



# МОНИТОРИНГ

ЦНТИБ ОАО «РЖД»

ОСНОВНЫЕ СОБЫТИЯ В ОБЛАСТИ  
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

№14/АПРЕЛЬ 2024

## СОДЕРЖАНИЕ

ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА. ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ, РЕФОРМИРОВАНИЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ .....	5
Владимир Путин поручил разработать новые нацпроекты технологического суверенитета .....	5
В Госдуму внесли проект о создании Национальной Цифровой Транспортно-Логистической Платформы .....	6
Власти начинают борьбу с снижением погрузки на железной дороге .....	7
Белорусская железная дорога провела международную конференцию «2024. Железнодорожная логистика: актуальные задачи развития» .....	7
Оператор Network Rail завершил шестой контрольный период СР6.....	9
Узбекистан и Казахстан создадут совместное железнодорожное предприятие.....	10
США открывают программу финансирования железнодорожной инфраструктуры на сумму 2,4 млрд долларов.....	10
ЭКОНОМИКА, УПРАВЛЕНИЕ, ПЛАНИРОВАНИЕ, ТАРИФНАЯ ПОЛИТИКА.....	11
Казахстан: трехкратный рост инвестиций в грузовой и пассажирский транспорт .....	11
ВОСТОЧНЫЙ ПОЛИГОН. СТРОИТЕЛЬСТВО И ИНВЕСТИЦИИ.....	12
РЖД перевезут 162,2 млн тонн грузов по контрольному сечению Восточного полигона.....	12
Транссибу нужен третий путь.....	13
Строительство Кузнецовского тоннеля на БАМе намерены начать в 2024 году .....	14
Концессионные схемы предлагается распространить на проекты электрификации Восточного полигона .....	15
Восточный БАМ модернизируют на подступах в порту Ванино.....	16
ТРАНСПОРТНЫЙ ПОЛИГОН «СЕВЕР-ЮГ». СТРОИТЕЛЬСТВО, РАЗВИТИЕ И ИНВЕСТИЦИИ .....	17
МТК Север – Юг: территория сложных перевозок. ....	17
Из варяг в персы: перспективы развития транспортного коридора Север-Юг.....	19
Север-Юг как объединяющий фактор.....	23
МТК Север-Юг не хватает развития портов на Каспии .....	26
ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ИНТЕРМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ГРУЗОВАЯ И КОММЕРЧЕСКАЯ РАБОТА .....	30
Mercitalia Logistics и Amazon подписали соглашение о грузовых железнодорожных перевозках .....	30
DP World добилась значительного роста грузовых перевозок по железной дороге .....	30
Сухой порт Донкастера удвоит свои размеры и мощности .....	31
Железнодорожный транзит из Китая в Европу через РФ в первом квартале вырос на 44%.....	31
В расширение порта Поти будет вложено 200 млн долларов США .....	32

«РЖД Логистика» расширяет номенклатуру грузов «Агроэкспресса» .....	33
Перевозки контейнеров по сети ОАО «РЖД» в I квартале 2024 года превысили 1,9 млн TEU .....	34
Контейнеры на один раз .....	35
Поставка угля с биржи по железнодорожной сети даст положительный эффект для экономики РФ – РЖД .....	36
Севсиб даст угольщикам более близкий выход к портам и погранпереходам .....	37
ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ВОКЗАЛЫ. ТРАНСПОРТНО- ПЕРЕСАДОЧНЫЕ УЗЛЫ .....	38
Неиспользуемые участки станции в английском Йорке отдадут девелоперам .....	38
Заключен контракт на проектирование Каунасского вокзала (Литва) .....	39
Белорусский турсоюз обсуждает с РЖД запуск чартерной «Ласточки» на маршруте Москва – Минск .....	40
Объем интернет-трафика на железнодорожных вокзалах РФ в I квартале вырос на 21% – РЖД .....	41
Собянин открыл северный вестибюль вокзала Москва-Сити на МЦД-4.....	41
Цены на проезд по ВСМ Москва – Петербург определяют к июлю.....	42
ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ .....	43
MSC планирует производить в Триесте не только вагоны, но и тележки.....	43
В Мумбаи начинаются испытания первого поезда для монорельса индийского производства .....	43
Компания РКР Intercity подписала контракт на модернизацию 50 пассажирских вагонов.....	44
Pesa доставила в Гану первый дизель-поезд .....	45
В Иране создали магистральный тепловоз с применением обратного инжиниринга.....	45
В Южной Корее введены в эксплуатацию электропоезда класса A000 от Hyundai Rotem.....	46
Антидемпинговая пошлина на подшипники качения из КНР продлена на пять лет .....	47
Поезд со скоростью 450 км/ч будет готов в 2025 году.....	48
В Китае запущено новое поколение региональных электропоездов от CRRC.....	49
Railcast Systems строит в Экибастузе кузнечно-бандажный комплекс за 168 млн долларов .....	49
Alstom выиграла сервисный контракт по модернизации 250 железнодорожных вагонов для SBB (Швейцария) .....	50
На Людиновском тепловозостроительном заводе модернизируют производство .....	50
Предварительные данные Ассоциации «Объединение производителей железнодорожной техники» по выпуску подвижного состава и его комплектующих за первый квартал 2024 года.....	51
Новый ГОСТ для новых рефрижераторных вагонов.....	52
БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ.....	53

Loram заказала у Rail Vision систему обнаружения препятствий для путевых машин .....	53
Ученые ЛЭТИ разработали высокоточную систему выявления дефектов на рельсах .....	53
Слухом полнится .....	55
<b>ОРГАНИЗАЦИЯ ТРУДА, КАДРОВАЯ И СОЦИАЛЬНАЯ ПОЛИТИКА</b> .....	57
Первые «обязательные минимумы» для работников железнодорожного транспорта США .....	57
<b>ЦИФРОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ</b> .....	58
В Брюсселе представили «Цифровой поезд» .....	58
Систему управления поездами в Сан-Франциско с помощью дискет заменят не ранее, чем через 10 лет .....	59
Transwaggon предлагает в лизинг вагоны с опцией автоматизированного опробования тормозов .....	60
DB Cargo вводит в эксплуатацию цифровую автосцепку DAC .....	61
РЖД обладают одним из самых больших в стране объемом накопленных данных .....	62
<b>РЕСУРСОСБЕРЕЖЕНИЕ. АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ ИСТОЧНИКИ ЭНЕРГОРЕСУРСОВ</b> ....	62
Trenitalia представила междугородний поезд на аккумуляторных батареях (Италия) .....	62
CN приобрела первый гибридный магистральный локомотив EMD производства Progress Rail (Северная Америка).....	63
Freightliner и Zero займутся разработками углеродно-нейтрального локомотивного топлива .....	64
Бельгийская Lineas испытывает работающий на биотопливе маневровый локомотив .....	64
Hitachi Rail представляет новый гибридный поезд Masaccio «Blues» .....	65
В Австрии для декарбонизации железной дороги выбрали аккумуляторы вместо водорода .....	66

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

### **Владимир Путин поручил разработать новые нацпроекты технологического суверенитета**

Новые национальные проекты технологического суверенитета будут разработаны Правительством по указанию Президента России Владимира Путина.

В рамках выполнения поручений кабинет министров должен обеспечить создание и реализацию проектов, касающихся:

- сбережения здоровья граждан;
- продовольственной безопасности;
- беспилотных авиационных систем;
- средств производства и автоматизации;
- транспортной мобильности (включая автономные транспортные средства);
- экономики данных и цифровой трансформации государства;
- новых материалов и химии;
- перспективных космических технологий и сервисов;
- энергетических технологий (в том числе атомных).

В рамках подготовки к реализации национальных проектов по технологическому суверенитету необходимо учесть следующие аспекты:

- Разработка и массовое производство местного производства, основанного на собственных разработках, с целью обеспечения стабильного спроса на эти товары.
- Проведение исследований и разработок по необходимым технологиям.
- Оптимизация процедур сертификации.
- Подготовка квалифицированных специалистов.
- Развитие международного сотрудничества в технологической сфере.
- Укрепление сотрудничества и расширение кооперации.
- Устранение административных барьеров для развития соответствующих отраслей.

Целевые показатели развития соответствующего технологического направления:

- объёмы выпуска и продажи отечественной продукции;
- уровень локализации производства;
- глобальная конкурентоспособность технологий и продукции, включая экспорт;

– наличие квалифицированных кадров в технологических направлениях.

*Источник: ria.ru, 01.04.2024*

## **В Госдуму внесли проект о создании Национальной Цифровой Транспортно-Логистической Платформы**

Евгений Москвичев, глава комитета Госдумы по транспорту, внёс законопроект о создании национальной цифровой транспортно-логистической платформы «ГосЛог» и реестра уведомлений о перевозке грузов, который можно найти в электронной базе думы.

НЦТЛП «ГосЛог» – это цифровая система, объединяющая ПО, информацию, государственные системы и правила, необходимые для деятельности участников транспортных отношений.

В реестре уведомлений о перевозке грузов хранится информация о юридических лицах и ИП, предоставивших информацию об услугах грузоперевозок, и об их транспортных средствах. После регистрации уведомления в реестре, организация или предприниматель получают право на перевозку грузов с использованием транспортных средств. Однако это право аннулируется в случае исключения их данных из реестра. Следует отметить, что реестр уведомлений о перевозке грузов является электронным государственным ресурсом.

«ГосЛог» – сложная система, состоящая из множества сервисов.

Вот перечень, который будет внедрён первым:

- «Единое окно» для обмена данными между бизнесом и государством;
- «Цифровой профиль» участника платформы;
- Предоставление данных о перевозках и объектах транспортно-логистической инфраструктуры;
- Предоставление информации о движении грузов (прослеживаемость);
- Оформление электронных перевозочных документов.

Цель: создание стандартов и сервисов для формирования единого цифрового пространства рынка транспортно-логистических услуг, обеспечивающих повышение качества, безопасности и скорости грузовых перевозок.

Для отработки маршрутов на базе Ассоциации «Цифровой транспорт и логистика» и была создана рабочая группа по проведению экспериментов. НЦТЛП «ГосЛог» будет создаваться на платформе «ГосТех».

Всего таких маршрутов будет восемь – они должны охватить экспорт, импорт, транзит и внутренние перевозки.

По дальнейшим планам:

- утверждение Федерального закона и создание первых сервисов планируется на 2025 год;
- международная интеграция – ориентировочно в 2027 году;
- ввод «ГосЛог» в эксплуатацию в полном объеме – 2028 год.

*Источник: ria.ru, 08.04.2024*

### **Власти начинают борьбу с снижением погрузки на железной дороге**

Снижение объемов грузоперевозок по железной дороге за последнее время стало одной из главных проблем, требующих немедленного вмешательства со стороны властей. В связи с этим вице-премьер России Андрей Белоусов поручил Министерству транспорта и Российским железным дорогам выявить причины данной тенденции и разработать планы действий для ее исправления. Об этом сообщает РБК, ссылаясь на источник, ознакомленный с протоколом совещания по данному вопросу, состоявшегося 28 марта.

Кроме того, принято решение организовать «инцидент» для оперативного рассмотрения вопросов, связанных с вывозом грузов по железной дороге. Для этой цели будет создана специализированная рабочая группа в Минтрансе, которая будет ответственна за анализ ситуации и координацию действий федеральных и региональных властных структур при решении подобных проблем в будущем.

Такие меры направлены на восстановление и укрепление транспортной инфраструктуры России, обеспечивая более эффективную и безопасную транспортировку грузов по железной дороге.

*Источник: sm.news.ru, 08.04.2024*

### **Белорусская железная дорога провела международную конференцию «2024. Железнодорожная логистика: актуальные задачи развития»**

4 апреля 2024 г. в Минске прошла международная конференция «2024. Железнодорожная логистика: актуальные задачи развития».

Конференция собрала более 170 участников из 7 стран.

Основной темой встречи стало объединение усилий железнодорожных администраций пространства 1520 и дружественных стран для выстраивания внешней торговли и наращивания её объемов.

Открывая конференцию, начальник Белорусской железной дороги Владимир Морозов отметил, что важнейшим приоритетом для нас является экспорт продукции белорусских предприятий. В настоящее время он составляет не только основу железнодорожных перевозок в международном сообщении, но и является локомотивом экономики Республики Беларусь.

Принятые на всех уровнях – от грузовладельцев до правительства решения касательно экспорта белорусской продукции уже нашли свое отражение в соответствующих документах и соглашениях. Выстроенная модель организации грузовых железнодорожных перевозок из Республики Беларусь носит долгосрочный характер. Подтверждением этому также является тот факт, что Республика Беларусь, не имеющая собственных выходов к морю, уже сегодня имеет свои терминалы в северо-западных портах России.

Активно осваиваются сформированные и доказавшие свою эффективность маршруты, проходящие по коридорам Восток-Запад-Восток и Север-Юг. При этом потенциал Белорусской железной дороги имеет достаточный резерв как при транспортировке белорусской экспортной продукции по данным маршрутам, так и при перевозках грузов транзитом по территории Республики Беларусь.

С докладом о возможностях Белорусской железной дороги по организации международных грузовых перевозок выступил первый заместитель начальника белорусской магистрали Петр Дулуб. Он проинформировал, что проводимая совместно с грузоотправителями, органами государственного управления, транспортными и логистическими компаниями работа позволила сформировать устойчивые транспортные связи и реализовать необходимые транспортно-логистические решения.

Петр Дулуб сообщил об объемах перевозок в 2023 г. По его словам, доля грузовых перевозок БЖД в сообщении со странами Евразийского экономического союза и КНР составила более 90% от общего объема.

Сейчас созданы условия по доставке белорусской продукции с задействованием российских портов и по сухопутным маршрутам в направлении Китая и стран Азии, а также по МТК «Север-Юг» в направлении Индии, Ирана и стран Персидского залива.

Важнейшим стратегическим партнёром для Белорусской железной дороги является ОАО «РЖД». О результатах совместной работы, развитии логистических проектов и модернизации инфраструктуры, направленной на увеличение объемов перевозок белорусской экспортной продукции, рассказал первый заместитель начальника Центра фирменного транспортного обслуживания компании Александр Хатьянов.

По данным российской стороны, перевозки с участием БЖД и ОАО «РЖД» в 2023 г. увеличились на 7,6%, что соответствует динамике роста



2022 г. Транспортировка товаров в двустороннем сообщении возросла на 34%, транзитные перевозки в сообщении с Белоруссией выросли в 2 раза, из них более 70% транзита по железным дорогам России приходится в направлении портов Северо-Запада РФ, по итогам прошлого года они увеличились в 2,5 раза.

БЖД и ОАО «РЖД» в августе прошлого года подписали соглашение о модернизации и развитии железнодорожной инфраструктуры девятого транспортного коридора в направлении портов Северо-Запада РФ. Согласно документу, российская сторона должна построить на полигоне Октябрьской магистрали семь разъездов, провести техническое перевооружение сетей связи на участке Луга – Батецкая и усовершенствовать железнодорожные подходы к порту Бронка, рассказал Александр Хатьянов.

Также с докладами по тематике конференции выступили китайские партнеры, представители железных дорог Казахстана, Кыргызстана, Туркменистана, Азербайджана и крупнейших транспортно-логистических компаний.

В ходе выступлений была отмечена важная роль Белорусской железной дороги в укреплении транспортных связей внутри континента, а также большие перспективы наращивания объемов поставок белорусских товаров на экспорт и развития новых логистических проектов.

*Источник: rw.by, 04.04.2024*

## **Оператор Network Rail завершил шестой контрольный период CP6**

Оператор инфраструктуры железных дорог Великобритании Network Rail объявил о завершении шестого контрольного периода CP6 (с 1 апреля 2019 г. по 31 марта 2024 г.). За это время компания вложила в модернизацию инфраструктуры 18,7 млрд ф. ст. Сверх того на финансирование проектов по усилению инфраструктуры Министерство транспорта Великобритании (DfT) предоставило 8,6 млрд ф. ст., транспортная администрация Шотландии (Transport Scotland) – 800 млн. Еще 2,2 млрд ф. ст. поступили из других источников, в том числе по программе строительства VCM HS2.

В ходе CP6 было модернизировано 5300 км пути. Network Rail внес значительный вклад в реализацию одного из крупнейших железнодорожных проектов страны – создание линии Elizabeth. В течение контрольных сроков CP5 и CP6 он выполнял работы по модернизации вошедших в состав этой линии участков существующих железных дорог вне центральной части Лондона. На каждой станции линии Elizabeth обеспечен безбарьерный доступ. Кроме того, оператор контролировал строительство надземных и подземных

переходов, модернизацию устройств энергоснабжения и реконструкцию платформ для приема поездов длиной 200 м.

Во всех регионах, обслуживаемых Network Rail, выполнен значительный объем работ в разных хозяйствах инфраструктурного комплекса. По железнодорожной сети Великобритании за годы контрольного периода СР6 проследовало около 40 млн поездов.

*Источник: zdmira.com, 04.04.2024*

### **Узбекистан и Казахстан создадут совместное железнодорожное предприятие.**

Узбекистан и Казахстан намерены создать совместное железнодорожное предприятие.

Президент Узбекистана Шавкат Мирзиёев и Президент Казахстана Касым-Жомарт Токаев одобрили инициативу о создании СП.

