



# МОНИТОРИНГ

ЦНТИБ ОАО «РЖД»

ОСНОВНЫЕ СОБЫТИЯ В ОБЛАСТИ  
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

№13/АПРЕЛЬ 2024

## СОДЕРЖАНИЕ

ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА. ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ, РЕФОРМИРОВАНИЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ .....	5
В. Путин поручил повысить пропускную способность железных дорог .....	5
Пошло, поехало .....	5
В правительстве обсудили реализацию третьего этапа развития Восточного полигона железных дорог .....	7
Новый МТК может связать Магадан с Китаем .....	9
Минтранс рассказал, сколько средств из ФНБ потребуется на строительство ВСМ.....	10
Хуснуллин сообщил, что маршруты МЦД продлят до 11 регионов Центрального транспортного узла .....	10
ТМХ представил Минпромторгу России программу развития производства новейших российских тепловозов .....	11
«РЖД Интернешнл» готова сотрудничать с афганской Gamma в реализации железнодорожного проекта .....	12
В Росморречфлоте поддержали идею о создании речного оператора при участии РЖД ...	13
Сроки запуска новой железной дороги в Нигерии сдвинуты из-за подрядчика.....	13
ЭКОНОМИКА, УПРАВЛЕНИЕ, ПЛАНИРОВАНИЕ, ТАРИФНАЯ ПОЛИТИКА.....	14
Грузоотправители сталкиваются с повышением стоимости железнодорожных перевозок в Германии из-за сокращения государственных субсидий.....	14
По заявлению агентства Fitch, арендодатели подвижного состава устойчивы к экономическим вызовам.....	16
Французский железнодорожный кооператив Railcopr ликвидируется в судебном порядке .....	17
Об изменении тарифов Белорусской железной дорогой.....	18
Холдингу РЖД подвезли три триллиона .....	18
«Синара – Транспортные Машины» (СТМ) ожидает выручку в 141 млрд руб. в 2024 году .....	20
Выручка группы компаний ТМХ ИС в 2023 году превысила 10 млрд рублей.....	21
ВОСТОЧНЫЙ ПОЛИГОН. СТРОИТЕЛЬСТВО И ИНВЕСТИЦИИ.....	22
На БАМе плюс один .....	22
Завершили реконструкцию станции Пурикан в Амурской области .....	23
ТРАНСПОРТНЫЙ ПОЛИГОН «СЕВЕР-ЮГ». СТРОИТЕЛЬСТВО, РАЗВИТИЕ И ИНВЕСТИЦИИ .....	24
Развитие МТК «Север-Юг» тормозит нехватка инфраструктуры .....	24
ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ИНТЕРМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ГРУЗОВАЯ И КОММЕРЧЕСКАЯ РАБОТА .....	26
Новый грузовой маршрут соединит Китай и Сербию .....	26
Интермодальные перевозки, пострадавшие от инцидента в Балтиморе (США).....	26

Оператор AD Ports Group приобретает более половины акций «Сухого порта Тбилиси» .....	28
Литва подключится к европейской системе СИМ .....	28
Задача на ближайшие 10 лет: выход к морю и строительство железнодорожной инфраструктуры .....	29
Грузы выбились из колеи .....	31
От простого к сложному.....	33
«Трансконтейнер» расширил географию перевозок контейнеров в полувагонах отправками из Хабаровска .....	35
ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ВОКЗАЛЫ. ТРАНСПОРТНО-ПЕРЕСАДОЧНЫЕ УЗЛЫ .....	35
Венгрия и Словакия вновь открывают несколько пограничных линий .....	35
Компания European Sleeper запустила первый прямой железнодорожный маршрут между Прагой и Брюсселем .....	36
Glacier Express – один из самых роскошных поездов в мире в 2024 году (Швейцария) .....	36
В Южной Корее надеются, что новое скоростное железнодорожное сообщение поможет повысить рождаемость .....	37
Пассажирское сообщение через АПП Полтавка – Дуннин (КНР) возобновили .....	38
SNCF начала сотрудничать с художником Бэнкси.....	38
Перевозки пассажиров на сети РЖД в I квартале 2024 г выросли на 5,4% .....	39
ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ .....	40
Alstom выполнит контракт на техническое обслуживание X-Trafik с VR Sverige AB (Швеция) .....	40
RBP и RAILPOOL подписали соглашение об аренде модульных гибридных маневровых локомотивов.....	40
Stadler поставит 9 новых поездов для австро-венгерской компании GySEV .....	41
Летом у Болгарских железных дорог появятся новые вагоны из Германии.....	42
Компания East Midlands Railway модернизирует парк подвижного состава .....	43
Зубчатая железная дорога Dolderbahn в Швейцарии обновляет подвижной состав .....	44
Японский поезд SPACIA X от Hitachi выиграл престижную награду «iF DESIGN AWARD 2024».....	45
Wabtec поставит тепловозы в Уругвай .....	46
Siemens Mobility и Deutsche Bahn представили гибридные локомотивы Vectron Dual Mode Light .....	46
ЕС не пустил CRRC на европейский рынок push-pull поездов .....	47
ОВВ заказывает 19 дополнительных поездов Railjet от Siemens Mobility .....	48
В Словении сертифицировали открытый контейнер для перевозки автомобилей .....	49
CRRC создаст сеть сервисных центров по обслуживанию тягового подвижного состава в Казахстане .....	49
«РМ Рейл» и ФГК выводят на сеть вагон будущего.....	50

МЦК к запуску беспилотного поезда готово.....	51
УВЗ изготовил опытный образец инновационного вагона-платформы .....	52
На ДМЗ в 2 раза сократили сроки капитального ремонта вагонов .....	53
Новосибирский электровозоремонтный завод (НЭРЗ) планирует удвоить мощности.....	54
Производство подвижного состава в России за январь-февраль 2024 .....	54
ЕВРАЗ разработал инновационное железнодорожное колесо с низконапряженной конструкцией диска .....	55
«ЛокоТех» планирует выполнить средний ремонт 291 секции локомотивов в этом году..	55
<b>БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ</b> .....	56
Железные дороги BNSF и СРКС заявляют, что не будут платить новый сбор за безопасность в штате Миннесота (США) .....	56
МТА испытает автоматизированную систему инспектирования подвижного состава .....	57
Newag планирует сделать открытой лицензию на систему управления поездами Impuls.....	57
На Куйбышевской железной дороге протестировали систему дистанционного видеоконтроля маневровых работ .....	58
<b>ОРГАНИЗАЦИЯ ТРУДА, КАДРОВАЯ И СОЦИАЛЬНАЯ ПОЛИТИКА</b> .....	58
Крупнейший завод Alstom в Великобритании сокращает 1300 работников.....	58
<b>ЦИФРОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ</b> .....	59
Компания Hitachi представила новое специализированное программное обеспечение для обучения операторов СЦБ .....	59
Шотландия: ScotRail планирует обеспечить всех линейных работников нательными камерами Motorola VB400 .....	59
Литва: внедрение программного обеспечения компании IVU Traffic Technologies способствует цифровой трансформации национальной железнодорожной отрасли.....	60
«РЖД Логистика» реализовала проект для Михайловского ГОКа с использованием имитационного моделирования .....	60
Механизм ОТП двигает вперед биржу и холдинг .....	61
Машинистам поможет искусственный интеллект .....	63
<b>РЕСУРСОСБЕРЕЖЕНИЕ. АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ ИСТОЧНИКИ ЭНЕРГОРЕСУРСОВ</b> ....	65
ProRail не достиг целевого показателя по выбросам CO <sub>2</sub> (Нидерланды) .....	65
Caltrain выводит из эксплуатации дизельные поезда в преддверии запуска электропоездов (США) .....	66
Водородный поезд Stadler FLIRT H2 установил новый мировой рекорд Гиннеса.....	67
Литий-ионные накопители энергии для ЭМКА2 готовы к серийному производству в России.....	68

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

### **В. Путин поручил повысить пропускную способность железных дорог**

«Правительству Российской Федерации: обеспечить повышение пропускной способности железных дорог в южном направлении и Восточного полигона железных дорог с учетом прогнозируемых грузопотока и пассажиропотока в указанных направлениях», – говорится в перечне поручений президента РФ В.В. Путина по реализации послания президента Федеральному Собранию.

Кроме того, правительству поручено обеспечить развитие международного транспортного коридора «Север-Юг», в том числе за счет организации «бесшовных маршрутов». Доклад по данным поручениям необходимо будет предоставить до 1 марта 2025 г., в дальнейшем – один раз в год. Ответственным назначен премьер-министр РФ Михаил Мишустин.

ОАО «РЖД» в настоящее время реализуют второй этап развития Восточного полигона, куда входят БАМ и Транссиб, стоимостью 1,1 трлн рублей. Он рассчитан до 2024 г. и предусматривает увеличение провозной способности до 180 млн тонн (в 2023 г. – 173 млн тонн). ОАО «РЖД» сообщили, что приступают к реализации третьего этапа развития Восточного полигона, который предусматривает увеличение провозной способности БАМа и Транссиба до 270 млн тонн по итогам 2032 г.

*Источник: ria.ru, 01.04.2024*

### **Пошло, поехало**

Транспортный комплекс страны, несмотря на работу в условиях действующих ограничений и необходимости резкой перестройки логистических цепочек, добился значимых результатов в 2023 г., сообщил на итоговом заседании коллегии Министерства транспорта первый вице-премьер правительства РФ Андрей Белоусов.

За прошедший год положительную динамику показали пассажирские перевозки. Так, железнодорожным транспортом было перевезено около 1,2 млрд пассажиров, а авиационным – около 105 млн человек при плане в 103 млн пассажиров. Это на 10% больше, чем в 2022 г.

В прошлом году суммарно построено более 2 тыс. км федеральных и региональных дорог, что на треть больше значения 2022 г. и на 9% превышает показатели 2019 г., отметил первый вице-премьер.

В дорожной сфере с 2020 по 2023 гг. достигли действительно рекордных результатов. Было построено, реконструировано и продвинуло нормативное состояние 114 тыс. км дорог, включая 31 тыс. км в 2023 г.

Национальный проект безопасных и качественных дорог является самым узнаваемым и поддерживаемым гражданами. Всего за прошедший год уложено более 243 млн м<sup>2</sup> асфальтобетона. В 2024 г. планируется ремонт порядка 23 тыс. км дорог, а также строительство и реконструкция еще 693 км федеральных дорог.

Хорошие показатели также у водного транспорта и грузоперевозок. Так, внутренним водным транспортом в 2023 г. перевезено более 109 млн тонн грузов, а перевозки пассажиров выросли почти на 11 млн пассажиров, что выше уровня 2022 г. на 16%. Мощность морских портов увеличена на 68 млн тонн. Это самый высокий результат за последние 10 лет. За счет этого объем перевалки грузов в морских портах в прошлом году достиг исторического максимума – более 580 млн тонн.

Мощность морских портов в 2023 г. составила 1,36 млрд тонн, что выше уровня 2022 г. на 6%. Объем перевалки грузов в морских портах составил порядка 884 млн тонн, что на 5% больше, чем в 2022 г. Что касается планов на будущее, в ближайшие 3 года запланирована реализация целого ряда крупных инфраструктурных проектов: строительство новых портов, транспортных узлов и торговых терминалов.

Наземным городским транспортом перевезено почти 11 млрд пассажиров в прошлом году, что на 5,3% больше, чем в 2022 г. Наземным городским электротранспортом в 2023 г. воспользовались около 2 млрд пассажиров, что на 1,1% больше, чем годом ранее. «Автомобильным транспортом воспользовались почти 9 млрд пассажиров, что на 6,5% больше, чем в 2022 г. Автомобильным транспортом также перевезено более 6 млрд тонн грузов, что сопоставимо с уровнем 2022 г. В рамках федерального проекта «Развитие общественного транспорта» в 2023 г. в 64 регионах России поставлено почти 4,5 тыс. транспортных средств, что превышает количество поставленных транспортных средств в 2022 г. в 11 раз, – перечислил глава минтранса Виталий Савельев. – Исходя из доведенных в 2023 г. объемов федерального финансирования, включая бюджетные кредиты и средства ФНБ, объем инвестиций составил более 95 млрд рублей».

В 2024 г. по комплексной программе запланирована поставка более 7,7 тыс. транспортных средств, из которых 7400 будет поставлено минтрансом. До 2030 г. российские регионы получают дополнительно около

40 тыс. автобусов, троллейбусов, трамваев и электробусов. Такая цель поставлена президентом в Послании Федеральному Собранию, и на обновление подержанного состава из федерального бюджета планируется направить 150 млрд руб.

В качестве основных транспортных задач Белоусов назвал развитие Восточного полигона железных дорог, активное развитие транспортных коридоров в направлении дружественных стран и строительство высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва – Санкт-Петербург.

*Источник: rg.ru, 01.04.2024*

### **В правительстве обсудили реализацию третьего этапа развития Восточного полигона железных дорог**

На совместном заседании комиссий Госсовета по направлениям «Транспорт», «Энергетика» и президиума Правительственной комиссии по транспорту принято решение одобрить подготовленный Минтрансом проект паспорта инвестпроекта «Модернизация железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей с развитием пропускных и провозных способностей (третий этап)».

В заседании приняли участие помощник президента, секретарь Государственного совета Игорь Левитин, первый заместитель председателя правительства Андрей Белоусов, заместитель председателя правительства Марат Хуснуллин, генеральный директор – председатель правления ОАО «РЖД» Олег Белозёров, участники комиссии Госсовета по направлению «Транспорт», руководители субъектов Российской Федерации, представители заинтересованных федеральных и региональных органов исполнительной власти, компаний-грузоотправителей.

Генеральный директор – председатель правления ОАО «РЖД» Олег Белозёров и заместитель министра транспорта Валентин Иванов доложили о подготовке паспорта инвестиционного проекта.

Третий этап модернизации Восточного полигона предполагает разделение на три подэтапа.

Первый подэтап предполагает развитие участка от Улака (Амурская область) до Ванино (Хабаровский край) под вывоз угля с Эльгинского месторождения и, возможно, других месторождений Якутии, он включает 84 объекта. Стоимость этого подэтапа оценивается, по словам заместителя генерального директора по вопросам строительства ОАО «РЖД» Андрея

Макарова, «не менее чем в 460 млрд руб.». Провозная способность увеличится до 197 млн тонн в год.

В реализацию первого подэтапа ОАО «РЖД» вкладывает собственные средства.

В рамках второго подэтапа предусмотрен ввод 45 объектов, в том числе в западной части БАМа. Он должен завершиться до 2030 года, а провозная способность сети в итоге должна составить уже 210 млн тонн в год. ОАО «РЖД» уже выступало с предложением начать задельное проектирование.

Как ранее отмечал Андрей Макаров, целесообразно увязать первый и второй подэтапы, чтобы строители, которые работают в настоящее время на западных участках БАМа, остались на местах.

«Останавливать работы нецелесообразно даже для самих подрядчиков: они уже развернулись, на перебазировку уйдёт больше времени и денег, чем собственно на продолжение работ, – говорил прошлым летом Андрей Макаров. – Нам важно постоянно поддерживать подрядчиков, показывать им следующий год и грядущие горизонты. Третий этап – это тот стимул, та мотивация, видя которую они сегодня работают и планируют в 2024-2025 годах закончить все свои объёмы, и неплохо было бы уже перейти на следующие объекты, которые там же находятся, с точки зрения производственной, строительной логики».

Третий подэтап должен завершиться в 2032 году – провозная способность вырастет до 255 млн тонн в год. Он предусматривает строительство вторых путей на БАМе, вторых Кодарского, Кузнецовского и Северомуйского тоннелей и моста через Амур. Этот этап предлагается реализовывать, в том числе, за счёт концессионных соглашений между ОАО «РЖД», АО «Бамтоннельстрой-Мост» и АО «Газпромбанк». 11 сентября прошлого года в рамках Восточного экономического форума стороны подписали договор о совместной реализации объектов.

Андрей Белоусов и Марат Хуснуллин дали оценку подготовленного паспорта инвестиционного проекта с учётом безусловной приоритетности модернизации БАМа и Транссиба для развития страны, уникального и долгосрочного характера проекта. Необходимость его реализации обусловлена требованиями грузоотправителей в увеличении провозной способности по итогам 2030 года до 210 млн тонн, а по итогам 2032 года – до 270 млн тонн.

Игорь Левитин подчеркнул важность проекта развития БАМа и Транссиба для внутренних перевозок субъектов Российской Федерации – Сибирского и Дальневосточного федеральных округов, необходимость приоритетного учёта вопросов реализации этих проектов в программах социально-экономического развития соответствующих территорий и отраслевых стратегиях развития энергетической инфраструктуры и отдельных отраслей промышленности.



По итогам обсуждения участники заседания одобрили паспорт инвестиционного проекта «Модернизация железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей с развитием пропускных и провозных способностей (третий этап)».

Как сообщалось ранее, президент России Владимир Путин во время Послания Федеральному собранию 29 февраля 2024 года заявил о запуске третьего этапа расширения Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей.

«Запускается третий этап расширения Восточного полигона железных дорог – БАМа и Транссиба. До 2030 года их пропускная способность возрастет со 173 до 210 млн тонн в год. Одновременно должны получить развитие и порты Ванино и Советская Гавань», – сообщил глава государства.

