА, ТРАНСПОРТ, ЖКХ,
ТЕЛЕКОММУНИКАЦИИ, БЕЗОПАСНОСТЬ, СТРОИТЕЛЬСТВО, ПИЩЕВАЯ ИНДУСТРИЯ, МЕДИЦИНА,
ФИНАНСОВЫЙ СЕКТОР, ОБРАЗОВАНИЕ И НАУКА, ИНДУСТРИЯ СЕРВИСА, ТОРГОВЛЯ, СЕЛЬСКОЕ ХОЗЯЙСТВО

ТРАНСПОРТНЫЙ КОМПЛЕКС

ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

ИНФОРМАЦИОННОЕ АГЕНТСТВО «МОНИТОР»
iCenter.Ru

№ 4 (130) апрель 2016

ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО ЗАКОНОПРОЕКТЫ
ТЕХНИЧЕСКОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ФИНАНСЫ ИНВЕСТИЦИИ ФОНДОВЫЙ РЫНОК БАНКРОТСТВО
СЕРТИФИКАЦИЯ ЛИЦЕНЗИРОВАНИЕ СТАНДАРТЫ АУДИТ КАЧЕСТВО
СОГЛАШЕНИЯ ПАРТНЕРСТВО СЛИЯНИЯ ПОГЛОЩЕНИЯ РЕОРГАНИЗАЦИИ КАДРОВЫЕ
НАЗНАЧЕНИЯ КАДРОВЫЕ РЕШЕНИЯ УПРАВЛЕНИЕ ПЕРСОНАЛОМ ПРОБЛЕМЫ
КОНФЛИКТЫ ИНЦИДЕНТЫ АРБИТРАЖНАЯ ПРАКТИКА ПРОЕКТЫ КОМПЛЕКСНЫЕ
РЕШЕНИЯ ОПЫТ ВНЕДРЕНИЯ ТЕХНОЛОГИИ ОБОРУДОВАНИЕ ИНСТРУМЕНТЫ
МАТЕРИАЛЫ ПРОДУКТЫ УСЛУГИ ОБЗОРЫ ИНДИКАТОРЫ РАЗВИТИЯ
АНАЛИТИКА ЭКСПЕРТНЫЕ ОЦЕНКИ ДЕЛОВОЙ КАЛЕНДАРЬ ВЫСТАВКИ ФОРУМЫ

СПЕЦИАЛЬНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ

Для получения издания
во 2-м полугодии 2016

**ПРОДЛИТЕ
ПОДПИСКУ**

2 способа:

1. В вашем
подписном
агентстве

2. В редакции
подробнее
на iCenter.Ru

ГЛАВНЫЕ НОВОСТИ

Минтранс России утвердил Правила исчисления сроков доставки грузов, порожних грузовых вагонов железнодорожным транспортом	1
Железные дороги Белоруссии, Казахстана и РФ планируют уравнивать доли в ОТЛК без активов	10
РЖД смогут давать скидку в 25% на грузоперевозки 2-3 классов без ограничения расстояния	14
На сеть РЖД хотят привлечь дополнительные внешнеторговые грузы	20
ОАО "РЖД" подготовило актуализированный вариант Генеральной схемы развития сети железных дорог ОАО "РЖД" до 2020 и 2025 года	23
FESCO начинает интермодальные перевозки грузов между РФ и Ираном	34
Обзор железнодорожного рынка РФ в январе-феврале 2016 г	39
Векторы оптимизации российской логистики	49

СОДЕРЖАНИЕ НОМЕРА:

РЕГУЛИРОВАНИЕ

Законодательные акты и инициативы

- Минтранс России утвердил Правила исчисления сроков доставки грузов, порожних грузовых вагонов железнодорожным транспортом 1
- Госдума ратифицировала соглашение РФ с Финляндией о прямом железнодорожном сообщении 1

Сертификация. Лицензирование. Стандарты. Тестирование

- Бежицкая сталь получила сертификат соответствия на основные детали тележки «Барбер» с нагрузкой на ось 25 тонн 1
- Ярославский «Ремпутьмаш» прошел аудит 2
- Тестовая эксплуатация тепловоза серии ТГ-16М продолжается на Сахалине 2
- ОПЖТ: в Астане прошло заседание комитета по стандартизации № 524 «Железнодорожный транспорт» 2
- «Уральские локомотивы» завершили испытания электровоза 2ЭС7 3
- «Электромашина» получила сертификат IRIS 3
- Представители ОПЖТ обсудили повышение качества ремонта 4
- УВЗ собирается сертифицировать цистерну из композитных материалов 5
- Количество документов для заключения договоров с ЦФТО сократят до 4 позиций 5

УПРАВЛЕНИЕ

Соглашения и партнерства. Профессиональные сообщества. Реорганизации

- «Совфракт» и «Роснефть» подписали долгосрочный контракт на перевозку нефти и нефтепродуктов 5
- Росрыболовство создало совместную с РЖД рабочую группу 6
- Афганистан построит новые железнодорожные пути с российской колеей 6
- Благовещенск мостится к Хэйхэ 7
- Иранские грузовые вагоны могут получить доступ на железные дороги СНГ 7
- «Трансмашхолдинг» и венгерская Dunakeszi могут создать СП по производству вагонов 8
- ОВК приобрела вагоноремонтное предприятие ТСЗ «Титран-Экспресс» 8
- Уралвагонзавод заинтересовался продукцией малого бизнеса: подписано спецсоглашение 9

Финансы. Инвестиции

- Утвержден финансовый план ПАО «Укрзализныця» на 2016 год 9
- На железные дороги в Крыму выделяют 6,8 млрд рублей 9
- ФГК ожидает по итогам 2015 года убыток по РСБУ в 8,5 млрд рублей 9
- Ж/д субсидии для компаний Калининграда составят до 60 тыс рублей на вагон 10
- Железные дороги Белоруссии, Казахстана и РФ планируют уравнивать доли в ОТЛК без активов 10
- Сербия хочет попросить у РФ \$800 млн на модернизацию железных дорог 11
- Средства ФНБ, выделенные на модернизацию Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей, остались на депозите «РЖД» 11
- Железнодорожные операторы просят у правительства субсидии 11

- РЖД в 2016 году инвестируют в развитие Забайкальской железной дороги 41,5 млрд рублей 12

Тарифы и ставки

- В РЖД готовы предоставить грузоотправителям из Башкирии скидки до 25% 12
- ОВК: рост ставок усилится в ближайшие месяцы 12
- «Укрзализныця» удешевила перевозки контейнеров в железнодорожно-паромном сообщении 13
- Кабмин Украины одобрил повышение грузовых ж/д тарифов на 10% 13
- В ЕАЭС унифицируют тарифы на грузоперевозки с территории Кыргызстана 14
- КЖД предлагает ввести 20% скидку для транзита из "большой России" 14
- РЖД смогут давать скидку в 25% на грузоперевозки 2-3 классов без ограничения расстояния 14
- РЖД начинают разработку нового прейскуранта тарифов на перевозку грузов 15
- Грузия предоставила Украине скидку на транзит грузов по «Новому Шёлковому пути» 15
- Химики ждут льгот на экспортные железнодорожные перевозки 15

HR. Кадровые решения. Персоны

- Одесскую железную дорогу возглавил Г.Бойко 16
- И.Шилов назначен первым заместителем начальника Белорусской железной дороги 17
- В.Машкин назначен генеральным директором АО "МКЖД" 17
- Мамука Бахтадзе назначен спецпредставителем Грузии по вопросам «Нового Шелкового пути» 17

КОМПЛЕКСНЫЕ РЕШЕНИЯ. ОПЫТ ВНЕДРЕНИЯ Новые железные дороги и маршруты. Модернизация

- Новый грузовой поезд начал курсировать между Харбином и Екатеринбургом 17
- Россия закончила ремонт железнодорожных путей в Латвию 18
- В ближайшие 5 лет на востоке Казахстана будет построена железная дорога до границы с Китаем 18
- «Укрзализныця» построит новую ветку в Донецком регионе 18
- Железная дорога через Китай напрямую соединит Иркутск и Владивосток 18
- До конца года Азербайджан и Иран соединят железные дороги 19

Российские проекты и решения

- GEFCO предлагает увеличить объемы железнодорожных грузоперевозок для развития международной торговли с Китаем 19
- Транспортный коридор «Восток – Запад» прибавит в весе в 2019 году 66 млн тонн 20
- На сеть РЖД хотят привлечь дополнительные внешнеторговые грузы 20
- Рост объема грузов ожидается на "железке" Чульбасс-Инагли в Южной Якутии 21
- Парк ФГК возвращен под управление оператора 21
- ФГК планирует разработать стратегию до 2020 г. после утверждения модели рынка 21
- Горьковская железная дорога готова обеспечить бесперебойный пропуск транзитных грузов 22
- Саратовских грузовладельцев просят перейти на железнодорожный транспорт 22
- Костромские промышленники увеличили отправку грузов железнодорожным транспортом 23
- Санкт-Петербургский филиал ПГК доставил крупногабаритный груз в Азербайджан 23

- ОАО "РЖД" подготовило актуализированный вариант Генеральной схемы развития сети железных дорог ОАО "РЖД" до 2020 и 2025 года	23
- На Брянском машиностроительном заводе появился первый в России тренажер кабины тепловоза	24
- Предложение об упрощении процедуры приписки вагона к станции	25
- В ЕВРАЗ НМТП создан логистический центр	26
- МЖД может развивать грузоперевозки с использованием областных складских комплексов	26
- Больше грузов перевезут на ВСЖД в 2016 году	27
- Южноуральские промышленники посетили ЮУЖД	27

Зарубежные проекты и решения

- Казахстанские перевозчики меняют маршруты доставки грузов из-за российских санкций	28
- Индия будет прокладывать 19 км железных дорог ежедневно	29
- В США предложили хранить нефть прямо в железнодорожных цистернах	29
- Белорусская железная дорога развивает экспорт транспортных услуг	29
- Latvijas Dzelzceļš усилит внутренние перевозки	30
- Туркменистан, Казахстан и Иран привлекают железнодорожные грузопотоки из Европы и Китая	30

Сервис. Услуги

- «РЖД Логистика» запустила сервис по перевозке сборных грузов из Китая в Екатеринбург	30
- На ДВЖД в два раза выросло количество грузовых поездов, отправленных по спецрасписанию	31
- Проект "РЖД" и Knauf позволил значительно разгрузить автодороги Тульской и Московской областей	31
- ПГК развивает логистический сервис между Россией и Китаем	31
- Нижегородский филиал ПГК развивает логистический сервис	32
- Мировых контейнерных операторов "привяжут" к РПК	32
- Запущен новый контейнерный поезд между Китаем и Германией	33
- FESCO начинает интермодальные перевозки грузов между РФ и Ираном	34
- Отправлен первый контейнерный состав с растительным маслом из Казахстана в Китай	34

ОБОРУДОВАНИЕ. ТЕХНОЛОГИИ. СЕРВИСНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ. УСЛУГИ

Поставки. Техническое обслуживание

- "Трансойл" может приобрести до 500 вагонов в 2016 году в случае необходимости	34
- Экспорт грузовых вагонов из РФ в 2016 году может вырасти в 1,5 раза	35
- За год УВЗ поставил 2255 грузовых вагонов в разные страны	35
- Казахстан самостоятельно ремонтирует 86% грузовых вагонов	35
- «Железная дорога Молдовы» купит 10 грузовых локомотивов на европейские деньги	36
- Кузбассразрезуголь обновляет локомотивный парк	36
- ОЗК решила создать собственный парк железнодорожных зерновозов	36

Подвижной состав. Комплектующие

- Под Саратовом начнут производить локомотивы Bombardier	37
- В «РМ Рейл Рузхиммаше» строят планы на 2016 год	37

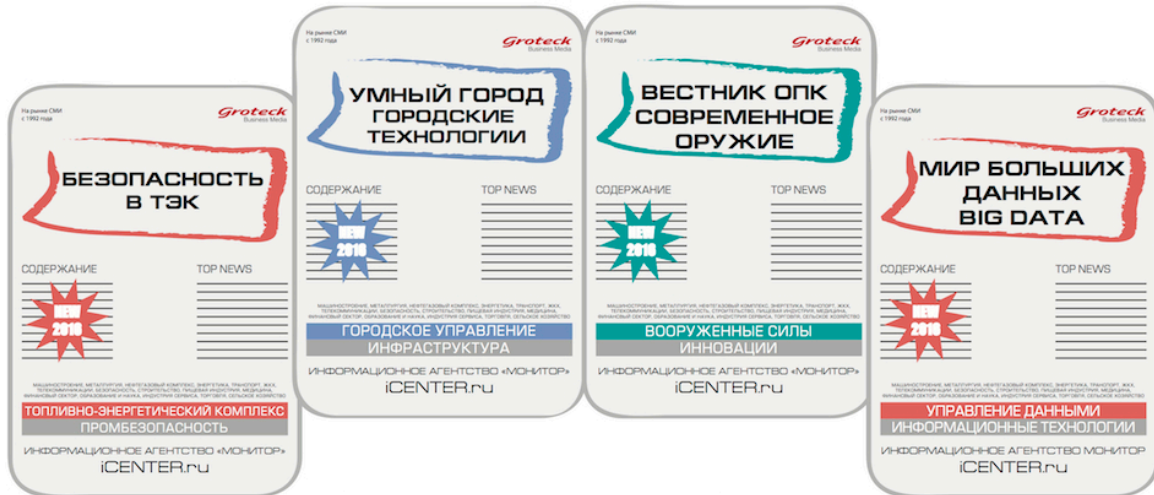
ИНДИКАТОРЫ РАЗВИТИЯ.

Проблемы. Конфликты. Инциденты

- 15 тысяч человек останутся без работы из-за решения РЖД и Росжелдора	37
- Южная Корея отказалась получать грузы из России через северокорейский порт	38
- Паромы на линии Усть-Луга – Балтийск ходят со 100% загрузкой	38
- Армения заподозрила ЮКЖД в необоснованном повышении цен	38

Аналитика. Обзоры. Экспертные оценки

- Транзитный грузопоток между РФ и Японией увеличился почти в 9 раз	39
- Обзор железнодорожного рынка РФ в январе-феврале 2016 г	39
- Операторы сдают вагоны	42
- Погрузка РЖД за 2 месяца 2016 года осталась на уровне прошлого года	42
- Особые условия	43
- Выпуск грузовых вагонов в России в январе-феврале вырос на 13,1%	43
- Обзор: Объем погрузки в феврале 2016: филиалы ПГК	44
- Обзор: Объем погрузки за январь - февраль 2016: филиалы РЖД	45
- РЖД к 2020 г прогнозируют значительный рост грузопотока в направлении портов юга РФ	47
- Обзор: Объем перевозок в феврале 2016: ФГК	48
- Векторы оптимизации российской логистики	49



Выход с 01.01.2016

НОВИНКИ-2016

**ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ ОТРАСЛЕВОЙ МОНИТОРИНГ
БОЛЕЕ 60 ТЕМАТИЧЕСКИХ ИЗДАНИЙ
ПОМОГУТ СПЕЦИАЛИСТАМ:**

- Выявить Вызовы, Угрозы и Риски
- Определить Точки Развития
- Прогнозировать Темпы Развития
- Оценить Деловую Репутацию Партнеров
- Принять Взвешенное Решение

Выход с 01.07.2016

iCenter.Ru



РЕГУЛИРОВАНИЕ Законодательные акты и инициативы

Минтранс России утвердил Правила исчисления сроков доставки грузов, порожних грузовых вагонов железнодорожным транспортом

18 марта 2016, Россия, Москва, kodeks.ru. Приказом Минтранса России от 07.08.2015 N 245 утверждены Правила исчисления сроков доставки грузов, порожних грузовых вагонов железнодорожным транспортом в соответствии со статьей 33 Устава железнодорожного транспорта РФ.

Порядок исчисления сроков доставки грузов и порожних вагонов в прямом международном сообщении регулируется соответствующими международными договорами (соглашениями).

При перевозках грузов и порожних вагонов в прямом железнодорожном сообщении с железнодорожных станций, расположенных в Калининградской области, Республике Крым (за исключением грузов и порожних вагонов, перевозимых в железнодорожно-паромном сообщении), на железнодорожные станции в других субъектах Российской Федерации и в обратном направлении применяется порядок исчисления сроков доставки, установленный международными договорами (соглашениями).

Сроки доставки для грузов шестой степени негабаритности и для сверхнегабаритных, требующих специального ограничения скорости на весь путь следования, не устанавливаются.

Госдума ратифицировала соглашение РФ с Финляндией о прямом железнодорожном сообщении

28 марта 2016, Финляндия, tks.ru. Госдума ратифицировала соглашение между правительствами России и Финляндии о прямом международном железнодорожном сообщении.

Документ определяет "единые правовые нормы к договору перевозки в прямом международном железнодорожном сообщении", в том числе устанавливает ответственность перевозчиков и порядок рассмотрения претензий, говорится в пояснительной записке. Необходимость его заключения обусловлена, прежде всего, проводимыми в РФ реформами железнодорожного транспорта, указывается в ней.

В настоящее время между Москвой и Хельсинки уже действует двустороннее межправительственное соглашение о российско-финляндском прямом международном железнодорожном сообщении, подписанное в 1996 году, но оно прекратит свое действие с даты вступления в силу одобренного сегодня документа.

В сопроводительных материалах подчеркивается, что соглашение "отвечает интересам российских перевозчиков", а его реализация не повлечет дополнительных расходов из федерального бюджета.

Сертификация. Лицензирование. Стандарты. Тестирование

Бежицкая сталь получила сертификат соответствия на основные детали тележки «Барбер» с нагрузкой на ось 25 тонн

01 марта 2016, Россия, Брянская обл., expertnw.ru. Бежицкая сталь (входит в состав ЗАО «Трансмашхолдинг») получила от Регистра сертификации на федеральном железнодорожном транспорте сертификаты соответствия на основные детали тележки «Барбер» с нагрузкой на ось 25 тонн – боковую раму и надрессорную балку тележек грузовых вагонов. Об этом сообщили в Департаменте по внешним связям холдинга.

Сертификационные испытания проводились в испытательном Центре железнодорожной техники открытого акционерного общества «Всероссийский научно-исследовательский институт железнодорожного транспорта».

Поскольку данные стальные отливки являются наиболее ответственными узлами тележки грузовых вагонов, процедура сертификации предусматривает тщательную проверку изделий на соответствие установленным нормам безопасности по химическому составу, макро и микроструктуре стали, ресурсной выносливости, механическим свойствам. Результаты испытаний подтвердили, что данная продукция, воспринимающая основные нагрузки при эксплуатации грузовых вагонов, отличается повышенной надёжностью, качеством, точными геометрическими размерами и с запасом обеспечивает требуемые характеристики.

Прошедшая сертификация продукция маркируется единым знаком обращения на рынке государств-членов Таможенного союза (ТС) - «ЕАС», что дает право на их использование в Таможенном союзе.

Сертификаты соответствия выданы на 5 лет со сроком действия - 20.12 2020 года.

ОАО «ПО «Бежицкая сталь» (г. Брянск) является одним из крупнейших в России производителем вагонного литья и выпускает полный перечень номенклатуры стального литья для грузовых и пассажирских вагонов. Основным заказчиком продукции является ОАО «Российские железные дороги».

Ярославский «Ремпутьмаш» прошел аудит

02 марта 2016, Россия, Ярославская обл., remptm.ru. ОАО «Ярославский ВРЗ «Ремпутьмаш» Группы РПМ успешно прошел ресертификационный аудит системы менеджмента бизнеса на соответствие требованиям международного стандарта железнодорожной промышленности IRIS.

Ресертификационный аудит проходил в период с 02.02.2016 по 05.02.2016. В результате аудита ОАО «Ярославский «Ремпутьмаш» получил сертификат международного органа по сертификации систем менеджмента ООО ССУ «ДЭКУЭС».

По сравнению с предыдущим годом удалось повысить уровень соответствия системы требованиям IRIS на 6% в связи с тем, что были реализованы улучшения, рекомендованные аудиторами при предыдущих надзорных аудитах. Прохождение ресертификационного аудита свидетельствует об успешном функционировании системы менеджмента бизнеса на предприятии.

Тестовая эксплуатация тепловоза серии ТГ-16М продолжается на Сахалине

03 марта 2016, Россия, Сахалинская обл., astv.ru. В феврале на Сахалин была доставлен тепловоз №003 из новой серии ТГ-16М. После замены на модернизированных тележках материковых колесных пар на узкие островные (1067 мм), локомотив перегнали из Холмска в Южно-Сахалинское ремонтное депо. После тестирования всех узлов он отправился в свою первую поездку с грузом.

– Эта поездка была санкционирована после обкатки, проверки всех систем и узлов, – сообщил главный инженер эксплуатационного локомотивного депо Южно-Сахалинск Вячеслав Черный. – В настоящее время машина поставлена на очередной техосмотр, в процессе которого устраняются выявленные недостатки.

Как рассказал машинист-инструктор Эдуард Черенков, сопровождавший новый локомотив в поездке, маршрут для него специально не выбирался, так же как и груз в составе поезда, все было в обычном режиме:

– От Южно-Сахалинска до станции Заозерное было доставлено 900 тонн, в основном это были цистерны с топливом. Обратное до Взморья шли с грузом порядка двух тысяч тонн, а далее до Южно-Сахалинска уже взяли 3,5 тысячи тонн. В составе поезда были полувагоны с углем и платформы с дорожной техникой.

Напомним, что первой из новой серии ТГ-16М на Сахалин поступила модель №002 в конце 2014 года. В течение последующего года она проходила испытания на полигоне островной магистрали. В этот период все выявленные проектные недоработки передавались на завод-изготовитель (Люденовский тепловозостроительный завод). Предложения сахалинских железнодорожников оперативно вносились в проект и в строящиеся модели.

В настоящее время локомотив №002 находится практически в постоянной эксплуатации. Однако, по заверению главного инженера ЛТЭС Игоря Синеченкова, о завершении его адаптации к работе в сложных местных условиях говорить еще рано. На моделях №001 и 003 также продолжаются процедуры тестирования и отладки выявленных замечаний. В ближайшее время из Люденово на Сахалин поступят очередные модели – №004 и 5.

ОПЖТ: в Астане прошло заседание комитета по стандартизации № 524 «Железнодорожный транспорт»

04 марта 2016, Казахстан, i-mash.ru. 3 марта в Астане (Республика Казахстан) прошло заседание Межгосударственного технического комитета по стандартизации № 524 «Железнодорожный транспорт» (МТК 524) под председательством старшего вице-президента ОАО «Российские железные дороги», президента НП «ОПЖТ», председателя МТК 524 Валентина Гапановича.

В работе заседания приняли участие председатель ТК 40, управляющий директор-главный инженер АО «НК «КТЖ» Серик Толебаев, начальник Управления межгосударственной стандартизации и информатизации РГП «Казахстанский институт стандартизации и сертификации» Исхандер Хамитов, полномочные представители государств-членов МТК 524, руководители и участники подкомитетов МТК 524, представители ОАО «РЖД».

В ходе заседания участники рассмотрели результаты 2015 года и наметили планы работы на ближайшую перспективу. В своем докладе председатель МТК 524 Валентин Гапанович рассказал об оценке экспертов холдинга РЖД достаточности нормативной базы для организации технического регулирования на пространстве 1520; международном развитии стандарта IRIS; стандартизации природоохранной деятельности; стандартизации в обеспечении качества услуг пассажирского комплекса.

В рамках мероприятия собравшиеся обсудили результаты годового опыта практического применения процедур оценки соответствия железнодорожной продукции требованиям технических регламентов с использованием разработанных стандартов. Были рассмотрены и результаты годового опыта функционирования автоматизированной системы разработки стандартов АСУ «Стандартизация».

В ходе работы МТК 524 участники заслушали доклады полномочных представителей государств-членов комитета о работах, проводимых в республиках в сфере стандартизации.

Начальник Службы стандартизации, метрологии, сертификации и управления качеством ГО «БЖД» Владимир Фролов проинформировал присутствующих «О работе Белорусской железной дороги в области технического регулирования и стандартизации».

С докладом на тему «Роль стандартов в обеспечении соблюдения требований технических регламентов» выступил Белек Коногалиев – начальник Управления технической политики Государственное предприятие «Национальная компания «Кыргызтемиржолу».

Также прозвучали доклады «О текущем статусе разработки межгосударственных стандартов, разрабатываемых Казахской академией транспорта и коммуникаций имени М.Тынышпаева», «О некоторых вопросах разработки и применения межгосударственных стандартов в области железнодорожного транспорта», «Планы по стандартизации в области грузового подвижного состава» и другие актуальные темы.

За большой вклад МТК 524 в формирование нормативной базы в области железнодорожного транспорта председатель МТК 524, старший вице-президент ОАО «РЖД», президент НП «ОПЖТ» Валентин Гапанович награжден именными часами президента АО НК «КТЖ» Аскара Мамина.

"Уральские локомотивы" завершили испытания электровоза 2ЭС7

10 марта 2016, Россия, Свердловская обл., interfax-russia.ru. ООО "Уральские локомотивы" (совместное предприятие ЗАО "Группа Синара" и германского концерна Siemens AG) завершило эксплуатационные испытания электровоза переменного тока 2ЭС7, говорится в сообщении пресс-службы Группы Синара.

Испытания прошли в феврале 2016 года на Южно-Уральской железной дороге. В ходе них электровоз преодолел более 13 тыс. км на участке Карталы - Магнитогорск - Инзер. Во время испытаний он провел 70 поездов, максимальный вес проводимого поезда составил 8 тыс. тонн.

"Электровоз 2ЭС7 успешно справился с преодолением многочисленных подъемов с большим уклоном. Так, на участке Карталы - Орск - Оренбург локомотив с весом 7,4 тыс. тонн преодолел самый сложный подъем на перегоне Халилово - Сара на скорости 50 км/ч", - уточняется в сообщении.

"Электромашина" получила сертификат IRIS

15 марта 2016, Россия, Челябинская обл., vprk.name. «Электромашина» получила сертификат IRIS. Речь идет о сертификате на соответствие требованиям международного стандарта IRIS.

Как отметили в пресс-службе АО «НПО «Электромашина», ОАО «РЖД», с которым предприятие работает в части поставок изделий, в 2015 году завершило формирование системы стратегического управления качеством продукции.

Согласно политике, утвержденной в этой области, теперь приоритетом в закупках железнодорожной техники и компонентов к ней будут обладать предприятия, сертифицированные на соответствие требованиям международного стандарта IRIS.

«В конце 2014 года на предприятии была сформирована рабочая группа по подготовке к прохождению сертификационного аудита и получению сертификата IRIS. За год был разработан перечень документов, необходимый для внедрения системы менеджмента бизнеса (СМБ) на предприятии», – сообщил Александр Шевцов, директор по качеству АО «НПО «Электромашина».

В декабре 2015 года «Электромашина» успешно прошла сертификационный аудит, который проводил аккредитованный в Европейской ассоциации производителей железнодорожной техники (UNIFE) орган по сертификации – Ассоциация «Русский Регистр», а также получила сертификат на соответствие требованиям международного стандарта IRIS (Версия 02). Торжественное вручение сертификатов, организованное Объединением производителей железнодорожной техники (ОПЖТ), состоялось в Москве.

«По всей России лишь 105 предприятий имеют подобный сертификат. Это дает нам конкурентные преимущества перед другими поставщиками: документ является гарантом высокого качества и надежности производимой нами железнодорожной продукции. На основании мониторинга, проведенного предприятием, и других экспертных оценок, предприятия, внедрившие стандарт IRIS, снизили производство некачественной продукции в 3-5 раз, увеличили на 20% бюджет рабочего времени и сократили потери от эксплуатации некачественного оборудования в среднем в 2-3 раза. Также хочу отметить, что сейчас номенклатура выпуска железнодорожных изделий составляет порядка 110 наименований», – подчеркнул А.Шевцов.

Всего в 2015 году «Электромашинной» было получено три сертификата соответствия и одна декларация о соответствии в общей сложности на 17 наименований изделий железнодорожной техники по новым правилам Таможенного союза на соответствие требованиям Технического регламента «О безопасности железнодорожного подвижного состава» (ТР ТС 001/2011).

Представители ОПЖТ обсудили повышение качества ремонта

16 марта 2016, Россия, Москва, i-mash.ru. 11 февраля в соответствии с планом мероприятий Некоммерческого партнерства «Объединение производителей железнодорожной техники» на первое полугодие 2016 года состоялось заседание Комитета по грузовому подвижному составу.

Мероприятие прошло под председательством вице-президента НП «ОПЖТ», председателя Комитета по грузовому подвижному составу Сергея Калетина.

В заседании приняли участие представители российских компаний и предприятий, профильных институтов и профессиональных сообществ.

В ходе заседания участники обсудили план совместных действий по повышению качества ремонта и изготовления деталей буксового узла колесных пар грузовых вагонов. Подробнее об этом рассказал Алексей Сакеев, начальник ЦВ ЦДИ – филиала ОАО «РЖД».

По его словам, в последние годы возникла необходимость внести детальные коррективы в нормативные документы, определяющие условия ремонта, эксплуатации, гарантии и сроков ремонта буксового узла. Данный вопрос был подробно рассмотрен и проработан. Конкретные предложения были вынесены на рассмотрение участников заседания Комитета по грузовому подвижному составу.

Еще одной темой, которую затронул Алексей Сакеев, стало обсуждение определения финансовой ответственности компаний-операторов подвижного состава за задержки поездов по причине отказов в работе технических средств. Специалист отметил, что на сегодняшний день доля влияния отказов технических средств вагонного хозяйства от общей доли отказов в ОАО «РЖД» составляет около 70%, из них 70% отказы буксового узла. Основной задачей в рассмотрении данного вопроса является выработка механизма взыскания материального ущерба с виновного лица.

В рамках заседания прозвучал доклад на тему «Обеспечение линии и пунктов текущего отцепочного ремонта запасными частями, проблемы и решения». Его представил председатель подкомитета по вагоностроению Дмитрий Лосев, который отметил крайнюю необходимость в обеспечении текущих отцепочных ремонтов запасными частями.

Кроме того, по итогам обсуждения данного вопроса было принято решение подготовить обращение в ЦДИ ОАО «РЖД» в части оказания услуг по организации и обеспечению колесными парами, кассетными подшипниками и поглощающими аппаратами.

Следующей темой заседания стало рассмотрение вопроса «Повреждение колесных пар в эксплуатации. Ползун. Навар. Выщербина». Говоря о данном вопросе, участниками было принято решение провести всесторонний анализ данной проблемы, рассмотреть его на всех подкомитетах, после чего внести конкретные предложения.

О способе повышения ресурса работы колесных пар железнодорожного подвижного состава рассказал Сергей Власов, директор по техническим вопросам НИЦ «Путеец».

Далее участники заседания обсудили окончательную редакцию стандарта ОАО «РЖД» «Вагоны грузовые инновационные. Правила оценки экономической эффективности» национального стандарта». Итоги подвела заведующий лабораторией ОАО «ВНИИЖТ» Виктор Пронин и председатель подкомитета по вагоностроению Дмитрий Лосев. Комитет согласовал стандарт ОАО «РЖД» «Вагоны грузовые инновационные. Правила оценки экономической эффективности» в окончательной редакции.

Также в рамках заседания комитета по грузовому подвижному составу были заслушаны промежуточные итоги Рабочей группы по разработке проекта «Методики определения ответственности по случаям изломов боковых рам литых деталей тележек с определением причин на основании обязательного проведения металлографической экспертизы». С докладом выступил председатель Рабочей Группы Алексей Танцулин.

Продолжил выступление председатель Рабочей группы Олег Семиглазов, который поднял вопрос о создании Рабочей группы и первоочередных задачах по применению алюминиевых сплавов при постройке грузовых вагонов.

Еще одной темой обсуждения стал вопрос «О рессорном подвешивании тележек с соевой нагрузкой 23.5 тс». С докладом выступил заместитель начальника отделения ОАО «ВНИКТИ» Юрий Мещерин.

В ходе заседания был рассмотрен вопрос «Колодка тормозная композиционная для грузовых вагонов». В своем сообщении и. о. директора филиала ООО «НТЦ Информационные технологии» в г. Комсомольск-на-Амуре Олег Штанов представил разработку материалов и конструкции тормозной вагонной колодки.

В рамках заседания выступил генеральный директор TSMGROUP Александр Шатов, который рассказал об инновационном, отечественном, энергосберегающем биопокрытии TSMCERAMIC. Международная компания TSMGROUP предлагает передовые комплексные решения в сфере управления энергосбережением. По словам Александра Шатова, новый TSMCERAMIC – инновационный жидкий теплоизоляционный материал, имеющий еще более низкий коэффициент теплопроводности (0,001 -0,003 Вт/м°C), подтвержденный ГОСТ 7076-87.

В завершении мероприятия «О технологии конструирования и поставки станков для обработки колесных пар, осей и тележек» рассказали руководитель Представительства ДАНОБАТ ГРУПП-РОССИЯ Константин Юрицын и директор проектов Сергей Маркин. Участники заседания заслушали выступление, в котором были подробно описаны специализированные технологии для железнодорожной промышленности и металлорежущие станки для обработки деталей железнодорожных вагонов.

Подводя итоги мероприятия, Сергей Калетин подчеркнул продуктивную работу участников заседания, подвел итоги, а также наметил основные направления для развития в области железнодорожного машиностроения на ближайший год.

