



# МОНИТОРИНГ

ЦНТИБ ОАО «РЖД»

**ОСНОВНЫЕ СОБЫТИЯ В ОБЛАСТИ  
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА**

**№10/МАРТ 2024**

## СОДЕРЖАНИЕ

ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА. ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ, РЕФОРМИРОВАНИЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ .....	5
Путин предложил разделить грузовой и пассажирский потоки железнодорожного сообщения в южном направлении .....	5
Проекты набирают скорость .....	5
Конструктивный диалог на Охотном Ряду .....	6
Пассажирам с детьми билеты в купе будут продавать на 15% дешевле .....	10
В ГД обсудили электрификацию участков железных дорог и новые технологические решения .....	10
Комитет Думы поддержал упрощение подтверждения нулевого НДС при международных перевозках .....	11
Россия вошла в число мировых лидеров по темпам развития транспорта.....	12
Европейский парламент одобрил железнодорожные реформы, направленные на повышение эффективности трансграничных перевозок .....	13
Правительство Испании хочет помешать венгерской компании приобрести компанию Talgo .....	14
Инфраструктурные проекты Ирана – акцент на железные дороги .....	15
ЭКОНОМИКА, УПРАВЛЕНИЕ, ПЛАНИРОВАНИЕ, ТАРИФНАЯ ПОЛИТИКА.....	16
DHL Group не будет участвовать в тендере по продаже DB Schenker .....	16
Talgo отчиталась о рекордных финансовых показателях за 2023 год .....	16
Контейнеры увязли в угле .....	17
Федеральная пассажирская компания в 2023 году показала рост продаж на 29%.....	19
ВОСТОЧНЫЙ ПОЛИГОН. СТРОИТЕЛЬСТВО И ИНВЕСТИЦИИ .....	19
РЖД с начала 2024 г превысили плановые показатели по строительным работам в 2 раза.....	19
На БАМе появились еще 2 перегона со вторыми путями .....	20
ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ИНТЕРМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ГРУЗОВАЯ И КОММЕРЧЕСКАЯ РАБОТА .....	21
Kombiverkehr вводит в обращение поезд между Роттердамом и Кёльном .....	21
Железнодорожные перевозки в США выросли в феврале.....	21
Российские железные дороги активизировались благодаря спросу на перевозку грузов в Европу после терактов в Красном море.....	22
Оптимизация и интенсификация перевозок: Азербайджан и Россию связал «грузовой экспресс» .....	24
FESCO изменила порт транзитного маршрута из Бангладеш во Владивосток.....	25
В Порядок взаимодействия подразделений ЦМ и ЦФТО внесены изменения.....	26
«РЖД Логистика» организовала мультимодальную перевозку для Мариинского театра .....	26

Миру – по зернышку .....	27
ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ВОКЗАЛЫ. ТРАНСПОРТНО- ПЕРЕСАДОЧНЫЕ УЗЛЫ .....	30
Великобритания: компания WSP опубликовала проект модернизации вокзала Ватерлоо .....	30
Британский регулятор ORR одобрил новый маршрут между Лондоном и Стирлингом.....	30
Французский Alstom продал долю в «Трансмашхолдинге» российским акционерам.....	31
Железнодорожный вокзал в Мариуполе может начать работу к концу года.....	32
Резидент «Сколково» упростил навигацию на 15 вокзалах.....	32
За прошедшую зиму операторы видеотерминалов обработали 43 тыс. звонков.....	33
В пассажирских поездах началась Масленичная неделя .....	34
РЖД в 2023 году перевезли в туристических поездах почти миллион пассажиров .....	34
РЖД запустит новый турпоезд из Москвы в Сызрань, Тольятти и Самару.....	35
Более 1,7 млн пассажиров проехали по «Императорскому маршруту» из Тюмени в Тобольск.....	35
ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ .....	36
Stadler построит пусконаладочный центр в Хеннигсдорфе.....	36
Польская FPS планирует завершить модернизацию 90 вагонов PKP Intercity до конца года .....	37
В Калифорнии запущен первый push-pull поезд Venture от Siemens Mobility.....	38
Aurizon разработает тендер с тяговыми аккумуляторами для грузового локомотива.....	39
ABB поставит в Австралию тяговое оборудование для 65 электропоездов .....	40
Индийская BEML представила кузова первого электропоезда Vande Bharat со спальными вагонами .....	40
Кения получила 430 грузовых вагонов из Китая .....	41
CRRC China поставит пяти европейским странам композитные двухэтажные поезда .....	42
ВКМ Holding планирует увеличить производственные мощности в 1,5 раза .....	43
В Казахстане приостановили строительство второй площадки по выпуску цельнокатаных железнодорожных колес.....	44
Традиционный рынок сбыта российского подвижного состава в Центральной Азии под угрозой из-за санкций .....	44
«ФГК» и «Уралвагонзавод» представили инновационные восьмиосные полувагоны.....	45
Развитие локомотиворемонтных производственных мощностей в России: последние новости .....	46
ОВК представила результаты тестовой эксплуатации подвижного состава.....	47
«Объединенная вагонная компания» (ОВК) и «НовоТехРейл» готовятся к сертификации новых вагонов.....	48
Продление срока службы вагонов – не выход для ликвидации дефицита парка .....	49

Серийное производство роликов для кассетных подшипников «ТЕК-КОМ» должно начаться в апреле 2024 года .....	50
СКБ «Турбина» запустило серийное производство турбокомпрессоров для тепловозных дизелей .....	51
<b>БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ</b> .....	51
Суд отклонил попытку железной дороги UP привлечь в качестве соответчиков химическую компанию и владельца вагонов по делу о катастрофе в Восточной Палестине (США).....	51
Контролируемое сжигание токсичных химических веществ при аварии в Восточной Палестине можно было избежать (США).....	52
Правительство Канады выделит свыше 13 млн долл. на проекты по обеспечению безопасности на железных дорогах провинции Онтарио .....	55
<b>ОРГАНИЗАЦИЯ ТРУДА, КАДРОВАЯ И СОЦИАЛЬНАЯ ПОЛИТИКА</b> .....	55
Великолепная семёрка .....	55
<b>ЦИФРОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ</b> .....	56
Швеция: компании Turnit и Samtraiken запускают национальную систему реализации билетов .....	56
Шотландский перевозчик ScotRail проводит эксплуатационные испытания новых билетных терминалов самообслуживания.....	57
Путешествия по РЖД становятся виртуальными .....	58
Спрос на ИИ в транспорте и логистике РФ растёт быстрее глобального рынка.....	59
<b>РЕСУРСОБЕРЕЖЕНИЕ. АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ ИСТОЧНИКИ ЭНЕРГОРЕСУРСОВ</b> ....	59
Водородный поезд CAF преодолел 804 км без дозаправки.....	59
Опытный образец поезда на водородном топливе появится в России не ранее 2025 года, сообщили ТАСС в пресс-службе «Трансмашхолдинга».....	60

## **ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА. ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ, РЕФОРМИРОВАНИЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ**

### **Путин предложил разделить грузовой и пассажирский потоки железнодорожного сообщения в южном направлении**

Президент России Владимир Путин в ходе совещания о развитии Юга России и Приазовья в режиме видеоконференции предложил разделить грузовой и пассажирский потоки железнодорожного сообщения в южном направлении.

«Прошу сегодня обозначить предложения по расширению пропускной способности Азовского и Черного морей, в том числе предлагаю подумать о возможном разделении грузового и пассажирского сообщения на южном направлении», – сказал Путин.

Он отметил, что на железных дорогах на южном направлении есть узкие места. Они должны быть в поле зрения, поскольку железная дорога сегодня выполняет основную нагрузку по перевозке грузов, в том числе растет спрос бизнеса на перевозки в южные порты.

Также президент напомнил, что уже поставлена задача по сокращению времени в пути пассажирских поездов, следующих от Москвы до Черноморского побережья, до 16 часов. Он уточнил, что Черноморский курорт – любимейшее место отдыха россиян.

*Источник: Iprime.ru, 06.03.2024*

### **Проекты набирают скорость**

Премьер-министр Михаил Мишустин обсудил положение железнодорожной отрасли страны с руководителем профильного федерального агентства Алексеем Дружининым. О значении этого вида транспорта говорит тот факт, что за год он перевозит в России около миллиарда пассажиров и почти 90% всех грузов.

Росжелдор сегодня активно занимается импортозамещением подвижного состава, который используется на железнодорожном транспорте, запасных частей, рассказал глава ведомства. Идет работа над тремя концессиями общей стоимостью свыше 648 млрд рублей. «Но самое важное для нас событие – решение президента о строительстве высокоскоростной магистрали Москва – Санкт-Петербург», – подчеркнул Дружинин.

«Очень важно далее улучшать пропускную способность сети, чтобы у нас по всем возможностям и по скорости передвижения был прогресс», – заявил Михаил Мишустин. Решение по высокоскоростной магистрали он считает историческим, потому что проект потребует современные локомотивы, новые технологии и материалы. «И это будет, прежде всего, я надеюсь, построено на отечественных решениях, потому что именно на это направлены наши усилия», – добавил премьер.

Председатель правительства поинтересовался положением железных дорог в новых регионах. Там, чтобы выстроить единую логистику перевозки пассажиров и грузов, была создана единая система – «Железные дороги Новороссии». С 1 января 2024 года организация заработала в полном объеме, заявил Алексей Дружинин. Сейчас в ее штате более 15 тысяч сотрудников, в феврале выплачена первая заработная плата. «Эту заработную плату нам совместно с коллегами из минфина удалось довести до того же уровня, как в «Российских железных дорогах», – рассказал руководитель Росжелдора. Теперь стоит задача восстановления инфраструктуры и строительства новой.

В ведение федерального агентства перешли Донецкий институт железнодорожного транспорта и профильный колледж в Дебальцево. В целом по стране у Росжелдора девять университетов и 54 техникума. «У нас сейчас учатся 142 тысячи студентов. Из них в вузах – 75 тысяч, 67 тысяч – студенты техникумов, – сообщил Дружинин. – В прошлом году количество поступивших студентов составило 36,5 тыс. человек». Из техникумов 98% выпускников затем уходят работать на железнодорожный транспорт, для вузов этот показатель 80%. Но железнодорожные учебные заведения могут готовить кадры и для других отраслей, особенно тех, где заинтересованы в средних технических специальностях.

«Мы абсолютно открыты для того, чтобы другие отрасли также к нам приходили и заказывали обучение у нас», – заявил глава федерального агентства. «Надо стараться, чтобы по специальности ребята шли работать, если уж они учились на эту специальность. Иначе, я думаю, ваших специалистов разберут по разным отраслям экономики», – подчеркнул Мишустин.

*Источник: rg.ru, 10.03.2024*

### **Конструктивный диалог на Охотном Ряду**

*Вчера на заседании в Государственной думе состоялся «правительственный час» с генеральным директором – председателем правления ОАО «РЖД» Олегом Белозёровым. Глава холдинга рассказал*

*депутатам о достижениях компании, обозначил основные направления и планы развития на период до 2030 года, а также ответил на вопросы законодателей.*

Генеральный директор – председатель правления ОАО «РЖД» Олег Белозёров отметил, что компания уверенно занимает ведущие позиции по ключевым показателям среди железных дорог мира: обеспечивает 85% грузооборота и 28% пассажирооборота всей транспортной системы России. «Достижения «Российских железных дорог» – это заслуга всего коллектива, который сегодня в нашей стране самый многочисленный – почти 900 тыс. человек», – сказал Олег Белозёров. По его словам, именно сотрудники компании – её главное достояние и ценность.

Социальная политика компании соответствует всем задачам проектов, изложенных президентом РФ в Послании Федеральному собранию 29 февраля.

ОАО «РЖД» выполняет все обязательства перед работниками в соответствии с Коллективным договором. Например, в прошлом году зарплата была проиндексирована почти на 8%.

Особое внимание уделяется подготовке кадров для отрасли. В качестве примера глава холдинга привёл школьное образование: с 2020 года компания совместно с регионами реализует проект «РЖД Класс», который на сегодня охватывает 84 муниципальных школы. В прошлом году в профориентационные мероприятия было вовлечено более 80 тыс. детей и школьников.

Специальный комплекс программ образования и карьерного роста действует и для работников компании в возрасте до 35 лет.

Улучшение условий труда, отдыха и социальной поддержки около 200 тыс. работниц ОАО «РЖД» Олег Белозёров назвал приоритетным направлением. «Для них установлены дополнительная корпоративная надбавка при рождении ребёнка, материальная помощь и детские пособия, широко применяется режим гибкого графика и дистанционной работы», – рассказал глава ОАО «РЖД».

Сформирован и отдельный адресный набор социальных гарантий и льгот для сотрудников, находящихся в зоне СВО, а также их семей.

Ещё одна социальная миссия, которую выполняет ОАО «РЖД», – забота о неработающих пенсионерах и ветеранах компании. По словам Олега Белозёрова, в долгосрочной перспективе ОАО «РЖД» сохранит курс на рост социального благополучия железнодорожников. «Наш базовый принцип при этом останется неизменным: люди – ключевой актив компании», – отметил он.

#### *Развитие во всех направлениях*

Далее глава ОАО «РЖД» рассказал о пассажирских и грузовых перевозках. Он отметил, что в 2023 году внутрироссийские перевозки достигли

максимума за последнее десятилетие – 1,2 млрд пассажиров. «Прогнозные оценки ежегодного роста пассажиропотока показывают, что за шесть лет он увеличится ещё на 100 млн человек. В целевом состоянии пассажирский комплекс к 2030 году должен обеспечивать обслуживание и перевозку не менее 1,3 млрд пассажиров в год», – подчеркнул Олег Белозёров.

Для достижения этих показателей холдинг реализует программы модернизации всех составляющих пассажирского комплекса (обновление пассажирского подвижного состава и инфраструктуры, использование технологических решений). Кроме того, ОАО «РЖД» сделало новый качественный шаг в построении транспортных связей между агломерациями.

Набирает обороты и проект «Городская электричка»: сегодня он реализован в 17 городах, в перспективе к нему присоединятся Ярославль, Воронеж, Саратов, Иркутск, Улан-Удэ, Чита и Хабаровск.

В грузовых перевозках среднегодовые темпы роста объёмов до 2030 года установлены на уровне более 2%. «Это почти плюс 200 млн тонн к 2023 году», – отметил глава ОАО «РЖД».

По контейнерным перевозкам в прошлом году холдинг достиг рекордного показателя перевозок – 7,4 млн ДФЭ (20-футовый эквивалент). К 2030 году планируется увеличение на треть – до 10 млн ДФЭ. В текущем году завершается выполнение мероприятий Комплексного плана модернизации инфраструктуры. «Целевые показатели предыдущих периодов выполнены в полном объёме. Нет сомнений, что они будут достигнуты и в 2024 году», – заявил Олег Белозёров. По его словам, уже сформированы целевые ориентиры до 2030 года. Так, провозная способность в направлении северо-запада установлена на уровне 220 млн тонн, в направлении портов Азово-Черноморского бассейна – 152 млн тонн, по Восточному полигону – 210 млн тонн.

### *Сила закона*

В ближайшие шесть лет на сети ОАО «РЖД» планируются более амбициозные в сравнении с прошлыми периодами стройки. «Наш общий настрой – постоянно искать пути сокращения сроков завершения работ», – отметил глава ОАО «РЖД».

Есть положительный пример на Восточном полигоне, где хорошим инструментом стали нормы Федерального закона № 254, но их срок ограничен 2024 годом. Глава холдинга обратился к депутатам с просьбой поддержать предложение о продлении срока действия закона до 2035 года и распространить его на Азово-Черноморский и Северо-Западный бассейны, что позволит достичь всех поставленных целевых показателей до 2030 года.