*Источник: kremlin.ru, 27.03.2024*

### **Новый МТК может связать Магадан с Китаем**

Международный транспортный северо-восточный коридор (СВК) предлагается организовать на базе железнодорожной линии Рейново – Сковородино – Нерюнгри – Нижний Бестях – Магадан и мостовым погранпереходом Джалинда – Мохэ.

О новой концепции рассказал на IV форуме «Транспортные системы и дорожная инфраструктура Крайнего Севера» заместитель гендиректора по стратегическому развитию АО «АК «Железные дороги Якутии» Алексей Местников.

Создание СВК предполагается на основе действующего направления Сковородино – Нерюнгри – Нижний Бестях (входят участки ЗабЖД, ДВЖД и ЖДЯ) и строительства на северо-восток железной дороги Нижний Бестях – Магадан. На юге надо расконсервировать линию Рейново – Сковородино и запустить в работу пункт пропуска Джалинда – Мохэ с постройкой в будущем железнодорожного моста через Амур.

Новый коридор свяжет по кратчайшему расстоянию территории Якутии и других регионов северо-востока России с северными провинциями Китая, обеспечит новые выходы к Тихому и Северному Ледовитому океанам.

Как сообщил А. Местников, по проекту строительства железной дороги до Магадана в настоящее время прорабатывается вопрос по разработке предварительного технико-экономического обоснования проекта.

Тем временем ЖДЯ работает над возможностью возобновления грузовых перевозок через участок Рейново – Сковородино и переход Джалинда – Мохэ (пока как смешанного пункта пропуска). Вопрос реконструкции

инфраструктуры и организации движения поездов к погранпереходу предполагается решить в 2024-2025 гг.

За счет этого сообщения только на первом этапе дополнительный объем грузопотока между Россией и КНР может составить от 2-5 млн т с перспективой до 30-40 млн т к 2030 г.

Создание меридионального СВК требует принципиально меньше средств, чем соответствующее увеличение пропускной способности Восточного полигона в широтном направлении, делают вывод в ЖДЯ.

*Источник: rzd-partner.ru, 01.04.2024*

### **Минтранс рассказал, сколько средств из ФНБ потребуется на строительство ВСМ**

Актуальная финансовая модель строительства первой в России высокоскоростной железнодорожной магистрали (ВСМ) Москва – Санкт-Петербург предполагает привлечение до 300 млрд рублей средств из ФНБ, сообщил на итоговой коллегии Минтранса замминистра транспорта РФ Валентин Иванов.

Министр транспорта РФ Виталий Савельев в феврале на совещании у президента РФ Владимира Путина по ВСМ сообщал, что базовый вариант финансирования проекта предполагает 580 млрд рублей из ФНБ. По итогам мероприятия были даны поручения о доработке экономических аспектов. Первый вице-премьер Андрей Белоусов на старте строительства ВСМ 14 марта говорил, что вопросы, в том числе источники финансирования, проработаны. Детали он не называл.

Иванов при этом утвердительно ответил на вопрос, рассматривается ли вариант без этих средств. «Да», – ответил он также на уточняющий вопрос, идет ли речь о привлечении в проект до 300 млрд рублей из ФНБ.

*Источник: ria.ru, 29.03.2024*

### **Хуснуллин сообщил, что маршруты МЦД продлят до 11 регионов Центрального транспортного узла**

Маршруты Московского центрального диаметра (МЦД) продлят до 11 регионов Центрального транспортного узла, сообщил вице-премьер РФ Марат Хуснуллин.

«Сегодня мы видим, что есть потребность продления (МЦД) до всех крупных региональных столиц. Поэтому Москвой совместно с ОАО «РЖД», совместно с правительством, ведется проработка дальнейшего продления до 11 городов этих железнодорожных маршрутов», – сказал Хуснуллин.

По его словам, в настоящее время идет расчет необходимых средств и подготовка подходов и технико-экономического обоснования проекта. Предыдущий проект был реализован на паритетных основах между федеральным бюджетом, бюджетом города Москвы и бюджетом ОАО «РЖД». Надеемся, что такую же схему паритета сохраним для этих 11 дополнительных маршрутов.

Ранее в своем послании президент РФ Владимир Путин сообщал о продолжении масштабной модернизации Центрального транспортного узла. Он подчеркивал, что МЦД будет основой для соединения современными скоростными маршрутами столичный регион с Ярославской, Тверской, Калужской, Владимирской и другими областями.

*Источник: tass.ru, 29.03.2024*

## **ТМХ представил Минпромторгу России программу развития производства новейших российских тепловозов**

На Брянском машиностроительном заводе активно ведется модернизация производственных площадок для реализации инвестиционного проекта, направленного на разработку и выпуск новой техники. Проект предполагает установку нового оборудования в цехах завода. С выполненными работами в ходе рабочей встречи ознакомился директор департамента стратегического развития и корпоративной политики Минпромторга России Алексей Матушанский.

В совещании также приняли участие первый заместитель генерального директора АО «Трансмашхолдинг» Александр Морозов, заместитель генерального директора ТМХ Артем Леденев, руководитель направления Отдела КИП и технологического суверенитета ФРП Валентина Елина, генеральный директор БМЗ Александр Попругин. Участники встречи осмотрели производственные площадки завода и познакомились с циклом сборки маневровых и магистральных локомотивов. Особое внимание участники совещания уделили новому оборудованию, установленному в цехах.

Реализация проекта по обеспечению производства магистральных и маневровых тепловозов на территории БМЗ включает разработку и постановку на производство маневрового тепловоза ТЭМ23, линейки новых магистральных

грузовых тепловозов с ДГУ отечественного производства, что позволит удовлетворить потребности «РЖД» в тяговом подвижном составе. Постановка на производство новой техники осуществляется в период с 2023 по 2025 год. Реализация проекта планируется в период с 2022 по 2028 год и предусматривает финансирование более 5 млрд руб., в том числе за счет льготного займа.

*Источник: rollingstockworld.ru, 31.03.2024*

### **«РЖД Интернешнл» готова сотрудничать с афганской Gamma в реализации железнодорожного проекта**

Российская компания «РЖД Интернешнл» планирует оказывать услуги технического консалтинга афганской Gamma Construction Company в рамках реализации проекта по строительству четвертого участка железной дороги Хаф – Герат в Афганистане.

Управление железных дорог Афганистана сообщило, что руководитель ведомства Бахт ар-Рахман Шарафат встретился в Кабуле с заместителем гендиректора «РЖД Интернешнл» Ильей Казаковым. Шарафат подчеркнул, что эта встреча является «беспрецедентной возможностью для развития сотрудничества между двумя странами в сфере железнодорожного транспорта».

Офис заместителя премьер-министра в правительстве, сформированном радикальным движением «Талибан» (запрещено в РФ), Абдулы Гани Барадара проинформировал, что 28 марта Управление железных дорог Афганистана и компания Gamma Construction заключили контракт на строительство 47-километрового участка железной дороги Герат – Хаф. На церемонии подписания документа также присутствовал Илья Казаков.

В офисе Барадара уточнили, что сумма сделки составляет 53 млн долл США. Этот участок железнодорожной линии позволит связать международный аэропорт Герата и индустриальный район города с населенным пунктом Рабат Париан. Строительство и ввод в эксплуатацию этого участка пути планируется завершить в течение двух лет.

Открытие первых участков железной дороги Хаф – Герат от иранского города до границы с Афганистаном состоялось в декабре 2020 г. Общая протяженность железнодорожного пути в рамках проекта составит 225 км. Ожидается, что его пропускная способность достигнет порядка 6 млн тонн грузов и 1 млн пассажиров в год.

*Источник: tass.ru, 29.03.2024*

## **В Росморречфлоте поддержали идею о создании речного оператора при участии РЖД**

В пользу межотраслевых экспансий говорит успешный зарубежный опыт. Для решения задач по развитию внутренних водных путей (ВВП) целесообразно привлечь возможности ОАО «Российские железные дороги» (РЖД). Такое мнение выразил заместитель руководителя Росморречфлота Константин Анисимов, отвечая на вопрос корреспондента ИАА «ПортНьюс». Вопрос о переключении грузопотоков с железнодорожного на речной транспорт обсуждается много лет, но пока безрезультатно. Одно из последних предложений – создать нового оператора речного флота в качестве дочерней структуры РЖД.

«На мой взгляд, это отличная идея. О ее целесообразности свидетельствует международный опыт. Например, в Германии у международного оператора Deutsche Bahn есть своя дочерняя судоходная компания, свои речные порты, и они взаимодействуют в разных видах транспорта. Так что подобный подход и у нас помог бы решить многие задачи», – сказал Константин Анисимов.

Как сообщало ИАА «ПортНьюс» ранее, президент Союза транспортников России (СТР) Виталий Ефимов в марте 2024 года высказал предложение поручить РЖД заняться речными перевозками на Волге. По его мнению, для организации таких перевозок можно создать отдельного оператора или включить его в состав РЖД в качестве специального дивизиона. Для запуска проекта потребуется подвижной состав, береговые терминалы и соответствующие технологии управления.

*Источник: Advis.ru, 29.03.2024*

## **Сроки запуска новой железной дороги в Нигерии сдвинуты из-за подрядчика**

В Нигерии из-за подрядчика сдвинули сроки запуска новой железной дороги.

Министр транспорта отметил, что в ходе проверки путей были выявлены недочеты, и поэтому подрядчику было дано распоряжение завершить работы к апрелю.

Открытие железнодорожного сообщения между административным центром нигерийского штата Риверс, Портом-Харкорт, и городом Аба в штате Абия будет отложено из-за подрядчика, заявил министр транспорта Нигерии 29 марта.

Изначально запуск железной дороги планировался на конец марта, однако визит высокопоставленных чиновников на место строительства вызвал недовольство текущим прогрессом работ. В результате решено перенести запуск на апрель.

Министр отметил, что в ходе проверки путей были выявлены недочеты, и поэтому подрядчику было дано распоряжение завершить работы к апрелю. Также ведутся работы по соединению морских портов Порт-Харкорт и Онне с железнодорожным путем Порт-Харкорт-Аба.

Правительство выразило свое недовольство из-за сорванных сроков, однако министр выразил надежду на то, что проект будет завершен в апреле, что будет приемлемым вариантом. Помимо этого, правительство сосредоточено на завершении и других транспортных проектов в стране, таких как железнодорожная линия Ибадан-Абуджа.

Министр призвал общественность выказать терпение и дождаться успешной реализации проектов, напоминая, что развитие транспортной инфраструктуры Нигерии остается в числе одно из ключевых направлений государственной политики.

*Источник: novostivl.ru, 01.04.2024*

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

### **Грузоотправители сталкиваются с повышением стоимости железнодорожных перевозок в Германии из-за сокращения государственных субсидий**

На фоне надвигающегося распада грузового подразделения DB Schenker грузоотправители, пользующиеся железными дорогами Германии, также теперь сталкиваются с весьма реальным повышением сборов.

Ссылаясь на возросшие расходы поставщиков, Maersk объявила, что с 1 апреля она будет взимать «надбавку за железнодорожную инфраструктуру» в размере 9 евро (9,73 долл. США) за TEU при бронировании билетов по железной дороге в Роттердам или из Роттердама.

В нем говорилось клиентам, что произошло значительное сокращение Trassenförderung, ключевой государственной субсидии на железнодорожные пути, используемые грузовыми поездами в пределах Германии. «Ранее эта субсидия была учтена в ценовых стратегиях наших поставщиков на 2024 г.

Однако в связи с сокращением этой финансовой поддержки наши поставщики вынуждены снижать свои финансовые потери, вводя дополнительную плату».

Государственная поддержка Trassenförderung, известная как субсидия на плату за доступ к трассам (ТАС), была отменена в середине января, хотя сокращение было менее агрессивным, чем предполагалось в отчетах.

Ожидалось, что субсидии ТАС в размере 350 млн евро сократятся почти вдвое, при этом ожидалось, что субсидии для других секторов грузовых железнодорожных перевозок получат аналогичное сокращение поддержки. Но когда проект предложений был опубликован, ТАС был сокращен на 120 млн евро.

Для грузовладельцев надбавка Maersk только повышает уровень неопределенности, связанной с европейскими железнодорожными перевозками, точно так же, как этот способ рассматривается как ключевой для реализации амбиций ЕС по нулевому балансу.

В прошлом месяце немецкие железнодорожные операторы приветствовали сообщения о том, что ЕК рассматривает возможность принудительного прекращения деятельности DB Cargo из-за опасений, что государственная поддержка ведет к искажению рынка, отражая опасения, которые побудили французскую SNCF приватизировать свое грузовое подразделение Fret SNCF, чтобы избежать санкций со стороны ЕК за ее достижения в области 4,3 млрд евро в период с 2007 по 2019 год.

Это решение вызвало значительный откат, высказывались предположения, что даже если частный оператор хотел воспользоваться маршрутами Fret SNCF, он не был надлежащим образом оборудован, в то время как другие утверждают, что европейские железнодорожные перевозки зависят от субсидий, чтобы конкурировать с другими видами транспорта.

Представитель Die Gueterbahnen частных железных дорог Германии сказал, что, хотя сама DB выжила за счет государственного финансирования, этого нельзя сказать о железнодорожных перевозках в стране.

Представитель Loadstar сообщил, что передача услуг DB Cargo по железнодорожным перевозкам, которые конкурировали с другими железными дорогами, станет «важным шагом вперед для честной конкуренции в сфере железнодорожных грузовых перевозок».

Но это имело бы место только в том случае, если бы эти услуги были предоставлены другому оператору, а не дочерней компании Deutsche Bahn group, о чем упоминалось в прошлом году.

Несмотря на сильную государственную поддержку DB Cargo, частный сектор показал себя способным конкурировать с поддерживаемым государством оператором, обеспечив себе долю рынка примерно в 59% к 2022 г.

Такова была выгода частных железнодорожных операторов, сообщает Die Gueterbahnen в интервью Loadstar. Недавние забастовки в DB Cargo – вопреки сообщениям не привели к остановке грузовых перевозок по железной дороге в Германии.

*Источник: theloadstar.com, 28.03.2024 (англ. яз.)*

### **По заявлению агентства Fitch, арендодатели подвижного состава устойчивы к экономическим вызовам**

Согласно отчету Fitch Ratings, арендодатели подвижного состава в Европе извлекают выгоду из продолжающегося восстановления железнодорожных перевозок и обладают устойчивостью к повышению процентных ставок, адекватным кредитным плечом и долгосрочным профилем финансирования.

Агентство Fitch отмечает, что европейская политика, направленная на развитие экологически чистого транспорта, окажет поддержку как пассажирскому, так и грузовому секторам, хотя замедление экономического роста и усиление конкуренции могут оказать давление на финансовые показатели арендодателей.

Fitch ожидает, что арендодатели подвижного состава справятся с рисками, связанными с ростом стоимости финансирования и инфляцией, чему помогут обширные стратегии хеджирования и долгосрочные схемы финансирования, минимизирующие риски немедленного рефинансирования. Высокие процентные ставки увеличивают барьеры для входа на рынок, в то время как продолжающаяся инфляция поддерживает остаточную стоимость существующего парка.

Вмешательство правительства Великобритании способствовало восстановлению пассажиропотока, и Fitch ожидает, что значительные субсидии продолжатся в течение следующих нескольких лет.

Агентство не ожидает, что законопроект о реформе железнодорожного транспорта Великобритании окажет немедленное существенное влияние на лизинговые компании. Потенциальное увеличение государственного участия может негативно сказаться на рентабельности, но Fitch полагает, что это будет компенсировано преимуществами более длительных контрактов, снижением кредитного риска со стороны контрагентов и более предсказуемой выручкой.

По мнению Fitch, продолжающаяся либерализация в континентальной Европе предоставит возможности для роста частным арендодателям.



Вялая промышленная и торговая активность может привести к стагнации объемов перевозок в 2024 г., но долгосрочные последствия будут сглажены благодаря долгосрочным договорам лизинга. Заметный экономический спад может оказать давление на остаточную стоимость локомотивов, особенно если перепроизводство совпадает со значительным сокращением объемов перевозок.

Fitch использует кредитное плечо в качестве ключевого показателя для оценки финансовой дисциплины арендодателей подвижного состава. В нем говорится, что допустимое кредитное плечо выше для железнодорожного сектора, поскольку оно обеспечивает более предсказуемые денежные потоки, чем другие сектора лизинга.

*Источник: railwaygazette.com, 27.03.2024 (англ. яз.)*

### **Французский железнодорожный кооператив Railcoop ликвидируется в судебном порядке**

После того, как планы по изменению ситуации и привлечению инвестиционных средств провалились, французский железнодорожный кооператив Railcoop собирается ликвидироваться в судебном порядке.

Основанный в 2019 г. кооператив поставил перед собой амбициозную цель – запустить сообщение Бордо – Лион через Периге, Лимож, Монлюсон и Роан. Первоначально запуск был запланирован на лето 2022 г., но несколько раз откладывался, и последним крайним сроком был назначен II квартал 2024 г.

В октябре 2023 г. на годовом собрании акционеров Railcoop 88,48% акционеров проголосовали за продолжение операционной деятельности, а 85,5% – за продолжение переговоров с испанским инвестиционным фондом Serena Partners. Ранее Совет директоров пришел к выводу о необходимости возбуждения коллективного производства в Арбитражном суде, то есть ликвидации компании из-за нехватки средств для продолжения деятельности. Затем представители Railcoop изменили свое решение, заявив, что изучают «все возможные способы», чтобы избежать судебной ликвидации.

