



# МОНИТОРИНГ

ЦНТИБ ОАО «РЖД»

**ОСНОВНЫЕ СОБЫТИЯ В ОБЛАСТИ  
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА**

**№24/ИЮНЬ 2023**

## СОДЕРЖАНИЕ

|  |    |
|--|----|
| ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА. ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ, РЕФОРМИРОВАНИЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ .....  | 6  |
| Путин заявил, что Россия продолжит расшивку «узких мест» в инфраструктуре.....   | 6  |
| В Минтрансе поддержали создание ВСМ Москва – Петербург.....  | 6  |
| РЖД и «Газпром» будут сотрудничать в реализации инфраструктурных проектов .....  | 7  |
| Власти Кузбасса недовольны тем, как ОАО «РЖД» вывозит уголь.....   | 8  |
| ФАС России снова обвинила производителей колес в завышении цен .....   | 10 |
| Испанский оператор Renfe зарегистрировал филиал во французском Лионе .....   | 11 |
| Оператор железнодорожной инфраструктуры ADIF начал более благосклонно смотреть на увеличение доли независимых перевозчиков – по мере роста спроса на пассажироперевозки высокоскоростными поездами (Испания) ..... | 11 |
| Слияние Hitachi и Thales может негативно сказаться на цифровизации, считают в Управлении по конкуренции и рынкам Великобритании.....   | 13 |
| Байден собрался строить железную дорогу от Тихого до Индийского океана .....   | 15 |
| Железнодорожные профсоюзы призывают Байдена не увольнять действующего главу Совета безопасности на наземном транспорте (США).....  | 16 |
| Правительство Малайзии определит направление деятельности нескольких железнодорожных операторов после завершения исследования.....   | 17 |
| ЭКОНОМИКА, УПРАВЛЕНИЕ, ПЛАНИРОВАНИЕ, ТАРИФНАЯ ПОЛИТИКА.....  | 18 |
| SBV Cargo снова перешла в руки швейцарского правительства.....   | 18 |
| European Sleeper открывает третий раунд финансирования.....  | 19 |
| Кабмин РФ предлагает увеличить капитал АО «Улан-Баторская железная дорога» на 4 млрд руб .....   | 19 |
| Глава Кузбасса предложил платить за провоз по железной дороге по силам отправителя.....  | 20 |
| ВОСТОЧНЫЙ ПОЛИГОН. СТРОИТЕЛЬСТВО И ИНВЕСТИЦИИ.....   | 21 |
| Путин: экспортный грузопоток по восточному направлению увеличится на треть к 2025 году .....   | 21 |
| Развитие Восточного полигона требует от РЖД привлечения более 30 тысяч квалифицированных работников.....   | 21 |
| Приоритет при вывозе с Восточного полигона нужно отдавать грузам ДФО - Минвостокразвития.....  | 22 |
| На Дальнем Востоке строится первая в России частная железная дорога.....   | 22 |
| ТРАНСПОРТНЫЙ КОРИДОР «СЕВЕР - ЮГ». СТРОИТЕЛЬСТВО, РАЗВИТИЕ И ИНВЕСТИЦИИ .....  | 25 |
| Объем грузоперевозок по МТК «Север – Юг» к 2025 г. удвоится, а к 2030 г утроится – Путин.....  | 25 |

|  |    |
|--|----|
| Стратегический коридор «Север – Юг» может стать самым крупным мультимодальным маршрутом в мире .....   | 26 |
| ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ИНТЕРМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ГРУЗОВАЯ И КОММЕРЧЕСКАЯ РАБОТА .....   | 27 |
| Великобритания: DP World запускает масштабный план смены вида перевозок с финансовыми стимулами .....  | 27 |
| Китайский гигант 5G будет отправлять оборудование в Центральную Азию только по железной дороге .....   | 28 |
| LTG Cargo делает регулярным сообщение Каунас – Славков (Литва).....  | 29 |
| Иран строит новую железнодорожную линию с планами дальнейшего расширения на другие регионы .....   | 30 |
| Новое соглашение позволит турецкой Arkas развивать железнодорожный контейнерный сервис в Европу .....  | 31 |
| VLI и COP1 открыли новый транспортный коридор Arco Norte (Бразилия).....   | 32 |
| MSC ведет переговоры о покупке бразильского терминального и логистического оператора Wilson Sons .....   | 32 |
| РЖД готовы ежедневно вывозить из портов Дальнего Востока до 4,5 тыс. TEU .....   | 33 |
| АО «РЖД Логистика», ООО «КТК ПОРТ», ООО «Альфа» и ООО «Сухой Порт Южноуральский» будут развивать грузоперевозки по маршрутам «Восток – Юг» и «Север – Юг»..... | 34 |
| В Кузбассе через два года построят транспортно-логистический центр .....   | 35 |
| Челябинская область и FESCO договорились о развитии транспортно-логистического комплекса.....  | 36 |
| FESCO построит контейнерный терминал вблизи железнодорожного моста между РФ и КНР «Нижнеленинское – Тунцзян».....  | 37 |
| ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ВОКЗАЛЫ. ТРАНСПОРТНО-ПЕРЕСАДОЧНЫЕ УЗЛЫ .....   | 37 |
| Северная Америка: компания Rail Online, осуществляющая продажу билетов, подключила к своей платформе Amtrak и VIA Rail.....                                    | 37 |
| Великобритания: компания Northern планирует установить более 600 новых CCTV-камер.....   | 38 |
| Arriva Netherlands подает заявку на трансграничное железнодорожное сообщение с открытым доступом между Нидерландами и Францией.....                            | 38 |
| Запущено новое сообщение между гонконгским участком высокоскоростной железной дороги и провинцией Сычуань .....  | 39 |
| Тульская область станет пилотным регионом проекта РЖД по развитию туристических сервисов.....  | 40 |
| Холдинг РЖД и ВТБ подумают о продаже в России билетов на поезд в рассрочку .....   | 40 |
| ОАО «РЖД» хотят развивать приграничный медицинский туризм во Владивостоке .....  | 41 |

|   |    |
|---|----|
| Интервью генерального директора ФПК Владимира Пястолова в рамках ПМЭФ-2023 РИА Новости.....   | 42 |
| «Аэрофлот» и ФПК будут совместно повышать доступность перевозок .....   | 44 |
| <b>ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ</b> .....   | 45 |
| Новости закупок и поставок подвижного состава: UKB3, Alstom, Stadler, BEML, Duro Dakovic .....  | 45 |
| Первый поезд X-Wagen появился на метрополитене Вены.....  | 46 |
| Alstom завершила испытания модернизированного поезда Coradia Polyvalent во Франции .....  | 47 |
| В Швейцарии возобновляют курсирование поезда GPX с изменяемой шириной колеи .....   | 48 |
| Транспортное агентство штата Калифорния Caltrain начинает испытания новых электропоездов (США).....                                     | 49 |
| Intramotев поставит грузовые вагоны с тяговыми аккумуляторами на углевозную линию .....   | 50 |
| «ЛокоТех» расширил мощности по ремонту маневровых тепловозов в Приморском крае .....  | 50 |
| «Газпром гелий сервис» и «Уралкриомаш» развивают сотрудничество в сфере производства отечественного оборудования для перевозки СПГ..... | 51 |
| На Восточном полигоне сконцентрируют тяжелые виды ремонтов маневровых тепловозов.....   | 52 |
| В Туле смогут выпускать технику нового поколения для ремонта железных дорог.....  | 52 |
| Развитие беспилотного железнодорожного транспорта в России.....   | 53 |
| Суверенизация подвижного состава: текущий статус.....   | 57 |
| К созданию индустриального парка «Лугансктепловоз» планируется привлечь семь предприятий железнодорожной отрасли .....                  | 64 |
| Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов .....   | 64 |
| Водородный гибридный привод: Stadler разрабатывает первый FLIRT H2 для США.....   | 64 |
| Допуск к эксплуатации в Германии и Австрии электрического мультисистемного локомотива Euro9000 производства Stadler Rail .....          | 65 |
| <b>БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ</b> .....  | 65 |
| Сход поезда с рельсов в Новом Южном Уэльсе выявил необходимость лучшего управления рисками (Австралия) .....                            | 65 |
| <b>ОРГАНИЗАЦИЯ ТРУДА, КАДРОВАЯ И СОЦИАЛЬНАЯ ПОЛИТИКА</b> .....  | 67 |
| РЖД помогут ветеранам СВО в обучении, переподготовке и трудоустройстве.....   | 67 |
| НПФ «Благосостояние» развивает сотрудничество с Социально-кадровыми центрами ОАО «РЖД» .....  | 68 |
| <b>ЦИФРОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ</b> .....  | 69 |
| Германия: DB сокращает задержки поездов благодаря использованию технологии искусственного интеллекта .....                              | 69 |

|   |    |
|---|----|
| Финансируемый BMDV проект по созданию сети 5G вдоль железной дороги<br>Германии .....   | 70 |
| Карты с режимом дополненной реальности помогут пассажирам подготовиться<br>к поездке.....   | 71 |
| РЖД намерены вывести на рынок лучшие цифровые решения .....   | 71 |
| ОАО «РЖД» и ВТБ провели крупнейшую в России сделку с цифровым финансовым<br>активом.....  | 72 |
| ОАО «РЖД», Банк ВТБ и Т1 договорились о совместном развитии ИТ-проектов .....   | 73 |
| РЕСУРСОСБЕРЕЖЕНИЕ. АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ ИСТОЧНИКИ ЭНЕРГОРЕСУРСОВ ....   | 74 |
| Маневровый локомотив на водороде компании PESA одобрен для испытаний.<br>Следующим будет пассажирский поезд (Польша) .....                                | 74 |
| Renfe проведет испытания по использованию биотоплива в локомотивной тяге.....   | 76 |
| Китай выпустил самый мощный в мире локомотив на водородном топливе.....   | 76 |
| ТМХ заключил с правительством Чувашии и ГК «Трансэнергопром» соглашение о<br>строительстве инновационных энергоцентров на сумму более 5 млрд рублей ..... | 77 |

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

### **Путин заявил, что Россия продолжит расшивку «узких мест» в инфраструктуре**

Россия будет и дальше строить и обновлять объекты инфраструктуры и транспортные пути, страна продолжит расшивку «узких мест». Об этом заявил президент РФ Владимир Путин, выступая на Петербургском международном экономическом форуме.