УВЗ собирается сертифицировать цистерну из композитных материалов

25 марта 2016, Россия, Свердловская обл., tass.ru. Корпорация "Уралвагонзавод" (УВЗ, Нижний Тагил) в ближайшее время планирует сертифицировать инновационную цистерну, приспособленную для перевозки свыше 100 различных химических грузов. Об этом ТАСС 25 марта сообщили в пресс-службе УВЗ.

"Несмотря на сложное финансовое положение, в корпорации УВЗ сохраняются высокие темпы инвестиций в научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы (НИОКР). В ближайшее время будет сертифицирована не имеющая аналогов инновационная цистерна, конструкция которой позволит перевозить свыше 100 различных химических грузов", - говорится в сообщении.

В пресс-службе уточнили, что контейнер сделан из композитных материалов. Изделие не имеет аналогов в мире и является перспективным и очень ожидаемым на рынке проектом, поскольку пока 100% контейнеров, которые эксплуатируются в мультимодальных перевозках, сделаны из стали.

Инновационная цистерна предназначена для доставки опасных грузов автомобильным, морским, железнодорожным транспортом по всей сети железных дорог колеи 1520 мм. В контейнере можно возить соляную и ортофосфорную кислоты, едкий натр. Масса тары контейнер-цистерны - 4350 кг, грузоподъемность - 36 тонн.

В 2016 году корпорация УВЗ также планирует запустить в серийное производство новые модели цистерн для аммиака и универсальной платформы для перевозки крупногабаритной техники.

"По техзаданию Сибирской угольной энергетической компании (СУЭК) завершается разработка инновационного глухонного полувагона с увеличенной грузоподъемностью и объемом кузова. По своим техническим и эксплуатационным параметрам он превосходит все существующие аналоги на "Пространстве 1520" (железнодорожная колея стандарта 1520 мм - прим. ТАСС)", - добавили в пресс-службе.

Количество документов для заключения договоров с ЦФТО сократят до 4 позиций

25 марта 2016, Россия, Москва, rzd-partner.ru. Порядок заключения договоров между перевозчиком и его клиентами с использованием Единого лицевого счета (ЕЛС) регламентирован рядом положений, регулирующих договорную работу в ОАО «РЖД».

«В настоящее время нормативными документами ОАО «РЖД» для заключения договоров на оказание услуг, связанных с перевозкой грузов железнодорожным транспортом, требуется предоставление существенного перечня документов, подтверждающих правоспособность контрагентов, их более 14, - уточнили представители перевозчика. - Это замедляет процедуру выстраивания договорных отношений с клиентами и зачастую вызывает отрицательную реакцию с их стороны».

ЦФТО ОАО «РЖД» было поручено провести соответствующую работу. «По ее результатам было издано распоряжение от 17.02.2016 № 287р «Об оптимизации договорной работы в ОАО «РЖД», предусматривающее сокращение требуемых от клиентов документов до четырех позиций при заключении доходных для перевозчика договоров», - сообщают представители компании.

В РЖД также отметили, что существуют перспективные планы, в рамках которых ЦФТО намеревается провести унификацию договоров и соглашений. «Так, вместо заключения отдельных договоров планируется ввести единые - без предоставления дополнительных правоустанавливающих документов для оказания каждой отдельной услуги», - говорят представители ЦФТО. По их мнению, такая мера позволит сократить срок оформления и получения необходимых услуг, количество требуемых документов, повысить доступность информации о сервисах и их стоимости, использовать единые условия транспортного обслуживания и повысить их прозрачность.

УПРАВЛЕНИЕ

Соглашения и партнерства. Профессиональные сообщества. Реорганизации

«Совфрахт» и «Роснефть» подписали долгосрочный контракт на перевозку нефти и нефтепродуктов

29 февраля 2016, Россия, Москва, portnews.ru. ПАО «Совфрахт» и ОАО «НК «Роснефть» подписали контракт на транспортировку нефти и нефтепродуктов железнодорожным транспортом еще на 5 лет. Как сообщает пресс-служба «Совфрахта», долгосрочный контракт до 2021 года предусматривает осуществление перевозки более 11 млн. тонн нефтеналивных грузов.

«Контракт на обеспечение перевозок в долгосрочной перспективе на 5 лет позволит существенно оптимизировать затраты на логистику, а также гарантировать выполнение договорных обязательств со стороны экспедитора, снизив риски и влияние внешних факторов при осуществлении транспортировки грузов железнодорожным транспортом», - указывается в сообщении.

Группа компаний «Совфрахт-Совмортранс» - независимый транспортно-логистический холдинг России, основан в 1929 году. Группа осуществляет перевозки железнодорожным, автомобильным, морским и речным транспортом. ГК «Совфрахт-Совмортранс» имеет уникальный опыт перевозок крупногабаритных грузов по всему миру, включая Арктику. В 2015 году компания приобрела 20% акций Северного морского пароходства.

ОАО «НК «Роснефть» – лидер российской нефтяной отрасли и крупнейшая публичная нефтегазовая компания мира по объему добычи и доказанных запасов жидких углеводородов. Основными видами деятельности компании являются поиск и разведка месторождений углеводородов, добыча нефти, газа, газового конденсата, реализация проектов по освоению шельфовых месторождений, переработка добытого сырья, реализация нефти, газа и продуктов их переработки на территории России и за ее пределами, инвестиционная деятельность.

Росрыболовство создало совместную с РЖД рабочую группу

02 марта 2016, Россия, Москва, deita.ru. Совместная рабочая группа Федерального агентства по рыболовству и ОАО «РЖД» создана с целью решения проблем «рыбной логистики». Чиновникам от рыболовства и железнодорожникам предстоит решить острые проблемы «рыбной логистики», которые негативно влияют на состояние внутрироссийского рынка рыбной продукции.

Как сообщил руководитель Росрыболовства Илья ШЕСТАКОВ в ходе своего интервью радиостанции «ВестиFM», в первую очередь рабочая комиссия займется вопросом выравнивания железнодорожных тарифов и обновления рефрижераторного подвижного состава.

- Я очень рад, что новый глава РЖД Олег БЕЛОЗЕРОВ откликнулся на проблемы рыбной отрасли, - сказал Шестаков. - Думаю, что будут даны все необходимые указания, чтобы исправить ситуацию.

По словам Шестакова, помимо оперативных мер, необходимо принимать долгосрочные программы по производству в России рефрижераторных контейнеров. В настоящее время «Уралвагонзавод» ведет проработки производства рефрижераторных контейнеров, предназначенных не только для перевозки рыбы. Но и других скоропортящихся грузов. При этом отечественное производство, скорее всего, не покроет всей потребности в таком оборудовании, поэтому частично закрыть эту потребность предполагается импортом из Китая.

Производство рефрижераторных вагонов в России не ведется с середины 90-х годов прошлого века, импорт таких вагонов был прекращен несколькими годами раньше, поэтому имеющийся у железнодорожников парк вагонов этого класса изрядно устарел и требует замены. Закупать или заново организовывать производство рефвагонов не выгодно, а вот наличие большого количества рефрижераторных контейнеров, универсальных по способу перевозки (железнодорожный, морской или автомобильный) может эффективно заменить устаревший и выводящийся из эксплуатации парк рефрижераторных вагонов.

Напомним, что в ходе заседания президиума Госсовета 19 октября 2015 года была затронута проблема железнодорожных перевозок. Так, по словам министра сельского хозяйства Александра ТКАЧЕВА, в 2011 году поменялся алгоритм расчёта тарифа за перевозку в рефрижераторных контейнерах. В среднем стоимость перевозки выросла в 1,5 раза, что привело к сокращению объёма таких перевозок. Если с 2006 по 2011 год объём перевозок увеличился в пять раз и достиг 530 тысяч тонн, то, начиная с 2012 года, наблюдается ежегодное падение под 10 процентов.

- За 10 лет, с 2001 по 2011 год, было построено порядка 3,5 тысячи рефконтейнеров, это половина подвижного состава, - уточнил Ткачев. - Однако с 2012 года инвестиции практически прекратились из-за роста стоимости перевозок. Основной вопрос сейчас – выравнивание тарифа между перевозками в рефрижераторных и универсальных контейнерах. Китайские ботинки везут в три раза дешевле, чем отечественную рыбу с Дальнего Востока. По факту мы за счёт рыбы и продовольствия дотируем универсальные перевозки. Это – глубочайшая ошибка. Кроме того, мы должны везти рыбу с Дальнего Востока не 20 суток, а семь, как едут универсальные поезда. Это в три раза ускорит обороты – значит, и качество.

Афганистан построит новые железнодорожные пути с российской колеей

10 марта 2016, Афганистан, gia.ru. Афганистан построит новые железнодорожные линии по российским стандартам (с колеей 1520 миллиметров), это станет дополнительным фактором для развития двусторонних экономических связей, заявил сопредседатель российско-афганской межправкомиссии, статс-секретарь – замминистра энергетики РФ Юрий Сентюрин.

Он отметил, что в рамках прошедшего в начале марта заседания межправкомиссии обсуждался проект строительства железных дорог.

"Афганистан сегодня фактически лишен железнодорожного транспорта, есть только небольшие участки магистралей – на севере и западе страны. А планы весьма амбициозные. Мы содействовали принятию в члены организации сотрудничества железнодорожного транспорта (ОСЖД). Афганистан, благодаря нашему содействию, принят в состав этой организации, а это значит, что в стране будет строиться колея российского стандарта – 1520 мм", – заявил Сентюрин на пресс-конференции в МИА "Россия сегодня".

По его словам, таким образом "появится некая транспортная скрепа между Афганистаном и Россией".

"Это очень важно с технической и экономической точки зрения. Ну и планы Афганистана – через железную дорогу выйти к портам Персидского залива, Аравийского моря, ну и на север страны через Центральную Азию в РФ", – добавил Сентюрин.

Он напомнил, что сегодня не решена проблема модернизации одного из крупнейших проектов, оставшихся с советских времен, – трассы через перевал Саланг.

"В прошлом году мы отметили 50-летие с момента запуска трассы. Афганистан приглашает Россию, потому что РФ когда-то проводила эти работы. Это крупнейший проект, и мы заинтересованы в нем участвовать", – сказал Сентюрин.

Благовещенск мостится к Хэйхэ

16 марта 2016, Россия, Амурская обл., kommersant.ru. Идею 20-летней давности подкрепили российско-китайским договором.

В Харбине подписан договор о создании российско-китайской компании ООО "Амур (Хэйлунцзян)", которая займется строительством трансграничного совмещенного моста через Амур между Благовещенском и Хэйхэ (КНР). СП создается на паритетной основе, при этом расходы российской стороны более чем вдвое превосходят расходы партнеров. Эксперты говорят, что проект может изменить тенденцию сокращения погрузки Забайкальской железной дороги за счет поставок в Китай сои, зерна и масла, но в целом уступает в привлекательности строящемуся мосту Нижнеленинское – Тунцзян.

Как заявил 14 марта губернатор Амурской области Александр Козлов, в Харбине подписан договор о создании российско-китайской компании ООО "Амур (Хэйлунцзян)", которая займется строительством трансграничного моста. Идея обсуждается с 1995 года – мост через Амур должен соединить Благовещенск и китайский Хэйхэ. Договор завизирован ОАО "Мост" (принадлежит минимущества Амурской области) и мостостроительной компанией провинции Хэйлунцзян. СП создается на паритетной основе. Проект оценивается в 18,8 млрд руб., в том числе затраты российской стороны составят 13,6 млрд руб., китайской – 5,2 млрд руб.

Министр транспорта и строительства Приамурья Андрей Тягло сообщил, что подрядчик ЗАО "Асфальт" уже начинает перетягивать технику к месту строительства моста. "Проектировщиком выступает "Институт Гипростроймост", который ранее участвовал и в проектировании моста через реку Зeya в Приамурье. До 15 июня мы планируем получить заключение госэкспертизы", – уточнил господин Тягло. По его словам, длина моста через Амур с примыканием составит 20,2 км, длина самого сооружения – чуть более 1 км. Власти рассчитывают, что строительные работы займут три года, то есть уже в 2019 году по новому пограничному мосту должны поехать первые автомобили. На втором этапе предполагается построить железнодорожную часть перехода. В руководстве Забайкальской железной дороги (ЗабЖД) и ранее высказывались за этот проект, но с учетом создания в районе станции Благовещенск контейнерного терминала.

Один из участников рынка говорит, что в Китай по мосту возможна перевозка в контейнерах сои, зерна, масла. "Для привлечения обратной загрузки можно наладить отправки импорта в европейскую часть в рамках сервиса "ТрансИб за 7 суток" – в районе станции Белогорск пополнять контейнерные маршруты, которые следуют на запад из приморских портов. Для ЗабЖД появление новой грузовой базы важно, поскольку погрузка у нее сокращается (в январе-феврале в Свободненском регионе погружено 1,2 млн тонн различных грузов, что ниже показателя аналогичного периода предыдущего года на 11,6%)", – говорит собеседник "Ъ".

Вместе с тем, по его мнению, "пока более реалистичным выглядит другой трансграничный переход через Амур – Нижнеленинское – Тунцзян", хотя по данному проекту и наблюдается "по различным причинам несогласованность действий у российских и китайских его участников". Договор о совместном проекте мостового перехода Нижнеленинское – Тунцзян между Россией и КНР, напомним, был подписан летом 2013 года. Китай начал возведение своей части моста в феврале 2014 года, ответственных за строительство российской части объекта месяц назад жестко раскритиковал вице-премьер Юрий Трутнев.

Впрочем, власти Амурской области, судя по всему, намерены предупредить возможные трудности своего проекта. Три дня назад, по словам первого зампреда правительства Амурской области Марины Дедюшко, состоялись переговоры с китайской стороной о возможном заключении концессионного и кредитного договоров в рамках проекта по строительству моста. "Сейчас рассчитывается срок окупаемости проекта. Предположительно это будет 10-15 лет, поэтому нужно учесть все нюансы", – сообщила зампред. Госпожа Дедюшко отметила, что рабочая группа парафировала проекты. В ближайшее время пройдет согласование документов на уровне правительств РФ и КНР. После завершения строительства российская часть моста становится собственностью Амурской области, а китайская – провинции Хэйлунцзян (КНР).

Иранские грузовые вагоны могут получить доступ на железные дороги СНГ

18 марта 2016, Иран, beton.ru. Вопрос о курсировании в России этого подвижного состава обсуждался еще в середине декабря на заседании специально созданной временной рабочей группы железнодорожных администраций Содружества, следует из протокола встречи, с содержанием которого ознакомился "Интерфакс".

Представители Иранских железных дорог тогда информировали о наличии у собственников из этой страны 5 тыс. грузовых вагонов, изготовленных на заводах РФ и Украины. Речь идет о полувагонах, универсальных и фитинговых платформах, зерновозах возрастом от 10 до 20 лет. "Предварительно планируется осуществлять погрузку цемента, клинкера, глинозема, контейнеров, (отправляемых - ИФ) в Казахстан, РФ, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан. Кроме того, прорабатывается возможность перевозок в Беларусь и Литву, а также контейнеров из Индии в страны Средней Азии. При этом перевозки опасных грузов не планируются", – говорится в документе.

При курсировании в сообщении с Ираном на межгосударственных стыковых пунктах Серахс и Акаяла потребуется перестановка вагонов с тележки "российской" колеи (шириной 1520 мм) на "иранскую" (1435 мм) и наоборот. Представители Иранских железных дорог выразили готовность приобрести тележки колеи "1520 мм", поскольку туркменская железнодорожная администрация проинформировала об отсутствии в достаточном количестве тележек колеи 1520 мм на двух пограничных станциях.

На заседании было отмечено, что курсирование иранских вагонов на железных дорогах Содружества "возможно при соответствии их технических характеристик нормативным документам" Совета по ж/д транспорту СНГ. При этом Иран должен изменить статус в нем с наблюдателя до участника - "для соблюдения действующих нормативных документов", а подвижной состав - получить "восьмизначную нумерацию для пономерного учета либо самим Ираном, либо одной из администраций Содружества".

В итоге было решено, что к 1 февраля Иранские железные дороги направят в дирекцию Совета техническую документацию по моделям грузовых вагонов, которые предполагается использовать в СНГ (в том числе техусловия на изготовление, руководства по эксплуатации и ремонту). После этого представленную документацию в начале марта должна была рассмотреть экспертная группа комиссии вагонного хозяйства (подразделение Совета) - чтобы установить, возможно ли курсирование вагонов на территории стран Содружества.

В свою очередь, ж/д администрациям Казахстана и Туркменистана к 30 апреля надлежало решить вопросы пономерного учета. Подписи под протоколом поставили представители железнодорожных администраций Белоруссии, Казахстана, РФ, Туркменистана и Узбекистана.

"Трансмашхолдинг" и венгерская Dunakeszi могут создать СП по производству вагонов

23 марта 2016, Венгрия, tass.ru. "Трансмашхолдинг" (ТМХ) и венгерская компания Dunakeszi обсуждают возможность запуска совместного производства вагонов на территории Венгрии, сообщил журналистам министр промышленности торговли РФ Денис Мантуров по итогам визита в Будапешт.

"Обсуждается ряд проектов, в том числе и в транспортном машиностроении", - сказал он, отметив, что один из таких проектов - создание СП ТМХ с венгерским производителем Dunakeszi по производству "российских вагонов, в том числе вагонов метро, пассажирских вагонов и трамваев на поставки в Венгрию, Восточную Европу, третьи страны".

В частности, по словам министра, стороны могут принять участие в тендерах, которые проводятся в ближневосточных странах, Северной Африке, в том числе в Египте.

ЗАО "Трансмашхолдинг" - головная компания крупнейшего в России холдинга в области транспортного машиностроения. Предприятия ТМХ выпускают магистральные и промышленные электровозы, маневровые тепловозы, грузовые и пассажирские вагоны, вагоны электропоездов и метро, тепловозные и судовые дизели, комплектующие для железнодорожного подвижного состава и городского рельсового транспорта. 100% акций компании принадлежит голландской Breakers Investments BV, 33% которой принадлежит французскому концерну Alstom, остальными акциями владеют структуры предпринимателей Искандера Махмудова и Андрея Бокарева.

Венгерская Dunakeszi специализируется на производстве железнодорожных транспортных средств, пассажирских и грузовых вагонов, автопоездов.

ОВК приобрела вагоноремонтное предприятие ТСЗ «Титран-Экспресс»

28 марта 2016, Россия, Ленинградская обл., i-mash.ru. ПАО «НПК «Объединенная Вагонная Компания» (НПК ОВК или Холдинг) (МОЕХ:UWGN) в рамках реализации стратегии по диверсификации бизнеса приобрело 100% долю АО «Тихвинский Сборочный завод «Титран-Экспресс» (ТСЗ «Титран-Экспресс»).

Таким образом, холдинг пополнил свои производственные активы современным машиностроительным комплексом посервисному обслуживанию подвижного состава. Проектная мощность предприятия – ремонт и модернизация более 3500 грузовых вагонов в год.

На ТСЗ «Титран-Экспресс» организован головной сервисный центр по эксплуатационному сопровождению грузовых вагонов на инновационных тележках Барберна протяжении всего жизненного цикла. В настоящее время сервисная деятельность холдинга представлена развитой сетью из 51 сервисного и 6 учебных центров на территории России, Казахстана и Белоруссии, в том числе на базе вагоноремонтных предприятий Центральной дирекции инфраструктуры - филиала РЖД, ВРК-1, ВРК-2, ВРК-3, Трансвагонмаш, Уральской вагоноремонтной компании, Сибирской вагоноремонтной компании, Белорусской железной дороги, Камкор Вагон и др.

ТСЗ «Титран-Экспресс» станет базой для проведения опытных ремонтов всей номенклатуры грузовых вагонов нового поколения, выпускаемых на предприятиях холдинга. Это позволит актуализировать ремонтную документацию и эффективно распространить сервисный опыт и технологии на всей железнодорожной сети «пространства 1520 мм».

На мощностях ТСЗ «Титран-Экспресс» также освоено производство колесных пар и ходовых частей грузовых вагонов, оснащенных кассетными подшипниками.

Уралвагонзавод заинтересовался продукцией малого бизнеса: подписано спецсоглашение

28 марта 2016, Россия, Свердловская обл., uga.ru. Компания "Уралвагонзавод" осуществит закупки у субъектов Федеральной корпорации по развитию малого и среднего предпринимательства (Корпорация МСП) на 9,9 млрд рублей, передает ТАСС.

"В соответствии с разделом об участии субъектов МСП в закупках "Научно-производственная корпорация "Уралвагонзавод" на 2016 год, у малых и средних предприятий предусмотрены закупки на общую сумму более 9,9 млрд. рублей, что составляет 21,05% от общего объема планируемых закупок", - говорится в сообщении.

Сотрудничество будет осуществляться в рамках соглашения о взаимодействии, подписанном генеральным директором "Уралвагонзавода" Олегом Синенко и генеральным директором Корпорации МСП Александром Браверманом.

"В рамках реализации основных направлений соглашения стороны объединят усилия для реализации ряда мероприятий по формированию сети квалифицированных и ответственных поставщиков из числа субъектов МСП в целях осуществления закупочной деятельности Корпорации, что позволит увеличить долю участия субъектов МСП в годовом объеме закупок УВЗ", - отмечает пресс-служба.

Стороны также договорились о совместной подготовке предложений по совершенствованию законодательства в части создания условий для увеличения доли закупок у субъектов МСП.

Финансы. Инвестиции

Утвержден финансовый план ПАО «Укрзализныця» на 2016 год

03 марта 2016, Украина, rzd-partner.ru. Правительство Украины утвердило финансовый план ПАО «Укрзализныця» на текущий год с чистой прибылью в размере 96,8 млн гривен (около \$3,7 млн по курсу Нацбанка Украины). Соответствующее решение принято 2 февраля на заседании кабинета, посвященном, в т.ч. рассмотрению перспективных финансовых показателей государственной железнодорожной компании.

В сравнении с финансовым планом 2015 года показатель чистой прибыли увеличен вдвое. Также увеличен показатель доходности компании – он планируется в объеме 77,4 млрд гривен (около \$3 млрд), что в 1,3 раза выше финплана 2015-го. Наиболее серьезный рост запланирован для капитальных инвестиций – в 6 раз к показателю финансового плана предшествующего года, до 13,8 млрд гривен (\$0,53 млрд).

Напомним, как сообщал РЖД-Партнер, в 2015 году капитальные инвестиции «Укрзализныци» были сведены к историческому для перевозчика минимуму. В то же время, по оценке УЗ, ее потребность в инвестициях, ввиду старения фондов, достигла \$1 млрд в год на среднесрочный период.

КОМПЕТЕНТНО: Александр Завгородний, ПАО «Укрзализныця», и.о. председателя правления

<<< Принятие финансового плана в начале года позволит нам вовремя приступить к процедуре закупок в рамках согласованного плана инвестирования. >>>

На железные дороги в Крыму выделят 6,8 млрд рублей

03 марта 2016, Россия, Крым респ., ria.ru. Премьер-министр России Дмитрий Медведев подписал распоряжение, согласно которому Росжелдору направляется 6,8 миллиарда рублей на финансовое обеспечение железнодорожного транспорта в Крыму. Документ 3 марта опубликован на сайте кабинета.

"В целях обеспечения деятельности организации железнодорожного транспорта общего пользования на территории Крымского федерального округа в 2016 году... подписанным распоряжением Росжелдору направляются средства федерального бюджета в размере 6,8 миллиарда рублей", – говорится в справке к документу. Уточняется, что средства направляются также для того, чтобы Крымская железная дорога могла обеспечить необходимую пропускную способность после завершения строительства моста через Керченский пролив.

ФГК ожидает по итогам 2015 года убыток по РСБУ в 8,5 млрд рублей

04 марта 2016, Россия, Москва, gudok.ru. Чистый убыток Федеральной грузовой компания (ФГК) по РСБУ по итогам 2015 года может составить порядка 8,5 млрд руб., что в 2,3 раза больше, чем в 2014 году, об этом 4 марта сообщает ТАСС со ссылкой на гендиректора компании Алексея Тайчера.

По словам Тайчера, в основном на финансовый результат повлияли низкие ставки на рынке грузовых перевозок.

«На этот год задача стать безубыточными», – сказал глава ФГК о планах компании на 2016 год.

Кроме того, Тайчер сообщил, что в текущем году будет разработана стратегия развития ФГК до 2020 года. «Есть целевая модель рынка железнодорожных перевозок, которая должна быть принята в ближайшее время. Исходя из модели рынка, надо принимать стратегию развития ФГК. Сейчас пока есть тактика: операционная эффективная компания, которая способна выжить, воспроизводить основные средства и оказывать услугу своим клиентам, как можно больше, как можно эффективней по цене», – отметил Тайчер.

АО «Федеральная грузовая компания» (дочернее общество ОАО «РЖД») в течение пяти лет, с 2010 года, является одним из крупнейших грузовых железнодорожных операторов в России.

Основной вид деятельности компании – предоставление подвижного состава под перевозки, а также оказание транспортно-экспедиционных услуг.

На всем полигоне российских железных дорог работают 8 филиалов и 8 агентств транспортного обслуживания ФГК. Открыты представительства в Москве, на Украине и в Казахстане.

Вагонный парк ФГК по состоянию на 29 февраля 2016 года насчитывает 126,5 тыс. единиц подвижного состава.

По итогам производственной деятельности за 2015 год общий объем перевезенных АО «ФГК» грузов составил 165,5 млн тонн, что на 2,2% больше, чем в 2014 году.

100% минус 1 акция АО «ФГК» принадлежат ОАО «Российские железные дороги».

Ж/д субсидии для компаний Калининграда составят до 60 тыс рублей на вагон

10 марта 2016, Россия, Калининградская обл., gbc.ru. Для калининградских компаний субсидии на ж/д перевозки составят до 60 тыс рублей за вагон. Об этом сообщила министр развития инфраструктуры Калининградской области Елена Дятлова.

По данным регионального министерства развития инфраструктуры, из-за транзитных платежей перевозка грузов по железной дороге обходится для калининградских предпринимателей более чем на 30 тысяч рублей за каждый вагон, чем для их коллег на остальной территории страны. В 2016 году на компенсацию затрат на ж/д перевозки для калининградских компаний выделено более 500 млн рублей.

«Для калининградских компаний перевозка грузов по территории Литвы и Белоруссии обходится существенно дороже, так как связана с оплатой транзита в иностранной валюте. Только на колебании валютного курса мы получили заметное удорожание транспортной составляющей в себестоимости продукции. Субсидии на компенсацию частичных затрат по перевозке грузов по железной дороге выравнивают условия ведения хозяйственной деятельности на всей территории России», – рассказал Елена Дятлова.

Как ранее сообщал РБК-Калининград, калининградские компании начнут получать субсидии на возмещение затрат на грузоперевозки, осуществленные начиная с 1 апреля 2016 года. Компенсации предоставляются в размере превышения стоимости перевозки по железным дорогам Литовской Республики и Республики Беларусь над стоимостью аналогичной перевозки на расстояние по территории России, равное сумме расстояний перевозки по железным дорогам Российской Федерации, Литовской Республики и Республики Беларусь.

Железные дороги Белоруссии, Казахстана и РФ планируют уравнивать доли в ОТЛК без активов

11 марта 2016, Россия, Москва, ria.ru. Железные дороги Белоруссии, Казахстана и России планируют уравнивать доли в уставном капитале Объединенной транспортно-логистической компании (ОТЛК) без активов, следует из сообщения "РЖД".

ОТЛК создана 13 ноября 2014 года железными дорогами Белоруссии, России и Казахстана. "РЖД" внесли в компанию 100% акций "РЖД-логистики" и 50% "Трансконтейнера". Доли партнеров по ОТЛК распределилась так: 99,84% – у "РЖД", по 0,08% у Белорусских и Казахских железных дорог. Однако президент "РЖД" Олег Белозёров в начале 2016 года сообщил, что "РЖД" планируют вернуть внесенные в ОТЛК активы и обсуждают с партнерами ее работу без активов.

"РЖД" 11 марта сообщили, что в Астане (Казахстан) состоялась встреча Белозёрова и его казахстанского коллеги Аскара Мамина. Главы компаний обсудили вопросы двустороннего сотрудничества и, в частности, базовые принципы развития ОТЛК и операционной модели компании.

"Стороны пришли к взаимопониманию о необходимости разработки, согласования и подписания документа, регламентирующего операционную модель ОТЛК... На встрече стороны также рассмотрели основные принципы развития ОТЛК: паритетное участие в уставном капитале компании и паритетное представительство в органах корпоративного управления", – говорится в сообщении "РЖД".

По итогам встречи Белозёров и Мамин договорились обратиться к Белорусским железным дорогам для проведения в ближайшее время трехстороннего совещания для согласования базовых принципов развития ОТЛК и ее операционной модели.

Встречи в двустороннем формате с руководителями Казахстанских и Белорусских железных дорог по вопросам развития ОТЛК, по данным "РЖД", были проведены в конце января – начале февраля в Москве и были подписаны соответствующие протоколы. Вариант дальнейшей реализации проекта без наличия активов был рассмотрен по инициативе Казахстанских железных дорог.

Сербия хочет попросить у РФ \$800 млн на модернизацию железных дорог

17 марта 2016, Сербия, gia.ru. Госкомпания "Железные дороги Сербии" хотела бы запросить у российской стороны новый кредит в размере 800 миллионов долларов для модернизации национальной сети железных дорог, сообщил исполнительный директор сербской монополии Райко Кович РИА Новости 17 марта.

Принимавший участие в выставке EXPO-Russia Serbia 2016, Кович сообщил, что в ведении сербских железных дорог находится почти 4 тысячи километров железнодорожных путей, большинство из которых нуждаются в реконструкции и модернизации. По его словам, первоочередными задачами являются строительство двухполосных участков и электрификация уже имеющихся, для достижения скорости движения 120-160 километров в час на магистральных участках.

"Мы благодарны за уже выделенный российский кредит в размере 800 миллионов и довольны тем сотрудничеством, которое происходит с "РЖД". Но для приведения сербских железных дорог в соответствие с современными требованиями требуются гораздо большие суммы, по нашим оценкам, полная модернизация – ремонт дорог и строительство новых, потребует от пяти до семи миллиардов евро. Поэтому мы уже сообщили официально руководству "РЖД", что очень заинтересованы в еще одном кредите в размере 800 миллионов долларов", – сообщил Кович.

По его мнению, решение о выделении кредита может быть принято на высоком межгосударственном уровне, что касается руководства железных дорог, вопрос был анонсирован на международном форуме 3-6 июня 2015 года в Сочи. Исполнительный директор сербской компании добавил, что она уже подготовила проекты на сумму 4,36 миллиарда евро, которые он лично представил российской стороне в четверг в Белграде.

"РЖД Интернешнл" в настоящее время реализует в Сербии ряд работ на сумму 940 миллионов долларов, из которых 800 миллионов – государственный экспортный кредит России. Контракт в целом включает строительство и модернизацию железнодорожной инфраструктуры на нескольких участках и поставку дизельных поездов.

Средства ФНБ, выделенные на модернизацию Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей, остались на депозите «РЖД»

18 марта 2016, Россия, Москва, rzd-partner.ru. Средства ФНБ, выделенные на модернизацию Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей, остались на депозите «РЖД», а на 1 января 2016 г. кассовый расход составил лишь 3,7 млрд. руб. или 7% от полученной суммы.

Об этом сообщается в материалах Коллегии Счетной палаты РФ, которая рассмотрела результаты проверки использования средств Фонда национального благосостояния, направленных на финансирование инфраструктурного проекта «Модернизация железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей с развитием провозных и пропускных способностей».

Согласно выводам Счетной палаты по результатам проверки, в минувшем году со стороны ОАО «РЖД» запланированные сроки строительства объектов инвестпроекта не соблюдались. Так, из 88 объектов, где предусматривалось выполнение строительно-монтажных работ в 2015 г., договоры были заключены лишь по 73-м. В то же время, по договору, который был заключен между ОАО «РЖД» и банком «ВТБ», на остаток средств ФНБ за 2015 г. были начислены проценты в размере 4,2 млрд. руб. Полученные проценты учтены обществом в составе доходов от финансовой деятельности и расходуются в целях обеспечения текущей деятельности.

Напомним, что в марте 2015 г. на реализацию инфраструктурного проекта «Модернизация железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей с развитием провозных и пропускных способностей» были привлечены средства Фонда национального благосостояния в сумме 50 млрд. руб.

Железнодорожные операторы просят у правительства субсидии

22 марта 2016, Россия, Москва, rns.online. Совет участников рынка услуг операторов железнодорожного подвижного состава (СОЖТ) обратился к министрам транспорта Максиму Соколову и промышленности Денису Мантурову с просьбой о расширении для железнодорожных операторов мер поддержки.

В своем письме в министерства операторы предлагают выплачивать им компенсации за утилизацию старых вагонов при любом способе финансирования покупки, а не только когда приобретают новые в лизинг. Поддержку нужно также распространить на вагоны с базовыми характеристиками, говорится в письме.

По расчетам авторов письма, оптимальная премия – 150 тыс. руб. при списании одного старого и обычного или одного инновационного вагона, 250 тыс. руб. – при списании двух, 300 тыс. руб. – при списании трех. В 2015 году утилизационную премию в 130 тыс. руб. можно было получить при списании старого вагона и приобретении нового.

Дополнительно к утилизационной премии единовременная субсидия при покупке инновационного вагона должна составлять 150 тыс. руб., считает совет. Операторы также предлагают продлить субсидирование 90% по кредитам с года до двух лет на вагоны, планируемые к приобретению в текущем году.