Ожидается, что железнодорожные администрации Узбекистана и Казахстана будут совместно управлять предприятием.

Лидеры двух стран выразили удовлетворение от предоставления грузовых терминалов на казахстанско-китайской границе и в Узбекистане на взаимовыгодных условиях. Это создаст возможности для организации грузоперевозок по маршруту «Китай – Казахстан – Узбекистан».

*Источник: Advis.ru, 08.04.2024*

### **США открывают программу финансирования железнодорожной инфраструктуры на сумму 2,4 млрд долларов**

Федеральное железнодорожное управление США (FRA) начало прием заявок на выделение финансирования в размере 2,4 млрд долларов в рамках своей программы консолидированного развития железнодорожной инфраструктуры и повышения безопасности (CRISI), предлагая железнодорожным компаниям и государственным органам финансирование для инвестиций в проекты по модернизации инфраструктуры и повышению безопасности.

Последний период подачи заявок знаменует собой седьмой раунд финансирования CRISI и предлагает самый большой объем финансирования с момента начала программы в 2017 г., что на 1 млрд долларов больше, чем в 2023 г.

Уведомлении о возможности получения финансирования было опубликовано FRA в федеральном реестре, что дает компаниям, организациям и штатам 60 дней на подачу заявок на гранты.

По заявлению руководителя FRA Амита Бозе, каждый год FRA отмечает необычайно высокий спрос на получение грантов CRISI, которые помогают железным дорогам, штатам и местным сообществам удовлетворять жизненно важные потребности в области безопасности, экономического развития и роста.

Возможность получить финансирование в рамках программы имеют те проекты, которые направлены на внедрение технологий обеспечения безопасности на железных дорогах, усовершенствование железнодорожных переездов, улучшение мультимодального сообщения, транспортировку на магнитной подвеске и меры по борьбе с незаконным проникновением.

В 2023 г. финансирование было предоставлено 70 проектам в 35 штатах и охватывало такие крупные проекты, как грант в размере 178 млн долларов для проекта Amtrak по улучшению коридора на побережье Мексиканского залива, который направлен на то, чтобы вернуть пассажирские поезда в регион после того, как они были прерваны из-за разрушений, вызванных ураганом «Катрина» в 2005 г.

Программа CRISI финансируется в соответствии с Двухпартийным законом об инфраструктуре, который также позволил профинансировать широкий спектр железнодорожных проектов в США с момента его принятия в 2021 г., включая гранты в размере 16 млрд долларов на проект модернизации Северо-Восточного коридора.

*Источник: railway-technology.com, 03.04.2024 (англ. яз.)*

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

### **Казахстан: трехкратный рост инвестиций в грузовой и пассажирский транспорт**

По данным Института экономических исследований Казахстана, объем инвестиций в развитие транспорта и складского хозяйства страны в 2023 г. достиг рекордного уровня – 2,5 трлн тенге (5,61 млрд долл. США), что на 938 млрд тенге, или 40,3%, превышает уровень 2022 г. Финансирование грузового железнодорожного транспорта выросло в 3 раза и составило 173,3 млрд тенге, пассажирского сухопутного – также в 3 раза до уровня 114,3 млрд тенге. Наибольший объем инвестиций пришелся на трубопроводы –

247,6 млрд тенге (рост в 1,9 раза). Источником 52% (1,3 трлн тенге) инвестиций являются собственные ресурсы крупных компаний, в том числе национальных железных дорог (ҚТЖ).

В русле стремления правительства страны совершенствовать и расширять транспортную сеть для дальнейшего развития международной торговли и логистики ҚТЖ разработали программу повышения эффективности грузовых перевозок. На основе анализа интенсивности перевозок, мест зарождения и распыления грузопотоков определен перечень ключевых станций для применения решений по повышению эффективности перевозок, включая современную технологию интервального регулирования движения поездов.

Пилотным станет Алматинский железнодорожный узел, где с целью ускорения обработки поездов, увеличения пропускной способности и скорости движения поездов на экспериментальных участках предстоит оптимизировать технологические процессы работы станций и бригад, а также построить сортировочный парк с горкой малой мощности.

*Источник: zdmira.com, 09.04.2024*

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

### **РЖД перевезут 162,2 млн тонн грузов по контрольному сечению Восточного полигона**

РЖД в 2024 году планируют перевезти на 7,7% больше грузов через контрольное сечение Восточного полигона, чем в 2023 году. Перевозки могут достигнуть 162,2 млн тонн, сообщил журналистам замглавы Алексей Шило.

«Мы ориентируемся на цифру 162,2 млн тонн, что на 7,7% выше прошлого года, по контрольному сечению», – сказал он.

По словам Шило, более 60% перевезенных грузов составит угольная продукция (111 млн тонн), еще 50 млн тонн – неугольная, контейнеров планируется перевезти 9% (более 15 млн тонн), нефтепродуктов – 8% (13,4 млн тонн) и 4% – черных металлов (порядка 6 млн тонн).

«За первый квартал 2024 года прирост перевозок через контрольное сечение – порядка 2%», – добавил замглавы РЖД.

Контрольное сечение – условная черта, проходящая по БАМу в районе Комсомольска-на-Амуре и по Транссибу в районе Хабаровска. По нему определяется суммарная провозная способность Восточного полигона – объем грузов, который может быть доставлен на Дальний Восток из западной части страны.

Ранее в интервью газете «Коммерсантъ» Шило рассказывал, что по итогам 2023 года через сечение было перевезено 150,5 млн тонн грузов.

*Источник: tass.ru, 05.04.2024*

### **Транссибу нужен третий путь**

О перспективах модернизации Восточного полигона говорилось на межведомственном заседании Совета по вопросам развития Дальнего Востока и Арктики.

В 2024 году завершается II этап реконструкции БАМа и Транссиба. Ежегодная провозная способность инфраструктуры в экспортном сообщении по его итогам достигнет 180 млн т. На этот год к освоению запланировано 336 млрд руб., что почти на треть превышает прошлогодний плановый размер финансирования.

«Всего в 2024 году планируется выполнить отсыпку порядка 17 млн м<sup>3</sup> земполотна, укладку 870 км верхнего строения пути, устройство 377 км контактной сети и строительство 589 объектов ИСО, таких как водопропускные трубы и мосты», – сообщил начальник управления сопровождения проектов развития Восточного полигона Дирекции по капитальному строительству ОАО «РЖД» Вадим Ильинов.

Несмотря на сложные климатические условия, с начала года подрядчиками отсыпано 1,8 млн куб. м полотна, произведено устройство 28 км контактной сети, проложено 609 км кабелей. Работы завершены на 27 искусственных сооружениях.

В настоящий момент на Восточном полигоне трудятся 11,5 тыс. строителей, в пиковый период, который придется на сентябрь, их число возрастет примерно до 33 тыс., уточнил В. Ильинов.

Важно, что завершающиеся в этом году строительные работы плавно перейдут в III этап, когда основные людские и технические ресурсы будут находиться в регионах расположения БАМа. То есть, как таковой перебазировки подрядчиков в целом не понадобится, пояснил представитель РЖД. Это позволит в максимально сжатые сроки продолжить стройки.

Стоимость III этапа развития Восточного полигона, рассчитанного до 2032-2035 годов, предварительно одобрена на сумму 3,7 трлн руб., проинформировал В. Ильинов. Эту цифру подтвердил замглавы Минтранса РФ Александр Пошивай. По его словам, в III этап включено 277 различных объектов. Провозная способность полигона сначала возрастет до 210 млн т, а затем до 270 млн т в год.

### *Догонит ли дорога порты?*

В ходе нового этапа помимо дополнительных Северомуйского, Кодарского, Кузнецовского тоннелей и моста через Амур планируется возвести 170 вторых главных путей, 69 двухпутных вставок, реконструировать 137 станций. Также будут построены 3 крупных обхода вокруг больших железнодорожных узлов.

Общая протяженность укладываемых путей на БАМе и Транссибе составит порядка 2,7 тыс. км. Кроме того, предполагается построить почти 1,2 тыс. км мостов.

За счет модернизации БАМ (во всяком случае, его сквозное направление от Тайшета до Советской Гавани) должен стать, как и Транссибирская магистраль, полностью двухпутным. В то же время регионы, в частности Приморье, поднимают вопрос о необходимости строительства третьих путей на участках Транссиба.

«Мы надеемся, что дорогостоящие, но такие важные проекты, как создание третьего главного пути между Хабаровском и Владивостоком и строительство обходов на участке Смоляниново – Находка, будут реализованы как можно скорее», – сказал зампред правительства Приморского края Николай Стецко.

По его словам, в 2023 году порты Приморья переработали 156 млн т грузов. Есть инвестпроекты на общую сумму 540 млрд руб. по расширению портовых мощностей, их реализация позволит довести перевалку примерно до 350 млн т. Но без вышеуказанных объектов железнодорожной инфраструктуры они не раскроют свой потенциал.

В пресс-службе РЖД на запрос относительно того, будет ли включено строительство третьего пути на участке Хабаровск – Амурский залив в программу Восточного полигона, не ответили.

*Источник: rzd-partner.ru, 05.04.2024*

### **Строительство Кузнецовского тоннеля на БАМе намерены начать в 2024 году**

Строительство на БАМе второго Кузнецовского тоннеля и нового железнодорожного моста через реку Амур в Комсомольске-на-Амуре планируют начать в 2024 году. Об этом сообщил губернатор края Михаил Дегтярев.

«Бамтоннельстрой-мост» подписал соглашение с РЖД о строительстве второго Кузнецовского тоннеля и второго моста в районе Комсомольска-на-

Амуре через реку Амур. Уже вот в этом году начинаются проектные работы и стройка. Я думаю, что как только проект выйдет из Главгосэкспертизы, сразу пойдет строительство», – сказал он в интервью телеканалу «Россия 24».

Кроме того, Дегтярев отметил, что проект строительства моста или тоннеля, который свяжет Хабаровский край с Сахалинской областью, активно прорабатывается. Стоимость моста или тоннеля оценивается в 300-500 млрд рублей. Губернатор добавил, что на материковой части большое значение будут иметь подходы к мосту или тоннелю. «Речь идет о ветке от станции Селихино на БАМе – это Хабаровский край, через нефтяной порт Де-Кастри до мыса Лазарев, откуда пойдет уже на Сахалин. Нам это интересно именно с этой точки зрения, потому что Де-Кастри и Лазарев сегодня не имеют железнодорожного сообщения», – пояснил губернатор.

Ранее в РЖД сообщали, что компания и ГК «Бамтоннельстрой-мос» заключили договоры на строительство на БАМе тоннелей, а также нового железнодорожного моста в рамках третьего этапа развития Восточного полигона. Предварительная стоимость проектирования и строительства новых объектов оценивается в 498,8 млрд рублей. Завершить строительство Кодарского тоннеля планируется к концу 2030 года, строительство вторых Северомуйского и Кузнецовского тоннелей и моста через реку Амур – к концу 2032 года.

Восточный полигон железных дорог объединяет Транссиб и Байкало-Амурскую магистраль. В связи с тем, что эти магистрали сейчас работают на пределе пропускной способности, по поручению президента России идет модернизация Восточного полигона, и глава государства неоднократно подчеркивал, что темпы этой работы нужно наращивать.

*Источник: tass.ru, 05.04.2024*

### **Концессионные схемы предлагается распространить на проекты электрификации Восточного полигона**

Такую идею озвучила первый зампред комитета по федеративному устройству, региональной политике, местному самоуправлению и делам Севера Совета Федерации Галина Карелова.

Она напомнила, что 29 марта РЖД заключили с ГК «Бамтоннельстрой-Мост» договоры генерального подряда на строительство на БАМе дополнительного Северомуйского, Кодарского и Кузнецовского тоннелей, а также нового железнодорожного моста через реку Амур. В соответствии с условиями соглашения финансирование (стоимость объектов – около

500 млрд руб.) будет привлекать генподрядчик. РЖД должны будут рассчитаться за работы в течение 10 лет после ввода объектов в эксплуатацию.

Подобные схемы могут быть задействованы при создании других капиталоемких объектов. «Предлагаем правительству РФ проработать вопрос о расширении применения механизмов государственно-частного партнерства и концессионных соглашений при реализации проектов по электрификации Восточного полигона железных дорог», заявила сенатор.

В 2024 году по программе модернизации БАМа и Транссиба будет смонтировано 377 км контактной сети. Главная стройка связана с электрификацией линии Волочаевка – Комсомольск – Советская Гавань. Работы по ней продолжатся в рамках III этапа Восточного полигона.

В то же время главный ход БАМа от ст. Таксимо до Комсомольска остается на тепловозной тяге. Продолжение электрификации потребовало бы еще значительной суммы, тогда как в нынешней редакции III этап Восточного полигона оценивается в 3,7 трлн руб.

*Источник: rzd-partner.ru, 05.04.2024*

### **Восточный БАМ модернизируют на подступах в порту Ванино**

Поезда преодолевают перегон Ландыши – Дюанка в Хабаровском крае по второму пути. Это уже 12-й участок на линии Комсомольск-на-Амуре – Ванино, который модернизировали в рамках II этапа развития Восточного полигона, сообщает сегодня пресс-служба РЖД.

Владелец железнодорожной инфраструктуры сообщает об уложенных 9,5 км пути и 14 стрелочных переводах.

«Объем земляных работ превысил 480 тыс. м<sup>3</sup>, большая часть пришлась на выемку грунта, чтобы выровнять сложный рельеф. Для снижения обводненности участка реконструировали 12 водопропускных труб. Кроме того, протянули более 170 км различных кабельных коммуникаций», – передает пресс-служба РЖД.

До конца года завершим реконструкцию еще на 28 перегонах от Комсомольска-на-Амуре до Ванино, что позволит увеличить провозную способность линии к портам на берегу Татарского пролива с 40 до 82 млн тонн, добавляют здесь.

*Источник: rzd-partner.ru, 05.04.2024*



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

### МТК Север – Юг: территория сложных перевозок.

Объем перевозок по МТК достиг 4 млн тонн за первую половину 2023 года. Западный маршрут аналитики признают основным направлением, потому что на него пришлось основная доля грузовых перевозок – до 3,6 млн тонн.

Начальной точкой коридора Север – Юг считают индийский порт Нава-Шева, расположенный на юге Мумбаи, конечной – Большой порт в Санкт-Петербурге. Между ними 7,2 тыс. км. Сухопутная часть – около 3 тыс. км. Советник Центра анализа международных отношений (ЦАМО) Роза Байрамлы называет западный маршрут основным направлением, потому что на него приходится основная доля грузовых перевозок. По восточному и транскаспийскому маршрутам динамика выше, но объем перевозок меньше: по первому через Туркмению и Казахстан перевезено 353,5 тыс. тонн (рост на 80,3%), по второму – 117,7 тыс. тонн (рост на 80,5%).

Впрочем, на восточную ветку выходят и фуры, об этом нам рассказал руководитель ПЭК: GLOBAL Антон Буянов. Он рисует маршрут мультимодальной доставки по восточной ветке. Здесь, со слов участников рынка, царствует железнодорожная сеть. Но автоперевозчики составляют конкуренцию железной дороге, они забирают контейнеры в иранском порту Бендер-Аббас (которые пришли из порта Джебель-Али) и везут их в Россию через погранпереходы Азербайджана. МТК Север-Юг – это совокупность морских, речных, железнодорожных и автомобильных маршрутов. Поэтому большая часть перевозок на направлении между Россией и Ираном, Азербайджаном, Индией и другими государствами Южной Азии, Персидского залива – мультимодальные, – говорит А. Буянов.

«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. 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», – считает эксперт.

В начале марта развитие приграничной инфраструктуры между Россией и Азербайджаном обсуждали на встрече председателя правительства России Михаила Мишустина с премьер-министром Азербайджана Али Асадовым (при участии министра транспорта России Виталия Савельева). По итогам

встречи было заявлено, что стороны договорились о модернизации пунктов пропуска через российско-азербайджанскую государственную границу, что позволит нарастить пропускную способность до 3 тыс. машин в сутки. Ранее, в конце 2023 года, Росгранстрой сообщил о запуске движения по пяти новым полосам для грузового транспорта.

Всего с учетом этих полос в пункте пропуска в настоящее время модернизировано 16 полос движения (10 из них – для грузовиков, оставшиеся шесть – для легкового транспорта). Это позволило в 3,5 раза нарастить пропускную способность пункта пропуска Яраг-Казмаляра, до 1,4 тыс. транспортных средств в сутки. Пресс-служба Росгранстроя подчеркивает потенциальную возможность увеличения пропускной способности до 2 тыс. машин.

В 2023 году на маршруте работали почти 800 российских транспортных компаний, такова статистика от АСМАП. Правда, в 2021 году на МТК работало еще больше автоперевозчиков, отмечает директор и владелец ООО «Нефтехимтранс» ГК «РусИранЭкспо» Александр Шаров. Только индивидуальных предпринимателей здесь было несколько тысяч. Причин для их ухода с рынка несколько. Первая – топливо. О сложностях на АЗС Ирана нам рассказали сразу несколько участников рынка. Хотя распознать в низкой стоимости дизеля причины для ухода с рынка сложно.