В ходе общения с представителями нижней палаты парламента были выявлены общие взгляды на некоторые законодательные инициативы. Так, первый заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Сергей Кобзев считает, что сегодня необходимо не только повысить административную ответственность водителей за нарушение ПДД на железнодорожных переездах, но и ввести уголовную ответственность за такого рода нарушения. «На безопасность переездов за последние четыре года ОАО «РЖД» потратило около 8 млрд руб.», – сообщил он, отвечая на заданный вопрос.

Депутат фракции «Справедливая Россия – За правду» Яна Лантратова выступила с инициативой об ужесточении ответственности за повреждение транспортных средств и путей сообщения, если это деяние было совершено по заказу иностранного государства. «Крайне важное направление, и мы полностью поддерживаем инициативу – наказание нужно ужесточить. Ввести новый терминологический аппарат и жёсткую ответственность от 10 до 20 лет уголовного наказания за такое деяние», – поддержал предложение Олег Белозёров.

Отвечая на вопрос об увеличении сроков оборачиваемости вагонов-зерновозов, глава холдинга отметил, что можно использовать альтернативные способы доставки зерна до портов. «Можно доставлять зерно полувагонами и контейнерами с использованием технологии со специальными вкладышами», – предложил он, отметив, что часть грузоотправителей неэффективно резервируют провозные мощности. Для исправления этой ситуации ОАО «РЖД» выступает с инициативой внесения изменений в Федеральный закон «О железнодорожном транспорте в РФ» в части размера ответственности грузоотправителя за невыполнение заявки на перевозку грузов. Наказание по этой норме не менялось на протяжении 26 лет и составляет всего 10 руб. за каждую недогруженную тонну груза. В холдинге считают, что размер ответственности должен носить штрафной характер.

В завершение председатель комитета Госдумы по контролю Олег Морозов отметил, что между депутатами и руководством компании состоялся продуктивный разговор, соответствующий масштабным целям и задачам, которые стоят сегодня перед РЖД.

«С точки зрения парламентского контроля – вопросы кадровой политики, импортозамещения, финансовой дисциплины – по ним мы дали высокую оценку компании в соответствии с полномочиями нашего комитета. По итогам совместной работы мы вместе с профильным комитетом подготовим проект-постановление, который станет дорожной картой нашей совместной работы на ближайшее время, до следующего отчёта корпорации в Госдуме», – заявил Олег Морозов.

В свою очередь, председатель думского комитета по транспорту и развитию транспортной инфраструктуры Евгений Москвичев уточнил, что для ускоренного развития железных дорог на рассмотрении в Госдуме сегодня находится ряд законопроектов. По его словам, комитет будет ставить вопрос о выделении денежных средств на 2025-2030 годы на строительство путепроводов на основных железнодорожных магистралях, что должно найти своё отражение в одном из пунктов в разделе «Транспорт» в новой транспортной стратегии. «Особое внимание уделим законам, способствующим развитию и строительству инфраструктуры, которые требуют продления до необходимого периода», – уточнил он.

*Источник: gudok.ru, 14.03.2024*

### **Пассажирам с детьми билеты в купе будут продавать на 15% дешевле**

РЖД в рамках акции «Путешествуй с детьми», которая приурочена к Году семьи, вводят скидку 15% на проезд в вагонах купе дальнего следования для пассажиров с детьми до 18 лет. Об этом сообщил глава компании Олег Белозёров на пленарном заседании Госдумы.

Для получения скидки необходимо оформить в одном заказе (до четырех билетов) проездные документы на ребенка до 18 лет и его сопровождающих.

При проезде в вагонах купе двухэтажных поездов пассажиры в возрасте от 10 до 17 лет также могут выбрать тариф «Школьный», который предусматривает скидку 50% от стоимости проезда в плацкартном вагоне.

Купить билеты по новому тарифу можно в купейные вагоны поездов дальнего следования, которые отправляются в весенний и осенне-зимний периоды.

Летом пассажиры с детьми могут воспользоваться круглогодичным тарифным планом «Большая семья», а также тарифом «Счастливые каникулы».

*Источник: rg.ru, 14.03.2024*

### **В ГД обсудили электрификацию участков железных дорог и новые технологические решения**

Генеральный директор ОАО «РЖД» Олег Белозёров встретился с тремя фракциями Госдумы, на встречах обсуждали электрификацию некоторых участков железных дорог и новые технологические решения, сообщил лидер фракции «Новые люди» Алексей Нечаев.

«Договорились плотнее взаимодействовать по новым проектам. Прежде всего – инновации. У РЖД есть большой запрос на новые технологические решения. Мы знаем, что в стране много малых и средних компаний с перспективными разработками, которые нужно быстрее внедрять на деле. Выделим эту работу в отдельный трек по внедрению инноваций», – написал Нечаев в своем Telegram-канале после встречи с Белозёровым.

Также депутат отметил, что обсуждались вопросы транспортной связанности регионов.

«Наш депутат Владимир Плякин отметил еще одну проблему: пробки на переездах, где оживленные трассы пересекаются с железной дорогой. Будем составлять карту таких мест, чтобы «расширять» эти точки», – добавил Нечаев.

На встрече с фракцией ЛДПР в Госдуме ее лидер Леонид Слуцкий предложил провести электрификацию железнодорожных путей на участке Иваново – Владимир.

Как отмечается в канале фракции ЛДПР, Олег Белозёров, в свою очередь, сразу дал поручение включить в расчеты электрификацию данного участка.

«Он отметил, что после расчетов и подготовки технической документации железнодорожники смогут приступить к обновлению железной дороги», – отмечается в канале.

Также встреча состоялась и с фракцией Единая Россия.

«В планах компании: развивать высокоскоростные магистрали между Москвой и Петербургом, Казанью, Ростовом-на-Дону, Черноморском побережье, в Белоруссию», – рассказал в своем Telegram-канале депутат Госдумы Максим Топилин.

*Источник: Iprime.ru, 11.03.2024*

### **Комитет Думы поддержал упрощение подтверждения нулевого НДС при международных перевозках**

Комитет Госдумы по бюджету одобрил к принятию в первом чтении законопроект, который упрощает процедуру подтверждения обоснованности применения нулевого НДС при оказании услуг по международной перевозке товаров автомобильным и железнодорожным транспортом.

Как сказал депутатам замминистра финансов Алексей Сазанов, будет исключено требование о наличии отметок таможенных органов на сопроводительных документах.

«Вместо представления в бумажном виде перевозочных и прочих документов необходимо будет подтверждение экспорта, где стоит штамп

налогового органа. Мы переходим на реестровую модель представления документов, когда налогоплательщик в ФНС будет направлять реестр документов и потом ФНС из этого реестра, при проведении камеральных проверок, будет осуществлять выборочный контроль тех или иных подтверждающих документов. Сам факт подтверждения оказания транспортно-экспедиционных услуг при экспорте будет осуществлен на основании данных, которые будут в автоматическом режиме передаваться из ФТС России в ФНС России», – сказал Сазанов.

Законопроект № 558768-8 правительство внесло в парламент в конце февраля. Предлагаемый законопроектом порядок подтверждения нулевой ставки НДС предлагается применять за налоговые периоды, начиная с 1 апреля 2025 года. Законопроект будет рассмотрен в первом чтении на пленарном заседании 13 марта.

*Источник: Advis.ru, 11.03.2024*

### **Россия вошла в число мировых лидеров по темпам развития транспорта**

Лидерство в мировом масштабе страна достигла и по развитию транспортной инфраструктуры, и по качественным изменениям в системе общественного транспорта. Прогресс есть практически во всех видах транспорта, считает министр транспорта РФ Виталий Савельев. В сфере наземного транспортного сообщения хороший импульс дал нацпроект «Безопасные и качественные дороги». В его рамках не только автомагистрали обновляются, меняется и общественный транспорт. От муниципальных автобусов и трамваев, заканчивая междугородними направлениями.

Прогресс есть и в железнодорожном транспорте: Московский железнодорожный узел после модернизации стал крупнейшим в СНГ и одним из крупнейших в мире, констатирует Виталий Савельев.

Несмотря на санкционное давление, растет и пассажиропоток в авиасообщении: в 2023-м более 105 млн человек отправились в путешествие на воздушных судах отечественных авиакомпаний. Рост к 2022-му превысил 10%.

Водная инфраструктура тоже не стоит на месте. Сегодня протяженность судоходных путей России – 102 тыс. км, а флот судов на подводных крыльях увеличился почти в восемь раз, констатирует чиновник.

*Источник: moneytimes.ru, 12.03.2024*

## **Европейский парламент одобрил железнодорожные реформы, направленные на повышение эффективности трансграничных перевозок**

Комитет Европейского парламента по транспорту и туризму единогласно утвердил свою позицию по использованию железнодорожной инфраструктуры в Едином европейском железнодорожном пространстве. Предлагаемый регламент нацелен на увеличение пропускной способности железных дорог и повышение надежности путем создания международной, цифровой и гибкой системы управления и распределения дефицитных железнодорожных мощностей. Хотя проект предложения Европейской комиссии был в целом воспринят положительно, были выявлены пробелы, особенно в отношении консультаций с пользователями и надзора со стороны регулирующих органов.

Во-первых, предлагаемое создание ERP (Европейской платформы для железнодорожных предприятий). Управляющие инфраструктурой не могут разработать планы обеспечения пропускной способности, которые отвечали бы потребностям пользователей, особенно в сфере грузовых перевозок, где спрос не является статичным и постоянно изменяется. Создание ERP гарантирует, что у европейской сети распределителей инфраструктуры (ENIM) будет четкий партнер, с которым можно будет работать на протяжении всего процесса планирования.

Во-вторых, усиление роли ENRRB (Европейской сети регулирующих органов) обеспечит усиление регулирующего надзора за ENIM и обеспечит наличие достаточных сдержек и противовесов. Особенно важно, что ENRRB наделен полномочиями по оценке, до принятия, европейских рамок управления пропускной способностью, организации маршрутов движения и анализа эффективности.

В-третьих, согласно предложению Комиссии, большинство положений этого Регламента вступят в силу не ранее конца 2029 г., что означает, что регламент окажет незначительное влияние на цели изменения видов перевозок к 2030 г. Перенос сроков внедрения вперед, Европейский парламент гарантирует, что регламент имеет все возможности для того, чтобы сыграть свою роль уже в этом десятилетии.

Также необходимо позаботиться о том, чтобы любые новые положения, которые были добавлены в регламент Европейским парламентом, такие как создание «систематических маршрутов движения поездов» управляющими инфраструктурой, подлежали надзору ENRRB и консультации с ERP.

*Источник: railtechnologymagazine.com, 05.03.2024 (англ. яз.)*

## **Правительство Испании хочет помешать венгерской компании приобрести компанию Talgo**

Министр транспорта Испании Оскар Пуэнте объявил, что правительство «сделает все возможное», чтобы отклонить предложение венгерской компании Ganz-MaVag Europe Zrt. по покупке завода Talgo. Испанское правительство подозревает, что Будапешт во главе с Виктором Орбаном стоит за этим и что венгерский консорциум может иметь связи с Россией.

Заявление министра транспорта Испании появилось в ответ на недавние новости о том, что венгерский консорциум Ganz-MaVag Europe Zrt. удалось достичь соглашения с банками, удерживающими дебиторскую задолженность компании Talgo.

Текущее испанское правительство не испытывает симпатии к Виктору Орбану и опасается, что за предполагаемым поглощением стоят российские инвесторы или венгерское государство. Испания последовательно утверждает, что финансовая мощь венгерского консорциума на 55% основана на железнодорожной инвестиционной компании Андраша Томбора и на 45% – на государственном фонде Corvinus.

Финансовое соглашение с банками является лишь первым шагом для венгерского инвестора, поскольку также требуется политическое одобрение: документация должна быть представлена в Генеральное управление международной торговли и инвестиций Министерства экономики Испании, которое затем созывает Совет по иностранным инвестициям. Этот межведомственный орган готовит отчет для правительства Испании.

Министром промышленности Испании Жорди Хереа также негативно высказался о возможном поглощении Talgo венгерским консорциумом. Он заявил, что Talgo является стратегической испанской компанией и что правительство детально изучит профиль будущих владельцев.

Ganz-MaVag Europe Zrt. была основана в декабре 2023 г. Председателем Совета директоров является Дьердь Бакша, а одним из пяти членов правления является Андраш Томбор. Единственным акционером и владельцем Ganz-MaVag Europe Zrt. является Ganz-MaVag Holding Kft., также созданная в декабре 2023 г.

Ganz-MaVag Holding Kft. полностью принадлежит Magyar Vagon Befektetési Vagyonkezelő (MVBV) Zrt. У MVBV Zrt., ранее принадлежавшей Кристофу Салай-Бобровнички (нынешнему министру национальной обороны Венгрии), два владельца – Magyar Vagon Invest Zrt. и Solva Industrial Investments Zrt., оба принадлежат фонду прямых инвестиций Solva II. Последняя контролируется Lead Ventures Alapkezelő Zrt. Дочерней компанией венгерской нефтяной группы Mol, которая, как сообщалось, имеет связи

с контролируемыми Москвой российскими олигархами.

Другое российское подразделение напрямую нацелено на MVBV Zrt. и, в частности, на ее дочернюю компанию Ganz-MaVag International Kft. которая до 2018 г. называлась Трансмашхолдинг Zrt., а затем, с 2018 по 2022 г., TMH International, которая после начала СВО и введения санкций продала свои 50% акций компании MVBV Zrt. Владелец оставшихся 50% акций является Cato Investments, контролируемая Андрашем Томбором.

*Источник: railwaypro.com, 07.03.2024 (англ. яз.)*

### **Инфраструктурные проекты Ирана – акцент на железные дороги**

Министерство дорог и городского развития Ирана обнародовало результаты строительства железнодорожной инфраструктуры в период деятельности 13-го состава правительства (с августа 2021 г). За этот период были завершены 5 проектов в области рельсового транспорта, в том числе с выполнением работ на местности со сложным рельефом.

Железная дорога Тегеран – Хамадан – Санандадж протянулась к западу от столицы на 420 км. Движение на участке Хамадан – Санандадж длиной 151 км было открыто в ноябре 2023 г. Средняя скорость движения поездов на линии составляет 120 км/ч. Ожидается, что в первый год эксплуатации по линии будет перевезено до 300 тыс. пассажиров и 800 тыс. т грузов, через 20 лет эти величины могут достигнуть 600 тыс. чел. и 3 млн т соответственно.

Летом 2023 г. было открыто движение по участку Бостан-Абад – Хавран (регион Восточный Азербайджан) длиной 44 км, что позволило повысить провозную способность коридора Тегеран – Тебриз до 7 млн т грузов и 2 млн пассажиров в год.

Проект двухпутной линии Ахваз – Андимешк протяженностью 140 км был завершен сдачей 70-километрового участка Шуш – Бамдеж, рассчитанного для движения со скоростью до 160 км/ч. В результате провозная способность направления увеличена с 10 до 20 млн т в год.

Также за рассматриваемый период введены в эксплуатацию линия Бафак – Заррин-Шахр протяженностью 62 км в центральной части страны и участок продления линии 1 метрополитена Тегерана.

*Источник: irantoday.ru, 08.03.2024*

## **ЭКОНОМИКА, УПРАВЛЕНИЕ, ПЛАНИРОВАНИЕ, ТАРИФНАЯ ПОЛИТИКА**

### **DHL Group не будет участвовать в тендере по продаже DB Schenker**

DHL Group не намерена участвовать в тендере по приватизации немецкого конкурента DB Schenker, сообщил в интервью CNBC глава группы Тобиас Майер.

«Мы просто не считаем Schenker подходящим объектом для инвестиций», – сказал он, добавив, что менеджмент видит «более выгодные способы размещения капитала».