Чтобы возросший спрос на вагоны не привел к резкому росту цен, совет предлагает зафиксировать их. «Из расчета с учетом существующей ставки доходности на вагон оптимальный уровень цены для новых базовых вагонов – 1,7–1,8 млн руб. и 2–2,2 млн руб. – для инновационных. Цена на новый подвижной состав должна быть зафиксирована Министерством промышленности на экономически обоснованном уровне, в противном случае эффект от мер государственной поддержки будет существенно снижен», – говорится в письме.

РЖД в 2016 году инвестируют в развитие Забайкальской железной дороги 41,5 млрд рублей

28 марта 2016, Россия, Забайкальский край, tass.ru. ОАО "Российские железные дороги" (РЖД) в 2016 году вложит 41,5 млрд рублей в развитие производственных фондов Забайкальской железной дороги (ЗабЖД), сообщила пресс-служба ЗабЖД в понедельник.

"Объем капитальных вложений в развитие производственных фондов ЗабЖД в 2016 году превысит 41,5 млрд рублей, в том числе на реализацию программы модернизации Восточного полигона запланировано направить 27 млрд рублей", - сказали в пресс-службе.

В 2016 году на Забайкальской железной дороге продолжится реконструкция станций, техническое перевооружение контактной сети, обновление локомотивного комплекса, оздоровление пути, строительство технологического жилья.

"Планируется завершение реконструкции станций Чита-1, Чита-2, Тургутуй, Туринская, строительство двух объектов локомотивного комплекса - эксплуатационного предприятия на станции Белогорск и дома отдыха локомотивных бригад на станции Сковородино, 16 объектов электроснабжения. Запланирована реконструкция 19 искусственных сооружений, а также модернизация 425,4 км пути, ввод 60-квартирного жилого дома на станции Магдагачи", - уточнили в ЗабЖД.

Там также пояснили, что 10,8 млрд рублей будет направлено на обновление подвижного состава. На дорогу планируется поставить 98 магистральных электровозов серии "Ермак" и три магистральных тепловоза ТЭП70БС, которые задействуют для вождения пассажирских поездов дальнего следования по неэлектрифицированным участкам дороги. Парк маневровых локомотивов пополнится пятью тепловозами серии ТЭМ18ДМ.

В 2016 году также планируется завершить строительство и ввод в эксплуатацию учебно-лабораторного корпуса Забайкальского учебного центра профессиональных квалификаций, центра реабилитации и восстановления на озере Арахлей, 27-квартирного жилого дома на станции Уруша.

"Около 60% от общего объема средств инвестиционной программы на ЗабЖД будет направлено на развитие железнодорожной инфраструктуры на территории Забайкальского края, 40% - в Амурской области", - уточнили в пресс-службе. "Реализация инвестиционной программы в утвержденных объемах позволит продолжить запланированную работу по увеличению пропускной и провозной способности железнодорожных узлов и отдельных участков дороги", - пояснили на ЗабЖД.

Ранее сообщалось, что в 2015 году РЖД инвестировала в развитие материально-технической базы Забайкальской железной дороги 34,3 млрд рублей.

Тарифы и ставки

В РЖД готовы предоставить грузоотправителям из Башкирии скидки до 25%

29 февраля 2016, Россия, Башкортостан респ., sterlitamaktime.ru. РЖД готовы предоставить грузоперевозчикам Башкирии скидки. Как сообщили представители Куйбышевской железной дороги на встрече с крупнейшими грузоотправителями в Уфе, они готовы сделать для них скидку до 25% – но при условии, что объем грузоперевозок гарантированно вырастет в 2016 году.

Кроме того, железнодорожники обсуждают возможность уменьшения количества необходимых для оформления документов, чтобы упростить процедуру отправки грузов, а также планируют ввести новый сервис – «грузовой экспресс».

ОВК: рост ставок усилится в ближайшие месяцы

01 марта 2016, Россия, Москва, i-mash.ru. В январе 2016 г. реализация вагонов заводами СНГ составила 2 429 ед., что на 26% выше января 2015 г. и на 35% ниже декабря 2015 г.

Падение реализации в сегменте типовых вагонов на тележках 18-100 и ее аналогах к январю 2015 г. составило 10%, в то время как в сегменте подвижного состава нового поколения реализация выросла на 45%.

В январе текущего года было списано 5,4 тыс. вагонов, 2,3 тыс. ед. из них – полувагоны.

Размер неисправного парка составил около 119 тыс. ед. на конец января. Коммерчески пригодный к перевозкам подвижной состав сети РЖД – около 1027 тыс. вагонов. Реальный профицит парка сезонно вырос до 136 тыс. ед. (из них полувагонов – 40 тыс.).

Участники рынка прогнозируют рост ставок сегменте полувагонов. По оценкам ИПЕМ, главную роль в этом сыграет сокращение парка и, как следствие, профицита. Весной, начиная с сезонного роста объемов перевозок, ожидается увеличение ставок до 700-800 руб./сутки. СОЖТ согласен с ИПЕМ и подтверждает целевой уровень в 700-800 руб./сутки в 2016 году. Тем временем, УВЗ прогнозирует возрождение вагоностроительного рынка во второй половине года.

Эксплуатация вагонов нового поколения по-прежнему демонстрирует высокую эффективность перевозок. По данным статистики эксплуатации парка на инновационной тележке Барбер, эффективность полувагонов достигла своего максимального значения за последние 2 года: в январе средний грузооборот на 1 полувагон с увеличенной осевой нагрузкой составил около 479 тыс. т-км, в то время как на 1 типовой полувагон – 234 тыс. т-км.

В условиях резкого падения доходности вагонов операторы, которым трудно обслуживать лизинговые контракты, переходят на схемы краткосрочной аренды. Так, «ВЭБ-Лизинг» забрал 60% парка «Спецэнерготранса» и передал их «Рэйлтрансколдингу» (РТХ). Последний сдал около 9,7 тыс. вагонов обратно в аренду «Спецэнерготрансу». В результате РТХ заметно увеличил парк, став четвертым в России железнодорожным оператором по этому показателю, и помог своему основному лизингодателю, забрав у него проблемные активы.

«Укрзализныця» удешевила перевозки контейнеров в железнодорожно-парном сообщении

02 марта 2016, Украина, rzd-partner.ru. Тарифная комиссия «Укрзализныци» санкционировала тарифные льготы для контейнеров в сообщении Балтийское море – Черное море, следующих в железнодорожно-парном сообщении по маршруту «Новый шелковый путь».

Данное решение охватывает контейнеры, перевозимые в составе поездов комбинированного транспорта «Викинг» и «Зубр», в случае перевозки этих поездов в железнодорожно-парном сообщении (через Ильичевский морской порт) в рамках маршрута «Новый Шелковый путь» (Украина – Грузия – Азербайджан – Казахстан – Китай). Механизм тарифного понижения – скидка в размере 20% к базовому тарифу, применяемая к порожним и груженым контейнерам.

Время действия нового тарифного положения – до окончания 2016 года.

Напомним, как сообщал РЖД-Партнер, «Укрзализныця» выдвинула проект объединения маршрутов «Викинг»/«Зубр» (Балтийское море – Черное море) с маршрутом «Новый Шелковый путь» (коридор, создаваемый в обход России).

Кабмин Украины одобрил повышение грузовых ж/д тарифов на 10%

03 марта 2016, Украина, gos.biz. Согласование Кабмином повышения тарифов не означает одномоментное повышение тарифов, поскольку этот вопрос должен быть согласован со всеми заинтересованными органами.

Кабинет министров Украины одобрил финансовый план ПАО «Украинская зализныця», внесенный на рассмотрение министром инфраструктуры Украины Андрей Пивоварским. Указанный финансовый план составлен из расчета повышения тарифов на грузовые железнодорожные перевозки в 2016 году на 15% с 1 марта 2016 года. Однако глава Государственной регуляторной службы Украины Ксения Ляпина отметила, что после консультаций с бизнесом служба готова согласовать повышение грузовых тарифов в среднем по году на 10%.

Министр инфраструктуры Украины Андрей Пивоварский добавил, что министерство готово согласиться с этим, лишь бы получить письмо с согласованием и запустить тендерные и инвестиционные процедуры.

В результате Кабмином было принято решение согласовать финплан «Укрзализныци» со среднегодовым повышением грузового тарифа на 10% и поручено доработать и согласовать его со всеми заинтересованными органами.

В ходе заседания правительства и.о. главы «Укрзализныци» Александр Завгородний напомнил, что повышение тарифов предполагается отложить для угля и низкомаржинальных грузов. Он добавил, что на пассажирские перевозки не предусмотрено повышения, кроме 5% на перевозку в первом классе поездов «Интерсити+» и повышения доходности от повышения классности и сервиса некоторых поездов.

Как сообщалось ранее, финансовый план ПАО «Укрзализныця» на 2016 год предполагает получение ПАО чистой прибыли по итогам года на сумму 96,4 млн грн. Согласно пояснительной записке к документу, из указанного размера чистой прибыли планируется направить на уплату в государственный бюджет 72,3 млн грн, в фонд развития производства – 19 млн грн, другие цели – 5,1 млн грн. Доходы от деятельности общества запланированы в сумме 77,369 млрд грн.

Чистый доход от реализации продукции планируется в сумме 74,897 млрд грн, в котором доходы от перевозки грузов и пассажиров – 67,654 млрд грн, доходы от вспомогательного производства (в том числе от услуг оказанных другим предприятиям) – 7,243 млрд грн, доходы от других видов деятельности – 2,472 млрд грн.

Расходы от деятельности ПАО "Украинская зализница" на 2016 год запланированы в сумме 77,272 млрд грн. Расходы от перевозок, которые составляют 78,9% расходной части финансового плана ПАО, на 2016 год запланированы в сумме 60,433 млрд грн. Валовая прибыль ожидается в объеме 9,363 млрд грн, финансовый результат от операционной деятельности – 4,8 млрд грн, EBITDA 27,5 млрд грн, рентабельность EBITDA – 36,8%.

Документ также предусматривает привлечение заимствований в сумме 23,1 млрд грн, возврат заимствований предусмотрен в сумме 26,57 млрд грн. Также он предусматривает освоение капитальных инвестиций на сумму 13,817 млрд грн, что составляет 37,1% от потребности в капитальных инвестициях на этот год.

А. Пивоварский также сообщал, что если в 2016 году тарифы на грузовые железнодорожные перевозки не будут повышены, по итогам года "Укрзалізниця" получит около 6 млрд грн чистого убытка, а ее капитальные инвестиции составят всего 3,7 млрд грн, "Укрзалізниця" станет "ультраубыточным" государственным предприятием.

В феврале 2016 года кроме прочего сообщалось, что в ходе общественных слушаний вопроса повышения тарифов, организованных Государственной регуляторной службой, представители железнодорожной отрасли и основных грузоотправителей не смогли достичь консенсуса в этом вопросе. Министр инфраструктуры Украины также отрицал обвинения железорудных компаний в том, что повышение тарифов на железнодорожные грузовые перевозки на 15% приведет к убыточности отрасли.

В ЕАЭС унифицируют тарифы на грузоперевозки с территории Кыргызстана

10 марта 2016, Киргизия, vb.kg. Вопрос применения унифицированных тарифов при осуществлении грузовых железнодорожных перевозок на территорию и с территории Кыргызской Республики через государства Евразийского экономического союза рассмотрен на состоявшемся 9 марта в Евразийской экономической комиссии внеочередном заседании Консультативного комитета по транспорту и инфраструктуре.

Заседание прошло под председательством члена Коллегии (министра) по энергетике и инфраструктуре ЕЭК Данила Ибраева (Кыргызстан).

Как сообщили в ЕЭК, по итогам заседания было поддержано предложение о применении унифицированных тарифов на принципах взаимности и паритетности с учетом реализации Кыргызской Республикой положений Порядка регулирования доступа к услугам железнодорожного транспорта, включая основы тарифной политики.

КЖД предлагает ввести 20% скидку для транзита из "большой России"

14 марта 2016, Россия, Калининградская обл., gudok.ru. Калининградская железная дорога выступает за предоставление скидки 20% на перевозку транзитных грузов в направлении Калининградской области. Падение рубля вызвало удорожание перевозок на калининградском направлении для российских грузоперевозчиков почти на 100%. Об этом 14 марта сообщает информационный орган железнодорожников "Гудок".

Калининградские железнодорожники ожидают дальнейшего снижения транзитного грузопотока в направлении эксклава с 1 апреля 2016 года. Заместитель начальника КЖД по корпоративному управлению и работе с органами власти Феликс Лапин на последнем Северо-Западном межрегиональном координационном совете заявил, что государство возьмёт на себя компенсацию расходов местных грузоотправителей, в результате чего затраты на перевозку не превысят расходы за перевозку по территории России.

При этом разница в тарифах на перевозку на калининградском направлении делает транзит невыгодным для российских грузовладельцев. Падение курса рубля взвинтило цену на перевозки на калининградском направлении почти на 100%. "Только на производителях и потребителях Калининградской области значительного грузопотока не достичь", - предупреждает начальник Калининградского ТЦФТО Иван Беседин.

РЖД смогут давать скидку в 25% на грузоперевозки 2-3 классов без ограничения расстояния

16 марта 2016, Россия, Москва, tass.ru. Правление Федеральной антимонопольной службы (ФАС) России приняло решение установить для перевозимых по железной дороге грузов второго и третьего тарифных классов нижнюю границу тарифного коридора на уровне минус 25% без ограничения предельного расстояния, сообщила пресс-служба ФАС.

Решение принято "в целях более активного применения организациями железнодорожного транспорта гибких тарифных решений в рамках ценовых пределов, повышения конкурентоспособности железнодорожного транспорта, обеспечения прироста выручки за счет возврата грузов на железнодорожный транспорт", цитирует пресс-служба материалы к заседанию правления ФАС.

К первому тарифному классу относятся сырьевые грузы, транспортная составляющая в цене которых превышает 15%: это низкодоходные, "социально значимые" уголь, железная руда, необработанная древесина, цемент и другие стройматериалы. Их перевозка производится по заниженным расценкам.

Ко второму классу (перевозится по себестоимости) относятся остальные грузы с долей транспортной составляющей от 10% до 15%, в том числе нефть, удобрения, зерно и грузы в контейнерах. К третьему классу относятся грузы с транспортной составляющей менее 10% - черные и цветные металлы, металлолом, машины и оборудование, бумага и химикаты. Их перевозят по повышенному тарифу, чтобы компенсировать перевозки первого класса.

Ранее ФАС одобрила установление грузового тарифа РЖД на 2016 г. на уровне 9% с изменением тарифного коридора - понижением его нижней границы до минус 25%. До этого максимальный размер скидки к тарифу составлял 12,8%. Уровень максимальной надбавки остался на прежнем уровне - 13,4%.

РЖД с начала 2013 г. могут самостоятельно применять повышающие и понижающие коэффициенты к базовым тарифам на перевозку отдельных видов грузов по некоторым направлениям в установленных ФСТ пределах. В конце 2014 г. РЖД распространили действие надбавки в 13,4% на экспорт всех грузов, однако затем была снижена надбавка на экспорт энергетического угля, железной руды через порт Мурманск (на 21,5%) и перевозку черных металлов.

РЖД начинают разработку нового прейскуранта тарифов на перевозку грузов

23 марта 2016, Россия, Москва, tass.ru. ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) начинает работу над созданием нового прейскуранта по тарифам на перевозку грузов, заявила сегодня начальник департамента реализации тарифной политики в области грузовых железнодорожных перевозок РЖД Алевтина Кириллова в ходе «круглого стола» на тему «Перевозки нефтеналивных грузов и СУГ железнодорожным транспортом», передает ТАСС.

«Прейскурант 10-01 пока действующий. Да, действительно, работа над новым прейскурантом сейчас начинается. У нас есть все соответствующие поручения», - сказала она, добавив, что пока не может назвать сроки этой работы. По ее словам, это будет идти «достаточно быстро с учетом выданных поручений». Кириллова отметила, что полное понимание того, по каким методам и подходам будет разрабатываться документ, придет после утверждения и согласования Целевой модели рынка развития грузовых железнодорожных перевозок до 2020 года.

Ранее президент РЖД Олег Белозеров отмечал, что новая система тарифообразования должна учитывать интенсивность работы железнодорожных линий. По его словам, документ должен включать большое количество иных критериев и технических подходов, а не только вес (поезда), дальность перевозки. В начале сентября 2015 года Белозеров заявлял, что тарифная политика РЖД будет скорректирована в течение полутора лет. При этом «общий концепт» по формированию новых тарифов планируется выработать в течение первых трех месяцев. Белозеров добавил, что в отношении перевозок с Дальнего Востока эта работа будет ускорена.

Грузия предоставила Украине скидку на транзит грузов по «Новому Шёлковому пути»

24 марта 2016, Грузия, novostipmr.com. Грузинская железная дорога предоставила тарифные льготы для контейнеров, следующих по так называемому «Новому Шёлковому пути»: Украина – Средняя Азия/Китай – Украина.

«Соответствующее решение, визированное руководством АО ГЖД, предусматривает приравнивание тарифных условий данного маршрута к тарифам сообщения Поти/Батуми - Достык (в обоих направлениях). Это положение охватывает перевозки 40-футовых контейнеров в рамках проекта "Новый Шёлковый путь". Для 20-футовых контейнеров вводится скидка в размере 50% к тарифу, установленному для 40-футовых на данном маршруте. Кроме того, для ряда грузов в сообщении Украина – Китай/Средняя Азия введены дополнительные скидки -25% или -40% к полному тарифу, в зависимости от грузовой номенклатуры. Новое тарифное положение пролонгировано до конца текущего года», - рассказал глава ПАО «Укрзалізниця» Александр Завгородний. Он также отметил высокий интерес европейских партнеров к новому маршруту из Китая и Средней Азии в Европу, который проходит в обход России.

«Мы можем реально доставлять груз из Китая до Изова, это граница с Польшей, за 11 суток. Практически это то же самое время, которое поезд движется через Россию. Запуск двух паромов, которые сейчас стали собственностью украинской железной дороги, и скидки грузинских коллег – важные составляющие проекта. Это позволит сэкономить деньги и удешевит перевозку груза. Все наши коллеги, а это "PKP Cargo", польский "LHS", немецкие железные дороги показывают, что они заинтересованы в создании и работе этого коридора», - подчеркнул Александр Завгородний.

Напомним, проект транспортного коридора «Новый Шёлковый путь» пройдет из Евросоюза через Украину, Грузию, Казахстан в Китай.

Химики ждут льгот на экспортные железнодорожные перевозки

28 марта 2016, Россия, Москва, ati.su. Крупнейшие российские производители азотных и калийных удобрений "Уралхим" и "Уралкалий" попросили правительство отменить повышенный тариф на экспортные железнодорожные перевозки. Надбавка в 13,4% была введена в конце 2014 года и компенсировалась для экспортеров ослаблением рубля. Но с тех пор стоимость удобрений рухнула на 40-50%, а доля транспортных расходов в издержках существенно выросла. ОАО РЖД будет сложно отказать, так как монополия уже пошла на аналогичные уступки производителям угля и черных металлов.

Как стало известно "Ъ", производители минеральных удобрений "Уралкалий" (крупнейшие акционеры – "Уралхим" и ОНЭКСИМ) и "Уралхим" (основной владелец – Дмитрий Мазепин) 25 марта направили письмо вице-премьеру Аркадию Дворковичу по вопросу железнодорожных тарифов. Компании просят правительство отменить дополнительную индексацию ОАО РЖД в размере 13,4% на экспортные железнодорожные перевозки удобрений и аммиака. Химики настаивают на том, чтобы монополия не требовала сохранения объемов перевозок на уровне 2015 года, так как спрос на удобрения серьезно снижается. Как сообщили "Ъ" источники на рынке, аналогичное письмо в правительство на этой неделе направит Российская ассоциация производителей минудобрений. В ОАО РЖД ситуацию не комментируют.

Правление ОАО РЖД в 2014 году повысило тарифы на экспортные перевозки на 13,4%. Это было вызвано ростом рублевой выручки экспортеров из-за ослабления рубля к доллару и уменьшения на этом фоне доли транспортных расходов в цене продукции. Формально монополия объясняла рост цены ограничением пропускной способности на отдельных участках на всех экспортных направлениях. Но сначала угольщики в начале 2015 года, а затем и металлурги в конце года добились фактической отмены надбавки. В январе ОАО РЖД также дала скидку для перевозок бокситов и глинозема.

Химики утверждают, что с момента введения надбавки ситуация на рынке серьезно ухудшилась. Так, цена на аммиак (FOB Вентспилс) снизилась почти на 40%, с \$456 в январе 2015 года до \$280 за тонну в марте 2016 года. Цена на аммиачную селитру упала практически вдвое, до \$170 за тонну. При этом доля тарифа в рыночной цене выросла для аммиака с 12% до 20%, для аммиачной селитры – с 7% до 13%. Цены на калийные удобрения (FOB Балтика) упали с декабря на 33%, до \$183 за тонну. "Сохранение решения ОАО РЖД о дополнительной индексации на экспортные перевозки в совокупности с тенденцией падения спроса на минудобрения и аммиак приведет к дополнительному снижению производства продукции компаний", – говорится в письме. Общий объем перевозок "Уралкалия" и "Уралхима" по железной дороге составляет около 25 млн тонн в год.

Также "Уралкалий" и "Уралхим" предлагают на три года ограничить право ОАО РЖД увеличивать тарифы в рамках "тарифного коридора" или по крайней мере повышать их только по согласованию с правительством.

На рынке считают вполне вероятным, что ОАО РЖД пойдет навстречу химикам. После смены руководства в августе 2015 года позиция монополии по экспортным надбавкам изменилась. Вслед за Минэкономики и ФАС, требовавшими более гибкого и формализованного подхода к манипулированию "тарифным коридором" (правом монополии вводить надбавку в объеме до 13,4% или скидку до 12,8% к тарифу ФАС), ОАО РЖД объявило о готовности пересмотреть свою позицию. На прошлой неделе глава монополии Олег Белозеров заявил, что экспортные надбавки в прежнем виде не нужны. "По части продукции мы их сняли, а по возможности введения мы этот вопрос заморозили, – сообщил он в интервью "России 24". – Я не считаю, что нам нужны экспортные надбавки в том виде, в котором они существовали".

КОМПЕТЕНТНО: Всеволод Ковшов, "Уралхим Транс", директор

<<< Когда правление ОАО РЖД только ввело повышенный тариф, это было очень неприятно для рынка, но объяснимо. Изменение курса доллара на тот момент компенсировало потери от роста стоимости перевозок по железной дороге. Но ситуация уже кардинально изменилась, и сейчас на рынке удобрений сохраняется негативная тенденция с точки зрения спроса и цен. >>>

КОМПЕТЕНТНО: Константин Юминов, Raiffeisenbank

<<< После сильного падения цен на почти все виды удобрений доля тарифа РЖД в их стоимости стала для производителей весьма ощутимой и негативно сказывается на маржинальности. В ближайшее время предпосылок для роста цены на удобрения нет из-за низкого спроса и высокого уровня запасов у крупнейших потребителей. Даже если цены на азотную группу и пойдут вверх, добавляет аналитик, то несущественно, а стоимость калия в любом случае будет повышаться медленнее, так как реагирует на рыночные колебания с задержкой. >>>

HR. Кадровые решения. Персоны

Одесскую железную дорогу возглавил Г.Бойко

02 марта 2016, Украина, prichernomorie.com.ua. Региональный филиал «Одесская железная дорога» публичного акционерного общества «Укрзалізниця» возглавил Григорий Бойко, передает корреспондент ИА «Контекст-Причерноморье». Об этом агентству сообщили 1 марта в пресс-центре Одесской железной дороги.

По информации пресс-центра, в соответствии с приказом ПАО «Укрзалізниця» от 26.02.2016 г. №307-ос, с 29 февраля на должность начальника регионального филиала «Одесская железная дорога» назначен Г. Бойко.

В пресс-службе напомнили, что согласно распоряжению Кабинета Министров Украины от 20 января 2016 года №30-р, Г. Бойко был освобожден от исполнения обязанностей начальника ГП «Одесская железная дорога» в связи с переходом на другую работу.

«Г. Бойко возглавляет Одесскую магистраль с февраля 2015 года. За это время под его руководством было внедрено несколько пилотных проектов и программ, которые стали основой позитивных сдвигов на госпредприятии. Наиболее успешной является программа стабилизации финансово-экономических показателей и «Бережливое производство», благодаря внедрению которых достигнут значительный экономический эффект и экономия достаточно больших средств. Кроме этого, он активно продолжает развивать инициативу государственно-частного партнерства, учреждает новейшую железнодорожную культуру благодаря внедрению передового европейского опыта и современных инноваций на предприятии. Добавим, что Григорий Бойко работает на Одесской магистрали свыше 30 лет – с 1984 года, начав свою трудовую деятельность на станции Одесса-сортировочная, где работал дежурным по станции, главным инженером. С 2010 г. по апрель 2014 г. занимал должность первого заместителя – главного инженера Одесской железной дороги. Имеет ряд отраслевых наград и отличий», – добавили в пресс-центре.

И.Шилов назначен первым заместителем начальника Белорусской железной дороги

05 марта 2016, Беларусь, railwayz.info. Алексей Авраменко назначен первым заместителем министра транспорта и коммуникаций, Алексей Ляхнович – заместителем министра транспорта и коммуникаций. Игорь Шилов получил должность первого заместителя начальника Белорусской железной дороги.

Алексей Авраменко ранее занимал пост заместителя министра транспорта и коммуникаций, Алексей Ляхнович – должность начальника управления транспорта Аппарата Совмина, а Игорь Шилов был начальником Минского отделения Белорусской железной дороги.

В.Машкин назначен генеральным директором АО "МКЖД"

15 марта 2016, Россия, Москва, riarealty.ru. Бывший заместитель генерального директора "Мосинжпроекта" Владимир Машкин назначен генеральным директором АО "Московская кольцевая железная дорога" (МКЖД), говорится в пресс-релизе АО. В нем также сообщается, что департаментом строительства Москвы, как курирующим органом АО "МКЖД", были внесены изменения в состав совета директоров компании.

"В состав совета директоров вошли: Бочкарев А.Ю., руководитель департамента строительства Москвы Загруднинов Р.Р., первый заместитель руководителя департамента строительства, Аксенов П.Н., первый заместитель руководителя департамента строительства Москвы, Зотов А.В., Машкин В.М. и Гаман М.Ф., заместитель руководителя департамента городского имущества Москвы", – уточняется в материале. Председателем совета директоров был избран Петр Аксенов, добавляется в нем.

Мамука Бахтадзе назначен спецпредставителем Грузии по вопросам «Нового Шелкового пути»

23 марта 2016, Грузия, georgianpress.ru. Генеральный директор «Грузинской железной дороги» Мамука Бахтадзе, назначен специальным представителем Грузии по вопросам «Нового Шелкового пути». Соответствующий указ правительства, опубликован на веб-сайте администрации правительства. Как отмечено в подписанном премьер-министром документе, Бахтадзе даются полномочия на проведение официальных коммуникаций в рамках проекта.

Мамука Бахтадзе родился в 1982 году в Тбилиси. Окончил Тбилисский Государственный Университет им. Иване Джавахишвили и Грузинский технический университет. Имеет степень магистра Московского Государственного университета им. Ломоносова. В 2010 году в бизнес-школе INSEAD была присвоена квалификация MBA. В 2013 году назначен генеральным директором АО "Грузинская железная дорога". До этого занимал должность генерального директора в Международной энергетической корпорации Грузии.

КОМПЛЕКСНЫЕ РЕШЕНИЯ. ОПЫТ ВНЕДРЕНИЯ Новые железные дороги и маршруты. Модернизация

Новый грузовой поезд начал курсировать между Харбином и Екатеринбургом

29 февраля 2016, Россия, Свердловская обл., tass.ru. Новый регулярный грузовой железнодорожный маршрут открыт 27 февраля между административным центром китайской северо-восточной провинции Хэйлунцзян городом Харбин и российским Екатеринбургом. Как сообщает агентство Синьхуа, первый состав с 47 контейнерами отправился по этому маршруту из Харбина.

Основную часть товаров, которые везет поезд, составляют запчасти для велосипедов и бытовые товары, произведенные, главным образом, на юге Китая. Планируется, что расстояние в 5889 км поезд преодолеет за 10 дней. Ранее доставка товаров из южного Китая в Россию производилась в основном по морю через порт Далянь, на что уходило в среднем около 40 суток.

"В дальнейшем за счет специализации и стандартизации перевозок время следования поезда можно будет сократить", цитирует сайт "Жэньминь ван" слова главы Харбинско-европейской международной логистической компании Мэн Цинвэнь.

Планируется, что по маршруту Харбин-Екатеринбург-Харбин еженедельно будет опрaвляться одна пара поездов. В дальнейшем компания рассчитывает наладить такие же регулярные железнодорожные маршруты с Москвой и другими крупными российскими городами.

Россия закончила ремонт железнодорожных путей в Латвию

01 марта 2016, Латвия, kommersant.ru. Россия завершила ремонт железнодорожных путей на Октябрьской железной дороге, устранив ограничения на пути в Латвию. Об этом сообщил журналистам новый предправления Латвийских железных дорог (Latvijas Dzelzceļš) Эдвинс Берзиньш.

По его словам, в прошлом году, когда ремонт был объявлен, ЛЖД испытала серьезные опасения, но сейчас работы завершены, инфраструктура улучшена. В августе официальные лица Латвии сообщили, что Россия на два месяца прекратит транзит угля и минудобрений через Рижский порт, объясняя это ремонтом путей.

Как сообщил господин Берзиньш, на прошлой неделе он был с визитом в Москве, где встречался с представителями РЖД. «Целью визита было выяснить ситуацию на российском рынке грузоперевозок, особенно в условиях того, что за первые месяцы года мы констатировали падение грузооборота в Латвии на 17–20%,— цитирует его ТАСС.— Ситуация на рынке непростая, поскольку, учитывая падение рубля, транзитные пути подорожали. Вторая причина — стратегия России по развитию собственных портов, куда они стараются направлять свои грузы». Третье объективное обстоятельство, на которое компания никак не может повлиять, отметил он,— падение цен на уголь и нефть на мировых рынках.

В ближайшие 5 лет на востоке Казахстана будет построена железная дорога до границы с Китаем

15 марта 2016, Казахстан, russian.people.com.cn. В ближайшие 5 лет на востоке Казахстана построят железную дорогу до границы с Китаем, сообщили сегодня местные СМИ.

В ближайшие годы на востоке Казахстана будет реализовано 10 инфраструктурных проектов. Самый крупный из них - железная дорога Шар-Майкапчагай протяженностью 461 километр. Планируется, что по ней будут доставляться грузы из Китая в Россию и обратно. Работы по строительству дороги начнутся в следующем году, сейчас проект проходит госэкспертизу. Его предварительная стоимость - 396 млрд тенге /курс доллара США к тенге примерно 1:343/.

Главный эксперт регионального Центра государственно-частного партнерства Восточно-Казахстанской области Анар Ибрашева сказала, что планируется в период строительства железной дороги создать 4,8 тыс рабочих мест, а в период эксплуатации - 2,3 тыс рабочих мест.

«Укрзализныця» построит новую ветку в Донецком регионе

16 марта 2016, Украина, Донецкая Народная Республика, ark-inform.com. ПАО «Укрзализныця» улучшит инфраструктуру для грузового обслуживания Луганской области (Донецкий регион).

Такое решение закреплено меморандумом, подписанным 16 марта между Луганской областной военно-гражданской администрацией (ОВГА) и ПАО УЗ. «Впервые за десять лет «Укрзализныця» будет строить новый объект. Речь идет о железнодорожной ветке протяженностью примерно 45 км, благодаря которой будет восстановлено железнодорожное сообщение с шестью элеваторами, что позволит сберечь наши дороги», - заявил, комментируя перспективы проекта, глава Луганской ОВГА Георгий Тука.

Новая ветка увеличит длину магистральной железнодорожной сети региона на 10% (сегодняшняя длина - 425 км). Как отмечено в материалах регионального статкомитета, по итогам 2015 года производство сельхозпродукции в Луганской области упало на 20% к предыдущему году, при этом всего произведено 9,9 млн т зерновой продукции (без учета зоны проведения антитеррористических операций). Удельный вес Луганской области в совокупном объеме зернопроизводства Украины за прошедший год составил более 16%.

Железная дорога через Китай напрямую соединит Иркутск и Владивосток

24 марта 2016, Россия, Иркутская обл., irkutskmedia.ru. Прямой путь из Иркутска во Владивосток через Маньчжурию сейчас обсуждают в Китае. Для этого необходимо будет построить транспортный коридор Маньчжурия – Суйфэньхэ, который станет не только продолжением "Приморья-1", но, по сути, позволит восстановить КВЖД. Это также снизит нагрузку на Транссиб и БАМ-2, заявил президент Российско-китайского аналитического центра Сергей Санаков.

Создание пути обсуждается в рамках проекта двух транспортных коридоров что свяжут северные провинции Китая и порты юга Приморского края. Это может стоить до 315 млрд рублей и дать инвесторам 10–15% годовых.

Цель проекта – создание альтернативной логистики для китайских грузоотправителей из северо-восточных провинций, увеличение грузооборота портов Приморского края на 30-45 млн тонн и создание до 3 тысяч рабочих мест на период строительства и 4 тысяч – при эксплуатации.