«Будем и дальше строить и обновлять объекты инфраструктуры, автомобильные и железные дороги, путепроводы, мосты. Продолжим расшивку «узких мест». Их, конечно, у нас еще тоже достаточно. Увеличение возможностей морских портов будет в центре нашего внимания, пограничных пунктов пропуска», – отметил он.

Путин указал, что Россия привержена принципу опережающего развития транспортной, логистической сети и другой инфраструктуры. «Системная, последовательная политика на этом направлении дает результаты. Объем строительных работ растет пять лет подряд. И прошлый год не исключение. Наоборот, сейчас такая динамика увеличивается и продолжается. За 2022 год объем строительных работ вырос на 5,2%, а за январь – апрель уже на 7,4%», – пояснил глава государства.

*Источник: tass.ru, 16.06.2023*

### **В Минтрансе поддержали создание ВСМ Москва – Петербург**

Железнодорожная высокоскоростная магистраль (ВСМ) из Москвы до Санкт-Петербурга в перспективе может быть продлена до Минска (Белоруссия). Об этом сообщил глава Минтранса РФ Виталий Савельев на заседании сессии Парламентского собрания Союза Белоруссии и России.

«Мы буквально на днях рассматривали еще один раз, пока часть нашего треугольника, это дорога Москва – Санкт-Петербург. Этот вопрос о строительстве ВСМ будет в ближайшее время обсужден на уровне правительства, потому что мы готовимся. У нас подавляющее большинство членов правительства за ВСМ. А следующими темпами мы посмотрим вторую часть дороги на Минск», – сказал он.

Савельев добавил, что инвесторы для строительства ВСМ Москва – Санкт-Петербург и создания нового подвижного состава уже есть.

Ранее глава РЖД Олег Белозёров заявлял, что, согласно стратегическим планам холдинга, в 2030-2035 годах планируется построить около 7 тыс. км высокоскоростных магистралей (ВСМ). Кроме того, РЖД планируют строительство высокоскоростных магистралей из Москвы в Казань и Ростов-на-Дону. В конце 2022 года замглавы Минтранса РФ Валентин Иванов говорил, что министерство вернется к рассмотрению возможности создания проекта высокоскоростного железнодорожного сообщения между Москвой, Владимиром и Казанью.

#### *О проекте ВСМ*

Время в пути при путешествии по ВСМ Москва – Санкт-Петербург составит 2 часа 15 минут. Строительство ВСМ потребует выделения средств Фонда национального благосостояния в объеме до 468 млрд рублей, подсчитали в Минтрансе РФ. Согласно паспорту государственной программы «Развитие транспортной системы», на федеральный проект «Развитие высокоскоростных железнодорожных магистралей» в 2023 году планируется выделить 19,6 млрд рублей за счет внебюджетных источников. Всего в 2023-2024 годах на реализацию программы планируется направить около 41,3 млрд рублей.

В РЖД отмечали, что планируют ввести в эксплуатацию входы магистрали в Москву и Санкт-Петербург в 2024 году, а закончить строительство – в 2027 году.

*Источник: tass.ru, 19.06.2023*

### **РЖД и «Газпром» будут сотрудничать в реализации инфраструктурных проектов**

РЖД и «Газпром» договорились объединить усилия в ускорении реализации национальных проектов, стратегических инициатив и государственных программ при проектировании и строительстве объектов железнодорожного транспорта на территории РФ, сообщил перевозчик.

«Соответствующее соглашение на Петербургском международном экономическом форуме подписали заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Андрей Макаров и заместитель председателя правления ПАО «Газпром» Виталий Маркелов в присутствии главы ПАО «Газпром» Алексея Миллера», – говорится в сообщении.

«ОАО «РЖД», являясь участником реализации комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года, осуществляет проектирование и строительство объектов железнодорожного транспорта на всей территории Российской Федерации», – уточняется там же.

РЖД поясняют, что в ходе разработки проектной документации выявляется необходимость в переустройстве сетей и сооружений, в том числе принадлежащих «Газпрому».

«Реализация соглашения направлена на повышение эффективности взаимодействия компаний при переустройстве объектов с учетом регламентированного процесса сотрудничества. Такой «типовой формат» показал свою результативность в ходе существующего взаимодействия ОАО «РЖД» с ПАО «Транснефть», ПАО «Россети», сетевыми и ресурсоснабжающими организациями, входящих в состав Комплекса городского хозяйства города Москвы», – отмечает компания.

*Источник: Iprime.ru, 16.06.2023*

### **Власти Кузбасса недовольны тем, как ОАО «РЖД» вывозит уголь**

Противостояние между угольщиками и ОАО «РЖД» продолжается: в июне губернатор Кузбасса Сергей Цивилев заявил, что монополия с апреля снижает погрузку угля. По его словам, ОАО «РЖД» принимают на погрузку не более 60-70% от согласованных, утвержденных техническими планами объемов.

Снижение грузоотправители наблюдают с апреля и в западном, и южном направлении. Об этом губернатор Кузбасса Сергей Цивилев говорил на заседании комиссии Государственного совета РФ по направлению «Энергетика» в Новокузнецке. Цивилев также напомнил, что в прошлом году ОАО «РЖД» вывезли не весь запланированный объем угля из Кузбасса – только 48 млн т вместо 58 млн т. И в этом году ОАО «РЖД» гарантировали вывоз на 10 млн т меньше, чем рассчитывали власти региона.

«В 2023 году должно быть вывезено 63 млн т, а соглашение по гарантированному вывозу составляет 50 млн т. Это за 2 года уже минус 20 млн т», – отметил глава региона.

В конце прошлого года Цивилев просил увеличить квоту для Кузбасса в 2023 году на уровень не вывезенных объёмов – до 73 млн т. ОАО «РЖД» же напротив: предлагали уменьшить объем экспортных отгрузок угля из Кузбасса в восточном направлении до 56 млн т.



Кемеровская область считается центром угольной промышленности в России: в 2022 году в регионе добыли 26 млн т угля (всего в России добыли 437 млн тонн угля). Угледобыча является практически основным видом деятельности почти во всех муниципальных образованиях региона. Она обеспечивает занятость и напрямую влияет на социально-экономическую обстановку в регионе. От объемов продажи угля зависят налоговые поступления в бюджеты. Поэтому объем вывоза имеет серьезное значение для региона. По словам Цивилева, его снижение негативно сказывается на экономике региона. Влияет и другой негативный фактор – падение цен на уголь.

В прошлом году угольщики получили приоритетное право на перевозки угля по железным дорогам: на особых условиях они могли вывозить уголь из Кузбасса, Бурятии, Хакасии, Тувы и Якутии. Уголь на экспорт из этих регионов стали перевозить по третьей очереди – сразу после перевозок воинских грузов и грузов для ликвидации ЧС. РЖД также заключила с ними соглашения о гарантированных объемах вывоза после соответствующего поручения президента и правительства РФ.

Приоритет был выведен в качестве поддержки отрасли, которая пострадала от потери западных рынков сбыта. Благодаря временному порядку регулирования очередности около 700 компаний, часть из которых была на грани остановки в условиях закрытия западных рынков сбыта, впервые получили возможность для вывоза своей продукции в направлении Дальнего Востока.

В марте этого года в Минэкономразвития также предлагали изменить очередность перевозок грузов, так как квоты на вывоз угля и нехватка мощностей Восточного полигона в целом привели к сокращению поставок высокодоходных металлов, СУГ и удобрений. Позже в ОАО «РЖД» подсчитали, что угольная продукция занимает 70% от всего экспортного грузопотока Восточного полигона, и также предложили убрать у угольщиков приоритет. В госмонополии считают, что концентрация на угле ограничивает возможности других отраслей российской экономики, и отказ от приоритета в отношении перевозок экспортного угля из ряда регионов и перевод их в стандартную категорию приоритета позволит за квартал дополнительно вывезти порядка двух миллионов тонн дорогостоящих грузов.

*Источник: baikal24.ru, 18.06.2023*

## ФАС России снова обвинила производителей колес в завышении цен

Ведомство сообщило, что возбудило три дела по нарушению закона о конкуренции в отношении двух основных производителей: Выксунского металлургического завода (ВМЗ, входит в ОМК) и «дочек» ЕВРАЗ – Нижнетагильского металлургического комбината и торговой компании.

Обвиняемые заводы сейчас суммарно могут выпускать под 1,5 млн колес в год: это свыше 90% от объема, потребленного при производстве и ремонте грузовых вагонов в 2022 году (остальное – импорт). В то же время указанные дела найти в базе ФАС найти не удалось.

ФАС считает, что производители пользовались доминирующим положением и завышали цены в 3 квартале 2022 г. (рис. 1). «В ходе анализа их хозяйственной деятельности выяснилось, что установленные компаниями цены превышают сумму необходимых расходов и прибыли для производства и реализации», – указывают в ведомстве. Однако, по данным СОЖТ, средняя цена на цельнокатаное колесо в этот период составляла 81 тыс. руб. без НДС и не была максимальной относительно других кварталов прошлого года.

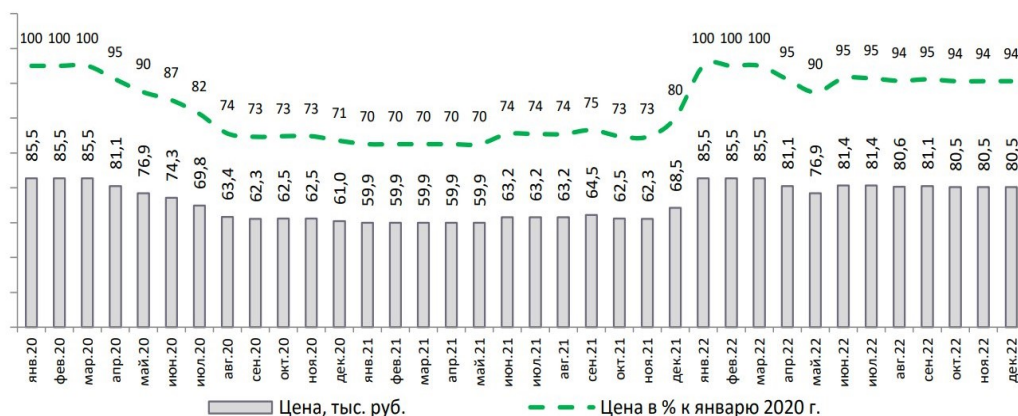


Рис. 1. Динамика цен на цельнокатаное колесо

В прошлый раз ФАС выступала против производителей железнодорожных колес в 2020 году – тогда служба определила ВМЗ виновным в завышении цен в 2019 году на фоне дефицита колес на рынке. Однако впоследствии суд, к которому привлекались РЖД, СОЖТ, «Трансойл» и другие участники рынка, признал решение незаконным.