Deutsche Bahn AG объявила о начале процесса продажи своей логистической дочки DB Schenker в декабре прошлого года. В январе текущего года немецкое отраслевое издание DVZ приводило в публикации экспертные оценки стоимости логистического оператора в составе немецкого железнодорожного холдинга на уровне 12 млрд евро. В 2022 г. DB Schenker обеспечила половину выручки группы DB, в первом полугодии 2023 г. эта доля сократилась до 40%. Выручка DB Schenker за январь-июнь составила 10 млрд евро, что на 30% меньше, чем годом ранее. EBITDA сократилась на 32% до 1 млрд евро, EBIT – вдвое до 626 млн евро по сравнению с почти 1,2 млрд годом ранее.

Швейцарская Kuehne & Nagel также вряд ли будет участвовать в торгах. Основной акционер группы Клаус-Михаэль Кюне недавно заявил, что он не очень заинтересован в том, чтобы Kuehne & Nagel приобрела DB Schenker. В то же время он сказал, что положительно отнесся бы к приобретению экспедитора компанией Harpag-Lloyd, однако выразил уверенность в том, что другие акционеры «не пойдут на это».

Shipping Watch называет датскую компанию DSV и суверенные инвестиционные фонды основными претендентами на покупку DB Schenker в текущих условиях. По сообщениям в СМИ, DSV уже нанял два банка для подготовки тендерной заявки.

*Источник: infranews.ru, 06.03.2024*

### **Talgo отчиталась о рекордных финансовых показателях за 2023 год**

Испанская компания Talgo опубликовала финансовые результаты по итогам работы в 2023 г. В течение года изготовитель подвижного состава получил заказы на сумму более 2,1 млрд евро, что является рекордным



показателем для Talgo и привело практически к удвоению портфеля, размер которого достиг 4,223 млрд евро с горизонтом исполнения до 2030 г.

Доходы компании за истекший период по сравнению с 2022 г. выросли на 39%, до 652 млн евро. Показатель EBITDA составил 76,5 млн евро, чистая прибыль – 12,2 млн евро.

По информации Talgo, ключевым драйвером роста доходов и прибыли в 2023 г. стало выполнение контрактов на поставки для железных дорог Германии (DB) и Дании (DSB) соответственно 79 и 16 поездов Talgo 230. Можно также отметить контракты в Испании на поставку 23 локомотивов для высокоскоростных поездов, а также на обслуживание 13 поездов Talgo 250 оператора Renfe. В то же время фактором, сдерживающим увеличение рентабельности, в Talgo называют повышение процентных ставок.

Компания отчиталась об инвестициях в размере 26,4 млн евро, из которых 74% приходится на НИОКР. В 2024 г. их величину планируется увеличить до 30 млн евро.

В настоящее время Talgo изучает коммерческие возможности в отношении целого ряда рынков. Стоимость потенциальных заказов в период 2024-2026 гг. исчисляется 5 млрд евро. Проводится мониторинг более долгосрочных проектов, которые на данный момент оцениваются величиной более 20 млрд евро.

*Источник: zdmira.com, 07.03.2024*

### **Контейнеры увязли в угле**

Ставки на перевозки контейнеров из центра РФ до Красноярска и восточнее в марте резко увеличились, в некоторых случаях – в 30 раз. Операторы объясняют ситуацию серьезным сокращением количества контейнерных поездов на восток, что создало дефицит. Снижение доступности контейнерных перевозок связано с необходимостью провезти экспортный уголь. В ОАО «РЖД» признают, что выросло предъявление грузов, находящихся в правилах очередности в более высоком приоритете, чем контейнеры, а перевозки угля возвращены в график.

В Центре ценовых индексов (ЦЦИ) Газпромбанка сообщили «Ъ», что цены на железнодорожные контейнерные перевозки из Центральной России в восточном направлении многократно выросли в марте, причем в некоторых случаях – более чем в 30 раз. Так, рассказывает аналитик ЦЦИ Роман Шагалов, больше всего ставки выросли на перевозки из Москвы в города Восточной

Сибири. Тарифы на отправку грузов в Красноярск в 40-футовом контейнере в собственности оператора взлетели с 5-7 тыс. руб. в феврале до 160-180 тыс. руб. в марте.

Источник среди железнодорожных операторов подтверждает «сложную ситуацию» в Красноярске. По его данным, сейчас «предельно сложно» отправить контейнер из Красноярска на Дальний Восток. Стоимость перевозки контейнера из Москвы в Иркутск, уточняет господин Шагалов, поднялась за месяц с 25 тыс. до 200 тыс. руб. Ставки на Владивосток выросли с 100 тыс. руб. в начале года до 300 тыс. руб. По словам аналитика, операторы объясняют рост тарифов сокращением ОАО «РЖД» количества наряд-заказов на формирование контейнерных поездов из Москвы в восточном направлении, что вызвало нехватку мест на них.

Господин Шагалов добавляет, что высокие темпы роста цен на внутрироссийские контейнерные перевозки объясняются, в том числе эффектом низкой базы: ранее эти направления были убыточными и дотировались операторами, чтобы доставить контейнеры на восток, где они более востребованы. Сейчас же подобные перевозки стали рентабельны.

Источник «Ъ» говорит, что причина остановки движения контейнерных поездов связана со «сверхнормативной отправкой угля в полувагонах и оператор-контейнерах» в декабре-январе. В феврале, уточнил он, ОАО «РЖД» сократило наряд-заказы планируемого ранее объема перевозки контейнеров не менее чем на 10%. Отправки угля на восток в рамках поручений президента РФ обладают большим приоритетом при перевозке, чем контейнеры.

Другой собеседник «Ъ» уточняет, что ситуация осложнилась еще осенью, а резкое ухудшение пришлось как раз на март, когда ОАО «РЖД» уменьшило отправки контейнерных поездов «едва ли не вдвое». Источник «Ъ» утверждает, что до сих пор брошены контейнерные поезда, отправленные в январе.

Еще один участник рынка подтверждает, что в марте действительно наблюдается «серьезный рост ставок» на перевозки в восточном направлении. «Это произошло из-за сокращения количества наряд-заказов на восток в этом месяце, которое, в свою очередь, связано с тем, что ОАО «РЖД» пропускает составы с углем», – поясняет собеседник «Ъ». Он считает меру временной, однако подчеркивает, что «на движении угля ситуация всерьез позитивно не сказалась»: и в январе, и в феврале отмечалось снижение отправок угля относительно тех же месяцев 2023 года более чем на 4%.

В ОАО «РЖД» «Ъ» сообщили, что в марте в восточном направлении «выросло предъявление грузов в рамках вышестоящих очередей временных правил определения очередности перевозок грузов». Речь идет о грузах, отправляемых в рамках отдельных поручений президента и правительства, социально значимых грузах, а также перевозках для обеспечения потребностей

регионов. Так, например, погрузка нефтепродуктов и угля для внутреннего потребления выросла в марте на 1,9% и 0,4% соответственно в годовом выражении, говорят в ОАО «РЖД».

Также в связи с выполнением задачи по вывозу импортных грузов в контейнерах «размеры перевозок грузовых поездов с углем восстановлены на уровне 2022 г.». Это, поясняют в ОАО «РЖД», «оказывает влияние на согласование дополнительных объемов грузов в восточном направлении».

*Источник: kommersant.ru, 11.03.2024*

### **Федеральная пассажирская компания в 2023 году показала рост продаж на 29%**

Федеральная пассажирская компания (АО «ФПК») в 2023 году показала рост продаж на 29%. Поступления от продаж составили 310 млрд руб., увеличившись за год на 70 млрд руб. Выручка за 2023 год составила 316 млрд руб. против 250 млрд руб. за 2022 год. Чистая прибыль составила 21 млрд руб. против 11 млрд руб. годом ранее. В 2023 году в компании было занято 54 тыс. человек. Число занятых за год увеличилось почти на 4 тыс. Такие данные содержатся в опубликованной финансовой отчетности по РСБУ за 2023 год.

Рост выручки сопровождался снижением компенсационных выплат от государства. В 2023 году компания получила от государства 8.4 млрд руб. компенсационных выплат. В 2022 году они составляли 12 млрд руб.

*Источник: akt.ru, 05.03.2024*

## **ВОСТОЧНЫЙ ПОЛИГОН. СТРОИТЕЛЬСТВО И ИНВЕСТИЦИИ**

### **РЖД с начала 2024 г превысили плановые показатели по строительным работам в 2 раза**

РЖД с начала 2024 года превысили плановые показатели по строительным работам на своих объектах в 2 раза, сообщил гендиректор компании Олег Белозёров.

«С начала 2024 года выполнение строительных работ на объектах РЖД вдвое превышает плановые показатели периода. Об этом сообщил глава компании Олег Белозёров на общесетевом селекторном совещании по итогам работы в январе-феврале 2024 года», – говорится в сообщении.

В частности, на Восточном полигоне с начала года отсыпано свыше 900 тыс. кубических метров грунта, уложено 84 километра пути – в 6 раз больше, чем за аналогичный период прошлого года.

Сейчас в модернизации объектов Восточного полигона задействовано около 9 тысяч человек, передислоцирована дополнительная техника и специалисты. В пиковые периоды строительного сезона там будет более 33 тысяч работников.

«Восточный полигон по-прежнему на особом контроле. Каждый год у нас идет удвоение объема работ. Хочу поблагодарить строителей, в предыдущие годы накоплен хороший опыт. Прошу использовать его на практике», – цитируют РЖД слова Белозёрова.

*Источник: Iprime.ru, 07.03.2024*

### **На БАМе появились еще 2 перегона со вторыми путями**

Движение по новому пути открыто на перегоне Иса – Гвоздевский (линия Тында – Новый Ургал) и разъезд 1945 км – Имангракан (линия Хани – Тында). Строительство велось в рамках программы модернизации Восточного полигона.

Двухпутная вставка перегона Иса – Гвоздевский строилась на участке со сложным рельефом, для выравнивания которого возводилась насыпь высотой до 20 м. Всего было уложено 6,5 км рельсошпальной решетки и 2 стрелочных перевода, возведено 8 мостов, реконструировано 3 водопропускные трубы. Проложено свыше 156 км кабельных линий систем сигнализации, централизации и блокировки.

Перегон Разъезд 1945 км – Имангракан, который расположен вдоль реки Олекма, также строился в непростых условиях. Чтобы проложить путь в местах повышенной обводненности, было возведено 7 мостов, реконструировано 3 водопропускные трубы. Уложено 7,7 км рельсошпальной решетки и 4 стрелочных перевода, проложено порядка 30 км кабельных линий систем связи и СЦБ.

На участке Хани – Тында предусмотрена модернизация еще 14 объектов в 2024 году, что в итоге увеличит его ежегодную провозную способность до 54 млн т.

В свою очередь после завершения модернизации линия Февральск – Новый Ургал способна будет перевозить ежегодно 52,7 млн т грузов. К концу 2024 года здесь необходимо уложить вторые пути еще на 11 перегонах.

*Источник: rzd-partner.ru, 11.03.2024*

## **ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ИНТЕРМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ГРУЗОВАЯ И КОММЕРЧЕСКАЯ РАБОТА**

### **Kombiverkehr вводит в обращение поезд между Роттердамом и Кёльном**

Немецкая логистическая компания Kombiverkehr, специализирующаяся на мультимодальных перевозках, 12 марта 2024 г. вводит в обращение новый грузовой поезд в сообщении Роттердам – Кёльн-Айфельтор. Ежедневно планируется выполнять три рейса по вторникам, четвергам и субботам в обоих направлениях. К перевозке допускаются транспортные единицы габарита Р400 с опасными грузами за исключением класса 7. Партнером, предоставляющим Kombiverkehr тяговые ресурсы в данном сообщении, выступает компания KombiRail Europe.

Первый поезд отправится из контейнерного терминала RSC в Валхавене, портовом районе Роттердама, и через 12 ч прибудет на станцию Кёльн-Айфельтор.

Кёльн-Айфельтор является одним из крупнейших терминалов Kombiverkehr в Германии. Он оборудован для организации перевозок во внутренних и международных сообщениях. Груз отсюда можно доставить в немецкие города Мюнхен, Ульм, Корнвестхайм, а также в швейцарский Базель. Kombiverkehr предлагает свои сервисы в сообщении со Словенией, Италией, Испанией, а также с Турцией и Грецией. Например, из Роттердама до Мельцо на севере Италии перевозка может быть организована за 48 ч.

*Источник: kombiverkehr.de, 06.03.2024 (англ. яз.)*

### **Железнодорожные перевозки в США выросли в феврале**

Железнодорожные перевозки в США восстановились в феврале после того, как сложные погодные условия в январе этого года негативно отразились на объемах перевозок.

Интермодальные перевозки в феврале этого года выросли на 10,9% по сравнению с февралем 2023 г., что стало самым большим процентным приростом за 32 месяца. В феврале средний объем интермодальных перевозок составил 260078 единиц в неделю, что является вторым по величине показателем за последние 16 месяцев.

Общее количество отправленных вагонов на железных дорогах США в феврале составило 221387 в неделю, по сравнению с 205034 в январе. Общий объем перевозок в феврале этого года снизился на 1,3% по сравнению

с февралем прошлого. На объемы вагонных перевозок влияет то, что товарная отрасль экономики США, включая обрабатывающую промышленность в целом, показывает не такие хорошие результаты, как могла бы.

*Источник: [calculatedriskblog.com](https://calculatedriskblog.com), 08.03.2024 (англ. яз.)*

### **Российские железные дороги активизировались благодаря спросу на перевозку грузов в Европу после терактов в Красном море**

По данным логистических компаний и железнодорожных операторов, спрос на перевозку грузов из Азии в Европу железнодорожным транспортом через Россию резко возрос с начала кризиса на Красном море, что привело к увеличению финансирования государственной железнодорожной монополии страны.

Немецкая компания DHL сообщила, что количество запросов на перевозку грузов по российскому железнодорожному коридору возросло примерно на 40% с тех пор, как в декабре контейнеровозы начали отправляться по более длинному маршруту. RailGate Europe сообщила, что спрос вырос на 25-35%, в то время как базирующаяся в Нидерландах компания Rail Bridge Cargo сообщила, что грузовые железнодорожные перевозки через Россию в этом году выросли на 31% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года.

Логистические компании по-новому взглянули на маршруты через Россию после решения большинства крупных линий контейнерных перевозок перенаправить рейсы из Азии в Европу, которые обычно проходят через Суэцкий канал, на мыс Доброй Надежды. Они стали действовать так после того, как поддерживаемые Ираном йеменские хуситы начали кампанию нападений на коммерческие суда в поддержку палестинцев из Газы.

Из-за диверсий время в пути от двери до двери между Китаем и Северной Европой увеличилось на 7-10 дней, до 50-55 дней. DHL сообщила, что время в пути от двери до двери по железной дороге через Россию между Чэнду в Китае и Дуйсбургом в Германии в настоящее время составляет от 25 до 30 дней.

Однако DHL подчеркнула, что она не перевозила грузы, происходящие из России или направляющиеся в Россию в соответствии с западными экспортными ограничениями, введенными против России из-за ее войны на Украине.

«Мы проводим строгий экспортный контроль в соответствии с применимыми санкциями», – заявили в DHL.

<...>

Поставщики логистических услуг, включая швейцарскую Kuehne & Nagel и датскую Maersk, заявили, что избегали использования железнодорожных маршрутов через Россию после февраля 2022 года. Ежемесячные объемы перевозок по маршруту сократились после вторжения и по-прежнему остаются меньше объема, перевозимого одним крупным современным контейнеровозом.