В июне 2023 г. компания объявила, о срочной потребности в финансировании, а именно – к концу лета привлечь 500 тыс. евро от своих 14,5 тыс. акционеров. Но к началу октября, было привлечено всего 383,5 тыс. евро.

Весной 2023 г. Railcoop отказалась от своей единственной грузовой линии между Капденаком (Лот) и Сен-Жори (Верхняя Гаронна). Руководство компании в то время оправдывало свой уход неудобствами, вызванными забастовками железнодорожников, задержкой с вводом в эксплуатацию второй

грузовой линии, трудностями, с которыми столкнулась ее логистическая база в Капденаке, и чрезмерно длительными переговорами с некоторыми клиентами.

*Источник: railwaypro.com, 29.03.2024*

### **Об изменении тарифов Белорусской железной дорогой**

Белорусская железная дорога издала приказ № 83Н от 7 марта 2024 года «Об изменении тарифов на перевозку грузов».

Согласно приказа установить с 01.04.2024 г. по 30.06.2024 г. коэффициенты к тарифам тарифной схемы № В (приложение 2 к постановлению Министерства антимонопольного регулирования и торговли (далее – МАРТ) от 30.05.2023 №37) при экспортной перевозке груза в универсальном крытом вагоне перевозчика в зависимости от тарифного расстояния перевозки от станции отправления до станции назначения:

- 3,0 – при расстоянии перевозки до 1500 км включительно;
- 4,5 – свыше 1500 до 2500 км включительно;
- 9,0 – свыше 2500 км.

При экспортной перевозке груза через белорусско-польские пограничные переходы при расчете провозной платы применять коэффициент 3,0.

При изменении договора перевозки (кроме случаев переадресовки грузов, прибывших из-за пределов Республики Беларусь) коэффициенты, установленные в пункте 1 настоящего приказа, применять при определении провозной платы до и после станции переадресовки исходя из суммарного расстояния (до и после станции переадресовки).

Изменение уровня тарифов на перевозки грузов осуществляет постоянно действующая комиссия по тарифным вопросам Белорусской железной дороги. Заседания Комиссии проводятся каждый первый и третий вторник месяца.

*Источник: rw.by, 01.04.2024*

### **Холдингу РЖД подвезли три триллиона**

Холдинг РЖД получил по итогам 2023 г. рекордные доходы в 3 трлн руб., зафиксировав рост и в грузовом, и в пассажирском сегменте. Расходы, отмечают в холдинге, росли более низкими темпами, чем доходы, в результате годовая чистая прибыль превысила 170 млрд руб. Однако, по мнению аналитиков, опережение темпов роста доходов над расходами завершится

в этом году и, скорее всего, монополию ждет очередной рекорд по доходам, однако прибыль будет существенно ниже.

Холдинг РЖД (включает ОАО «РЖД» и 94 дочерние компании, среди крупнейших – Федеральная пассажирская компания, оператор пассажирских перевозок в дальнем следовании, Федеральная грузовая компания) получил суммарные доходы в 3,02 трлн руб. за 2023 г., что на 16% больше, чем годом ранее. Об этом сообщил холдинг, анонсируя результаты года по МСФО. Это, как заявил глава ОАО «РЖД» Олег Белозёров, выступая на коллегии Минтранса 29 марта, «исторический рекорд доходов». Выручка отдельно ОАО «РЖД» по РСБУ, как сообщала компания в начале марта, выросла на 16,4%, до 2,61 трлн руб.

Основная доля полученного холдингом результата (74%) – это доходы от грузовых перевозок и предоставления доступа к инфраструктуре. Они увеличились на 16,6%, до 2,24 трлн руб. Индексация тарифа на грузоперевозки в 2023 г. проводилась дважды – на 10% с 1 января и 10,75% с 1 декабря, что внесло вклад в результаты последнего месяца года. В финплане на 2023 г. доходы от грузовых перевозок ожидалось на более низком уровне (2,07 трлн руб., из них 260 млрд руб. за счет индексации тарифов). В 2024 г., согласно финплану, утвержденному в конце 2023 г., монополия ожидает доходов от грузовых перевозок в объеме 2,48 трлн руб.

Еще быстрее росли доходы от пассажирских перевозок – на 23,3%, до 356,1 млрд руб. В качестве причин увеличения холдинг перечисляет восстановление пассажирооборота, который увеличился на 11%, до 136,2 млрд пассажиро-километров, и индексацию тарифов в регулируемом сегменте – на 8,1% с 1 января и на 10,75% с 1 декабря 2023 г.

Операционные расходы холдинга росли более низкими темпами, чем доходы, и составили 2,6 трлн руб. (рост на 12,7% к уровню 2022 г.). В частности, компания сообщает, что трижды за год проиндексировала заработную плату, общий размер индексации составил 7,95% с учетом доиндексации за 2022 г.

Чистая прибыль холдинга РЖД составила 170,1 млрд руб., увеличившись на 51% к 2022 г. Соотношение чистого долга к EBITDA по итогам года – 2,4.

В 2024 г. инвестпрограмма ОАО «РЖД» должна составить 1,27 трлн руб. ОАО «РЖД» (без учета дочерних предприятий, в частности ФПК, на которую приходится значительная часть доходов от пассажирских перевозок) планирует получить около 2,7 трлн руб. доходов от перевозочной деятельности. При этом по грузовому сегменту намечен рост погрузки к уровню 2023 г. на 2,7%, до 1265,4 млн тонн. Пока по итогам двух месяцев погрузка падает, сокращение составило 2,9% к январю – февралю 2023 г.

По мнению главы «Infoline-Аналитики» Михаила Бурмистрова, текущий уровень индексации железнодорожных тарифов уже не позволяет поддерживать опережающий рост доходов относительно расходов. Поэтому, полагает он, в 2024 г. мы увидим ситуацию, когда опережающего роста не будет. Очевидна ситуация с падением погрузки: конечно, есть предпосылки к выходу в ноль, но, вероятно, что и это будет непросто. При этом ожидается рост расходов – на транспортную безопасность, на индексацию зарплат, плюс к тому начинают активно двигаться крупные стройки. Иными словами, полагает господин Бурмистров, по доходам, скорее всего, по итогам 2024 г. будет исторический рекорд, но по прибыли ситуация будет ухудшаться.

*Источник: kommersant.ru, 30.03.2024*

### **«Синара – Транспортные Машины» (СТМ) ожидает выручку в 141 млрд руб. в 2024 году**

Прогноз был представлен компанией на презентации планируемого выпуска облигаций. Ожидаемый результат на треть выше предварительных оценок выручки 2023 (106 млрд руб.) и на половину – факта 2022 года. Компания планирует повысить показатель EBITDA до 13,8% и существенно сократить долговую нагрузку.

Так, в СТМ ожидают в 2024 году роста реализации электровозов на 15% и восстановления доходов по электропоездам. По тепловозам СТМ является законтрактованной более чем на 80% от производственных возможностей. Компания продолжает наращивать экспорт (составил 8% в объеме поставок 2023 г.), стратегические направления – страны БРИКС и рассматривающие вход в состав организации.

Свою контрактную базу до 2054 года в СТМ заявляют на уровне 1,7 трлн руб. В ней позднее не будут учитываться высокоскоростные поезда: для этого ожидаемого контракта создается проектная компания за периметром СТМ и Группы Синара.

*Источник: rollingstockworld.ru, 30.03.2024*

## **Выручка группы компаний ТМХ ИС в 2023 году превысила 10 млрд рублей**

В 2023 году выручка группы компаний ООО «ТМХ Интеллектуальные Системы» от реализованных проектов составила более 10 млрд рублей, увеличившись на 50% по сравнению с 2022 годом.

Один из главных реализованных в прошлом году компанией проектов – создание Бортового комплекса предиктивной диагностики (БКПД). Система успешно прошла испытания на электровозе 2ЭС5К, где она корректно определила дефекты ключевых узлов в процессе эксплуатации. До конца 2024 года планируется производство и поставка опытных образцов БКПД на ООО «ПК «НЭВЗ» для последующего оснащения электровозов серии 2ЭС5К, 3ЭС5К, 4ЭС5К. Подробный материал о БКПД можно прочитать в последнем выпуске журнала Техника железных дорог.

Другим крупным проектом компании в 2023 году стало внедрение безопасной системы дистанционного управления на одном из крупнейших металлургических комбинатов России. Технология создана для предотвращения опасных ситуаций при управлении локомотивами и включает 3 решения: систему обнаружения препятствий, систему дистанционного управления и систему дистанционного видеоконтроля при движении вагонами вперед.

На протяжении 2023 года продолжалась работа по оснащению парка локомотивов РЖД технологией «Виртуальная сцепка». В 2023 году по технологии виртуальной сцепки было проведено 35 863 пары поездов, что в 3 раза больше по сравнению с 2022 годом. На сегодняшний день системой уже оснащены более 1,5 тыс. локомотивов серии 3ЭС5К, которые эксплуатируются на Восточном полигоне.

Одним из ключевых направлений деятельности ТМХ ИС в 2023 году осталось внедрение цифровых систем управления движением. В системы централизации железнодорожных предприятий включили 81 стрелочный перевод, 24 светофора и 8 автоматизированных рабочих мест. Впервые был введен в эксплуатацию центр управления трамвайным движением и автоматизированы 24 стрелки трамвайного депо. Системы упростят формирование маршрутов движения составов и организацию маневровых передвижений.

*Источник: tmhsmart.ru, 30.03.2024*

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

### **На БАМе начали реконструкцию станции Тында - ключевого узла магистрали**

ГК «1520» приступила к реконструкции станции Тында (Амурская область) – ключевого узла Байкало-Амурской магистрали, сообщила пресс-служба группы.

В результате станция сможет пропускать больше транзитных поездов.

В частности, подрядчику предстоит возвести транзитный парк «Т» площадью 2 га (в нем проложат 5 приемоотправочных путей протяженностью 1050 метров каждый, что позволит принимать длинносоставные поезда). Новый парк соединят с локомотивным депо дополнительными путями общей протяженностью 7,3 км, переустроят приемоотправочный парк и центральную горловину, оборудуют новые съезды в четной горловине, смонтируют 31 стрелочный перевод и 150 светофоров, установят модульные пункты транспортной безопасности, пункты для приемщиков и сигналистов, компрессорные станции, трансформаторные подстанции.

Кроме того, на станции обновят оборудование.

Как сообщалось, предыдущая реконструкция станции велась в 2015-2021 годах. Тогда предполагалось, что после завершения работ ее перерабатывающая способность возрастет более чем в 2,5 раза (на начало работ возможности станции позволяли сортировать порядка 840 вагонов в сутки).

Станция Тында – одна из важнейших на Восточном полигоне. Здесь сходятся грузовые и пассажирские потоки в направлении Дальнего Востока, Забайкальского и Хабаровского краев, республик Бурятия, Саха (Якутия), Иркутской и Амурской областей. Станция связывает БАМ с Транссибирской магистралью.

*Источник: interfax.ru, 27.03.2024*

### **На БАМе плюс один**

Открыли движение по новому пути ещё на одном перегоне линии Хани – Тында в Амурской области.

Уложили на перегоне Лопча – Эльгакан 13,5 км рельсошпальной решетки и пять стрелочных переводов, возвели пять мостов и смонтировали около 120 км систем связи и сигнализации.

Вечную мерзлоту в основании пути для исключения просадки в жаркое время года защитили от нагрева, отсыпав 174 тыс. м<sup>3</sup> каменной охлаждающей наброски.

На линии Хани – Тында предусмотрена модернизация ещё 13 объектов, что в итоге, после завершения второго этапа развития Восточного полигона, увеличит провозную способность всего участка до 54 млн тонн к концу 2024 года.

*Источник: ampravda.ru, 30.03.2024*

### **Завершили реконструкцию станции Пурикан в Амурской области**

Она расположена на рокаде Бамовская – Тында, которая соединяет БАМ и Транссиб.

На станции построили третий дополнительный путь длиной 1050 м. Релейную полуавтоматическую систему управления заменили на микропроцессорную.

Все работы вели без остановки движения:

- уложили 2,7 км пути и 7 стрелочных переводов;
- отсыпали почти 38 тыс. м<sup>3</sup> земляного полотна;
- протянули порядка 7,5 км линий автоблокировки и связи;
- возвели новый мост через реку Малый Ольдой.

Новая инфраструктура даст возможность принимать поезда длиной более 100 вагонов и весом 7100 тонн. Это снизит потребность в маневровых операциях.

В этом году выполним работы ещё на 10 объектах соединительной ветви, в том числе на перегонах Силип – Аносовская, Пурикан – Муртыгит, Муртыгит – Мохортов.

Это позволит увеличить провозную способность линии Бамовская – Тында с 42,2 до 54,9 млн тонн в год.

*Источник: ampravda.ru, 29.03.2024*

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

### Развитие МТК «Север-Юг» тормозит нехватка инфраструктуры

Спрос на перевозки из ОАЭ в Россию и другие страны СНГ по восточной ветке МТК «Север-Юг» вырос существенно, о таком итоге 2023 г. рассказал Антон Буянов, руководитель ПЭК: GLOBAL. С его слов, по коридору везут как оборудование и строительные материалы, так и продукты питания с длительным сроком хранения, перевозка которых не требует соблюдения температурного режима.

*– На каких маршрутах используются мультимодальные перевозки при доставке грузов по МТК «Север-Юг»?*

– Большая часть перевозок на направлении между Россией и Ираном, Азербайджаном, Индией и другими государствами Южной Азии, Персидского залива – мультимодальные. Да, МТК «Север-Юг» – это совокупность морских, речных, железнодорожных и автомобильных маршрутов.

Мультимодальными маршрутами удобно доставлять различные категории грузов: от оборудования и строительных материалов до продуктов питания с длительным сроком хранения, перевозка которых не требует соблюдения температурного режима.

По итогам прошлого года существенно вырос спрос на перевозки из ОАЭ в Россию и другие страны СНГ по восточной ветке МТК «Север-Юг». Маршрут такой: судно доставляет груз из Джебель-Али в крупнейший порт Ирана, Бендер-Аббас. Там отправления перегружаются на железную дорогу или автотранспорт, а затем следуют в Россию через Туркменистан, Казахстан и Узбекистан.

*– А каков срок доставки с учетом погрузки на несколько видов транспорта?*

– Срок доставки составлял 30 дней, при этом транзитное время более предсказуемо, чем при морской перевозке из Джебель-Али в порт Новороссийск, в котором суда могут простаивать на рейде до 5-7 дней из-за нехватки мощностей и регулярных штормов в Черном море. В перспективе перевозка по МТК «Север-Юг» позволит сократить срок доставки между Россией и Ираном, Азербайджаном, другими государствами Южной Азии, Персидского залива на 10-50%, в зависимости от направления.

Однако, к сожалению, в новых реалиях из-за того, что большая часть глобальных морских линий переориентировала поставки через Суэцкий канал на маршрут в обход Африки через мыс Доброй Надежды, логистические цепочки нарушились. По состоянию на март в порту Джебель-Али усиливаются



заторы, суда неделями простаивают в очереди на погрузку и выгрузку. Из-за этого транзитное время доставки из ОАЭ в Россию, как по морскому маршруту, так и по МТК «Север-Юг» увеличилось на 34% – в среднем до 45 дней.

*– Что для развития мультимодальных перевозок на МТК «Север-Юг» требуется в первую очередь?*

– Нехватка инфраструктуры. Срок доставки существенно увеличивается из-за необходимости перегрузки с одного вида транспорта на другой. Например, используя транскаспийский маршрут, необходимо дважды перегружать отправления – сначала в Бендер-Аббасе из контейнера в прицеп. Затем после автодоставки в порт Бендер-Энзели – снова загрузка в контейнеры и доставка морем до Астрахани.

Надеемся, что строительство железнодорожной части маршрута Решт – Астара, которое по прогнозам Организации развития торговли Ирана может занять более трех лет, позволит сократить число перегрузок. Кроме того, ускорить и упростить доставку поможет реконструкция скоростных автодорог в Иране между Тегераном, Пардисом и Рештом, а также строительство новой автострады Тегеран – Север.

Бизнес сталкивается с нехваткой инфраструктуры в портах Астрахани. В высокий сезон склады часто переполнены – недостаточно мощностей для обработки грузопотока, не хватает порталных кранов для подъема и перемещения контейнеров. Из-за этого суда часто простаивают на рейде, а бизнес сталкивается с увеличением сроков доставки. В портах также отсутствуют подъездные железнодорожные пути, что снижает объем грузопотока, который можно вывезти единовременно.

Нехватка судов для перевозки на Транскаспийском маршруте – еще одна сложность. Россия и Иран подписали соглашение о совместном производстве флота для перевозок на Каспийском море. Если первые суда выйдут на верфи в ближайшие 2-3 года, это существенно повысит перспективы Транскаспийского маршрута и в целом МТК «Север-Юг». Организация регулярных рейсов позволит существенно сократить сроки доставки на отдельных участках коридора с нескольких дней до 18-24 часов.

*Источник: rzd-partner.ru, 01.04.2024*

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

### **Новый грузовой маршрут соединит Китай и Сербию**

Начал функционировать новый грузовой маршрут между Китаем и Сербией. Маршрут соединяет китайскую провинцию Хэбэй со столицей Сербии Белградом. Железнодорожное сообщение направлено на расширение сообщения между Европой и Китаем в рамках инициативы «Пояс и путь» (BRI).