Отметим, что северные китайские провинции страдают из-за отсутствия выхода к морю, замечает руководитель программы "Россия в Азиатско-Тихоокеанском регионе" Московского центра Карнеги Александр Габуев. Внутренние железнодорожные линии перегружены. Выход на Зарубино был бы полезен китайской стороне, позволив разгрузить порты Даляня и Тяньцзиня.

Китайские экспортеры и производители сэкономят на выходе к морю и иностранным рынкам, удешевят транзит в центральные и южные провинции КНР. Экономия при доставке автотранспортом составит до 20 долларов за тонну, а по железной дороге – до 10 долларов, или до 700 млн долларов в год, подсчитала McKinsey.

Заинтересоваться проектами могут китайский Фонд Шелкового пути, Азиатский банк инфраструктурных инвестиций и Банк развития БРИКС.

До конца года Азербайджан и Иран соединят железные дороги

24 марта 2016, Азербайджан, advis.ru. Участок железной дороги протяженностью 8,5 километра между Ираном и Азербайджаном в рамках проекта "Север-Юг" должен быть построен до конца 2016 года, сказал журналистам глава ЗАО "Азербайджанские железные дороги" Джавид Гурбанов. По его словам, еще в прошлом году Президентом Азербайджана Ильхамом Алиевым было подписано соответствующее распоряжение.

"В ближайшее время будет объявлен тендер на определение компании, которая займется строительством этого участка. До конца 2016 года будут построены недостающий 7,5-километровый участок дороги на азербайджанской территории до границы с Ираном и железнодорожный мост на границе, что в целом составляет 8,5 километра. Есть распоряжение главы государства, определены источники финансирования. Мы планируем осуществлять мультимодальные перевозки с привлечением автомобильного и железнодорожного транспорта, что станет возможным в скором времени", - сказал Гурбанов.

Коридор "Север-Юг", берущий начало в Индии и тянущийся до Хельсинки, является одним из важных маршрутов для Азербайджана. Это достаточно длинный путь, примерно пять тысяч километров, который проходит также и через территорию Азербайджана. Ежегодный транзит грузов из Ирана в Россию через Азербайджан составляет примерно 10 миллионов тонн. Этот показатель между Европой и Индией составляет около 25 миллионов тонн.

Коридор "Север-Юг", берущий начало в Индии и тянущийся до Хельсинки, является одним из важных маршрутов для Азербайджана

Большая часть грузов вывозится через море, что занимает от 45 до 60 дней. Поэтому перевалка грузов через территорию Азербайджана является более приемлемой, а этот маршрут - наиболее оптимальным. Железная дорога "Север-Юг" соединит Северную Европу с Юго-Восточной Азией. Она будет служить связующим звеном для соединения железных дорог Ирана, Азербайджана и России.

По предварительным оценкам, пропускная способность железной дороги составит 1,4 миллиона пассажиров и от пяти до семи миллионов тонн грузов в год. На всем протяжении железной дороги будут построены 22 туннеля и 15 мостов. На первом этапе по коридору "Север-Юг" планируется транспортировать 6 миллионов тонн грузов в год, а в дальнейшем - 15-20 миллионов тонн грузов.

Российские проекты и решения

GEFCO предлагает увеличить объемы железнодорожных грузоперевозок для развития международной торговли с Китаем

01 марта 2016, Россия, Москва, ati.su. Развитие промышленного производства в Азии и появление новых источников поставок во внутренних районах Китая создают новые потребности в транспортировке между Китаем и Европой. Группа GEFCO предлагает увеличить объемы железнодорожных грузоперевозок для развития международной торговли с Китаем.

Это предложение касается двух направлений. Первое проходит по северному маршруту посредством Транссибирской железнодорожной магистрали, к которой GEFCO имеет привилегированный доступ в силу того, что его мажоритарным акционером является ОАО «РЖД».

Второе - южное - проходит через Казахстан. Группа GEFCO, накопившая значительный опыт в сфере железнодорожных перевозок новых автомобилей, контейнеров и негабаритных грузов, предлагает услуги по бесперевалочной железнодорожной доставке, комбинированному использованию автомобильных и железных дорог, перевозке в изолированных вагонах или целым составом. Они сопровождаются дополнительными услугами в оформлении таможенных и фискальных документов.

Железнодорожная перевозка имеет большие преимущества: в два-три раза быстрее морской, подходит для хрупких товаров, имеет дополнительное оборудование для перевозки большого объема грузов. Этот метод перевозки надежный, быстрее морского, и, по сравнению с другими методами, гарантирует стабильность расходов.

Транспортный коридор «Восток – Запад» прибавит в весе в 2019 году 66 млн тонн

01 марта 2016, Россия, Москва, ati.su. В ОАО «РЖД» намечено развивать международный транспортный коридор «Восток – Запад».

До 2019 года планируется построить и реконструировать более 90 станций и 47 разъездов, более 460 км вторых путей, порядка 680 км автоблокировки, 19 тяговых подстанций, более 350 км контактной сети, выполнить строительство нового однопутного Байкальского тоннеля протяженностью 6,7 км.

Реализация данных мероприятий позволит перевезти в 2019 году на 66 млн т больше грузов, чем в 2012-м.

Для развития инфраструктуры международного транспортного коридора в период до 2020 года планируется проведение ряда мероприятий, наиболее значимым из которых является реализация проекта развития Транссибирской и Байкало-Амурской железнодорожных магистралей.

В последние годы на Транссибе произошли большие изменения: повышено качество транспортного обслуживания, решены вопросы с сохранностью перевозимых грузов, введен упрощенный порядок декларирования грузов в контейнерах. Применяемые информационные технологии позволяют осуществлять контроль над движением вагонов и контейнеров в режиме реального времени.

Протяженность Транссиба – около 10 тыс. км. Эта магистраль – самая протяженная в мире железная дорога, которая служит продолжением международного транспортного коридора №2 и в проектах таких международных организаций как ЕЭК ООН, ЭСКАТО ООН, ОСЖД указывается в качестве одного из приоритетных видов сообщения между Европой и Азией.

Перспективы развития коридора «Восток – Запад» в ОАО «РЖД» связывают прежде всего с совершенствованием технологии перевозок крупнотоннажных контейнеров ускоренными поездами. Сегодня ускоренные контейнерные поезда доставляют груз от российских портов на Тихом океане до западных границ России в среднем за 8 суток, то есть со скоростью 1200 км в сутки.

Данный вид перевозок позволила не только существенно сократить время доставки грузов, но и осуществлять доставку фиксированными партиями регулярно и по расписанию.

Справка:

Основная грузовая база коридора «Запад – Восток» в транзитном сообщении – трансконтинентальные перевозки между странами Азиатско-Тихоокеанского региона (Китаем, Японией, КНДР и Республикой Корея) и европейскими странами.

В своей западной части на территории РФ коридор совпадает с общеевропейским транспортным коридором №2, в восточной – с Транссибирской железнодорожной магистралью, создавая прямой выход грузам России, стран Европы и СНГ в дальневосточные российские морские порты и на пограничные переходы, расположенные на границе России с КНДР, Китаем, Монголией и Казахстаном.

На сеть РЖД хотят привлечь дополнительные внешнеторговые грузы

01 марта 2016, Россия, Москва, ati.su. ОАО «РЖД» планирует расширить свои инфраструктурные возможности за счет развития внешнеторговых и транзитных перевозок грузов. В связи с этим в холдинге названы приоритетные направления в инвестиционных программах.

Прежде всего намечено реализовать ряд крупных проектов, направленных на развитие железнодорожных подходов к портам Северо-Западного, Южного и Восточного регионов.

В их рамках до 2020 года предусматривается строительство и ввод в эксплуатацию дополнительных главных путей и разъездов, электрификация участков и усиление устройств электроснабжения, реконструкция ряда крупных и средних искусственных сооружений и железнодорожного пути, реконструкция сортировочных, пограничных и припортовых станций.

Кроме того, серьезное внимание ОАО «РЖД» уделяется формированию современной логистической инфраструктуры. Компания реализует масштабный проект по созданию сети терминально-логистических центров, соединенных регулярными контейнерными поездами, курсирующими по графиковому принципу.

В настоящее время осуществляется комплексная реконструкция грузового двора на станции Гродеково. Инвестиционным комитетом ОАО «РЖД» одобрены проекты реконструкции грузовых дворов станций Артем-Приморский и Находка. Прорабатываются вопросы организации «сухого порта» в Приморье, перегрузочных пунктов на станциях Камышовая и Ленинск. Проводятся предпроектные работы по созданию терминально-логистического центра «Хабаровск».

Важным направлением развития международного транспортного потенциала России является также реализация проектов, ориентированных на развитие международных транспортных коридоров и создание новых маршрутов доставки грузов в сообщении Азия – Европа.

Ведь сегодня товарооборот между Европой и Азией превышает \$1 трлн. При среднем его росте на 5% в год, по прогнозу Международного валютного фонда, к 2030 г. объемы торговли между Европой и Азией удвоятся. Иными словами, они могут составить более \$2 трлн. При этом если сегодня товары перевозят преимущественно в направлении из Азии в Европу, то уже к 2020 году грузопоток может стать гармонизированным благодаря перспективам роста объемов импорта европейских товаров в КНР. Это объясняет интерес ОАО «РЖД» к развитию внешнеторговых перевозок и транзита в ближайшей перспективе.

Рост объема грузов ожидается на "железке" Чульбасс-Инагли в Южной Якутии

02 марта 2016, Россия, Саха (Якутия) респ., yakutiamedia.ru. Рост объема грузов в горно-обогатительный комплекс "Ингалинский" ожидается на новой железнодорожной линии от станции Чульбасс до станции Инагли в Нерюнгринском районе Якутии. Планируется, что к 2019 году "УК "Колмар" будет перевозить до 12 млн тонн угля в год.

По словам заместителя генерального директора ОАО "АК "Железные дороги Якутии" Дмитрия Трофимова, грузооборот на железнодорожной линии составит от 5 млн тонн с дальнейшей перспективой увеличения до 12 млн тонн в год. "Рост объема грузов будет очень большой. ООО УК "Колмар" совершенно четко обозначил цифры. Так, под конец 2017 года будут перевозить до 5 млн тонн, в 2018 – до 9 млн тонн и в середине 2019 года до 12 млн тонн угля в год", – сказал он.

Напомним, новая линия Чульбасс-Инагли стоимостью 2,3 млрд рублей была построена и открыта к 40-летию юбилею города Нерюнгри. Генподрядчиком выступило ОАО "АК "Железные дороги Якутии".

Парк ФГК возвращен под управление оператора

04 марта 2016, Россия, Москва, ati.su. 1 марта 2016 года парк собственности АО «ФГК» и вагоны «УВЗ-Логистик», переданные ранее (в августе и октябре 2015 года соответственно) в управление ЦФТО, были возвращены дочерней операторской компании ОАО «РЖД». Факт возврата парка подтвердил генеральный директор АО «ФГК» Алексей Тайчер.

Он упомянул, что предварительные распоряжения по этому поводу были даны РЖД еще в декабре-январе 2015-2016 гг. «Передача произошла технологично и без проблем, – уточнил А. Тайчер. – Управление порожними пробегими вагонов ФГК также взяло на себя». В настоящий момент вся коммерческая деятельность осуществляется оператором самостоятельно.

По словам А.Тайчера, все договоры, заключенные грузоотправителями ранее, сохранены, и изменения обусловлены только исключением посредника из схемы. «Заявки в ЭТРАН поступают в рабочем режиме, ежедневно в рамках договоров грузится порядка 6 тыс. полувагонов, клиенты лишь подписали документы о том, с кем будет производиться расчет после изменения схемы», – отметил А.Тайчер. По его словам, филиалам ФГК в регионах также вернули возможность проявлять коммерческую инициативу для того, чтобы ежедневно взаимодействовать с клиентами и понимать их потребности. Кроме того, в компании рассматривают варианты предоставления клиентам дополнительных сервисов, например, доставки груза на первой и последней милях», – уточнил А. Тайчер.

В ФГК отметили, что в 2015-2016 гг. численность выбывшего из эксплуатации подвижного состава составит около 50 тыс. единиц «Одна из задач компании – заместить выбывающий парк, и самый доступный вариант в настоящих экономических условиях – взять вагоны в аренду, – пояснил А.Тайчер. – Но даже если удастся не только заместить выбывшие вагоны, но и нарастить их численность, то и в этом случае мы охватим около 30% рынка, то есть о парке в 200 тыс. единиц (согласно обсуждаемому в правительстве плану «Ураган») пока речь не идет». В текущем году компания планирует управлять 120-150 тыс. полувагонов, но эта цифра может быть и меньше. При этом основная задача на текущий год – стать безубыточной компанией.

Что касается покупки нового подвижного состава, то при благоприятном развитии ситуации ФГК планирует закупить в 2016 году 4 тыс. инновационных вагонов, скорее всего, через лизинговую сделку, объявив открытый конкурс среди поставщиков. При этом 300 вагонов будут приобретены в любом случае. «Мы прилагаем максимум усилий для того, чтобы убедить правительство и Минпромторг включить в постановление о поддержке машиностроения пункт об утилизационной премии операторам, – рассказал А. Тайчер. – Предложение о выплате премии в размере 450 тыс. руб. при утилизации старого вагона и покупке нового в качестве стимулирующей отрасли меры активно дискутировалось ранее, но в существующую версию документа так и не вошло». По словам А.Тайчера, выход ФГК на плановую покупку в 4 тыс. вагонов зависит и от того, будет это предложение реализовано или нет.

Касаясь прогнозов динамики арендной ставки на полувагоны, А.Тайчер сообщил, что в компании ожидают роста ставок. «Рост доходности оператора будет обеспечиваться, в первую очередь, за счет задействования в перевозках всего парка, особенно в сезон, когда дефицит вагонов позитивно влияет на спрос. «К концу лета-началу осени 2016 года все вагоны ФГК будут работать», – считает А. Тайчер. По его мнению, сегодняшний уровень операторских ставок экономически не обоснован. «В настоящих условиях компания стремится не к большому заработкам, а к выходу на уровень окупаемости», – уточнил он.

ФГК планирует разработать стратегию до 2020 г. после утверждения модели рынка

04 марта 2016, Россия, Москва, ga.ru. Железнодорожный оператор "Федеральная грузовая компания" (ФГК, "дочка" "РЖД") планирует разработать стратегию развития до 2020 года после утверждения модели рынка грузовых железнодорожных перевозок, сообщил журналистам генеральный директор компании Алексей Тайчер.

"Есть поручение разработать стратегию. Мы попросили отложить. Модель рынка должна быть принята в ближайшее время. Исходя из модели рынка, надо принимать стратегию развития ФГК, потому что она должна опираться на модель", – сообщил генеральный директор ФГК.

Сейчас у ФГК, добавил он, есть тактика: операционная эффективная компания, которая способна выжить, воспроизводить основные средства и оказывать услугу своим клиентам, как можно больше и по эффективной цене.

"Наши плановые сроки разработки стратегии привязаны к целевой модели в пределах четырех месяцев после выхода целевой модели. По планам стратегия до 2020 года", – уточнил Тайчер.

Прежняя целевая модель рынка грузовых железнодорожных перевозок РФ имела сроки до 2015 года. Проект новой модели до 2020 года разработан Минэкономразвития и проходит обсуждение. Документ должен быть готов в первом квартале текущего года.

Горьковская железная дорога готова обеспечить бесперебойный пропуск транзитных грузов

14 марта 2016, Россия, Нижегородская обл., vremya.ru. Заседание Приволжского межрегионального координационного совета состоялось под председательством начальника Горьковской железной дороги Анатолия Лесуна состоялось на ГЖД, сообщает пресс-служба РЖД.

В мероприятии приняли участие представители Горьковской и Куйбышевской железных дорог, дочерних и зависимых обществ ОАО «РЖД», органов государственной власти субъектов Российской Федерации, территориальных надзорных органов, собственников подвижного состава и грузообразующих предприятий.

На заседании были рассмотрены вопросы, касающиеся организации работы железнодорожного транспорта. Существенное внимание было уделено разработке современных эффективных технологий – организации грузоперевозок по расписанию, повышению уровня маршрутизации, вождению поездов повышенного веса и длины. Применение новых технологических решений позволит высвободить локомотивные бригады и локомотивы для работы на других грузонапряженных участках железной дороги.

Как было подчеркнуто на совещании, возрастает потребность в обеспечении бесперебойного пропуска транзитных грузов через Горьковскую магистраль. Основная нагрузка ляжет на станцию Балезино, через которую пойдут поезда массой 9 тысяч тонн. Перед Горьковской магистралью поставлена задача не только обеспечить пропуск транзита, но и сохранить скорость на уровне 800 км в сутки.

Горьковская и Куйбышевская железная дорога активно сотрудничают по вопросам обеспечения железнодорожного сообщения на полигоне новой экономической зоны «Алабуга». Сотрудники территориальных центров фирменного транспортного обслуживания дорог разработали планы привлечения дополнительных объемов грузов с учетом развития этой экономической зоны.

По мнению участников мероприятия, все большее значение должно уделяться переходу от оказания услуг по перевозке грузов к формированию комплексных услуг «от двери до двери», расширению спектра оказываемых услуг, формированию глобальных логистических цепочек. Разработка комплексных продуктов и транспортно-логистических услуг позволит предложить более привлекательные и экономически выгодные условия для привлечения клиентов, в том числе переключив их с других видов транспорта.

На совещании обсуждались вопросы взаимодействия власти и бизнеса. На первый план были вынесены вопросы расширения сотрудничества с органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации в области инвестиционной деятельности. В частности, рассматривался вопрос участия специалистов железных дорог в заседаниях инвестиционных советов, в рассмотрении региональных инвестиционных программ и инвестпроектов, что позволит железнодорожникам координировать планы по дальнейшему развитию инфраструктуры.

Саратовских грузовладельцев просят перейти на железнодорожный транспорт

15 марта 2016, Россия, Саратовская обл., atisu. В апреле в Советском и Марксовском районах Саратовской области будут установлены две точки весового контроля. Об этом стало известно 15 марта в ходе заседания общественного совета при министерстве транспорта и дорожного хозяйства региона, пишет Взгляд Инфо.

Рядом с новыми пунктами будут работать штрафстоянки для большегрузного транспорта.

"Тут же, как выявился перегруз при взвешивании весов, можно поставить его на штрафстоянку", - отметил заместитель министра транспорта и дорожного хозяйства области Сергей Пешаков.

В свою очередь его начальник, министр области Николай Чуриков предложил перевозчикам обратить внимание на железную дорогу. "Практически 80% перевозок инертных материалов раньше производились железной дорогой. С приходом "Тонаров" мы увидели, как практически на глазах стали разваливаться дороги", - заявил министр.

Затем слово взял замначальника Приволжской железной дороги по взаимодействию с органами власти Сергей Лиходаев.

"Понятно, что вопрос очень серьезный. Мы видели, что с этим "Платоном" творилось. Что мы предлагаем в вопросе перевозки щебня? Мы можем предложить, во-первых, подвижку в тарифах, во-вторых, в сокращении сроков, чтобы они не 7 дней из Балакова шли, а за сутки доходили. Этим мы можем заинтересовать людей, которые занимаются перевозками, а не просто сказать: "Переходите на железную дорогу", - отметил он.

В конце своего выступления Лиходаев предложил провести совещание, на котором подробно будут озвучены все идеи.

Начальник центра обработки данных фотовидеофиксации Александр Смыслов поинтересовался, будет ли система фиксации нарушений по тяжеловесному транспорту автоматической или автоматизированной. "Самое главное, понять - автоматическая или автоматизированная фиксация – это две разные вещи. Вы рассказали об автоматизированной фиксации, которая требует присутствия человека. Таким образом, будет, как в других регионах, весь поток транспортного средства пойдет ночью", - сказал Смыслов.

По словам министра, фиксация будет полностью автоматизированная, и присутствия человека там не потребуется. "Данные будут передаваться по оптоволокну – напрямую", - отметил Чуриков.

Костромские промышленники увеличили отправку грузов железнодорожным транспортом

16 марта 2016, Россия, Костромская обл., gtrk-kostroma.ru. Данные озвучили представители Северной железной дороги на встрече с костромскими предпринимателями. Она прошла в областной Торгово-промышленной палате.

Сухая статистика: в 2015-м по железной дороге перевезли 1 миллион 370 тысяч тон костромских грузов. В другие регионы наши промышленники в основном отправляли лесные и строительные грузы и металлические изделия – прежде всего трубы. Резкий рост грузопотока – сразу на 16 процентов – железнодорожники отметили с начала этого года.

Андрей Сидоров, начальник Северного территориального центра фирменного транспортного обслуживания: «Мы считаем, что этот результат на фоне общего снижения экономического роста очень положительный для нас всех. Считаю, что в этом большую роль сыграло то, что мы второй раз сегодня здесь – на площадке торгово-промышленной палаты - проводим встречу с бизнес-сообществом. Это позволяет нам уточнить требования к работе ж/д транспорта, с нашей стороны отреагировать на эти требования».

Так, после первой встречи производители костромской фанеры вместе с сотрудниками Северной железной дороги смогли найти оптимальный способ крепления широкоформатных грузов. В результате одни – нарастили объемы перевозок, вторые – получили удобный и выгодный способ доставки товара потребителю. Индивидуальный подход к каждому клиенту – один из новых постулатов работы железнодорожников. Это высоко оценили буйские производители химудобрений: отгрузка стала оперативнее, а бумажной волокиты меньше. Для клиентов в РЖД разработали новые продукты: графики отправления и прибытия отныне можно согласовывать, товары отправлять в составе сборных «Грузовых экспрессов», планировать доставку груза «от двери до двери».

Сергей Альмеев, первый заместитель начальника Северной железной дороги: «Мы готовы изменяться, мы готовы слышать вас, мы готовы изменять свои технологии под вас. Для нас интересен каждый килограмм, каждый вагон вашего груза».

Сейчас Администрация Костромской области и Северная железная дорога разрабатывают соглашение о развитии грузоперевозок в Волгореченске – где идет реализация серьезных промышленных инвестпроектов. В связи с чем ожидается значительный рост отгрузки товаров по железной дороге.

Санкт-Петербургский филиал ПГК доставил крупногабаритный груз в Азербайджан

17 марта 2016, Россия, Санкт-Петербург, sdelanounas.ru. Санкт-Петербургский филиал АО «Первая Грузовая Компания» (ПГК) осуществил перевозку крупногабаритного железнодорожного путееукладочного крана весом более 102 тонны в Азербайджан.

Железнодорожный кран предназначен для укладки и разборки пути в процессе ремонта и строительства железных дорог. В России кран прошел плановый ремонт на предприятии ЗАО «Торговый дом «Транспутьмаш».

Для безопасной транспортировки крупногабаритного груза сотрудники Санкт-Петербургского филиала ПГК разработали логистическую схему его доставки, а также контролировали процесс погрузки и экспедирования на всем пути следования. Кран перевозился своим ходом в составе поезда, с двух сторон сопровождаемый платформами для прикрытия стрел в целях безопасности.

Груз следовал со станции Тихорецкая Северо-Кавказской железной дороги (Россия) транзитом по территории России через погранпереход Самур/Ялама на станцию Кюрок-чай Азербайджанской железной дороги.

ОАО "РЖД" подготовило актуализированный вариант Генеральной схемы развития сети железных дорог ОАО "РЖД" до 2020 и 2025 года

18 марта 2016, Россия, Москва, rzd-partner.ru. 17 марта в центральном офисе ОАО "РЖД" в Москве под председательством президента компании Олега Белозёрова состоялось заседание научно-технического совета по вопросу "Об актуализации основных параметров Генеральной схемы развития сети железных дорог ОАО "РЖД" до 2020 и 2025 гг. в региональном разрезе".

Как отметил Олег Белозёров, в основе Генеральной схемы лежат государственные отраслевые и корпоративные стратегии крупных компаний.

– Мы на регулярной основе проводим работу с крупнейшими грузоотправителями и представителями смежных видов транспорта, уточняя направления развития, повышения качества, безопасности и эффективности работы. Актуализация документа в 2015 году позволила учесть множество аспектов социально-экономического характера. В Генеральной схеме нашли отражение перспективы проведения общественных и спортивных мероприятий, планы по развитию высокоскоростных магистралей. Особое внимание уделено Дальнему Востоку, Сибири и Югу России, – сказал глава ОАО "РЖД".

Исходя из текущего состояния сети железных дорог, определены целевые параметры Генсхемы до 2020 года, обозначены векторы развития до 2025 года.

К 2020 году грузооборот должен достичь 2,6 трлн тонно-км, пассажирооборот – 134 млрд пассажиро-км, строительство дополнительных главных путей составит 2,1 тыс. км, протяженность полигона скоростного движения превысит 3,1 тыс. км, высокоскоростного – 770 км.

К 2020 году грузооборот должен достичь 2,6 трлн тонно-км

Прогноз предусматривает увеличение грузовых перевозок почти на 17%, грузооборота – на 13%.

Для освоения перспективного грузопотока Генсхемой планируется строительство 1,2 тыс. км новых железнодорожных линий до 2020 года и еще 750 км – до 2025 года.

Учитывая роль железных дорог в международном аспекте, Генеральной схемой предусматривается развитие инфраструктуры международных транспортных коридоров "Восток – Запад", "Север – Юг".

В числе мероприятий Генсхемы планируется развитие железнодорожных погранпереходов, строительство сети транспортно-логистических центров, принято во внимание углубление сотрудничества с иностранными транспортными компаниями, реализация совместных проектов по развитию железнодорожных перевозок.

На перспективу до 2025 года документом предусмотрено строительство 5 тыс. км дополнительных главных путей, оборудование автоблокировкой 1,8 тыс. км пути, электрификацию 1,1 тыс. км.

Актуализированная редакция Генсхемы сформирована с учетом проводимой работы по классификации и специализации железнодорожных линий, в том числе в части пересмотра нормативов содержания устройств и объектов инфраструктуры, направленного на сокращение расходов компании.

В Генсхеме заложены параметры по улучшению качественных технических характеристик подвижного состава и инфраструктуры.

Источниками финансирования мероприятий являются средства ОАО "РЖД", государства и частных инвесторов.

– Предлагаемая Генеральная схема направлена на повышение конкурентоспособности железнодорожного транспорта и транспортной системы страны в целом, задает четкие ориентиры для нашего движения в сторону требований рынка и клиентов, – отметил Олег Белозёров.

По словам заместителя министра транспорта РФ Алексея Цыденова, обсуждаемый документ достаточно проработан и реалистичен и должен быть принят в сжатые сроки. Генсхема будет взята за основу при корректировке Стратегии развития железнодорожного транспорта до 2030 года в части развития инфраструктуры.

С учетом предложений, прозвучавших на заседании научно-технического совета, принято решение в месячный срок провести доработку документа.

Разработка Генсхемы осуществляется в соответствии с Федеральным законом от 28 июня 2014 г. № 172-ФЗ "О стратегическом планировании в Российской Федерации" и направлена на решение задач, поставленных в Транспортной стратегии и Стратегии развития железнодорожного транспорта до 2030 года.

Генсхема дает пообъектную детализацию проектов развития железнодорожного транспорта, ежегодно уточняется с учетом изменения экономической ситуации, конъюнктурных изменений, выступает в качестве основы для корректировки стратегий и программ развития железнодорожного транспорта.

На Брянском машиностроительном заводе появился первый в России тренажер кабины тепловоза

18 марта 2016, Россия, Брянская обл., gudok.ru. В учебном центре Брянского машиностроительного завода (входит в состав «Трансмашхолдинга») специалисты проектного конструкторского бюро ЦТ ОАО «РЖД» и «АВП Технологии» установили первый в России интерактивный тренажер, полностью имитирующий кабину машиниста нового магистрального тепловоза 2ТЭ25КМ. Об этом 18 марта сообщает пресс-служба «Трансмашхолдинга».

«Использование тренажера позволяет сократить расходы на подготовку специалистов, поскольку большая часть практических занятий будет перенесена с производственной площадки в кабинеты учебного центра. Существенно экономится топливо, которое необходимо для учебных поездок», – говорится в сообщении.

Также отмечается, что уникальность комплекса состоит в том, что в процессе обучения можно смоделировать любые, в том числе нештатные ситуации, возможные при эксплуатации. Это достигается за счет установленных на тренажере обзорных экранов, транслирующих запись движения тепловоза.

«Появление тренажера позволит обеспечить более высокий уровень обучения, а в дальнейшем – грамотную, высококвалифицированную эксплуатацию наших локомотивов», – прокомментировал появление тренажера начальник учебного центра Брянского машиностроительного завода Владислав Яин.

Брянский машиностроительный завод основан в 1873 году. Является предприятием машиностроительной отрасли, специализирующимся на производстве маневровых и магистральных тепловозов, грузовых вагонов различных типов и модификаций. Локомотивная продуктовая линейка завода представлена маневровыми тепловозами ТЭМ18ДМ, ТЭМ33, ТЭМ35, ТЭМ-ТМХ и магистральными 2ТЭ25А, 2ТЭ25КМ. Готовятся к постановке на производство маневровый ТЭМ28, магистральные 2ТЭ25К2М, 3ТЭ25К2М.

Брянский машиностроительный завод входит в состав «Трансмашхолдинга».

ЗАО «Трансмашхолдинг» – крупнейшая в России компания в области транспортного машиностроения. Предприятие выпускает магистральные и промышленные электровозы, маневровые тепловозы, грузовые и пассажирские вагоны, вагоны электропоездов и метро, тепловозные и судовые дизели, комплектующие для железнодорожного подвижного состава и городского рельсового транспорта.

Чистая прибыль «Трансмашхолдинга» по РСБУ в первом полугодии 2015 года составила 463,78 млн руб, что в 13 раз меньше, чем за аналогичный период 2014 года. Выручка за отчетный период сократилась на 43% и составила 20,61 млрд руб.

100% акций компании принадлежит голландской Breakers Investments BV, 33,3% акций французскому концерну Alstom, остальными акциями владеют структуры предпринимателей Искандера Махмудова и Андрея Бокарева.

Предложение об упрощении процедуры приписки вагона к станции

23 марта 2016, Россия, Москва, gzd-partner.ru. СРО НП «Совет операторов железнодорожного транспорта» (СОЖТ) выдвинул идею обновить подход к нормативным документам, регламентирующим вопросы приписки железнодорожного подвижного состава.

Этот вопрос рассматривался на заседании президиума СОЖТ. Согласно приказу Минтранса России №35 цель приписки вагона к станциям – это предоставление возможности владельцу инфраструктуры определить ту станцию, на которую должен быть возвращен вагон, не задействованный в перевозочном процессе.

Такая потребность может возникнуть на основании сведений, содержащихся в перевозочных документах. Например, если в пути было обнаружено, что вагон оказался технически не исправным.

Могут быть и иные причины: порожний вагон нельзя подать под погрузку, потому что не представляется возможным определить станцию назначения, принадлежность железнодорожного подвижного состава, а также место нахождения его владельца. При этом отсутствуют указания владельца вагона о станции, на которую он должен быть отправлен.

Как отмечают представители компаний, входящих в СОЖТ, сегодня развитие информационных технологий таково, что даже если произошли накладки с сопровождающими перевозки бумагами, то определить владельца вагона несложно.

В соответствии с правилами эксплуатации и пономерного учета собственных грузовых вагонов грузовые вагоны, выходящие на пути общего пользования, подлежат учету в картотеке железнодорожной администрации (железной дороги).

О приписке вагона необходимая информация передается в информационный вычислительный центр железнодорожных администраций в автоматизированном режиме. Оттуда данные попадают в автоматизированный банк данных парка грузовых вагонов (АБД ПВ).

АБД ПВ оперативно обновляется. Поэтому по номеру вагона можно точно узнать, кому именно подвижной состав принадлежит и к какой станции приписан. Информации, которая имеется в АБД ПВ, достаточно, чтобы решить вопросы дальнейшего использования порожних вагонов после выгрузки.

Все взаимоотношения между инфраструктурой и собственниками вагонов, незадействованных в перевозочном процессе, определены тарифным руководством и телеграммами ОАО «РЖД».

Собственник вагонов компенсирует все расходы инфраструктуры, связанные с отстоем и передислокацией вагонов. Эти вопросы также регламентированы нормативной базой.

При этом, по мнению экспертов СОЖТ, для соблюдения порядка приписки собственники вынуждены расходовать значительные денежные средства на оплату услуг организаций, являющихся владельцами путей необщего пользования. Как правило, вагоны на станцию приписки не направляются, а плата за отстой в ожидании ближайшей погрузки осуществляется по установленным тарифным руководством ставкам.

Таким образом, приписка подвижного состава, а вместе с ней требования приказа носят формальный характер, но при этом влияют на регистрацию грузовых вагонов, а также приводят к необоснованным затратам.

Ситуация усложняется тем, что вся нормативная база Совета СНГ построена на использовании приписки как основного способа идентификации вагона, поэтому одномоментная отмена приписки в настоящее время не представляется возможной.

Для существенного упрощения процедуры приписки и выработки нового подхода к данному институту СОЖТ предлагает перейти от приписки вагона к конкретной станции к приписке к железнодорожной администрации: все вагоны российских собственников автоматически приписываются к железнодорожной администрации России (например, при проведении процедуры пономерного учета).

В дальнейшем представляется целесообразным отказ от устаревшего института приписки подвижного состава путем введения идентификации вагона по коду принадлежности, в том числе с использованием новых технологий.