В Иране литр дизеля продают почти за 6 рублей, об этом говорят в российских транспортных компаниях. Но по такой цене российский перевозчик имеет право приобрести не более 100 литров топлива в сутки. В АСМАП подсчитали, что такого объема хватит на 200 км пробега. Если надо больше, то и платить надо больше. В цену сверхнормативного объема топлива включают в том числе и топливный сбор – это около 300 долл. за литр. Иран максимально поддерживает своих перевозчиков и защищает рынок, такое мнение у члена Общественного совета при Ространснадзоре и президента Ассоциации «Грузавтотранс» Владимира Матягина. По его словам, российский автоперевозчик, пересекая границу, платит даже за то топливо, что плещется у него в топливном баке.

«Российскому перевозчику в Иран практически невозможно провезти в баке более 50 литров топлива из-за существующей там пошлины на вывоз топлива. Иранцы молодцы, зарабатывают таким образом деньги. Мы давно предлагали нашему правительству ввести подобную меру, но безрезультатно», – говорит В. Матягин.

Зампред Комитета АЕБ по таможене и транспорту, глава постоянного представительства IRU в Евразии Вадим Захаренко рассказывает, что российские автоперевозчики забирают груз с иранской стороны погранперехода «Астара», расположенного у азербайджано-иранской границы.

Могли бы в иранском порту Бендер-Аббас, но для них проезд закрыт, говорит Денис Зерниченко, руководитель грузового брокера ООО «Сармат Групп». Он отмечает, что российские автоперевозчики могут заезжать на территорию Ирана, но не далее чем на 30 километров – это территория города Астара. В. Захаренко считает, что дальнобои из России не едут дальше из-за языкового барьера. Д. Зерниченко рассказывает, что въезд прицепов и грузовиков под российскими номерами блокируют власти Ирана: они требуют с автоперевозчиков специальное разрешение, или «дозвол», который предполагает официальное прохождение всех процедур: подачу заявок, оформление бумаг, как и в любой стране со сложными внутренними механизмами. Получить это разрешение крайне сложно. «Иранцы могут поставить условия: возьмешь 10 наших водителей, а мы тебе дадим пять-семь «дозволов» на российские машины. Я занимаюсь Ираном 10 лет, и Минтранс решает эту проблему, сколько я ее помню. Мы – матерые игроки на этом рынке – вынуждены подстраиваться под условия», – продолжает он.

В итоге фуры в очереди на прохождение азербайджано-иранской границы в пункте пропуска «Астара» могут простоять от пяти дней до трех недель. Причем даже со скоропортом, подчеркивает А. Шаров.

*Источник: Advis.ru, 09.04.2024*

### **Из варяг в персы: перспективы развития транспортного коридора Север-Юг.**

Последние несколько лет мы живем в реальности, в которой эффективная логистика определяет успех бизнеса и даже экономики страны в целом. Все называют это по-разному: кто-то говорит, что маржа все больше перераспределяется на транспортно-логистический сегмент бизнеса, кто-то – что сбои в цепочках поставок принципиально изменили экономический ландшафт. Президент В. Путин, например, говоря о нашем подходе к развитию транспортного коридора Восток-Запад, описал ситуацию проще: «Мы тут зевнули чуть-чуть, но ничего, мы сейчас это поправимо».

Ключевое понимание заключается в том, что долгое время мы шли по экстенсивному пути развития транспортной инфраструктуры. И это было оправдано стандартами развития глобальной экономики, которая берет свое начало после Второй мировой войны. И частью, которой мы стали после крушения Советского Союза. Все это время мы ориентировались на реализацию проектов с явными конкурентными преимуществами, рассчитывали и развивали их в рамках стандартных бизнес-моделей. Например, есть Суэцкий канал как бенчмарк, и никакая финансовая модель альтернативных магистралей даже и не рассматривается.

Теперь, в условиях обострения мирового противостояния, наше мировоззрение поменялось. Из-за санкций мы в считанные месяцы остались без важных элементов бизнес-инфраструктуры, которую мы рассматривали как якобы общую, деловую и вне политики. И в этой ситуации логистические проекты приобрели новую проекцию расчета эффективности. Теперь это не просто модель сравнения окупаемости транспортировки через СМП и по Суэцкому каналу, это – расчет, который должен учесть уже наступившие санкции, риски будущих проблем, геополитическую нестабильность и в целом системную деглобализацию.

В этих условиях ключевые международные транспортные коридоры с российским участием приобретают совершенно иное значение для экономики страны. Это и СМП, и Восточный коридор, и, конечно, МТК Север-Юг. При этом на последний маршрут возложена нагрузка не только диверсификации доставки к основным текущим рынкам сбыта, но и открытие нового бизнес-потенциала для нашей торговли. Руководствуясь такой фундаментально новой парадигмой мировой экономики, команда N.Trans Lab подготовила аналитическое исследование «Из варяг в персы: перспективы развития транспортного коридора Север-Юг», цель которого – показать торгово-экономический потенциал МТК Север-Юг, текущие транспортно-логистические ограничения этого маршрута, недостатки действующей программы его развития, а также потенциал проактивного развития транспортной инфраструктуры коридора. Мы также сделали оценку стоимости данного проекта и продемонстрировали его экономический эффект.

Смысл нашего исследования заключается в том, чтобы не повторить ошибок, допущенных в несвоевременном развитии Восточного полигона.

Мы хотели внести свой вклад, чтобы, выражаясь словами нашего президента, снова «не зевнуть», только теперь на Южном полигоне.

Для начала надо сказать, что причина деградации в развитии МТК Север-Юг в основном связана именно с глобалистской парадигмой экономики, в которой мы находились все постсоветское время. Наши переговоры с Ираном по развитию логистического сотрудничества продолжаются более 20 лет. Далекого 12 сентября 2000 года Индия, Иран и Россия подписали соглашение о развитии МТК Север-Юг, которое было ратифицировано в течение ближайших двух лет. Позже к ним присоединились Казахстан, Белоруссия, Оман, Таджикистан, Азербайджан, Армения, Сирия. Однако с тех пор дальше дипломатических пассажей, намерений и заверений дело не шло.

В частности, за это время Россия неоднократно обсуждала с Ираном возможности электрификации линии Инче-Бурун – Гермсар на Восточной ветке МТК, строительство железнодорожной ветки Решт – Астара и многое другое. Но ни одного реального инвестпроекта мы не выполнили вплоть до 2023 года, когда было подписано соглашение между Россией и Ираном по реализации проекта строительства участка Решт – Астара на сумму 1,6 млрд долл., из которых 1,3 млрд – российские кредитные средства. Проект несет важный

политико-дипломатический эффект, так как продвигает нас на новый уровень доверия и кооперации.

Но, к сожалению, в логистическом плане он не способен обеспечить достаточный прогресс даже по Западной ветке МТК Север-Юг. После ввода в строй участка протяженностью 162 км, пропускная способность которого составит до 15 млн т, мы упреемся в узкие горлышки более существенных проблем и значительных ограничений. В частности, это недостаточная перерабатывающая способность железнодорожных пунктов пропуска Самур (8 млн т) и Астара в Азербайджане (13,6 млн т), а также Дербент (8 млн т) в России. Недостаточная провозная способность однопутного неэлектрифицированного участка Алят – Астара с низкой технологической оснащенностью, провозная мощность которого не более 10 млн т.

Низкая провозная способность железнодорожных линий Ирана от Решта до портов Персидского залива, в том числе участки Решт – Тегеран (320 км), Тегеран – Бендер-Аббас (1335 км), Кум – Хорремшехр/Бендер-Имам Хомейни (755 км). Их провозная способность ограничена объемом не более 10 млн т.

Отсутствие железнодорожных подходов к портам Чабахар, Бушир и Бендер-Ленге и многое другое.

Следующий момент, который, наоборот, определяет спрос на логистику МТК Север-Юг. По данным макроэкономического анализа, значение развития МТК Север-Юг обусловлено ростом спроса на российскую продукцию на рынках стран Юго-Восточной Азии, Ближнего Востока, Индии и Ирана. К 2030 году совокупный объем экспорта в эти страны увеличится более чем в 2 раза и составит 249 млн тонн (+140 млн тонн относительно 2022 года) (рис. 1). В наибольшей степени данные страны увеличат импорт российской нефти и нефтепродуктов, угля, продовольствия и зерна, а также химической продукции и металлов.

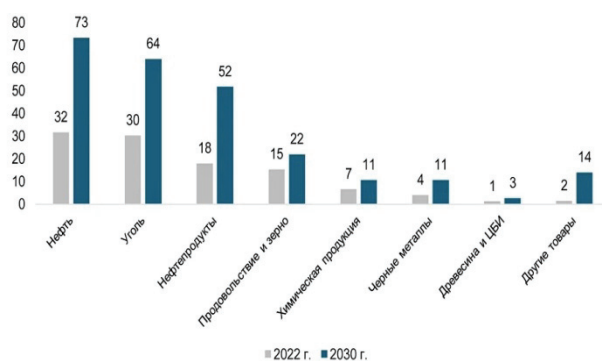


Рис. 1. Прогноз объемов экспорта в Индию, Иран, страны Ближнего Востока и Юго-Восточной Азии по видам грузов, млн т

Страны, тяготеющие к МТК Север-Юг, – Иран, Индия, Пакистан, страны Ближнего Востока и Юго-Восточной Азии (далее – целевые страны) характеризуются достаточно высокими темпами роста экономики в совокупности с продолжающимся увеличением численности населения, что

предопределяет повышение спроса на потребление большого количества товаров добывающей и обрабатывающей отраслей промышленности. В 2021 году реальный ВВП целевых регионов составил 11,3 трлн долл., численность населения – 4 млрд человек. К 2032 году совокупный реальный ВВП рассматриваемых стран может увеличиться до 18,3 трлн долл., а численность населения – до 4,6 млрд человек. Россия имеет значительные перспективы по наращиванию объемов отправок на целевые рынки ввиду конкурентоспособности отечественной продукции и возможности наращивания производства по целому ряду номенклатур грузов.

В 2022 году на фоне санкционных вызовов значительная часть продукции была переориентирована с европейских направлений на развивающиеся азиатские рынки, в первую очередь Индию. Объем экспорта России в целевые страны вырос с 62 до 110 млн тонн, в основном за счет роста отправок нефти и угля в Индию. В периоде до 2030 года увеличение экспорта России в данные страны может составить до 251 млн т, из которых 204 млн будет приходиться на энергетические ресурсы, а 47 млн – на несырьевые товары, в первую очередь зерно (19 млн т), удобрения (10 млн т), черные металлы (10 млн т). К 2040 году потенциал увеличится до 294 млн т (рис. 2).

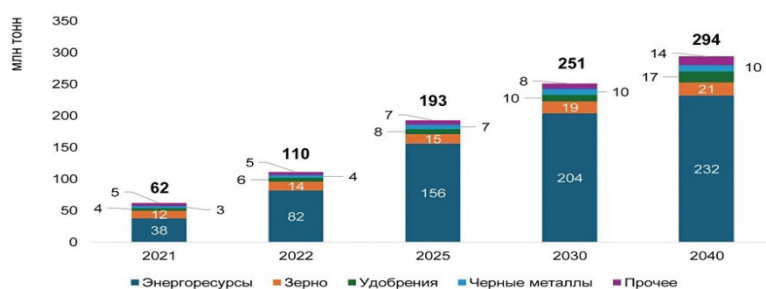


Рис. 2. Прогноз экспорта России на целевые рынки в разрезе видов грузов, млн т

Оптимистичный сценарий развития грузовой базы МТК Север-Юг предполагает рост объемов перевозок до 75 млн тонн в 2040 году за счет переключения грузопотоков с загруженных направлений Восточного полигона и Азово-Черноморского бассейна. Помимо увеличения объема потоков существующей грузовой базы, а именно зерна, продовольственных товаров, минеральных и химических удобрений, черных металлов, возможно привлечение других номенклатур грузов. Такими грузами могут стать нефтепродукты и каменный уголь. МТК Север-Юг может обеспечить доставку угольных грузов на самый быстрорастущий рынок угля в мире – Индию. К 2030 году экспорт угля в Индию может вырасти до 49 млн тонн, что в 2,5 раза выше, чем по итогам 2022 года.

В целом, по данным Минэкономразвития, прогнозируется значительное увеличение российского экспорта в целевые регионы в части каменного угля –

с 30 до 64 млн тонн, а также нефти и нефтепродуктов – с 50 до 125 млн тонн к 2030 году. В связи с загруженностью других транспортных коридоров МТК Север-Юг потенциально возможно использовать для перенаправления экспорта каменного угля (преимущественно в Индию), объем которого составит 10 млн т. Часть грузовой базы нефтепродуктов, подходящей для перевозки в танк-контейнерах и следующей на экспорт в адрес портов Азово-Черноморского бассейна, потенциально можно привлечь на МТК Север-Юг в объеме 5 млн тонн, тем самым ускоряя доставку грузов (рис. 3).

За счет включения в грузовую базу дополнительных перевозок угля, нефти и нефтепродуктов потенциал объема перевозок по МТК Север-Юг увеличится на 15 млн т, до 75 млн т.

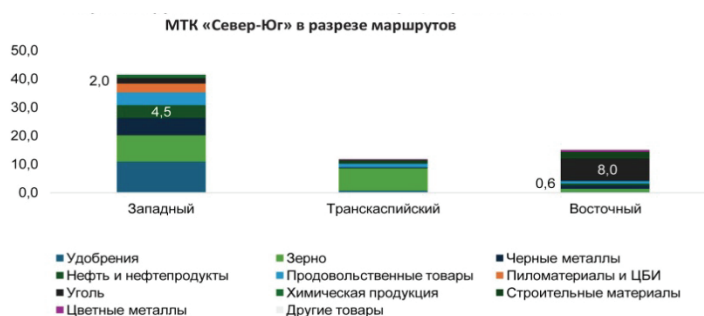


Рис. 3. Грузовая база по оптимистическому сценарию на 2040 г

Ее оценочная стоимость будет составлять около 10-15 млрд долл.. То есть примерно половину от инвестиций в Восточный полигон. При этом бесшовная железнодорожная логистика может обеспечить реальное сокращение сроков доставки, конкурентоспособность наших товаров на рынке стран Персидского залива, Средней и Южной Азии. Сформировать геополитическую диверсификацию не только логистических маршрутов, но и торговли, создавая многополярные торговые отношения и обеспечивая новые рычаги взаимовыгодных отношений с торговыми и экономическими партнерами нашей страны.

Источник: *Advis.ru*, 09.04.2024

### Север-Юг как объединяющий фактор

Сотрудничество в сфере транспорта остается основой развития экономики и углубления интеграционных процессов участников Содружества независимых государств, как отметил заместитель генерального секретаря СНГ Ильхом Нематов. Недавно был одобрен план действий по оптимизации инфраструктуры и развитию транспортных коридоров, проходящих по

территориям стран, на период до 2030 года. Суть партнерства и интеграции – в конкретных проектах, подчеркивает председатель координационного совета Финансово-банковского совета СНГ Анатолий Казаков. И здесь большое поле деятельности обещает МТК Север-Юг.

Проект набирал силу не просто. Он стартовал в 1999 году, в 2002-м ратифицировано международное соглашение, но заинтересованные стороны, как признал глава Минтранса РФ Виталий Савельев, долгое время не могли договориться. Работы по МТК активизировались только в последние годы. Сегодня по этому коридору перевозится примерно 15 млн т грузов ежегодно, хотя потенциал – 100 млн т и выше.

Для успешного развития МТК необходимо серьезное госучастие, включая финансовую поддержку, обращает внимание А. Казаков. Впрочем, большинство проектов и так финансируется из государственных источников, особенно в Азербайджане и Казахстане. Также предусмотрена возможность привлечения частного капитала.

Помимо финансовой стороны вопроса, гендиректор ассоциации «Деловой центр экономического развития СНГ» Вадим Ганин обращает внимание на то, что развитие МТК Север-Юг сталкивается с рядом инфраструктурных и административных барьеров, включая проблемы с пересечением границ, несогласованные процедуры. Часть из них была идентифицирована и систематизирована, даны рекомендации по устранению такого рода препятствий.

Сейчас главная задача участников Содружества независимых государств – более серьезно заниматься этим вопросом, как в экономическом плане, так и в политическом, подчеркивает председатель Межправительственного совета дорожников (МСД) Бури Каримов. Результатом сотрудничества на пространстве СНГ в первую очередь должно стать улучшение состояния инфраструктуры в рамках МТК. На сегодняшний день реализуется более 50 крупнобюджетных проектов маршрутов международных автомобильных дорог, проинформировал председатель МСД.

«Особое внимание мы также уделяем пограничным переходам и совершенствованию процедур пересечения границ для облегчения передвижения грузов и пассажиров. Именно с целью изучения текущего состояния международных автомобильных дорог МСД проводит ежегодные автопробеги и мониторинги дорог», – пояснил Б. Каримов.

К примеру, в Азербайджане, добавил он, большая роль отводится новой платной автодороге Баку – Губа – государственная граница с РФ. 150-километровый участок этой трассы от поселка Гаджи Зейналабдин Тагиев до России построен в соответствии с I технической категорией.