Грузовым поездам, курсирующим по новому маршруту, потребуется 20 дней, чтобы добраться до места назначения. Поезда будут отправляться из сухого порта Шицзячжуан, столицы китайской провинции Хэбэй, и преодолевать более 10 тыс. км до Белграда.

По данным китайского агентства печати «Синьхуа», это первое грузовое железнодорожное сообщение, соединяющее Хэбэй и близлежащие Тяньцзинь и Пекин с Сербией. Предполагается, что маршрут обеспечит логистическую поддержку для «углубленного сотрудничества» в рамках BRI. Железнодорожный маршрут в Сербию также может способствовать экономическому обмену между Китаем и другими странами-участницами BRI в Центральной и Восточной Европе.

Первый поезд по этому маршруту отправился 21 марта и перевозит груз на сумму почти 3 млн долларов, среди которого механическое оборудование и запчасти для автомобилей.

*Источник: railfreight.com, 25.03.2024 (англ. яз.)*

### **Интермодальные перевозки, пострадавшие от инцидента в Балтиморе (США)**

Железнодорожные компании, работающие в Балтиморе, сообщили клиентам интермодальных перевозок, что их грузы будут перенаправлены после обрушения моста.

Обрушение моста Фрэнсиса Скотта Ки в Балтиморе привело к серьезным последствиям для США и мировой торговли.

В настоящее время несколько портов и верфей недоступны по морю, и неизвестно, когда будут расчищены обломки моста и восстановлен доступ. По меньшей мере, два предприятия CSX, включая крупное предприятие по экспорту автомобилей на верфи Curtis Bay, находятся за упавшим мостом, а

также морской терминал Norfolk Southern в Дандолке, который связан железной дорогой с интермодальным терминалом в Балтиморе.

Важно отметить, что промышленный комплекс Sparrow's Point, расположенный к востоку от моста, не располагает портовыми сооружениями, необходимыми для разгрузки контейнеров или сыпучих материалов и их транспортировки к железнодорожным соединениям в узле для распределительных центров.

Компания Maersk, которая зафрахтовала судно Dali на момент крушения, заявила, что в обозримом будущем не будет работать в Балтиморе, и сообщила своим клиентам, что будет разгружаться в других портах Восточного побережья. Для грузов, уже находящихся на воде, Maersk не будет использовать порт, а будет выгружать грузы, предназначенные для Балтимора, в близлежащих портах. До конечного пункта назначения из этих портов грузы можно будет доставить наземным транспортом.

Аналогичным образом, компания COSCO Shipping заявила, что будет ссылаться на пункт о «форс-мажорных обстоятельствах» в своих положениях и условиях, и проинструктировала клиентов связаться с её представителями для организации «альтернативных вариантов порта погрузки».

Двумя крупными операторами железнодорожных перевозок в портах Балтимора являются железные дороги I класса Norfolk Southern (NS) и CSX, они обе сделали заявления относительно ближайшего будущего интермодальных перевозок на Восточном побережье США.

По словам руководителя отдела исследований Freightos Джуды Левина, порты Нью-Йорк/Нью-Джерси, Норфолк, Вирджиния, Чарльстон, Южная Каролина и Саванна, Джорджия, скорее всего, будут принимать грузы, которые больше не смогут добраться до Балтимора.

CSX заявила, что, хотя это затронет некоторых клиентов, она сохранит свои железнодорожные станции в рабочем состоянии как можно дольше.

Трафик, исходящий из других пунктов и направляемый в Балтимор, приостановлен до дальнейшего уведомления. CSX работает с международными заказчиками над поиском альтернативных решений для поддержки перемещения грузов в Балтимор и из него. Важно отметить, что внутренние интермодальные перевозки на CSX, следующие в Балтимор, остаются без изменений.

*Источник: railway-technology.com, 27.03.2024 (англ. яз.)*

## **Оператор AD Ports Group приобретает более половины акций «Сухого порта Тбилиси»**

Портовый и логистический оператор AD Ports Group из Абу-Даби (ОАЭ) объявил о подписании соглашения с фирмой Invesco о приобретении доли 60% в уставном капитале компании «Сухой порт Тбилиси» (Tbilisi Dry Port).

На данный момент помимо Invesco собственником этого порта является логистическая компания Wilhelmsen. Расположенный в Грузии между Черным и Каспийским морями порт, ввод которого в эксплуатацию запланирован на четвертый квартал 2024 г., может стать ключевым логистическим хабом в Транскаспийском международном транспортном коридоре (Middle Corridor), связывающем производственные предприятия в Азии с рынками сбыта в Европе за счет эффективного сочетания морских и сухих портов Казахстана, Азербайджана, Армении, Грузии и Турции.

В рамках данного проекта предполагается организовать прямое железнодорожное сообщение в западном направлении между Турцией и грузинскими портами Поти и Батуми с продолжением маршрута в порты Болгарии и Румынии. Будет также задействовано и восточное направление в каспийские порты по железнодорожному коридору через Азербайджан.

Порт располагается на двух земельных участках, которые будут разрабатываться поэтапно. Зарезервирован дополнительный участок площадью 88 тыс. м<sup>2</sup>, что позволит в перспективе наращивать объемы переработки.

Проект порта планируется реализовать в три этапа. К концу первого этапа его перерабатывающая способность составит 96,5 тыс. TEU, складские площади – 10 тыс. м<sup>2</sup>. После завершения третьего этапа эти величины вырастут соответственно до 286 тыс. TEU и 100 тыс. м<sup>2</sup>.

Функции управления и эксплуатации порта будут возложены на Noatum Logistics – дочернее подразделение AD Ports Group.

Транскаспийский коридор рассматривается как кратчайший торговый маршрут между Азией и Европой протяженностью примерно 7 тыс. км. По оценкам, к 2040 г. контейнерный поток по Транскаспийскому коридору может достичь 1,9 млн TEU.

*Источник: zdmira.com, 28.03.2024*

## **Литва подключится к европейской системе CIM**

Литовская железнодорожная компания LTG Group первая в странах Балтии подключится к западной системе CIM обмена данными о грузоперевозках, сообщается на сайте перевозчика. Для этого реализуется

программа FREE Rail, которая интегрирует железнодорожный сектор в европейскую железнодорожную систему через решение Orpheus Международного союза европейских железных дорог (UIC). Она позволяет передавать данные накладных CIM между сотрудничающими перевозчиками.

Ожидается, что литовское предприятие начнет использовать систему в последнем квартале 2024 г., когда будут завершены все необходимые подготовительные работы.

Программа FREE Rail позволит разработать и внедрить модель эксплуатации железных дорог, адаптированную к Балтийскому региону, основанную на стандартах Евросоюза и учитывающую специфику широкой колеи.

*Источник: rzd-partner.ru, 01.04.2024*

### **Задача на ближайшие 10 лет: выход к морю и строительство железнодорожной инфраструктуры**

План перестройки логистики с горизонтом на хотя бы 10 лет просят от профильных ведомств участники транспортной отрасли. В нем должно быть предусмотрено обеспечение портов, в том числе и железнодорожной инфраструктурой. А пока участники рынка перестраивают логистику без плана.

*Побеждает тот, у кого есть опцион*

У кого есть опцион, тот и будет завтра и послезавтра свободно принимать решения, об этом на Международной выставке TransRussia заявил Алексей Кравченко, коммерческий директор ООО «ФИТ» Fesco интегрированный транспорт.

«Главный актив в современной транспортной логистике – не вагоны и не контейнеры, а опцион. У кого есть опцион, тот и будет завтра и послезавтра свободно принимать решения. Чем больше вариантов в конкурентной борьбе», – отметил он.

Со слов А. Кравченко, компания Fesco наращивает компетенции в Азово-Черноморском бассейне, они связали порт Новороссийск с Индией по морю и с Москвой по колее 1520. На морскую линию между Петербургом и Китаем компания планирует вывести в этом году уже шестое судно, оно из порта Санкт-Петербург через фидерное плечо также будет заходить в порт Калининград. Как подчеркивает Кравченко, суда, идущие из Китая в Петербург, заходят в Индию, а далее фидерные операторы доставляют грузы во все ключевые порты Индии.

«Несколько лет назад мы даже подумать не могли о возможности прямого сервиса между Китаем и портом Санкт-Петербург, без трансшипмента. И главное, этот сервис полностью оперируется российской компанией», – восклицает Кравченко.

Выход на морскую линию, которая соединяет Китай и русскую Балтику, Владимир Косой, президент «Центра экономики инфраструктуры», назвал нетривиальным решением. Потому что 3 года назад вся логистика портов Балтики сводилась к сотрудничеству с портом Роттердама, продолжает эксперт. Грузы в Китай из Петербурга по морю доставляли через порты Европы. А сейчас логистика усложнилась, продолжает В. Косой. Эксперт пытается сослаться на мировой опыт, но примеров не находит.

«Россия на сегодняшний день не может строить такие логистические цепочки, которые есть в других странах. В силу специфики страны и огромных территорий», – продолжает эксперт.

В Индии, например, есть порты, которые обеспечены в том числе и железнодорожной инфраструктурой. Но плечо вывоза там максимум полторы тысячи километров. А Россия оперирует ситуацией, где плечо вывоза – в разы больше. Он заявляет о необходимости создания плана по перестройке логистики с горизонтом на хотя бы 10 лет.

#### *Россия нуждается в выходе к морю*

«У России не достаточно выходов к морю, которые обеспечены инфраструктурой», – говорит В. Косой.

Морские порты России, горячо продолжает он, не обеспечены железнодорожной сетью. В частности, не хватает тыловых мощностей рядом с портовой инфраструктурой, которая обеспечивает оборот вагонов. Поэтому вопрос подвоза контейнеров и вывоза их из портов – критический. В прошлом году контейнеры заблокировали работу дальневосточных портов. Экспорт через порты увеличится в среднем на 8-9% по итогам 2023 года, об этом заявлено на Международной выставке TransRussia. Однако число перевозок через порты Дальнего Востока снижается, в том числе на 2% сократился контейнерооборот, на 21% – общий объем отправок по железной дороге в адрес дальневосточных портов. Со слов В. Косого, приближение проблем с вывозом контейнеров «явно ощутим в порту Мурманск, здесь уже сейчас инфраструктура не справляется с подвозом».

«Назрел вопрос по возврату обсуждения проекта «Урал Промышленный – Урал Полярный», – говорит он.

Прямые линии между Азией и западными портами России имеют лучшую балансировку с точки зрения контейнерного оборудования, говорит Алексей Кравченко. В 2024 году, по прогнозу Кравченко, контейнерооборот не закончит

свой рост. Ниши – импорт автомобилей, экспорт сельхозпродукции. Но этот рост происходит на фоне снижения оборачиваемости транспортных активов. Тормозят контейнерооборот ограничения самой железной дороги: по железнодорожной сети в западную часть страны приводится больше контейнеров, чем из нее увозится в Китай, говорит А. Кравченко.

«Это очень сильно влияет на балансировку интермодальных и железнодорожных решений. И наиболее сбалансированные линии – это морские: сколько контейнеров завезли, столько и увезли», – продолжает он.

Но в 2024 году рынок не будет открывать новые морские рынки, уверен он. Потому что рынок стал прагматичным: если линии открывают, то только для того, чтобы работать в долгую, подчеркивает он. И самое главное, нужны не новые линии, а новые морские суда, а также избавление от «сложностей в проведении валютных платежей, как и в отношении заказчиков, так и перевозчиков и экспедиторов», продолжает Кравченко.

Индия ведет торговлю с Россией в формате «рубль-рупия», об этом говорит Аравамутан Чакрапани, вице-президент Индийского бизнес-альянса. Он уверен, что пока российские морские линии будут заходить в Индию, торговля между двумя странами будет только увеличиваться.

*Источник: rzd-partner.ru, 27.03.2024*

### **Грузы выбились из колеи**

Погрузка на железных дорогах РФ в первом квартале заметно снизилась: по предварительным оценкам, на 3,2%, до 295,7 млн тонн. Наибольшие потери (5,5 млн тонн) – это строительные грузы, погрузка которых сократится на 17%.

В первом квартале погрузка угля потеряет 4,7 млн тонн, или 5,1%. Сильное снижение экспорта (на 5,8 млн тонн, или 11,3%) будет компенсировано приростом на 1 млн тонн перевозок во внутрироссийском сообщении. Похожая картина и с другим массовым грузом на сети – нефтью и нефтепродуктами. Их экспорт упал на 10,7%, или на 2,6 млн тонн, однако на 5,6% выросли внутренние перевозки, в результате чего общее сокращение составило лишь 1,6%, или 0,9 млн тонн.

Растущие категории грузов – это удобрения (+ 1,9 млн тонн, или 12,5%), показывающие рост во всех сообщениях, особенно в экспортном (+1,6 млн тонн, или 24,8%). Также растет погрузка зерна – на 7,7% в целом и на 10,9% на экспорт – и контейнерных грузов, показывающих рост на 6,8%, причем драйвером являются внутренние перевозки (рост на 0,5 млн тонн, или на 9,1%). При существенном снижении экспорта (на 9,7%) перевозки лесных

грузов в абсолютном выражении незначительно приросли – на 0,8% – благодаря внутренним перевозкам.

Основные потери грузопотока – 8,7 млн из 9,7 млн тонн – приходятся на южное направление.

Погрузка угля на экспорт через порты Азово-Черноморского бассейна упала на 58,3%, сократившись на 4,7 млн тонн. Эти потери ОАО «РЖД» объясняет отсутствием заключенных контрактов на перевалку угля в порту Тамань на фоне повышения ставок и ужесточения финансовой ответственности грузоотправителей перед терминалом. Угольные компании из-за высокой стоимости перевалки в феврале – марте перестали отправлять грузы через терминал ОТЭКО в Тамани.

Еще 3,8 млн тонн на южном направлении было потеряно в погрузке строительных грузов во внутрироссийском сообщении, там же на 1,4 млн тонн снизилась и погрузка руды – впрочем, компенсированная небольшим приростом экспорта. ОАО «РЖД» поясняет, что потери погрузки стройгрузов на юге связаны с завершением строительства участков трассы М-12 и обходов крупных городов (Краснодара, Анапы, Саратова, Грозного, Волгограда и др.), неблагоприятными погодными условиями и высокими ставками аренды полувагонов. Причина снижения по руде – ремонты на крупных предприятиях Белгородской, Курской, Кемеровской и Свердловской областей, а также сокращение перевозок в адрес Новороссии в связи с переориентацией на местное сырье.

Также на юге потерян экспорт 1,1 млн тонн нефтяных грузов – из-за высокой грузовой базы в начале 2023 г. и снижения погрузки НПЗ Уфимской, Самарской групп и Саратовской области по технологическим причинам.

Еще 4 млн тонн железные дороги недосчитались на северо-западном направлении. Основной вклад внесло снижение погрузки на экспорт по углю (– 16,5%, или 2,6 млн тонн), железной руде (– 50,2%, или 700 тыс. тонн) и нефтяным грузам (– 13,6%, или 1,5 млн тонн).

Сложности с углем ОАО «РЖД» объясняет нестабильной работой сервисных компаний и конвенциями (ограничениями отправок) в адрес Усть-Луги из-за смерзания грузов. Последний фактор касается и мазута, прибывающего в Усть-Лугу, что обусловило спад экспортных отправок наряду с поломками оборудования на НПЗ в Нижнем Новгороде и задержками с подводами танкерного флота.

Просадка экспорта угля в первом квартале в значительной степени вызвана снижением цен на мировых рынках на фоне высоких тарифов на перевозку по железной дороге и перевалку в портах, говорит главный стратег инвесткомпания «Вектор Икс» Максим Худалов. Перспективы улучшения ситуации пока не видно, и, скорее всего, до начала подготовки к отопительному



сезону цены на уголь энергетических марок повышаться не будут, а инфраструктурные операторы (прежде всего порты) вряд ли существенно снизят стоимость своих услуг.

По мнению главы «Infoline-Аналитики» Михаила Бурмистрова, есть три номенклатуры, которые стабильно растут, – это зерно, контейнеры и минудобрения. По остальным грузам динамика неутешительна: российская угольная отрасль уже начала сокращать добычу, так как некоторые марки угля с учетом дисконтов и роста логистических издержек становятся неконкурентоспособными на мировых рынках. По строительным грузам также наблюдается стагнация базового спроса в жилищном строительстве, но есть потенциал, связанный с крупными инфраструктурными проектами.

Господин Бурмистров отмечает, что, если раньше была иллюзия, что грузовладельцы имеют неограниченные финансовые ресурсы и способны одновременно платить налог на сверхприбыль, дополнительные экспортные пошлины, а также оплачивать логистические и транзакционные издержки из-за переориентации экспорта, то сейчас эта иллюзия развеялась.

*Источник: kommersant.ru, 01.04.2024*

### **От простоя к сложному**

Как стало известно, правительство поручило Санкт-Петербургской международной товарно-сырьевой бирже (СПБМТСБ) проработать вопрос о двукратном увеличении штрафов для грузополучателя за сверхнормативный простой вагонов с нефтепродуктами. Эти штрафы на 11-й день сверхнормативного простоя могут вырасти с 4 тыс. до 8 тыс. руб. в сутки за цистерну. Также рекомендуется бирже увеличить размер гарантийного обеспечения для покупателей по биржевым договорам с 5% до 15% при железнодорожных отгрузках.