По итогам дискуссии на заседании Президиума Партнерства принято решение обсудить предложенный подход с ОАО «РЖД» и регуляторами, провести анализ актов Совета СНГ на предмет отсутствия ущерба для технологии, определенной этими актами, а также подготовить соответствующие инициативы для вынесения на заседание Совета СНГ.

Справка

Институт приписки железнодорожного подвижного состава существует со времен МПС СССР, его основной задачей является возврат порожних вагонов на соответствующие станции приписки. Широкое использование приписки получила в документах Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества в условиях раздела парка между странами СНГ.

В настоящее время в РФ данные процедуры определяются «Правилами приписки железнодорожного подвижного состава, предназначенного для перевозок грузов по железнодорожным путям общего пользования, к железнодорожным станциям инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования» (приказ Минтранса № 35 от 28.03.2006 г. – имеется в распоряжении редакции ИА «РЖД-Партнер.ру»).

В ЕВРАЗ НМТП создан логистический центр

24 марта 2016, Россия, Приморский край, morvesti.ru. В Находкинском морском торговом порту (ЕВРАЗ НМТП) создано новое структурное подразделение – логистический центр. Его задачи – долгосрочное планирование потоков грузов, их отслеживание на всем пути от предприятий-производителей до порта и разработка оптимальных графиков обработки вагонов и судов.

Логистический центр ЕВРАЗ НМТП начал работу в январе 2016 года, объединив главную диспетчерскую и железнодорожную группу предприятия. Центр отвечает за своевременное прибытие грузов на станции Находка и Бархатная, а также составляет максимально точные прогнозы подхода судов.

Создание логистического центра расширило полномочия диспетчеров ЕВРАЗ НМТП: сейчас они не только контролируют выполнение сменно-суточных планов, постановку и отвод судов от причалов порта, но и прогнозируют подход вагонов. Это позволяет обеспечить грузами все фронты выгрузки, построить долгосрочный график обработки флота.

Справка:

ОАО «ЕВРАЗ Находкинский морской торговый порт» – одна из крупнейших стивидорных компаний на Дальнем Востоке России. Грузооборот предприятия в 2015 году составил более 9,2 млн тонн. Порт расположен в восточной части залива Петра Великого, в бухте Находка и соединен с любой точкой Евразийского континента Транс-Сибирской железнодорожной магистралью, обслуживающей грузопоток Азия-Европа-Азия. Возможности порта позволяют выгружать до 500 вагонов с разными грузами в сутки. Складские площади составляют более 300 тыс. кв. метров.

ЕВРАЗ НМТП имеет 15 грузовых причалов и один вспомогательный для портового флота, общая длина которых составляет 3,5 км. Причалы порта универсальны и способны принимать морские суда с осадкой 11 м, длиной 230 м, шириной 32 м. Порт имеет возможность поставить у своих причалов 15 судов одновременно и обрабатывать более чем 1500 крупнотоннажных судов в год.

КОМПЕТЕНТНО: Вячеслав Сараев, ЕВРАЗ НМТП, управляющий директор

<<< Логистический центр должен повысить эффективность и оперативность работы порта, снизить затраты на перевалку грузов и обеспечить оптимальную загрузку производственных комплексов. >>>

МЖД может развивать грузоперевозки с использованием областных складских комплексов

26 марта 2016, Россия, Москва, riamo.ru. Московская железная дорога готова рассмотреть предложения по развитию грузоперевозок с использованием логистических комплексов в Томилине Люберецкого района, а также в Домодедове и Ногинске, сообщил на заседании комитета Мособлдумы заместитель начальника МЖД Олег Прохоров.

По данным Люберецкого информагентства, в пятницу в Томилине прошло выездное расширенное заседание комитета Мособлдумы по вопросам транспортной инфраструктуры, связи и информатизации, которое провел председатель комитета Владимир Сидоров.

«У Московской железной дороги большие возможности. Сейчас на долю Московской области приходится 29 тысяч тонн грузов в сутки, а мы можем грузить 170 тысяч тонн. В качестве успешного проекта в Подмоскovie могу привести терминально-логистический комплекс «Белый Раст». Готовы сотрудничать с Томилином, Домодедовом, Ногинском, где крупные логистические комплексы. Рассматриваются новые площадки для развития в Ступине, Можайске. Перевозка грузов по железной дороге позволит сберечь дороги, уйти от пробок. В Томилино надо действовать дружно: подъездные пути есть, примыкание к магистралям есть. Ждем от вас предложений. Тем более, что с администрацией Люберецкого района у нас плодотворное сотрудничество», - сказал Прохоров.

По словам заместителя гендиректора ЗАО «Лыткаринское предприятие промышленного железнодорожного транспорта» Елены Гаркуша, в настоящее время только один вагон поступает в логистический комплекс Томила, в то время как возможности лыткаринского предприятия – 300 вагонов в сутки.

«В Московской области сложилась транспортная логистика. Работают 27 транспортно-логистических комплексов. Теперь нам предстоит более пристальное внимание уделить доставке грузов по железной дороге. Мы посмотрели томилинский логистический комплекс, который создан в 2001 году. Территория имеет удобные подъездные пути с двух трасс федерального значения – Рязанского и Новорязанского шоссе, действуют семь контрольно-пропускных пунктов, есть железнодорожная ветка с маневровыми путями и местами погрузки. Создана вся инфраструктура. А самое главное – имеется еще земля для развития. Надо использовать эти возможности», – согласился с высказанным мнением представитель министерства транспорта Московской области Владимир Кошечев.

По данным информагентства, по итогам заседания принято решение провести круглый стол по этому вопросу с участием всех заинтересованных сторон.

Больше грузов перевезут на ВСЖД в 2016 году

27 марта 2016, Россия, Иркутская обл., baikal-info.ru. Объемы перевалки грузов вырастут на Восточно-Сибирской железной дороге в 2016 году в связи с реализацией ряда перспективных проектов, один из которых – «Сила Сибири». Об этом 25 марта на заседании регионального координационного совета по вопросу организации северного завоза, который прошёл в управлении Восточно-Сибирской железной дороги, рассказал начальник ВСЖД Василий Фролов. По его словам, этот объем будет примерно соизмерим с пиковыми показателями по перевалке в 2007 году, который пришёлся на реализацию проекта «Восточная Сибирь – Тихий Океан».

Планируемые грузовые показатели по Ленскому транспортному узлу в 2016 году на 13% превышают данные 2015 года и сопоставимы с пиковыми грузоперевозками в 2007 году – в период реализации проекта Восточная Сибирь – Тихий океан. Наибольший объем заявлен по станциям Лена (+24% к прошлому году) и Якурим (+24,5%). Основные грузы идут по проекту «Сила Сибири», но приоритет отдан обеспечению северного завоза на ВСЖД.

Как рассказал начальник станции Лена Павел Меркурьев, основной объем увеличения выгрузки вырастет на таких предприятиях как Осетровский речной порт, Ленский транзит, ООО «Осетровский ЛДК». Он рассказал, что на 25 марта многие площадки местных компании для хранения грузов загружены. Начальник станции добавил, что правительству Иркутской области предлагается спланировать и скоординировать доставку угля и жидкого топлива на первую половину навигации, чтобы завоз закончить до 1 августа. Павел Меркурьев подчеркнул, что улучшить работу Ленского транспортного узла можно, если грузополучатели узла наладят взаимодействие с перевозчиками речного транспорта для своевременного планирования и перевозки грузов на речной транспорт. Всем грузополучателям также предложено пересмотреть перерабатывающую способность предприятия с заключением дополнительного соглашения на изменение перерабатывающей способности путей общего пользования. Им также рекомендовано производить корректировку данных системы ЭТРАН.

Как рассказал начальник Восточно-Сибирской дирекции управления движением Валерий Тимофеев, железная дорога к грядущим перевозкам готова. По его словам, в 2016 году вырастет объем перевозок на железной дороге по Ленскому узлу, поэтому к этой работе начали готовиться ещё в феврале. Одна из основных проблем при перевозках – возврат порожняка. Этот вопрос сейчас обсуждается с компаниями-операторами, грузополучателями, грузоотправителями. «Задача одна – вагон должен приехать на станцию Лена, выгрузиться и немедленно уйти со станции, чтобы освободить дорогу другому», – пояснил он.

По словам Валерия Тимофеева, чтобы избежать сложностей, с которыми в перевозках сталкивались ранее, сменилась технология работы участка, удлинены гарантийные плечи технического обслуживания, изменили порядок смены локомотивных бригад, освободив станцию Лена от транзитных поездов. Он добавил, что сейчас идёт подбор дополнительных 30 работников на станцию Лена на время навигации.

Василий Фролов рассказал, что в рамках подготовки к северному завозу на станции Лена следует составить реестр компаний, с которыми идёт работа по грузоперевозкам, чтобы оперативно решать вопросы по оформлению, разгрузке и транспортировке уже пустых вагонов. Правительству рекомендовано обеспечить своевременное финансирование на покупку угля, чтобы его отгрузкой горнодобывающие предприятия занялись ещё до начала навигации. Собственников подвижного состава попросят своевременно оформлять перевозочные документы, грузополучателям рекомендуют рассчитывать свои силы по объёмам отгрузки в свой адрес, чтобы не занимать железнодорожные пути нагруженными вагонами.

Южноуральские промышленники посетили ЮУЖД

28 марта 2016, Россия, Челябинская обл., chelstv.ru. В прошлом году между ОАО «Российские железные дороги» и Южно-Уральской торгово-промышленной палатой был подписан меморандум о сотрудничестве. Основная задача – обеспечить качественное транспортное обслуживание предприятий. В этом году первое заседание объединения промышленников прошло на базе ЮУЖД.

Южно-уральская магистраль стала местом встречи представителей промышленных предприятий региона и членов правления Южно-Уральской торгово-промышленной палаты. Площадка для заседания была выбрана неслучайно. Южно-уральскую железную дорогу с ЮУТПП связывают давние, плодотворные взаимоотношения.

Так, в 2015 году партнеры заключили меморандум о сотрудничестве, подтвердили желание взаимодействовать в плане обеспечения местных предприятий железнодорожными перевозками. На этот раз состоялся ответный визит промышленников. "Это одна из площадок, где мы можем взаимодействовать с бизнес-элитой, с администрациями, у нас такое взаимодействие не только в Челябинске, но и в Кургане и Оренбурге. Мы делаем больше вместе дело по укреплению экономики наших регионов", – отметил заместитель начальника ЮУЖД по взаимодействию с органами власти Сергей Антонов.

На заседании торгово-промышленной палаты южноуральские железнодорожники подвели и свои итоги года. Так, в 2015 году, в условиях кризиса, ЮУЖД сделала акцент на гибких ценовых ставках и разработке востребованных рынком логистических продуктов. Расширив спектр услуг, южно-уральская магистраль всего за год дополнительно привлекла один миллион тонн груза. Сегодня ЮУЖД предоставляет клиентам эффективный комплекс погрузочно-разгрузочных работ и терминально-складских услуг. Среди них – перевозка мелких партий груза и его хранение, а также доставка "от двери до двери". И это не все преимущества.

В 2016 году стала доступна услуга по предоставлению вагонов грузоотправителям. Работа напрямую с "РЖД" позволит клиентам компании сэкономить собственные средства.

"Мы получили право быть агентом федеральной грузовой компании, то есть нашей дочерней, ОАО "РЖД", компании. И вот этот проект мы начинаем сейчас, мы являемся агентами по предоставлению полувагонов, крытых и платформ. И достаточно выгодные, хорошие условия, но естественно в зависимости от гарантированных объемов перевозок", – заявила Ирина Приставко, начальник отдела развития коммерческой деятельности Южно-Уральской дирекции по управлению терминально-складским комплексом.

После заседания представители ЮУТПП отправились на экскурсию по дорожному центру управления перевозками. Работа в центре управления идет круглосуточно. Десятки диспетчеров ежедневно контролируют движение пассажирских и грузовых поездов на всех узлах южно-уральской железной дороги. Огромный зал и экран с сотней железнодорожных развязок – такие масштабы удивили даже промышленников. Впечатлившись экскурсией, президент Южно-Уральской торгово-промышленной палаты отметил: 2016 год станет для партнеров еще плодотворнее.

"У нас же есть еще ассоциация грузоперевозчиков. Когда собираются руководители промышленных предприятий или руководители грузовых отделов. У них свои интересы, у железной дороги свои интересы. Одним надо доставить груз подешевле, у железной дороги интерес в том, чтобы побольше и эффективно отработать. Поэтому мы должны собираться и эти вопросы снимать", – подчеркнул президент ЮУТПП Федор Дегтярев.

Как в прошлом, так и в 2016 году, южноуральские железнодорожники и члены Южно-Уральской торгово-промышленной палаты готовы к дальнейшему диалогу. А приоритетной целью сотрудничества между партнерами остается формирование сбалансированной транспортной инфраструктуры.

Зарубежные проекты и решения

Казахстанские перевозчики меняют маршруты доставки грузов из-за российских санкций

29 февраля 2016, Казахстан, ati.su. Основные маршруты доставки грузов в Казахстан будут переориентированы в связи с распространением санкций РФ на товары из Турции и Украины, сообщила пресс-служба Национальной палаты предпринимателей (НПП) "Атамекен". Как отмечается в распространенном в понедельник сообщении, председатель президиума НПП "Атамекен" Тимур Кулибаев заслушал отчет президента АО "НК "Казахстан темир жолы", председателя комитета логистики и перевозок НПП Аскара Мамина.

"Принимая во внимание сложившуюся ситуацию ввиду распространения российских санкций на товары из Турции и Украины, транспортировка товаров по исторически сформированным маршрутам, как железнодорожным, так и автомобильным, на сегодняшний день регулируется новым порядком ввоза", – сообщил А.Мамин, слова которого приводятся в пресс-релизе. По его словам, в настоящее время НПП прорабатываются альтернативные пути доставки через Грузию, Азербайджан, порт Актау – железнодорожным и автомобильным транспортом, а также через Турцию – Иран – Туркменистан и Узбекистан – автомобильным.

"Вследствие введения российской стороной санкций в декабре 2015 года большая часть отечественных перевозчиков была переориентирована на транскаспийский маршрут через порты Баку и Актау", – сообщил А.Мамин. В связи с этим увеличился объем паромных перевозок. "Так, только за январь текущего года через порт Актау прошло 569 АТС (автотранспортных средств – ИФ), что в сравнении с прошлым годом превышает объем перевозок более чем в 10 раз (за январь-ноябрь 2015 года по маршруту Баку-Актау транспортировано 868 АТС)", – констатировал А.Мамин.

Предприняты меры для упрощения условий перевозок.

"В целях ускорения и упрощения процедур прохождения в порту Актау совместным приказом министерств финансов, сельского хозяйства, нацэкономики, по инвестициям и развитию, КНБ (Комитета национальной безопасности – ИФ-К) утвержден порядок, согласно которому контроль должен осуществляться по принципу "одного окна", и на проверку документов на одно транспортное средство должно уходить не более 2 минут. Также НПП совместно с портом Актау работает над тем, чтобы в скором времени внедрить процедуру предварительного информирования грузов. Данная работа проводится совместно с Турцией, комитетом госдоходов министерства финансов, портами Актау и Баку", – отметил А.Мамин.

Индия будет прокладывать 19 км железных дорог ежедневно

29 февраля 2016, Индия, rzd-partner.ru. Индийские железные дороги наращивают темпы строительства. В период 2016-2017 планируется прокладывать 7 км железнодорожного полотна в день, в 2017-2018 - 13 км, в 2018-2019 - 19 км. Сегодня темпы строительства составляют 4,3 км в день.

Напомним, в бюджете железных дорог анонсировано строительство трех выделенных грузовых коридоров (Dedicated Freight Corridors), которые будут профинансированы через ГЧП. Наиболее перспективным из них является высокоскоростная ветка Мумбаи-Ахмедабад, которая будет выполнена при поддержке японской стороны.

В США предложили хранить нефть прямо в железнодорожных цистернах

29 февраля 2016, США, teknoblog.ru. Сырьевым трейдерам из США предложен относительно дешевый способ хранения избыточной нефти – прямо в вагонах-цистернах. С такой инициативой выступили американские железнодорожные компании, сообщает The Wall Street Journal, и, по мнению авторов статьи, эта идея обязательно найдет отклик на рынке.

Каждая цистерна в среднем вмещает 500-700 баррелей нефти. При этом удельная стоимость хранения одного барреля составит порядка 50 центов в месяц. Что примерно вдвое дороже, чем хранить топливо в подземных резервуарах, но вдвое дешевле аренды морских танкеров и плавучих терминалов.

Столь экзотический способ хранения «черного золота» диктуется сложившаяся на рынке логистическая ситуация. Свободных нефтеналивных терминалов в США явно не хватает, а на американских железных дорогах в это время простаивают, по оценкам экспертов, около 20 тыс железнодорожных цистерн, то есть примерно треть от их общего числа.

Причина простая банальна – в условиях низких цен на нефть перевозка топлива вагонами стала нерентабельной. Вот и предложили железнодорожные перевозчики брать цистерны в аренду в качестве мини-хранилищ.

Единственное, что может помешать реализации плана «грузите нефть цистернами», – элементарные соображения безопасности.

В США прописаны очень жесткие требования к хранению и перевозке огнеопасных веществ, а также предусмотрены солидные штрафы за возможные утечки топлива. Далеко не каждый железнодорожный перевозчик готов взять на себя такую ответственность.

Белорусская железная дорога развивает экспорт транспортных услуг

03 марта 2016, Беларусь, oreanda.ru. Белорусская железная дорога активно развивает экспорт транспортных услуг. В частности, в настоящее время прорабатывается вопрос о взаимовыгодном сотрудничестве с Туркменистаном.

Проектирование объектов железнодорожного транспорта Туркменистана, оборудование участков железных дорог устройствами диспетчерской централизации, обучение специалистов - это основные темы двусторонних переговоров Начальника Белорусской железной дороги Владимира Морозова с Министром железнодорожного транспорта Туркменистана Байрамом Аннамередовым, которые прошли в феврале в Ашхабаде.

На встрече белорусская сторона презентовала возможности "Института "Белжелдорпроект". Это предприятие сегодня обладает достаточным опытом проектирования железнодорожного транспорта за рубежом. Его услуги сегодня востребованы железными дорогами России, Грузии, Украины, Азербайджана, Литвы, Латвии и Узбекистана.

По итогам визита "Белжелдорпроект" уже направил предложение Проектно-изыскательскому институту "Туркмендемирелтаслама" о совместном проектировании и обучении специалистов в Туркменистане.

Кроме того, Белорусская железная дорога выразила готовность оборудовать устройствами диспетчерской централизации участки железных дорог Туркменистана, а также обучить специалистов этой страны в дальнейшем самостоятельно обслуживать установленные системы.

С туркменскими коллегами обсуждены перспективы внедрения одной из разработок Конструкторско-технического центра БЖД - микропроцессорной системой ДЦ "Нёман", которая предназначена для дистанционного контроля и управления объектами железнодорожной автоматики, обеспечения организации и управления перевозочным процессом.

Сегодня программно-аппаратный комплекс диспетчерской централизации "Нёман" успешно функционирует на железных дорогах Беларуси, Эстонии и Казахстана.

Обсуждался в Ашхабаде и вопрос возможности использования вагона-лаборатории тягово-энергетических испытаний Белорусской железной дороги для работы на участках железных дорог Туркменистана.

Одним из членов делегации, принимающим участие в переговорах, являлся представитель ЗАО "Штадлер Рэйл Менеджмент". Было согласовано, что "Штадлер Минск" разработает и предложит Туркменской стороне проект дизельного моторвагонного подвижного состава типа "FLIRT" для эксплуатации в климатических условиях Туркменистана (годовое колебание температур от -40 до +60 градусов и периодические песчаные бури).

Latvijas Dzelzceļš усилит внутренние перевозки

08 марта 2016, Латвия, mixnews.lv. Latvijas Dzelzceļš (LDz) видит большой потенциал во внутренних перевозках, которые до сих пор составляли всего 2% общего объема перевезенных грузов. Об этом заявил в передаче "Утренняя панорама" на ЛТВ новый руководитель предприятия Эдвин Берзиньш.

LDz снизило тарифы на внутренние перевозки, и эффект сразу был виден в объеме грузов - в январе внутренние перевозки, по словам Берзиньша, выросли на 30%, поэтому данное направление будет укрепляться и в будущем. Большой потенциал есть также у грузов из Китая и Казахстана, за привлечение которых LDz борется вместе с Министерством сообщения.

Берзиньш подчеркнул, что китайских грузов достаточно много, чтобы хватило и портам Латвии, и литовской Клайпеды, и эти грузы не будут транспортироваться только через одну из стран Балтии. Привлечению грузов из Китая в долгосрочной перспективе может поспособствовать и строительство магистрали "Rail Baltica".

Туркменистан, Казахстан и Иран привлекают железнодорожные грузопотоки из Европы и Китая

15 марта 2016, Туркмения, zentralasien.ahk.de. В Ашхабаде состоялась трехсторонняя встреча на уровне глав министерства железнодорожного транспорта Туркменистана, «Казахстан темир жолы» ("Железная дорога Казахстана") и железных дорог Ирана, говорится в сообщении туркменского правительства, распространенном во вторник.

В рамках встречи были детально проработаны вопросы привлечения дополнительных грузопотоков на железнодорожную линию Казахстан-Туркменистан-Иран, а именно: из России и ряда европейских стран.

Кроме того, одним из вопросов повестки дня стала организация контейнерных перевозок из Китая в Иран через территории Казахстана и Туркменистана.

Ранее сообщалось, что Туркменистан, занимая выгодное географическое положение, в последнее время укрепляет свои позиции в качестве важного транзитно-транспортного узла регионального и континентального значения. Из последних таких шагов можно отметить ввод в строй в начале декабря 2014 года новой железной дороги Узень-Гызылгая-Берекет-Этрек-Горган (Казахстан-Туркменистан-Иран).

Целью коридора "Север-Юг" является обеспечение транзитной связи стран Северной Европы и России с государствами бассейна Персидского залива, Индийского океана и Юго-Восточной Азии через Иран. Являясь альтернативой морскому маршруту через Суэцкий канал, международный транспортный коридор "Север-Юг" претендует в первую очередь на контейнерные грузопотоки.

Указанный проект был реализован на основании подписанного Туркменистаном, Ираном и Казахстаном в 2007 году соглашения. По предварительным прогнозам, первоначально по этой магистрали будет транспортироваться до 3-5 миллионов тонн грузов в год, в перспективе объемы возрастут до 10-12 миллионов тонн.

Проект был реализован при финансовом содействии Азиатского банка развития (АБР) и Исламского банка развития (ИБР).

Сервис. Услуги

«РЖД Логистика» запустила сервис по перевозке сборных грузов из Китая в Екатеринбург

02 марта 2016, Китай, gudok.ru. «РЖД Логистика» в сотрудничестве с дочерней компанией Far East Land Bridge запустила сервис по перевозке сборных грузов из Сучжоу (КНР) в Екатеринбург, об этом сообщает пресс-служба компании.

«Первый сборный контейнер, следовавший по железнодорожному маршруту, прибыл на Урал 15 февраля. Транзитное время составило 14 суток», — говорится в сообщении.

Отмечается, что контейнеры со сборным грузом включены в железнодорожные составы, следующие через пункт пропуска «Забайкальск — Манчжурия». Стоимость ж/д перевозки по данному маршруту в среднем в 3 раза ниже авиадоставки, а сроки — в 2-3 раза короче, чем на действующих маршрутах через порты Дальнего Востока с дальнейшей транспортировкой груза по Транссибирской железнодорожной магистрали.

В компании подчеркивают, что отправки сборных грузов по маршруту Сучжоу — Екатеринбург будут производиться еженедельно. В 2016 году в рамках данного сервиса «РЖД Логистика» рассчитывает перевезти более 2 тыс. тонн грузов.

В будущем компания планирует развивать проект, организовав отправки из других регионов Китая. В частности, в ближайшей перспективе — запуск перевозок сборных грузов из крупного промышленного центра южного Китая — города Дунгуань в Москву и Екатеринбург.

АО «РЖД Логистика» – дочерняя компания ОАО «РЖД», созданная в 2010 году в рамках развития логистического направления бизнеса холдинга.

Компания осуществляет доставку грузов по России, СНГ и всему миру любыми видами транспорта в совокупности со складскими и терминальными услугами: погрузо-разгрузочные работы, упаковка, сортировка, консолидация, ответственное хранение, таможенно-брокерские услуги. Имеет 23 филиала и обособленных подразделений в России, а также совместные предприятия в Латвии и в Китае.

На ДВЖД в два раза выросло количество грузовых поездов, отправленных по спецрасписанию

04 марта 2016, Россия, Хабаровский край, gudok.ru. Количество грузовых поездов, отправленных по специализированному расписанию, на Дальневосточной железной дороге с начала 2016 года удвоилось, сообщает служба корпоративных коммуникаций магистрали. Всего было отправлено 729 грузовых поездов, из них 388 составов с каменным углем и 321 контейнерный поезд.

Как уточняет служба корпоративных коммуникаций ДВЖД, в среднем ежедневно на станциях железной дороги формируется 11 подобных составов. Данная услуга позволяет снизить затраты на организацию и обеспечение перевозок на большинстве направлений за счет повышения производительности подвижного состава.

Магистрали постепенно переходит к комплексным транспортно-логистическим продуктам со сложными цепочками взаимодействия с клиентом и подразделениями, участвующими в оказании услуги. К таким проектам можно отнести, например, перевозку нефтепродуктов со станции Хабаровск-1 до станции Ванино.

За счет реализации технологии по формированию технических маршрутов на путях общего пользования станции Хабаровск-1 с дальнейшим их отправлением по специализированному расписанию в прошлом году удалось обеспечить гарантированный вывоз продукции АО «ННК-Хабаровский нефтеперерабатывающий завод» в период проведения реконструкции.

Кроме того, развивается сервис по перевозке по расписанию порожних вагонов. На сегодняшний день по жесткому графику осуществляется доставка специализированных платформ для перевозки леса на направлении Гродеково – Новочугуевка (клиенты ООО «Транс Лес» и ООО «ТЛК "Сибирь"») и цистерн на направлении Находка – Дземги (клиент АО «ПГК»).

Наряду с проектами по реализации сервиса «точно в срок» по доставке каменного угля и грузов в контейнерах, Дальневосточный территориальный центр фирменного транспортного обслуживания совместно с АО «Рефсервис» успешно выполняют новую услугу по перевозке скоропортящихся грузов от станции Мыс Чуркин до станций Перово, Санкт-Петербург-сортировочный, Екатеринбург-Сортировочный.

Проект "РЖД" и Knauf позволил значительно разгрузить автодороги Тульской и Московской областей

10 марта 2016, Россия, Тульская обл., interfax.ru. Совместный проект Московской железной дороги (филиал ОАО "РЖД") и компании ООО "Кнауф Гипс Новомосковск" по перевозке грузов между станциями Промгипсовая (Тульская область) и Воскресенск (Московская область) с расстоянием почти в 200 км позволил разгрузить автодорожную сеть двух регионов, сообщила пресс-служба Тульского отделения МЖД.

Реализация проекта, напоминает пресс-служба, началась в сентябре 2015 года. За это время на железную дорогу было привлечено 270 тыс. тонн грузов, что позволило разгрузить автодорожную сеть двух регионов более чем на 10 тыс. большегрузных фур, отмечается в пресс-релизе.

В проект, говорится в сообщении, также была включена набирающая популярность услуга "Грузовой поезд по расписанию", которая позволяет оптимизировать логистическую цепь поставок, уменьшить долю транспортной составляющей в конечной стоимости продукции, а также минимизировать остатки сырья на складах, используемого для производства.

ПГК развивает логистический сервис между Россией и Китаем

14 марта 2016, Россия, Забайкальский край, uclholding.ru. В целях расширения присутствия на международных рынках логистических услуг АО «Первая Грузовая Компания» (ПГК) внедрила новую комплексную технологию по организации перевозок по принципу «от двери до двери» между Россией и Китаем через пограничный переход в Забайкальске.

Функционал комплексной услуги ПГК формируется исходя из потребностей клиентов и может включать сопровождение и продвижение груза на протяжении всего пути следования, подачу автомобильного транспорта или вагонов на предприятие грузоотправителя в Китае, погрузочно-разгрузочные работы, согласование планов перевозки с владельцами российской и китайской инфраструктур, а также таможенное сопровождение груза на границе и по территории России.

Помимо этого, специалисты ПГК организуют перегрузку в вагон колеи 1520 на пограничном переходе в Забайкальске, осуществляют оценку и осмотр груза.

В частности, в 2015 году ПГК доставила в крытых вагонах 40 тыс. тонн импортной продукции из КНР в адрес российских металлургических предприятий, а также осуществила перевозки экспортных грузов в Китай в полувагонах и на платформах.

Для справки: АО «Первая Грузовая Компания» (ПГК) – крупнейший оператор железнодорожных перевозок в России. Компания предоставляет полный комплекс услуг по транспортировке грузов. В оперировании ПГК – более 170 тыс. единиц подвижного состава, в том числе полувагонов, цистерн, платформ и вагонов иных типов. Региональная сеть компании представлена филиалами в 14 городах России, а международная – в Украине, Казахстане и совместным предприятием в Финляндии.

ПГК входит в железнодорожный дивизион международной транспортной группы Universal Cargo Logistics Holding (UCL Holding). Помимо железнодорожных активов, группа объединяет стивидорные компании на Северо-Западе и Юге страны и крупные российские судоходные активы.

КОМПЕТЕНТНО: Александр Сапронов, ПГК, исполнительный директор

<<< Новый логистический сервис является для ПГК важным и стратегически выверенным направлением, так как перевозки между Китаем и Россией растут и потенциально интересны для развития бизнеса. Новый продукт позволяет нам повысить конкурентное преимущество, а также открывает дополнительные возможности для ПГК как логистического оператора. >>>

Нижегородский филиал ПГК развивает логистический сервис

21 марта 2016, Россия, Нижегородская обл., ati.su. Нижегородский филиал АО «Первая Грузовая Компания» (ПГК) оказал комплексные услуги по транспортно-экспедиционному обслуживанию при организации перевозки технического мыла на северную границу Европы и Азии – Полярный Урал – для Научно-производственного объединения «ХимРеагентГруп».

В рамках логистического сервиса филиал взял на себя функции грузоотправителя, обеспечив взаимодействие с представителями железной дороги, оформление всех перевозочных документов, оплату провозных платежей и услуг по подаче и уборке вагонов.

Специалисты филиала также разработали и согласовали схему крепления бочек с техническим мылом общим весом 48 тонн в крытом вагоне, организовали погрузочные работы на станции Игумново Горьковской железной дороги и доставку вагона до станции Обская Северной железной дороги.

Единый договор на все виды услуг позволил оптимизировать логистическую схему доставки продукции, освободил грузовладельца от непрофильных функций.

КОМПЕТЕНТНО: Тарас Залужный, ПГК, директор Нижегородского филиала

<<< Расширение услуг по транспортно-экспедиционному обслуживанию является одним из приоритетных направлений работы филиала в 2016 году. На фоне удорожания автомобильных перевозок после запуска системы «Платон» к нам приходят новые клиенты, у которых нет опыта отправок продукции железнодорожным транспортом. Наша задача - предоставить им полный перечень решений по перевозке груза. Для успешной реализации новой комплексной услуги мы разработали методологию и выработали нужные компетенции. В дальнейшем планируем развить это направление и вывести экспедиторские услуги филиала на качественно новый уровень. >>>

Мировых контейнерных операторов "привяжут" к РПК

22 марта 2016, Россия, Приморский край, zrgpress.ru. Перегрузки с использованием рейдового перегрузочного комплекса (РПК) в порту Славянка стали на поток, пишет Деловая газета «Золотой Рог». Очередная прошла в середине марта: три 40-футовых контейнера с грузом были доставлены на палубу контейнеровоза AENEAS компании ZIM, а три других - доставлены с контейнеровоза на берег для дальнейшей отправки грузополучателю. Об этом сообщили в Группе компаний «Транзит-ДВ».

Как отметили в «Транзит-ДВ», за последний год в Приморье создана сеть рейдовых перегрузочных комплексов, которая позволит загрузить работой Свободный порт Владивосток.

Рейдовые перегрузочные комплексы позволяют проводить обработку грузов непосредственно на рейде порта, без постановки судна к причалу. Для Свободного порта Владивосток создание сети РПК имеет решающее значение, поскольку доля контейнерных перевозок в общем объеме рынка транспортных услуг постоянно растет, а специализированных терминалов, позволяющих обрабатывать контейнеровозы с большой осадкой у причальной стенки, всего два на все Приморье - во Владивостоке и порту Восточном.

Создание сети РПК позволит включить в работу с контейнерными грузами все основные порты южного Приморья: уже получена разрешительная документация РПК в Восточном, Славянке, Находке, Зарубино, а в двух портах - Восточном и Славянке - РПК уже оборудованы.

Интерес к работе с РПК проявил ряд международных компаний, специализирующихся на контейнерных перевозках, а компания ZIM (входящая в десятку крупнейших мировых контейнерных операторов) участвовала в отработке технологической цепочки работы с грузами. В ходе тестовых погрузок были отработаны как техническая сторона, так и вопросы оформления грузов всеми службами, задействованными в процессе: открытие зоны таможенного контроля, документирование транзитного груза и т.д.