Источник: [rollingstockworld.ru](http://rollingstockworld.ru), 13.06.2023

## **Испанский оператор Renfe зарегистрировал филиал во французском Лионе**

Испанский национальный железнодорожный оператор Renfe завершил регистрацию своего французского филиала с офисом в районе железнодорожного вокзала Пар-Дьё в Лионе. Таким образом, он получает право продавать билеты на поезда, как во внутренних, так и в международных сообщениях, а также выступать в качестве посредника в предоставлении любых туристических услуг (пакетов), организации комбинированных поездок и др.

Франция является наиболее важным для Renfe рынком в реализации стратегии продвижения на международном уровне. Приоритетным станет пуск высокоскоростных поездов AVE, которые свяжут Барселону с Лионом и Мадрид с Марселем, а также будут обслуживать такие города, как Нарбонн, Монпелье, Ним, Авиньон и Экс-ан-Прованс. Продажа билетов на эти поезда будет открыта в ближайшее время.

К выполнению опытных рейсов высокоскоростных поездов AVE между Барселоной и Лионом, а также между Мадридом и Марселем Renfe приступил в начале 2023 г.

Следующим шагом в продвижении Renfe на французском рынке должен стать ввод в обращение поездов AVE в других коридорах, обслуживающих регионы с наибольшей плотностью населения и представляющих для испанского оператора существенный экономический интерес. Стратегической целью Renfe является позиционирование в качестве эталонного оператора для французских пассажиров.

*Источник: railway-technology.com, 14.06.2023 (англ. яз.)*

## **Оператор железнодорожной инфраструктуры ADIF начал более благосклонно смотреть на увеличение доли независимых перевозчиков – по мере роста спроса на пассажироперевозки высокоскоростными поездами (Испания)**

Оператор ADIF предложил расширить доступ независимых перевозчиков к своей инфраструктуре по всей Испании, основываясь на опыте конкуренции ряда компаний в секторе высокоскоростных железнодорожных перевозок.

Так, выступая на Генеральной ассамблее Европейской ассоциации железнодорожной промышленности (UNIFE), генеральный директор ADIF Мария Домингес-Гонсалес, представила следующие данные: с начала процесса либерализации пассажирских перевозок дальнего следования в стране общий пассажиропоток увеличился на 50%, в то время как аналогичный показатель

для высокоскоростной линии Мадрид – Валенсия удвоился по сравнению с I кварталом 2022 г.

Домингес-Гонсалес также отметила рост доли железнодорожных пассажироперевозок между Мадридом и Барселоной по сравнению с воздушным транспортом – теперь железные дороги занимают 80% на этом направлении. Согласно данным национального ведомства по регулированию вопросов конкуренции CNMC, количество пассажиров на линии Мадрид – Барселона за первые 3 месяца 2023 г. увеличилось на 57% по сравнению с прошлым годом, при этом было совершено около 2 млн поездок.

Ранее на другом отраслевом мероприятии, организованном CNMC, генеральный директор ADIF заявила о «скором начале второй фазы либерализации», которая позволит уже участвующим в данном процессе компаниям-перевозчикам Iryo и Ouigo расширить свое присутствие на других маршрутах: «Испанский рынок больше не является монополизированным. Независимые операторы, как нынешние, так и потенциальные, проявляют большой интерес к возможности оказывать услуги и на других линиях. Во всяком случае, вполне вероятно, что конкуренция в отношении перевозок и маршрутов будет более избирательной».

Было отмечено, что ADIF необходимо сформировать критерии, по которым новые операторы будут получать право пользоваться инфраструктурой. Здесь важно учитывать два фактора: доступную пропускную способность узловых станций и ширину колеи – в последнем случае у перевозчиков Iryo и Ouigo могут возникнуть проблемы, поскольку они эксплуатируют поезда с шириной колеи 1435 мм и не могут выйти на участки с иберийской колеей (1668 мм).

Кроме того, для перевозок на неэлектрифицированных маршрутах потребуется гибридный подвижной состав (тяга с питанием от аккумуляторных батарей или водородных топливных элементов, дизельные двигатели не упоминаются). Однако ввод в эксплуатацию данных поездов будет затягиваться необходимостью проведения различных сертификационных мероприятий для допуска к инфраструктуре.

И хотя до сих пор либерализация маршрутов дальнего следования (высокоскоростные перевозки) считалась успешной с точки зрения повышения спроса и увеличения доли на рынке, плата за доступ, взимаемая с независимых операторов, все еще остается высокой.

Так, генеральный директор Ouigo Элен Валенсуэла отметила, что тарифы ADIF в данной сфере «устарели», и призвала Европейскую комиссию принять меры. Симона Горини, представлявшая интересы Iryo, согласилась с этим утверждением, опасаясь, что высокая плата за доступ повлияет на прибыльность их сервиса высокоскоростных пассажироперевозок.

Директор Renfe Viajeros Соня Араужо отметила, что плата за доступ была снижена в связи с пандемией COVID-19 и обусловленного ею снижением спроса. Она надеется, что тариф будет снижаться и дальше.

В ADIF ответили, что реформа национального Закона о железных дорогах начала проводиться только с декабря 2022 г., и что потребуется время для пересмотра платы за доступ. Ссылаясь на данные, предоставленные CNMC, оператор инфраструктуры высказал точку зрения, согласно которой сборы «не выше, чем во Франции или Италии» и что их не следует считать чрезмерными.

Законодательные изменения предусматривают, что плата за доступ будет реструктурирована – в нее будут заложены, например, расходы на техническое обслуживание инфраструктуры, изнашивающейся от эксплуатации подвижного состава. Также планируется ввести специальные послабления для тех операторов, которые будут более «эффективно» (т.е. с минимальными издержками для ADIF) пользоваться инфраструктурой.

В свою очередь, глава ведомства CNMC Кани Фернандес отметила, что Испания значительно опередила Францию и Германию в части либерализации рынка железнодорожных пассажироперевозок дальнего следования и что испанские реформы делают высокоскоростными перевозками более доступными для широких слоев населения.

В CNMC также отметили обеспокоенность операторов ростом цен на электроэнергию. И Ouigo, и Iryo жалуются на игнорирование правительством страны ситуации с ростом цен на энергоносители для независимых операторов железнодорожных пассажирских перевозок – в отличие от компаний из других сфер экономики. Операторам было предложено заключать контракты на поставку электроэнергии на более длительный срок, а также более активно выражать и отстаивать свои интересы в ходе тендерного процесса на заключение вышеупомянутых контрактов.

*Источник: railwaygazette.com, 19.06.2023 (англ. яз.)*

### **Слияние Hitachi и Thales может негативно сказаться на цифровизации, считают в Управлении по конкуренции и рынкам Великобритании**

Предлагаемое приобретение Hitachi бизнеса по наземному транспорту (GTS) компании Thales за 1,7 млрд евро может привести к «существенному ослаблению конкуренции на рынке поставок цифровых систем магистральной и городской сигнализации, что повлияет на стоимость и качество обслуживания пассажиров», говорится в расследовании Управления по конкуренции и рынкам Великобритании (CMA).

Hitachi Rail и Thales являются двумя ведущими мировыми поставщиками систем сигнализации для магистральных и городских железнодорожных сетей, наряду с Siemens и Alstom. В 2021 г. Hitachi объявила о приобретении бизнеса по наземному транспорту Thales. Японская компания расширяет свои позиции на европейском железнодорожном рынке, перенесла штаб-квартиру своего железнодорожного подразделения из Токио в Лондон еще в 2014 г.

В СМА считают, что если слияние продолжится, останется меньше заслуживающих доверия участников тендеров на цифровую магистральную сигнализацию, что может повысить затраты на Network Rail и негативно повлиять на цифровизацию железнодорожной сети Великобритании. Thales и Hitachi имеют хорошие возможности конкурировать за реализацию проектов магистральной сигнализации и, таким образом, сократят выбор для компании-распорядителя инфраструктуры страны. Исторически сложилось так, что уже очень небольшое число поставщиков доминировало в предоставлении систем сигнализации как для магистральных, так и для городских железных дорог в Великобритании, отмечает СМА. Британское управление железных и автомобильных дорог (ORR) уже в 2021 г. пришло к выводу, что на рынке железнодорожной сигнализации в Соединенном Королевстве слишком мало поставщиков, высокие затраты, а у Network Rail нет практики закупок, позволяющей извлечь выгоду из ее значительной покупательской способности.

Hitachi Rail отреагировала на предварительные выводы, заявив, что они «разочарованы и теперь внимательно изучат, как мы можем отреагировать на высказанные опасения. Hitachi по-прежнему твердо придерживается мнения, что слияние существенно не уменьшит конкуренцию за проекты в области сигнализации в Великобритании», – сказал представитель компании.

Hitachi Rail отмечает, что разрешения регулирующих органов были получены во всех других соответствующих юрисдикциях, за исключением ЕС. «Мы добиваемся значительного прогресса в получении разрешения от Европейской комиссии этим летом. Это слияние благоприятно скажется на конкуренции и принесет пользу клиентам в Великобритании и за рубежом», – заявляет Hitachi.

Распорядитель железнодорожной инфраструктуры Network Rail, основной заказчик систем магистральной сигнализации в Великобритании, планирует в течение следующего десятилетия модернизировать большую часть системы железнодорожной сигнализации страны, внедрив новые цифровые технологии. Ожидается, что Транспортное агентство Лондона (TfL), которое курирует крупнейшую городскую железнодорожную систему в стране, также начнет замену систем сигнализации на двух основных линиях лондонского метрополитена в течение того же периода. Как Hitachi, так и Thales активно

работают в области городской сигнализации: Hitachi устанавливает систему в метро Глазго, а Thales устанавливает различные системы в лондонском метро.