ОАО «РЖД», владеющее обширной железнодорожной сетью России и эксплуатирующее большинство поездов, принадлежит российскому государству и долгое время считалось тесно связанной с Кремлем. Правительство Великобритании описало Олега Белозёрова, генерального директора компании, как имеющего «тесные связи с Путиным», когда оно ввело против него санкции в апреле 2022 г.

В соответствии с санкциями ЕС существует почти полный запрет на передвижение автомобильных грузов в Россию и Беларусь и из них. Существуют также ограничения на доступ ОАО «РЖД» к некоторым финансовым услугам. Однако запрета на перемещение товаров железнодорожным транспортом по территории страны нет.

Данные Eurasian Rail Alliance, российской компании, организующей грузовые перевозки по железным дорогам с использованием российской железнодорожной колеи 1520 мм – более широкой, чем европейские пути, – показывают, что в январе железнодорожные перевозки контейнеров из Китая в Польшу составили 14532 единицы в двадцатифутовом эквиваленте (TEU).

Хотя этот показатель был на 36% выше, чем в январе 2023 г., такое количество грузов не заполнило бы даже один из крупнейших современных контейнеровозов, поскольку каждый из них перевозит 24 тыс. TEU.

Майкл Олдвелл, глава отдела морской логистики в Kuehne & Nagel, сказал, что в нынешних условиях «возрос спрос» на перевозку грузов из Азии в Европу железнодорожным транспортом. Доставка дорогих грузов всегда была востребована на этом маршруте.

Олдвелл, тем не менее, подчеркнул, что компания Kuehne & Nagel, которая раньше предлагала железнодорожные перевозки под названием KN Asia Express, «полностью» закрыла свою деятельность на маршруте после нападения на Украину.

Большая часть грузов из Азии в Европу отправляется железнодорожным транспортом по маршруту, который DHL называет «западным коридором», через Казахстан в Россию, а затем в Беларусь. Часть перевозок осуществляется по «северному коридору», пересекающему Россию непосредственно из Китая к востоку от Монголии.

Некоторые логистические компании предлагают «южный маршрут», который обходит Россию, проходя через Казахстан, Азербайджан и Турцию. Но

этот маршрут, который предполагает паромную переправу через Каспийское море, занимает больше времени, чем путешествие контейнеровоза между Китаем и Европой. Это целесообразно в основном для товаров, поступающих в страны Центральной Азии, такие как Узбекистан, и из них.

В сентябре Maersk начала предлагать клиентам возможность отправлять товары морским путем в грузинский порт Поти, а затем далее в Центральную Азию южным маршрутом.

Юлия Шиглайте, директор по развитию бизнеса RailGate Europe, заявила, что ее компания не имела никаких отношений с ОАО «РЖД». Вместо этого она заказывала перевозки через таких операторов, как немецкая Deutsche Bahn.

Deutsche Bahn, тем не менее, подтвердила, что в настоящее время она выступает только в качестве «турагента» для грузов, следующих через Россию. ОАО «РЖД», принадлежащее российскому государству, сохраняет почти монополию на перевозки поездов по обширной железнодорожной сети России. Это означает, что РЖД будут платить как за перевозку грузов по России, так и за доступ к своей сети.

Rail Bridge Cargo заявила, что ее грузы «в основном» перевозились ОАО «РЖД».

*Источник: The Financial Times, (ft.com), 10.03.2024 (англ. яз.)*

### **Оптимизация и интенсификация перевозок: Азербайджан и Россию связал «грузовой экспресс»**

Первый регулярный «Грузовой экспресс» отбыл со станции Микунь Республики Коми до станции Самур для дальнейшей отправки в Азербайджан и Иран.

Состав перевозит продукцию 10 российских лесоперерабатывающих предприятий. Она была погружена на разных станциях региона, а именно: Човью, Койты, Межог, Сыктывкар.

Отмечается, что «Грузовой экспресс» следует по расписанию, без переработки вагонов в пути, обеспечивая ускоренную доставку грузов, включая небольшие объемы, что удобно для предприятий малого и среднего бизнеса.

В 2024 г. планируется ежемесячная отправка «Грузовых экспрессов» со станции Микунь. Тестовый «Грузовой экспресс» по маршруту Микунь – Самур был отправлен в декабре 2023 г. В нем перевезены лесные грузы 13 отправителей, которые ранее пользовались автомобильным транспортом.

Также указывается, что срок доставки грузовым экспрессом составил 9 суток, что вдвое быстрее нормативного.



Напомним, что в Азербайджане осуществляется проект «Агроэкспресс». Его реализуют компании «РЖД Логистика» (Россия) и Alliance Logistics (AP) при поддержке Азербайджано-российского делового совета, Российского экспортного центра, ЗАО «Азербайджанские железные дороги» и ОАО «РЖД». Меморандум о взаимопонимании в области развития и поддержки логистического коридора Россия – Азербайджан путем запуска скорых грузовых и контейнерных поездов по согласованным маршрутам был подписан 15 ноября 2021 года.

Кроме того сообщается, что в рамках расширения проекта «Агроэкспресс» изучается возможность организации железнодорожных поставок аграрной и промышленной продукции, а также продление маршрута до Ирана и Индии.

Работы по увеличению мощностей пунктов пропуска в направлении международного транспортного коридора «Север – Юг» ведутся Азербайджаном и Россией на постоянной основе.

*Источник: az.sputniknews.ru, 06.03.2024*

### **FESCO изменила порт транshipmentа на маршруте из Бангладеш во Владивосток**

Транспортная группа FESCO изменила порт транshipmentа для контейнерного сервиса между портами Чаттограм (Бангладеш) и Владивосток. В результате срок доставки контейнеров сократился на 30%, следует из сообщения компании.

Ранее судно на пути Чаттограм останавливалось в Шанхае (Китай), теперь остановка выполняется порту Хошимин (Вьетнам), где FESCO организовала логистический хаб для консолидации контейнеров из других стран Юго-Восточной Азии. По новому маршруту первые контейнеры из Чаттограм прибыли во Владивосток 6 марта.

Между Хошимин и Владивостоком грузы доставляются еженедельной линией FESCO Vietnam Direct Line, которую обслуживают три контейнеровоза группы. Из порта Чаттограм сервис работает один раз в неделю.

Как ранее сообщалось, FESCO организовала морской контейнерный сервис между портами Владивосток и Чаттограм в ноябре 2023 г. Основу грузопотока из Владивостока формирует продукция ЛПК и химические грузы, а из Бангладеш – товары легкой промышленности, в том числе одежда, ткани и другие текстильные изделия.

*Источник: infranews.ru, 07.03.2024*

## **В Порядок взаимодействия подразделений ЦМ и ЦФТО внесены изменения**

В Порядок взаимодействия подразделений Центральной дирекции по управлению терминально-складским комплексом и Центра фирменного транспортного обслуживания по вопросам организации грузовой и коммерческой работы внесены изменения.

Они объявлены распоряжением ОАО «РЖД» № 480/р от 20 февраля 2024 года.

По-новому проходит аттестация работников, ответственных за погрузку, размещение, крепление грузов в вагонах и контейнерах. Теперь она производится по правилам распоряжения ОАО «РЖД» от 1 июня 2023 года № 1325/р.

Прописан и порядок расследования несохранных перевозок грузов, и последовательность действий структур РЖД в случае просыпания, течи, повреждения, хищения грузов.

*Источник: rzd-partner.ru, 11.03.2024*

## **«РЖД Логистика» организовала мультимодальную перевозку для Мариинского театра**

«РЖД Логистика» реализовала проект по мультимодальной доставке «от двери до двери» для «Государственного академического Мариинского театра». Транспортировка театральных декораций, инвентаря и реквизита из Владивостока в Санкт-Петербург организована с использованием железнодорожного и автомобильного транспорта.

Со склада отправителя во Владивостоке 40-футовые контейнеры с грузом были доставлены автотранспортом на станцию Угольная Дальневосточной железной дороги, откуда проследовали в составе поезда до станции Шушары Октябрьской железной дороги для последующей доставки на склад клиента автотранспортом. Комплекс оказанных «РЖД Логистикой» услуг, помимо экспедирования, включает погрузку и выгрузку на/с авто, а также хранение груза.

Перевозка организована филиалами «РЖД Логистики» в Санкт-Петербурге и Владивостоке.

«Подобные проекты требуют четкого соблюдения сроков доставки – от качества и скорости нашей работы зависит возможность театра следовать гастрольному графику. Разрабатывая индивидуальное решение для клиента, особое внимание уделяем надежности и безопасности доставки, максимально

учитываем специфику груза. В этом отношении высоко ценим доверие Мариинского театра, выбравшего нас в качестве логистического партнера для осуществления внутрироссийской перевозки», – отметил руководитель филиала АО «РЖД Логистика» в г. Санкт-Петербурге Максим Лосев.

«Рассматриваем подобные проекты как особенно важные и ответственные. Помогая театру правильно организовать всю логистику, мы чувствуем себя причастными к тому, что наши сограждане из разных регионов страны могут увидеть знаменитые театральные постановки, прикоснуться к прекрасному. Кроме того, выполняя перевозку совместными усилиями, филиалы компании повышают уровень взаимодействия и совершенствуют транспортные сервисы», – отметил руководитель филиала АО «РЖД Логистика» в г. Владивостоке Алексей Рыжов.

*Источник: rzdlog.ru, 07.03.2024*

### **Миру – по зернышку**

Россия готовится экспортировать до 70 млн тонн зерна в год, активно захватывая рынки, в том числе и те, которые ранее считались «вотчиной» западных поставщиков. Тем не менее, есть проблемы с поставками в, казалось бы, дружественную страну – Китай, а для освоения рынка ЮВА необходимы инвестиции в дополнительную инфраструктуру. Ощущается и дефицит портовых мощностей – приходится пользоваться портами недружественных стран.

В России в 2024 году ожидается сбор 135-145 млн тонн зерна (в 2023 году – 142 млн тонн без учета новых территорий). По данным главы Российского зернового союза Аркадия Злочевского, логистические мощности страны позволяют экспортировать по 7 млн тонн зерна в месяц. По мнению главы Союза, России необходимо увеличить квоты на экспорт зерна, чтобы экспортировать около 70 млн тонн в год в связи с ожидаемым профицитом производства (по данным министра сельского хозяйства РФ Дмитрия Патрушева, экспорт российского зерна в 2023 году превысил 66 млн тонн на сумму почти 16,5 млрд долл.).

При этом структура экспорта меняется. Традиционно наибольшие объемы российского зерна поставляются в Египет и Турцию, однако сейчас закупки также активно наращивают Бангладеш (третье место), Пакистан (четвертое место), Алжир (пятое место), Индонезия, Йемен, Израиль, Кения (рис. 1).



Рис. 1. Экспорт Российского зерна по странам в сезон 2022/2023

Особенно показательна ситуация с Алжиром, который в настоящее время вышел на пятое место в мире по закупкам российского зерна. Напомним, Алжир – бывшая французская колония, сохранявшая особые отношения с бывшей метрополией: французы предлагают алжирским покупателям зерна льготные условия оплаты, такие как отсрочка платежей. В прошлом сезоне России удалось зайти на алжирский рынок благодаря сниженным ценам – и теперь Алжир продолжает наращивать закупки зерна у России вместо Франции.

Президент Российского зернового союза Аркадий Злочевский:

«В топ-5 (импортеров российского зерна – Прим. ред.) вошел Алжир – традиционная французская вотчина. И были опасения, что Алжир вернется к французским закупкам в этом сезоне, потому что в прошлом сезоне мы с очень сильным дисконтом практически выдавили французские поставки, которые сопровождаются инструментами финансирования. Это традиционно близкая им территория, и они предоставляли отсрочки до года по платежам на очень дешевых условиях, по очень низким ставкам под 2% годовых. И ранее мы не проходили на алжирский рынок по причине этого финансового сопровождения – таких отсрочек и условий мы предоставить не могли. Но цены были настолько низкими, что мы зашли в прошлом сезоне на алжирский рынок, думая, что это временное явление, но нет. И Алжир в результате продолжает закупать у нас».

Если говорить о перспективном рынке Юго-Восточной Азии, то здесь ситуация сложнее. Данный рынок является премиальным: цены на нем выше среднемировых, однако для закрепления на нем необходима инфраструктура. По словам Аркадия Злочевского, речь идет о накопительных хабах, необходимых для того, чтобы обеспечить гарантированные ритмичные поставки продукции, однородной по качеству. В настоящее время такие поставки идут либо через японские, либо через местные компании, обладающие соответствующей инфраструктурой, однако для удержания рынка нужно создавать собственную.

Еще сложнее ситуация с Китаем. Эта, казалось бы, дружественная России страна фактически блокирует поставки российской озимой пшеницы на свой рынок, при этом импортируя украинскую и казахстанскую – аналогичную по качеству. По оценкам Российского зернового союза, потенциальные объемы поставок российской пшеницы в КНР составляют 5-9 млн тонн в год (в зависимости от урожайности внутри самого Китая).

По мнению Аркадия Злочевского, позиция Китая относительно российской озимой пшеницы объясняется желанием выторговать более выгодные цены: соседняя страна уже закупает не-ГМО (без генной модификации) сою из России по заниженным ценам.

При этом Россия поставляет в Китай яровую пшеницу, рапс и горох. Однако это – незначительные объемы, поскольку основной экспортной продукцией является именно озимая пшеница.

Если говорить о портовых зерновых мощностях в России, то их не хватает. Показательно, что по итогам 2023 года экспорт российского зерна через недружественные страны Прибалтики вырос почти в два раза, превысив 3 млн тонн (4% от общего объема экспорта через порты). При этом через морские порты России экспорт за тот же период вырос примерно на 50%. Это говорит о нехватке специализированных морских зерновых терминалов, особенно на Балтике.

Ситуация частично решается за счет запуска зернового терминала в порту Высоцк, однако этого недостаточно. Проект зернового терминала, который несколько лет назад рассматривался в Ленинградской области (бухта Батарейная), канул в лету. Есть, правда, и другой проект в Ленобласти – зерновой терминал мощностью 5 млн тонн в год в рамках «Приморского УПК». Однако его реализация – дело, скорее всего, не самого ближайшего будущего.

На Дальнем Востоке зерно в каких-то заметных количествах перегружается лишь в портах Владивосток и Зарубино, однако объемы не слишком велики (порядка 900 тыс. тонн за год): оба терминала – универсальные.

Соответственно, специализированный глубоководный зерновой комплекс здесь бы тоже не помешал (особенно с учетом планов по выходу на рынок Китая и ЮВА). Однако вопрос упирается, в том числе, в провозную способность Восточного железнодорожного полигона – общей «боли» всех отечественных грузоотправителей.

## **ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ВОКЗАЛЫ. ТРАНСПОРТНО-ПЕРЕСАДОЧНЫЕ УЗЛЫ**

### **Великобритания: компания WSP опубликовала проект модернизации вокзала Ватерлоо**

Британская компания-оператор пассажирских перевозок Network Rail опубликовала план реконструкции одного из крупнейших вокзалов Лондона Ватерлоо, которую планируется провести в рамках масштабного проекта, предусматривающего полное обновление части лондонского района Южный Берег.

Network Rail представила документ, содержащий общую концепцию амбициозного проекта, разработанного совместно специалистами архитектурных бюро WSP и Grimshaw, компании-составителя смет Turner & Townsend и др. Предложенные изменения включают в себя строительство нового южного вестибюля и проведение работ по реконструкции северного входа.

В восточной части планируется построить общий транспортный узел для такси и автобусов, при этом с восточной частью вокзала этот хаб будет соединен пешеходным мостом. Дальнейшие планы включают в себя организацию более 40 пешеходных и велосипедных маршрутов и создание множества новых общественных пространств, а также посадку сотен деревьев.