- В итоге была создана уникальная логистическая технология, не имеющая аналогов в России, - отметил представитель холдинга. - Наши договоренности с компанией ZIM и с китайскими партнерами позволяют задействовать технологию «1 контейнер - 1 мир». Что это такое? Представьте себе, например, груз кофе, следующий из Южной Америки в Муданьцзян (Китай) на контейнеровозе ZIM. После выгрузки на РПК в Славянке контейнер доставляется до места назначения, где после выгрузки вновь загружается китайским товаром и доставляется в Славянку - для дальнейшей перегрузки через РПК опять на контейнеровоз ZIM с последующей отправкой по всему миру в зависимости от последующих портов захода линии.

Такая схема выгодна не только компании ZIM, но и отправителям грузов и в целом Свободному порту Владивосток.

Ранее Группа компаний «Транзит-ДВ» сообщила об открытии линии по поставке небольших партий леса-пиловочника из Уфы в Циндао (Китай) через Славянку. Первая партия леса была отгружена 21 февраля.

В Славянку лес прибыл навалом на вагонах по железной дороге. После выгрузки он прошел оформление и погружен в 40-футовые контейнеры, которые были доставлены на РПК и оттуда - на борт контейнеровоза ZIM PIRAEUS с использованием плавкрана «ТОР».

Для отправителя груза удобство и выгода налицо. Дело в том, что, как правило, лес-пиловочник перевозят навалом на судах-балкерах в составе крупных партий.

Перевозка в контейнерах - новый для России вид транспортировки лесных грузов. Применение этой технологии позволяет уменьшить объем единовременной экспортной партии до минимальной согласно вместимости в один контейнер около 30 кубометров, что дает возможность небольшим поставщикам заключать контракты с потребителями на различные партии грузов (от одного до ста контейнеров одновременно) и доставлять их строго в соответствии с расписанием линии. Наконец, это упрощает выбор наиболее оптимального маршрута.

Для компании ZIM и других крупных судоходных компаний использование сети РПК в Свободном порту - возможность нарастить объемы оказываемых ими транспортных услуг на фоне общемировой стагнации на рынке грузоперевозок.

Для портов, входящих в Свободный порт Владивосток, это «привязка» мировых контейнерных операторов путем расширения их грузовой базы. Что повлечет за собой открытие в Свободном порту офисов крупных компаний, строительство складских помещений, производств по переработке грузов, «сухих портов», плавсредств и остальных элементов инфраструктуры для хранения и доставки грузов на рейд. В свою очередь, это даст загрузку международным транспортным коридорам «Приморье-1» и «Приморье-2».

Запущен новый контейнерный поезд между Китаем и Германией

24 марта 2016, Германия, amurmedia.ru. Железная дорога – главный конкурент морскому транспорту в перевозках на большие расстояния. Использование железной дороги для доставки грузов из Германии в Китай и в обратном направлении позволяет сократить время на перевозку. К тому же, постоянно растущая стоимость морской перевозки и лимитированные возможности некоторых портов привели к развитию альтернативных путей доставки груза.

Тесные связи между Китаем и Германией всё больше усиливаются. Постоянно растущее производство в Китае требует современного и качественного оборудования. Германия, в свою очередь, много и часто переводит производственные мощности в Китай, удешевляя тем самым производство товаров.

Контейнерные перевозки с помощью железной дороги позволяют обеспечить максимально безопасную перевозку груза, вне зависимости от погодных условий.

Рост экономического оборота между Германией и Китаем выгодно используют для себя транзитные страны: Польша, Беларусь, Россия, Казахстан и Монголия. Увеличение объёмов грузоперевозок толкает эти страны развивать собственные железные дороги, что увеличивает число рабочих мест, гарантирует дополнительный приток капитала и увеличение доходов в бюджеты.

В последнее время Китаем и Дуйсбургом постоянно курсируют четыре поезда в неделю, а между городами Гамбург и Чжэнчжоу – три. Среднее время их пребывания в пути – 14 дней. Также регулярно курсируют поезда между станциями Лейпциг-Варен, Вакерсдорф и китайскими промышленными центрами.

Все поезда, которые идут в сторону Лейпцига и Дуйсбурга, заполнены практически под завязку, что свидетельствует о востребованности данного направления. Контракты на грузовые ж/д перевозки по данному направлению заключаются, как правило, на долгосрочной основе. Составы, курсирующие между Гамбургом и Чжэнчжоу, представляют интерес даже для небольших по размеру импортёров т.к. позволяют получить груз практически на свой склад при минимальных издержках. Обычно компании-перевозчики, в чьей собственности находятся грузовые составы, активно работают с небольшими объемами грузов как в сторону экспорта, так и импорта из Китая. Есть возможность заказа грузов и для транзитных терминалов: Варшава, Москва и т.п.

Благодаря возрастающей востребованности направления было принято решение открыть новый маршрут «Чунцин - Дуйсбург», который пройдет по территории Польши, Беларуси, России и Казахстана. Полная загрузка поезда равна 100 TEU. Время в пути составляет 16-20 дней (для одиночных вагонов – до 25 дней).

FESCO начинает интермодальные перевозки грузов между РФ и Ираном

24 марта 2016, Россия, Москва, interfax.ru. Группа FESCO в партнерстве с ОАО "Морской торговый порт Оля" запускает транскаспийский интермодальный сервис FESCO Russia Iran Service (FRIS) для перевозки грузов между Россией и Ираном. Сервис включает в себя морскую перевозку по Каспийскому морю, железнодорожную и/или автомобильную транспортировку по России, автомобильную – по территории Ирана, а также перевалку в портах Оля и Ноушехр или Бендер Энзели (Nowshahr, Bandar-e Anzali), говорится в сообщении FESCO.

Расчетное транзитное время между российским портом Оля и иранскими портами – пять дней. Тестовая партия контейнеров с промышленными грузами была доставлена в Иран 13 марта, общее время в пути по маршруту Санкт-Петербург – Ноушехр составило 18 дней. Новые отправки, в том числе продовольственных и скоропортящихся грузов, из регионов России и Ирана, запланированы на конец марта – апрель.

Сервис FRIS ориентирован в первую очередь на перевозку из России черных металлов, древесины, продукции машиностроения, из Ирана – продовольственных товаров, стройматериалов, нефтехимической продукции, говорится в сообщении. В перспективе планируется организация линейного сервиса между портом Оля и иранскими портами.

Транспортная группа FESCO – один из крупнейших в России собственников и операторов портовой инфраструктуры с интегрированным железнодорожным и логистическим бизнесом, преимущественно сфокусированным на интермодальных перевозках контейнерных грузов. Группе принадлежат ПАО "Владивостокский морской торговый порт" (крупнейшая стивидорная компания в порту Владивосток), железнодорожный оператор "Трансгарант", 50% акций оператора фитинговых платформ "Русская тройка". В управлении FESCO находится порядка 36 тыс. контейнеров. Базовая компания группы – ДВМП.

Отправлен первый контейнерный состав с растительным маслом из Казахстана в Китай

28 марта 2016, Казахстан, ati.su. Первый контейнерный состав с 2 тыс. тонн растительного масла отправлен со станции Достык (международный погранпереход Достык - Алашанькоу в Казахстане) в Сиань (провинция Шэньси, Китай). Данный проект осуществляется Национальным мультимодальным оператором KZ Express совместно с China Railway International Multimodal Transport Co Ltd (CRIMT), сообщает ТАСС со ссылкой на пресс-службу АО "НК "Казахстан темир жолы" (КТЖ).

Транспортировка первой партии продукции организована в рамках договоренностей между Казахстаном и Китаем в области развития транспортно-логистических связей и увеличения объемов контейнерных перевозок.

"Организация контейнерного поезда из Казахстана в направлении города Сиань заложит хорошую основу для привлечения грузов в обратном направлении в Китай", - отметил начальник международного отдела контейнеров китайских железных дорог Джан Вэнь.

"В настоящее время особое значение придается увеличению контейнерных перевозок (по сети ж.д. Казахстана - при.ред.). По сравнению с аналогичным периодом 2014 года, количество контейнерных поездов возросло на 173%. За 12 месяцев 2015 года проследовало по импорту 428 контейнерных поездов, из них в Европу - 376 поездов. Контейнерные поезда направляются в такие страны как Польша, Германия, Турция, Азербайджан, Испания" - прокомментировал заместитель директора станции Достык Жандос Абдыманапов.

ОБОРУДОВАНИЕ. ТЕХНОЛОГИИ. СЕРВИСНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ. УСЛУГИ Поставки. Техническое обслуживание

"Трансойл" может приобрести до 500 вагонов в 2016 году в случае необходимости

01 марта 2016, Россия, Санкт-Петербург, tass.ru. Планы транспортной группы "Трансойл" не предусматривают приобретение новых вагонов в 2016 году, однако, группа готова купить до 500 вагонов в случае, если это потребуется клиентам, сообщил генеральный директор "Трансойла" Владимир Соколов журналистам 1 марта.

"Если смотреть строго по бюджету, то мы не планируем в этом году приобретать подвижной состав. Но, понимая, что экономическая ситуация меняется, не исключаем приобретения в небольших количествах - до 500 вагонов", - сказал Соколов. Он уточнил, что такая необходимость может возникнуть в связи с потребностями клиентов. Решение о возможном приобретении вагонов будет принимать совет директоров компании. "Возможность такая есть, в том числе, финансовая", - подчеркнул Соколов.

В настоящее время "Трансойл" имеет около 40 тыс. единиц подвижного состава. Подавляющее большинство его относится к цистернам, поскольку группа ориентирована на перевозку продукции нефтехимических предприятий.

При этом, как отметил Соколов, программа планового вывода вагонов из эксплуатации предусматривает вывод не более 200 вагонов в год, поскольку "Трансойл" располагает молодым парком подвижного состава. Средний возраст вагонов составляет около 14 лет.

Транспортно-логистическая группа "Трансойл" - крупнейшая российская группа компаний, ориентированная на организацию железнодорожных грузоперевозок, техническое обслуживание и ремонт подвижного состава. Группа оказывает услуги по перевозке нефтепродуктов структурам крупнейших российских добывающих компаний, таких как "Роснефть" и "Газпром нефть".

Экспорт грузовых вагонов из РФ в 2016 году может вырасти в 1,5 раза

01 марта 2016, Россия, Москва, [ria.ru](#). Программа поддержки транспортного машиностроения РФ поможет увеличить экспорт грузовых вагонов в 2016 году почти в полтора раза по сравнению с предыдущим годом – до 13 тысяч единиц, следует из опубликованного 1 марта плана действий правительства, направленных на обеспечение стабильного социально-экономического развития РФ в 2016 году.

Ответственными исполнителями в документе указаны Минпромторг, Минэкономразвития и Минфин России с участием Внешэкономбанка.

"(Результатом программы должно стать – ред.) продвижение продукции транспортного машиностроения на экспорт, экспорт грузовых вагонов в 2016 году может достигнуть 13 тысяч (порядка 40% от объемов выпуска), что почти в полтора раза больше, чем в 2015 году, и в 2,3 раза больше, чем в 2014 году", – говорится в опубликованном 1 марта плане.

В пресс-службе Внешэкономбанка в феврале текущего года сообщали РИА Новости, что госкорпорация профинансирует поставки более 16 тысяч пассажирских и грузовых вагонов из России в Иран, Кубу, Египет и Казахстан, проекты уже подготовлены.

Министр промышленности и торговли РФ Денис Мантуров ранее сообщал, что производство грузовых вагонов в России в 2016 году должно составить не менее 40 тысяч единиц.

За год УВЗ поставил 2255 грузовых вагонов в разные страны

02 марта 2016, Россия, Свердловская обл., [fedpress.ru](#). В 2015 году показатель экспорта для грузовых вагонов завода УВЗ составил 2255 штук.

Уралвагонзавод поставил в Азербайджан 301 вагон закрытого типа, 200 крупнотоннажных контейнеров, 1000 полувагонов, 450 цистерн, 204 зерновоза, 100 вагонов-хопперов для перевозки минеральных удобрений.

Договор между ЗАО «Азербайджанские железные дороги» и «Уралвагонзаводом» был подписан в марте минувшего года. Согласно документам, УВЗ должен поставить в Азербайджан 2900 вагонов. Поставки должны завершиться в текущем году.

Казахстан самостоятельно ремонтирует 86% грузовых вагонов

04 марта 2016, Казахстан, [newskaz.ru](#). В последние два года плановый ремонт 86 % грузовых вагонов, приписанных в Республике Казахстан, был осуществлен внутри страны, сообщил 1 марта вице-президент национальной компании "Казахстан Темир Жолы" Бауржан Урынбасаров.

"За 2014-2015 годы всего прошло плановые виды ремонта 95 тысяч 600 грузовых вагонов, приписанных в Республике Казахстан. Из них 12889 вагонов или 14% отремонтировано в ремонтных предприятиях других железнодорожных администраций", – сказал Урынбасаров в ходе конференции "Качественный ремонт – надежность в эксплуатации".

По его словам, с целью повышения безопасности движения поездов и минимизации рисков возникновения транспортных происшествий на железнодорожном транспорте в нацкомпании проведена работа по анализу объема выполняемых работ при плановых видах ремонта, а также выявленных неисправностей вагонов в процессе эксплуатации и допущенного брака в работе по причине неисправности вагонов.

"Данный анализ показал определенную зависимость износа вагонов от сроков его эксплуатации: по данным анализа количество вагонов, отцепленных в ремонт со сроком эксплуатации более 7 лет в 2013 году составила 40 тысяч 278 единиц, в 2014 году эта цифра равняется 44 тысячи 216 единиц, в 2015 году это уже почти 50 тысяч единиц грузовых вагонов. Анализ показывает ежегодную прогрессию количества отцепленных вагонов со значительным сроком эксплуатации", – констатировал представитель КТЖ.

"Этот факт еще раз свидетельствует о необходимости рационального взвешенного подхода к выбору предприятия, которое обеспечивает качественный ремонт и безотцепочную эксплуатацию подвижного состава на межремонтный период", – подчеркнул он.

Урынбасаров напомнил, что в феврале этого года на расширенном заседании правительства с участием президента страны было принято решение о выделении 17,5 миллиарда тенге на поддержку производства инновационных грузовых вагонов и их содержание.

"Сегодня нагрузки на подвижной состав существенно увеличились, они в несколько раз превосходят нагрузки, принятые при проектировании в 70-х годах прошлого века. Сейчас эксплуатируются инновационные вагоны с межремонтным пробегом 500 тысяч километров, универсальные вагоны с кассетными подшипниками и другими элементами конструкции. По этому поводу мы внесли предложение в закон "О железнодорожном транспорте" и министерство по инвестициям и развитию поддержало, 11 марта мы ожидаем, что сенат одобрит изменения и дополнения в закон и в том числе и по нашему пункту о субсидировании ставки выделяемых (на ремонт) средств", – сказал вице-президент КТЖ.

"В этом году, как я уже сказал, выделяется 17,5 миллиарда тенге через пенсионный фонд Казахстана. Далее эти деньги поступают в наш финансовый институт "Байтерек", оттуда в Банк Развития Казахстана и в БРК-лизинг. На двух наших заводах в Экибастузе и Петропавловске мы планируем изготовить порядка тысяч грузовых вагонов. Тем самым будут поддержаны порядка 40 предприятий, которые сегодня осуществляют производство комплектующих для грузовых вагонов, – это порядка 7 тысяч рабочих мест", – заключил он.

«Железная дорога Молдовы» купит 10 грузовых локомотивов на европейские деньги

26 марта 2016, Молдова, ru.publika.md. «Железная дорога Молдовы» купит 10 грузовых локомотивов на деньги Европейского банка реконструкции и развития. Соглашение о перечислении гранта в 5 миллионов евро накануне ратифицировал парламент. Сейчас у госпредприятия в распоряжении 125 тягачей, две трети которых свое уже отслужили.

«Железнодорожный транспорт нуждается в срочной модернизации, только так мы можем сохранить грузопоток - транзитный и экспортно-импортный. Первый транш мы используем для покупки новых локомотивов. Второй – для проектирования и ремонта инфраструктуры», - говорит замдиректора ГП «Железная дорога Молдовы» Юрий Кондураки.

Кроме гранта в пять миллионов евро предприятие получит от Европейского банка реконструкции и развития кредит в 47 миллионов. Ежегодно на ремонт локомотивов тратится больше 150 миллионов леев.

Кузбассразрезголь обновляет локомотивный парк

27 марта 2016, Россия, Кемеровская обл., metalinfo.ru. На Краснобродском угольном разрезе (входит Кузбассразрезголь) приступил к работе модернизированный локомотив ТЭМ2. По сути, это совершенно новая машина, отвечающая всем современным требованиям производительности и безопасности.

После модернизации, которую тепловоз прошел на Шадринском автоагрегатном заводе (ШААЗ, входит в дивизион УГМК) от его основы остались только рама и ходовые тележки. Тихий и производительный компрессор, дизель-генератор на виброподушке, электронные системы защиты, плавное регулирование силы тяги, «картина самочувствия» всех систем машины на дисплеях в режиме «онлайн» - в обновленной версии ТЭМ2 созданы все условия для эффективной, безопасной и комфортной работы.

Краснобродский ТЭМ2 – пятый локомотив Кузбассразрезголя из тех, что получили новую жизнь на ШААЗе с начала реализации программы модернизации локомотивов в 2014 г. Еще один тепловоз отправлен на модернизацию в феврале с Калтанского разреза. В течение 2016 г. Кузбассразрезголь планирует обновить в своем парке четыре ТЭМ2.

Кроме того в августе этого года на Краснобродский разрез вернется локомотив, который сейчас проходит испытания на соответствие требованиям технического регламента Таможенного союза.

Эта сертификация позволит выводить модернизированные на ШААЗе тепловозы с внутренних железнодорожных веток предприятий на пути общего пользования, что особенно актуально для Кузбассразрезголя, который планирует увеличить количество выводных локомотивов, прежде всего - на Кедровском и Калтанском разрезах.

ОЗК решила создать собственный парк железнодорожных зерновозов

28 марта 2016, Россия, Москва, tass.ru. Объединенная зерновая компания (ОЗК) решила создать собственный парк железнодорожных зерновозов. Об этом ТАСС сообщили в пресс-службе компании.

"ОЗК планирует создать свой парк зерновозов, для чего и разместила три лота на сайте госзакупок. Сейчас у ОЗК нет собственных вагонов и мы пользуемся услугами железнодорожных перевозчиков, которые определяются по итогам закупок на электронной площадке", - пояснили в компании.

Компания 25 марта разместила на портале госзакупок 3 лота на поставку 1,5 тыс., 5 тыс. и 8,5 тыс. инновационных вагонов-хопперов (зерновозов) общей суммой 47,74 млрд руб. При этом в ОЗК подчеркнули, что финальный размер инвестиций в создание вагонного парка будет зависеть от цены контракта, предложенной участниками тендера.

Вагоны будут использоваться не только для перевозки экспортного зерна до портового терминала, но и для внутренних перевозок по России. При этом собственный парк зерновозов обеспечит бесперебойный и своевременный доступ зерна в порты.

"Это позволит ОЗК стать зерновым инфраструктурным холдингом, обеспечивающим цепочку от создания зерновых грузоформирующих узлов до перевалки зерна в порту с перевозкой зерна по железной дороге", - добавили в компании.

ОЗК - компания с государственным участием. Она является государственным агентом при проведении закупочных и товарных интервенций на рынке зерна. Под управлением ОЗК в 18 субъектах РФ находятся 12 элеваторов общей емкостью 1,8 млн т и 14 перерабатывающих предприятий мощностью 1,2 млн т, а также одно из самых больших в стране предприятий по портовой перевалке - ПАО "Новороссийский комбинат хлебопродуктов"(НКХП). Доля РФ в уставном капитале ОЗК составляет 50% плюс одна голосующая акция; остальные акции принадлежат группе "Сумма" Зиявудина Магомедова.

Подвижной состав. Комплектующие

Под Саратовом начнут производить локомотивы Bombardier

01 марта 2016, Россия, Саратовская обл., ria.ru. Завод в Энгельсе, построенный при участии канадской компании Bombardier, намерен начать серийный выпуск локомотивов к концу 2016 года, заявил гендиректор "Первой локомотивной компании" Александр Стрелюхин.

Строительство завода общим объемом инвестиций 6,8 миллиарда рублей завершилось в августе 2015 года. Средства на этот проект предоставила лизинговая компания "ВЭБ-лизинг" – дочерняя структура Внешэкономбанка. В технической части реализации проекта принимает участие компания Bombardier, которая владеет долей в СП. Согласно проекту, завод планирует выпуск 150 двухсистемных грузовых локомотивов в год. Рынок сбыта станут РФ, страны СНГ и другие зарубежные страны, где железнодорожная колея имеет ширину 1520 миллиметров.

"Мы выполнили задачу прошлого года: сделали первые два локомотива – 4 секции, которые проходят испытания. Задача этого года – пройти сертификационные испытания и к концу года выйти на серийное производство", – приводятся слова Стрелюхина в сообщении областного правительства.

В «РМ Рейл Рузхиммаше» строят планы на 2016 год

14 марта 2016, Россия, Мордовия респ., i-mash.ru. В 2016 году «РМ Рейл Рузхиммаш», один из ключевых активов компании «РМ Рейл» (входит в корпорацию «Русские машины», управляющей машиностроительными активами «Базового Элемента») планирует наладить серийное производство вагонов для перевозки аммиака с увеличенным котлом, крытых вагонов, платформ, начать выпуск зерновозов с расширенным объемом и вагонов для расплавленной серы.

Завод завершает испытания первой в инновационной линейке модели - хоппера с кузовом из алюминиевых сплавов. В настоящее время осваивает изготовление вертикальных стальных резервуаров.

ИНДИКАТОРЫ РАЗВИТИЯ.

Проблемы. Конфликты. Инциденты

15 тысяч человек останутся без работы из-за решения РЖД и Росжелдора

01 марта 2016, Россия, Санкт-Петербург, gen.tv. В редакцию телеканала РЕН ТВ поступило коллективное обращение представителей 18 предприятий, которые уже с завтрашнего дня будут вынуждены остановить свою деятельность из-за приказа Федерального агентства железнодорожного транспорта (Росжелдор). Речь идет о компаниях, которые используют железнодорожные пути необщего пользования, прилегающие к станциям Ховрино, Крюково и Крюково-грузовое Октябрьской железной дороги ОАО "РЖД".

"Обратиться к Вам заставляет нас сложившаяся ситуация на станциях Ховрино, Крюково и Крюково-Грузовое Октябрьской железной дороги, где находятся предприятия, вся экономика которых построена на получении грузов. Одним взмахом ручки и. о. руководителя Росжелдора В.Ю.Чепец, подписав Приказ № 60 от 17.02.2016г., лишает работы 15 000 (Пятнадцать тысяч) человек", - говорится в письме.

Среди пострадавших предприятий - ООО "ТК Кэмэл-Транс", ЗАО "Союз-Лес", ООО "Гринвуд", ПАО "Мосэнерго" ТЭЦ-21, ОАО "Московский Трубозаготовительный комбинат", ОАО "Аурат", ООО "РесурсНерудСбыт", ОАО "Икма", ОАО ПКП "Меридиан", ОАО "Моссельмаш", ООО "ОрисПром", ООО УК "Интераюнит", ООО МТК "Дэл-Эпресс", ООО "Северо-Западная Транспортная Компания", ООО "ТрансСервис", ООО "Стромбетон". "Нас предупредили, что уже с завтрашнего дня грузоперевозки осуществляться не будут, - рассказал РЕН ТВ представитель одной из компаний. – Электрички будут ходить как обычно, а вот грузы мы получать не сможем".

Как выяснил РЕН ТВ, упомянутый выше приказ и.о. Росжелдора Владимира Чепца действительно существует. Согласно документу (имеется в распоряжении РЕН ТВ), решение о закрытии станций для грузоперевозок принято после соответствующего обращения РЖД. Это обращение рассмотрели на Координационном совете по развитию транспортной системы Москвы под председательством министра транспорта Максима Соколова еще 28 сентября прошлого года.

Южная Корея отказалась получать грузы из России через северокорейский порт

10 марта 2016, Корея Южная, kommersant.ru. КНР становится единственным получателем грузов из России, экспортируемых через железнодорожную линию Хасан-Раджин, после того как о выходе из проекта в связи с санкциями против КНДР объявила Южная Корея, сообщает газета «Коммерсант».

Оператором проекта Хасан-Раджин является совместное предприятие «РасонКонТранс», зарегистрированное в КНДР: порту Раджин в нем, по данным самой компании, принадлежит 30%, «Торговому дому РЖД» - 70%. В 2008-2013 годах РЖД потратили 10,6 млрд руб. на модернизацию участка железной дороги Хасан-Туманган-Раджин протяженностью 52 км и строительство отгрузочного терминала в раджинском порту. Организацией экспортных перевозок через КНДР занята другая «дочка» холдинга - «РЖД Логистика».

Фактически проект Хасан-Раджин заработал лишь в 2015 году: за прошлый год через Раджин удалось перевалить порядка 1,2 млн т российского угля, доставляемого по железной дороге (проектная пропускная способность магистрали - 7-8 млн т в год). Это 94% от грузооборота железнодорожного погранперехода между Россией и КНДР, но на Южную Корею в обороте порта, признали в РЖД в начале марта, пришлось лишь тестовые отправки угля и «пробная перевалка контейнеров с бутилированной водой из Китая».

Изначально в Раджине планировалось развивать контейнерные транзитные перевозки в страны АТР, но затем стратегия изменилась - порт переориентировали на перевалку угля. Сейчас уголь с Дальнего Востока идет в Китай по железной дороге через погранпереходы Махалино-Хуньчунь и Гродеково-Суйфэнхэ, объемы перевалки суммарно сопоставимы с объемами, идущими через Раджин. Теперь единственным получателем транспортных услуг в рамках проекта остаются китайские импортеры российского угля.

Источник «Ъ» в железнодорожной отрасли отмечает, что не так давно «РЖД Логистика» совместно с «Трансконтейнером» разработали проект по доставке контейнеров из Китая в Россию транзитом через Северную Корею. Запуск сервиса намечался на 2016 год. Согласно разработанной схеме, контейнеры из Шанхая пойдут до северокорейского порта Раджин морем, затем по железной дороге через пограничный переход Туманган-Хасан и далее по Транссибу до Москвы.

Отказ Сеула от участия в проекте - это прежде всего политический шаг, замораживающий переговоры о возможном вхождении южнокорейских компаний в СП, эксплуатирующее линию Хасан-Раджин, считает источник на логистическом рынке.

Паромы на линии Усть-Луга – Балтийск ходят со 100% загрузкой

14 марта 2016, Россия, Ленинградская обл., ruwest.ru. Двух паромов на линии Усть-Луга - Балтийск не всегда хватает на предъявляемые к перевозке вагоны. Перевозки в направлении порта Балтийск составляют около 1170 вагонов в месяц. Об этом 14 марта сообщает газета "Гудок".

Основные перевозчики на железнодорожно-паромном сообщении Усть-Луга – Балтийск жалуются на недостаток паромов. В среднем один паром берёт 90 вагонов, и при стабильном курсировании производительность линии в направлении порта Балтийск составляет около 1170 вагонов в месяц. Однако периодически паромы "Балтийск" и "Амбал" из-за неудовлетворительного технического состояния выводятся из оборота для проведения ремонтных работ. В результате паромы зачастую не справляются с накоплением вагонов на станции Лужская.

"Наша компания занимается перевозкой в паромном сообщении Балтийск – Усть-Луга скоропортящихся продуктов, нефти, газового конденсата. Недавно у нас возникли проблемы с нехваткой мест на пароме. В результате – простой", – рассказал изданию генеральный директор ООО "Торгэкспорт" Михаил Лукашевич.

Один из основных перевозчиков ООО "Татнефть-Транс" также подтвердил нехватку паромов для нужд грузоперевозчиков. "Чтобы развезти на переправе – максимально использовать её возможности, – необходимо либо увеличить количество паромов, либо определиться с порядком подхода грузов исходя из реальных возможностей перевозчика", - подчеркнули в компании.

Уже сейчас действуют 70 договоров на предоставление услуг по железнодорожно-паромному сообщению. Начальник Калининградского ТЦФТО Иван Беседин сообщил, что на паромы переключают внимание другие грузовладельцы, ранее пользовавшиеся автотранспортом. Беседин сообщил, что 10 тысяч тонн груза планируется взять у ООО "Продукты питания комбинат", дополнительные 30 тысяч тонн – у ЗАО "Алко-Нафта", 200 тысяч тонн – у ООО "Балтсервис". Паромное сообщение задействует также ЗАО "Содружество-Соя".

Ранее Русский Запад сообщал, что на строительство трех новых железнодорожных паромов для морской линии, соединяющей Балтийск с портом Усть-Луга, будут выделены средства из федерального бюджета и средства инвестпрограммы РЖД.

Армения заподозрила ЮКЖД в необоснованном повышении цен

16 марта 2016, Армения, kavkaz-uzel.ru. Южно-Кавказская железная дорога необоснованно повысила тарифы, заявили в Госкомиссии Армении по защите экономической конкуренции. Соответствующие материалы переданы в Федеральную антимонопольную службу (ФАС) России.

Как писал "Кавказский узел", в 2008 году Армянская железная дорога была передана в концессионное управление ЗАО "Южнокавказские железные дороги" (ЮКЖД), которое является дочерним предприятием ОАО "Российские железные дороги". Срок концессионного управления составляет 30 лет с правом продления срока концессии еще на 20 лет. Согласно договору, общая сумма инвестиций должна составить 580 млн долларов с соразмерным разделением на все годы концессии.

Повышение тарифов ЮКЖД на железнодорожные грузоперевозки "можно считать злоупотреблением доминирующим положением, которое компания занимает среди операторов вагонных парков Армении", заявил 15 марта в парламенте председатель Госкомиссии по защите конкуренции Артак Шабоян.

По словам Шабояна, ЮКЖД обосновала повышение цен убытками в 9 миллиардов драмов (18 миллионов долларов). Он напомнил, что ранее в ЮКЖД были выявлены нарушения требований, касающихся госзакупок, и расчета расходов, предусмотренных концессионным соглашением.

По данным армянского регулятора, ЮКЖД искусственно завышает объемы инвестиций, включая в них административные и прочие расходы. Кроме того, по информации Госкомиссии по защите конкуренции, "дочка" РЖД не соблюдает требования закона Армении о госзакупках, проводя фиктивные тендеры.

Эти две претензии Госкомиссия Армении по защите конкуренции предъявляла в ФАС России еще осенью 2015 года. Тогда глава антимонопольной службы РФ Игорь Артемьев говорил, что ведомство изучит информацию от армянского регулятора, касающуюся закупок ЮКЖД, и проведет свое расследование.

Комментариев от ЗАО "Южнокавказские железные дороги" пока не поступало.

Напомним, ЮКЖД запустила в Армении программу, направленную на повышение уровня развития материально-технической базы и, в частности, путевого хозяйства на общую сумму порядка 14 миллионов долларов. Предполагалось, что ЮКЖД выйдет на новый уровень развития путевого хозяйства, надежность пути кардинально повысится, они будут оптимизированы с расчетом на пропуск поездов повышенного веса и скорости. В рамках программы планировалось восстановить пути на длительно бездействующих направлениях.

Аналитика. Обзоры. Экспертные оценки

Транзитный грузопоток между РФ и Японией увеличился почти в 9 раз

29 февраля 2016, Япония, akt.ru. Транзитный грузопоток между Россией и Японией в 2015 году увеличился почти в 9 раз по сравнению с годом ранее за счет перевозок в направлении Японии и составил более 500 тыс. тонн.

Как сообщает пресс-служба ОАО "Российские железные дороги", об этом рассказал президент компании Олег Белозёров, выступая в Токио на форуме "Россия – Япония: приоритеты делового сотрудничества", организованного Министерством промышленности и энергетики РФ.

Транзит контейнерных грузов в прошлом году вырос на 17% и составил более 2,4 тыс. ДФЭ. В начале текущего года также были отмечены позитивные тенденции: в январе объем перевозок крупнотоннажных контейнеров железнодорожным транспортом в сообщении Россия – Япония составил почти 5 тыс. ДФЭ (+7% к январю прошлого года). При этом объем контейнерных перевозок увеличился за счет роста импорта из Японии на 78% до 779 ДФЭ.

"Надеюсь, что эта положительная динамика сохранится. Мы заинтересованы в том, чтобы на инфраструктуру российских железных дорог приходили дополнительные объемы грузов японских компаний", – подчеркнул О. Белозёров.

В своем выступлении президент "РЖД" отметил, что компания уделяет большое внимание развитию отношений с японскими компаниями, в первую очередь, в области перевозок и логистики. В частности, холдинг успешно сотрудничает с такими японскими промышленными предприятиями, как "Тойота", "Мазда", "Митсубиси" и "Субару".

В соответствии с поручениями руководства страны "РЖД" активно развивают инфраструктуру Сибири и Дальнего Востока, занимаются модернизацией БАМа и Транссиба, обеспечивают развитие подходов к портам Дальнего Востока. В этой связи работа по созданию единого транспортного пространства России, по мнению президента холдинга, требует инвестиций, как государственных, так и частных.

"Мы заинтересованы в привлечении инвестиций из Японии для развития транспортной инфраструктуры, в особенности на Дальнем Востоке. В первую очередь мы предлагаем инвестировать в проекты, которые направлены на развитие терминально-логистической инфраструктуры в местах формирования и концентрации грузопотоков на международных транспортных коридорах. Речь идет о создании терминально-логистических центров "Грузового каркаса" Москвы – "Северянин" и "Люблино", – пояснил О. Белозёров.