Как заявил Стюарт Макинтош, председатель независимой следственной группы антимонопольных органов – «железнодорожные сети Великобритании ежегодно тратят миллионы фунтов стерлингов на поддержание и модернизацию систем сигнализации, которые обеспечивают бесперебойную работу транспортных сетей и безопасность пассажиров. Здоровая конкуренция на этом рынке необходима для поддержки инноваций, а также для снижения издержек».

Теперь СМА проведет консультации по своим предварительным выводам и потенциальным средствам правовой защиты, чтобы обеспечить защиту конкуренции при поставках как цифровой магистральной, так и городской сигнализации в Великобритании. Это может варьироваться от требования к Hitachi или Thales продать часть своих существующих предприятий или вообще запретить слияние. В ходе другого крупного железнодорожного слияния последних лет, слияния Alstom и Bombardier, компания Alstom была вынуждена передать коммерческую деятельность, связанную с вкладом Bombardier Transportation в производство сверхскоростного поезда V300 Zefiro, Hitachi Rail, что в данном случае было условием, установленным Европейской комиссией перед согласованием слияния.

*Источник: railtech.com, 14.06.2023 (англ. яз.)*

### **Байден собрался строить железную дорогу от Тихого до Индийского океана**

Президент США Джо Байден заявил, что намерен построить железную дорогу от Тихого океана до Индийского. Об этом сообщило американское издание The New York Post.

Эту идею Байден озвучил 14 июня на ежегодном ужине с защитниками природы. Кроме того, глава североамериканского государства говорил об этом во время встречи с премьер-министром правительства Великобритании Риши Сунаком. Когда Байден сообщил об этих планах в первый раз, в газете ему не поверили, решив, что он просто запутался в географии.<...>

*Источник: trud.ru, 15.06.2023*

## **Железнодорожные профсоюзы призывают Байдена не увольнять действующего главу Совета безопасности на наземном транспорте (США)**

Железнодорожные профсоюзы собрались защищать действующего председателя Совета безопасности на наземном транспорте (STB) Марти Обермана в ответ на призывы лишить его должности в связи с недостаточно критичной позицией в отношении сделки по слиянию железных дорог I класса Canadian Pacific и Kansas City Southern. Вместо этого они призывают сфокусироваться на других проблемах отрасли, таких как практика управления железными дорогами методом Precision Scheduled Railroading (PSR).

«Мы твердо верим, смещение Обермана с должности или отказ в его повторном назначении поставит под сомнение прогресс, который ведомство STB достигло в последнее время», – заявил Грег Риган, президент Профсоюза работников сферы транспорта (Transportation Trades Department – TTD), входящего в профсоюзное объединение «Американская федерация труда – Конгресс производственных профсоюзов» (AFL-CIO).

Ранее в мае этого года 3 лоббистские группы с прогрессистскими взглядами написали письмо президенту США Джо Байдену с просьбой отстранить Обермана от должности председателем STB и заменить его другим членом правления этого ведомства Робертом Примусом.

Данные группы – Revolving Door Project, RootsAction и FreedomBLOC – заявили, что Оберман не отреагировал должным образом на слияние Canadian Pacific и Kansas City Southern. По их мнению, правление STB должно было отклонить сделку, чтобы избежать формирования монополии, препятствующей здоровой конкуренции. Отмечается, что против слияния высказался только один член правления – вышеупомянутый Роберт Примус.

Однако две профсоюзных группы – TTD и коалиция из 13 независимых профсоюзов – в ответ на это написали собственные письма Байдену, в которых прозвучали призывы оставить Обермана в качестве председателя STB. Организации подчеркивают, что действующий глава этого ведомства активно работал над проблемами трудового законодательства в сфере железнодорожного транспорта и активно критиковал крупные железные дороги в прошлом.

«Честно говоря, позиция, выдвинутая тремя организациями, неверна. Председатель Оберман пользуется нашей полной поддержкой, и он заслуживает того же от действующей администрации президента. Его отстранение или отказ от повторного назначения только подорвет прогресс, достигнутый STB за время его пребывания в должности», – говорится в письме профсоюзных организаций.



Вместо этого они предлагают сфокусироваться на влиянии практик железных дорог по максимальному извлечению прибыли, известных как Precision Scheduled Railroading.

«Мы согласны с озабоченностью трех организаций состоянием железнодорожной отрасли и текущими проблемами. Однако важно сохранять самообладание. Нужно понять, как мы пришли к такому положению дел, – пишут представители профсоюзов Байдену. – Для изменений необходимо усилить надзорный контроль как совету STB, так и Федеральной железнодорожной администрации (FRA). Это не значит, что нужно создавать более выгодные, нечестные, условия для конкуренции железных дорог с другими видами транспорта. Скорее, нужно создать окружение, которое подходит для отрасли в ее нынешнем состоянии, а не в том, которое было 40 лет назад».

*Источник: freightwaves.com, 14.06.2023 (англ. яз.)*

### **Правительство Малайзии определит направление деятельности нескольких железнодорожных операторов после завершения исследования**

Правительство Малайзии определит направление в отношении нескольких операторов железнодорожного сообщения на основе результатов проводимого технико-экономического обоснования.

Министр транспорта Энтони Лок заявил, что исследование было направлено на улучшение управления и структуры существующей железнодорожной модели, включая финансовые, экономические, эксплуатационные, социальные, нормативные и правовые аспекты.

По его словам, аспекты операционной устойчивости и улучшения экосистемы в управлении железными дорогами всегда изучаются, чтобы операторы могли оставаться конкурентоспособными и предоставлять наилучший сервис. Это было ответом на вопрос – позволит ли правительство большему количеству компаний конкурировать в сфере железнодорожных пассажирских перевозок, чтобы у пассажиров было больше возможностей добираться на работу.

Исследование также включает аспекты укрепления основных игроков железнодорожной отрасли, а именно компаний Keretapi Tanah Melayu Bhd (KTMB) и Railway Asset Corp (RAC), а также необходимость создания новых организаций для поддержки всей устойчивой и конкурентоспособной экосистемы.

Министерство транспорта также увидело возможность улучшить экосистему управления железными дорогами для сектора магистральных/междугородних линий, которым в настоящее время управляет КТМВ.

*Источник: nst.com.mu, 13.06.2023 (англ. яз.)*

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

### **SBB Cargo снова перешла в руки швейцарского правительства**

Швейцарские федеральные железные дороги (SBB), управляющие инфраструктурой Helvetic, снова стали единственным акционером своей дочерней компании по грузовым перевозкам SBB Cargo. Государственная компания выкупила 35% акций, которые в апреле 2019 г. были проданы Swiss Combi, консорциуму швейцарских транспортных и логистических компаний.

У SBB Cargo также будет новый генеральный директор Александр Мум, который сменил Дезире Баер. Помимо SBB Cargo, Мум также будет отвечать за SBB Intermodal – компанию, которая будет строить сеть железнодорожных терминалов в Швейцарии. По словам SBB, этот шаг поможет реализации плана Suisse Cargo Logistics по увеличению объемов грузовых железнодорожных перевозок.

Этим шагом SBB «хочет упростить свою структуру управления и подготовиться к возможной федеральной поддержке организации одиночных повагонных отправок (когда состав состоит из вагонов разных отправителей)», говорится в примечании компании. Компаниями, участвовавшими в Swiss Combi, были Planzer Holding (40%), Camion Transport (40%), Bertschi (10%) и Galliker Holding (10%).

*Одиночные повагонные отправки не являются финансово прибыльными*

SBB упомянула, что основная причина этой инициативы заключается в том, что операции, особенно перевозки одиночными вагонами, больше не являются финансово жизнеспособными. То же самое заявляло Федеральное управление транспорта еще в августе 2022 г. Федеральный совет Швейцарии представил два новых варианта рамочных условий для грузовых перевозок, чтобы стимулировать железнодорожные перевозки. Возможны два варианта: поддержка организации перевозок одним вагоном или открытие конкуренции с автомобильным транспортом.

До сих пор отрасль, казалось, более благосклонно относилась к первому варианту, несмотря на то, что просила внести в него множество поправок.

*Источник: railfreight.com, 09.06.2023 (англ. яз.)*

### **European Sleeper открывает третий раунд финансирования**

После успешного рейса первого ночного поезда между Брюсселем, Амстердамом и Берлином оператор European Sleeper объявил об открытии 21 июня 2023 г. третьего раунда финансирования. Собранные при участии частных инвесторов средства будут использованы для организации новых маршрутов и повышения качества услуг для пассажиров.

В ходе третьего раунда будут выпущены акции стоимостью по 3 евро. Частные инвесторы могут участвовать в финансировании, покупая акции на сумму не менее 250 евро.

Нидерландско-бельгийский стартап European Sleeper был образован в 2021 г. и работает по кооперативной модели. За предыдущие два раунда он получил 2,5 млн евро от более чем 1700 мелких и средних инвесторов, которые стали совладельцами оператора. Это позволило быстро приступить к перевозкам без привлечения заемных средств.

Сейчас European Sleeper арендует подвижной состав, но в будущем намерен создать свой парк пассажирских вагонов для ночных перевозок. Партнеры для реализации этого проекта уже выбраны. Кроме того, оператор нуждается в развитии системы продаж. Недавно European Sleeper подписал соглашение с компанией Eurail о возможности использования билетов Eurail Pass или Interrail Pass для проезда в своих поездах с 1 июля 2023 г.

В настоящее время поезд Брюссель – Амстердам – Берлин курсирует 3 раза в неделю. Уже продано более 10 тыс. билетов. В 2024 г. European Sleeper планирует продлить существующий маршрут до Дрездена и Праги, а в 2025 г. пустить поезд между Брюсселем, Амстердамом и Барселоной.

*Источник: zdmira.com, 15.06.2023*

### **Кабмин РФ предлагает увеличить капитал АО «Улан-Баторская железная дорога» на 4 млрд руб**

Кабмин РФ предлагает увеличить уставной капитал АО «Улан-Баторская железная дорога» (УБЖД) на 3,968 млрд рублей, вложения РФ составят 1,984 млрд рублей, следует из проекта протокола к соглашению между РФ и

Монголией, соответствующее распоряжение правительства России опубликовано на официальном портале правовой информации.