Специально обустроенные для работы пространства, торговые помещения и места для отдыха также предусмотрены данным проектом. По информации представителя руководства Network Rail, программа краткосрочных инвестиций положит начало реализации общей концепции, в то время как будет продолжено взаимодействие с общественными организациями для формирования конкретных предложений.

*Источник: newcivilengineer.com, 11.03.2024 (англ. яз.)*

### **Британский регулятор ORR одобрил новый маршрут между Лондоном и Стирлингом**

Оператор Grand Union Trains получил одобрение британского регулятора Office of Rail and Road (ORR) на запуск поездов по маршруту Лондон – Стирлинг. Согласно плану прямые поезда начнут курсировать между столицей и шотландским городом уже с 2025 г.

Между этими городами будет осуществляться 4 круговых рейса в день,

данное предложение Grand Union Trains расширит возможности выбора для пассажиров. Представитель руководства ORR отметил, что это обновление будет способствовать повышению качества обслуживания пассажиров, а также стимулированию конкуренции на британской железнодорожной сети.

*Источник: railway-technology.com, 07.03.2024 (англ. яз.)*

### **Французский Alstom продал долю в «Трансмашхолдинге» российским акционерам**

Alstom – производитель скоростных поездов «Аллегро», курсировавших между Петербургом и Хельсинки до волны санкций. В марте 2022 года он прекратил поставки продукции в Россию.

Французский концерн Alstom продал все принадлежавшие ему 20% акций «Трансмашхолдинга» (ТМХ) российским акционерам, сообщает «РИА Новости» со ссылкой на гендиректора и совладельца ТМХ Кирилла Липу.

По словам предпринимателя, сделка была совершена «за половину от объективной стоимости», назвать сумму он отказался.

Alstom сообщал, что сделка была закрыта в январе 2024 года и пакет акций продан за 75 млн евро.

Alstom – французский производитель поездов, занимался строительством скоростных поездов «Аллегро», которые курсировали между Петербургом и Хельсинки. Их запустили в декабре 2010 года.

В марте 2022 года компания объявила, что приостанавливает поставки всей продукции в Россию в связи с санкциями. Одновременно приостановилась и разработка партнерского проекта Alstom с украинским оператором железных дорог «Укрзалізниця» из-за «обстоятельств». В том же месяце поезда «Аллегро» перестали ходить между Петербургом и Хельсинки. Их перевели на внутренние маршруты в Финляндии.

В сентябре 2023 года ТМХ попал под санкции США; еще ранее, в мае, под ними оказалась «дочка» ТМХ «Метровагонмаш». После этого мэрия Тбилиси решила расторгнуть заключенный в 2021 году контракт с «Метровагонмашем» на поставку вагонов метро для столицы Грузии. А осенью, после попадания в SDN-list и самого ТМХ, французский Alstom решил выйти из состава акционеров российского производителя.

«Трансмашхолдинг» через кипрскую компанию Transmashholding принадлежит структурам бизнесменов Искандара Махмудова, Андрея Бокарева, председателя совета директоров ТМХ Дмитрия Комиссарова и

гендиректора компании Кирилла Липы. Вместе они владели 79,4% ТМХ, остальные 20% были у Alstom.

*Источник: wagon-cargo.ru, 12.03.2024*

### **Железнодорожный вокзал в Мариуполе может начать работу к концу года**

Железнодорожный вокзал Мариуполя может начать работу к концу года. Об этом сообщил журналистам вице-премьер РФ Марат Хуснуллин.

«Восстанавливает [железнодорожный вокзал Мариуполя] не РЖД, одна из структур, связанная с железнодорожниками. Я думаю, что мы до конца года [его] восстановим. Надеемся, что к концу года [вокзал] уже будет функционировать», – сказал он.

Хуснуллин отметил при этом, что железные дороги Новороссии – очень перспективное направление, которое «точно будет развиваться, так как через новые территории путь на Крым короче и эффективнее».

«Собрали туда всех железнодорожников, 2800 км дорог, наметили планы, пока идет передача имущества, ремонт», – пояснил он.

*Источник: tass.ru, 06.03.2024*

### **Резидент «Сколково» упростил навигацию на 15 вокзалах**

Специалисты компании «Индорс навигейшн», резидента «Сколково» (группа ВЭБ.РФ), в партнерстве с дирекцией железнодорожных вокзалов (ДЖВ) ОАО «РЖД» внедрили на 15 вокзалах в различных городах РФ новую геоинформационную систему, полезную для пассажиров, которым нужны какие-либо услуги на вокзале. Об этом сообщили в пресс-службе фонда «Сколково».

«Установлено 43 навигационно-информационных терминала с программным обеспечением «Инфомат», которое является клиентским приложением ГИС INP. Интерактивные терминалы с трехмерной картой вокзала в разрешении 4К дают посетителям возможность найти услуги и построить анимированные маршруты к точкам их предоставления, а также узнать о расположении магазинов и других объектов на вокзале», – отметили в пресс-службе.

Система «Инфомат» рассчитана в том числе на слабовидящих и маломобильных пользователей. Специальный режим на терминалах предоставляет оптимальные маршруты через лифты и пандусы. Пассажиры



могут сохранить построенные маршруты на мобильное устройство, отсканировав специальный QR-код, а также отправить открытку с вокзала по клику на соответствующую кнопку интерфейса. Информацию сотрудники ДЖВ обновляют в режиме реального времени.

Как отметил директор по цифровым креативным индустриям фонда «Сколково» Алексей Каленчук, внедрение геоинформационной системы позволяет оптимизировать обслуживание вокзалов, обеспечить комфортное пребывание большого количества людей и снизить стоимость владения для заказчика.

«Использование решения от «Индорс навигейшн» отвечает общему тренду цифровизации публичных пространств, особенно таких важных, как железнодорожные вокзалы. Также стоит отметить, что разработчик технологии предоставляет посетителям вокзалов бесшовный цифровой опыт за счет постоянного доступа к маршрутам как на самих инфоматах, так и на смартфонах», – рассказал Каленчук.

Положительную оценку новшеству дали и железнодорожники. «Некоторые из вокзалов имеют большие общественные пространства, и запутаться там очень легко. Именно поэтому мы решили установить дополнительные интерактивные терминалы с 3D-картами и наглядным перечнем предлагаемых услуг», – отметил заместитель начальника отдела внедрения и развития информационных систем и технологий ДЖВ Иван Пугачев.

*Источник: tass.ru, 06.03.2024*

### **За прошедшую зиму операторы видеотерминалов обработали 43 тыс. звонков**

Среди запросов нередко попадались необычные.

За эту зиму операторы через видеотерминалы обработали порядка 43 тыс. звонков. Лидерами по количеству звонков стали станции Краснодар-1, Пенза-1 и Екатеринбург. Об этом сообщил Telegram-канал «Вокзалы России».

Среди обработанных вопросов – «Как догнать поезд?», «Что можно купить на вокзале за 100 руб.?» и «Есть ли в поезде холодильник?».

Необычные запросы попадались и раньше. Например, в прошлом году на видеотерминале Белорусского вокзала Москвы был задан вопрос: «Как доехать до Бразилии?» А молодой человек с ребёнком попросил оператора спеть малышу песенку «В лесу родилась ёлочка».

Видеотерминалы пришли на смену обычным справочным бюро. В настоящее время они установлены более чем на 350 вокзалах России. Консультации доступны на русском, английском и китайском языках. Кроме того, сурдопереводчик может осуществить консультацию на русском жестовом языке.

Помимо звонков по видеосвязи с помощью видеотерминалов можно найти любую интересующую информацию о вокзале и поездах.

*Источник: kp.ru, 11.03.2024*

### **В пассажирских поездах началась Масленичная неделя**

С 11 по 17 марта в пассажирских поездах пройдёт Масленичная неделя. Пассажиры смогут отведать блины самых разных видов. В вагонах-ресторанах и вагонах-бистро можно выбрать блины с джемом, сметаной, сгущёнкой, сёмгой, курицей и грибами. Дети могут взять блинчики с курицей и сливочным маслом.

В вагонах повышенной комфортности можно побаловать себя блинами из шпината с сёмгой, блинным рулетом с сёмгой и творожным сыром, блинчиками с творожным кремом, вишнёвым вареньем и миндальными лепестками.

Напомним, что Масленичная неделя проходит в поездах уже далеко не впервые. В прошлом году она прошла с 20 по 26 февраля. Блины можно было предварительно заказать к поездке в ряде «Ласточек». Кроме того, поесть масленичное блюдо можно было и на вокзалах.

В дни прошлогодней Масленичной недели возросло количество порций блинов. По данным Дирекции скоростного сообщения, фабрики-кухни, обслуживающие «Сапсаны», увеличили производство блинов на 30%.

Блины входят в традиционное меню вагонов-ресторанов и вагонов-бистро поездов дальнего следования, а также поездов «Сапсан».

*Источник: fpc.ru, 11.03.2024*

### **РЖД в 2023 году перевезли в туристических поездах почти миллион пассажиров**

Российские железные дороги в 2023 г. перевезли в туристических поездах почти миллион пассажиров, потенциальный спрос на такие путешествия гораздо выше, сообщил генеральный директор ОАО «РЖД» Олег Белозёров.

«2023 год был уникальным. Мы начали перевозить народ в туристических поездах буквально в 2019 году. В прошлом году перевезли почти миллион человек. Хороший рост, миллион человек в поездах. Потенциально спрос намного больше, но нам до этого многое нужно сделать. И здесь, прежде всего, спасибо большое за подготовку законопроекта по туристическим перевозкам», – сказал он на заседании в Госдуме.

Глава ОАО «РЖД» добавил, что компании сложно организовывать туристические перевозки без отдельного закона, так как на железной дороге все четко регламентировано.

*Источник: infranews.ru, 11.03.2024*

### **РЖД запустит новый турпоезд из Москвы в Сызрань, Тольятти и Самару**

ОАО «РЖД» запускают новый туристический поезд «Жигулевские выходные» из Москвы в Сызрань, Тольятти и Самару. Первый рейс состоится 27 апреля.

Первый турпоезд отправится с Казанского вокзала Москвы 27 апреля в 20:50 мск, а вернется в Москву 30 апреля в 11:40 мск. В составе поезда двухэтажные вагоны с системой климат-контроля, розетками для зарядки устройств и современными санитарными узлами, а также в состав поезда включены вагон-ресторан и вагон-душ. Для пассажиров с ограниченными физическими возможностями предусмотрены специализированные места.

За одну поездку пассажиры смогут увидеть Национальный парк «Самарская лука» и Жигулевские горы, посетить музейно-выставочный центр «Самара космическая», замок Гарибальди и музей «Автоваза», а также прогуляться по набережным Тольятти и Самары, добавили в холдинге.

*Источник: tass.ru, 07.03.2024*

### **Более 1,7 млн пассажиров проехали по «Императорскому маршруту» из Тюмени в Тобольск**

Более 1,7 млн пассажиров проехали по «Императорскому маршруту» Тюмень – Тобольск с момента его запуска в июле 2018 года. Об этом говорится в презентации, которую представил заместитель начальника Свердловской железной дороги (СвЖД) Алексей Гребенкин на межведомственном совещании «Железнодорожный туризм на Урале» в Екатеринбурге.

«Перевезено [по «Императорскому маршруту» Тюмень – Тобольск] с момента запуска 1 737 300 пассажиров по 06.03.2024 года», – говорится в презентации с уточнением, что в 2023 году по маршруту проехали 228 тыс. пассажиров, а за прошедший период 2024 года – более 30 тыс. человек.

Как добавил замначальника СВЖД, компания также реализует «Императорский маршрут» из Екатеринбурга в Алапаевск, который в 2023 году перевез более 6,5 тыс. пассажиров. При этом выкуп проездных документов турфирмами составил 100%. Планируется, что в 2024 году 74 рейса по этому направлению будут курсировать по выходным и праздничным дням.

Проект «Императорский маршрут» в Тюменской области реализуется под эгидой Министерства культуры РФ совместно с Фондом содействия возрождению традиций милосердия и благотворительности «Елисаветинско-Сергиевское просветительское общество». Маршрут включает не только места памяти представителей дома Романовых, но и места их пребывания – резиденции, места официальных визитов, посещений и паломничеств.

Поезд «Императорский маршрут» из Екатеринбурга до Алапаевска был запущен в феврале 2021 года. Состав оформлен в фирменном стиле крупнейшего туристического проекта России, который охватывает места пребывания членов царской семьи в последние годы их жизни. Здесь организована имитирующая интерьер времен российского императора фотозона с возможностью примерить исторические костюмы, имеется аудиогид о династии Романовых на русском, английском и китайском языках. «Императорский маршрут» курсирует по выходным и праздничным дням.

*Источник: tass.ru, 11.03.2024*

## **ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ**

### **Stadler построит пусконаладочный центр в Хеннигсдорфе**

Компания Stadler планирует открыть в 2027 г. новый пусконаладочный центр для моторвагонных поездов в Хеннигсдорфе, расположенном в пригороде Берлина. Швейцарский изготовитель приобрел участок площадью 46 тыс. м<sup>2</sup>, на котором разместится цех для статических испытаний и пусконаладочных работ с путями общей длиной 1314 м, а также будет построен путь длиной 744 м для динамических испытаний. Этот путь оснастят контактной сетью для региональных поездов и контактным рельсом для поездов метро и городских железных дорог.

Новый центр оборудуют системой тягового электроснабжения, обеспечивающей подачу в контактную сеть и контактный рельс переменного или постоянного тока требуемого напряжения. В пусконаладочном центре в Хеннигсдорфе будет занято 128 сотрудников.

Небольшой город Хеннигсдорф является одним из важнейших центров железнодорожного машиностроения Германии. Здесь расположен завод, владельцем которого после поглощения Bombardier Transportation стала компания Alstom.

Прежний пусконаладочный центр Stadler в Фельтене, который также расположен недалеко от Берлина, близок к исчерпанию мощностей из-за высокой нагрузки. Он будет перепрофилирован в предприятие по техническому обслуживанию подвижного состава.

Компания Stadler поставляет поезда метро для Берлина по контракту, подписанному в 2020 г.

*Источник: zdmira.com, 05.03.2024*

### **Польская FPS планирует завершить модернизацию 90 вагонов PKP Intercity до конца года**

На текущий момент государственный перевозчик Польши получил от производителя 60 купейных вагонов второго класса (рис. 2). В них был обновлен интерьер и санузлы, установлены кондиционеры, информационные табло и автоматические двери. Кроме того, были заменены тележки на более тихие. Подвижной состав рассчитан на макс. скорость 160 км/ч.



*Рис. 2. Вагон PKP Intercity*

Модернизация проводится по контракту 2022 года на сумму почти 0,5 млрд злотых (115,5 млн евро). Также FPS готовится приступить

к выполнению недавно полученного крупнейшего в истории Польши заказа на поставку 300 новых пассажирских вагонов.

В целом РКР Intercity заявляет, что в последние годы инвестировала в обновление подвижного состава 11 млрд злотых (2,5 млрд евро). Было модернизировано более 900 вагонов локомотивной тяги, 167 локомотивов и 14 электропоездов. Кроме того, перевозчик приобрел новую технику – 81 пассажирский вагон, 43 локомотива и 12 электропоездов.

*Источник: t.me, 11.03.2024*

### **В Калифорнии запущен первый push-pull поезд Venture от Siemens Mobility**

Поезд, состоящий из 6 вагонов и тепловоза Charger SC-44, начал курсировать по линии Окленд – Бейкерсфилд протяженностью 454 км (рис. 3). Для движения в обратную сторону используется концевой модуль с багажным отсеком, переделанный из тепловоза F40PH от американской EMD. Однако позднее он должен быть заменен на вагон с кабиной управления.