Рост штрафов за сверхнормативные простои не только не решит проблему, но и создаст дополнительные существенные издержки для грузополучателей и риски увеличения стоимости топлива для конечного потребителя, заявил гендиректор топливного трейдера «Уфаойл» Ринат Фаттахов. Он считает, что лишь в 20% случаев простои происходят по вине грузополучателей, а ключевые причины заключаются в ограниченной пропускной способности железнодорожной сети. По оценкам Рината Фаттахова, для «Уфаойла» за последние 2 года число простоев уже выросло в 6 раз. Так, в первый-четвертый день сверхнормативного простоя штраф составляет 2 тыс. руб. за цистерну, с пятого дня – 4 тыс. руб., в среднем это

порядка 2 тыс. за тонну нефтепродуктов в месяц, а стоимость хранения на нефтебазе значительно ниже – 700 руб. в месяц. По оценкам другого собеседника, «простой под выгрузкой биржевых нефтепродуктов является критичным». При доле биржевых отгрузок в РФ до 10% от общего числа перевозок нефтепродуктов с января 2023 г. по март 2024 г. доля простоев на выгрузке по биржевым сделкам превысила 50% от всех простоев по выгрузке.

Ситуация с простоями сложная, согласен глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров.

Есть отдельная проблема с цистернами, которые идут через биржу: там зачастую мелкие повагонные отправки, малые грузополучатели, есть проблемы, связанные с их приемом, а также со специфическими плавающими сроками доставки. В решении о штрафах есть логика, полагает эксперт, поскольку важно, чтобы в условиях нестабильного обеспечения внутреннего рынка топливом «именно биржевая история продолжала развиваться».

Решение проблемы сверхнормативных простоев в первую очередь лежит в области обеспечения ритмичности отгрузок и снижения сроков доставки моторных топлив по железной дороге, выросших в 2023 г. почти в 2 раза, считает глава Российского топливного союза Евгений Аркуша. «Что же касается штрафов за сверхнормативный простой, то его уплачивать должен тот, кто виноват. Для этого необходимо вернуться к процедуре автоматического заполнения акта общей формы (форма ГУ-23), описывающего все движения цистерны после прихода на станцию назначения, но на сегодняшний день по непонятным причинам такие акты перестали оформляться ОАО «РЖД», – отмечает он.

Александр Новак также поручил ФАС, СПБМТСБ и ОАО «РЖД» проработать вопрос предоставления права поставщику отклонять заявку на поставку нефтепродуктов в случае, если ОАО «РЖД» сообщит о скоплении вагонов на соответствующей станции назначения. В ФАС заявили, что «концептуально поддерживают инициативу для предотвращения риска затоваривания НПЗ, вследствие чего может снизиться выпуск топлива». Служба считает, что идея может позволить «снизить нагрузку на железнодорожную инфраструктуру и увеличить оборачиваемость и ритмичность поставок нефтепродуктов».

В марте из-за атак беспилотников пострадали несколько установок первичной переработки нефти на НПЗ «Роснефти» и ЛУКОЙЛа, что создало риски нехватки топлива. Согласно протоколу, нефтяникам «рекомендовали ускорить загрузку мощностей НПЗ за счет своевременного вывоза нефтепродуктов».

### **«Трансконтейнер» расширил географию перевозок контейнеров в полувагонах отправлениями из Хабаровска**

Контейнерный оператор «Трансконтейнер» (входит в ГК «Дело») в середине марта организовал отправки контейнеров в полувагонах с собственного терминала на станции Хабаровск-2, где ранее такая технология перевозок не осуществлялась, следует из сообщения компании. Конечными точками маршрутов стали станции Батарейная (г. Иркутск) и Клещиха (г. Новосибирск).

Как сообщили в компании, новый сервис позволяет минимизировать простой контейнеров на площадке и, как следствие, ускорить доставку груза. В перспективе планируется организовать прямые контейнерные поезда в полувагонах из Хабаровска до Москвы.

*Источник: infranews.ru, 28.03.2024*

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

#### **Венгрия и Словакия вновь открывают несколько пограничных линий**

Венгрия и Словакия вновь открывают несколько пограничных линий. Министерство транспорта и строительства Словакии планирует возобновить несколько региональных железнодорожных перевозок.

Первыми будут возобновлены железнодорожные перевозки между городами Лу-Единец (Лошонц) и Хатван, а также между городами Ко-Эдинбург (Кошице) и Бридж (Кошице). На втором этапе могут быть возобновлены четыре других региональных межгосударственных железнодорожных сообщения, в зависимости от переговоров с венгерской железнодорожной компанией.

По данным минтранста Словакии, линия Лученец – Филяково – Шальготарьян – Хатван может быть соединена с линиями Зволен, Римавска Собеда и Рожнява в Словакии и линией Кошице – Будапешт Евросити (ЕС) в Хатване, Венгрия. Ожидается, что поезда будут курсировать каждый час в часы пик и каждые два часа в нерабочее время. На линии Кошице – Чаня поезда также будут курсировать с интервалом в один час в часы пик.

По словам министра транспорта Словакии Йозефа Онто, мы хотим улучшить трансграничное сообщение и тем самым укрепить связи между людьми, живущими в приграничных регионах. Прежнее железнодорожное сообщение было закрыто в 2003 г., но сейчас будет пользоваться спросом

По данным Министерства Словацкой Республики, представители словацких государственных железных дорог (ŽSR) и MÁV в ближайшее время проведут переговоры по этому вопросу.

*Источник: railwaypro.com, 01.04.2024 (англ. яз.)*

### **Компания European Sleeper запустила первый прямой железнодорожный маршрут между Прагой и Брюсселем**

Голландско-бельгийская стартап-компания European Sleeper запустила ночные поезда по продленному маршруту Брюссель – Берлин – Прага. Первый рейс состоялся 25 марта 2024 г. Предусмотрены промежуточные остановки в Антверпене (Бельгия), Роттердаме и Амстердаме (Нидерланды), Берлине, Дрездене и Бад-Шандау (Германия), Дечине и Усти-над-Лабем (Чехия). Стоимость билетов в одну сторону начинается от 49 евро в купе с шестью местами для сидения (вариант Seats-Budget) и от 79 евро – в купе Couchettes-Comfort, в котором шесть спальных мест в дневные часы трансформируются в места для сидения. Поезда, сформированные из модернизированных вагонов, курсируют три раза в неделю – по понедельникам, средам и пятницам, отправляясь из Брюсселя в 19 ч 22 мин и прибывая в столицу Чехии в 10 ч 56 мин следующего дня.

Компания European Sleeper образована в 2021 г. и работает по кооперативной модели, привлекая средства частных инвесторов для организации новых маршрутов и повышения качества оказываемых пассажирам услуг. Первый рейс поезда Good Night сообщением Брюссель – Амстердам – Берлин состоялся в мае 2023 г.

В 2025 или 2026 г. European Sleeper планирует запустить новый маршрут ночного поезда, который соединит Амстердам, Брюссель и испанскую Барселону.

*Источник: globalrailwayreview.com, 29.03.2024 (англ. яз.)*

### **Glacier Express – один из самых роскошных поездов в мире в 2024 году (Швейцария)**

Поездка на Glacier Express («Ледниковый экспресс») по Швейцарии считается одной из величайших поездок на поезде в мире.

Весь путь этого поезда проходит по Альпам, через потрясающие по красоте места: горы, долины, горные реки, высокие виадуки, многочисленные

тоннели. За считанные минуты поезд попадает из весны в зиму (а на высоте 2 км сейчас настоящая зима), а потом обратно. В зависимости от сезона пейзажи совершенно разные.

Glacier Express известен не только своей роскошью, но и панорамными видами на маршруте между курортным Санкт-Морицем на юго-востоке Швейцарии и Церматтом на юге страны. Путь с остановками занимает почти 8 часов и проходит по метровой узкоколейной железной дороге. В местах крутых подъемов и спусках поезду помогает зубчатая система.

В составе поезда обычно 5-6 вагонов разных классов, все – с панорамным обзором. В вагонах второго класса компоновка сидений 2+2, в вагонах первого класса – 2+1, и, наконец, в вагоне класса Excellence места располагаются по схеме 1+1, а всем пассажирам вагонам предлагается обед из семи блюд, длящийся почти всю дорогу, услуги консьержа.

Малоинтересных участков на маршруте «Ледникового экспресса» нет вообще. Буквально каждую минуту можно сделать интересный снимок. Во избежание бликов лучше всего для этого выходить в тамбур, единственное место с открывающимися окнами.

*Источник: dev.atorus.ru, 31.03.2024*

### **В Южной Корее надеются, что новое скоростное железнодорожное сообщение поможет повысить рождаемость**

Власти Южной Кореи возлагают большие надежды на проект скоростного подземного поезда Great Train eXpress (GTX) стоимостью 134 трлн вон (99,5 млрд долл. США), который к 2035 г. свяжет Сеул с несколькими отдаленными районами шестью новыми линиями.

Авторы проекта уверены – развитие скоростного железнодорожного сообщения в стране будет способствовать повышению рождаемости. По их мнению, строительство побудит молодежь покупать недвижимость за городом, так как у молодых людей будет более удобное и быстрое сообщение с городом, где большинство работает. Именно по причине того, что молодые люди тратят много времени на поездки и из-за этого устают, у них просто не хватает времени и сил на создание семьи, уверены чиновники. Сообщается, что уровень рождаемости в Сеуле даже ниже, чем в среднем по стране.

29 марта президент страны Юн Сок Ель торжественно открыл участок первой линии, который сократит время в пути от столицы до города-спутника Донгтан до 19 мин. с нынешних 80 мин. на автобусе. Более короткие поездки на

работу «позволят людям проводить больше времени со своей семьей по утрам и вечерам», – добавил он.

Министр земельных ресурсов Пак Сан У сообщил, что GTX позволит молодым людям также выбирать жилье вдали от столицы, не тратя часы на дорогу. «Если по дороге домой приходится два часа добираться на работу, как можно выкроить время для детей? Идея в том, чтобы дать людям больше свободного времени после работы», – сказал он.

Однако некоторые аналитики считают, что GTX может способствовать упадку сельских районов Южной Кореи, привлекая больше людей в перенаселенную столицу.

*Источник: azertag.az, 29.03.2024*

### **Пассажирское сообщение через АПП Полтавка – Дуннин (КНР) возобновили**

Туробмен с Китаем на этом направлении был прекращен в августе 2023 года из-за мощного тайфуна.

Прошлогодний циклон и наводнение в Приморье нанесли погранпереходу значительный урон. Восстановительные работы пункта пропуска велись более полугода. Так, в декабре 2023 года было возобновлено грузовое сообщение, а теперь восстановлено и пассажирское: погранпереход пересекли первые автобусы с туристами.

«Приморскому краю это позволит разгрузить другие туристические направления, а для китайской стороны это прежде всего возможность въезда в Россию по электронной визе», – сказал руководитель агентства международного сотрудничества Приморского края Алексей Старичков.

На сегодняшний день Полтавка – Дуннин – один из двух автомобильных пунктов пропуска на территории Приморья, через которые возможен въезд по электронной визе.

*Источник: rzd-partner.ru, 01.04.2024*

### **SNCF начала сотрудничать с художником Бэнкси**

Поезда французского оператора SNCF TGV-M украсили девочкой с воздушным шаром – иллюстрацией художника Бэнкси (рис. 1).



*Рис. 1. Иллюстрация художника Бэнкси*

Бэнкси – псевдоним анонимного английского андерграундного художника стрит-арта, личность которого неизвестна. Именно поэтому рисунки на поездах были сделаны ночью. Уже после того, как они были готовы, специалисты нанесли специальное защитное покрытие, которые обеспечит сохранность шедевров. Сообщается, что сам художник высоко оценил достоинства поезда – низкий уровень выбросов, скорость и удобство.

*Источник: rzd-partner.ru, 01.04.2024*

### **Перевозки пассажиров на сети РЖД в I квартале 2024 г выросли на 5,4%**

По оперативным данным перевозки пассажиров на сети ОАО «РЖД» в первом квартале 2024 г. выросли на 5,4% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и составили 281,3 млн человек, в том числе в марте перевозки выросли на 3,4% – до 100,2 млн человек.

Перевозки в пригородном сообщении в первом квартале текущего года составили 254,4 млн человек (рост на 4,8% год к году), в дальнем следовании – 26,9 млн человек (рост на 11,9%). В марте в пригородном сообщении отправлено более 91 млн пассажиров, что на 2,5% больше показателя аналогичного периода прошлого года, в дальнем следовании – 9,2 млн человек (рост на 14,3%).

Пассажирооборот на сети ОАО «РЖД» в первом квартале вырос на 9,9% и составил 28,1 млрд пасс-км, в том числе в пригородном сообщении – 7,5 млрд пасс-км (рост на 3,2%), в дальнем следовании – 20,6 млрд пасс-км (рост на 12,5%).

Пассажирооборот в марте составил 9,5 млрд пасс-км (рост на 9,5%). В частности, в пригородном сообщении он вырос на 3,3%, до 2,6 млрд пасс-км, в дальнем следовании – на 12,1%, до 6,9 млрд пасс-км.

*Источник: Iprime.ru, 01.04.2024*

## ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ

### **Alstom выполнит контракт на техническое обслуживание X-Trafik с VR Sverige AB (Швеция)**

Компания Alstom получила новый контракт на техническое обслуживание 9 поездов X-traffic в регионе Евлеборг в Швеции.

Контракт, который рассчитан на 11 лет, будет включать как эксплуатацию, так и техническое обслуживание поездов X-traffic (рис. 2).



*Рис. 2. Поезд оператора X-traffic*

К техобслуживанию планируется начать в июне 2025 г., работы будут осуществляться благодаря новому назначению VR Sverige AB в качестве единственного оператора X-trains в округе Евлеборг.

Техобслуживанию подлежат девять двух- и трехвагонных поездов модели Regina, которые в настоящее время курсируют по маршрутам между Евле, Люздалем и Сундсваллем.

*Источник: railway-news.com, 27.03.2024 (англ. яз.)*

### **RBP и RAILPOOL подписали соглашение об аренде модульных гибридных маневровых локомотивов**

Компания RBP подписала с RAILPOOL один из первых договоров лизинга с полным спектром услуг на поставку в общей сложности пяти современных маневровых локомотивов Modula hybrid производства компании Vossloh Rolling Stock (рис. 3). В будущем парк железнодорожной RBP, базирующейся в Зигбурге, пополнится версиями BDD (аккумуляторно-дизельный) и EDD (пантографно-дизельный).





Рис. 3. Гибридный маневровый локомотив Modula hybrid производства Vossloh Rolling Stock

Двадцать шестого марта RAILPOOL, одна из ведущих европейских компаний по лизингу электровозов, и Rheinische Bahnpersonal-und Verkehrsgesellschaft mbH (RBP) подписали в Зигбурге один из первых договоров лизинга с полным спектром услуг на пять современных гибридных маневровых локомотивов, которые будут поставлены в III квартале 2026 г.

Локомотивы оснащены европейской системой управления движением поездов (ETCS) и дистанционным радиоуправлением. Двойные двигатели с аккумулятором (BDD) обеспечивает мощность в 1000 кВт, в то время как вариант EDD обеспечивает мощность в 2,5 МВт при работе от воздушной контактной сети и 1000 кВт на дизельной тяге. Радиус в кривых составляет 75 м.

*Источник: globalrailwayreview.com, 29.03.2024 (англ. яз.)*

### **Stadler поставит 9 новых поездов для австро-венгерской компании GySEV**

Австро-венгерский оператор подвижного состава GySEV (в Австрии – Raaberbahn) подписал контракт со Stadler на поставку 9 пятивагонных междугородних электропоездов Flirt (рис. 4) с опцией на поставку еще 4 составов. Закупки финансируются за счет кредита, предоставленного Европейским инвестиционным банком (ЕИБ).



Рис. 4. Пятивагонный междугородний электропоезд Flirt

Контракт также включает поставку запасных частей, эксплуатационных комплектов, ПО и аппаратной поддержки, включая диагностические инструменты и бортовые системы информирования пассажиров, системы

ETCS, а также техническое обслуживание подвижного состава в течение 5 лет после поставки. По условиям соглашения, GySEV должна в течение 3 месяцев уточнить свои планы по дополнительной закупке поездов в рамках опциона.

Поезда Flirt для GySEV будут произведены на заводе Stadler в Сольноке, Венгрия. Максимальная скорость составов – 160 км/ч. В каждом поезде будет 248 посадочных мест: 32 в первом классе и 216 во втором. Длина поездов будет составлять 106 метров.

На сегодняшний день GySEV управляет парком электропоездов Flirt в размере 20 единиц. Они были заказаны и поставлены в три этапа в период с 2013 по 2018 года. Всего Венгрия эксплуатирует порядка 143 электропоездов данной модели – кроме оператора GySEV, 123 единицы находятся в собственности Венгерских государственных железных дорог (MAV).

*Источник: techzd.ru, 01.04.2024*

### **Летом у Болгарских железных дорог появятся новые вагоны из Германии**

К лету Болгарские государственные железные дороги получат 76 подержанных вагонов из Германии (рис. 5). Это стало возможным после того, как БДЖ и Deutsche Bahn подписали контракт на их поставку на сумму более 30-ти миллионов левов, сообщило Министерство транспорта и коммуникаций.