«Правительство Российской Федерации и правительство Монголии... согласились о нижеследующем: стороны увеличивают акционерный капитал... акционерного общества «Улан-Баторская железная дорога» на общую сумму в размере 167346988196 тугриков (3,968 млрд рублей – ред.), в том числе долю Российской Федерации на 83673494098 тугриков (1,984 млрд рублей – ред.) и долю Монголии на 83673494098 тугриков», – говорится в тексте документа.

УБЖД создана в июне 1949 года на основе соглашения между правительствами СССР и Монголии с равным распределением долей в уставном капитале (50% на 50%). С 2009 года РЖД вступили в права доверительного управляющего российским пакетом акций.

*Источник: Iprime.ru, 15.06.2023*

### **Глава Кузбасса предложил платить за провоз по железной дороге по силам отправителя**

Губернатор Кемеровской области Сергей Цивилев предложил платить за провоз грузов по железной дороге по силам отправителя, а ОАО «РЖД» компенсировать выпадающие доходы.

«Были же принципы... заложены в железной дороге, что за провоз той и ли иной продукции железной дороге должны платить... (грузоотправитель – ред.) столько, сколько он может платить. Очень правильная, на мой взгляд, философия, потому что, если выше плату поднять, то груз может остановиться. Поэтому сколько он может платить, если он создает экономический эффект для всей страны, если он создает новые рабочие места, значит, с него надо брать плату ровно столько, сколько он может платить и считать в комплексе», – сказал Цивилев РИА Новости на полях Петербургского международного экономического форума.

По мнению главы Кузбасса, финансовые потери ОАО «РЖД» нужно компенсировать.

«А «Российским железным дорогам» значит надо принимать решение компенсировать им, если им не хватает чего-то. Мы тоже не должны допустить, чтобы было банкротство у «Российских железных дорог». Они должны быть с нормальным уровнем прибыли и они должны развиваться, у них прибыль должна позволять выплачивать все свои обязательства, и социальные в том числе», – сказал Сергей Цивилев.

*Источник: ria.ru, 16.06.2023*

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

### **Путин: экспортный грузопоток по восточному направлению увеличится на треть к 2025 году**

Экспортный грузопоток должен увеличиться на треть по восточному направлению к 2025 году. Об этом 16 июня заявил президент РФ Владимир Путин, выступая на Петербургском международном экономическом форуме (ПМЭФ).

«Что касается восточного направления, то к 2025 году его экспортный грузопоток должен увеличиться на треть, а к 2030 году добавить еще 100 млн тонн к уровню 2022 года», – сказал глава государства.

Путин отметил, что ключевым мероприятием в этом направлении является увеличение провозной способности Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей. «Уже в этом году она должна прибавить 15 млн тонн, вырасти до 173 млн тонн», – подчеркнул президент.

Президент также отметил, что в настоящее время снизить загруженность дальневосточных терминалов. «Пользуясь случаем, отмечу успешную работу правительства и РЖД, которые смогли оперативно увеличить вывоз контейнеров с Дальнего Востока. В итоге удалось ликвидировать заторы и снизить загруженность дальневосточных терминалов, в целом упростить поставки товаров и комплектующих из стран Азии», – добавил глава государства.

*Источник: tass.ru, 16.06.2023*

### **Развитие Восточного полигона требует от РЖД привлечения более 30 тысяч квалифицированных работников**

Об этом заявил замглавы РЖД Дмитрий Шаханов в рамках ПМЭФ, сообщил телеграмм-канал РЖД.

По его словам, РЖД ощущают конкуренцию за рабочий персонал, в том числе – строительных специальностей. Это заставило холдинг по-новому взглянуть на приоритеты кадровой политики и перестроить работу с персоналом.

Для привлечения новых сотрудников РЖД делают ставку на современную корпоративную культуру и технологичность (по всей сети открыли социально-кадровые центры; внедрили сервисный портал работника – аналог Госуслуг)

Также в холдинге проявляют заботу о персонале в рамках коллективного договора РЖД.

*Источник: rzd-partner.ru, 16.06.2023*

### **Приоритет при вывозе с Восточного полигона нужно отдавать грузам ДФО - Минвостокразвития**

Министр по развитию Дальнего Востока и Арктики Алексей Чекунков заявил РИА Новости на Петербургском международном экономическом форуме, что при вывозе с Восточного полигона приоритет необходимо отдавать дальневосточным грузам, а также грузам с высокой добавленной стоимостью.

Ранее сообщалось, что Минтранс России ожидает к концу 2023 года корректировки правил очередности перевозок грузов по железной дороге и пересмотра приоритетности. Сейчас работают временные правила определения очередности приема грузов к перевозке на железной дороге (действие правил недискриминационного доступа (ПНД) приостановлено до 1 июля 2023 года). РЖД сами определяют приоритетность. На Восточном полигоне она отдается специальным, воинским и высокотехнологичным грузам, а также внутрироссийским перевозкам независимо от рода груза. Правкомиссия по транспорту в конце мая 2023 года поддержала продление действия временных правил до конца года.

«Мы будем бороться в первую очередь за дальневосточные грузы и грузы с высокой добавленной стоимостью. Так логичнее, чтобы сначала уходило то, что ближе к выходу, а потом то, что в глубине (страны). Логика и физика всегда побеждают, если пытаешься что-то настроить, исходя из других причин», – сказал Чекунков.

*Источник: prime.ru, 14.06.2023*

### **На Дальнем Востоке строится первая в России частная железная дорога**

Тихоокеанскую железную дорогу (ТЖД) и порт Эльга в Хабаровском крае сдадут досрочно. Об этом губернатор региона Михаил Дегтярев доложил в мае главе государства Владимиру Путину.

Тихоокеанская – первая в истории современной России частная железная дорога. Предложение о строительстве линии необщего пользования от угольного месторождения в Якутии до охотоморского берега в Хабаровском крае впервые публично прозвучало в июле 2021 года на совещании в

правительстве России, когда обсуждалась модернизация Байкало-Амурской магистрали. Год спустя стройка уже стартовала.

По первоначальному плану, который инициатор проекта УК «ЭЛСИ» представила в Минтранс России, строительство должно было вестись пять лет – с 2023 по 2027 год, а ввод в эксплуатацию был намечен на 2028-й. Однако инвестор решил ускорить процесс и запустить железнодорожную ветку и новый порт к концу 2024 года.

Железная дорога как воздух нужна компании, которая входит в первую тройку российских угледобывающих предприятий по объему добычи и транспортировки сырья. Коксующиеся угли Эльгинского месторождения – премиального качества, в них аномально низкое содержание серы и фосфора. Запасы угля на разрезе – более двух миллиардов тонн. По характеристикам оно сравнимо с углями знаменитых австралийских месторождений Гуниелла, Гордстон и Грегори. Благодаря высокому качеству якутский уголь востребован на мировом рынке, и подавляющая доля экспорта приходится на страны АТР.

Как сообщили в правительстве Республики Саха (Якутия), до 2020 года объем производства на Эльге составлял около пяти миллионов тонн, после изменений в управленческой политике произошел рывок: в 2022-м уровень добычи превысил 20 миллионов тонн. По словам управляющего директора угольной компании Инны Лосюк, задача на 2023 год – уже 26 миллионов тонн.

– Мы работаем в русле долгосрочной стратегии развития, принятой после смены собственника, – отметил генеральный директор УК «ЭЛСИ» Александр Исаев. – В силу волатильной экономической обстановки некоторые ее аспекты корректируются, однако общее направление остается неизменным – это выход на годовой объем добычи в 45 миллионов тонн к 2025 году.

Серьезным препятствием на пути угольщиков к выполнению намеченных планов и увеличению экспорта является нехватка пропускной способности железных дорог Восточного полигона.

– Поэтому модернизация транспортной инфраструктуры стала важнейшим элементом программы развития Эльгинского угольного комплекса. Развитие производства и инфраструктуры идет параллельно. Доставку добытого угля потребителям обеспечит собственный логистический дальневосточный кластер, в него войдут ТЖД и терминал «Порт Эльга», – подчеркнул Александр Исаев.

Тем более что положительный опыт уже есть: угледобывающая компания владеет 360-километровой частной железнодорожной линией Эльга – Улак, соединяющей месторождение с БАМом, недавно завершила ее модернизацию, увеличив пропускную способность железной дороги с 4 до 30 миллионов тонн готовой продукции в год. И новый проект, по сути, продолжает эту линию.

– ТЖД обеспечит двойной эффект: угольщики повезут по ней свою продукцию и освободят часть провозных мощностей на БАМе и Транссибе – до 15 миллионов тонн, – считает глава Хабаровского края Михаил Дегтярев.

Протяженность Тихоокеанской железной дороги – 531 километр, а с учетом разъездов и станций – 626. Трасса тяжелейшая: ряд специалистов называли проект нереальным из-за сложности строительства в горных и таежных условиях, в абсолютно безлюдной местности – крупных населенных пунктов здесь нет сотни километров вокруг.

Однако стройка продолжается. В апреле 2023 года пройден психологически важный рубеж – проложена первая сотня километров. В настоящее время со стороны Эльги уложено 105 километров полотна, во встречном направлении, от будущего порта – 27. За полгода возведено два четырехпролетных железнодорожных моста, к середине лета планируют построить третий. Они считаются одними из самых сложных сооружений, но работы не прекращались даже зимой, когда стояли 60-градусные морозы. Кстати, при возведении мостов используют те же типовые конструкции пролетов, что и при строительстве БАМа. Да и ТЖД уже называют второй «стройкой века».

Рельсы еще недостроенной дороги всю служат делу. В конце прошлого декабря тепловоз совершил первый пробный проезд с мыса Манорский, где сооружается порт. Локомотив вез железнодорожный кран для укладки рельсошпальной решетки. В январе 2023-го уже на участке со стороны Эльгинского комплекса двинулся тепловоз с девятью хоппер-дозаторами. А с февраля по уложенным железнодорожным путям начался завоз материалов для дальнейшего строительства однопутной ТЖД.

Предполагается, что в сутки по будущей магистрали станут проходить по 18 пар грузовых поездов. Для этого приобретут 15 локомотивов и 1200 вагонов. На морском угольном терминале «Порт Эльга» в районе мыса Манорский уголь будут принимать балкеры. Здесь смогут одновременно вставать под погрузку четыре специализированных судна водоизмещением до 85 тысяч тонн. Порт намечено вводить в действие очередями. На первом этапе, тестовом, перевалка составит пять миллионов тонн, затем 12, после чего терминал выведут на полную мощность в 30 миллионов.