*Рис. 3. Push-pull поезд Venture от Siemens Mobility*

Вагоны, выпущенные на заводе Siemens в Сакраменто, рассчитаны на эксплуатацию с максимальной скоростью 200 км/ч. Кузов подвижного состава выполнен из нержавеющей стали.

В 2019 году местный департамент транспорта Caltrans заказал 7 поездов (49 вагонов) за 132 млн долл. Тестовую эксплуатацию планировалось начать в 2020 году, но она стартовала только в декабре 2023 года. Запуск остальных поездов ожидается к концу 2025 года.

Всего перевозчиками США и Канады заказано свыше 900 вагонов Venture. Для их выпуска компания создает в США вторую производственную площадку.

*Источник: rollingstockworld.ru, 11.03.2024*

## **Aurizon разработает тендер с тяговыми аккумуляторами для грузового локомотива**

Грузовой оператор Aurizon получил от Австралийского агентства по возобновляемой энергии (ARENA) грант в размере 9,4 млн австрал. долл. (6,22 млн долл. США) на разработку, тестирование и эксплуатационные испытания аккумуляторного тендера, который будет использоваться совместно с модернизированным тепловозом. Цель проекта состоит в декарбонизации тяжеловесного движения.

Выделенный агентством ARENA грант покрывает примерно половину стоимости проекта, остальные средства предоставит Aurizon. К изготовлению тендера и модернизации тепловоза привлечена местная инжиниринговая компания Alta. Кроме аккумуляторных батарей и системы управления ими, в тендере разместят систему охлаждения и преобразователь постоянного тока. Предполагается также оснащение тендера токоприемником, используемым в пунктах подзарядки аккумуляторов.

Создание аккумуляторного тендера является третьим проектом Aurizon, направленным на достижение углеродной нейтральности локомотивов для тяжеловесного движения.

В мае 2023 г. оператор приступил к изготовлению прототипа первого австралийского аккумуляторного локомотива, способного обеспечить тягу грузового поезда на маршруте длиной до 400 км. Его эксплуатационные испытания запланированы на вторую половину 2025 г.

В 2021 г. Aurizon совместно с компанией Anglo American приступил к изучению возможности применения локомотивов на водородном топливе для тяги поездов, перевозящих сыпучие грузы. Результаты этой работы показали, что такому локомотиву необходим дополнительный тендер для хранения емкостей с водородом. Aurizon рассчитывает, что совместная эксплуатация локомотивов на водородном топливе и с тяговыми аккумуляторами позволит увеличить дальность хода грузового поезда до 850 км и более без подзарядки и дозаправки.

По расчетам оператора, для выполнения 30% его рейсов достаточно локомотивов с тяговыми аккумуляторами емкостью 7 МВт·ч, 50% рейсов требуют привлечения аккумуляторных локомотивов с тендерами емкостью 13,8 МВт·ч, а еще 20 % рейсов – аккумуляторных локомотивов, дополненных тендерами с водородной энергетической установкой общей емкостью 29,7 МВт·ч. В последнем случае пробег поезда без дозаправки и подзарядки может достигать примерно 2000 км.

## **ABB поставит в Австралию тяговое оборудование для 65 электропоездов**

Швейцарская компания ABB подписала с южнокорейской Hyundai Rotem контракт стоимостью 150 млн долл. США на поставку и техническое обслуживание силового оборудования для электропоездов, которые будут изготовлены по программе производства подвижного состава в австралийском штате Квинсленд (QTMP). В рамках этого контракта ABB инвестирует 6 млн долл. США в строительство предприятия в Мэриборо (штат Квинсленд), на котором будут собирать и обслуживать тяговые преобразователи, тяговые двигатели и модули тяговых аккумуляторных батарей.

Контракт на поставку 65 шестивагонных электропоездов был подписан правительством штата Квинсленд с местной многопрофильной группой Downer в июне 2023 г. Их изготовлением займется совместное предприятие с участием Downer и Hyundai Rotem. Все эти поезда должны быть поставлены до начала Олимпийских и Паралимпийских игр 2032 года, которые пройдут в Брисбене – столице штата Квинсленд.

Подвижной состав будет эксплуатироваться на железнодорожной сети юго-востока Квинсленда, в том числе на новой линии Cross River Rail в Брисбене, которую оснастят европейской системой управления движением поездов ETCS уровня 2.

Программа QTMP предусматривает создание в штате предприятий для выпуска подвижного состава и комплектующих к нему. Ожидается, что на этих предприятиях будет занято более 1300 чел.

Компания ABB рассчитывает, что строительство нового предприятия и трансфер технологий усилят ее позиции на рынках продукции для железных дорог Австралии и Новой Зеландии.

*Источник: zdmira.com, 11.03.2024*

## **Индийская VEML представила кузова первого электропоезда Vande Bharat со спальными вагонами**

Презентация кузовов, изготовленных из аустенитной нержавеющей стали, прошла на заводе в Бангалоре с участием министра железных дорог страны Ашвини Вайшнава (рис. 4). По его словам, пробная эксплуатация первых поездов начнется в третьем квартале.





*Рис. 4. Кузова первого электропоезда Vande Bharat со спальными вагонами*

Также он отметил, что стоимость одного спального вагона составляет 8-9 млн индийских рупий (около 1 млн долл.). Цена обусловлена оснащением подвижного состава приводом, тормозными системами, кондиционерами и другими компонентами производства самой BEML. Каждый поезд должен вмещать 823 пассажира и включать 1 вагон первого класса, 4 вагона второго класса и 11 вагонов с тремя спальными местами друг под другом.

Всего на площадке BEML планируется выпуск 10 спальных поездов (160 вагонов). Кроме того, заказы на Vande Bharat со спальными вагонами реализуют консорциумы «Трансмашхолдинга» и RVNL, Titagarh Wagons и BHEL, а также Alstom.

*Источник: rollingstockworld.ru, 12.03.2024*

### **Кения получила 430 грузовых вагонов из Китая**

По состоянию на 4 марта 2024 г. государственная железнодорожная корпорация Kenya Railways (KRC) получила 430 грузовых вагонов из Китая: 230 ед. предназначены для современной линии колеи 1435 мм Момбаса – Найроби, 200 ед. – для идущей параллельно железной дороге колеи 1000 мм, построенной в начале 1900-х годов. Поставка очередной партии является частью общего заказа на 500 вагонов: 300 ед. – колеи 1435 мм и 200 – колеи 1000 мм. Предыдущая партия из 50 ед. колеи 1435 мм была принята корпорацией KRC в феврале 2024 г., остальные вагоны должны прибыть в порт Момбаса в мае 2024 г.

Новые вагоны грузоподъемностью от 70 т позволят ускорить вывоз контейнеризованных грузов из порта Момбасы. Они постепенно заменят устаревший подвижной состав, более 40 лет эксплуатирующийся на сети колеи 1000 мм. Вагоны планируют использовать также для перевозки рулонной стали, танк-контейнеров, металлоизделий и других грузов.

По данным Министерства дорог и транспорта Кении, в 2023 г. на 21% увеличился объем перевозок грузов по сети колеи 1000 мм: с 787 тыс. т

в 2022 г. до более 1 млн т. По линии колеи 1435 мм в 2023 г. было отправлено 6,53 млн т грузов, на 7% больше, чем в 2022 г. (6,09 млн т), также отмечается рост объемов пассажирских перевозок: с 2,39 млн чел. в 2022 г. до 2,73 млн чел. в 2023 г. (+12%).

Первая очередь линии колеи 1435 мм, связывающей столицу Кении Найроби и Момбасу, второй по величине город страны, была введена в эксплуатацию в мае 2017 г. Генеральным подрядчиком выступила китайская корпорация China Road and Bridge (CRBC). В 2019 г. линия продлена на 120 км от столицы до контейнерного терминала Найваша. Протяженность линии колеи 1435 мм, используемой для смешанного грузопассажирского движения, составляет около 592 км.

*Источник: zdmira.com, 12.03.2024*

### **CRRC China поставит пяти европейским странам композитные двухэтажные поезда**

CRRC China поставит пяти европейским странам составные двухэтажные поезда. CRRC Zhuzhou, дочерняя компания China Railway Rolling Stock Corp (CRRC), крупнейшего производителя подвижного состава в Китае, выпустила на экспорт первые двухэтажные электропоезда системы множества единиц со своего завода в провинции Хунань в центральном Китае.

Подвижной состав, который может развивать максимальную скорость 200 км/ч, будет экспортирован в Австрию для эксплуатации на железнодорожных линиях пяти европейских страна, включая Австрию, Германию и Венгрию.

Независимо разработанные китайской компанией двухэтажные электропоезда соответствуют стандартам TSI или технической спецификации Европейского союза на совместимость.

Шестивагонные двухэтажные поезда с 571 посадочным местом, могут перевозить 1280 пассажиров. Поезд имеет облегченную конструкцию и использует большое количество новых композитных материалов, таких как легкие, высокопрочные, устойчивые к коррозии углеродные волокна и стеклоуглеродистые волокна. Вес всего поезда всего на 10% больше, чем у одноуровневого поезда.

Не следует забывать, что подвижной состав китайского производства испытывает трудности с продажей на европейском рынке. Антимонопольные органы ЕС недавно начали расследование субсидий, предоставленных китайским государством производителю, который хотел продавать подвижной

состав в Болгарии, а несколько лет назад был наложен запрет на продажу подвижного состава китайского производства на румынском рынке.

*Источник: railwaypro.com, 12.03.2024 (англ. яз.)*

## **ВКМ Holding планирует увеличить производственные мощности в 1,5 раза**

В компании ВКМ Holding сейчас проводится подготовка по увеличению ежемесячного выпуска трамваев на заводе в Минске. «На сегодняшний день мощность завода составляет до 10-ти односекционных трамвайных вагонов в месяц. С учетом имеющегося на сегодняшний день спроса на основных для предприятия рынках сбыта проводится подготовка по увеличению выпуска до 15 односекционных и трехсекционных трамвайных вагонов в месяц», – заявили на предприятии.

Белорусский машиностроитель заверил, что обеспечивает изготовление всех необходимых комплектующих, в том числе за счет кооперации с предприятиями Беларуси и России в изготовлении ряда узлов – редукторов, рам, балок, тормозных систем и др.

Развитие мощностей обусловлено ростом заказов в России: на этот год у ВКМ Holding действуют контракты по поставкам трамваев в Нижний Новгород, Краснодар, Самару и машинокомплектов в Новосибирск. Кроме того, на стадии согласования объемов и источников финансирования находится проект по поставкам кузовов на базе трамвая модели Т811 для Уфы в объеме 10-15 единиц ежегодно.

В части сборочных мощностей в России в ВКМ Holding отметили, что в Ворсме в 2024 году планируется изготовить более 100 трамвайных вагонов, а площадка «БКМ-Сибирь» позволяет модернизировать 60-80 трамваев в год.

Стоит отметить, что 2023 год уже стал рекордным для ВКМ Holding по объему выпущенной рельсовой техники, однако общие показатели реализации ниже, чем заявляемые компанией мощности. За прошлый год белорусский производитель совместно со своими СП поставил заказчикам около 40 единиц продукции рельсового транспорта – трамваев и машинокомплектов. При этом власти ряда регионов России публично заявляли о срыве сроков поставок, а в Минске говорили о переносе сроков закупки из-за высокой загрузки производств ВКМ Holding.

*Источник: holdingbkm.com, 05.03.2024*

## **В Казахстане приостановили строительство второй площадки по выпуску цельнокатаных железнодорожных колес**

Об этом сообщили информагентству «LS Aqparat» в акимате Актюбинской области. По данным ведомства, решение было принято в 2023 году из-за сложившейся международной геополитической обстановки.

О планах строительства завода в Актюбинской области компанией «Актобестил» стало известно в конце 2022 года. Запуск производства был намечен на 2025 год. Инвестиции в проект должны были составить 278,6 млн долл., предполагалось создание 582 рабочих мест. Мощность завода должна была составить 330 тыс. колес в год. Отмечалось, что продукция будет предназначена для грузовых и пассажирских вагонов.

Сейчас единственным в стране предприятием по выпуску железнодорожных колес является «Проммашкомплект» с заявленной годовой мощностью 300 тыс. колес.

По данным ОПЖТ в 2023 году на основном рынке 1520 – в России – было поставлено 1,5 млн колес (-6% к 2022 году), при этом импортировано 187,2 тыс. колес (-4%).

*Источник: kaz.tgstat.com/en, 06.03.2024*

## **Традиционный рынок сбыта российского подвижного состава в Центральной Азии под угрозой из-за санкций**

В частности, китайская CRRC постепенно выходит на рынок производства локомотивов ЕАЭС. В конце февраля она заключила соглашение о сотрудничестве с казахстанским государственным фондом национального благосостояния «Самрук-Казына». Это соглашение пока носит только стратегический характер без конкретики. Однако в рамках встречи было отмечено, что Казахстан заинтересован в глубокой локализации производства локомотивов и в создании сервисных центров обслуживания техники.

В краткосрочной перспективе можно ожидать появления завода CRRC по выпуску локомотивов в Казахстане на фоне анонсированного крупного заказа. Уровень локализации скорее всего будет низкий, так как иностранные производители не стремятся к высокому уровню локализации на территории Казахстана, а местные власти идут на это. Например, Alstom за 10 лет работы в стране достиг уровня локализации электровозов в 31% и планирует довольно скромное его увеличение в перспективе.

На казахстанской площадке китайский производитель может наладить выпуск локомотивов с сертификатами ЕАЭС, то есть ему также откроется и

российский рынок. Более того, CRRC на этих мощностях может наладить и выпуск иных родов подвижного состава – электропоездов, поездов метро, пассажирских вагонов локомотивной тяги. Наличие сертификатов ЕАЭС позволит ему поставлять эту продукцию во все страны единого пространства. В связи с этим риском, возможно, стоит притормозить принятие единого технического регламента по трамваям.

В целом Казахстан активно заменяет российских партнеров на иностранных. Очень показателен кейс продажи активов «Тулпар Тальго», история развивалась с 2019 года: российский производитель предлагал более выгодные условия по сравнению со Stadler, но казахстанская сторона очень хотела иметь в партнерах швейцарскую компанию. В результате на фоне текущей геополитической обстановки в 2022 году было принято решение о передаче завода «Тулпар» Stadler вместе с большим заказом на пассажирские вагоны локомотивной тяги.

Как уже выше отметил, Alstom планирует расширять свое присутствие на рынке Казахстана и Центральной Азии, одна из магистральных целей развития Stadler – расширение позиций на рынке Центральной Азии. Также наращивает свое присутствие на этом рынке и Wabtec. На фоне усиления присутствия многих игроков на этом рынке российские производители ограничены политическим и санкционным давлением. В целом активизация иностранных игроков и вызвана искусственными внешними ограничениями работы российских производителей на своем традиционном рынке центральной Азии.

Если российские компании не смогут перевернуть ситуацию в течение 1-2 лет и им не окажет существенную поддержку Правительство РФ (ведь главный продавец подвижного состава на экспорт – это государство), то они потеряют рынок Центральной Азии. А с наличием сертификатов ЕАЭС иностранные производители в среднесрочной перспективе выйдут и на российский рынок.

*Источник: inform.kz/ru, 05.03.2024*

### **«ФГК» и «Уралвагонзавод» представили инновационные восьмиосные полувагоны**

Федеральная грузовая компания (АО «ФГК») и «Уралвагонзавод» («УВЗ») представили опытные образцы инновационных восьмиосных полувагонов (двухсекционных полужестких сцепов), разработанных Уральским конструкторским бюро вагоностроения (в составе «УВЗ» входит в Ростех).

Вагоны были заказаны Федеральной грузовой компанией по поручению ОАО «РЖД».