«Проведение нашего автопробега, в том числе по территории Ирана, а также посещения погранпереходов Иран – Армения, Иран – Азербайджан и Иран – Туркменистан позволяют говорить, что Иран имеет колоссальные возможности для сотрудничества со странами СНГ, в том числе со странами Центральной Азии», – говорит председатель МСД.

Контакты налаживаются и по линии железнодорожных администраций. «Создана рабочая группа, в которой участвуют как заинтересованные министерства, так и коммерческие структуры. 1 ноября 2023 года подписан меморандум по развитию указанного направления», – сообщил зампред дирекции Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Олег Никитин. Он уточнил, что к этому делу подключены представители Ирана и Афганистана, заинтересованные в освоении грузопотока по МТК.

Особую активность в расширении внешнеторговых сообщений сегодня демонстрирует Узбекистан. В этом году в Приаралье сдан в эксплуатацию 85-километровый участок железной дороги Шават – Гурлен – Джумуртау – Караузьяк и совмещенный мост через Амударью, который соединил отдельные районы республики Каракалпакстан и Хорезмской области. Это позволит удвоить годовой объем перевозки грузов в стране, а также в будущем открыть новые направления в Казахстан и Россию, сообщили в АО «Узбекистон темир йуллари».

В настоящее время оператор Узбекских железных дорог включился в масштабный проект по созданию Трансафганского или Кабульского коридора Термез – Мазари-Шариф – Кабул – Пешавар. 21 февраля 2024 года с участием представителей железных дорог Афганистана состоялась церемония старта реконструкции участка Хайратон – Мазари Шариф.

В свою очередь, Россия рассматривает Кабульский коридор в широкой перспективе как мультимодальный маршрут Беларусь – РФ – Казахстан – Узбекистан – Афганистан – Пакистан, напомнили в Росгранстрое.

В свете диверсификации внешнеторговых сообщений узбекская сторона также вышла с инициативой мультимодального сообщения через Каспийское море: РФ – Туркменистан – Узбекистан – Кыргызстан.

Российская сторона при этом готовится к перспективным объемам за счет приведения к нормативным параметрам Волго-Каспийского судоходного канала. За счет дноуглубления проходная осадка для флота доведена до 4,5 м.

Железнодорожные перевозки по восточной ветви МТК Север-Юг постепенно осваиваются на других направлениях. Так, в сообщении Россия – Казахстан – Туркменистан планируется выйти на частоту отправок контейнерных маршрутов в 3-4 поезда ежемесячно, проинформировал О. Никитин.

В свое время в РЖД заявляли о готовности участвовать в модернизации железных дорог Туркменистана. Планы сотрудничества с соседом относительно эффективных схем перевозок для повышения транзитного потенциала и привлечения грузопотоков из других стран, в том числе Индии и Пакистана, рассматривают железнодорожники Афганистана. Речь, в частности, идет о продолжении строительства линии Акина – Андхой, участка Андхой – Шибирган, создания железной дороги Тургунди – Санабар – Герат.

Несмотря на то, что Туркменистан называют закрытой страной, с ним необходимо развивать сотрудничество в плане транспорта, убежден Б. Каримов. Это важно не только для увеличения перевозок с Ираном (на ирано-туркменской границе действуют такие пункты пропуска, как Артык – Лотфабад, Гаудан – Баджигиран, Серахс – Серахс), но и с другими государствами Центральной Азии.

Туркменистан заинтересован в реализации совместных инфраструктурных проектов, которые позволят интегрировать транспортную систему страны в евроазиатские транспортные коридоры, указывает председатель Межправительственного совета дорожников. Собственно, об этом говорят и туркменские власти, которые готовы сотрудничать в том числе со странами Запада.

При этом Туркменистан расширяет собственную автодорожную сеть. Например, запланировано строительство скоростной автомагистрали Туркменбаши – Гарабогаз (Кара-Богаз-Гол) – граница с Казахстаном с мостом через залив-лагуну на Каспии.

*Источник: Advis.ru, 09.04.2024*

### **МТК Север-Юг не хватает развития портов на Каспии**

Со статистикой по МТК Север-Юг определиться непросто. Более-менее однозначная цифра – желаемый к 2030 году грузопоток в 30 млн тонн. Насколько он достижим? Эксперты отвечают по-разному, но соглашаются в главном – пока целый спектр проблем на маршрутах коридора остается неразрешенным. Большинство из них связаны с тем, как сегодня организованы перевозки по Ирану, который интегрирован во все три маршрута Север-Юг. Внутри страны сложно найти надежных перевозчиков, а также оплатить их работу, рассказывают экспедиторы.

Как мы уже отметили, статистика по МТК в целом неоднозначна. С товарооборотом между Россией и Ираном, а также с транзитом товаров в/из России через Иран – история идентичная. Согласно материалам МПК РФ

товарооборот между двумя странами в 2023 году снизился на 17,3%. Снижение на 27,1% коснулось экспорта, при этом импорт из Ирана вырос на 15,8%. Комментируя эти цифры, вице-премьер Александр Новак отмечал, что в 2022 году товарооборот с Ираном составил рекордные почти 5 млрд долл., что было связано с большим объемом торговли в области сельскохозяйственной продукции. В 2023 году отмечались снижения по некоторым пунктам такой продукции. В сентябре прошлого года иранская сторона сообщала о снижении импорта пшеницы из-за собственного удачного урожая, обещая при этом закупать кукурузу, ячмень, растительное масло, шрот и семена подсолнечника. Шрота и жмыха с апреля по сентябрь 2023 года было импортировано только 184 тыс. тонн, хотя и Иран, и Россия заявляют о желании поставлять и получать больше, обсуждали участники деловой миссии в Иране, организованной «Агроэкспортом» и Минсельхозом РФ в прошлом сентябре.

В правительстве РФ на будущее поставок российских товаров в Иран смотрят, скорее, с оптимизмом. Сейчас, цитировал А. Новака «Интерфакс», есть потенциал наращивания торгового оборота как относительно продуктов сельского хозяйства, так и других отраслей: «Есть возможности по развитию торговли не только продуктами сельского хозяйства, но и в энергетическом секторе, в секторе нефтегазохимии, машиностроении, переработке. Уверен, что торговый оборот между нашими странами будет наращиваться».

Пшеница могла бы стать тем товаром, который среди прочего помог бы загрузить МТК Север-Юг, но при настойчивости властей, отмечал на конференции «Transit Север-Юг» в конце 2023 года генеральный директор группы компаний «РусИранЭкспо» Александр Шаров. Он привел в пример порт Бандар Имам (Иран), куда с Черного моря импортируется 18 млн тонн зерновых, из которых примерно 10 млн тонн – пшеница. При этом в портах России на Каспии ее не видели давно. Среди грузов, которые сейчас идут через Север-Юг, А. Шаров назвал муку, масло, продукты питания, пиломатериалы, сахар, химию, металлы, изоляторы, оборудование.

Как ответил «РЖД-Партнеру» эксперт, суммарный рост транзита российских товаров через Иран составил в 2023 году 15-20%, в основном за счет контейнерных перевозок: «Контейнерные перевозки на Каспии в 2022 году выросли на 142%, в 2023-м – еще на 36%, до 10 тысяч. Несомненно, в 2024 году рост продолжится. По восточному маршруту МТК Север-Юг РЖД обязуются провезти в этом году не менее 4 тыс. контейнеров – это рост по сравнению с 2023 годом в 2-3 раза. По восточному маршруту активно работают также иранские и узбекские перевозчики. По западному маршруту «ТрансКонтейнер» нацеливается в 2024 году провезти 1000 контейнеров. Также по западному

маршруту работают азербайджанские перевозчики KDY, ADY, Saralogistic и другие».

В декабре 2023 года во время визита иранской делегации в Москву транспортные чиновники заявляли об увеличении транзита из России в Иран (в порт Бендер-Аббас) на 30%. Тенденцию на увеличение транзита товаров через Иран (в целом не только российских) подтверждали в феврале 2024-го в Таможенном управлении Ирана (IRICA): сообщалось о росте на 35% за 11 месяцев – с марта 2023 по февраль 2024 года. Директор по развитию TransAsia Logistics Аркадий Иванов, более 40 лет работающий с Ираном, ответил нам, что логичнее изучать объемы транзита как раз по данным таможенных органов. Единственное, о чем можно говорить с уверенностью на основе личной практики: количество запросов на перевозку через Иран растет на протяжении последних пяти лет.

Экспедиторы замечают, что несмотря на цифры роста и транслируемые возможности перевозок, Иран остается для участников перевозочного процесса страной, к которой приходится всякий раз подбирать свои ключи. Все из-за разницы в традициях и обычаях ведения бизнеса в Иране, говорит вице-президент Российской Ассоциации экспедиторских и логистических организаций Николай Бирюков. «Различия в законодательствах, не действующий в Иране ряд международных норм, которыми привыкли руководствоваться российские экспедиторы, устоявшиеся местные обычаи и правила значительно влияют на понимание процесса проведения сделок. Но надо отдать должное иранским властям за то, что они делают значительные шаги вперед в плане адаптации внутренних правил работы с товарами и их перемещением к международным нормам, которые знакомы российским экспедиторам», – отмечает он.

Общим местом, беспокоящим экспортеров, импортеров, перевозчиков и экспедиторов, называют расчеты за транспортные услуги внутри страны. Там предпочитают наличные и не готовы к безналичной оплате, комментирует А. Иванов: «Эта проблема пока не решена на государственном уровне». Частично ее попытались нивелировать через безналичные переводы на счета неиранских компаний в Дубае, Турции, Индии. Но, как считает А. Иванов, это не удовлетворяет общих интересов, не все согласны делать предоплату в другие страны на неизвестные счета. По словам А. Шарова, перевозчиков, которые готовы работать по безналичному расчету, мало, но они есть. Еще один возможный вариант – создать на территории страны свою компанию, которая управляла бы иранскими автомобилями. Совместные предприятия в условиях разных подходов к бизнес-процессам запустить в работу не получается.

Другая проблема, о которой говорят наши собеседники, – недостаточно развитая инфраструктура портов на Каспии. При том, что транскаспийский

маршрут имеет большой потенциал как не зависящий от транзитных стран, хотя пока и весьма непредсказуемый из-за присутствия там множества экспедиторских компаний и непрозрачности образования их ставок и тарифов, комментирует А. Иванов. А. Шаров говорит, что загрузка на каспийском маршруте растет и, к примеру, при импорте грузов в Россию путь по железной дороге (70-90 долл./тонна) или через Каспий в трюме судна в Астрахань (15-30 долл./тонна) считается наиболее выгодным.

Российским портам на Каспии, отмечает эксперт, в свою очередь, необходимо помочь с расширением площадей: «Если Астраханский порт занимает пять гектаров, то он считается большим. Но площади иранских портов на Каспии составляют от 30 до 200 гектаров». Будет расширение – будет и загрузка. Загрузка 14 астраханских портов в 2023 году составляла от 10 до 60%, Махачкалинского – 20-30%, поясняет А. Шаров. Увеличить загрузку порта Махачкалы, вероятно, сможет помочь АО «Север-Юг», учрежденное недавно на базе порта: "Увеличение загрузки махачкалинского порта возможно до 60-70%, и таким образом увеличится грузооборот на 1-1,5 млн тонн. Также, возможно, наконец-то запустится железнодорожный паром с регулярными рейсами в Туркменбаши и иранские порты Амирабад и Каспиан».

Н. Бирюков, говоря о том, что необходимо для стабильного роста перевозок на Каспии, отметил, что в первую очередь следует думать об обеспечении потребностей в перевозках флотом – балкерным и наливным, контейнеровозами. «Государство должно обеспечить поддержку в строительстве судов или организовать партнерство государство – бизнес для строительства и эксплуатации судов, доступного их ремонта», – уточняет эксперт. Чтобы бизнес мог планировать свои поставки и закупки по понятным ему срокам и ценам, нужно наладить регулярный и линейный сервис между портами России и Ирана.

Среди других «узких мест» МТК Север-Юг экспедиторы назвали отсутствие основных океанских перевозчиков в порту Бендер-Аббас, что же касается железнодорожной инфраструктуры, то тут отмечается недостаток фитинговых платформ, одноколейные пути, старый вагонный и тепловозный парк и его дефицит.

«При планомерной работе на существующих мощностях можно спокойно провести дополнительно 5-8 млн тонн в год. Но при большем росте потребуются увеличение парка вагонов, локомотивов и строительство специализированных складов», – резюмировал А. Шаров.

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

### **Mercitalia Logistics и Amazon подписали соглашение о грузовых железнодорожных перевозках**

Оператор Mercitalia Logistics (входит в состав железных дорог Италии, FS Group) заключил с компанией Amazon очередное соглашение на перевозку товаров между ее распределительными центрами, расположенными в Германии и Италии. Первое соглашение между этими компаниями было подписано в 2021 г.

Новое соглашение нацелено на сокращение объемов грузового движения на автомобильных дорогах и тем самым на снижение выбросов углекислого газа в атмосферу. Контракт также позволит Amazon оптимизировать перемещение товарно-материальных запасов, сократить время доставки товаров, а также улучшить обслуживание клиентов.

Планируется ввести еженедельно в обращение три поезда оператора Mercitalia Intermodal из немецкого Дуйсбурга до итальянской коммуны Помеция (область Лацио) и шесть пар поездов оператора TX Logistik между городом Херне (Германия) и Вероной. Оба оператора входят в Mercitalia Logistics. По данным FS Group, ввод в обращение этих поездов позволит избежать на автомобильных дорогах до 9 тыс. т выбросов углекислого газа в год.

*Источник: railfreight.com, 05.04.2024 (англ. яз.)*

### **DP World добилась значительного роста грузовых перевозок по железной дороге**

Портовый оператор Dubai Port World (DP World) на терминале в Саутгемптоне (Великобритания) добился заметных успехов в рамках начатой в сентябре 2023 г. программы Modal Shift, предусматривающей финансовое стимулирование клиентов за выбор железнодорожного транспорта для перевозок контейнеров с импортными грузами из логистической базы порта Саутгемптона на расстояние в пределах 225 км. В охватываемую инициативой территорию входят такие крупные экономические центры, как Бирмингем, Бристоль, Кардифф и Лондон.

Эта инициатива поддержана пуском четырех новых маршрутов из Саутгемптона в Кардифф, логистический парк East Midlands Gateway

(обслуживает Дербь/Ноттингем), парк Hams Hall (Бирмингем) и Донкастер. В результате за 6 месяцев доля контейнеров с импортом, отправленных из порта Саутгемптона по железным дорогам, выросла с 21 до 35%. Это позволило избежать выбросов углекислого газа в объеме 4500 т за счет отказа от 13,5 тыс. рейсов автомобилей.

*Источник: porttechnology.org, 04.04.2024 (англ. яз.)*

### **Сухой порт Донкастера удвоит свои размеры и мощности**

Компания Winvic Construction приступила к работам второго этапа проекта iPort Rail, завершение которого осенью 2025 г. позволит удвоить размеры и складские мощности грузового железнодорожного терминала в сухом порту в районе английского города Донкастер, а также увеличить число перерабатываемых ежедневно поездов.

Проект реализуется на территории этого сухого порта (iPort), который является самым современным мультимодальным логистическим хабом в Великобритании, разместившимся на площади более 320 га, а его перевалочные мощности занимают примерно 55 га.

Особенностью проекта является применение армированного стальными волокнами фибробетона (марки 3D 55/60 с удельным расходом арматуры на единицу объема бетона 45 кг/м<sup>3</sup>) в расчете на складирование контейнеров в пять ярусов. Это решение позволит снизить износ как самого покрытия, так и шин ричстакеров и сопутствующие затраты на текущее содержание.

Предусматривается установка дренажного и другого сопутствующего оборудования, строительство специальных и бытовых помещений, а также проведение ландшафтных работ.

*Источник: railwaygazette.com, 03.04.2024 (англ. яз.)*

### **Железнодорожный транзит из Китая в Европу через РФ в первом квартале вырос на 44%**

В первом квартале 2024 г. объем контейнерного транзита из Китая в Европу по железной дороге через Россию вырос на 44% до 90 тыс. TEU. Такие данные в ходе брифинга озвучил заместитель генерального директора ОАО «РЖД» – начальник Центра фирменного транспортного обслуживания (ЦФТО) Алексей Шило. По итогам второго квартала 2024 г. в ОАО «РЖД»

ожидают сохранения темпов роста транзитных перевозок на уровне 30-40% к уровню прошлого года.

Железнодорожный транзит Кита – Европа через Россию, прежде всего, по кратчайшему маршруту через Казахстан и Белоруссию, в последнее время стал снова активно использоваться международными экспедиторами в связи с военной напряженностью в Красном море. Опасаясь нападений йеменских хуситов в Баб-эль-Мандебском проливе и Аденском заливе, ряд судоходных компаний перенаправили свои суда в Европу в обход Африки, что увеличило длину маршрута почти на 3600 морских миль или около 20 дней в пути. В этих условиях более короткий и быстрый сухопутный маршрут через Россию из Китая в Европу стал вновь привлекателен для грузоотправителей.

