

ВЫХОДИТ С 23 ДЕКАБРЯ 1917 ГОДА

Гудок

12+

10 ФЕВРАЛЯ 2025 ГОДА
ПОНЕДЕЛЬНИК № 17 (28032)
ЕЖЕДНЕВНАЯ
ТРАНСПОРТНАЯ ГАЗЕТА
WWW.GUDOK.RU



Количество доступов к электронной версии – 697 500

Стартовали с отличными показателями

Результат | Перевозки контейнеров по сети ОАО «РЖД» в январе выросли почти на 10 процентов в сравнении с аналогичным периодом прошлого года. Всего за этот период в контейнерах отправлено 7,1 млн тонн грузов.



МАКСИМ КАШИРИН/ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»

Автор ● **Богдан Чайковский**

Количество гружёных контейнеров, отправленных во всех видах сообщения по сети ОАО «РЖД», в январе достигло 490,1 тыс. ДФЭ, что на 10,8% больше, чем за январь 2024 года, согласно сообщению холдинга. Показатель января подтверждает тенденцию прошлого года – грузоотправители отправляют всё больше номенклатур в контейнерах.

Как пояснил «Гудку» президент Национального исследовательского центра перевозок и инфраструктуры Павел Иванкин, грузоотправители выбирают контейнеры по причине того, что их быстрее доставить организованными поездами: такой состав развивает скорость в 2–2,5 раза выше обычного грузового. А прирост перевозок в контейнерах в объёмах обусловлен двумя факторами: динамика внешнеторговых операций и переключение грузов с вагонов на контейнеры.

По данным ОАО «РЖД», лидерами по динамике перевозки в контейнерах стали продукты перемола – 3,6 тыс. ДФЭ (рост в 1,5 раза), автомобили и комплектующие – 42,3 тыс. ДФЭ (+30%) и цветные металлы – 13,7 тыс. ДФЭ (+30%). Также в лидерах транспортировка зерна – 16,5 тыс. ДФЭ (+28,1%).

По мнению вице-президента, председателя комитета по сельскому хозяйству «Опоры России», генерального директора АО «Новосибирскхлебпродукт» Сергея Соколова, контейнеризация перевозок грузов агропромышлен-

ного комплекса, особенно зерновых, демонстрирует стабильную динамику. Так, за последние пять лет с Западно-Сибирской дороги ежегодно около 1,5 млн тонн зерновых грузов перевозится в контейнерах. В итоге растёт число операторов и контейнерных площадок под эти грузы, утверждает Сергей Соколов. Кроме того, он связывает тенденцию контейнеризации грузов АПК с тем, что мировая торговля зерном – это прежде всего морская доставка. А переформатирование продаж с торговли на сухопутных границах на продажи по схеме «от завода к заводу» – это и есть драйвер роста контейнеризации. По его оценке, сегодня львиная доля контейнерных поставок зерна идёт в Китай, в основные порты – Циндао и Тяньцзинь. До портов контейнеры главным образом доставляются железнодорожным транспортом.



Отмена гарантированных объёмов вывоза угля на экспорт создаст благоприятные условия для отправки грузов в контейнерах в восточном направлении

Сами объёмы поставок зерна в контейнерах растут благодаря открытию новых рынков и маршрутов. Так, в текущем году контейнерное сообщение по перевозке зерна открыто с вьетнамскими портами Ханой и Хошимин.

По словам исполнительного директора Евразийского союза участников железнодорожных грузовых перевозок Сергея Авсейкова, рост в начале года связан с отложенным спросом: сейчас «довозили» грузы, отправленные в декабре. Кроме того, «наблюдается привычное для этого времени снижение импорта, что привело к уменьшению дисбаланса экспортно-импортных перевозок в целом», считает он.

Напомним, что в 2024-м под давлением оказались экспортные перевозки в восточном направлении на фоне ограничений провозной способности инфраструктуры. Кроме того, у ОАО «РЖД» были обязательства перед угольщиками: вывезти на экспорт в восточном направлении 99,35 млн тонн угля из шести регионов. В текущем году соглашение о вывозе угля в объёме 54,1 млн тонн действует только для Кузбасса, а твёрдое топливо из остальных регионов экспортируется по железной дороге на общих основаниях.

«Отмена гарантированных объёмов вывоза угля из большинства регионов создаст более благоприятные условия для грузоотправителей других видов товаров, включая те, которые перевозятся в контейнерах», – пояснил директор по грузовому транспорту и логистике Центра экономики инфраструктуры Игорь Смирнов. ○

Пензу свяжут радиусами

Антон Гармаш,
генеральный директор
АО «Башкортостанская
ППК»



Блиц | Проект городской электрички для Пензы под названием «Сурские радиусы» обсудили в ходе рабочей встречи, прошедшей в конце января, начальник Куйбышевской дороги Вячеслав Дмитриев и губернатор Пензенской области Олег Мельниченко.

□ – **Насколько для Пензы актуален формат городской электрички?**

– Пенза уникальна удачным расположением железнодорожных путей, которые охватывают буквально весь город. И это преимущество нужно максимально использовать на время реконструкции развязки на съезде с Бакунинского моста. Проезд здесь закрыт до мая 2027 года. И в этот период необходимо обеспечить транспортную доступность для жителей Пензы и города Заречный.

– **Как сейчас осуществляется перевозка пассажиров?**

– В настоящее время обслуживание жителей Пензенской агломерации обеспечивается автобусами и железнодорожным транспортом. На участке Пенза-1 – Селикса курсируют восемь пригородных поездов, при этом остановку на станции Селикса делают лишь четыре из них. На участке Бессоновка – Пенза-1 ходят шесть пригородных составов. Однако если поездка на электричке занимает около 16–19 минут, то на автобусе в часы пик время в пути до центра города может превышать 1 час.

Всего по территории Пензенской области курсируют 28 пригородных поездов, а в летний период – 32. На наиболее востребованных направлениях задействованы рельсовые автобусы РА3 «Орлан» и электропоезда серии ЭП2Д. За 2024-й перевезено 681 тыс. пассажиров (рост к 2023 году составил 113%, что является рекордным показателем за последние пять лет).

– **Как планируется реализовать проект «Сурские радиусы»?**

– Концепция включает три этапа. Для первого по поручению губернатора Пензенской области компания совместно с Куйбышевской дорогой разработала график движения восьми дополнительных пригородных поездов сообщением Бессоновка – Селикса – Бессоновка, а также продления до Бессоновки маршрутов пяти пригородных поездов, курсирующих со станции Пенза-1 до Кузнецка и обратно. Таким образом, на участке Бессоновка – Селикса общее количество поездов вырастет с 14 до 22. Ожидается, что только эти меры увеличат пассажиропоток в черте городской агломерации на 64 тыс. человек.

На втором этапе, в течение 2027–2028 годов, добавят ещё 24 пригородных поезда на участке Пяша – Пенза-1.

Третий этап реализации проекта, до 2030 года, предполагает продление маршрута пригородных поездов Пяша – Пенза-1 до станции Кривозёровка.

Сегодня АО «Башкортостанская ППК» пересмотрело технологию организации движения пригородных поездов и оборота подвижного состава. Это позволит назначить дополнительные поезда на участке Бессоновка – Селикса с использованием нынешнего парка, как только муниципалитеты начнут благоустройство городской инфраструктуры – организацию пешеходных подходов от автобусных остановок до железнодорожных станций. ○ **Беседовал Александр Северов, корреспондент газеты «Куйбышевский железнодорожник», Самара**