В рамках презентации стороны подписали соглашение о сотрудничестве в части поставки восьмиосных полувагонов модели 12-5991 (полувагон «УРАЛ» в габарите 1-Т грузоподъемностью 150 т и объемом кузова 176 м<sup>3</sup>) и партии восьмиосных полувагонов модели 12-5992 (полувагон «БАМ» в габарите Тпр грузоподъемностью 151 т и объемом кузова 166 м<sup>3</sup>). Срок поставки – 2025 г.

ТАСС со ссылкой на представителей «УВЗ» сообщает, что твердый заказ будет охватывать по 10 тыс. восьмиосных полувагонов каждой модели.

Представленные полувагоны предназначены для перевозки массовых неагрессивных грузов по железным дорогам колеи 1520 мм в диапазоне температур окружающего воздуха от –60 до +50°С. Назначенный срок их службы – 32 года. Полувагоны отвечают требованиям Технического регламента Таможенного союза «О безопасности железнодорожного подвижного состава» (ТР ТС 001/2011), обеспечивают безопасность при транспортировке в соответствии с действующими Правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом и возможность технического обслуживания и ремонта на существующих ремонтных мощностях.

Инновационные восьмиосные полувагоны разработаны в целях более эффективного использования железнодорожной инфраструктуры. Меньшая длина каждой секции, более высокие борта и применение полужесткого сцепа позволят увеличить число полувагонов в составе при той же длине поезда, в частности, на Восточном полигоне.

*Источник: zdmira.com, 06.03.2024*

## **Развитие локомотиворемонтных производственных мощностей в России: последние новости**

*Стахановский завод ферросплавов в ЛНР.* На предприятии реализован первый с 2013 года ремонт локомотивного парка: в феврале был выполнен капитальный ремонт 2 тележек тепловоза ТГМ-4. Были отремонтированы колесные пары, осевые редукторы, рамы тележек, тормозное и рессорное навешивание. На заводе также сообщили о намерении в 2024 году провести ремонт турбокомпрессора, дизеля, гидropередач на тепловозах серии ТГМ4, которые предприятие использует на путях необщего пользования.

– *Улан-Удэнский локомотивовагоноремонтный завод (УУЛВРЗ) в Бурятии.* Заместитель генерального директора ОАО «РЖД» – начальник

Дирекции тяги Дмитрий Пегов в ходе своего визита на предприятие заявил о необходимости инвестирования в расширение мощностей завода. По мнению замгендиректора ОАО «РЖД», УУЛВРЗ – одна из крупнейших локомотиворемонтных площадок в стране, и вложение средств в модернизацию предприятия позволит расширить линейку выпускаемой продукции, нарастить мощности и выйти на новые производственные показатели.

– *Воронежский тепловозоремонтный завод.* По итогам 2023 года предприятие отремонтировало 77 секций локомотивов, увеличив выпуск на 22% (в 2022 году – 63 секции). Директор завода Виталий Шинкаренко заявил о планах нарастить ремонт локомотивных секций до 85 в 2024 году. Также будет расширен продуктовый портфель завода, освоен ремонт ряда узлов и вспомогательного оборудования тепловозов, в том числе тягового агрегата А723МУ2, тягового двигателя ТЭД ДТК-417Р, турбокомпрессоров типа ТК35В-38, выпрямителя В-ТППДРЭ-6,3к-1к/0,2к-3к-01У2 (КР), тягового синхронного агрегата АТ2С-2800/600 и электродвигателя 4ПО100S2УХЛ4.

– *«Милорем-сервис» в Шарье (Костромская область).* Предприятие, которое сейчас ремонтирует и обслуживает 39% маневровых локомотивов ОАО «РЖД» для Костромской, Белгородской, Владимирской, Нижегородской областей и «Крымских железных дорог», планирует расширение производственных мощностей. Сейчас у предприятия есть земельные участки, на которых можно построить дополнительные цеха, сообщил руководитель компании Дмитрий Карпухно. Глава Костромской области Сергей Ситников поручил направить письмо руководству РЖД с предложением рассмотреть возможность поддержки планов развития предприятия. В свою очередь, регион готов предоставить меры господдержки, предусмотренные в области для инвесторов, подчеркнул губернатор. Компания «Милорем-сервис» в Шарье проводит средний, капитальный и с продлением срока службы ремонт тепловозов серий М62, ЧМЭЗ, ТЭМ2, ТЭМ7, ТЭМ18.

*Источник: techzd.ru, 11.03.2024*

### **ОВК представила результаты тестовой эксплуатации подвижного состава**

8 лет и 1 млн километров до межремонтного периода – такие показатели подтвердились в результате подконтрольной эксплуатации вагонов «ОВК» на сети. Об этом на форуме «Подвижной состав: производство, эксплуатация и ремонт», который организовал РЖД-Партнер, рассказала генеральный директор Всесоюзного научно-исследовательского центра транспортных технологий, директор по научно-техническому развитию ПАО «НПК ОВК» Анна Орлова.

На сети сейчас находится 160 тыс вагонов «ОВК», а в портфеле предприятия более 70 моделей, в числе которых модификации. Последние три года компания нацелена на сохранение производства во всех серийных сегментах и развитии производства узкоспециализированных и вагонов сочлененного типа.

Анна Орлова поделилась главными достижениями за два последних года. Так, в компании завершили подконтрольную эксплуатацию полувагонов, которые «пробежали» 1 млн километров, и пошли в первый деповской ремонт.

Раньше это была лишь заявленная цифра, сейчас – реально подтвержденный показатель. Для сравнения, типовые вагоны ходят порядка 210 тыс.км до первого деповского ремонта.

Второй флагманский продукт – хопперы-минераловозы, которые пошли в деповской ремонт в ремонтпригодном состоянии по достижении 8 лет реальной эксплуатации.

*Источник: rzd-partner.ru, 11.03.2024*

### **«Объединенная вагонная компания» (ОВК) и «НовоТехРейл» готовятся к сертификации новых вагонов**

На прошедшем в начале марта заседании Комиссии вагонного хозяйства Совета по железнодорожному транспорту СНГ были согласованы техусловия на новые вагоны с их включением в справочник моделей.

Так, у ОВК одобрение получила сочлененная контейнерная платформа 13-6741. Ее образец был представлен в 2023 году. Грузоподъемность вагона заявлена на уровне 122 т, применены тележки с осевой нагрузкой 25 тс. Платформа разработана ВНИЦТТ (входит в ОВК), однако права на модель принадлежат заказавшей ее ГК TEXOL.

В свою очередь «НовоТехРейлу» были согласованы техусловия на крытый вагон 11-6759. Разработчиком конструкторской документации является ВНИИЖТ, а сам завод сообщал о работе над опытным образцом в прошлом году. Четырехосный вагон будет иметь объем кузова 161 м<sup>3</sup>. В январе завод публиковал предложение о поставке 1 тыс. таких вагонов, заявив цену в 6,5 млн руб. без НДС за единицу.

*Источник: rollingstockworld.ru, 12.03.2024*



## **Продление срока службы вагонов – не выход для ликвидации дефицита парка**

Как не выход – и допуск на инфраструктуру импортного подвижного состава. Как можно высвободить железнодорожные мощности, при этом увеличив эффективность парка, на форуме «Подвижной состав: производство, эксплуатация и ремонт», который организовал РЖД-Партнер, рассказал исполнительный директор союза «Объединение вагоностроителей» Евгений Семенов.

Прогноз списания цистерн для нефтепродуктов до 2028 года – 30,7 тыс. единиц техники, при этом на 2025 год законтрактовано только 6,8 тыс. единиц. В цистернах для СУГ, которых до 2028 года под списание пойдет 2,4 тыс. единиц, и только в 2025 году – 600, законтрактовано к производству 0 единиц техники.

По мнению эксперта, причина в том, что рынок ждет возврата продления некоторых решений. Например, речь о п.145 ПТЭ.

Запрещается включать в состав поезда, следующие по инфраструктуре во всех видах сообщения груженные грузовые вагоны (кроме случаев перевозки железнодорожного подвижного состава в качестве груза на своих осях), в отношении которых после 1 января 2016 г. выполнены работы по продлению назначенных сроков службы (ресурсов), за исключением узкоспециализированных цистерн, рефрижераторных вагонов, платформ для гусеничной техники, – говорится в документе.

«Мы считаем, это неправильно. 10 лет назад государство выбрало концепцию по развитию и обновлению парка. Это решение было принято президентом. Сегодня его отменять просто некрасиво. Мы видим развитие индустриализации, производств, заводов, самой инфраструктуры – государственные деньги вкладываются в бизнес, развивается транспорт, и вдруг – раз, и откатываемся на 10 лет. Надо планомерно работать и не смотреть назад. Продление ни к чему хорошему не приведет», – подчеркивает Е. Семенов.

Кроме того, продление эксперт назвал «бомбой замедленного действия», которая «выстрелит» в следующем десятилетии: в начале 2030-х гг. ожидается плановое списание вагонов – свыше 80 тыс. единиц – по истечении срока службы. В дальнейшем – по 50-60 единиц.

«И с нашими сегодняшними мощностями, – а в тот период пойдут под списание, в том числе, продлеваемые вагоны – будет коллапс с точки зрения дефицита, мы не сможем удовлетворить потребности заказчиков», – говорит Е. Семенов.

Еще один способ борьбы с дефицитом рынок видит в допуске на инфраструктуру импортного подвижного состава – китайских грузовых

вагонов. Вагоностроение, по словам директора Союза, одна из отраслей, которая не зависит от импорта, имеет технологический суверенитет, не хочет идти по стопам автопрома, и любыми путями будет отстаивать производственные мощности, развивать их, изготавливать новые вагоны.

Не допустить дефицит можно. Е. Семенов представил несколько сценариев развития ситуации. При балансе списания-производства загрузка железнодорожной инфраструктуры останется базовой, как сейчас. Продление назначенных сроков службы и импорт нетиповых вагонов приведут к усугублению дефицита инфраструктуры, а работа вагоностроительных заводов с прицелом обновления текущего подвижного состава на вагоны с улучшенными характеристиками, в том числе многоосные, приведет к высвобождению инфраструктуры.

*Источник: rzd-partner.ru, 06.03.2024*

### **Серийное производство роликов для кассетных подшипников «ТЕК-КОМ» должно начаться в апреле 2024 года**

Об этом сообщает правительство Тверской области по итогам посещения губернатором Игорем Руденей завода в торгово-промышленной зоне «Боровлево-2». Предприятие должно выпускать до 10 млн роликов ежегодно. По буксовым подшипникам для грузовых вагонов в «ТЕК-КОМ» сейчас заявляют производственную мощность в 150 тыс. единиц в год, а также в 15 тыс. единиц по их восстановительному ремонту.

Строительство цеха началось летом 2023 года по специальному инвестиционному контракту (СПИК), который Минпромторг России изначально заключил с SKF: компания «ТЕК-КОМ» является правопреемницей шведского комплектатора после его ухода из России. СПИК предполагает 100% локализацию выпуска буксовых кассетных подшипников в России.

Ранее в Россию был обеспечен доступ таких подшипников из Узбекистана и Китая, но, по данным «Объединения вагоностроителей», их импорт со 2-го полугодия 2023 года шел в минимальных объемах.

*Источник: t.me, 07.03.2024*

## **СКБ «Турбина» запустило серийное производство турбокомпрессоров для тепловозных дизелей**

Как сообщает федеральный Фонд развития промышленности (ФРП), челябинское предприятие уже изготовило 15 первых изделий линейки ТКР-201, которые направлены на замену таких узлов из Австрии и Швейцарии. «В реализуемом проекте турбокомпрессоры будут собираться исключительно из отечественных компонентов, поэтому уровень локализации – 100%», – говорит гендиректор СКБ «Турбина» Эдуард Баженов.

По проекту заявлен бюджет в 102,6 млн руб., из которых 63% составили льготные займы из федерального и регионального ФРП. В перспективе СКБ «Турбина» планирует выйти на выпуск 360 таких турбокомпрессоров в год и суммарно создать 66 рабочих мест.

Крупнейшим производителем турбокомпрессоров для локомотивных дизельных двигателей в России на данный момент является завод «Пензадизельмаш» (входит в «Трансмашхолдинг»). Сегодня на предприятии также реализуется масштабный проект по развитию дизельного производства. Он включает освоение выпуска новых турбокомпрессоров типа ТКР с радиальной турбиной с объем производства до 1,5 тыс. единиц в год.

Освоение выпуска комплектующих для тепловозных дизелей – одно из основных направлений инвестпрограммы «Железнодорожное машиностроение и компоненты», которая была сформирована производителями подвижного состава и Минпромторгом России в конце 2022 года. Ее общий объем составляет 110 млрд руб.

*Источник: frp74.ru, 11.03.2024*

## **БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ**

### **Суд отклонил попытку железной дороги UP привлечь в качестве ответчиков химическую компанию и владельца вагонов по делу о катастрофе в Восточной Палестине (США)**

Федеральный суд США вынес решение против железной дороги I класса Norfolk Southern (NS) по иску, требующему разделить расходы по ликвидации последствий схода поезда с рельсов в Восточной Палестине в феврале 2023 г. с владельцами вагонов и производителем винилхлорида, причастными к инциденту.

В решении суд отклонил иск, поданный NS в июле 2023 г. против

химических компаний Oxy Vinyls, Dow Chemical Co. и владельцев вагонов, включая GATX Crop, Trinity Industries Leasing и Union Tank Car Co. В своем обращении NS заявила, что её иск не меняет её обязательства навести порядок в Восточной Палестине, а скорее «стремится обеспечить, чтобы другие ответственные лица... внесли свой вклад в усилия по ликвидации последствий».

Отклоняя жалобу NS, судья постановил, что NS не показала – и фактически не утверждала, – что другие компании контролировали условия, которые привели к сходу с рельсов, и не смогли доказать «виновность или отсутствие должной осторожности» со стороны владельцев вагонов, которые предотвратили бы выброс химического вещества. Он также написал, что «аргументы среди потенциальных соответчиков не наилучшим образом соответствуют невероятно неотложному характеру этого дела и не меняют суть этого дела, заключающегося в том, что загрязнение и ущерб, причиненные сходом с рельсов, должны быть устранены».

NS и Oxy Vinyls отказались комментировать решение суда, в то время как GATX заявила в заявлении, что претензии NS «были необоснованными», а «неоднократные попытки железной дороги уклониться от ответственности и избежать ответственности за ущерб должны быть отклонены».

*Источник: trains.com, 07.03.2024 (англ. яз.)*

### **Контролируемое сжигание токсичных химических веществ при аварии в Восточной Палестине можно было избежать (США)**

Решение о проведении контролируемого сжигания содержимого пяти сошедших с рельсов цистерн, из-за чего в 2023 г. в Восточной Палестине, шт. Огайо, образовался шлейф токсичных химикатов, было основано на ошибочной и неполной информации, заявила председатель Национального совета по безопасности на транспорте Дженнифер Хменди 6 февраля на слушаниях в Сенате.

Отвечая на вопрос сенатора Джей Ди Вэнс из Огайо, Д.Хменди, сказала, что подрядчикам, нанятым компанией Norfolk Southern, «не хватало научных знаний», из-за чего было принято решение открыть люки цистерн и произвести контролируемый поджог. Она заявила, что лучшим вариантом было бы дать цистернам время просто остыть.

Свидетельские показания последовали за публикацией Национального совета по безопасности на транспорте NTSB за 2023 г. множества документов, которые поставили под сомнение принятое решение по сжиганию содержания цистерн, которое спровоцировало масштабную операцию по очистке и

проблемы со здоровьем среди жителей небольшого городка в Огайо.