После ввода в действие Тихоокеанской железной дороги на ней будет занято около 1,5 тысячи сотрудников, в порту станут трудиться 3,5 тысячи человек. Проект полностью реализуется на частные средства. Первоначально инвестиции в проект оценивали в 97,1 миллиарда рублей, сейчас – в 146,6 миллиарда. Срок окупаемости – семь лет.



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

**Объем грузоперевозок по МТК «Север – Юг» к 2025 г. удвоится, а к 2030 г утроится – Путин**

Объем перевозок грузов по МТК «Север – Юг» к 2025 году планируется удвоить, а к 2030 году – утроить, сообщил президент России Владимир Путин, выступая на пленарной сессии Петербургского международного экономического форума (ПМЭФ).

«Особое внимание будем уделять коридору «Север – Юг». Планируем к 2025 году удвоить, а к 2030 году утроить объем экспортных перевозок по этому маршруту», – сказал Путин.

Он напомнил, что в мае текущего года было заключено соглашение с Ираном о строительстве недостающего железнодорожного участка коридора «Север – Юг».

МТК «Север – Юг» – это мультимодальный маршрут от Санкт-Петербурга до порта Мумбаи (Индия) протяженностью 7,2 тысячи километров. Существует три маршрута МТК: Транскаспийский (с использованием железных дорог и портов), западный и восточный (сухопутные с использованием железных и автомобильных дорог). РЖД сообщали, что железнодорожные перевозки по всем веткам коридора за 5 месяцев 2023 года составили 4 миллиона тонн (+42% к прошлому году).

В мае 2023 года Россия и Иран подписали документы по достройке последнего необходимого участка железной дороги западного маршрута «Север – Юг» в Иране. Речь идет об участке Астара – Решт. Обсуждение строительства этого участка велось несколько лет. Однако особую актуальность коридор приобрел после начала СВО, когда грузопотоки изменили свое направление.

Сейчас железной дороги тут просто нет. Можно довести груз, например, из Санкт-Петербурга до Астары, где граничат Азербайджан и Иран, а далее лишь автотранспортом, потом опять на железную дорогу. Таким образом, Решт-Астара необходим для полноценной работы железной дороги на всем протяжении коридора на западном маршруте.

*Источник: ria.ru, 16.06.2023*

## **Стратегический коридор «Север – Юг» может стать самым крупным мультимодальным маршрутом в мире**

Холдинг «РЖД» готов взять на себя роль базового перевозчика международного транспортного коридора (МТК) «Север – Юг». Об этом заявил генеральный директор – председатель правления ОАО «РЖД» Олег Белозёров на панельной дискуссии «Развитие экономического сотрудничества в рамках международного транспортного коридора «Север – Юг», прошедшей на XXVI Петербургском международном экономическом форуме.

Изменение логистических цепочек за последний год дало новый импульс развитию МТК «Север – Юг», который задумывался как отдельный маршрут ещё в середине 90-х годов прошлого века. В настоящее время в проекте уже участвуют 12 государств, хотя при подписании соответствующего соглашения в 2000 году их было всего три: Россия, Иран и Индия. Это говорит о высокой оценке потенциала МТК, полагает министр транспорта России Виталий Савельев: «Если в 2022 году по МТК «Север – Юг» перевезли 14,5 млн тонн, то в этом году, по прогнозным оценкам, будет уже 17,6 млн тонн с перспективой к 2030 году до 40 млн тонн».

Участники сессии отметили, что для раскрытия потенциала МТК «Север – Юг» необходимо преодолеть около 40 ограничений, в числе которых узкие места на инфраструктуре, логистические, тарифные и законодательные несостыковки, мешающие бесшовному движению грузов. По словам специального представителя президента РФ по вопросам природоохранной деятельности, экологии и транспорта Сергея Иванова, если решить эти проблемы, МТК станет самым крупным мультимодальным маршрутом в мире.

«Коридор Север – Юг уже показал свой стратегический характер, – отметил Олег Белозёров. – В прошлом году здесь мы приросли более чем на 60%. Перевезли почти 9 млн тонн грузов, а контейнерные перевозки утроились, превысив 22 тыс. ДФЭ. За пять месяцев этого года рост перевозок составил 42% (порядка 4 млн тонн) и уже почти 20 тыс. ДФЭ. Это говорит о том, что потенциал коридора колоссальный. В перспективе – за 100 млн тонн. Более того, мы научились вместе координироваться и взаимодействовать с другими видами транспорта».

В этом году по западной железнодорожной ветке МТК «Север – Юг» планируется перевезти 15 млн тонн, по восточной – порядка 1 млн тонн грузов.

Глава ОАО «РЖД» напомнил, что в 2013 году «раскатка» МТК «Китай – Европа» начиналась с 5-6 тыс. контейнеров, а через несколько лет этот показатель превысил 700 тыс. контейнеров в год. Чтобы повторить успех в случае с коридором Север – Юг, надо создать полноценный сервис для грузоотправителей и перевозчиков, построить транспортно-логистические

центры и гармонизировать законодательство, считают в холдинге. ОАО «РЖД» готово совместно с другими компаниями строить транспортные хабы и использовать потенциал, который есть в рамках Содружества железных дорог «пространства 1520».

*Источник: advis.ru, 16.06.2023*

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

### **Великобритания: DP World запускает масштабный план смены вида перевозок с финансовыми стимулами**

Компания DP World представила свою амбициозную программу: «Смена вида перевозок», направленную на то, чтобы побудить клиентов выбирать железнодорожные перевозки для своих импортируемых товаров в место автомобильных. Программа включает привлекательные финансовые стимулы, призванные сделать интермодальные железнодорожные перевозки более привлекательными для клиентов, с потенциалом предотвращения примерно 30 тыс. метрических тонн выбросов CO<sub>2</sub> в год. Программа будет опробована в Саутгемптонском центре в течение первоначального периода в 12 месяцев, начиная с сентября текущего года.

Джон Тренчард, директор по коммерции и цепочкам поставок DP World в Великобритании, подчеркнул приверженность компании устойчивому развитию и её цели к 2050 г. стать логистической организацией с нулевым уровнем выбросов. Тренчард заявил, что программа смены вида перевозок не только поддержит усилия DP World по декарбонизации, но и согласуется с целью правительства Великобритании по переводу грузовых перевозок с автомобильного транспорта на экологически устойчивые альтернативы, такие как железнодорожный транспорт.

#### *Оптимизация операций, экологичность и обезуглероживание*

В рамках программы со всех импортных контейнеров будет взиматься фиксированная плата в размере 10 ф. ст. Клиентам, чьи контейнеры доставлены на железнодорожную станцию, расположенную более чем в 225 км от терминала, будет выплачена компенсация, а в пределах 225 км зоны – получат поощрение в размере 70 фт. ст. В то время как экономические преимущества использования интермодальных железнодорожных перевозок на расстояния, превышающие 225 км от Саутгемптона, уже очевидны, стимулы направлены на

поощрение смены вида транспорта для доставки грузов на более близкое расстояние.

Правительства по всей Великобритании ввели обязательные меры по сокращению выбросов углекислого газа в масштабах всей экономики. Переход от автомобильного транспорта к железнодорожному для грузовых перевозок часто становился объектом действий. Перенос значительной части грузов с автомобильного транспорта на железнодорожный приносит многочисленные выгоды, включая воздействие на окружающую среду, снижение выбросов углекислого газа, шумового загрязнения и затрат на содержание дорог. Система стимулирования DP World должна помочь предприятиям оптимизировать свою деятельность, оптимизировать логистику и внести свой вклад в достижение национальных и глобальных целей устойчивого развития и декарбонизации.

#### *Глобальное сокращение выбросов углекислого газа*

Активы DP World по железнодорожным перевозкам в Великобритании играют важную роль в содействии смене вида транспорта. Компания управляет одними из самых передовых логистических центров в стране, включая глубоководные порты в Саутгемптоне и Лондонские ворота, оба из которых имеют доступ к грузовым железнодорожным терминалам. В 2022 г. Саутгемптон стал самым экологичным городом за всю историю, сократив чистые выбросы углекислого газа из порта на 55%. По словам оператора, инвестиции DP World в железнодорожную инфраструктуру в Саутгемптоне и лондонских воротах привели к тому, что ежегодно с дорог Великобритании снимается 300 тыс. поездок грузовиков.

*Источник: railfreight.com, 09.06.2023 (англ. яз.)*

### **Китайский гигант 5G будет отправлять оборудование в Центральную Азию только по железной дороге**

Компания ZTE, второй по величине поставщик инфраструктуры 5G после Huawei в Китае, отправила свою первую партию контейнеров из Сианя в Ташкент по железной дороге. Партия включает в себя 50 единиц телекоммуникационной продукции, включая мобильные базовые станции 5G, антенны, кабели и линейные карты, общей стоимостью более 13 млн евро. ZTE объявила, что для своих предстоящих заказов в Центральной Азии они будут полагаться исключительно на поезда, отправляющиеся из Сианя, в качестве логистического решения.

Первый ZTE Central Asia Express отправился в путь 31 мая, пересек границу Хоргоса, затем въехал в Казахстан и в конечном итоге прибыл в

Ташкент в Узбекистане. Расстояние в пути составляет приблизительно 4667 км, а время доставки составляет 10 дней.

Существующие международные грузовые поезда, отправляющиеся из Сианя, могут достигать пяти стран Центральной Азии. Партнерство ZTE с Сианом рассматривается как последнее событие после встречи «Китай – Страны Центральной Азии», состоявшейся 18 и 19 мая в Сиане.

*Источник: railfreight.com, 14.06.2023 (англ. яз.)*

### **LTG Cargo делает регулярным сообщение Каунас – Славков (Литва)**

Литовский оператор грузовых перевозок LTG Cargo с 15 июня будет осуществлять регулярное интермодальное сообщение Каунас – Славков между Литвой и Польшей двумя еженедельными рейсами туда и обратно. Компания тестировала маршрут в течение 6 месяцев и предоставляла услуги по требованию клиентов. С началом регулярного движения LTG добавила остановку в Прушкуве, терминале METRANS недалеко от Варшавы.