Обзор железнодорожного рынка РФ в январе-феврале 2016 г

02 марта 2016, Россия, Москва, rzd-partner.ru. НПК «Объединенная Вагонная Компания» представляет обзор железнодорожного рынка РФ.

В январе 2016 г. погрузка на сети РЖД составила 93,8 млн т (-2,9% к январю 2015 г.).

К прошлому году выросли перевозки угля (+2,6%), строительных грузов (+9,3%), минеральных удобрений (+5,7%) и цветной руды (+3,1%). При этом снизилась погрузка кокса (-12%), нефти и нефтепродуктов (-7,8%), черных металлов (-13,3%), лома черных металлов (-32,3%), цемента (-23%), химикатов и соды (-3,7%), руды железной и марганцевой (-3%), лесных грузов (-4,5%), зерна и продуктов перемолы (-16,2%).

Грузооборот в январе 2016 г. впервые сократился на 3% после почти полугодового роста. Причина падения – в снижении погрузки экспортных грузов. Так, перевозки нефти и нефтепродуктов сократились из-за переориентации на трубопроводный транспорт, руды и черных металлов – вследствие профицита на мировых рынках и заградительных пошлин для российской продукции, а зерновых – из-за эффекта высокой базы (погрузка в январе 2015 г. была рекордной в преддверии ввода экспортных пошлин).

Уголь: очередной рекорд погрузки

В январе погрузка угля на сети РЖД выросла на 2,6% к уровню прошлого года и составила 28,6 млн т, установив рекорд перевозок месяца за последние 15 лет.

Добыча угля была выше уровня прошлого года на 3,7%, по данным Минэнерго, и на 0,8%, по данным Росстата.

Внутренние перевозки остались на уровне 2015 г., а экспортные – выросли на 6%. Грузопоток увеличился в Южную Корею (в 4,5 раза), Китай (в 2 раза), на Украину (в 2 раза), в Финляндию, Польшу и Болгарию (в 1,5 раза), а также в Индию (поставки не осуществлялись в прошлом году).

Вероятен дальнейший рост экспортного грузопотока угля из России при сохранении текущих рыночных условий: курса рубля, тренда закрытия нерентабельных угольных производств в мире, освоения индийского рынка и т.д.

Нефть и нефтепродукты: разнонаправленная динамика добычи и погрузки на фоне роста трубопроводных мощностей

В январе погрузка нефти и нефтепродуктов на сети РЖД сократилась на 7,8% относительно уровня прошлого года и составила 20,9 млн т.

Добыча нефти выросла на 2,1%, по данным Минэнерго, и на 0,8%, по данным Росстата, к уровню прошлого года.

Внутренние перевозки нефти и нефтепродуктов сократились на 6% к январю 2015 г., а экспортные – на 9%. Экспортные грузопотоки снизились в Нидерланды (-9%), Турцию (-85%) и Казахстан (в 2 раза).

Разнонаправленная динамика добычи нефти и перевозок по железной дороге подтверждает усиливающуюся конкуренцию со стороны трубопроводного транспорта. К тому же нефтяные компании, несмотря на сложные макроэкономические условия, не планируют сокращать инфраструктурные проекты.

С 1 марта 2016 г. ставка экспортной пошлины на сырую нефть снизится на 24% с 52 \$/т до 39,5 \$/т. Ставка на светлые нефтепродукты составит 15 \$/т, на темные – 32,3 \$/т. Сокращение – также около 24%.

При реализации текущих трубопроводных проектов объемы перевозки нефти по железной дороге по-прежнему будут снижаться.

Строительные грузы и цемент: медленное восстановление перевозок

В январе погрузка строительных грузов на сети РЖД выросла на 9,3% к уровню прошлого года и составила 7,1 млн т. В то же время погрузка цемента снизилась на 23% (1,1 млн т).

Перевозки строительных материалов увеличились в Новгородскую (в 4,5 раза), Тверскую (в 3,5 раза), Пермскую (в 2,1 раза) и Ленинградскую (в 1,5 раза) области.

Правительство РФ планирует продлить программу ипотеки с господдержкой по ставке 12% до конца 2016 г. При этом обсуждается вопрос снижения процентной ставки с 12% до 7% в первые 3 года выплат. В результате такой меры число потенциальных заемщиков в возрасте от 30 до 49 лет может увеличиться с текущих 9,7 млн до 30 млн человек.

В сегменте перевозок строительных грузов сохранится текущая динамика благодаря поддержке со стороны государства. Восстановление отрасли до докризисного уровня будет не ранее 2017-2018 гг., но рост перевозок к уровню 2015 г. наблюдается уже сейчас.

Железная и марганцевая руда: изменение структуры экспортных поставок

В январе погрузка руды на сети РЖД сократилась на 3% относительно уровня прошлого года и составила 9 млн т.

По данным Росстата, добыча российской железной руды в январе составила 6,1 млн т (+0,3% по сравнению с уровнем прошлого года).

Внутренние перевозки упали на 2,3%, а экспортные – на 8%. Поставки в Великобританию, Румынию и Польшу полностью прекратились, а в Словакию и Турцию сократились в 1,5 и 3 раза соответственно. При этом существенно выросли поставки в Италию, Казахстан и Германию, тогда как в прошлом году поставки в эти страны практически не осуществлялись.

В краткосрочной перспективе вероятно снижение погрузки руды из-за структурных изменений экспортной логистики, а также сложной ситуации на мировом рынке.

Черные металлы: падение погрузки на фоне ввода новых заградительных мер для российской металлопродукции

В январе погрузка черных металлов на сети РЖД сократилась относительно уровня прошлого года на 13,3% и составила 5,5 млн т. Падение перевозок частично обусловлено эффектом высокой базы прошлого года: в январе 2015 г. погрузка была рекордной вследствие девальвации рубля.

Относительно прошлого года вдвое сократились поставки в Турцию, Казахстан и Испанию. Стоит отметить 10-кратный рост перевозок в Италию, которая сократила собственное производство на 5,3% в январе.

По данным Росстата, в январе выплавка стали сократилась на 10,6%, чугуна – на 0,8%, а производство проката – на 12,6%.

В феврале Евросоюз на шесть месяцев ввел пошлины на холоднокатаную сталь из России и Китая. При этом, ежегодные поставки холоднокатаного проката из России в ЕС оценивают в \$280 млн. Европейская комиссия определила размер временных пошлин в 16% для Китая и до 26% для России.

Кроме того, правительство Индии с 5 февраля ввело минимальные импортные цены на 173 товарных позиции (HS Codes) стальной продукции сроком на шесть месяцев. Это положение не распространяется на поставки, по которым по состоянию на начало февраля уже были открыты аккредитивы.

В ближайшие несколько месяцев снижение перевозок металлопродукции может продолжиться до переориентации грузопотоков на другие экспортные направления. Тренд вызван совокупностью неблагоприятных факторов: низкими ценами на металлопрокат и защитными мерами для российской продукции на мировом рынке, а также снижением спроса внутри страны (в машиностроении, автомобильной и строительной отраслях).

Зерно и продукты перемола: Россия может вернуть себе статус крупнейшего экспортера зерновых

В январе погрузка зерна и продуктов перемола на сети РЖД снизилась на 16,2% к уровню прошлого года и составила 1,3 млн т. Падение обусловлено эффектом высокой базы: погрузка в январе 2015 г. была рекордной в преддверии ввода экспортных пошлин в феврале прошлого года.

В январе 2016 г. внутренние перевозки оказались на уровне прошлого года, а экспортные сократились на 25%.

Минсельхоз РФ оценил потенциал экспорта зерна из России к 2025 г. в 50 млн т, ранее прогнозировалось около 30 млн т. В текущем сельхозгоду планируется поставить 22 млн т (с 1 июля 2015 по 30 июня 2016 года) отечественной продукции, таким образом, Россия сможет вернуть себе статус крупнейшего поставщика зерна.

Прогнозируется сохранение текущего высокого уровня перевозок зерновых грузов и большого экспортного потенциала ввиду благоприятных для российских производителей условий на мировом рынке.

Химические и минеральные удобрения: новые рекорды перевозок

В январе погрузка удобрений на сети РЖД выросла на 5,7 % к уровню прошлого года и составила 4,6 млн т, установив новый рекорд месяца за последние 10 лет.

Рост погрузки обусловлен увеличением на 12% внутренних и экспортных перевозок на 2%. Поставки удобрений из России нарастили Бразилия (+16%), Украина (+31%), а также Польша и ОАЭ (поставки в которые почти не осуществлялись в прошлом году).

В феврале глава Российского зернового союза Аркадий Злочевский заявил, что производители сложных минеральных удобрений задерживают поставки аграриям в межсезонье, ожидая роста цен на удобрения с начала посевной. Вопрос о ценах на минеральные удобрения для аграриев обсуждается в России уже несколько лет. Для удержания цен предлагается ввести экспортную пошлину на удобрения. Но власти пока не видят в этом реальной возможности снизить цены на внутреннем рынке.

Девальвация рубля обеспечила устойчивое положение российских компаний на мировом рынке минеральных удобрений, что будет способствовать сохранению экспортного грузопотока. Внутреннее потребление будет сохраняться при поддержке АПК со стороны государства, а также при выполнении планов по увеличению посевной в 2016 г.

Рост ставок усилится в ближайшие месяцы

Источник данных о реализации подвижного состава – журнал «Рынок подвижного состава».

В январе 2016 г. реализация вагонов заводами СНГ составила 2 429 ед., что на 26% выше января 2015 г. и на 35% ниже декабря 2015 г. Падение реализации в сегменте типовых вагонов на тележках 18-100 и ее аналогах к январю 2015 г. составило 10%, в то время как в сегменте подвижного состава нового поколения реализация выросла на 45%.

В январе текущего года было списано 5,4 тыс. вагонов, 2,3 тыс. ед. из них – полувагоны. Размер неисправного парка составил около 119 тыс. ед. на конец января. Коммерчески пригодный к перевозкам подвижной состав на сети РЖД – около 1 027 тыс. вагонов. Реальный профицит парка сезонно вырос до 136 тыс. ед. (из них полувагонов – 40 тыс.).

Участники рынка прогнозируют рост ставок в сегменте полувагонов. По оценкам ИПЕМ, главную роль в этом сыграет сокращение парка и, как следствие, профицита. Весной, начиная с сезонного роста объемов перевозок, ожидается увеличение ставок до 700-800 руб./сутки. СОЖТ согласен с ИПЕМ и подтверждает целевой уровень в 700-800 руб./сутки в 2016 году. Тем временем, УВЗ прогнозирует возрождение вагоностроительного рынка во второй половине года.

Эксплуатация вагонов нового поколения по-прежнему демонстрирует высокую эффективность перевозок. По данным статистики эксплуатации парка на инновационной тележке Барбер, эффективность полувагонов достигла своего максимального значения за последние 2 года: в январе средний грузооборот на 1 полувагон с увеличенной осевой нагрузкой составил около 479 тыс. т-км, в то время как на 1 типовой полувагон – 234 тыс. т-км.

В условиях резкого падения доходности вагонов операторы, которым трудно обслуживать лизинговые контракты, переходят на схемы краткосрочной аренды. Так, «ВЭБ-Лизинг» забрал 60% парка «Спецэнерготранса» и передал их «Рэйлтрансколдингу» (РТХ). Последний сдал около 9,7 тыс. вагонов обратно в аренду «Спецэнерготрансу». В результате РТХ заметно увеличил парк, став четвертым в России железнодорожным оператором по этому показателю, и помог своему основному лизингодателю, забрав у него проблемные активы.

Операторы сдают вагоны

02 марта 2016, Россия, Москва, kommersant.ru. Конкуренция на железнодорожном рынке становится все жестче.

На фоне обострения проблем в российской экономике и роста профицита подвижного состава в прошлом году железнодорожные операторы столкнулись с низкой доходностью оперирования, массовыми списаниями вагонов и обострением конкуренции. Под давлением рыночных условий компании, не получавшие достаточной доходности для покрытия лизинговых платежей, все чаще прекращали отношения с лизингодателями и арендодателями. На фоне этих процессов продолжилась консолидация грузов у крупнейших операторских компаний.

В прошлом году безусловным лидером среди российских железнодорожных операторов по всем показателям – объему собственного парка и парка в управлении, погрузке и грузообороту, – как и в 2014 году, остался холдинг Владимира Лисина UCL Rail, в который входит Первая грузовая компания (ПГК). Это следует из рейтинга операторов подвижного состава за 2015 год Infoline Rail Russia Top агентства "Infoline-Аналитика". За UCL Rail по всем показателям продолжает следовать входящая в ОАО "РЖД" Федеральная грузовая компания (ФГК).

В 2015 году большинство операторов сократили парк в управлении, уменьшился и парк в собственности – но по разным причинам. Из рейтинга следует, что в общей сложности парк в управлении 30 крупнейших операторов сократился на 55,6 тыс. вагонов. Как поясняется в рейтинге, поскольку в 2015 году операторы работали в условиях усиления конкуренции и низкой доходности от оперирования, это привело к сокращению парка в аренде многих крупных игроков и вынужденному увеличению парка в управлении компаний, специализирующихся на сдаче вагонов в аренду. Операторы в целом стремились к возврату подвижного состава лизингоили арендодателю, соглашается замгендиректора ИПЕМ Владимир Савчук. Причины сокращения парка в собственности – списание вагонов и расторжение договоров финансового лизинга. Например, "ВТБ-Лизинг" передал 5 тыс. вагонов "Запсиб-Транссервиса" ПГК, а "ВЭБ Лизинг" забрал у "Спецэнерготранса" и передал "Рэйлтрансхолдингу" (РТХ) 14,5 тыс. вагонов.

Лидер рейтинга ПГК в 2015 году списала 38,1 тыс. вагонов, ФГК – 35,9 тыс., "Нефтетранссервис" – 2,3 тыс., "Трансконтейнер" – 1,7 тыс.

30 крупнейших операторов обеспечили в 2015 году 82% общего объема перевозок против 79% годом ранее, росла и доля первой десятки – на 2 процентных пункта, до 59% в общем объеме, что свидетельствует о консолидации объемов у более крупных компаний. ПГК сократила объемы на 12,2%, но продолжает укреплять отношения с крупнейшими грузовладельцами, ФГК увеличила перевозки на 2,2%. Резко выросли объемы перевозок у "РТХ-Логистик" (более чем вдвое) и "Спецэнерготранса" (на 52,8%), однако, отмечает глава "Infoline-Аналитики" Михаил Бурмистров, рост примерно соответствует росту парка в управлении. Тем не менее есть и исключения. Так, у "Трансойла" на фоне падения объемов перевозки нефтеналивных грузов перевозки выросли на 14%, а грузооборот – на 25% за счет перехвата ряда перспективных направлений.

Владимир Савчук отмечает, что в 2015 году существенное падение ставки доходности коснулось не только коммерческих, но и экптивных операторов, которым оно не позволяло в полном объеме выплачивать лизинговые платежи, несмотря на то что свой подвижной состав они приобретали при господдержке. Также, отмечает он, все операторы старались отложить лизинговые и кредитные платежи.

Ключевой тенденцией 2015 года стало усиление конкуренции во всех сегментах рынка перевозок, добавляет Михаил Бурмистров: грузовладельцы предъявляют все более жесткие требования к техническим характеристикам подвижного состава и качеству сервиса, который оказывают операторы. В связи с этим приоритет получают операторские компании, которые имеют либо конкурентные преимущества в виде собственных локомотивов, интеграции с портами и терминалами, либо возможности привлекать инновационный подвижной состав.

Погрузка РЖД за 2 месяца 2016 года осталась на уровне прошлого года

03 марта 2016, Россия, Москва, portnews.ru. Объем погрузки на сети ОАО «Российские железные дороги» (ОАО «РЖД») в январе-феврале 2016 года составил 188 млн 963,2 тыс. тонн, что соответствует уровню аналогичного периода 2015 года. Об этом сообщает пресс-служба компании.

Железными дорогами погружено: каменного угля – 55,1 млн тонн (+3,1% к январю-февралю 2015 года); кокса – 1,6 млн тонн (-4,3%); нефти и нефтепродуктов – 40,6 млн тонн (-5,9%); руды железной и марганцевой – 17,3 млн тонн (-1%); черных металлов – 11,2 млн тонн (-8,5%); лома черных металлов – 1,2 млн тонн (-26,1%); химических и минеральных удобрений – 8,9 млн тонн (+6,4%); цемента – 2,6 млн тонн (-14,8%); лесных грузов – 6,2 млн тонн (+0,9%); зерна – 3,1 млн тонн (+0,5%); строительных грузов – 16,9 млн тонн (+19,3%); руды цветной и серного сырья – 3,3 млн тонн (+6,3%); химикатов и соды – 4,2 млн тонн (-0,6%); промышленного сырья и формовочных материалов – 4,2 млн тонн (-1,4%).

Грузооборот с начала 2016 года составил 367,8 млрд тарифных тонно-км (+1,3%), грузооборот с учетом пробега вагонов в порожнем состоянии – 473,9 млрд тонно-км (+1,4%). Объем погрузки ОАО «РЖД» в феврале 2016 года составила 95,2 млн тонн, что на 2,9% превышает показатель февраля 2015 года.

Грузооборот за февраль 2016 года увеличился в сравнении с аналогичным периодом прошлого года на 5,9% и составил 184,9 млрд тарифных тонно-км. Грузооборот с учетом пробега вагонов в порожнем состоянии за это же время вырос на 5,4% и составил 237,4 млрд тонно-км.

Особые условия

16 марта 2016, Россия, Москва, gudok.ru. До 31 декабря 2016 года во внутреннем сообщении и на экспорт через российские порты разрешается перевозить в хопперах неопасные грузы насыпью на обычных условиях. Но получатель груза должен согласиться на такой вид доставки. Кроме того, допускается транспортировка криолита, который относится к опасным грузам, в цементовозах, минераловозах и полувагонах, но на особых условиях.

Как сообщили «Гудку» в Центре фирменного транспортного обслуживания РЖД, перевозка неопасных грузов насыпью в минераловозах и цементовозах разрешена на общих основаниях. Это не противоречит нормативным документам, в частности Перечню грузов, которые могут перевозиться железнодорожным транспортом насыпью и навалом, утвержденному приказом Минтранса.

Транспортировку криолита регулируют Правила перевозки опасных грузов по железным дорогам в крытых вагонах и универсальных контейнерах в таре и упаковке, предусмотренной стандартами или техническими условиями на продукцию. По словам первого заместителя генерального директора ЦФТО Сергея Колесникова, на основании обращений грузоотправителей, в частности ОАО «РУСАЛ Братский алюминиевый завод», ОАО «РУСАЛ Красноярск», телеграммой РЖД для всех грузоотправителей теперь установлены особые условия перевозки криолита.

Груз должен быть упакован в сертифицированные мягкие контейнеры разового использования (МКР). Перевозить его можно в собственных или арендованных полувагонах, а также насыпью в вагонах хоппер-цементовозах со станций и на станции РЖД, в том числе на экспорт через российские порты. Кроме того, устанавливать особые условия перевозки, если они не предусмотрены правилами, позволяет Устав железнодорожного транспорта.

«Также по решению Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества указанный груз допущен к перевозке насыпью в вагонах хоппер-минераловозах», – пояснил он.

В Объединённой компании «РУСАЛ» прокомментировать собственную инициативу отказались. Однако в департаменте пассажирской и грузовой работы Совета уточнили, что все изменения в нормативные акты вносятся по предложению железнодорожных администраций, в данном случае от российской стороны. И связаны они с тем, что особые условия перевозки довольно сложно оформить документально. А закрепление их в правилах значительно облегчает работу грузоперевозчикам.

Это подтверждают и эксперты Первой грузовой компании.

«Решение РЖД направлено скорее на упрощение оформления перевозок насыпью в хопперах, для которых раньше требовались «особые условия». В каждом конкретном случае необходимо было разрешение РЖД. Теперь это требование снято. И, по нашей оценке, решение РЖД никак не повлияет на объёмы отправок и расстановку сил на рынке перевозок насыпью», – говорит начальник Управления корпоративных коммуникаций компании Дмитрий Бауков.

Между тем, как считает аналитик Группы компаний «ФИНАМ» Алексей Калачёв, решение РЖД вполне может быть мотивировано и простым подвижным составом, так как парк хопперов и полувагонов довольно большой, и повышение их оборота необходимо для эффективной эксплуатации. Кроме того, в условиях кризиса перед отправителями грузов стоит задача снижения транспортно-логистических издержек: потребитель хочет снизить транспортные расходы. «Некоторые специалисты РЖД называют активизацию работы по управлению издержками основной тенденцией конца 2015 – начала 2016 года. Также не исключено, что таким образом реализуется идея консолидировать вагонные парки лизинговых компаний с передачей их ФГК, которая обсуждается в последнее время. Своей телеграммой РЖД развязывает ФГК руки по более оптимальному использованию консолидированного парка и повышению средней доходности на один вагон», – прокомментировал он «Гудку».

Выпуск грузовых вагонов в России в январе-феврале вырос на 13,1%

17 марта 2016, Россия, Москва, ria.ru. Производство грузовых вагонов в России в январе-феврале 2016 года выросло на 13,1% по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года – до 4,3 тысячи единиц, следует из данных Росстата.

В частности, выпуск грузовых вагонов в феврале текущего года вырос на 21,9% по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года и на 27,3% – по сравнению с январем текущего года.

Производство грузовых вагонов в РФ в 2015 году, сообщил Росстат ранее, снизилось на 45,6% – до 30 тысяч единиц. Министр промышленности и торговли РФ Денис Мантуров сообщил, что для стабилизации ситуации с заказами у предприятий производство грузовых вагонов в России в 2016 году должно составить не менее 40 тысяч единиц.

Последние несколько лет производители грузовых вагонов наращивали свои мощности вслед за спросом. На сети стал возникать профицит подвижного состава, а общая экономическая ситуация привела к снижению объема перевозок. Производители вагонов столкнулись с резким снижением объемов заказов. Действовавшие программы господдержки не способствовали большому росту заказов.

Власти РФ для стимулирования закупок новых грузовых вагонов с января 2016 год ввели ограничение на продление срока их службы. Помимо этого, в текущем году продолжили действовать ряд мер господдержки отрасли, в том числе субсидирование вагоностроителей и покупателей подвижного состава.

Обзор: Объем погрузки в феврале 2016: филиалы ПГК

15.03.2016, Россия, Самарская обл., kommersant.ru: **Самарский филиал ПГК увеличил погрузку на полигоне КбшЖД на 11%**

«В феврале 2016 года Самарский филиал АО «Первая Грузовая Компания» (ПГК) перевез в полувагонах более 100 тыс. тонн грузов, увеличив погрузку на 11% относительно аналогичного показателя прошлого года. Грузооборот в данном сегменте увеличился на 15% и составил 127,8 млн тн-км. Доля Самарского филиала ПГК в общем объеме перевозок в полувагонах на полигоне Куйбышевской железной дороги (КбшЖД) увеличилась с 10% до 11%, - говорится в сообщении. Основную номенклатуру грузов составили кокс, лом металлов, черные металлы, щебень.

Положительная динамика достигнута за счёт эффективного взаимодействия коммерческого центра филиала с металлургическими предприятиями Самарской области, гибкой ценовой политики, а также роста перевозок в рамках действующих контрактов с ПО «Вторчермет НЛМК», ПАО «Северсталь», ПАО «Ашинский метзавод».

В частности, объёмы перевозки лома металлов выросли по сравнению с аналогичными показателями 2015 года на 8% и составили 37,2 тысячи тонн.

Грузы следовали со станций КбшЖД в адрес грузополучателей Приволжской, Юго-Восточной, Свердловской железных дорог.

АО «Первая Грузовая Компания» (ПГК) – крупнейший оператор железнодорожных перевозок в России. Компания предоставляет полный комплекс услуг по транспортировке грузов. В оперировании ПГК – более 170 тысяч единиц подвижного состава, в том числе полувагонов, цистерн, платформ и вагонов иных типов. Региональная сеть компании представлена филиалами в 14 городах России, а международная – в Украине, Казахстане и совместным предприятием в Финляндии.

ПГК входит в железнодорожный дивизион международной транспортной группы Universal Cargo Logistics Holding (UCL Holding). Помимо железнодорожных активов, группа объединяет стивидорные компании на Северо-Западе и Юге страны и крупные Российские судоходные активы.

16.03.2016, Россия, Новосибирская обл., logistics.ru: **Новосибирский ПГК в три раза увеличила объемы перевозок грузов в цементовозах по ЗСЖД**

В феврале 2016 года Новосибирский филиал АО «Первая Грузовая Компания» (ПГК) перевез в цементовозах 3,4 тыс. тонн грузов, в три раза превысив аналогичные показатели прошлого года.

Грузооборот филиала в указанном сегменте увеличился в 9,3 раза и достиг 15,2 млн т-км. Доля ПГК в общем объеме погрузки цементовозов по Западно-Сибирской железной дороге (ЗСЖД) выросла с 1% до 3,2%. Основную номенклатуру перевозок составили минеральные удобрения, в частности – сульфат аммония, предназначенный для химической отрасли.

«Рост объемов погрузки достигнут за счет увеличения объемов перевозок крупного производителя минеральных удобрений КАО «АЗОТ», а также активного взаимодействия с предприятиями химической промышленности Кемеровской области. В результате, несмотря на сохраняющийся дефицит минераловозов, мы смогли удовлетворить все потребности региональных грузоотправителей, переориентировав под их нужды менее востребованные в межсезонье цементовозы», – отметил заместитель директора Новосибирского филиала ПГК по коммерции Андрей Кучеренко.

Грузы следовали со станции Предкомбинат ЗСЖД грузополучателям в пределах РФ, а также на экспорт в Индию.

16.03.2016, Россия, Красноярский край, krsk.sibnovosti.ru: **ПГК увеличила объемы перевозок грузов в полувагонах в Красноярском крае**

В феврале 2016 года Красноярский филиал АО «Первая Грузовая Компания» (ПГК) перевез в полувагонах 1 млн тонн грузов, на 58% больше относительно аналогичного периода прошлого года. Грузооборот в указанном сегменте увеличился на 43% и составил более 2 млрд т-км. Доля ПГК в общем объеме перевозок в полувагонах по Красноярской железной дороге выросла с 13,5% до 19,5%.

Номенклатуру перевозок в полувагонах составили уголь, промышленное сырье и лесные грузы.

Положительная динамика обусловлена увеличением объемов погрузки ключевых клиентов филиала – ОАО «СУЭК» и ОАО «Русский уголь», а также перераспределением парка полувагонов под перевозки леса, небольших нерегулярных партий железобетонных изделий и других грузов региональных компаний.

В частности, погрузка угля увеличилась более чем в 1,5 раза, до 860 тыс. тонн, промышленного сырья – в 3,5 раза, до 14,8 тыс. тонн, лома черных металлов в 5 раз, до 4,3 тыс. тонн. Отправки лесных грузов сохранились на уровне прошлого года и составили 14,6 тыс. тонн.

Грузы следовали до станций Дальневосточной, Забайкальской, Восточно-Сибирской, Калининградской, Северо-Кавказской и Октябрьской железных дорог в адрес региональных предприятий энергетики и жилищно-коммунального хозяйства.

17.03.2016, Россия, Иркутская обл., snews.ru: **Иркутский филиал ПГК увеличил погрузку цистерн из Восточной Сибири**

Иркутский филиал АО «Первая Грузовая Компания» (ПГК) в феврале 2016 года перевез более 421 тыс. тонн нефтепродуктов, на 13% превысив аналогичные показатели 2015 года. Грузооборот в указанном сегменте увеличился на 12% и составил 1,2 млрд т-км. Доля филиала в общем объеме перевозок нефтепродуктов на Восточно-Сибирской (ВСЖД) и Забайкальской (ЗАБЖД) железных дорогах увеличилась с 32% до 44%, сообщает пресс-служба компании.

Основную номенклатуру перевозок в цистернах составили дизельное топливо, мазут и бензин. В частности, объемы перевозок дизельного топлива увеличились на 22% до 142 тыс. тонн, мазута на 32%, до 117 тыс. тонн, бензина на 40%, до 98,4 тыс. тонн. Внутривосточные перевозки филиала в данном сегменте выросли на 14%, до 375 тыс. тонн, объем экспортных отправок увеличился на 7%, до 46 тыс. тонн к уровню 2015 года.

Положительная динамика обусловлена увеличением объемов погрузки ключевого клиента ПГК в Восточной Сибири - АО «РН-Транс».

Нефтепродукты следовали со станций Суховская и Суховская-Южная ВСЖД в адрес грузополучателей Восточной Сибири, Забайкальского края, Дальнего Востока, а также на экспорт - в Китай, Монголию, Латвию, Эстонию и страны СНГ.

АО «Первая Грузовая Компания» (ПГК) - крупнейший оператор железнодорожных перевозок в России. Компания предоставляет полный комплекс услуг по транспортировке грузов. В оперировании ПГК - более 170 тыс. единиц подвижного состава, в том числе полувагонов, цистерн, платформ и вагонов иных типов. Региональная сеть компании представлена филиалами в 14 городах России, а международная - в Казахстане и совместным предприятием в Финляндии.

ПГК входит в железнодорожный дивизион международной транспортной группы Universal Cargo Logistics Holding (UCL Holding). Помимо железнодорожных активов, группа объединяет стивидорные компании на Северо-Западе и Юге страны и крупные российские судоходные активы.

Обзор: Объем погрузки за январь - февраль 2016: филиалы РЖД

03.03.2016, Россия, Свердловская обл., interfax-russia.ru: **СвЖД в январе-феврале увеличила погрузку на 1%**

Свердловская железная дорога (СвЖД, филиал АО "РЖД") в феврале 2016 года увеличила погрузку на 2,9% по сравнению с аналогичным периодом 2015 года - до 10,6 млн тонн, говорится в сообщении СвЖД.

Среднесуточная погрузка в феврале составила 365,2 тыс. тонн. Грузооборот в отчетном месяце вырос до 16,43 млрд тарифных тонно-км (рост на 7,5%).

При этом, уточняется в сообщении, в январе-феврале 2016 года погрузка составила 21,1 млн тонн, что выше показателя аналогичного периода 2015 года на 0,9%.

09.03.2016, Россия, Челябинская обл., advis.ru: **Погрузка на ЮУЖД в феврале увеличилась на 6,2%**

По оперативным данным, погрузка на ЮУЖД в феврале 2016 года составила 6,3 млн тонн, что на 6,2% больше, чем за аналогичный период прошлого года.

Грузооборот за февраль 2016 года увеличился к уровню аналогичного периода прошлого года на 6,7% и составил 12,7 млрд тарифных тонно-км.

Погрузка за январь-февраль 2016 года, по оперативным данным, составила 12 млн тонн, что соответствует уровню аналогичного периода 2015 года.

Железнодорожной погрузкой: каменного угля - 191,2 тыс. тонн (+14% к январю-февралю 2015 года); нефти и нефтепродуктов - 1,9 млн тонн (-10,4%); руды железной и марганцевой - 206,1 тыс. тонн (-12,7%); черных металлов - 2,9 млн тонн (-4,5%); химических и минеральных удобрений - 12,2 тыс. тонн (-16,2%); цемента - 312 тыс. тонн (-13%);

зерна - 270,5 тыс. тонн (+72,8%); строительных грузов - 3,9 млн тонн (+10,3%); руды цветной и серного сырья - 517,7 тыс. тонн (+15,2%); химикатов и соды - 406 тыс. тонн (+16,8%); промышленного сырья и формовочных материалов - 184,9 тыс. тонн (+13,6%).

10.03.2016, Россия, Иркутская обл., portnews.ru: **Погрузка на ВСЖД за 2 месяца 2016 года снизилась на 8,1% - до 10,2 млн тонн**

Погрузка на Восточно-Сибирской железной дороге (ВСЖД) в январе-феврале 2016 года, по оперативным данным, составила 10 млн 184 тыс. тонн, что ниже уровня соответствующего периода 2015 года на 8,1%. Об этом сообщает пресс-служба магистрали.

По оперативной информации, в феврале погрузка на станциях ВСЖД составила 5 млн тонн, что на 7,3% ниже прошлогоднего показателя.

Тарифный грузооборот за февраль 2016 года увеличился по сравнению с аналогичным периодом прошлого года на 13,5% и достиг 14 млрд тонно-км. Грузооборот с учетом пробега вагонов в порожнем состоянии за это же время вырос на 11,8% и составил 18,8 млрд тонно-км.

На ВСЖД погрузено: каменного угля - на 7,4% меньше к январю-февралю 2015 года (-360,1 тыс. тонн); нефтяных грузов - на 19,3% меньше (-359 тыс. тонн); руды железной - на 15,3% меньше (-193 тыс. тонн); лесных грузов - на 0,7% больше (+10,2 тыс. тонн); строительных грузов - на 32,4% больше (+54,7 тыс. тонн); промышленного сырья - на 2,7% больше (+5,2 тыс. тонн); цветных металлов - на 2,4% меньше (-3,5 тыс. тонн); химикатов - на 24,8% меньше (-40 тыс. тонн); бумаги - на 24,8% больше (+46,2 тыс. тонн).

Тарифный грузооборот с начала 2016 года составил 29,7 млрд тонно-км (+8,9%), грузооборот с учетом пробега вагонов в порожнем состоянии - 37,9 млрд тонно-км (+8%).