Несмотря на эту «конъюнктурную историю», подчеркнул Алексей Шило, «коридор достаточно давно сформирован». «Он технологически наиболее развит: скорость доставки от границы Китая до границы ЕС по-прежнему составляет от 5 до 7 дней. В среднем это в 3-5 раз быстрее, чем коллеги возили ранее морем», – отметил он. После начала СВО, несмотря на сокращение объемов транзитных перевозок между Европой и Китаем, фактический объем перевозок по этому коридору существенно не сократился. По его словам, изменения коснулись в основном структуры грузопотока: «выпавший объем транзитных перевозок заместился товарами из Белоруссии и России в Китай». В частности, транзит между Белоруссией и Китаем вырос в первом квартале на 68% к аналогичному прошлогоднему уровню до 135 тыс. TEU.

По предварительным данным крупнейшего оператора контейнерных перевозок на маршруте через Казахстан «ОТЛК ЕРА», в первом квартале общий объем перевозок составил 176 тыс. TEU, доля транзитных перевозок на конец первого квартала составила 50%, сообщили в компании. В ОТЛК подтвердили, что за последний год на этом маршруте резко выросли перевозки грузов из Белоруссии в Китай (рост на 323% до 58,5 тыс. TEU), а также импортно-экспортные перевозки между Россией и Китаем (197,7 тыс. TEU, рост на 26,6% к уровню 2022 г.).

*Источник: infranews.ru, 05.04.2024*

### **В расширение порта Поти будет вложено 200 млн долларов США**

После того, как правительство Грузии издаст указ, разрешающий подписание соглашения между Правительством Грузии и APM Terminals Poti, последняя инвестирует не менее 200 млн долларов США в проект расширения морского порта Поти.



Проект расширения порта будет реализован к северу от нынешнего порта. Он будет осуществляться поэтапно с общим объемом прямых инвестиций более 200 млн долларов США.

Часть инвестиций будет направлена на приобретение современных технологий и оборудования, в том числе полностью электрических кранов типа «Судно-берег», которые впервые появятся в портах Грузии. Планируется, что строительство увеличит ежегодную пропускную способность морского порта Поти по меньшей мере на 400 тыс. TEU, в результате чего общая пропускная способность составит более 1 млн TEU.

Первый этап предусматривает расширение контейнерной площадки площадью 6,8 Га, строительство нового причала длиной 330 м, волнореза длиной 1,5 км, углубление дна для подъездного канала, поворотного бассейна и причального кармана, а также установку двух кранов для соединения судна с берегом. Расширенный порт сможет принимать суда с осадкой до 13,5 м – самые большие суда, которые могут заходить в Черное море. По прогнозам, сроки строительства займут до 36 месяцев, что потребует активного сотрудничества и поддержки со стороны правительства Грузии, чтобы гарантировать своевременную выдачу всех необходимых разрешений.

По заявлению управляющего директора APM Terminals Poti, эти чисто европейские инвестиции вдохнут в Поти и Грузии новую жизнь. Мы являемся основными воротами в Европу для Кавказа и Центральной Азии, и поэтому мы твердо намерены развивать и расширять наш порт и его инфраструктуру, внедрять новое экологически чистое оборудование и создавать сотни новых рабочих мест.

Несколько лет назад компания объявила о намерении инвестировать в расширение морского порта Поти, включая инфраструктуру и надстройки для развития существующей инфраструктуры. Новые объекты в Поти будут способствовать росту международной торговли через транзитный коридор Грузии, внося значительный вклад в экономику страны и развитие Среднего коридора.

*Источник: railwaypro.com, 05.04.2024 (англ. яз.)*

### **«РЖД Логистика» расширяет номенклатуру грузов «Агроэкспресса»**

АО «РЖД Логистика» расширило номенклатуру грузов в рамках сервиса «Агроэкспресс», осуществив первую перевозку «от двери до двери» партии цитрусовых по железной дороге из Китая в Россию.

Партия мандаринов была отправлена со ст. Чэнсян (г. Ченду) до ст. Селятино. Время в пути составило 11 дней. Продукция перевозилась в автономных рефконтейнерах «РЖД Логистики», оснащенных функциями спутникового отслеживания местоположения, контроля температуры и влажности, что гарантирует сохранность продукции для конечных потребителей. Ранее «РЖД Логистика» в тестовом режиме успешно реализовала отправку партии помело в прямом железнодорожном сообщении из Китая в Россию.

«В 2023 году, по данным исследования «Русспродсоюза», Российская Федерация стала лидером по импорту мандаринов, заняв в январе-сентябре более 20% от его мирового объема. Из КНР в Россию продукт доставляется, в основном, морем и автотранспортом. Мы предлагаем клиентам перевозку температурных грузов в прямом железнодорожном сообщении, главными преимуществами которой являются надежность, прогнозируемость сроков доставки, невосприимчивость к погодным условиям, а также возможность отправки больших партий груза. Наличие собственного парка автономных рефконтейнеров и широкий географический охват делает перевозки на сервисах «РЖД Логистики» максимально комфортными для наших клиентов в любой точке страны», – отметил директор по контейнерным перевозкам и по агрологистике компании Александр Сиверцев.

«Агроэкспресс» – специализированный сервис АО «РЖД Логистика» и АО «РЭЦ» по перевозке продукции российского АПК, в том числе температурных грузов в Китай, Казахстан, Узбекистан и в страны Ближнего Востока ускоренными контейнерными поездами. Гарантировать оптимальные сроки и сохранность грузов позволяют современные транспортные решения, широкий выбор маршрутов и дополнительных услуг.

*Источник: Advis.ru, 06.04.2024*

### **Перевозки контейнеров по сети ОАО «РЖД» в I квартале 2024 года превысили 1,9 млн TEU**

Перевозки контейнеров по сети ОАО «РЖД» во всех видах сообщения в первом квартале 2024 г. превысили 1,9 млн TEU, что больше, чем годом ранее на 11,4%. В марте перевезено более 681 тыс. TEU, что превышает показатель прошлого года на 11,7%.

Груженых контейнеров в первом квартале перевезено 1,4 млн TEU, рост год к году на 9,4%. Относительно прошлого года сохраняется значительный рост перевозок продуктов перемола в контейнерах (в 3 раза), химических и

минеральных удобрений (в 1,8 раза), зерна (в 1,5 раза), строительных грузов (в 1,5 раза). Химикатов и соды перевезено 211 тыс. TEU (+1,5% к уровню прошлого года).

В текущем году по итогам квартала в минусе среди топ-20 основных грузов остаются картофель, овощи и фрукты (-25%), черные металлы (-17%), машины, станки и двигатели (-10%), бумага (-8%).

По данным ОАО «РЖД», во внутреннем сообщении за квартал перевезено на 17% больше контейнеров, чем в прошлом году – 776 тыс. TEU.

*Источник: infranews.ru, 08.04.2024*

### **Контейнеры на один раз**

Оператор Fesco рассматривает вопрос об использовании так называемых одноразовых контейнеров, которые будут утилизироваться после разгрузки. Это позволило бы решить проблему дисбаланса между ввозом контейнеров в Россию и их вывозом.

В 2023 г. в РФ въехало на 1 млн ДФЭ больше, чем выехало из неё, рассказал на Международном экономическом форуме государств – участников СНГ исполнительный директор компании «FESCO Интегрированный транспорт» Леонид Шляхтуров.

От этого дисбаланса, по его словам, страдают все участники рынка контейнерных перевозок.

Развитие инфраструктуры на погранпереходах будет способствовать росту потока контейнеров из Азии в РФ. Так, с прошлого года АО «РЖД Бизнес Актив» строит терминал в Забайкальске. Его мощность с запуском первого этапа в 2025 г. составит 80 тыс. ДФЭ, а в 2027 г. планируется выйти на объёмы перевалки около 280 тыс. ДФЭ, рассказал генеральный директор компании Вячеслав Сараев. Потенциальный объём грузов, которые могут направляться в РФ из северо-западных провинций Китая на момент окончания строительства терминала, он оценил не менее чем в 600 тыс. ДФЭ.

#### *Фантастическая идея*

Один из способов изменить ситуацию – использовать одноразовые контейнеры. С этой идеей в 2021 году выступил заместитель генерального директора ОАО «РЖД» – начальник Центра фирменного транспортного обслуживания Алексей Шило. Суть её в том, чтобы контейнер после разгрузки не возвращался в исходную точку, а утилизировался на месте.

Тогда эта идея выглядела фантастической, но сейчас мы над ней действительно задумались», – отметил Леонид Шляхтуров. Как пояснили

в FESCO, речи о реальной подготовке к использованию одноразовых контейнеров пока не идёт.

В ПАО «ТрансКонтейнер» рассказали, что не обсуждают переход к одноразовым контейнерам. В то же время представитель компании признал, что после выгрузки импорта в Московском узле скапливаются порожние контейнеры из Азии, которые не обеспечены обратной загрузкой экспортом, – это вызывает серьёзные трудности. Однако вряд ли их можно эффективно устранить с помощью одной меры, нужен системный подход.

#### *Проблемы требуют решения*

По словам Леонида Шляхтурова, для перехода к одноразовым контейнерам предстоит разрешить две основные проблемы. Первая – максимальное удешевление стоимости постройки контейнера в КНР. Вторая – регуляторные меры, которые увеличивают стоимость контейнера при ввозе в страну. «Таможня должна позволить спокойно его принять и утилизировать в России. Надеемся, что скоро мы эти вопросы решим», – отметил топ-менеджер.

Однако эти сложности не единственные. «Одноразовый контейнер облегчённый, его просто сдать на переработку. Но фитинги у него должны быть те же самые, что у обычного», – пояснил генеральный директор компании Infranews Алексей Безбородов.

Стенки контейнера можно сделать легче на полтонны и даже на тонну. Но тогда нужно делать внутренний такелаж и фиксацию груза внутри контейнера более жёсткими. Для этого требуются профессиональные такелажники, сортировщики и формовщики партий в КНР, где дефицит таких кадров, говорит Алексей Безбородов. Кроме того, облегчённые контейнеры менее устойчивы к взлому. Поэтому универсальным решением такие контейнеры в любом случае не станут, уверен эксперт. Их можно применять только на железной дороге и исключительно для перевозки игрушек, ткани, одежды или недорогой техники в упаковке.

*Источник: gudok.ru, 09.04.2024*

### **Поставка угля с биржи по железнодорожной сети даст положительный эффект для экономики РФ – РЖД**

Поставка угля, продаваемого на сырьевой бирже, по железнодорожной сети России даст положительный эффект для экономики России за счет рационализации перевозок, такое мнение выразил заместитель генерального

директора ОАО «РЖД» – начальник Центра фирменного транспортного обслуживания (ЦФТО) Алексей Шило.

«Когда мы говорим про приход, например, угля на биржу и поставку его потом по железной дороге, то имеет смысл стимулировать такие поставки, возможно, какой-то приоритизацией. Потому что это точно давало бы хороший экономический эффект для страны в целом. У нас очень много сегодня нерациональных поставок угля, которые, как нам кажется, во многом связаны с тем, что сама полная цепочка поставки угля не всегда прозрачна», – сказал он.

Шило отметил, что биржевые продажи выгодны всем участникам сделки: поставщику, получателю и перевозчику. Кроме того, исчезает необходимость большого числа посредников при покупке товара. Переплата в случае нерациональной перевозки груза в конечном итоге ложится на конечного получателя.

«Если бы коллеги использовали биржевые поставки и использовали сервис оператора товарной поставки, видели бы все составляющие – цены предоставления вагонов, железнодорожный тариф, дополнительные платежи с точки зрения штрафов и, естественно, саму цену покупаемого угля. Мне кажется, что было бы для экономики страны больше плюсов, если действительно мы все вместе стимулировали такие перевозки и использовали лучше биржу», – заключил Шило.

В конце марта Шило предложил активнее использовать сервис поставок торгуемых на бирже товаров и задействовать его не только для нефтепродуктов, а еще, например, для леса и угля.

Санкт-Петербургская международная товарно-сырьевая биржа (СПБМТСБ) и РЖД несколько лет назад запустили электронную площадку «Оператор товарных поставок» (ОТП). Платформа использует только электронный документооборот, предоставляет данные о движении груза, организует оперативные расчеты. ОТП позволяет отслеживать исполнение биржевого договора в реальном времени: с момента поставки товара – сдачи его перевозчику – до момента получения на станции назначения.

*Источник: Iprime.ru, 05.04.2024*

### **Севсиб даст угольщикам более близкий выход к портам и погранпереходам**

Северо-Сибирская железная дорога (Севсиб) в перспективе позволит угольным компаниям получить более быстрый доступ в Китай и к северным

портам России для отправки своего груза на экспорт, рассказал журналистам замглавы РЖД Алексей Шило.

«Если будет эта дорога, можно приблизить для угольщиков потенциальные рынки сбыта, например, через ближайшие погранпереходы сразу продукцию в Китай поставлять, не занимая инфраструктуру Восточного полигона. Или угольщики могли бы получить более быстрый доступ к морю», – отметил он.

По словам Шилов, строительство новой железной дороги позволит рационально загрузить железнодорожную инфраструктуру на Восточном полигоне.

В конце 2023 года президент России Владимир Путин поручил рассмотреть вопрос о строительстве Северо-Сибирской железнодорожной магистрали.

Вопрос о строительстве Севсиба обсуждается уже много лет и рассматривались разные маршруты. Стратегия развития железнодорожного транспорта в РФ до 2030 года учитывала строительство Северо-Сибирской дороги протяженностью 1,9 тысячи километров и стоимостью почти 218 млрд рублей от Нижневартовска через Белый Яр до Усть-Илимска. Отдельно как часть Севсиба упоминался участок Ельчимо – Чадобец. Он оценивался в 12,6 млрд рублей.

Предполагалось, что Северо-Сибирская железная дорога, которая свяжет ХМАО-Югру с Байкало-Амурской магистралью, будет служить для развития и обслуживания промышленной зоны в Нижнем Приангарье.

*Источник: Iprime.ru, 05.04.2024*

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

### **Неиспользуемые участки станции в английском Йорке отдадут девелоперам**

Проект редевелопмента в Йорке (на севере Англии) территории площадью 45 га к западу от железнодорожной станции и Национального железнодорожного музея относится к числу крупнейших из реализуемых в стране. Идея преобразования неэффективно используемых участков, принадлежащих оператору инфраструктуры железных дорог Великобритании Network Rail, культивировалась десятилетиями, но ее осуществлению препятствовали сначала рецессия, а затем и пандемия. Сейчас Network Rail и

государственное агентство Homes England подписали соглашение о стратегическом партнерстве с девелоперскими компаниями McLaren Property и Arlington Real Estate, властями Йорка и администрацией железнодорожного музея.

В задачи партнерства входит подготовка предложений по преобразованию зон, примыкающих к станции и музею, включая строительство нового жилья, до 100 тыс. м<sup>2</sup> коммерческих площадей (офисных, торгово-развлекательных и оздоровительных), а также организацию городского парка на территории 7 га.

Финансируемая государством программа стоимостью 135 млн ф. ст. позволяет приступить к преобразованию неиспользуемых участков, включая строительство 2 км новых дорог с выделенными полосами для автобусных маршрутов, велосипедных и пешеходных дорожек, а также двух мостов. Реализация проекта будет способствовать появлению до 6500 новых рабочих мест и 20%-ному росту экономики Йорка.

*Источник: zdmira.com, 09.04.2024*

### **Заключен контракт на проектирование Каунасского вокзала (Литва)**

Литовский распорядитель инфраструктуры LTG Infra и компания Ardanuy Ingegneria подписали контракт на 9,88 млн евро на проектирование пассажирского вокзала Каунаса и прилегающей к нему территории, которые станут неотъемлемой частью нового железнодорожного узла Rail Baltica Kaunas.

Ожидается, что проектные работы будут завершены в течение 1,5 лет и будут подготовлены в контексте плана развития инфраструктуры Каунасского железнодорожного узла.

По словам генерального директора LTG Infra Витиса Жалимаса, с реализацией проекта Rail Baltica территория железнодорожного вокзала Каунаса станет ключевым центром, где будет организовано железнодорожное сообщение как по широкой колее, так и по европейским железнодорожным путям. Это означает, что пассажиропоток как из Европы, так и из других стран Балтии значительно увеличится.

Для увеличения пропускной способности поездов будет спроектирован новый мост через реку Нямунас, который будет построен рядом с существующим железнодорожным мостом в Каунасе. Компания Ardanuy Ingegneria также спроектирует пути прибытия и отправления и платформы, адаптированные для Rail Baltica. Она также подготовит проекты для

проведения работ по реконструкции, включая обновление существующих пешеходных переходов над станцией и подземного пешеходного перехода для доступа к платформам.

Большая часть проектных работ будет выполнена на территории существующего Каунасского вокзала. Ожидается, что строительные работы начнутся, как только будет готов рабочий технический проект Каунасского железнодорожного вокзала и подходов к нему, а также получено разрешение на строительство.

В январе 2024 г. правительство Литвы утвердило план развития инфраструктуры Каунасского железнодорожного узла, который соединит пути, окружающие Каунас с южной и северной сторон, включит пассажирский вокзал Каунаса и обеспечит доступ к интермодальному терминалу.