В рамках своего продолжающегося расследования NTSB раскрыло, что губернатору штата Майку Девайну, начальнику пожарной охраны Киту Драбику и другим должностным лицам сказали, что у них есть всего 13 минут, чтобы решить, следует ли производить контролируемый выброс винилхлорида из цистерн, или подождать и рискнуть возможным неконтролируемым и катастрофическим взрывом.

К.Драбик, руководитель операцией в Восточной Палестине, который позже показал, что был «ошеломлен» сжатыми сроками, дал добро железнодорожной компании на проведение контролируемого сжигания винилхлорида. «NS была предоставлена неполная информация для принятия решения», – заявила Д.Хменди. «Был другой вариант: дать цистернам остыть».

Д.Хменди также сообщила, что эксперты из химической компании OxyVinyls Chemical Shipping Company проинформировали Norfolk Southern о том, что они не верят, что взрыв мог произойти. Представители химической компании не были включены в совещание, на котором было принято решение о выбросе и дальнейшем поджег винилхлорида.

Сенатор Джей Ди Вэнс сказала, что слушания вызвали вопросы о том, что не рекомендовала ли железнодорожная компания произвести контролируемый выброс и поджег винилхлорида, чтобы «не тратить время на другие методы во избежание закрытия участка линии», учитывая, что поезда смогли снова пройти вскоре после возгорания. Она сказала, что слушания не были задуманы как критика губернатора штата или начальника пожарной охраны, а на то, чтобы выяснить, не было ли у лиц, принимавших решения в тот день, недостатка в полной информации.

Губернатор Огайо М.Девайн перед слушанием сказал, что у него нет оснований полагать, что существовали другие варианты предотвращения взрыва, учитывая, что в то время никто из ответственных должностных лиц не был проинформирован о такой возможности. «Вы должны руководствоваться фактами, которыми располагаете на данный момент», – сказал М.Девайн.

Решение сжечь химикаты подверглось тщательной проверке всего через несколько дней после происшествия. Губернатор штата Пенсильвания Дж. Джош Шапиро написал президенту Norfolk Southern Алану Шоу в том же месяце, что железная дорога «не изучила все возможные варианты действий, включая те которые, дольше бы держали железнодорожную линию закрытой, но могли бы привести к более безопасной ликвидации схода с рельсов для служб экстренного реагирования, жителей и окружающей среды».

Norfolk Southern и её подрядчики опровергли это утверждение, заявив, что единственный способ обезопасить людей – это провести контролируемое сжигание химикатов.

После схода поезда с рельсов 3 февраля 2023 г. Norfolk Southern полагалась на двух подрядчиков, которые специализировались на перевозке опасных химических веществ и тушении промышленных пожаров: Specialized Professional Services Inc. (SPSI) и Specialized Response Solutions (SRS).

Представители SPSI заявили, что, по их мнению, пожары вокруг вагонов, вероятно, вызвали химическую реакцию, называемую полимеризацией, которая могла привести к взрыву цистерн. Сотрудники SRS также были обеспокоены тем, что реакция происходила в одной из цистерн. Они рекомендовали провести контролируемое сжигание химикатов, чтобы свести к минимуму риски для персонала, если цистерна взорвется сам по себе.

Подрядчики исключили другие варианты избавления от материалов, включая перекачку продукта, сверление отверстий в резервуарах для сброса давления или повторное ограждение цистерн с химикатами. Они сказали, что эти меры представляют слишком большой риск для служб экстренного реагирования.

Однако цистерна, в которой фиксировалась высокая температура, начала остывать и стабилизироваться до того, как произошло возгорание, что, по словам председателя Национального совета по безопасности на транспорте Дженнифер Хменди, показало, что службы экстренного реагирования могли подождать и посмотреть, продолжит ли цистерна остывать, а затем её можно было утилизировать менее разрушительным образом. (В одной из цистерн была зафиксирована повышенная наружная температура, которая достигла пика примерно в 60°C, а затем упала до 50°C). Выпуск и сжигание включает в себя прокалывание цистерны в двух местах, а затем сжигание материалов по мере их вытекания.

«Основываясь на том, что мы видели – чрезмерный нагрев, высокие температуры, невозможность обеспечить хорошее давление в цистерне – мы должны были сделать вывод, что реакция, потенциал полимеризации был чрезвычайно высок», – сказал один из представителей SRS, согласно отчету NTSB.

Официальные лица химической компании OxyVinyls, чью продукцию перевозила и на которую Norfolk Southern подала в суд, чтобы помочь оплатить катастрофу, заявили, что они неоднократно заявляли подрядчикам Norfolk Southern, что, по их мнению, полимеризация не происходила. Технический представитель OxyVinyl сообщил президенту SPSI, что OxyVinyls «не обнаружила никаких очевидных признаков того, что в цистернах происходила полимеризация», учитывая, что в этом случае температура цистерн была бы выше.

Федеральные правила по проведению контролируемого выброса и сжигания химикатов говорят, что их следует использовать только в качестве

крайней меры, когда все другие способы исчерпаны.

В интервью губернатор Огайо М.Девайн сказал, что обсуждение курса действий продолжалось несколько часов, прежде чем им сообщили, что близится закат и решение нужно принимать очень быстро. Он опроверг, что на принятие решения было лишь 13 минут как создающее ложное впечатление, что они обсуждали сценарий действий лишь короткое время.

«Если в тот день на месте происшествия и были эксперты, которые знали всю эту информацию, они не донесли ее до людей, принимающих решения», – сказал М.Девайн.

Слушание проводилось в рамках ожидаемого голосования Сената США по законодательству о повышению безопасности на железных дорогах.

*Источник: washingtonpost.com, 06.03.2024 (англ. яз.)*

### **Правительство Канады выделит свыше 13 млн долл. на проекты по обеспечению безопасности на железных дорогах провинции Онтарио**

Канадское правительство выделяет более 13,5 млн канадских долларов на 112 проектов по обеспечению безопасности на железнодорожном транспорте в Большом Торонто и Гамильтон, а также в других регионах Онтарио.

Финансирование осуществляется в рамках Программы повышения безопасности на железнодорожном транспорте, которая направлена на обеспечение безопасности на железнодорожных переездах и в других местах вдоль железнодорожных линий; поддерживает научные исследования и пилотные проекты по внедрению новых технологий, а также финансирует информационно-образовательные инициативы в области безопасности.

С момента своего создания в 2016 г. Программа повышения безопасности на железнодорожном транспорте профинансировала более 1 тыс. проектов общей стоимостью более 230 млн канадских долларов.

*Источник: trains.com, 08.03.2024 (англ. яз.)*

## **ОРГАНИЗАЦИЯ ТРУДА, КАДРОВАЯ И СОЦИАЛЬНАЯ ПОЛИТИКА**

### **Великолепная семёрка**

На Красноярской дороге к обучению профессиям помощника машиниста электровоза и тепловоза впервые приступили семь девушек. Самой молодой из них – 23 года. Все они прошли предварительный отбор и в феврале в сборной

группе начали изучать азы своих специальностей в Красноярском учебном центре профессиональных квалификаций.

«Мы старались отобрать самых достойных. Некоторые уже знакомы с железнодорожной спецификой, поскольку являются представителями трудовых династий. Кроме того, для всех мы провели экскурсии в депо, ознакомили с подвижным составом и условиями труда», – рассказала заместитель начальника Красноярской дирекции тяги по кадрам и социальным вопросам Диля Шуплецова.

За четыре месяца будущим помощникам машиниста предстоит усвоить правила технической эксплуатации, основы охраны труда, устройство подвижного состава, отработать навыки вождения на тренажёрах.

«Это первый опыт подготовки девушек по вышеуказанным профессиям. Мы тесно сотрудничаем с руководством и специалистами Красноярской дирекции тяги. После завершения обучения они смогут работать как в грузовом, так и в пассажирском движении», – пояснила начальник Красноярского подразделения УЦПК Людмила Колесникова.

«Среди обучающихся есть женщины с детьми. Мужья с пониманием отнеслись к их выбору, а дети спрашивают: «Мама, когда ты уже прокатишь нас в локомотиве?» Уверен, что все успешно пройдут обучение. Свою часть договорных обязательств мы выполним неукоснительно – в день окончания учёбы они будут трудоустроены на наше предприятие», – рассказал заместитель начальника локомотивного депо Красноярск Юрий Прохоров.

*Источник: gudok.ru, 07.03.2024*

## **ЦИФРОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ**

### **Швеция: компании Turnit и Samtraiken запускают национальную систему реализации билетов**

В Швеции запущен новый цифровой сервис, на разработку которого ушло более двух лет – Шведская национальная система продажи билетов (Swedish National Distribution System, NDS).

Новая система является результатом плодотворной работы технологической компании Turnit, которая предоставила свои разработки в области распространения билетов и резервирования мест, а также консультационные услуги в сфере пассажирских перевозок, и организации Samtrafiken, осуществляющей координацию функционирования системы



общественного транспорта в Швеции.

Система NDS была внедрена с целью модернизации общественного транспорта страны, ее использование позволяет существенно упростить процесс покупки билетов и расширить возможности перекрестных продаж для компаний-операторов, благодаря чему они могут предложить пассажирам дополнительные услуги. Ожидается, что при участии около 50 компаний-операторов, занимающихся организацией железнодорожных и автобусных пассажирских перевозок, включая 21 независимое региональное управление общественного транспорта страны, ежегодные продажи билетов превысят 178 млн евро (2 млрд шведских крон).

В основе новой системы лежит инструмент, получивший название Turnit Hub, который упрощает перекрестную продажу билетов, предлагаемых более чем 50 компаниями, среди которых национальный пассажирский оператор SJ, Vy Group и Arlanda Express. Также к системе NDS планируют подключиться SL (компания, занимающаяся организацией работы общественного транспорта Стокгольма), Västtrafik (оператор общественного транспорта г. Гётеборг) и Skanetrafiiken. Готовясь к интеграции с NDS, операторы, такие как Vy Tag, переходят на платформу Turnit Ride, основанную на OSDM, заменяя свои системы продаж в соответствии с новым стандартом.

*Источник: railtech.com, 12.03.2024 (англ. яз.)*

### **Шотландский перевозчик ScotRail проводит эксплуатационные испытания новых билетных терминалов самообслуживания**

Шотландский железнодорожный перевозчик ScotRail проводит испытания новых автоматов по продаже билетов. Устройства, получившие название Smart Kiosk, являются намного более совершенными по сравнению с обычными билетными терминалами. Они предоставляют пассажирам больше возможностей для планирования поездок, выбора места в салоне поезда, а также через эти терминалы можно приобрести билет в день поездки. Клиенты также могут планировать свои будущие путешествия и воспользоваться преимуществами более дешевых тарифов, если они доступны.

Smart Kiosk имеет повышенный уровень доступности для клиентов с ограниченными возможностями, предусмотрена возможность смены пользовательского интерфейса одним нажатием кнопки, что дает возможность отобразить наиболее подходящий вариант экрана навигации.

Дополнительная функция позволяет использовать билетный автомат двум клиентам одновременно: пока один покупает билеты и смотрит информации

о поездке на главном экране, другой клиент может использовать расположенный в боковой части устройства экран для загрузки приобретенных билетов на свою смарт-карту.

Благодаря улучшенному подключению интеллектуальный киоск теперь может предоставлять информацию о поездках в режиме реального времени, включая расписание поездов и номера платформ. Чтобы соответствовать новому отраслевому стандарту для бумажных билетов, которые сейчас продаются большинством железнодорожных операторов Великобритании, новые билетные киоски также могут печатать бумажные проездные документы с QR- и штрих-кодами.

Испытание Smart Kiosk проводится на Центральном вокзале Глазго. Клиентам предлагается использовать билетный терминал и оставить отзывы, которые помогут в будущем улучшить систему розничной продажи билетов.

*Источник: railwaygazette.com, 13.03.2024 (англ. яз.)*

### **Путешествия по РЖД становятся виртуальными**

ОАО «РЖД» намерено использовать VR-технологии для популяризации поездок на поездах (виртуальные путешествия по РФ для выбора маршрута), обучения персонала, развития телемедицины на сети, создания цифровых двойников, предоставления пассажирам игр и развлечений. Об этом рассказали представители холдинга в рамках форума «Цифровая экономика».

В качестве примера можно привести проект центра метавселенной. Одним из ее фрагментов стало виртуальное путешествие по Витебскому вокзалу. Желавшие могли через беспроводные очки побывать на вокзале и прокатиться на поезде будущего вместе с цифровым аватаром заместителя генерального директора ОАО «РЖД» Евгения Чаркина. При этом были использованы реальные прототипы поезда будущего.

На примере Витебского вокзала ОАО «РЖД» тестирует базовые функции среды виртуальной реальности и создания метавселенных на отечественной ОС Astra Linux, уточнил креативный директор проекта ВИАР ОАО «РЖД» Роман Лалетин.

Понятие создания метавселенной ОАО «РЖД» предполагает визуализацию изображения через технологии WEB, 3D, VR и AR, использование мобильных и носимых устройств, разработку технологий с 3D-движком, блокчейном, искусственным интеллектом и большими данными, компьютерным зрением.

*Источник: rzd-partner.ru, 07.03.2024*

## **Спрос на ИИ в транспорте и логистике РФ растёт быстрее глобального рынка**

Прогнозный объём мирового рынка ИИ для транспорта к 2030 г. достигнет 14,8 млрд долл. США:

Совокупный среднегодовой темп роста 2022-2030 гг. – 22,9%.

По данным Института статистических исследований и экономики знаний НИУ ВШЭ, спрос на передовые цифровые технологии в транспорте и логистике, который в 2020 г. составлял 89,4 млрд руб., возрастет до 626,6 млрд руб. в 2030 г.

В данной структуре доля ИИ и нейротехнологий составит 35%, тогда как ежегодный прирост – 40%.

*Источник: rollingstockworld.ru, 12.03.2024*

## **РЕСУРСОСБЕРЕЖЕНИЕ. АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ ИСТОЧНИКИ ЭНЕРГОРЕСУРСОВ**

### **Водородный поезд CAF преодолел 804 км без дозаправки**

Трехвагонный состав прошел по маршруту с севера на юг Испании, из Мадрида через Талаверу-де-ла-Рейна, Монфрагуэ и Касерес в Мериду. Заявляется, что, пройдя данное расстояние, поезд не израсходовал весь запас водорода. Ранее информация про запас хода не публиковалась. Тестирование машины в различных климатических и эксплуатационных условиях Испании началось летом 2023 года и должно завершиться в декабре.

Данный проект стоимостью 14 млн евро реализуется консорциумом FCH2Rail, в который помимо CAF входят национальный перевозчик Renfe, Adif и другие компании. В рамках него на электропоезд CAF Civia 463 был установлен гибридный двигатель с водородными топливными элементами Toyota.

Недавно на сайте FCH2Rail появилась виртуальная модель поезда, где в формате 3d представлены экстерьер машины, кабина машиниста, салон, крыша с водородными топливными элементами и пантографом, а также расположенная между вагонами силовая установка.

*Источник: rollingstockworld.ru, 08.03.2024*

## **Опытный образец поезда на водородном топливе появится в России не ранее 2025 года**

«В настоящее время в ТМХ идет активная стадия разработки конструкторской документации, которую выполняет подразделение «ТМХ инжиниринг». Опытный образец появится не ранее 2025 года», – сообщили в компании.

В компании уточнили, что разрабатывают моторвагонный пассажирский состав для перевозок в пригородном сообщении. Ранее сообщалось, что такие поезда на первом этапе планируют эксплуатировать на Сахалине.

Поезда на водородной тяге уже эксплуатируются в Европе. Больше всего их в Германии. Однако пока перевозчики заявляют о противоречивых впечатлениях: поезда часто ломаются и дороги в обслуживании.

*Источник: [rollingstockworld.ru](http://rollingstockworld.ru), 10.03.2024*