11.03.2016, Россия, Нижегородская обл., portnews.ru: **Погрузка на ГЖД за 2 месяца 2016 года сократилась на 2,7%**

Объем погрузки на Горьковской железной дороге (ГЖД) за январь-февраль 2016 года составил 5,1 млн тонн, что на 2,7% ниже показателя аналогичного периода прошлого года. Об этом сообщает пресс-служба магистрали.

С начала года на ГЖД погружено: нефти и нефтепродуктов – 2,5 млн тонн (-6,6% к январю-февралю 2015 года); лома черных металлов – 79 тыс. тонн (-42,6%); черных металлов – 395 млн тонн (+7,4%); химических удобрений – 343 тыс. тонн (-3,9 %); химикатов – 394 тыс. тонн (-1,1%); промышленного сырья – 169 тыс. тонн (-16,6%); цемента – 194 тыс тонн (+36,4%); лесных грузов – 572 тыс тонн (-1,5 %).

Грузооборот с начала 2016 года составил 35 млрд тарифных тонно-км (-5,7% к январю-февралю предыдущего года).

Погрузка на ГЖД в феврале 2016 года выросла на 3% и достигла 2,6 млн тонн различных грузов.

Среднесуточная погрузка составила 88,5 тыс. тонн. Грузооборот в феврале составил 17,8 млрд тарифных тонно-км (-0,6% к аналогичному месяцу 2015 года).

11.03.2016, Россия, Саратовская обл., portnews.ru: **Погрузка на ПривЖД за 2 месяца 2016 года снизилась на 7%**

Погрузка на Приволжской железной дороге (ПривЖД) в январе-феврале 2016 года составила свыше 5,4 млн тонн, что ниже показателя соответствующего периода прошлого года на 7%. Об этом сообщает пресс-служба магистрали.

По оперативной информации, в феврале 2016 года на ПривЖД погружено более 2,7 млн тонн различных грузов, что ниже показателей февраля предыдущего года на 6,8% (или – 200,3 млн тонн). Среднесуточная погрузка составила 95 тыс. тонн. Тарифный грузооборот в феврале составил 6,3 млрд тарифных тонно-км (+2% к февралю 2015 года). Тарифный грузооборот с учетом порожнего пробега вырос на 2,9% и составил 8,4 млрд тонно-км.

С начала года на ПривЖД погружено: нефти и нефтепродуктов – на 1,5% больше к январю - февралю 2015 года (+48,4 тыс. тонн); черных металлов – на 37,4% меньше (-170,4 тыс. тонн); лома черных металлов – на 35,2% меньше (-18 тыс. тонн); химических и минеральных удобрений – на 13% больше (+33,9 тыс. тонн); химикатов и соды – на 8,6% меньше (-58 тыс. тонн); строительных грузов – на 6% меньше (-5,6 тыс. тонн); промышленного сырья – на 1,1% больше (+2,2 тыс. тонн); цемента – на 29,1% меньше (-86,9 тыс. тонн); соли – на 18,7% больше (+4,1 тыс. тонн); зерна – на 50,4% меньше (-131,8 тыс. тонн); кокса – на 24,1% больше (+11,5 тыс. тонн).

Отмечается, что завершение первого этапа модернизации производства ООО «Лукойл-Волгограднефтепереработка» позволило обеспечить прирост погрузки по номенклатуре «нефть и нефтепродукты» за 2 месяца 2016 года. «Благоприятная обстановка на рынке удобрений и стабильно высокий спрос оказали положительное влияние на прирост объемов отправления продукции БФ АО «Апатит», - говорится в сообщении.

Тарифный грузооборот с учетом порожнего пробега с начала 2016 года составил 16,7 млрд тарифных тонно-км (-1,4% к январю-февралю предыдущего года).

14.03.2016, Россия, Забайкальский край, gudok.ru: **Погрузка на станциях ЗабЖД за 2 месяца 2016 года упала на 3,9%**

В феврале 2016 года на Забайкальской железной дороге погружено 1,3 млн тонн различных грузов, что ниже показателя февраля предыдущего года на 8,2%. Среднесуточная погрузка составила 46,3 тыс. тонн, сообщает служба корпоративных коммуникаций магистрали.

Погрузка за два первых месяца 2016 года составила 2,8 млн тонн, что ниже показателя аналогичного периода предыдущего года на 3,9%.

Традиционно основной объем погрузки приходится на Свободненский регион ЗабЖД, в феврале он составил 42% от общего показателя погрузки магистрали. По оперативной информации, в феврале 2016 года в Свободненском регионе ЗабЖД погружено более 606 тыс. тонн различных грузов, что ниже показателя февраля предыдущего года на 9,2%. Среднесуточная погрузка составила 20,9 тыс. тонн.

Прирост наблюдался в таких видах груза, как уголь, строительные материалы и лесные грузы. Нефть и нефтепродукты, а также зерно, металлолом и другие, напротив, продемонстрировали спад.

В целом на сети ОАО «РЖД» погрузка в феврале 2016 года составила 95,2 млн тонн, что на 2,9% больше, чем за аналогичный период прошлого года.

15.03.2016, Россия, Воронежская обл., interfax.ru: **ЮВЖД в январе-феврале снизила погрузку на 2,5%**

Юго-Восточная железная дорога (ЮВЖД, филиал ОАО "РЖД") в январе-феврале 2016 года снизила погрузку на 2,5% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года - до 12 млн 555 тыс. тонн.

В том числе в феврале погрузка составила 6 млн 571 млн тонн грузов (рост на 3,6%).

Грузооборот за февраль текущего года при этом достиг 7 млрд 827 млн тарифных тонно-км (снижение на 0,7%).

21.03.2016, Россия, Красноярский край, tass.ru: **Погрузка на Красноярской железной дороге в январе-феврале выросла на 3,2%**

Объем погрузки на сети Красноярской железной дороги в январе-феврале 2016 года составил 13,2 млн тонн грузов, что на 3,2% превышает отчетный показатель прошлого года, говорится в сообщении пресс-службы магистрали.

Положительная динамика погрузки отмечена по следующим номенклатурам: уголь – 8,5 млн тонн (+6,1% к аналогичному периоду 2015 года); цветная руда – 930 тыс. тонн (+6,2%); лесные грузы – 534 тыс. тонн (+12,3%); цветные металлы – 258 тыс. тонн (+14%); промсырье – 109 тыс. тонн (+16,7%); химикаты – 105 тыс. тонн (+12,6%).

В сравнении с 2015 годом объемы погрузки стройматериалов на магистрали возросли в два раза и составили 207,8 тыс. тонн. В то же время, серьезное снижение погрузки зафиксировано в сегменте железной руды. По итогам 2 месяцев 2016 года по КрасЖД перевезено 182 тыс. тонн этого вида сырья, что в два раза ниже показателей аналогичного периода прошлого года.

РЖД к 2020 г прогнозируют значительный рост грузопотока в направлении портов юга РФ

21 марта 2016, Россия, Москва, interfax.ru. Двенадцатый международный транспортный форум "ЮГТранс" в Геленджике собрал на одной площадке представителей государственных и коммерческих структур, грузовладельцев, а также ведущих консультантов в отрасли.

Программа форума включала обсуждение вопросов развития транспортной системы Азово-Черноморского региона, влияние режима санкций на грузопотоки региона, ограничения в сотрудничестве между Россией и Турцией, развитие портов Азово-Черноморского и Каспийского бассейнов, а также проблемы и перспективы в области железнодорожных перевозок и грузовой логистики.

"Грузоперевозки из портов России идут 2,5 тысячи лет. Каждый день примерно 3 корабля под греческим флагом находятся на территории Новороссийска. В последующие годы мы будем наблюдать объединение разных видов транспорта, внедрение новых технологий. Все это будет помогать в развитии инфраструктуры и увеличении грузооборота в портах. Международные перевозки, конечно же, будут развиваться, ведь мы уже так давно работаем вместе и будем сотрудничать с вами и дальше", - сообщил в ходе выступления на форуме генконсул Греции в Новороссийске Фрагискос Костелленос.

Заместитель председателя комитета по логистике ТПП РФ Людмила Симонова в начале пленарного заседания отметила, что обороты портов Азово-Черноморского бассейна показывают рост, несмотря на резкое снижение контейнерных потоков.

"Мы видим, что растет экспорт, и здесь конечно оказывает влияние девальвация рубля. На 2016 год большинство экспертов тоже предполагают, что рост экспорта усилится, поскольку эффект девальвации будет действовать еще на протяжении всего текущего года", - подчеркнула она.

Директор по проектам и развитию ПАО "НМТП" Александр Халезин в своем докладе подтвердил эту тенденцию, отметив, что в долгосрочной перспективе ожидается падение объемов перевалки нефти за счет перераспределения на избыточные портовые мощности, ухода части экспорта нефти "в трубу", а также на внутренний рынок переработки. В связи с чем, вырастет объем экспорта нефтепродуктов.

По мнению эксперта, на юге РФ необходимо "расширять узкие места на железной дороге", и для этого необходима комплексная реконструкция многих объектов транспортной инфраструктуры на полигоне СКЖД.

В своем выступлении замначальника Северо-Кавказской железной дороги (СКЖД) Валерий Юсупов, сообщил, что пропускная способность железнодорожных подходов к портам Азово-Черноморского бассейна к 2020 увеличится до 125 млн тонн грузов в год. Основной рост грузопотока будет обусловлен развитием портовой инфраструктуры на станции Новороссийск и на мысе Железный Рог и строительством Керченского моста.

В настоящее время реализуются проекты комплексной реконструкции участков "Котельниково-Тихорецкая-Крымская" с обходом Краснодарского узла и "9 км-Юровский-Анапа-Темрюк-Кавказ".

"Все эти проекты по развитию железнодорожной инфраструктуры в рамках федеральной целевой программы развития транспортной системы РФ направлены на обеспечение пропуска пассажиров как в адрес Крымского полуострова, так и в адрес припортовых станций Азово-Черноморского бассейна. В 2016-2020 годов предусмотрено финансирование комплексной реконструкции участков в объеме 71,5 млрд рублей", - сообщил представитель компании.

СКЖД на 2016-2020 годы планирует строительство более 300 км вторых путей. Ежегодный эффект от улучшения эксплуатационных показателей работы дороги с 2020 года составит 97,3 млн рублей. Грузооборот припортовых станций СКЖД за прошлый год составил 82,2 млн тонн против 76,3 млн тонн в 2014 году.

СКЖД на 2016-2020 годы планирует строительство более 300 км вторых путей

Вице-президент RUSCON Ltd. Андрей Нараевский затронул проблему дефицита транспортных мощностей на юге РФ.

"В частности, это касается глубоководных причалов для приема океанских судов-контейнеровозов. Растущая консолидация рынка, а также успешная работа существующих прямых линейных сервисов, указывают на необходимость ввода причалов для обработки судов вместимостью 6000-8000 TEU. Другим безусловным приоритетом для развития перевозок через порты Юга является развитие автомобильных дорог, способных обеспечить скорейшую доставку контейнеров автотранспортом в центральные регионы страны", - подчеркнул он.

В свою очередь, директор по эксплуатации ООО "Контейнерный терминал "НУТЭП" Алексей Папуша рассказал об инвестиционном проекте строительства нового причала для приема судов океанского класса в порту Новороссийск. По его словам, причал для крупнотоннажных грузов строится в юго-восточном районе порта "Новороссийск". Причал станет единственным в порту, способным обслуживать океанские контейнеровозы вместимостью до 10 тыс. TEU (контейнер в 20-футовом эквиваленте). Ввести его в эксплуатацию планируется в 2018 году.

Международный транспортный форум "ЮГТранс-2016" проходил в Геленджике 17-18 марта. Информационное агентство "Интерфакс-Юг" выступало информационным партнером форума.

Обзор: Объем перевозок в феврале 2016: ФГК

11.03.2016, Россия, Новосибирская обл., metalinfo.ru: **ФГК в феврале нарастила перевозки черных металлов**

В феврале 2016 г. Федеральная грузовая компания (ФГК) перевезла 33 тыс. т черных металлов на платформах, что на 18% превышает показатели аналогичного периода 2015 г.

Положительной динамикой удалось достичь в основном благодаря оперативной работе специалистов ФГК по своевременному обеспечению подвижным составом предприятий ЕВРАЗ и наращиванию объема погрузки продукции холдинга со станций Новокузнецк Западно-Сибирской железной дороги и Смычка Свердловской железной дороги. Перевозки черных металлов осуществляются по всей территории Российской Федерации в адрес структурных подразделений РЖД для строительства железнодорожной инфраструктуры, а также в экспортных направлениях.

16.03.2016, Россия, Алтайский край, oreanda.ru: **ФГК в феврале увеличило перевозки продуктов перемола в крытых вагонах в 3,9 раза**

В феврале 2016 года АО "ФГК" увеличило перевозки продуктов перемола в крытых вагонах Компании в 3,9 раза в сравнении с аналогичным периодом 2015 года. Объем перевозок составил 38,1 тыс. тонн, или 0,6 тыс. вагоноотправок.

Роста показателей удалось достичь за счёт выстраивания гибкой ценовой политики, что простимулировало ряд предприятий к увеличению объёма перевозок и расширению географии сбыта. В частности, наращивание объёма погрузки отмечено со станций Кустанай и Железнодорожная (Республика Казахстан), Новосибирск-Южный, Барнаул, Новоблаговещенка Западно-Сибирской ж.д. Также в отчётном периоде вырос объём погрузки в крытые вагоны АО "ФГК" к уровню февраля 2015 года следующих грузов: химические и минеральные удобрения - в 2,66 раза, химикаты и сода - на 76%, остальные продовольственные грузы - на 69%, лесные грузы - на 17% и др.

17.03.2016, Россия, Москва, tks.ru: **В феврале АО «ФГК» увеличил объем перевозок грузов в крытых вагонах**

Московский филиал АО «ФГК» в феврале увеличил объем перевозок грузов в крытых вагонах Компании в сравнении с февралем 2015 года на 15,9% до 75,9 тыс. тонн, или около 1,7 тыс. вагоноотправок.

По информации пресс-службы компании, положительная динамика обусловлена эффективной работой специалистов филиала по привлечению дополнительной грузовой базы в сегменте перевозок лесных грузов (+17,5%). В частности, рост отмечен в погрузке древесноволокнистых и древесностружечных плит производства.

Кроме того, в зоне ответственности Московского филиала АО «ФГК» зафиксировано увеличение показателей погрузки в крытые вагоны Компании следующей номенклатуры: минеральные и химические удобрения – в 12,5 раз, металлы – на 55,2%, и др.

Доля АО «ФГК» в зоне ответственности филиала в погрузке крытых вагонов в феврале 2016 года составила 25%.

18.03.2016, Россия, Мурманская обл., oreanda.ru: **В феврале ФГК увеличило объём перевозок железной и марганцевой руды в полувагонах**

По итогам производственной деятельности в феврале 2016 года АО "ФГК" увеличило перевозки железной и марганцевой руды в полувагонах Компании на 28,2% в сравнении с аналогичным периодом 2015 года. Объем перевозок составил 923,3 тыс. тонн, или 13,2 тыс. вагоноотправок. Доля данной номенклатуры груза в погрузке АО "ФГК" составила 9,8%.

Положительной динамикой удалось достичь в основном за счёт наращивания объёма погрузки продукции одного из крупнейших производителей апатитового концентрата в России АО "Ковдорский ГОК" со станции Ковдор Октябрьской ж.д. в рамках соглашения о стратегическом сотрудничестве АО "ФГК" и АО "МХК "ЕвроХим".

В отчётном периоде вырос объём погрузки в полувагоны АО "ФГК" к уровню февраля 2015 года следующих грузов: химические и минеральные удобрения - на 55,7% флюсы - на 50%, кокс - на 7,7%, чёрные металлы - на 4,6% и др.

23.03.2016, Россия, Москва, portnews.ru: **Перевозка АО «ФГК» коксующегося угля в полувагонах в феврале 2016 года выросла на 7,2% - до 168 тыс. тонн**

Объём перевозок коксующегося угля в полувагонах АО «ФГК» за февраль 2016 года составил 168 тыс. тонн (или 3,5 тыс. вагоноотправок), что на 7,2% превышает показатель аналогичного периода прошлого года. Об этом сообщает пресс-служба компании. Доля данной номенклатуры груза в погрузке АО «ФГК» достигла 1,8%.

Отмечается, что рост показателей произошёл, в основном, за счёт наращивания объёма погрузки продукции ОАО «Московский коксогазовый завод» и ОАО «Кокс» со станций Бирюлево Московской ж.д. и Кемерово Западно-Сибирской ж.д. соответственно. Перевозки осуществляются на всей территории Российской Федерации.

За отчетный период к уровню февраля 2015 года вырос объём погрузки в полувагоны АО «ФГК» следующих грузов: химические и минеральные удобрения – на 55,7% флюсы – на 50%, руда железная и марганцевая – на 28,2%, черные металлы – на 4,6% и др.

АО «ФГК» - дочернее общество ОАО «РЖД» - создано в соответствии с решением Совета директоров ОАО «РЖД» 26 августа 2010 года и является одним из крупнейших грузовых железнодорожных операторов в России. Цель компании - достижение доли в общем грузообороте по сети российских железных дорог 22,5% к 2020 году.

Векторы оптимизации российской логистики

25 марта 2016, Россия, Москва, transportrussia.ru. Спад в отечественной экономике, наблюдающийся с осени 2014 года, не может не отразиться на современном состоянии российского рынка логистических услуг. Проблем много, но если бы участники традиционного XIX Международного Московского логистического форума ограничились только их перечислением, то интересного разговора не получилось бы. Участники же форума, а это были в основном логисты-практики, представители крупнейших транспортно-логистических компаний, поделились опытом работы в изменившихся условиях.

Тенденции и перспективы

Для того чтобы определить общую картину, организаторы форума провели опрос 400 ведущих российских компаний, в ходе которого постарались выявить проблемные точки логистики в условиях кризиса и направления ее дальнейшего развития. Результаты опроса представляют большой интерес, так как в нем участвовали компании, которые сохранили свою позицию в непростой экономической ситуации. И прежде чем приступить к оценке полученных результатов по данным 2015 года, напомним читателям, что из себя представлял российский логистический рынок в относительно благополучном 2014 году.

Итак, емкость российского транспортно-логистического рынка по итогам 2014 года составляла 8,1 трлн руб. Более 60% от этой суммы приходилось на Москву и Московскую область, а также Санкт-Петербург, Ленинградскую область. Доля аутсорсинга на российском транспортно-логистическом рынке оценивалась в 32%. Рынок логистических услуг являлся одним из наиболее динамично и быстро развивающихся: ежегодный прирост рынка до 2014 года составлял по различным оценкам от 10 до 20%.

В 2014 году специалисты имели все основания прогнозировать среднегодовые темпы роста региональных рынков складских услуг (без московского региона) в среднесрочной перспективе на уровне 15–17%. И если бы ситуация не изменилась, российская логистика вышла бы на запланированные показатели. Большая часть опрошенных (60%) признает, что товаропоток сократился.

У большинства компаний со снизившейся деловой активностью объемы упали не более чем на 20%. Лишь 18% респондентов заявили о снижении товаропотока от 40 до 60%. В качестве позитива можно отметить, что 20% опрошенных отметили рост объема на 20%. И в перспективе 76% опрошенных считают, что в 2016 году товаропоток будет расти. Прогнозы роста у большинства достаточно скромные – не более 20%. У тех, кто не так оптимистичен и не планирует роста, падение также не превышает 20%. Суммируя, можно сказать, что рынок отечественной логистики уже «нащупал» дно и достиг некоторой стабилизации.

Ключевой пункт опроса – увеличились ли затраты на логистику в компании в 2015 году в зависимости от изменения объема товаропотока? Следует отметить, что прямой корреляции между затратами на логистику и товарооборотом нет, так как затраты на логистику являются условно-постоянными. В определенной мере можно согласиться с тем, что у 32% опрошенных логистические затраты выросли в соответствии с ростом товарооборота. И почти половина компаний (48%) затраты на логистику сократила, называя это оптимизацией.

Какова доля логистических затрат в стоимости продукции? У 60% респондентов их доля не превышает 10%. И лишь у 14% опрошенных доля логистических затрат в стоимости продукции доходит до 30%. И слишком низкая, и завышенная доли – свидетельство неэффективного подхода к обоснованию логистических затрат.

В первом случае можно предполагать, что возможности логистики компанией используются в самом примитивном варианте. Во втором – речь, очевидно, идет о компаниях, у которых снизились объемы товаропотоков, а затраты на логистику сохранились на прежнем уровне. Более приемлемой представляется доля затрат на логистику в стоимости продукции в размере 20%. Именно такие данные представили 26% опрошенных. Следует сразу же оговориться, что при обосновании затрат на логистику в стоимости продукции следует учитывать множество факторов – отраслевую специфику, географию доставок, их периодичность, развитость транспортной инфраструктуры и т. д. Вот почему любые сравнения затрат на логистику в российских компаниях и зарубежных некорректны.

Условно логистическую систему можно представить как сумму складских, транспортных, закупочных и таможенных услуг. Так вот, согласно опросу 45% респондентов считают, что наибольшие затраты приходятся на транспортное обеспечение. Одновременно 35% опрошенных считают, что таможенное оформление требует наименьших затрат.

Определенный оптимизм относительно судьбы российского рынка логистических услуг внушает ответ на вопрос о перспективах дальнейшего сотрудничества компаний с логистическими операторами – более половины опрошенных (55%) расширят рамки совместной работы. Сюда же вошли и те компании, а их 9% от общего числа, которые в это непростое время решили обратиться к услугам логистов.

Что же касается основных тенденций в логистике, наметившихся в последние годы, то специалисты-практики на первое место ставят оптимизацию затрат по всей цепочке поставок. Такое заявление вполне предсказуемо – учитывая нынешнюю непростую ситуацию, экономить необходимо в первую очередь. Так считают треть опрошенных, и столько же отмечают в числе главных трендов внедрение автоматизированных систем. На третьем месте – повышение качества работы PL-провайдеров.

К сожалению, по-прежнему передача логистической работы специализированным компаниям (аутсорсинг) как тенденция в представлении опрошенных находится на последнем месте. Одним словом, действует принцип: «все свое возу, грузу, складую, оформляю сам!» И это печально...

В заключение, дабы не мучить больше читателя цифрами, отмечу, что, по мнению экспертов, «тучной» прибыльности, которая наблюдалась в 2004–2007 годах, в отрасли уже не будет, поэтому необходимо научиться работать в новых экономических реалиях.

Что касается развития отрасли в долгосрочной перспективе, то для этого существуют определенные механизмы. Среди них такие, как расширение полномочий региональных органов власти для создания транспортно-логистических комплексов, обновление подвижного состава, развитие института государственно-частного партнерства, развитие смежных сегментов экономики, увеличение доли госконтрактов для предприятий малого и среднего бизнеса, увеличение объемов производимой продукции с одновременным уменьшением количества перевозчиков по принципу естественного отбора в условиях здоровой конкуренции.

При этом подчеркнем, что крупные логистические центры – завтрашний день логистического рынка в России. Логистические парки, объединяя на одной платформе компании разных отраслей и транспортные коммуникации, устанавливают качественно новые стандарты в концепциях развития и управлении логистикой.

Сегодня же в российской логистической отрасли отсутствует кооперация между компаниями, предоставляющими разные услуги, все хотят все сделать сами, каждый хочет быть 3- и 4-PL-провайдером, а нужно выстраивать цепочки поставок между логистическими компаниями, создавать более экономичные схемы доставки за счет различных ресурсов.

В последние годы наметилась тенденция развития региональной логистики в Екатеринбурге, Новосибирске, Владивостоке и других региональных центрах. Россия является транзитной страной, через которую проходят самые короткие транспортные маршруты между Европой и Азией. Если по морю грузы из Азии в Европу доставляются за 30 и более дней, то по Транссибирской железной дороге за 10-12 суток. Есть проекты по развитию региональных мультимодальных хабов, в частности, в Новосибирске. Возможно, это позволит изменить грузопоток, привлечь в Россию больше транзитных грузов.

Смещение акцентов

Можно говорить о смещении интересов России в сторону стран Азиатско-Тихоокеанского региона и активизации деятельности в Арктике. Оба направления имеют как политическую, так и экономическую выгоду для России. А реализовать экономические преимущества невозможно без правильно выстроенной транспортной логистики.

Таким удачным транспортно-логистическим проектом может стать железнодорожная магистраль «Белкомур».

Внимательный читатель, наверное, подумает: ну да, проект, конечно, интересный, но уже не один год речь о нем идет, если так можно выразиться, в сослагательном наклонении.

Для справки напомним, что трасса должна обеспечить сквозное железнодорожное сообщение по спрямляющему маршруту Архангельск – Сыктывкар – Соликамск (Пермь). Проходя по территории Архангельской области, Республики Коми и Пермского края, магистраль должна стать катализатором деловой активности на прилегающих территориях, даст толчок для развития добывающей и обрабатывающей промышленности. Урал по кратчайшему пути соединится с северными регионами и морскими портами Архангельска и Мурманска. Укрепление региональных связей, кооперация производства, создание новых рабочих мест – и все это на территории, где может разместиться не одно европейское государство.

Белкомур должен стать обязательным элементом полноценной транспортной системы и инфраструктуры, которая обеспечит развитие и освоение российской арктической зоны и шельфа арктических морей. Наконец, магистраль – это железнодорожное меридиональное направление, которое своей деятельностью усилит потенциал Транссиба и Севморпути.

В наличии грузовой базы сомнений нет – она планируется в объеме 35 млн ткм, что обеспечит полную загрузку магистрали. В структуре грузопотока основную долю (51,6%) будет занимать уголь, 10% – нефтепродукты, 7,6% – лесные грузы. По всем опорным точкам дороги от Беломорска до Соликамска есть представление об объемах грузопотоков в обе стороны (в направлении портов и Урала).

Наконец, разработана модель финансирования проекта на принципах ГЧП на основе заключения соглашения с участием государства, финансовых институтов и частных инвесторов. Да, из-за ухудшившейся экономической ситуации сроки реализации проекта сдвигались, но о нем не забывали. В Санкт-Петербурге под председательством полномочного представителя Президента России в Северо-Западном федеральном округе Владимира Булавина состоялось совещание по проекту «Белкомур». В нем приняли участие представители всех заинтересованных регионов, а также китайских партнеров – руководство одного из крупнейших многопрофильных холдингов China Poly Group Corporations.

В ходе переговоров руководству китайского холдинга рассказали о реализации проекта «Комплексное развитие Мурманского транспортного узла», а также о региональных мерах поддержки инвесторов и пригласили к сотрудничеству. Китайские партнеры в свою очередь проявили большой интерес к региону и попросили предоставить им более подробную информацию.

Работа по привлечению холдинга к реализации проекта «Белкомур» ведется достаточно давно. Китайская сторона всесторонне оценила преимущества логистики для продвижения своих грузов с помощью Белкомура.

Проект «Белкомур», по мнению китайской стороны, оценивается в 2,5 млрд долл. Эти затраты вполне окупятся за счет роста товаропотока и увеличения сроков доставки китайских товаров на 40%.

Для этого потребуются достроить около 700 км дороги и реконструировать около 400 км.

По мнению китайской стороны, Белкомур можно отнести к одному из реальных проектов взаимодействия Китая и России – эта железнодорожная трасса связала бы западные регионы Китая, которым отдается приоритет в развитии, с Европой через порт Архангельск.

В отличие от полного прохождения Северным морским путем, китайские товары не столкнутся здесь даже с гипотетической угрозой со стороны флота третьих стран. Путь для сухогрузов также не требовал бы полномасштабной ледокольной проводки, а доступ на рынки Европы получили бы в первую очередь наиболее развитые западные районы Китая.

Столица Республики Коми Сыктывкар станет в результате центром Северного Шелкового пути.

Можно сказать, что все возвращается на круги своя, так как в далеком уже 1996 году именно в Сыктывкаре была учреждена компания по строительству Белкомура.

Прохождение трассы через Урал и Республику Коми (с подключением морских портов) гарантирует предсказуемую, разностороннюю, экономически выгодную логистику в рамках проектов Шелкового пути из Китая в страны Северной Европы – Норвегию, Великобританию, Германию и Нидерланды. А Сыктывкар имеет все шансы стать новым центром, причем сразу же международным, логистических услуг.

Ирина Полякова

ИНФОРМАЦИОННОЕ АГЕНТСТВО «МОНИТОР»

ПРЕДЛАГАЕТ

ПРОФЕССИОНАЛЬНОМУ СООБЩЕСТВУ

ВЫГОДНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО

ПРЕИМУЩЕСТВА:

1

Профессиональная
медиа-площадка

2

Эффективные PR-
и медиа инструменты

3

Удобная платформа
для корпоративного
медиа-издания

iCenter.Ru

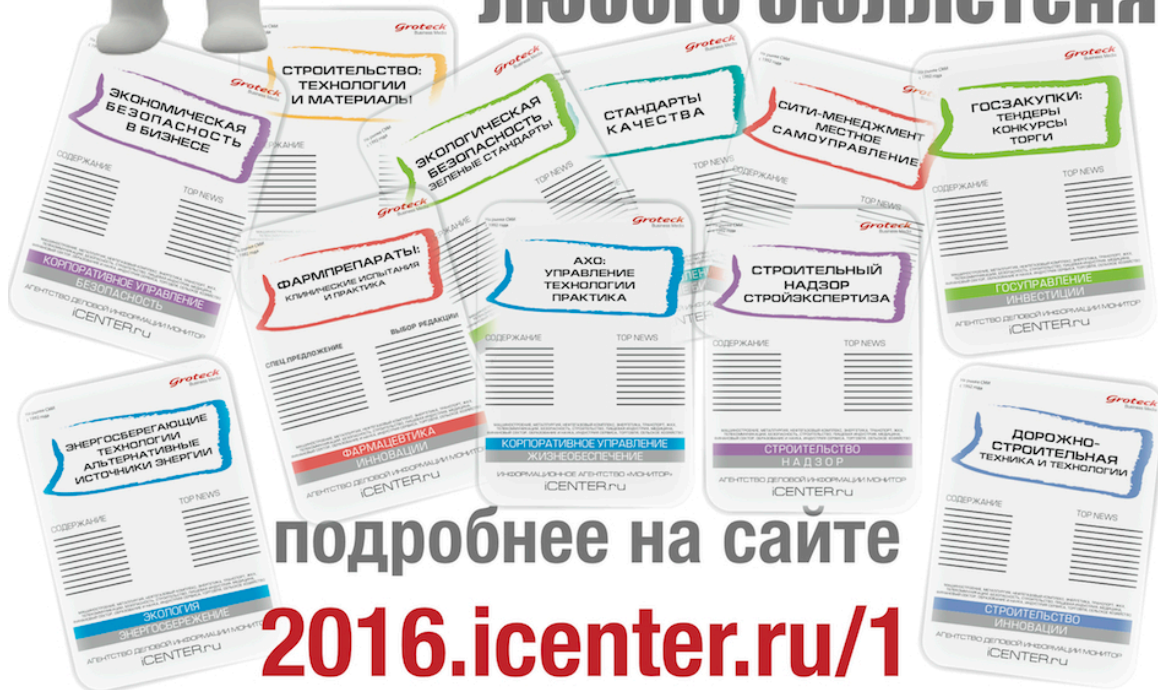
Агентство **МОНИТОР**
Groteck Business Media

monitor@groteck.ru

Агентство МОНИТОР
Groteck Business Media



Вы можете стать
ЭКСПЕРТОМ
любого бюллетеня



подробнее на сайте
2016.icenter.ru/1

07 АПРЕЛЯ 1803

**Впервые в России в газете
"Санкт-Петербургские
коммерческие ведомости"
употреблено словосочетание
«железная дорога»**

Доставка информации — наша профессия ИА "Монитор"

НОВИНКИ * ОБЗОРЫ * АНАЛИТИКА * РЕЙТИНГИ * ТРЕНДЫ * ЭКСПЕРТИЗА

ТРЕНДЫ * ЭКСПЕРТИЗА * НОВИНКИ * ОБЗОРЫ

ИСТОРИЧЕСКИЙ КАЛЕНДАРЬ:

НОВИНКИ * ОБЗОРЫ * АНАЛИТИКА * РЕЙТИНГИ

Подробнее об «Историческом календаре»
на сайте <http://2016.icenter.ru/2>

ТРЕНДЫ * ЭКСПЕРТИЗА * НОВИНКИ * ОБЗОРЫ * АНАЛИТИКА * РЕЙТИНГИ

Периодичность выхода Ежемесячно
Учредитель ООО «Гротек»
Генеральный директор Андрей Мирошкин
Издатель Информационное агентство «Монитор»
Руководитель агентства Татьяна Никонова
Свидетельство о регистрации СМИ ИА № 77-1095
Тираж Менее 1000 экз.

Подписка по каталогам в отделениях Почты России:

Газеты и журналы индекс **46667**
Пресса России индекс **38576**
Почта России индекс **47547**

Почта: 123007, Москва, а/я 82
Телефон: (495) 647-0442 Факс: (495) 221-0862
Подписка: monitor@groteck.ru www.icenter.ru
Редакционное сотрудничество: monitor@groteck.ru

Copyright © «ГРОТЕК»

Copyright © дизайна компания «ГРОТЕК»

Перепечатка и копирование не допускаются без письменного согласия правообладателя.

Рукописи не рецензируются и не возвращаются.

В бюллетене используются материалы открытых источников информации.

iCenter.Ru