В целях улучшения связи и безопасности дорожного движения строительство Каунасского железнодорожного узла будет включать в себя 5 новых железнодорожных путепроводов и 2 новых моста через реку Йезия, а также реконструкцию или расширение 5 существующих мостов. Кроме того, в окрестностях станции Палемонас планируется построить железнодорожный туннель для планируемой двухпутной железной дороги, а для безопасного передвижения пешеходов и транспортных средств – проложить 7 автомобильных туннелей, реконструировать автомобильные путепроводы и установить пешеходные переходы.

*Источник: railwaypro.com, 05.04.2024 (англ. яз.)*

### **Белорусский турсоюз обсуждает с РЖД запуск чартерной «Ласточки» на маршруте Москва – Минск**

Республиканский союз туристической индустрии (РСТИ) Белоруссии прорабатывает с компанией «Российские железные дороги» (РЖД) возможность запуска чартерного поезда «Ласточка» на маршруте Москва – Минск. Об этом сообщил председатель правления РСТИ Филипп Гулый.

«Мы находимся в стадии взаимодействия с ОАО «РЖД». Я думаю, на (Российско-белорусском туристическом) конгрессе (в Минске 17-20 апреля) мы обсудим, как это возможно, а дальше это войдет в стадию переговоров. Если нам за лето это удастся решить, то, я думаю, что это вполне может быть. Бизнес в этом заинтересован очень, по идее, заинтересованы и ОАО «РЖД», – сказал он на пресс-конференции.

Ф. Гулый отметил, что по вопросу организации железнодорожного чартера белорусская сторона готова выйти «с достаточно конкурентным



предложением». «Надеюсь, что где-то в июне, может, в начале июля мы сможем сообщить позитивные новости. Мы в этом очень заинтересованы», – подчеркнул председатель правления РСТИ.

По его словам, запуск чартерных «Ласточек» в Минск позволит решить логистические проблемы, возникающие при организации в Белоруссии корпоративных мероприятий с участием нескольких сот человек, организуемых в первую очередь, крупными российскими компаниями.

«Я думаю, если мы сможем с ОАО «РЖД» решить вот этот вопрос по чартерной «Ласточке», фактически один дополнительный поезд может привезти 900 человек. И московская компания прилично сэкономит на дороге», – пояснил Ф. Гулый.

*Источник: rzd-partner.ru, 09.04.2024*

### **Объем интернет-трафика на железнодорожных вокзалах РФ в I квартале вырос на 21% – РЖД**

Объем интернет-трафика на железнодорожных вокзалах России по итогам первого квартала текущего года вырос на 21% по отношению к аналогичному периоду прошлого года, сообщили в холдинге «Российские железные дороги» (РЖД).

«Всего за первый квартал 2024 года объем сетевого трафика на вокзалах по всей стране вырос на 21% по сравнению с аналогичным периодом 2023 года. Сервисом воспользовались более 1,2 млн человек, которые скачали на свои устройства 700 ТБ информации», – говорится в сообщении.

В РЖД отметили, что самыми активными пользователями интернета за первый квартал стали посетители и пассажиры Восточного вокзала Москвы (18,4 ТБ); вокзала Адлера (14,3 ТБ); Павелецкого вокзала Москвы и вокзала Краснодара – по 12,2 ТБ; вокзала Тынды (11,9 ТБ) и Ленинградского вокзала Москвы (10,9 ТБ).

*Источник: Iprime.ru, 05.04.2024*

### **Собянин открыл северный вестибюль вокзала Москва-Сити на МЦД-4**

Мэр Москвы Сергей Собянин открыл северный вестибюль с пешеходным переходом московского городского вокзала Москва-Сити четвертой линии Московских центральных диаметров, передает ТАСС.

«Это крупнейший деловой центр нашей страны. Сюда каждый день прибывают десятки тысяч пассажиров, всех видов транспорта. Здесь работают 18 станций рельсового транспорта. Это метро, МЦК, МЦД. И, конечно, для эффективной работы такого огромного транспортного комплекса нужны современные вокзалы, городские вокзалы, которые интегрировали различные виды транспорта. Один из таких вокзалов – это на новом диаметре D4. Сегодня мы запускаем вторую очередь этого вокзала – северный вестибюль, который позволит на 40% увеличить количество пассажиров и даст возможность соединения Пресненского района, который сегодня разрезан на две части, для того, чтобы комфортно соединить жилые массивы, деловую часть, и создать комфортные условия для пассажиров», – сказал С. Собянин.

По словам мэра, в столице нужно дорабатывать инфраструктуру действующих вокзалов, развивать их, интегрировать.

«Идем четко по графику <...> Впервые в Москве вместо станции есть платформа для пассажиров и отдельно пешеходный переход, где могут пройти из района в район жителей города. Сделали единый терминал, который выполняет эти две функции», – сказал заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Олег Тони.

*Источник: rzd-partner.ru, 05.04.2024*

### **Цены на проезд по ВСМ Москва – Петербург определяют к июлю**

Президент России Владимир Путин поручил к 1 июля определить стоимость проезда по высокоскоростной железнодорожной магистрали (ВСМ) Москва – Санкт-Петербург, а также принять все решения, необходимые для ее строительства. Перечень поручений опубликован на сайте Кремля.

Так, глава государства распорядился проработать все решения для реализации проекта ВСМ, в том числе определить финансирование.

«Определение стоимости услуг по перевозке пассажиров и багажа по высокоскоростной железнодорожной магистрали на основании рыночных (нерегулируемых) тарифов», – говорится в одном из пунктов перечня поручений по итогам совещания о строительстве магистрали.

Ответственным назначен премьер-министр РФ Михаил Мишустин.

Ожидается, что высокоскоростная магистраль Москва – Санкт-Петербург будет запущена в 2028 году. Минимальное время в пути составит 2 часа 15 минут. Между Москвой и Петербургом трасса пройдет через 14 станций – Рижская, Петровско-Разумовская, Зеленоград – Крюково, Высоково, Новая

Тверь, Логовежь, Садва, Выползово, Валдай, Горки, Великий Новгород, Тигода, Жаровская, Обухово-2.

*Источник: rzd-partner.ru, 08.04.2024*

## **ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ**

### **MSC планирует производить в Триесте не только вагоны, но и тележки**

Компания Mediterranean Shipping Company (MSC) заявила, что готова использовать завод в Триесте для производства железнодорожных тележек с предполагаемым годовым объемом выпуска в 3 тыс. штук.

В конце февраля крупнейшая контейнерная компания MSC инициировала поглощение завода Wartsila в Триесте, который ранее занимался производством среднеоборотных судовых дизельных двигателей. Спустя месяц компания представила план по перепрофилированию завода в центр по производству железнодорожного подвижного состава с предполагаемым выпуском 1 тыс. грузовых вагонов в год.

*Источник: t.me, 03.04.2024*

### **В Мумбаи начинаются испытания первого поезда для монорельса индийского производства**

Управление регионального развития городской агломерации Мумбаи (MMRDA) сообщила о прибытии в депо Вадала первого вагона монорельсового поезда, изготовленного компанией Medha SMH Rail (консорциум малайзийской SMH Rail и индийской Medha Servo Drives) (рис. 4). В Мумбаи он пройдет динамические испытания, после чего начнет работать на монорельсовой линии города.



*Рис. 4. Модель первого поезда для монорельса индийского производства*

10 поездов, курсирующих на монорельсовой линии сейчас, были изготовлены малайзийской компанией Scomi Rail. Новые поезда, построенные на заводе компании Medha Servo Group в Хайдарабаде, будут весить меньше на несколько тонн, чем поезда Scomi Rail (13,5 тонн), что снизит нагрузку на линию и опоры. В вагонах поездов также на 10% будет увеличена пассажироместимость: каждый вагон сможет вмещать до 156 человек. Для производства новых поездов были использованы огнестойкие материалы, которые способны выдерживать воздействие огня в течение часа (у поездов Scomi Rail – 30 минут).

В апреле 2022 года MMRDA подписало с консорциумом Medha SMH Rail контракт на поставку 10 четырехвагонных составов для монорельса общей стоимостью 7 млрд рупий (85 млн долл.). При этом, в рамках программы «Сделай в Индии», уровень локализации производства новых монорельсовых поездов в Индии должен составлять не менее 50%. Поставка еще 10 новых поездов будет способствовать уменьшению интервалов между рейсами на монорельсовой линии – с 20-25 минут сегодня до 5 минут после поставки всех поездов.

*Источник: t.me, 03.04.2024*

### **Компания PKP Intercity подписала контракт на модернизацию 50 пассажирских вагонов**

Польский оператор подвижного состава PKP Intercity подписал контракт с H. Cegielski – Fabryka Pojazdów Szynowych на модернизацию 50 пассажирских вагонов модели 112А. Стоимость соглашения составила 461 млн злотых (107 млн евро). Поставка модернизированных вагонов должна состояться в течении 36 месяцев после подписания контракта.

Вагоны должны быть модернизированы по стандартам Combo. Они предполагают создание комфортных условий в вагонах для инвалидов и пассажиров с детьми. Также будет произведена замена тележек, что сделает движение вагонов более плавным и быстрым: составы из вагонов с новыми тележками смогут разгоняться до 160 км/ч.

В декабре 2023 года компания H. Cegielski – Fabryka Pojazdów Szynowych, расположенная в Познани, выиграла тендер, объявленный PKP Intercity, на модернизацию 50 вагонов модели 112А. Главным конкурентом был польский производитель Pesa, который предложил большую стоимость – 503 млн злотых (117 млн евро). Кроме того, в конце 2023 года PKP Intercity также подписала контракт на модернизацию 45 вагонов до стандарта Combo

с компанией Remtrak. Его стоимость составила 335 млн злотых (78 млн долл.). Еще 60 вагонов с подобной модернизацией уже работают на сети.

*Источник: t.me, 03.04.2024*

### **Pesa доставила в Гану первый дизель-поезд**

Сообщается, что доставка двухвагонного состава платформы Regio160 из завода в Быдгоще до одного из крупнейших портов страны Tema заняла 1,5 месяца. В скором времени в Гану будет отправлен еще один поезд, также в рамках контракта возможна реализация опциона еще на 10 таких машин.

Подвижной состав после прохождения эксплуатационных испытаний начнет по 6 раз в день курсировать по линии Tema – Мпакадан протяженностью 96,7 км с шириной колеи 1435 мм, построенной в 2019 году.

Это первый в истории Pesa контракт на поставку подвижного состава в Африку. Как заявляет президент польского производителя Кшиштоф Здзярски, компания также планирует расширяться на другие континенты, страны Азии и Ближнего Востока. Там выражают интерес к продукции Pesa, например, к водородным локомотивам.

*Источник: techzd.ru, 09.04.2024*

### **В Иране создали магистральный тепловоз с применением обратного инжиниринга**

Прототип локомотива модели MAP30 мощностью 3 МВт был представлен в рамках визита министра промышленности, шахт и торговли страны Сейеда Резы Фатеми-Амина на завод входящей в Marpa Group компании MLC в Тегеране (рис. 5). Заявляется, что до марта 2025 года тепловоз пройдет сертификацию и будет запущен в серийное производство. Первыми покупателями MAP30 стали перевозчик Sepahran Rail Rasa и компания Chadormello: суммарно заказано 20 локомотивов.



*Рис. 5. В Иране создали магистральный тепловоз с применением обратного инжиниринга*

Базовой моделью для MAP30 стал шестиосный тепловоз AD43С: в 1998 году Иран заказал у Alstom 120 таких машин, финальная сборка 100 из них была организована на заводе Wagon Pars (также входит в Marpa Group). Заявляется, что уровень локализации MAP30 составил 80%, в т. ч. было освоено изготовление кузова и систем управления.

Сейчас парк Ирана состоит из 997 локомотивов, почти половина которых выведена из эксплуатации из-за нехватки запчастей и средств для проведения ремонта.

*Источник: rollingstockworld.ru, 05.04.2024*

### **В Южной Корее введены в эксплуатацию электропоезда класса А000 от Hyundai Rotem**

Парк из 20 восьмивагонных поездов А000 от Hyundai Rotem начал курсировать по 35-километровому участку скоростной пригородной системы Сеула GTX-A с 4 станциями (рис. 6). Скорость движения заявляется на уровне 180 км/ч, интервал движения в часы пик составляет 15 минут.



*Рис. 6. Электропоезд класса А000*

Подвижной состав стоимостью 276,2 млн долл. был заказан в 2020 году. Для его изготовления компании потребовалось 14 месяцев. Эксплуатационные испытания проходили в прошлом году.

Поезд класса А000 вмещает более 1 тыс. пассажиров. На крыше головных вагонов установлены камеры с искусственным интеллектом для мониторинга состояния инфраструктуры. Как заявляет производитель, подвижной состав оснащен автоматическими дверьми с двойными датчиками защемления, в одной из которых применена технология для снижения уровня шума при эксплуатации на высоких скоростях. Кроме того, в салоне размещены экраны, отображающие скорость и процент заполненности вагона.

*Источник: rollingstockworld.ru, 03.04.2024*

### **Антидемпинговая пошлина на подшипники качения из КНР продлена на пять лет**

Коллегия Евразийской экономической комиссии (ЕЭК), регулирующего органа ЕАЭС, продлила действие антидемпинговой пошлины в отношении подшипников качения (за исключением игольчатых) производства КНР до 31 марта 2029 года.

По словам министра по торговле ЕЭК Андрея Слепнева, орган принял такое решение на основе повторного антидемпингового расследования. Оно было начато департаментом защиты внутреннего рынка ЕЭК в апреле 2023 года в связи с истечением срока действия пошлины на основании заявления производителей подшипников из 3 стран Евразийского экономического союза: России, Белоруссии и Казахстана.

Заявление было подано такими компаниями, как ОАО «ЕПК Волжский», ОАО «ЕПК Самара», АО «ЕПК Саратов», ООО «ЕПК – Новые Технологии», АО «Степногорский подшипниковый завод» и ООО «ЕПК-Бренко Подшипниковая Компания», и поддержано ОАО «Минский подшипниковый завод» и ЗАО «Вологодский подшипниковый завод».

Антидемпинговая пошлина в отношении подшипников качения (за исключением игольчатых) из КНР была установлена в 2011 году, после чего ее действие несколько раз продлялось. Размеры ставок антидемпинговой пошлины в настоящий момент составляют 31,3% от таможенной стоимости для ООО «Подшипники качения Уси» и 41,5% для прочих производителей.

*Источник: alta.ru, 02.04.2024*

## Поезд со скоростью 450 км/ч будет готов в 2025 году

В 2025 году готовый поезд CR450, способный разогнаться до 450 км/ч, будет представлен на китайской сети высокоскоростных железных дорог. Об этом заявил председатель правления китайских железных дорог Лю Чжэньфан. По его словам, в этом году планируется завершить прототип высокоскоростного поезда CR450 и начать его испытания (рис. 7).



Рис. 7. Поезд CR450

Лю Чжэньфан отметил, что для создания высокоскоростного поезда CR450 в 2023 году был создан научно-исследовательский альянс. CR450 станет финальной моделью китайской серии высокоскоростных поездов Fuxing. Конструкционная скорость поезда составит 450 км/ч – на 50 км/ч выше, чем максимальная скорость предшественника – модели CR400. Это потребует инноваций в части аэродинамики и энергоэффективности конструкции, новых звукоизоляционных материалов, системы тяги с постоянными магнитами.

«Технологические инновации способствуют созданию новых отраслей промышленности, новых продуктов и нового импульса для экономики. Это ключевой элемент для развития производительных сил нового качества», – подчеркнул председатель правления китайских железных дорог.

Сейчас отдельные подсистемы, которые будут использованы в конструкции нового поезда, тестируются на испытательном составе CR400BF-J. В апреле 2022 года на линии Чжэнчжоу – Цзинань два состава этой модели установили мировой рекорд скорости при движении на встречных направлениях. Каждый из поездов проехал со скоростью 435 км/ч (скорость сближения составила 870 км/ч).

*Источник: t.me, 03.04.2024*



## В Китае запущено новое поколение региональных электропоездов от CRRC

Парк из 4 четырехвагонных составов анонсированной в мае 2023 года платформы CINOVA 2.0 курсирует в провинции Хубэй с макс. скоростью 200 км/ч (рис. 8). Заявляется, что обтекаемая конструкция кузова и применение в нем углеродного волокна позволяет снизить массу на 10% и сопротивление воздуха на 5%, а также уменьшить на 1,2 кВт\*ч потребление электроэнергии на 1 км по сравнению с другими поездами.



Рис. 8. Состав платформы CINOVA 2.0

Основной акцент сделан на цифровых новациях. Отмечается, что интегрирована система подсказок машинисту по управлению тягой на основе поступающих данных об электропотреблении, а всего заложено 30 базовых конфигураций настроек под разные условия работы. К тому же заявляется о параллельно работающем полноценном цифровом двойнике поезда: установлены более 2 тыс. датчиков, в ПО интегрированы 130 алгоритмов для предиктивного расчета отказов оборудования. Предполагается, что это снизит затраты на обслуживание поезда на 30%.

*Источник: rollingstockworld.ru, 08.04.2024*

## Railcast Systems строит в Экибастузе кузнечно-бандажный комплекс за 168 млн долларов

В рамках создания в Павлодарской области Казахстана железнодорожного кластера компания Railcast Systems начала строить в городе Экибастузе кузнечно-бандажный комплекс. Стоимость проекта оценивается в 75 млрд тенге (168 млн долл.).