По заявлению руководителя LTG Cargo Эгле Симе, маршрут будет обслуживаться исключительно LTG с помощью ее польской дочерней компании LTG Cargo Poland. За 6 месяцев компании удалось сделать регулярным сообщение Каунас – Славков благодаря возросшему спросу клиентов. Помимо регулярности, клиенты также могут извлечь выгоду из географических особенностей сервиса.

Перевозки осуществляются по части европейского транспортного коридора Север-Юг, простирающегося от Хельсинки до северной Польши через Прибалтику и далее на юг до Италии. Это, в сочетании с двумя пунктами назначения – Славковом и Варшавой – позволяет сервису LTG еще больше расширить охват своих клиентов.

Компания сообщает, что через Славков клиенты могут воспользоваться прямыми и регулярными рейсами до Шварцайде в Германии, Маддалони в Италии, в порты Копер в Словении и Гданьск в Польше. Кроме того, из Славкова грузы могут попасть в Украину благодаря линии широкой колеи, соединяющей терминал с украинской границей. В контексте коридора Север-Юг порты Клайпеда в Литве и Мууга в Эстонии также могут стать частью цепочки поставок.

*Источник: railfreight.com, 16.06.2023 (англ. яз.)*

## Иран строит новую железнодорожную линию с планами дальнейшего расширения на другие регионы

В ближайшее время планируется расширить недавно построенную железнодорожную линию, которая соединит Бостанабад с Хавараном (недалеко от Тебриза), протяженностью 44 км. Этот участок является частью соединения между Хавараном и Мияне, которое в настоящее время практически завершено. Окончание строительства сократит расстояние между Хавараном и Тегераном на 4-5 часов и примерно на 114 км меньше, чем расстояние по дороге.

Железнодорожное сообщение между Тебризом и Мияне в течение многих лет было препятствием на железнодорожном транспорте западного Ирана. До сих пор поездам приходилось делать большой крюк (рис. 2). В результате нового участка поезда могут курсировать между городами напрямую. Благодаря этому Иран получил более быстрый внутренний логистический путь с Востока на Запад.



Рис. 2. Карта движения поездов с планируемыми линиями

### *Соединение с Турцией*

Железнодорожная линия могла бы иметь еще больший потенциал, если бы было завершено соединение Хаваран – Тебриз, последнее недостающее звено. Проект Мияне – Бостанабад – Тебриз все еще нуждается в некоторых завершающих штрихах. Заключительный участок между Хавараном и Тебризом должен быть достроен в будущем, и тогда эта линия станет частью южного маршрута Шелкового пути.

Южный маршрут Нового Шелкового пути проходит через Иран и Турцию вместо Казахстана и России. Железнодорожное сообщение между Тебризом и Турцией уже существует. Если железнодорожное сообщение между Хавараном и Тебризом будет завершено, линия Мияне – Бостанабад – Тебриз будет соединена с Турцией.

### *Трансазиатские железные дороги*

Помимо того, что эта железная дорога является частью южного маршрута Шелкового пути, она также рассматривается как южный маршрут Трансазиатских железных дорог (TAR). Проект TAR, начатый еще в 1950-х

годах, предусматривает создание гигантского железнодорожного сообщения между Сингапуром и Стамбулом протяженностью 14080 км.

Южный коридор в ТАР направлен на создание железнодорожного сообщения через Турцию, Иран, Пакистан, Индию, Бангладеш, Мьянму и Таиланд с расширенными железными дорогами, идущими из Китая в страны Юго-Восточной Азии. В 2006 г. было создано обширное межправительственное соглашение о сети Трансазиатских железных дорог, в котором участвовали 25 стран, в котором зафиксированы планируемые к строительству железные дороги для каждой страны. Это соглашение охватывает почти все страны Центральной Азии, Китай и Индию, а также Республики Корея, Иран и Лаос.

Однако развитие этого масштабного железнодорожного проекта идет очень медленно по причинам различия в колеях, а также геополитической ситуации.

*Источник: railfreight.com, 09.06.2023 (англ. яз.)*

### **Новое соглашение позволит турецкой Arkas развивать железнодорожный контейнерный сервис в Европу**

Турецкая логистическая группа Arkas Logistics объявила о подписании соглашения с Duisburger Hafen (Duisport) и Нурас о развитии железнодорожного сервиса между терминалами Халкали (европейская часть Стамбула) и Дуйсбурга.

Arkas Logistics будет развивать регулярный железнодорожный контейнерный сервис в Европу, используя собственный парк контейнеров. Предполагается, что сроки доставки контейнеров до получателей в Германии (регион Рур-Гебит), Бельгии и Нидерландах будут сокращены до 7-9 суток.

Arkas уже несколько лет активно инвестирует в развитие железнодорожных перевозок. В прошлом году была создана компания Arkas Rail, призванная стать оператором перевозок из совместного железнодорожного хаба Arkas и Duisport в Картепе, вблизи Измита. Railport должен заработать в следующем году, он также позиционируется как западное окончание железной дороги Баку-Тбилиси-Карс.

Arkas Rail ранее объявила об инвестициях 38,5 млн евро в приобретение 5 локомотивов европейского стандарта у Stadler Rail и расширение парка железнодорожных фитинговых платформ до 800 единиц.

*Источник: infranews.ru, 19.06.2023*

## **VLI и COP1 открыли новый транспортный коридор Arco Norte (Бразилия)**

Бразильские логистические операторы VLI и COP1 открыли новый железнодорожный коридор Arco Norte для перевозки импортных удобрений из порта Итаки в городе Сан-Луис (штат Мараньян) на расположенный в глубине страны терминал TIRA в Палмейранти (штат Токантис). Расстояние между этими пунктами превышает 900 км.

Загруженные в порту Итаки удобрениями поезда направляются на спроектированную и построенную COP1 на терминале TIRA площадку, предназначенную для приема, хранения и последующего распределения груза. В ее создание компания Mosaic Fertilizantes, специализирующаяся на добыче, производстве и поставках удобрений, инвестировала 400 млн браз. реалов (порядка 83 млн долл. США). В дальнейшем VLI рассчитывает перевозить в обратном направлении в порт Итаки собранный урожай для отправки на экспорт.

Коридор рассчитан на перевозку до 1,5 млн т удобрений в год. Подготовка к вводу его в эксплуатацию включала приобретение двух локомотивов в 2022 г., а также 78 вагонов-хопперов в марте 2023 г.

Эксплуатационные испытания в коридоре были проведены в конце 2022 г., и уже в 2023 г. по нему перевезли более 100 тыс. т удобрений для получателей в штатах Мату-Гросу, Гояс, Баия, Пиауи, Токантис, Мараньян, а также в столице страны Бразилиа (Федеральном округе).

В дальнейшем стороны планируют создать на базе терминала TIRA крупный производственный центр площадью около 230 га с возможностью аренды земли для компаний агробизнеса и других секторов промышленности.

*Источник: railjournal.com, 16.06.2023 (англ. яз.)*

## **MSC ведет переговоры о покупке бразильского терминального и логистического оператора Wilson Sons**

Швейцарская компания Mediterranean Shipping Company (MSC) ведет переговоры о покупке Wilson Sons, бразильского логистического и терминального контейнерного оператора, работающего в большинстве крупных портов Бразилии.

Стоимость рассматриваемой сделки оценивается примерно в 5 млрд реалов (1 млрд долл. США).

Wilson Sons – крупнейший интегрированный портовый и морской логистический оператор на бразильском рынке. Компания оперирует контейнерным терминалом Tecon Rio Grande в порту Рио-Гранде и



контейнерным терминалом Tecon Salvador в порту Сальвадор, штат Баия, а также предоставляет услуги агентирования в ключевых портах Бразилии.

Wilson Sons оперирует одним из крупнейших в Латинской Америке буксирным флотом, насчитывающим более 70 судов, в партнерстве с чилийской группой Ultramar предоставляет услуги по снабжению офшорных платформ. Компания также предоставляет интегрированные логистические решения и владеет верфью в Гуаруже, Сан-Паулу, где строятся и обслуживаются суда группы и сторонних заказчиков.

Компания Ocean Wilsons, которой принадлежит 57% Wilson Sons опубликовала на прошлой неделе заявление в связи с публикациями в СМИ о возможной продаже своей доли. В заявлении сообщалось, что на тот момент не было получено никаких «официальных предложений» от потенциальных покупателей Wilson Sons.

В прошлом году MSC приобрела бразильского терминального, логистического и судоходного оператора Log-In и начала стремительно наращивать сервис в Латинскую Америку. По оценкам Alphaliner, сейчас совокупная вместимость на сервисах MSC в Южную Америку превышает мощности на трейде в Северную Америку.

*Источник: lesprom.com, 20.06.2023*

## **РЖД готовы ежедневно вывозить из портов Дальнего Востока до 4,5 тыс. TEU**

РЖД готовы ежедневно вывозить из портов Дальнего Востока до 4,5 тыс. ДФЭ. Об этом заявил заместитель генерального директора ОАО «Российские железные дороги» Алексей Шило на сессии «Портовый разворот – через запад на восток?» в рамках ПМЭФ-2023.

«В сентябре прошлого года еще одна задача, которую нам жизнь подкинула, – резко возросший поток импортных грузов через порты Дальнего Востока, – сказал А.Шило. – В штабном режиме с Минтрансом и коллегами из таможенных органов мы смогли этот вал сбить. Подготовили и технологию, и инфраструктуру. Используем для этого и фитинговые платформы, и полувагоны – нестандартные решения».

«2022 год показал, что мы можем очень эффективно строить и при этом пропускать резко возросшие вагонопотоки. Действительно, прошлый год, с точки зрения возросших инвестиций в развитие Восточного полигона, был рекордный – объем инвестиций был удвоен, и мы со 144 млн тонн до 158 млн тонн увеличили провозную мощность», – продолжил. А.Шило.

Он отметил, что в инвестиционной программе РЖД впервые появилось отдельной строкой «развитие погранпереходов». «Мы понимаем, что готовы резко наращивать перевозки через пункты пропуска, не занимая полностью вагонопотоком «две ниточки» (прим. SeaNews: Трансиб и БАМ) до портов, распределяя нагрузку и передавая груз в Китай более коротким маршрутом», – сказал А.Шило, добавив, что помимо развития инфраструктуры РЖД существенно пришлось сконцентрироваться на технологических решениях.