*Рис. 5. Подержанные вагоны из Германии*

Первые 19 вагонов придут в Болгарию в апреле, а остальные 57 будут доставлены по графику к началу июня. С их помощью БДЖ модернизирует более пятой части своего подвижного состава и будет обслуживать наиболее загруженные маршруты из Софии в Варну, Бургас и Русе.

Контракт включает поставку 60 пассажирских вагонов салонного типа для перевозки второго класса, 6 специализированных пассажирских вагонов для перевозки инвалидов и велосипедов, а также 10 вагонов-бистро.

Общая стоимость контракта составляет 30,5 млн левов, включая все расходы по их доставке в Болгарию. Цена за единицу вагона составляет 391 166 лв.

Подвижной состав отвечает всем современным стандартам комфорта, оборудован системой кондиционирования, а также информационной системой оповещения пассажиров о станциях и остановках на пути следования поезда. Последний плановый ремонт вагонов проводился в период 2018-2022 годов, и до декабря 2023-го года они находились в эксплуатации на сети железных дорог Германии.

В конце января министр транспорта и коммуникаций Георгий Гвоздейков сообщил, что Минтранс и БДЖ находятся на финальной стадии переговоров по закупке модернизированного подвижного состава у Deutsche Bahn. Через неделю представители Минтранса и БДЖ отправились в Лейпциг и посетили базу Deutsche Bahn, чтобы осмотреть подвижной состав и уточнить все детали сделки.

*Источник: burgaslife.bg, 31.03.2024*

### **Компания East Midlands Railway модернизирует парк подвижного состава**

Компания East Midlands Railway (EMR, Великобритания) выполняет программу стоимостью 60 млн ф. ст. (около 70 млн евро), предусматривающую модернизацию электропоездов серии 360 и дизель-поездов серий 158 и 170. Комплексный проект реализуется в сотрудничестве с компаниями Angel Trains, Siemens, Porterbrook и Eversholt. Все работы будут выполняться на территории Великобритании.

Оператор EMR является дочерним предприятием компании Transport UK Group, выполняет пригородные, междугородные и региональные пассажирские перевозки по франшизе East Midlands в регионе Восточный Мидленд. Кроме того, поезда Luton Airport Express оператора курсируют между лондонским вокзалом Сент-Панкрас и международным аэропортом Лутон.

Программа нацелена на повышение уровня комфорта и удобств для пассажиров. Все поезда серий 360, 158 и 170 будут оснащены современными системами информирования и видеонаблюдения, предусмотрено обновление пассажирских кресел, замена некоторых элементов интерьера, в частности багажных полок. В вагонах поездов серии 360 также изменится схема расположения пассажирских кресел, будут установлены розетки для подзарядки мобильных устройств.

Кроме того, в начале 2025 г. оператор EMR намерен ввести в эксплуатацию 33 поезда Aurora с комбинированным приводом производства компании Hitachi Rail. После этого парк подвижного состава оператора будет включать только новые и модернизированные поезда. Пятивагонные поезда Aurora должны обращаться на магистрали Midland Main (MML).

*Источник: zdmira.com, 27.03.2024*

### **Зубчатая железная дорога Dolderbahn в Швейцарии обновляет подвижной состав**

Компания Stadler поставила первый из двух вагонов, заказанных для зубчатой железной дороги Dolderbahn в швейцарском Цюрихе (рис. 6). Прибытие второго вагона ожидается в августе 2024 г.



*Рис. 6. Новые вагоны зубчатой дороги Швейцарии*

Зубчатая железная дорога Dolderbahn длиной 1328 м колеи 1000 мм электрифицирована на постоянном токе напряжением 600 В, она имеет перепад высот 162 м, что соответствует уклону около 19%. Линия принадлежит совместному предприятию Dolderbahn-Betriebs с равными долями участия в нем (50:50) города Цюрих и отеля Dolder Grand, но находится в эксплуатации у оператора общественного транспорта Цюриха Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ).

В июне 2021 г. VBZ заключил контракт стоимостью 10,6 млн швейц. фр. с компанией Stadler Bussnang на поставку двух вагонов Bhe1/2 и запчастей к ним. Новый подвижной состав призван заменить вагоны постройки Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik (SLM), введенные в эксплуатацию в 1973 г.

Дизайн нового вагона длиной 11,8 м разработан швейцарским агентством Milani. Он рассчитан на перевозку 71 пассажира, в том числе 16 – на местах для сидения. Конструкция предусматривает вход в салон на одном уровне с платформой и противоскользящее напольное покрытие. Есть два места для

размещения инвалидных кресел-колясок. Имеются также тактильные индикаторы для разметки безопасного пути для людей с проблемами зрения.

*Источник: t.me, 01.04.2024*

### **Японский поезд SPACIA X от Hitachi выиграл престижную награду «iF DESIGN AWARD 2024»**

Поезд соединяет Токио с туристическими городами Никко и Кинугава.

Всего по контракту, заключенному с Hitachi Rail в 2021 году, перевозчик должен получить четыре таких шестивагонных поезда.

Spacia X – это новейший и самый роскошный поезд японского железнодорожного оператора Tobu Railway (рис. 7).



*Рис. 7. Поезд SPACIA X от Hitachi*

Максимальная скорость составляет 120 км/ч. В поезде расположено 212 сидячих мест в шести различных конфигурациях, включая места в отдельных купе и вагоне-баре.

Состав состоит из шести белоснежных вагонов с шестиугольными окнами, напоминающими традиционные решетчатые конструкции. Пассажирам доступен выбор из шести вариантов размещения: от частных купе до стандартных сидячих мест.

В первом вагоне расположено кафе Goen Café, где пассажирам предложены закуски, сладости, кофе, сакэ, крафтовое пиво, безалкогольные напитки. В шестом вагоне расположен салон Cockpit Lounge, созданный по образцу отеля Nikko Kanaya – старейшего в Японии курортного отеля, интерьеры которого выполнены в западном стиле.

Новый поезд работает на 100% возобновляемой энергии и имеет улучшенные характеристики двигателя, что снижает выбросы углерода на 40%.

*Источник: rollingstockworld.ru, 30.03.2024*

## Wabtec поставит тепловозы в Уругвай

Международная логистическая компания Grupo RAS, базирующаяся в Уругвае, приобретет три тепловоза C23EMР постройки корпорации Wabtec (рис. 8). Grupo RAS стремится укрепить свои позиции, развивая перевозки по национальной железнодорожной сети Уругвая. Для Wabtec получение этого заказа важно с точки зрения расширения присутствия на латиноамериканском рынке.



Рис. 8. Локомотив C23EMР

Локомотивы C23EMР оснащены экономичными 12-цилиндровыми дизелями с электронным управлением впрыском топлива. Строить тепловозы будет завод корпорации Wabtec в Контажене (Бразилия). Предполагается, что они будут поставлены к концу 2025 г.

*Источник: trains.com, 01.04.2024*

## Siemens Mobility и Deutsche Bahn представили гибридные локомотивы Vectron Dual Mode Light

Первые машины с тягой от контактной сети и дизельного двигателя были презентованы на сортировочной станции в немецком Галле, где они пойдут в эксплуатацию (рис. 9). Новый подвижной состав имеет меньшую нагрузку на ось (21 тс) по сравнению с Vectron Dual Mode, что позволяет использовать его как для магистральной, так и для маневрово-вывозной работы.



Рис. 9. Гибридные локомотивы Vectron Dual Mode Light

Локомотив оснащен дизелем Cummins QST30-L, который может работать на биотопливе. Мощность машины составляет 2210 кВт при тяге от контактной сети и 750 кВт в автономном режиме, макс. скорость – 120 км/ч, сила тяги при трогании с места – 300 кН.

По контракту 2020 года и реализованному в 2022-м опциону Siemens Mobility должна поставить 146 таких локомотивов грузовому перевозчику DB Cargo и 4 – инфраструктурному оператору DB Bahnbau. По оценке перевозчика, внедрение новых машин позволит ежегодно экономить 12 млн л топлива и сократить выбросы CO<sub>2</sub> на 25 тыс. т.

*Источник: railway-technology.com, 26.03.2024*

### **ЕС не пустил CRRC на европейский рынок push-pull поездов**

Еврокомиссия (ЕК) приняла отказ CRRC Qingdao Sifang Locomotive от участия в тендере на поставку и техническое обслуживание 20 электропоездов push-pull для Болгарии, сообщается на официальном сайте ЕС. После этого заявления ЕК закрывает расследование о «необоснованных иностранных субсидиях», которое было открыто из-за демпинговой цены, предложенной китайской компанией в конкурсе.

Торговая палата Китая при Европейском союзе заявила, что отказ CRRC Qingdao от контракта является дополнительным доказательством того, что регулирование субсидий в Евросоюзе используется «в качестве нового инструмента для сдерживания иностранных компаний, принуждая их к выходу и последующему исключению бизнеса».

В конкурсе на поставку для Болгарии 20 push-pull поездов и их техническое обслуживание в течение 15 лет участвовали две компании: испанская Talgo и китайская CRRC Qingdao Sifang Locomotive, причем предложение второй было в два раза ниже по стоимости (310 млн евро против 622 млн евро). По новым правилам Евросоюза, вступившими в силу в 2024 году, зарубежным компаниям с государственным субсидированием

необходимо уведомлять о своем участии в европейских тендерах стоимостью выше 250 млн евро. В связи с этим, Еврокомиссия открыла расследование в отношении CRRC из-за «чрезмерно выгодного предложения». После начала расследования против CRRC испанская Talgo представила основные технические характеристики подвижного состава, предложенного ею для участия в конкурсе.

*Источник: tass.ru, 27.03.2024*

### **ОБВ заказывает 19 дополнительных поездов Railjet от Siemens Mobility**

Федеральные железные дороги Австрии (ОБВ) заключили с Siemens Mobility контракт на поставку дополнительных 19 поездов Railjet нового поколения. Цена контракта составляет 405 млн евро. Поставка начнется осенью 2028 года.

Электропоезд Railjet разработан и построен на базе той же платформы, что и ночной поезд Nighjet, запущенный ОБВ в декабре 2023 года. Производятся новые поезда на заводе Siemens Mobility в Вене. Railjet имеет скорость в 230 км/ч и состоит из двухтактного электровоза и 9 вагонов локомотивной тяги. Длина поезда составляет 240 метров, пассажироместимость – 532 человека, из которых 430 мест в эконом-классе, 86 мест в первом классе и 16 мест в бизнес-классе.

Тележки нового поезда на 30% легче, чем тележки предыдущих модели Railjet. Новые поезда также оснащены инновационной системой распределения электроэнергии с резервным источником питания от соседнего вагона. Система самодиагностики непрерывно передает данные по защищенной радиосвязи в депо технического обслуживания. В поездах также установлены новые стекла, которые лучше радиопрозрачны для сигналов мобильной связи. Измерения, проведенные на уже находящемся в эксплуатации ОБВ Railjet, показывают, что время приема сигналов 4G в пути увеличивается на 33%.

Изначально ОБВ заказала у Siemens Mobility 8 поездов данной модели. Вместе с дополнительным заказом общее число поездов Railjet нового поколения составит 27 единиц. Первый состав был запущен в эксплуатацию на этой неделе по маршруту «Вена – Зальцбург – Инсбрук – Фельдкирх». В начале апреля ОБВ начнет использовать еще 2 новых состава. Покупка поездов актуальна, в том числе, по причине устаревания предыдущей модели Railjet – на конец 2023 года порядка 10% из 60 поездов этой модели находились в ремонте.

*Источник: marketscreener.com, 27.03.2024*



## **В Словении сертифицировали открытый контейнер для перевозки автомобилей**

Местная Container d.o.o. совместно с немецкой SSC Railtec разработали и сертифицировали новую конструкцию 20-футового контейнера, способного осуществлять перевозки легковых автомобилей общим весом 4,2 т в два яруса (рис. 10). Сообщается, что прототип прошел тестирование в соответствии со стандартом ISO 1496 на собственном испытательном стенде предприятия.



*Рис. 10. Контейнер для перевозки автомобилей*

Компания Container d.o.o. основана в 1998 году и является одной из дочерних компаний группы MAKSIM. До 2007 года она специализировалась на производстве контейнеров и стальных конструкций. Затем номенклатура выпускаемой продукции существенно расширилась. В настоящее время компания производит различные специализированные контейнеры: для перевозки сыпучих грузов, радиоактивных отходов, Open Top контейнеры и другую продукцию.

*Источник: t.me, 28.03.2024*

## **CRRC создаст сеть сервисных центров по обслуживанию тягового подвижного состава в Казахстане**

CRRC в рамках работы с КТЖ организует сервисное обслуживание железнодорожного подвижного состава на территории Казахстана. Об этом стало известно по итогам встречи Нурлана Жакупова, главы АО «Самрук-Казына» (фонд, в структуру которого входит КТЖ) и вице-президента CRRC Group Юя Вэйпина.

Как пишет издание *ism.kz*, маневровые локомотивы производства CRRC планируется использовать на участках «Жезказган – Караганда» и «Мангистау – Акжайык». Сервисные центры для локомотивов из КНР будут расположены

в депо Семей и Актогая – для магистральных, и в депо Мангистау, Атырау и Жанаарка – для маневровых.

После встречи в КТЖ также сообщили о возможном создании CRRC завода по производству подвижного состава в Казахстане с глубокой локализацией. Китайская компания также готова инвестировать в открытие инжинирингового центра для проведения комплексных исследований, в том числе перевода транспорта на альтернативные источники энергии, такие как водород, газ и аккумуляторные батареи.

В октябре 2023 года между CRRC и КТЖ было подписано рамочное соглашение на поставку 100 маневровых и 100 магистральных тепловозов стоимостью около 1,3 млрд долл.. Первые четыре локомотива производства CRRC уже в этом году поступят в АО «НК «КТЖ» (КТЖ) для сертификации.

*Источник: sknews.kz, 03.04.2024*

### **«РМ Рейл» и ФГК выводят на сеть вагон будущего**

Компания «РМ Рейл» успешно прошла приемочную комиссию на вагон-цистерну для перевозки нефтепродуктов на жестком сцепе модели 15-1271 «Находка», разработанный по заказу Федеральной грузовой компании (рис. 11)



*Рис. 11. 3D-модель сочлененной цистерны модели 15-1271*

Реализация проекта создания нового подвижного состава началась в марте 2023 года. Разработчиком выступил «РМ Рейл Инжиниринг», опытный образец изготовлен АО «Рузхиммаш». К главным преимуществам восьмиосного вагона-цистерны на двухсекционном жестком сцепе относятся суммарно увеличенный объем котла – 184 м<sup>3</sup> и повышенная грузоподъемность – 150 т. Модель, предназначенная для транспортировки светлых и темных нефтепродуктов, может перевезти до 14% больше груза в сравнении с существующими моделями цистерн в составе условного поезда длиной 988 м.

Такое техническое решение позволит увеличить провозную способность лимитирующих направлений российских железных дорог, в первую очередь, Восточного полигона. При этом восьмиосная цистерна максимально универсальна для эксплуатации на существующей инфраструктуре.

Инновационная цистерна прошла три приемочные комиссии, по итогам которых эксперты дали высокую оценку технологии производства вагона и его ключевых комплектующих – соединительной балки и сцепного устройства. Новые цистерны планируется запустить в производство в ближайшей перспективе.

Первый заместитель генерального директора «РМ Рейл» Сергей Дробжев: «Компания имеет все компетенции и технологии, чтобы создавать инновационные, кастомизированные продукты, и огромный опыт в производстве именно вагонов-цистерн. Все накопленные знания были интегрированы в реализацию этого проекта. Подобного подвижного состава в стране никто еще не выпускал, «РМ Рейл» стала первой. Мы планируем получить сертификат во второй половине 2024 года. Подчеркну, что по итогам выводов комиссий мы наметили ряд направлений для разработки других вагонов на жестком сцепе».

Заместитель генерального директора по техническому развитию – главный инженер АО «ФГК» Андрей Шевцов:

«Разработанный по нашему заказу по поручению ОАО «РЖД» восьмиосный вагон-цистерна, который мы символично назвали «НАХОДКА», – уникальная модель с исключительными техническими характеристиками и инновационной конструкцией. Уверен, что эксплуатация нового подвижного состава удовлетворит возрастающий спрос на перевозки нефтепродуктов и поможет увеличить объем перевозимых грузов на существующей инфраструктуре. С учетом современных реалий и разворотом грузопотоков на восток, цистерна была спроектирована, изготовлена и испытана в сжатые сроки. Планируем пополнить собственный парк вагонов восьмиосными цистернами в объеме до 10 тысяч единиц.

*Источник: wagon-cargo.ru, 27.03.2024*

### **МЦК к запуску беспилотного поезда готово**

Перевозки начнутся уже этим летом, готовность МЦК к запуску подтвердил научно-технический совет РЖД под председательством главы компании Олега Белозёрова. Как сообщает пресс-служба железнодорожного

перевозчика, беспилотный поезд имеет третий уровень автоматизации, а это значит, что в кабине будет присутствовать машинист.

Подведены промежуточные итоги испытаний электропоездов с четвертым уровнем автоматизации. Этот уровень подразумевает движение без машиниста в кабине: подвижной состав управляется автоматически, под дистанционным контролем машиниста-оператора.