Ожидается, что на предприятии создадут около 700 рабочих мест.

Экибастузский комплекс будет специализироваться на выпуске:

- черновых бандажей и колец для локомотивов;
- зубчатых колес, колесных центров и инструментов деформации;
- черновых локомотивных и вагонных осей, кованных изделий.

Планируется, что мощности предприятия позволят производить до 88 тысяч бандажей, до 36 тысяч осей, до 27 тысяч зубчатых колес и до 9,9 тысячи кованных изделий в год.

*Источник: wagon-cargo.ru, 03.04.2024*

### **Alstom выиграла сервисный контракт по модернизации 250 железнодорожных вагонов для SBB (Швейцария)**

Стоимость полученного заказа составляет 62,7 млн швейцарских франков (64,3 млн евро). Также предусмотрена возможность модернизации дополнительных 85 вагонов.

По контракту, Alstom проведет антикоррозийную обработку поездов SBB IC 2000 (рис. 9). Работы будут проводиться на заводе в Вильневе, который специализируется на сервисном обслуживании. Модернизация поездов дальнего следования IC 2000 будет проводиться в период с 2024 по 2030 г.



*Рис. 9. Двухэтажный поезд SBB IC 2000*

*Источник: railway-news.com, 05.04.2024 (англ. яз.)*

### **На Людиновском тепловозостроительном заводе модернизируют производство**

На Людиновском тепловозостроительном заводе (ЛТЗ, входит в АО «СТМ») вводят в эксплуатацию автоматизированный комплекс вибродиагностики буксового узла колесной пары грузовых вагонов СВ-ТК-03. Данный аппарат позволит определять техническое состояние подшипников (колец, роликов и сепараторов) буксовых узлов. Сейчас его разместили в здании центра компетенции «Тележки» (ЦКТ).

Комплекс отличается простым и понятным цифровым интерфейсом и оснащён автоматической системой самоконтроля основных параметров. Благодаря этой системе подвод и отвод приводного ролика, вращение колесной пары с частотой в диапазоне 300-350 об/мин на позиции диагностики, а также

индикация выявленных дефектов осуществляется в автоматическом режиме без участия оператора. Проверка акустических шумов производится по обеим сторонам колесной пары одновременно, что повышает скорость сбора информации.

Вместе с тем данный комплекс позволяет создавать базы данных по всем проверяемым колесным парам. Результаты диагностики могут выводиться на бумажный носитель и сохраняются в архиве комплекса до 5 лет. Все это в совокупности дает возможность дирекции по качеству анализировать данную информацию для совершенствования производства.

Введение в эксплуатацию нового автоматизированного комплекса является частью масштабной программы по модернизации ЛТЗ, включающей как развитие производственных мощностей, так и улучшение социально-бытовых условий работников. Так, недавно в ЦКТ была установлена машина мойки корпусов букс и деталей буксового узла ММКБ-ТК. Она предназначена для струйной очистки деталей и к настоящему моменту введена в эксплуатацию на участке колесных пар.

*Источник: techzd.ru, 05.04.2024*

### **Предварительные данные Ассоциации «Объединение производителей железнодорожной техники» по выпуску подвижного состава и его комплектующих за первый квартал 2024 года**

Предварительные данные Ассоциации «Объединение производителей железнодорожной техники» по выпуску подвижного состава и его комплектующих за первый квартал 2024 года:

- Производство тягового подвижного состава сократилось на 18,77% – с 325 секций (январь-март 2023 года) до 264 секций (январь-март 2024 года);
- Выпуск пассажирских вагонов уменьшился на 23,81% – с 147 вагонов (2023 год) до 112 вагонов (2024 год);
- Производство электропоездов увеличилось более чем в 2,2 раза – с 84 до 185 вагонов;
- Производство инновационных вагонов с осевой нагрузкой 25 тс выросло на 33,22% – с 3242 до 4319 единиц;
- Производство путевых машин увеличилось на 26% – с 73 до 92 единиц;
- Рынок конических подшипников отечественного производства вырос на 26,7% – с 63 043 единиц до 79 895 единиц.

*Источник: techzd.ru, 05.04.2024*

## Новый ГОСТ для новых рефрижераторных вагонов

Как стало известно РЖД-Партнер, в июне 2025 г. вступит в силу ГОСТ 35003-2023 «Вагоны рефрижераторные автономные. Общие технические условия». Мы расспросили о новом стандарте Максима Корнеева, генерального директора ООО «РусРеф».

*– Максим Викторович, вы участвовали в разработке нового ГОСТа на АРВ? Зачем понадобился этот стандарт сейчас?*

– Инициатива разработки стандарта принадлежала не нам. Но мы не могли остаться в стороне. Специалисты ООО «РусРеф» были приглашены к участию в обсуждении проекта стандарта. Как и представители всех других КБ и заводов, операторских компаний, занимающихся тематикой рефвагонов.

Дело в том, что мы всей страной на 30 лет выпадали из индустрии рефвагонов и только теперь вернулись в нее. С 1993 года до нас в России не разрабатывалось и не производилось ничего. За это время полностью сменился весь набор технологий, касающихся специфики рефвагона – теплоизоляция, выработка тепла, холода, генераторные установки, появились невиданные ранее возможности по хранению данных, удаленному мониторингу и управлению, по сервисам геолокации. На мой взгляд, это была правильная идея – вместо того чтобы пытаться редактировать старые стандарты, просто собраться всем заинтересованным и написать новый.

*– И все же, сама логика ГОСТ предполагает, что вводятся какие-то новые ограничения для разработчика и производителя?*

– Вряд ли можно говорить об ограничениях. Мы просто собрались все вместе – повторяю, в обсуждении стандарта участвовали все компании, которые делали или собирались делать АРВ, и в общей открытой дискуссии, решили, что нормальный современный АРВ должен быть вот таким. Я был участником нескольких заседаний, и насколько я могу судить, были приняты все замечания и пожелания. В главном у нас разногласий не было – все понимают, что просто «сарай на колесах» – не вариант, современные АРВ должны реально решать задачу надежного и качественного перемещения скоропортящихся грузов по сети железных дорог.

*Источник: rzd-partner.ru, 05.04.2024*

## **БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ**

### **Logan заказала у Rail Vision систему обнаружения препятствий для путевых машин**

Корпорация Logan – один из ведущих в Северной Америке поставщиков путевых машин и услуг по содержанию железнодорожного пути – заказала у израильской компании Rail Vision систему обнаружения и классификации препятствий Switch Yard, использующую технологии искусственного интеллекта. Система будет опробована в рамках пилотного проекта, преследующего цель совершенствования процессов текущего содержания пути.

В случае успешной реализации пилотного проекта обе компании намерены расширить сотрудничество и интегрировать технические решения израильского изготовителя в путевые машины, эксплуатируемые корпорацией Logan на железных дорогах Северной Америки.

Ранее Rail Vision заключила в США несколько контрактов, в том числе с одной из железных дорог первого класса и неназванной компанией, занимающейся лизингом грузовых вагонов и железнодорожными перевозками.

*Источник: zdmira.com, 04.04.2024*

### **Ученые ЛЭТИ разработали высокоточную систему выявления дефектов на рельсах**

Специалисты Санкт-Петербургского государственного электротехнического университета «ЛЭТИ» создали контрольный комплекс, который позволяет выявлять на рельсах трещины и смятия без визуальной фиксации. В основе технологии лежит анализ вибраций, которые считывают установленные на колесах специальные датчики, собираемые данные также позволят прогнозировать развитие дефектов, сообщил ТАСС доцент кафедры лазерных измерительных и навигационных систем ЛЭТИ Роман Шалымов.

«Мы улучшили имеющиеся методы по обнаружению внешних и внутренних повреждений, разработали модели для выявления поврежденных участков и алгоритм, который может прогнозировать развитие поломок с помощью инерциальных датчиков. В перспективе разработанный комплекс может способствовать повышению безопасности, энергоэффективности железнодорожных перевозок и, как следствие, снижению их стоимости», – рассказал Р. Шалымов.

### *Принцип работы*

Обычно на российских железных дорогах для выявления регулярно образующихся трещин, изломов и смятий на рельсах используются диагностические вагоны с камерами видеофиксации с высоким разрешением. Если на записи камер обнаруживается характерное темное пятно, то для проверки на место отправляется обходчик путей, который подтверждает наличие повреждений и измеряет их глубину путеизмерительным инструментом. Этот способ надежен, но требует больших затрат времени и средств. Кроме того, в зимний период, когда на железнодорожное полотно выпадает снег, использование видеофиксации затруднено.

Разработчики ЛЭТИ взяли за основу своего диагностического комплекса акселерометры – устройства, измеряющие степень ускорения. Проблема в том, что они считывают все колебания, поэтому ученые должны были найти способ отсеять лишнее. Для этого они создали программу, которая позволяет выделять вибрации, характерные именно для поврежденных участков. Комплекс установили на вагоне МДК (мобильный диагностический комплекс), результаты вибрационных измерений глубины дефектов рельсов сравнили с данными обычного ручного измерения, высокая точность предлагаемого метода подтвердилась, отметил доцент кафедры информационных систем ЛЭТИ Дмитрий Клионский.

Развитие этой технологии позволило разработчикам ЛЭТИ создать алгоритм, который позволяет прогнозировать развитие дефектов на рельсах. В его основе лежит статистический регрессионный анализ данных, которые поступают в систему с датчиков диагностических вагонов. Данные собирались по одним и тем же участкам рельсов в разное время с учетом развития на них дефектов, это позволило выявить закономерности разрушений и зафиксировать характерные признаки этих процессов.

Разработка комплекса диагностики системы колесо-рельс на основе показаний датчиков выполнен по гранту Российского научного фонда (РНФ). Данный проект является большой научно-исследовательской работой коллектива разработчиков СПбГЭТУ «ЛЭТИ». В коллектив проекта вошли декан факультета информационно-измерительных и биотехнических систем Александр Боронахин, доценты кафедры лазерных измерительных и навигационных систем (ЛИНС) Роман Шалымов, Людмила Подгорная и Даниил Ларионов, доцент кафедры информационных систем Дмитрий Клионский и старший преподаватель кафедры ЛИНС Александра Большакова.

## Слухом полнится

На российских железнодорожных переездах для безопасности пешеходов могут начать использовать глушители для беспроводных наушников. Испытания такого оборудования должны начаться на одном из объектов Северо-Кавказской железной дороги уже через несколько месяцев. Студенты Южного федерального университета практически завершили работу над устройством, которое блокирует работу Bluetooth-канала. По мнению экспертов, обеспечивать безопасность людей на переездах можно другими средствами, не нарушая работы любых систем связи.

### *Внезапная тишина*

Студенты Института радиотехнических систем и управления Южного федерального университета по заказу филиала ОАО «РЖД» – Северо-Кавказской железной дороги разработали устройство, отключающее беспроводные наушники при приближении к железнодорожным путям. Задача устройства – предотвращение несчастных случаев и усиление существующей системы безопасности. Заказчик готов к испытаниям и ожидает получения опытного образца от разработчика.

– По сведениям региональной дирекции, которая оборудует перекрестки и пешеходные переходы, возникают случаи травмирования подростков, когда они в капюшонах и наушниках пересекают железнодорожную проезжую часть. Это приводит к негативным последствиям, – сказал начальник центра инновационного развития СКЖД Дмитрий Концевой.

Как именно и в течение какого времени необходимо проводить испытания, в РЖД сказать затруднились, так как пока не обладают всей информацией об устройстве от разработчиков.

По словам Дмитрия Концевого, для реализации проекта необходимо установить на перекрестке видеокамеру, которая фиксировала бы реакцию людей на то, что в наушниках перестает играть музыка. Это позволит понять их дальнейшие действия – полезет ли человек, например, в карман за телефоном или начнет смотреть по сторонам.

По словам представителя РЖД, юридических сложностей при проведении эксперимента возникнуть не должно, так как участники будут находиться на территории инфраструктуры железной дороги и их письменного согласия на участие в эксперименте не потребуется. Но разработчик должен согласовать применение системы в федеральных органах и получить разрешение на эксплуатацию.

### *Выключить беспроводной канал*

В данный момент разработчики ЮФУ занимаются оформлением патентов на созданные ими ПО и алгоритмы, а также намерены провести несколько тестов с оборудованием в лаборатории, рассказал «Известиям» лидер проекта, студент ЮФУ Вадим Кошенский. Как только этот процесс будет завершен, специалисты готовы передать действующий образец для испытаний. Скорее всего, это случится в июне.

– Беспроводные наушники связаны с телефоном с помощью Bluetooth-сигнала. Он распространяется вокруг и создает своеобразный эфир. Микроконтроллер устройства улавливает эти сигналы, обнаруживает в зоне своего действия их источник и принимает решение о перегрузке частоты 2,4 ГГц, на которой работают Bluetooth и Wi-Fi. В результате звук в наушниках исчезает и человек может услышать шумовую сигнализацию на переходе или приближающийся поезд, – сказал Вадим Кошенский.

Как только пользователь покинет зону действия системы, работа наушников восстановится автоматически. Радиус действия может устанавливаться на каждом переходе индивидуально.

По словам разработчиков, пока их устройство работает неизбирательно и подавляет сразу все сигналы Bluetooth и Wi-Fi, которые могут использоваться в самом разном оборудовании. Но в будущем они рассчитывают усовершенствовать систему. Возможно, в разработку будет добавлена функция отключения сотовой связи, так как из-за нее ранее также возникали опасные инциденты.

– Система воздействует только на беспроводные каналы связи и не оказывает влияния на кардиостимуляторы, слуховые аппараты и тому подобные устройства жизненной необходимости. Мы отработываем метод избирательного подавления беспроводной связи, основанный на анализе сигналов Bluetooth и Wi-Fi в зоне действия установки, а также разрабатываем уникальные алгоритмы обнаружения приближения пешеходов к железнодорожным переходам, – сказал Вадим Кошенский.

### *Насколько законно*

В России нет правовой базы, которая позволяла бы подавлять какой-либо вид связи. Bluetooth работает на открытых частотах, и, чтобы его отключить, придется остановить действие любого оборудования в этой зоне, включая и медицинские устройства, считает ведущий аналитик Mobile Research Group Эльдар Муртазин.

– На переходах действительно гибнут люди, но, чтобы сохранить им жизнь, нужно использовать световые сигналы о приближении поезда или видеокамеру, которая выявляла бы потенциальную опасность. Это намного



дешевле и проще. Попытки ломать системы связи никогда не работали. В России такое оборудование не лицензируется, его нельзя сертифицировать, – сказал Эльдар Муртазин.

С тем, что обеспечивать безопасность пешеходов в наушниках нужно другими способами, согласен и член Академии инженерных наук им. А.М. Прохорова Владимир Григорьев.

– Любое подобное средство, неважно, с какой мощностью, должно иметь соответствующее разрешение. Безопасность подростков нужно обеспечивать не через подавление связи, а через ПО телефона, которое само отключало бы наушники, когда надо, – считает Владимир Григорьев.

Студенты ЮФУ уже провели испытания компонентов своей системы в лабораторных условиях. Они измерили параметры работы и радиус действия устройства, которое воздействует на сигналы, видеокамер для оценки поведения людей на переходах и их реакции на действие и управляющего контроллера.

Система воздействует только на беспроводные каналы связи и не оказывает влияния на кардиостимуляторы, слуховые аппараты и тому подобные устройства жизненной необходимости.

*Источник: iz.ru, 05.04.2024*

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

### **Первые «обязательные минимумы» для работников железнодорожного транспорта США**

Федеральное транспортное управление США (ФТА) предупредило железнодорожных операторов, что оно предлагает «обязательные минимальные стандарты» для обеспечения безопасности работников железнодорожного транспорта. Впервые в США будут введены в действие общенациональные правила, призванные защитить людей, которые находятся на переднем крае модернизации железных дорог и обеспечения безопасности работ.

Действующий Национальный план обеспечения безопасности предусматривает только «добровольные стандарты», поэтому переход к «обязательному минимуму» является важным изменением в отрасли.

Предлагаемое правило потребует от железнодорожных компаний и агентств: «создать программу защиты, ориентированную на персонал, работающий на путях или вблизи них, провести всестороннее обучение

работников и обеспечить, чтобы о небезопасных действиях и условиях сообщали».

Предлагаемое правило будет применяться к железнодорожным службам и государственным органам по надзору за безопасностью (SSOAs), которым поручено осуществлять надзор за безопасностью, что станет важным шагом на пути защиты тех, кто работает на пригородных пассажирских железных дорогах, пояснили в ФТА.

Согласно данным, представленным в Национальной базе данных по пригородным пассажирским перевозкам, с 1 января 2008 г. по 31 октября 2022 г. 22 работника погибли и 120 получили серьезные ранения в результате нарушений правил безопасности на железнодорожных путях.

SSOAs также будут обязаны рассматривать и утверждать программы защиты работников, контролировать их реализацию и проводить ежегодные аудиты для обеспечения соответствия требованиям.

Предлагаемое правило установит следующие требования к агентствам железнодорожного транспорта:

1. Принять и внедрить программу защиты работников на дорогах (RWP) для повышения безопасности работников в соответствии с федеральными требованиями и требованиями штата.

2. Разработать минимальные элементы программы RWP, включая инструктажи по охране труда, защиту одиноких работников и добросовестные требования к безопасности.

3. Сделать инструкцию программы RWP, включающую руководство по доступу на железнодорожные пути.

4. Внедрите программу обучения RWP, которая предназначена для всех работников, ответственных за безопасность на железнодорожных путях, по должности.

*Источник: railway-technology.com, 02.04.2024 (англ. яз.)*

## **ЦИФРОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ**

### **В Брюсселе представили «Цифровой поезд»**

Консорциум железнодорожных грузовых компаний и заинтересованных сторон железнодорожной отрасли во главе с Deutsche Bahn (DB) сообщил, что проект цифровой автоматической сцепки (DAC) завершил тестирование и по графику должен быть запущен в производство.

Член правления DB и генеральный директор DB Cargo Rail Сигрид Никутта 2 апреля представила систему Европейской комиссии в Брюсселе.

По её словам, двухлетние практические испытания цифрового грузового поезда успешно завершились. Теперь первые клиенты, занимающиеся железнодорожными грузовыми перевозками, смогут воспользоваться преимуществами новой технологии. Наш совместный опыт затем перейдет в серийное производство.

Технология рассматривается как ключ к расширению пропускной способности европейских грузовых систем, поскольку 500 тыс. грузовых вагонов, эксплуатируемых в ЕС, по-прежнему сцепляются вручную. Обновление этого процесса должно быть намного более эффективным и позволит сделать другие шаги вперед.

*Источник: railway-technology.com, 02.04.2024 (англ. яз.)*

### **Систему управления поездами в Сан-Франциско с помощью дискет заменят не ранее, чем через 10 лет**

По словам директора по транспорту Muni (транспортного оператора Сан-Франциско) Дж. Тамлина, сейчас муниципальное агентство транспорта Сан-Франциско (SFMTA) ищет финансирование на уровне штата и федерального правительства для помощи в модернизации системы управления движением, которое с 1998 года реализуется на базе 5,25-дюймовых дискет с необходимым ПО. Завершение модернизации намечено на 2029 год, однако пока что проект отстает от первоначального графика и остается на стадии планирования.

Согласно сообщению ABC7-News, на части железнодорожной системы Муниципального агентства транспорта Сан-Франциско (SFMTA) с 1998 года используется автоматическое управление поездом, которое требует, чтобы каждое утро программное обеспечение сети загружалось с устаревших 5,25-дюймовых дискет.

SFMTA была первой организацией в США, внедрившей технологию установки ПО с дискет. Эта система управляет метро Market Street, трехмильным туннелем с 7 станциями, который полностью или частично используется пятью маршрутами легкорельсового транспорта Muni. Джеффри Тамлин, директор по транспорту Muni, сообщил, что, хотя система по-прежнему надежна спустя 26 лет, она рассчитана на срок службы от 20 до 25 лет.

«Это вопрос риска, – сказал Дж. Тамлин. – В настоящее время система работает нормально, но мы знаем, что с каждым годом увеличивается риск

ухудшения качества данных на дискетах и что в какой-то момент произойдет катастрофический сбой».

Представитель SFMTA заявил, что модернизация системы – многоэтапный десятилетний проект, который пока даже не запущен, потому что у организации нет подрядчика и достаточного финансирования проекта. Проект, рассчитанный на десятилетие и стоимостью в несколько миллионов долларов, направлен на модернизацию всей системы Muni с помощью Wi-Fi или сотовой связи, которая позволит реализовать технологию управления движением поездов на основе связи (Communications-based train control, CBTC).

*Источник: techzd.ru, 09.04.2024*

### **Transwaggon предлагает в лизинг вагоны с опцией автоматизированного опробования тормозов**

Швейцарская лизинговая компания Transwaggon договорилась с австрийской технологической компанией PJM об интеграции в бортовые телематические устройства WaggonTracker функции контроля состояния тормозного оборудования грузовых вагонов, что позволяет автоматизировать опробование тормозов и исключить необходимость их проверки в ходе утомительного и требующего много времени осмотра состава перед отправлением. Разработанная компанией PJM система автоматизированного опробования тормозов получила допуск к эксплуатации на подвижном составе швейцарского национального грузового оператора SBB Cargo. Результаты автоматизированного опробования поездов отображаются на планшете у машиниста или руководителя маневров.

Кроме того, Transwaggon готова предоставить клиентам дополнительные услуги мониторинга состояния грузовых вагонов при помощи бортовых устройств WaggonTracker, к которым могут быть добавлены системы в соответствии со специфическими требованиями клиентов.

Устройство WaggonTracker получает питание от генератора, встраиваемого в крышку вагонной буксы, и аккумуляторной батареи. Подробнее об этом устройстве можно почитать в статье на нашем сайте.

*Источник: zdmira.com, 08.04.2024*

## **DB Cargo вводит в эксплуатацию цифровую автосцепку DAC**

После двух лет испытаний DB Cargo объявило о запуске в эксплуатацию цифровой автосцепки DAC (Digital Automatic Coupler). Презентация первого грузового поезда с такой технологией проходит в рамках программы «Дни соединения Европы» в Брюсселе.

Хартия по созданию унифицированной цифровой автосцепки DAC была принята в январе 2021 немецким Союзом поставщиков грузовых вагонов. Внедряться будет версия DAC типа 4: в автоматическом режиме происходит не только сцепление вагонов, но и соединение тормозной магистрали. За счет встроенных в систему датчиков в автоматическом режиме можно проверить тормоза, контролировать сцепку-расцепку вагонов на сортировочных станциях. Система оснащена средствами соединения шин электропитания и передачи данных. Это позволяет автоматически опробовать тормоза грузового поезда, внедрить электропневматический тормоз, а также контролировать целостность поезда бортовыми средствами. При этом подразумевается возможность дооснащения DAC типа 4 до автосцепки DAC типа 5 (с дистанционно управляемой расцепкой).

В проекте DAC4EU участвуют компании Rail Cargo (Австрия), DB Cargo, SBB Cargo и владельцы грузовых вагонов Ermewa, GATX и VTG. Консорциум возглавляет Deutsche Bahn. Член правления DB и генеральный директор DB Cargo Rail Сигрид Никутта отметила, что сейчас грузовой поезд с технологией цифровой автосцепки успешно завершил двухлетние испытания.

«Первые клиенты в сфере железнодорожных грузовых перевозок теперь должны получить выгоду от новой технологии. Наш общий опыт затем перейдет в серийное производство», – рассказала гендиректор DB Cargo Rail.

В сентябре 2020 представители европейского сектора грузовых железнодорожных перевозок подписали меморандум о взаимопонимании, согласно которому к 2030 году на территории всего ЕС будет развернута цифровая автосцепка. Стоимость переоборудования грузового парка оценивалась в объеме 6,5-8,5 млрд евро. В Германии расходы составят порядка 1,5 млрд евро. В 2022 году в Федеральном министерстве транспорта и цифровой инфраструктуры Германии заявляли, что внедрение цифровой автосцепки в отдельно взятой стране не имеет смысла, поэтому необходимо максимально расширить географию участников проекта, включив в него большинство европейских стран.

## **РЖД обладают одним из самых больших в стране объемом накопленных данных**

О подходах к их хранению, передаче и применению на форуме INFO Space рассказал замглавы РЖД Евгений Чаркин.

*Хранение.* Корпоративная система управления данными (КСУД) охватывает всю критически важную информацию РЖД, необходимую для статистического, бухгалтерского и управленческого учета. Более 9 тыс. аналитиков используют КСУД

*Передача.* Один из проектов по созданию высокоскоростных сетей был реализован РЖД в 2023 году совместно с ПАО «Ростелеком» – первый в стране сегмент сети LTE 450 между Москвой и Санкт-Петербургом

*Применение.* Технологии ИИ повышают эффективность процессов в компании. В РЖД ведется обучение ИИ предиктивной и предписывающей аналитике:

«Разрабатывается новый элемент автоматизированной системы построения графиков движения «Эльбрус-М». На базе накопленных данных мы сможем создать модель для формирования наиболее эффективного графика», – сказал Евгений Чаркин.

*Источник: rollingstockworld.ru, 03.04.2024*

## **РЕСУРСОСБЕРЕЖЕНИЕ. АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ ИСТОЧНИКИ ЭНЕРГОРЕСУРСОВ**

### **Trenitalia представила междугородний поезд на аккумуляторных батареях (Италия)**

Nitachi Rail и Trenitalia представили свой первый междугородний поезд на аккумуляторных батареях, который приступит к коммерческой эксплуатации на юге Италии этим летом.

Поезда будут курсировать по маршрутам между Калабрией, Базиликатой и Апулией и станут продолжением парка поездов Nitachi Rail Masaccio, который впервые начал обслуживать городские и пригородные маршруты по всей Италии в декабре 2022 г.

В гибридном электропоезде дальнего следования на аккумуляторных батареях используется инновационная гибридная технология, позволяющая ему без проблем использовать аккумуляторную, электрическую, гибридную и дизельную энергию. Гибридный режим движения обеспечивает рекуперацию

энергии при торможении и разгоне и позволяет сократить выбросы углекислого газа до 83% по сравнению с современными дизельными поездами.

Поезда оснащены инновационной системой кондиционирования воздуха, которая оптимизирует потребление в зависимости от количества пассажиров на борту, оснащенных велосипедными станциями и вместимостью для перевозки багажа. Междугородний электропоезд может развивать максимальную скорость 160 км/ч при ускорении 1,10 м/сек<sup>2</sup>.

*Источник: railwaypro.com, 04.04.2024 (англ. яз.)*

### **CN приобрела первый гибридный магистральный локомотив EMD производства Progress Rail (Северная Америка)**

В рамках реализации планов по декарбонизации, железная дорога I класса CN с объявила о покупке своего первого гибридного магистрального электровоза с дизельным аккумулятором у компании Progress Rail, входящей в Caterpillar. Локомотив EMD будет протестирован, чтобы понять потенциальное влияние и возможности, связанные с модернизацией большей части парка локомотивов компании. CN сотрудничает с канадской провинцией Британская Колумбия, которая выделила компании около 3,2 млн долларов в рамках пилотной программы для коммерческих электромобилей Clean BC Go.

Гибридный магистральный локомотив с подключаемым модулем, первый в своем роде в Северной Америке, будет испытываться на магистральной линии CN в Британской Колумбии, начиная с Принс-Джорджа и северной части провинции, в различных эксплуатационных и погодных условиях. Тестирование даст дополнительные знания CN и железнодорожной отрасли в целом о технологии аккумуляторных батарей и, в частности, о влиянии альтернативных технологий на тяговые системы магистральных локомотивов. Поскольку для различных альтернативных силовых решений потребуются аккумуляторы, включая гибридные локомотивы, локомотивно-электрические локомотивы на аккумуляторных батареях и локомотивы на водородных топливных элементах, CN ожидает, что эта инициатива будет способствовать дальнейшему развитию этой ключевой технологии и сокращению выбросов.

Железная дорога CN – самая экономичная в Северной Америке, использующая примерно на 15% меньше топлива для локомотивов на тонно-милю брутто, чем в среднем по отрасли. В 2023 г. в своём рейтинге S&P Global признала CN лидером в области устойчивого развития, а глобальная экологическая некоммерческая организация CDP – за лидерство в области изменения климата. Продолжающаяся успешная разработка и доступность

альтернативных двигательных технологий являются частью портфеля инициатив по сокращению выбросов, направленных на поддержку СН в достижении её целевых показателей по сокращению выбросов парниковых газов.

*Источник: globalrailwayreview.com, 08.04.2024 (англ. яз.)*

### **Freightliner и Zero займется разработками углеродно-нейтрального локомотивного топлива**

Грузовой оператор Freightliner – дочернее предприятие компании Genesee & Wyoming (G&W, США) и компания Zero Petroleum, занятая в сфере разработки и производства синтетического топлива, договорились о сотрудничестве с целью создания углеродно-нейтрального дизельного топлива. В задачи партнерства входит к 2040 г. обеспечить отказ от использования ископаемого топлива для тяги поездов оператора Freightliner, а к 2050 г. – вывести оператора на уровень углеродной нейтральности.

Freightliner входит в число операторов с высокой долей грузовых поездов, для вождения которых применяется электрическая тяга. Вместе с тем компания эксплуатирует значительный парк тепловозов и намерена к 2033 г. сократить на 55 % выбросы парниковых газов за счет использования до 26 млн л альтернативного топлива. Планы Zero Petroleum охватывают строительство в ближайшие 2 года завода, рассчитанного на удовлетворение спроса такого масштаба.

*Источник: zdmira.com, 05.04.2024*

### **Бельгийская Lineas испытывает работающий на биотопливе маневровый локомотив**

Грузовой перевозчик перевел на получаемое из растительных масел биодизельное топливо тепловоз модели G1206, выпущенный Vossloh в начале 2000-ых. Машина оснащена двигателем Caterpillar мощностью 1500 кВт. Заявляется, что применение биотоплива позволит сократить выбросы CO<sub>2</sub> на 84%. Испытания локомотива, получившего обозначение FAME, планируется завершить в порту Гента в июне.

За счет использования биотоплива в своем подвижном составе Lineas рассчитывает снизить выбросы CO<sub>2</sub> на 42% к 2030 году. По мнению гендиректора порта Гента Даана Шалька, в перспективе 2026-2027 годов



биотопливо может стать экономически выгодным из-за ожидаемого повышения налогов на выбросы CO<sub>2</sub>.

Между тем в мае 2023 года нидерландский перевозчик Arriva заявлял, что переведенные ранее на биотопливо поезда продолжают работать на дизеле, так как альтернативное топливо обходится слишком дорого.

*Источник: zdmira.com, 05.04.2024*

### **Hitachi Rail представляет новый гибридный поезд Masaccio «Blues»**

Hitachi Rail представила новый гибридный поезд с аккумуляторными батареями. Он предназначен для итальянского оператора Trenitalia. Его планируется ввести в эксплуатацию летом 2024 года, а всего по рамочному соглашению между Hitachi Rail и Trenitalia может быть поставлено 7 таких составов.

Новый поезд продолжает развитие серии гибридных поездов Masaccio «Blues», которые могут сочетать электрический, дизельный и аккумуляторный варианты тяги. Использование новой модели позволит сократить на 83% выбросы CO<sub>2</sub> в атмосферу в сравнении с поездами на дизельном топливе. Предыдущие версии составов Masaccio «Blues» сокращали выбросы только на 50%. Его максимальная скорость составит 160 км/ч при ускорении 1,1 м/с<sup>2</sup>. Каждый поезд сможет вмещать до 300 пассажиров. Состав также оснащен инновационной системой кондиционирования воздуха, которая оптимизирует работу и потребление электроэнергии в зависимости от количества пассажиров в вагоне.

Поставка новых поездов предусмотрена по соглашению Hitachi Rail с Trenitalia, которое было подписано в 2022 году. Всего в рамках договора должны быть поставлены 135 гибридных составов модели Masaccio «Blues» в трех- и четырехвагонной комплектации. Их общая стоимость составила 1,23 евро млрд. Поезда предназначены для работы на маршрутах в Тоскане, Лацио, Калабрии, Сицилии, Сардинии, Валле-д'Аосте и Фриули-Венеция-Джулия.

*Источник: techzd.ru, 04.04.2024*

## **В Австрии для декарбонизации железной дороги выбрали аккумуляторы вместо водорода**

Правительство Тирольской земли (Австрия) для проекта по декарбонизации Циллертальской железной дороги проведет «островную» электрификацию и закупит поезда с возможностью аккумуляторной тяги. Реализовать проект по полной декарбонизации линии планируется в 2025-2030 годах.

Решение было принято после того, как ученые Венского технического университета (TU Wien) представили итоги исследования по возможным вариантам наиболее эффективной декарбонизации железной дороги.

На протяжении последних нескольких лет железная дорога Циллерталь искала варианты замены своих дизельных поездов на более экологичные. Начиная с 2018 году прорабатывалась возможность закупки поездов на водородной тяге. Планировалось заказать 5 таких составов у швейцарского производителя Stadler за 75 млн евро. Поставка должна была состояться до 2022 года. Однако из-за дороговизны проекта его отказалось финансировать как правительство Тироля, так и федеральные власти Австрии. Также против закупки водородных поездов выступил ряд политических сил, таких как Партия зеленых и Австрия партия свободы.

После этого правительство Тироля обратилось к Венскому техническому университету для проведения исследования о наилучших вариантах декарбонизации железной дороги Циллерталь. Из-за того, что власти Тироля исключили возможность установления высоковольтных линий вдоль всего маршрута (31,7 км), было отдано предпочтение островной электрификации и поездам с аккумуляторными батареями.

После публикации исследования Венского университета Правительством Тироля было принято решение официально начать планирование строительства зарядной инфраструктуры для электрификации железной дороги Циллерталь. По плану, процесс декарбонизации на этой линии должен быть завершен к 2030 году.

*Источник: : [rollingstockworld.ru](http://rollingstockworld.ru), 04.04.2024*