«Дальнейшая системная разработка и реализация технологий автоматического управления тяговым подвижным составом, а также применение инновационных разработок – приоритетная задача научно-технического развития всего холдинга», – передает пресс-служба слова О. Белозёрова.

Научно-технический совет РЖД рассмотрел также вопросы импортозамещения и безопасности. Отмечено, что необходимое оборудование для автоматизации управления электропоездами будет производиться отечественными предприятиями или поставляться из дружественных стран. По плану, будут разработаны стандарты применения технологической широкополосной связи LTE, необходимой для организации удаленного управления, и создана сквозная технология обеспечения безопасности систем управления движением.

*Источник: rzd-partner.ru, 28.03.2024*

### **УВЗ изготовил опытный образец инновационного вагона-платформы**

Волчанский механический завод (концерн «Уралвагонзавод», входит в госкорпорацию «Ростех») представил опытный образец универсального вагона-платформы модели 13-5993 с осевой нагрузкой 25 тс, сообщили в пресс-службе предприятия (рис. 12).



*Рис. 12. Универсальный вагон-платформа модели 13-5993*

Разработанная конструкторская документация для создания опытного образца была согласована с технологическим институтом и выдана в производство для изготовления на площадях ВМЗ. Для прохождения испытаний по утвержденной программе вагон-платформа отправлен в Уральское конструкторское бюро вагоностроения. Образец должен пройти проверку на соударение, работоспособность тормоза и на соответствие требованиям безопасности обслуживания. После этого вагон будет сертифицирован.

Четырехосный вагон-платформа предназначен для перевозки контейнеров и установки специализированного съемного оборудования для транспортировки рельсов. Вагон-платформа будет использоваться на путях общего пользования. Ранее УВЗ также представил инновационные полувагоны «УРАЛ» и «БАМ», которые будут закуплены ФГК в объеме до 10 тыс. единиц.

*Источник: kommersant.ru, 01.04.2024*

### **На ДМЗ в 2 раза сократили сроки капитального ремонта вагонов**

Благодаря внедрению новой операционной системы и освоению ремонта отдельных комплектующих собственными силами, Демиковский машиностроительный завод (ДМЗ, входит в ТМХ) сократил ремонтный цикл одного вагона с 127 до 60 дней. Следующая цель – сокращение срока ремонта до 42 дней.

TOS – операционная система Трансмашхолдинга, объединяющая принципы и методы эффективной организации производства. Собственная операционная система внедряется на предприятиях ТМХ с конца 2022 года.

ДМЗ освоил капитальный ремонт вагонов в 2018 году и сегодня ремонтирует подвижной состав собственного производства: модели ЭП2Д, ЭД4М и ЭД4МКМ-Аэро. В 2024 году объем заказов на капитальный ремонт на ДМЗ возрастет более чем в два раза, поэтому предприятие активно применяет инструменты TOS для эффективной организации производственных потоков.

На прошлой неделе на заводе прошла конференция руководителей предприятий Трансмашхолдинга, Желдорремаша, МВМ-Сервиса, ЛокоТеха и МВПС-Сервиса по внедрению новой операционной системы для сервисного обслуживания и на ремонтном производстве. Как сообщили в ходе конференции специалисты ГК «ЛокоТех» и АО «Желдорремаш», по примеру ДМЗ на их предприятиях также планируется внедрение поточных эталонных линий для повышения эффективности ремонтных и сервисных работ.

*Источник: t.me, 01.04.2024*

## **Новосибирский электровозоремонтный завод (НЭРЗ) планирует удвоить мощности**

Перед входящим в «Синара – Транспортные Машины» предприятием поставлена задача увеличить годовые производственные мощности по ремонту электровозов до 700 секций после 2028 года. Об этом сообщается в новом выпуске корпоративной газеты Группы Синара.

Сейчас мощности НЭРЗ позволяют ремонтировать 360 секций. Текущая специализация – средний ремонт грузовых электровозов 2ЭС6 и 2ЭС10 (на данный момент на сети РЖД эксплуатируется более 1500 локомотивов этих моделей), а также их компонентов. Ранее совладельцем завода была также ГК «ЛокоТех», но вышла из капитала НЭРЗ в 2022 году.

Развитие площадки планируется реализовать в три этапа. Так, на уже стартовавшем первом этапе заложено увеличение численности персонала (сейчас – более 1700 человек) для трехсменного режима работы, расширение бытовых помещений. Параллельно планируется создание цифрового двойника НЭРЗ.

Второй этап, который должен начаться с 2025 года, включает создание автоматизированной линии ремонту кузова локомотивов, увеличение ремонтных позиций по разным направлениям, расширение сборочного производства, удлинение канав для работы с трехсекционными 3ЭС6, развитие инфраструктуры. Финальный этап должен стартовать с 2028 года: он предполагает значительное повышение автоматизации и выход на планируемые производственные объемы.

*Источник: [rollingstockworld.ru](http://rollingstockworld.ru), 26.03.2024*

## **Производство подвижного состава в России за январь-февраль 2024**

- 12,5 тыс. грузовых вагонов (в 1,6 раза выше января-февраля 2023), в частности 3,5 тыс. полувагонов (в 1,6 раза), 2,7 тыс. хопперов (+22,3% к январю-февралю 2023), 1,6 тыс. цистерн (+39,9%) и 1,4 тыс. платформ (-15,0%). В феврале – 7,4 тыс. грузовых вагонов (в 1,7 раза выше февраля 2023);
- 45 магистральных электровозов (+7,1% к январю-февралю 2023), в феврале – 29 электровозов (+31,8% к февралю 2023);
- 52 секции магистральных тепловозов (в 1,7 раза выше января-февраля 2023), в феврале – 33 секции (в 2,1 раза выше февраля 2023);
- 40 маневровых тепловозов (+2,6% к январю-февралю 2023), в феврале – 21 маневровый тепловоз (+10,5% к февралю 2023);

– 57 трамваев (в 1,6 раза выше января-февраля 2023), в феврале – 30 трамваев (+50% к февралю 2023);

– 44 метровагона (-21,4% к январю-февралю 2023), в феврале – 24 вагона (на уровне февраля 2023).

*Источник: rollingstockworld.ru, 28.03.2024*

### **ЕВРАЗ разработал инновационное железнодорожное колесо с низконапряженной конструкцией диска**

Первую опытно-промышленную партию из 1000 штук направили российским потребителям.

Инженеры бюро развития новых конструкций транспортного проката технического управления ЕВРАЗ НТМК работали над новой моделью колеса с 2020 года: создали особо прочную сталь марки В и режимы термической обработки, написали программу для обработки колес на станках с ЧПУ.

Преимущества нового колеса:

– изделие равномерно воспринимает осевую нагрузку и распределяет ее по всему сечению диска;

– твердость колеса – не менее 360 единиц по Бринеллю, что приблизительно равно уровню твердости рельсов, благодаря этому износостойкость изделия выше на 30%;

– масса колеса меньше на 8% по сравнению с существующими моделями - вагон с новыми колесами может перевозить на 200 кг больше полезного груза.

Эффективность разработанной модели подтвердили при испытаниях на экспериментальном кольце Научно-исследовательского института железнодорожного транспорта в Москве. Конструкцию запатентовали. За разработку колеса в 2023 году специалисты технического управления ЕВРАЗ НТМК получили премию имени Черепановых.

*Источник: rollingstockworld.ru, 03.04.2024*

### **«ЛокоТех» планирует выполнить средний ремонт 291 секции локомотивов в этом году**

Это в 4 раза больше по сравнению с объемом таких работ, выполненных предприятиями «ЛокоТеха» в 2023-м: был проведен средний ремонт 71 секции. В 2024 году сервисный холдинг планирует освоить средний ремонт следующих моделей:

- электровозов ЧС2Т и ЧС6 на СЛД «Санкт-Петербург»;
- тепловозов 2ТЭ25КМ на СЛД «Сарепта»;
- электровозов ВЛ15 на СЛД «Волхов».

Также в 2024 году в «ЛокоТехе» планируют на 30% увеличить выпуск из ремонта комплектующих (дизели, колесные пары, тяговые электродвигатели) и отремонтировать 682 единицы технологического оборудования (+56% к 2023 году, факт 2023 года – 437 единиц). Всего в 86 сервисных депо «ЛокоТеха» в работоспособном состоянии поддерживается 25 тыс. ед. оборудования.

*Источник: rollingstockworld.ru, 30.03.2024*

## БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ

### **Железные дороги BNSF и СРКС заявляют, что не будут платить новый сбор за безопасность в штате Миннесота (США)**

Железные дороги I класса BNSF Railway и СРКС, две крупнейшие в штате Миннесота, не планируют выплачивать штату около 1 млн долларов, как того требует закон, принятый в 2023 г., заявив, что законодательство штата «опережает федеральный закон». Они уведомили Департамент общественной безопасности Миннесоты об этом решении письмами, разосланными в марте месяце. Сборы были установлены в окончательной редакции законопроекта, представленного на следующий день после крушения поезда и пожара в Рэймонде, Миннесота. Он требует, чтобы штат устанавливал плату за шесть должностей инспекторов по безопасности на железнодорожном транспорте для всех железных дорог в штате в зависимости от эксплуатационной длины. Среди прочих положений, закон также обязывает железные дороги проводить обучение технике безопасности для пожарных подразделений и местных организаций по управлению чрезвычайными ситуациями и устанавливает 15-минутный лимит для железных дорог на уведомление служб экстренного реагирования об инцидентах, связанных с опасными материалами.

Как часть более широкого законопроекта о финансировании и политике в области транспорта, он был принят Палатой представителей штата 69 голосами против 58, Сенатом – 34 голосами против 32 и подписан губернатором Тимом Уолзом в мае 2023 г.

*Источник: trains.com, 30.03.2024 (англ. яз.)*



### **МТА испытает автоматизированную систему инспектирования подвижного состава**

Министерство транспорта США (USDOT) выделило транспортной администрации Нью-Йорка (МТА) финансирование в размере 2 млн долл. На проведение испытаний системы автоматизированного инспектирования состояния подвижного состава.

USDOT считает, что автоматизированная система, использующая различные датчики и программное обеспечение, позволит повысить эффективность обязательных ежедневных осмотров поездов в соответствии с требованиями Федеральной железнодорожной администрации США (FRA). Испытания пройдут на железной дороге Metro-North Railroad (MNR), являющейся подразделением МТА. Ожидается, что в сочетании с традиционным инспектированием, выполняемым персоналом железной дороги, новые технические средства позволят полнее выявлять дефекты на ранней стадии их развития и прогнозировать неисправности подвижного состава. Средства выделяются в рамках программы грантов USDOT Strengthening Mobility and Revolutionizing Transportation (SMART). Этот проект входит в число 34, профинансированных в 2023 финансовом году.

*Источник: zdmira.com, 28.03.2024*

### **Newag планирует сделать открытой лицензию на систему управления поездами Impuls**

Польская компания объявила, что предоставит перевозчикам бесплатную лицензию на программное обеспечение системы управления поездами Impuls вместе с правом сублицензии. Отмечается, что это позволит откатить ПО до конфигурации, актуальной на момент покупки подвижного состава. Свое решение Newag объясняет опасением несоответствия поездов основным требованиям безопасности после стороннего вмешательства в работу их систем управления в 2022 году. Производитель подозревается в умышленном программировании отказов в работе бортовых систем Impuls для получения заказов на ремонт. В 2022 году в нескольких регионах Польши поезда этой серии выходили из строя после обслуживания у сторонних компаний или достижения 1 млн км пробега. Newag считает обвинения клеветой и планирует защититься в суде. Делом занимаются польские антимонопольные и правоохранительные органы, а также парламентская комиссия.

*Источник: rollingstockworld.ru, 03.04.2024*

## **На Куйбышевской железной дороге протестировали систему дистанционного видеоконтроля маневровых работ**

На станции Кинель Куйбышевской дороги была протестирована система дистанционного видеоконтроля (СДВ) при маневровых работах. В ходе испытаний была подтверждена возможность СДВ определять занятость пути и положение стрелочных переводов во время движения состава вагонами вперед, а также обеспечивать стабильную передачу данных.

В тестировании были задействованы маневровый тепловоз серии ТЭМ18ДМ и грузовой состав из 71 вагона. СДВ позволяет вести маневровую работу с составом при движении по путям станции вагонами вперед без участия составителя поездов.

СДВ состоит из двух блоков – локомотивного и мобильного. Первый блок размещается в кабине управления маневрового локомотива в виде монитора. Мобильный блок со встроенной камерой и модемом находится на автосцепном устройстве хвостового вагона. Он передает изображение с камеры на монитор в кабине локомотива, и машинист полностью контролирует ситуацию впереди состава, находясь позади него.

Проект СДВ, нацеленный на повышение эффективности и безопасности маневровой работы на станциях, инициирован Куйбышевской железной дорогой и реализуется совместно с ООО «ТМХ Интеллектуальные системы» с середины 2022 года. Приемочные испытания СДВ запланированы на II квартал 2024 года. При успешном внедрении разработки будет рассмотрена возможность ее тиражирования на сети РЖД.

*Источник: t.me, 28.03.2024*

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

### **Крупнейший завод Alstom в Великобритании сокращает 1300 работников**

Крупнейший завод Alstom в Дерби (Великобритания) начал процесс сокращения 1300 работников. Вскоре завод будет законсервирован – компания уже направила правительству соответствующее уведомление.

Такое решение связано с отсутствием рабочей нагрузки до 2026 г.

В письме от имени Ника Кроссфилда, управляющего директора Alstom в Великобритании, говорится, что у компании не осталось иного выбора, кроме как глобальное сокращение штата: «Прекращение производства поездов спустя 147 лет – это результат, которого мы изо всех сил старались избежать. После

десяти месяцев безрезультатных обсуждений мы должны приступить к выполнению сложной и разрушительной задачи по остановке производственных мощностей».

Пареш Патель, глава профсоюза Unite, комментируя ситуацию, отметил, что сокращение работников станет концом британского железнодорожного производства. Он призвал правительство и Alstom найти иной выход, так как сокращение 1300 работников в итоге выльется в потерю работы 17 тыс. человек, так как затронуты будут все, кто участвует в цепочке поставок.

*Источник: rzd-partner.ru, 01.04.2024*

## **ЦИФРОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ**

### **Компания Hitachi представила новое специализированное программное обеспечение для обучения операторов СЦБ**

Компания Hitachi представила новое программное обеспечение TRESim Flex: обучающая программа, работающая в офлайн-режиме, которая представляет собой обучающую среду для операторов систем сигнализации, в точности копирующую реальные эксплуатационные условия и все возможные события.

Программа TRESim Flex предназначена для работы на планшете, ноутбуке или стационарном компьютере, она построена таким образом, чтобы в любых условиях давал максимальные показатели эффективности затрат.

*Источник: railwaygazette.com, 02.04.2024 (англ. яз.)*

### **Шотландия: ScotRail планирует обеспечить всех линейных работников нательными камерами Motorola VB400**

Шотландский оператор ScotRail принял решение обеспечить всех своих линейных работников нательными устройствами с функциями аудио- и видеозаписи производства компании Motorola.

Компания Motorola Solutions, являющаяся мировым лидером в сфере технологий, направленных на обеспечение общественной и корпоративной безопасности, объявила о том, что оператор ScotRail установил в общей сложности более 1000 камер видеонаблюдения VB400 на своей сети. Выделенные компанией инвестиции позволили в три раза увеличить

количество камер, предназначенных непосредственно для персонала. Отмечается, что оператор с 2017 г. реализует проекты, направленные на внедрение камер.

По информации директора по безопасности, инженерно-техническому обеспечению и устойчивому развитию ScotRail Дэвида Листера (David Lister), именно повышение уровня безопасности является приоритетным направлением работы компании, и там, где начали применяться нательные камеры, появилась положительная динамика – в частности, повысился уровень уверенности сотрудников, сократилось количество зафиксированных происшествий. Любой сотрудник по своему желанию может пользоваться таким устройством.

VB400 представляет собой простое в использовании устройство, время автономной работы которого превышает продолжительность полной рабочей смены. Видеоматериалы имеют высокий уровень качества, они систематизируются и хранятся с указанием времени, даты и местоположения, что обеспечивает возможность их дальнейшего использования в ходе расследования инцидентов, произошедших на объектах железнодорожной инфраструктуры.

*Источник: globalrailwayreview.com, 28.03.2024 (англ. яз.)*

### **Литва: внедрение программного обеспечения компании IVU Traffic Technologies способствует цифровой трансформации национальной железнодорожной отрасли**

Национальный оператор пассажирских железнодорожных перевозок Литвы LTG Link начал использовать программное обеспечение производства компании IVU Traffic Technologies IVU.rail для организации работ по планированию, а также диспетчеризации.

По мнению руководства LTG Link, именно продукты IVU сыграли ключевую роль в ходе полной цифровой трансформации, которую прошла компания.

*Источник: railwaygazette.com, 29.03.2024 (англ. яз.)*

### **«РЖД Логистика» реализовала проект для Михайловского ГОКа с использованием имитационного моделирования**

АО «РЖД Логистика» завершило работу по аудиту решений проектной документации строительства ст. Входная с разработкой имитационных моделей

для АО «Михайловский ГОК им. А.В. Варичева» (входит в группу компаний Металлоинвест).

Для проверки выбранных проектных решений применялся передовой опыт разработки имитационных моделей. Имитационное моделирование позволяет как создавать цифрового двойника действующего железнодорожного объекта, так и проверять достоверность разработанных проектных решений до этапа строительства.

В ходе исполнения работ для предприятия в первую очередь была разработана имитационная модель в версии «как есть», показывающая работу станции Погрузочная по действующей технологии. Далее были разработаны несколько моделей в версии «как будет», позволившие отобразить работу железнодорожного узла после поэтапного строительства новой сортировочной станции Входная.

В разработанных имитационных моделях с высокой степенью детализации были отображены технологические процессы подготовки вагонов, маневровой работы, сортировки вагонов и их подбора по необходимым признакам и направлениям.

Анализ эксплуатационных показателей проектируемой инфраструктуры по результатам моделирования позволил выявить факторы, ограничивающие рост числа отправляемых составов с готовой продукцией. Что позволит Заказчику своевременно внести корректировки в принятые проектные решения до реализации этапа строительства.

В сравнении с принятыми аналитическим и графическим способами определения пропускной способности железнодорожной станции и узла, имитационное моделирование позволяет получить более достоверные результаты, учитывающие максимальное число ограничивающих факторов. А удобный интерфейс приложения дает пользователю возможность выбирать различные сценарии работы предприятия и анализировать полученные данные по каждому элементу инфраструктуры и/или технологическому процессу в заданный интервал времени.

*Источник: rzd-partner.ru, 28.03.2024*

### **Механизм ОТП двигает вперед биржу и холдинг**

28 марта в Москве состоялся Международный форум «Биржевой товарный рынок – 2024». На мероприятии особое внимание участники встречи уделили цифровой площадке «Оператор товарных поставок» (ОТП).

В рамках деловой программы выступили более 50 спикеров – руководители федеральных органов исполнительной и законодательной власти, главы субъектов РФ, руководители крупнейших компаний, ведущих бирж и инфраструктурных организаций рынков ЕАЭС, а также представители ОАО «РЖД».

Напомним, ОТП – совместный проект ОАО «РЖД» и Санкт-Петербургской международной товарно-сырьевой биржи (СПБМТСБ), который реализуется по инициативе Федеральной антимонопольной службы (ФАС) при поддержке Банка России с декабря 2022 г. Оператором торговой площадки выступает ООО «Цифровая логистика». Механизм ОТП позволяет отслеживать передвижение биржевого товара в режиме онлайн, обеспечивает точность расчёта транспортировки, даёт возможность оптимизировать логистику. Механизм ОТП, реализованный совместно с ОАО «РЖД», распространяется только на перевозки нефтяных грузов.

Эта система не имеет аналогов в мире, подчеркнул президент СПБМТСБ Игорь Артемьев. «РЖД проделали колоссальную работу. Это даёт возможность видеть продажи конкретного товара в моменте. Кроме того, участники сделки в режиме реального времени отслеживают движение вагона с товаром. Механизм ОТП в сочетании с торгами даёт нам преимущество по логистике и движению товаров по сети ОАО «РЖД», – сказал он.

«Для РЖД это проект, который двигает нас вперёд. Нам необходимо было не только свои процессы оптимизировать, но и найти стыковки с потребителями услуги, чтобы создать оптимальную доверительную среду», – сказал заместитель генерального директора ОАО «РЖД» – начальник Центра фирменного транспортного обслуживания Алексей Шило.

#### *Преимущества налицо*

По словам Алексея Шило, нефтяные компании, которые подключены сегодня к сервису ОТП, получают три главных преимущества: надёжность поставки биржевого товара, прозрачность по всей цепочке от его покупки до доставки конечному потребителю, также в результате реализации проекта удалось создать базу для оптимизации издержек.

По состоянию на март 2024 г. к ОТП РЖД присоединились 356 пользователей. Из них 23 поставщика, совокупно охватывающих более 99% объёма продаж в секции «Нефтепродукты», и 333 покупателя, формирующих 90% спроса. Заместитель руководителя ФАС России Виталий Королёв отметил, что использование механизма ОТП помогает в разгрузке железнодорожной инфраструктуры и позволяет в оперативном режиме отправлять товар в наиболее востребованных направлениях.

### *Намеченные перспективы*

Благодаря консолидации и анализу накопленной системной информации в рамках единого IT-решения стало возможным оценить прямые и косвенные эффекты для улучшения планирования грузовых перевозок, уточнил генеральный директор ООО «Цифровая логистика» Николай Резвов. Сформированы данные об устойчивых грузопотоках биржевых товаров, повысилась скоординированность действий производителей нефтепродуктов и перевозчика. На основе системного анализа цифровых данных уже выработаны рекомендации по оптимизации железнодорожной логистики, которые позволят улучшить показатели оборота подвижного состава в целом по сети.

Сегодня есть достаточно устойчивые корреспонденции по отправкам, что является основой для планирования. В системах РЖД можно резервировать биржевой товар. В этом случае на лимитированных направлениях логично переходить с графикового на непрерывное планирование», – считает Николай Резвов.

*Источник: gnpholding.gazprom.ru, 29.03.2024*

### **Машинистам поможет искусственный интеллект**

При разработке конструкторской документации, производстве железнодорожного подвижного состава ТМХ уделяет особое внимание совершенствованию системы автоведения. А вместе с передачей техники заказчику холдинг в своих учебных центрах для подготовки машинистов обучает управлять новым подвижным составом.

Интеллектуальные системы на подвижном составе сегодня обеспечивают автоматизированное управление тягой и торможением с учётом ограничений скорости, профиля пути, массы состава, сигналов светофоров и высокоточное исполнение графика движения, собирают и передают причастным структурам информацию о собственном состоянии, освобождают машиниста от рутинных операций.

#### *Данные защищены криптошифрованием*

Автоведение – не новая функция. Её развитие благодаря внедрению современных технологий ведётся по двум направлениям.

Первое – обновление алгоритмов ведения поезда. Получая обратную связь от эксплуатации и проводя анализ поступающей информации, специалисты вносят соответствующие изменения в программный код.

Повышается энергоэффективность автоведения, снижается вероятность возникновения продольно-динамических реакций в поезде, пользоваться системами машинисту становится удобнее.

Второе – расширение выполняемого системами функционала. Если изначально система принимала по радиоканалу только расписание движения поезда, то сейчас дополнительно принимаются натурный лист состава поезда и данные о временных ограничениях скорости на участок следования. В автоматизированные управляющие системы ОАО «РЖД» передаются данные о расходе электроэнергии. Внедрены технологии по передаче данных с борта локомотива, которые позволяют обеспечить мониторинг эксплуатационной работы в режиме реального времени. На серверы ТМХ передаются телеметрические данные установленной на борту микропроцессорной системы управления и диагностики оборудования для реализации алгоритмов предиктивной диагностики.

Совершенствуется и радиоканал передачи данных: сегодня информация передаётся и принимается с использованием криптозащиты.

#### *«Иволга» видит всё*

Новым словом в развитии систем помощи машинисту становится применение технического зрения, включающего технологии искусственного интеллекта. В феврале компания испытывала такую разработку на поезде «Иволга».

Во время тестирования на полигоне Москва – Усово система определения препятствий обнаруживала и идентифицировала различные объекты в зоне видимости до 600 м с углом обзора от 12° до 110°.

Для получения данных об окружающей обстановке в системе используется несколько видов сенсоров: лидары (лазерное радиолокационное оборудование), стереопара (две камеры, эмулирующие человеческое зрение, – на основе этой технологии строится карта глубины кадра), камеры общего плана, камеры ближней зоны, спутниковая система навигации.

Данные от сенсоров в режиме реального времени поступают в вычислитель, где происходит их обработка и совмещение, чтобы получить полную и точную картину окружающей среды в «математическом» виде. Далее информация анализируется специально обученными нейронными сетями, которые ищут классы и конкретные типы объектов. После этого алгоритмы используют полученные результаты для формирования окончательного решения, какие объекты обнаружены, на каком расстоянии, где они находятся относительно поезда и т.д. На основании этой информации системы управления поездом могут управлять движением.



Комплекс обнаружения препятствий способен распознавать и классифицировать людей, определяя их статус, различать объекты железнодорожной инфраструктуры: железнодорожные пути, другие поезда, светофоры (с распознаванием цвета), платформы, столбики, остряки. Также уточняется принадлежность светофоров и стрелок «своему» пути, фиксируются объекты гражданской инфраструктуры: автомобили, велосипеды и т.д. Комплекс также «понимает» расстояние поезда до ближайших важных статических объектов: платформ, вокзалов.

Важная функция комплекса – построение зоны габарита, «коридора», в котором разрешено движение поезда. В нём учитываются положения стрелочных переводов и сигналов светофоров, принадлежащих пути следования, а также размеры опасной зоны, где не должно быть объектов. И если какой-либо объект попадает в неё, то это является сигналом к принятию решения о реакции на обнаруженный объект в зависимости от его типа.

Испытания подтвердили заявленные возможности комплекса. Теперь разработку планируется интегрировать с системами управления электропоездом, что позволит автоведению реагировать на препятствия – применять торможение и подавать звуковые сигналы.

*Источник: gudok.ru, 01.04.2024*

## **РЕСУРСОСБЕРЕЖЕНИЕ. АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ ИСТОЧНИКИ ЭНЕРГОРЕСУРСОВ**

### **ProRail не достиг целевого показателя по выбросам CO<sub>2</sub> (Нидерланды)**

Распорядитель инфраструктуры Нидерландов ProRail сообщил о снижении показателя выбросов CO<sub>2</sub> с 5-го до 4-го уровня. Основной причиной стала неспособность достичь целевого показателя выбросов для собственного (прямого и косвенного) потребления энергии к 2022 г.

По словам представителя ProRail, выбросы в 2022 г. составили приблизительно 10,6 килотонн. Целью на тот год был выброс в 8 килотонн, что эквивалентно выбросам 889 домохозяйств. Одной из существенных причин этого дефицита является сокращение ProRail закупок «зеленой» энергии на 2022 г., в результате чего большая часть потребляемой электроэнергии поступала из невозобновляемых источников.

Кроме того, 2022 г. оказался непростым для энергетического рынка из-за проведения СВО в Украине, что привело к задержкам в реализации ряда мер по энергосбережению.

Финансовый директор Мирьям ван Велтхейзен-Лорманс отметила, что ProRail ставит высокие цели в области устойчивого развития, что иногда означает недостижение поставленных целей, что видно по выбросам CO<sub>2</sub> в настоящее время. ProRail, находящаяся на самом высоком уровне показателей выбросов, оценивается соответствующим образом. Это служит уроком, но ProRail сохраняет свои амбиции по сокращению выбросов CO<sub>2</sub> на 55% к 2030 г. по сравнению с 2015 г. В ближайшие годы компания продолжит уделять особое внимание достижению экономии энергии и сокращению выбросов CO<sub>2</sub>.

Несмотря на общий неутешительный результат, так называемые выбросы «Score-1» сократились на 1,3 килотонны в 2022 г. Это относится к выбросам от зданий, железнодорожного оборудования и транспортных средств компаний. Как отметил представитель ProRail, традиционно это самый крупный источник выбросов. Снижение частично объясняется переходом от газового электрообогрева к электрическому и демонтажем выключателей. Значительное сокращение выбросов также было достигнуто на станциях, где выбросы CO<sub>2</sub> сократились вдвое по сравнению с 2021 г. Этому способствуют такие меры, как теплоизоляция, снижение температуры обогрева и улучшенный мониторинг. Кроме того, доля устойчиво вырабатываемой электроэнергии на активах компании увеличилась до 1,6 млн кВт\*ч в 2022 г.

Шкала показателей выбросов CO<sub>2</sub> – это инструмент, разработанный независимым фондом закупок и бизнеса, ориентированных на изменение климата, который помогает компаниям и правительствам сокращать выбросы. Шкала состоит из пяти уровней, причем уровень 5 представляет собой наиболее устойчивый уровень. Как 4-й, так и 5-й уровни присуждаются компаниям, которые не только ответственно управляют своими делами, но и оказывают положительное влияние за пределами своей собственной цепочки.

*Источник: railtech.com, 26.03.2024 (англ. яз.)*

### **Caltrain выводит из эксплуатации дизельные поезда в преддверии запуска электропоездов (США)**

Новые электропоезда оператора пригородных пассажирских перевозок Калифорнии Caltrain заменят выводимые из эксплуатации дизельные поезда, которым почти 40 лет (рис. 13). Старый подвижной состав будет отправлен для хранения в Соному, Калифорния, до тех пор, пока не будет найден покупатель.



Рис. 13. Выводимый из эксплуатации 40-летний подвижной состав

Восемь из 23 электропоездов уже находятся в распоряжении Caltrain, в то время как дополнительные электропоезда продолжают поступать в Центральный центр технического обслуживания и эксплуатации оборудования Caltrain (CEMOF).

Старые пассажирские вагоны были построены в Сан-Франциско компанией Nippon Sharyo и впервые начали эксплуатироваться в коридоре Caltrain в 1985 г. Остальные пассажирские вагоны Nippon Sharyo также будут выведены из эксплуатации с началом электрификации осенью 2024 г.

Проект электрификации Caltrain позволит осуществлять более быстрое и частое обслуживание, в том числе удвоить частоту сервисов в выходные дни.

Также улучшится качество обслуживания пассажиров, поскольку новые поезда будут оснащены Wi-Fi, розетками питания на каждом сиденье, бортовыми дисплеями с цифровой информацией о поездке.

Кроме того, электрификация поможет достичь региональных и государственных целей в области борьбы с изменением климата за счет снижения выбросов парниковых газов, улучшения качества воздуха и уменьшения пробок на дорогах.

*Источник: railway-news.com, 27.03.2024 (англ. яз.)*

## **Водородный поезд Stadler FLIRT H2 установил новый мировой рекорд Гиннеса**

Поезд FLIRT H2, работающий на водороде, компании Stadler попал в Книгу рекордов Гиннеса за прохождение самого большого расстояния в качестве пилотного пассажирского поезда на водородных топливных элементах без дозаправки или подзарядки (рис. 14). Поезд преодолел 2803 километра.



*Рис. 14. Поезд Stadler FLIRT H2 внесенный в Книгу рекордов Гиннеса*

Модель FLIRT H2 была впервые представлена на выставке InnoTrans 2022 в Берлине с агрегатом, изготовленным для Транспортного управления округа Сан-Бернардино (SBTCA).

Пригородный поезд использует ряд решений для интеграции топливных элементов и систем хранения водорода в транспортное средство. Эти решения были тщательно протестированы сначала в Швейцарии, а затем на специальном испытательном полигоне в Колорадо, США.

Ближе к завершению испытаний компания Stadler решила официально установить новый рекорд дальности поездки водородного поезда без дозаправки или подзарядки. Поездка для установления рекорда началась вечером 20 марта 2024 г., и команда инженеров из Stadler и ENSCO управляла поездом посменно в течение 46 часов. Успешная попытка завершилась в 17:23 22 марта 2024 г.

Достижение было завершено в испытательном центре ENSCO в Пуэбло, штат Колорадо, где поезд прошел процедуру типовых испытаний.

FLIRT H2 – второй поезд Stadler на альтернативной энергии, занесенный в Книгу рекордов Гиннеса.

В декабре 2021 г. модель FLIRT Akku, работающая на аккумуляторных батареях, установила мировой рекорд по продолжительности поездки с несколькими аккумуляторами в режиме от батареи, преодолев 224 км по Германии.

*Источник: railway-news.com, 27.03.2024 (англ. яз.)*

## **Литий-ионные накопители энергии для ЭМКА2 готовы к серийному производству в России**

Литий-ионные накопители энергии, созданные для первого отечественного контактно-аккумуляторного маневрового электровоза ЭМКА2, прошли приемочные испытания и готовы к серийному производству в России.

Об этом сообщает пресс-служба разработчика литий-ионных накопителей, ГК «ТехноСпарк».

Накопитель, устанавливаемый на локомотив, имеет номинальную мощность 288 А/ч, его полезная энергоемкость – 200 кВт/ч. Срок службы, в зависимости от условий эксплуатации, составляет до 10 лет, отмечается в сообщении. По словам руководителя направления накопления энергии ГК «ТехноСпарк» Дмитрия Тарасова, среди конструктивных особенностей накопителя особо стоит отметить его морозоустойчивость: батареи гарантировано работают при температурах окружающего воздуха до  $-40^{\circ}\text{C}$ .

«Накопитель и тяговая система ЭМКА2 позволят без подключения к контактной сети провести состав массой до двух тысяч тонн на расстояние до 14 км. Локомотив без поезда способен пройти за счет питания от батареи до 100 км. Замена дизельных маневровых тепловозов на ЭМКА2 не только снизит уровень выбросов и акустического загрязнения на вокзалах и железнодорожных депо. Сократятся и текущие эксплуатационные расходы – до 60%», – отмечает Дмитрий Тарасов.

ЭМКА2 – гибридный электровоз постоянного тока с асинхронным приводом и бортовым накопителем энергии. Он может заряжаться от контактной сети через штатный токоприемник 3кВ (как в движении, так и на стоянке) или от внешнего специализированного зарядного устройства. Его мощность составляет 2 тыс. кВт, конструкционная скорость – 90 км/ч. В 2024 году планируется начало его эксплуатации, а со следующего года – серийное производство на Новочеркасском электровозостроительном заводе (НЭВЗ, входит в АО «Трансмашхолдинг»).

*Источник: nauka.tass.ru, 27.03.2024*