«Это переход к регулированию погрузки на основании временных правил – это дало возможность предприятиям Северо-Запада, которые оказались в непростой ситуации закрытия европейских рынков, направить свои грузы на восток. У нас более 700 предприятий получили доступ к инфраструктуре Восточного полигона. Наверное, за счет этого у нас уголь НЕ прирос, но смогли прирасти другие грузы и хорошо выросли контейнеры», – рассказал спикер.

«В результате этого мы достигли неплохих результатов – 3,3% роста перевозок и по строительству рост в два раза», – резюмировал А.Шило.

*Источник: seanews.ru, 16.06.2023*

**АО «РЖД Логистика», ООО «КТК ПОРТ», ООО «Альфа» и ООО «Сухой Порт Южноуральский» будут развивать грузоперевозки по маршрутам «Восток – Юг» и «Север – Юг»**

Компания «КТК ПОРТ», владеющая грузовым терминалом в морском порту Ростова-на-Дону, «РЖД Логистика» (РЖДЛ, входит в холдинг «РЖД»), судоходная компания «Альфа» и ООО «Сухой Порт Южноуральский» (проект «Государственной транспортной лизинговой компании», ГТЛК) договорились о сотрудничестве, в рамках которого намерены развивать международные грузоперевозки по мультимодальному маршруту «Восток – Юг». Соглашение об этом было подписано сторонами в рамках ПМЭФ-2023.

Соглашение предусматривает создание экспортно-импортных перевозок контейнерных и иных грузов между ТЛЦ «Южноуральский» в Челябинской области и терминалом «КТК ПОРТ» в Ростове-на-Дону с целью дальнейшей транспортировки водным транспортом в зарубежные порты.

Обеспечение речным и морским транспортом, а также взаимодействие с фрахтователями и портами Турции, Сирии и Египта, исходя из соглашения, взяла на себя судоходная компания «Альфа», владеющая флотом из 9 сухогрузных судов класса река-море (компания принадлежит ХК «Эволюция» – СП группы компаний «Регион» и концерна «Россиум»).

Организацией железнодорожной составляющей маршрута и интеграцией усилий всех участников соглашения займется РЖДЛ. По словам гендиректора «РЖД Логистики» Дмитрия Мурева, перевозки грузов из Уральского региона и Южного федерального округа будут способствовать развитию транспортного коридора «Север – Юг». При успешной реализации соглашения проект станет дополнительным стимулом для развития перевозок по МТК «Север – Юг», а также для роста товарооборота с такими странами, как Турция, Сирия, Египет.

*Источник: rzdlog.ru, 19.06.2023*

### **В Кузбассе через два года построят транспортно-логистический центр**

Транспортно-логистический центр (ТЛЦ) «Кузбасс» планируется построить через два года в Кемеровской области при взаимодействии Минтранса РФ, РЖД и «Кузбасского транспортного терминала». Соглашение подписано на Петербургском международном экономическом форуме, сообщили в пресс-службе правительства Кузбасса.

«Этот проект полезен и стране, и Кузбассу. Мы со своей стороны будем максимально благоприятствовать его реализации. Наш регион ускоряет все этапы согласования, потому что стоит задача построить транспортно-логистический центр быстро, но при этом без потери качества», – привели в пресс-службе слова Сергея Цивилева.

Уточняется, что соглашение заключили Минтранс России, ОАО «РЖД», правительство Кемеровской области и «Кузбасский транспортный терминал» в рамках ведомственного проекта Минтранса России «Формирование сети транспортно-логистических центров». Как сообщили в пресс-службе РЖД, строительство ТЛЦ «Кузбасс» позволит увеличить объемы контейнерных перевозок, а также ускорит доставку грузов для промышленных предприятий и товаров народного потребления для жителей Кемеровской области.

По словам председателя совета директоров «Кузбасского транспортного терминала» Александра Кахидзе, первый этап ТЛЦ в Кузбассе планируется открыть через два года. Предполагается, что на 30-50% он будет профинансирован на счет частных инвестиций, на 50-70% - за счет банковских кредитов.

*Источник: tass.ru, 16.06.2023*

## **Челябинская область и FESCO договорились о развитии транспортно-логистического комплекса**

Правительство Челябинской области и Транспортная группа FESCO на площадке Петербургского международного экономического форума заключили соглашение о сотрудничестве в развитии транспортно-логистического обеспечения предприятий региона, сообщила пресс-служба правительства региона.

«Подписи под документом (о сотрудничестве) поставили губернатор Челябинской области Алексей Текслер и председатель совета директоров FESCO Андрей Северилов. В соглашении закреплены условия дальнейшего социально-экономического развития Челябинской области, в том числе посредством развития транспортно-логистического обеспечения предприятий. Соглашение вступает в силу со дня его подписания и действует до 31 декабря 2024 года», – говорится в сообщении.

Пресс-служба отмечает, в начале июня FESCO запустила новый железнодорожный контейнерный сервис Chelyabinsk Shuttle, который напрямую связывает «Владивостокский морской торговый порт» и ТЛК «Южноуральский» в Челябинской области. В рамках сервиса предусмотрены также услуги экспедирования и возможность доставки грузов «от двери до двери», добавляется в сообщении.

По словам главы региона Алексея Текслера, ТЛК «Южноуральский» будет выполнять функции грузового распределительного и консолидационного центра для экспортно-импортных и внутрироссийских грузов. «Пятого июня прибыли первые 11 контейнеров из Владивостока в тестовом режиме, что позволит оценить техническое и организационное взаимодействие при реализации проекта для полноценного запуска», – цитирует пресс-служба слова губернатора.

Проект осуществляется при взаимодействии с АО «ГТЛК», Челябинской таможней, Южно-Уральским территориальным центром фирменного транспортного обслуживания – структурным подразделением Центра фирменного транспортного обслуживания – филиала ОАО «РЖД» по транспортному обслуживанию и министерством экономического развития Челябинской области.

Транспортная группа FESCO – одна из крупнейших частных транспортно-логистических компаний России с активами в сфере портового, железнодорожного и интегрированного логистического бизнеса. FESCO оперирует сухими терминальными комплексами в Новосибирске, Хабаровске и Томске. В управлении группы находится более 135 тысяч TEU, парк фитинговых платформ превышает 10 тысяч единиц. Флот группы включает

более 30 транспортных судов в управлении, которые преимущественно осуществляют перевозки на собственных морских линиях.

*Источник: Iprime.ru, 15.06.2023*

### **FESCO построит контейнерный терминал вблизи железнодорожного моста между РФ и КНР «Нижнеленинское – Тунцзян»**

Транспортная группа FESCO приступила к строительству контейнерного терминала вблизи железнодорожной станции Ленинск-2 у российско-китайского пункта пропуска «Нижнеленинское – Тунцзян» в Еврейской автономной области. Планируемая мощность терминала составит 340 тыс. TEU в год.

Как пояснили в FESCO, компания уже завезла и уложила более миллиона тонн грунта на территории будущего терминала. Сейчас ведется поставка аэродромных плит для контейнерной площадки, параллельно с этим проводится корректировка проектной документации. Ввод объекта в эксплуатацию планируется в конце 2024 года.

Железнодорожный мостовой пункт пропуска «Нижнеленинское – Тунцзян» построен в 2022 году для поставок российского угля и руды в адрес предприятий, расположенных на севере Китая. В настоящее время контейнерные перевозки через этот погранпереход не осуществляются.

*Источник: infranews.ru, 16.06.2023*

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

#### **Северная Америка: компания Rail Online, осуществляющая продажу билетов, подключила к своей платформе Amtrak и VIA Rail**

Компания Rail Online, осуществляющая продажу билетов, подключила операторов пассажирских перевозок – американскую Amtrak и канадскую VIA Rail к своей платформе бронирования. Компания Rail Online предлагает билеты по стоимости, установленной самими операторами, без наценок. При этом предусмотрена возможность мгновенного возврата средств, при условии оплаты долларами США или канадскими долларами.

Как отметил основатель и генеральный директор Rail Online Джеймс Данн (James Dunne), после успешного запуска системы в Австралии, Новой

Зеландии и совсем недавно в Великобритании, Rail Online заинтересована в привлечении клиентов из США, Канады и европейских стран. Краткосрочной перспективе планируется расширение охвата платформы и ее функционала по мере продолжения внедрения данной технологии.

Уже в ближайшие недели Rail Online запустит продажи билетов на поезда итальянской компании Trenitalia.

*Источник: railwaygazette.com, 16.06.2023 (англ. яз.)*

### **Великобритания: компания Northern планирует установить более 600 новых CCTV-камер**

Компания-оператор Northern приняла решение об установке 612 новых CCTV-камер на станциях по всей своей сети. Помимо этого планируется усовершенствовать 1094 таких камер, уже находящихся в эксплуатации. Это позволит существенно повысить уровень безопасности пассажиров.

Отмечается, что эффективная система видеонаблюдения дает возможность своевременно пресекать потенциально опасное для общества поведение. В случае если противоправные действия все же были совершены, предоставление записей с установленных на станции видеокамер может сыграть решающую роль в привлечении правонарушителей к ответственности.

*Источник: globalrailwayreview.com, 16.06.2023 (англ. яз.)*

### **Arriva Netherlands подает заявку на трансграничное железнодорожное сообщение с открытым доступом между Нидерландами и Францией**

Оператор Arriva Nederland – дочернее предприятие железных дорог Германии (DB) – обратился в Управление по защите прав потребителей и рынков Нидерландов за разрешением на осуществление перевозок по трансграничному маршруту между Гронингеном и Парижем.

Arriva Nederland планирует приступить к перевозкам на этом маршруте в июне 2026 г. Поезд будет отправляться из Гронингена в 5.30 и прибывать на Северный вокзал Парижа около 10.40. Предусматриваются остановки на следующих промежуточных станциях: Зволле, Алмере, Амстердам-Южный, Аэропорт Схипхол, Роттердам-Центральный, Антверпен-Центральный и Брюссель-Южный. Поезд из Парижа будет отправляться в 19.15, а прибывать в Гронинген – около 00.30. Планируется также ввести в обращение дневной

поезд в сообщении между Парижем и Амстердамом. Но его расписание пока не уточняется.

В будущем Arriva Nederland намерен выполнять перевозки и по другим трансграничным маршрутам, в том числе из различных регионов Нидерландов в Бельгию и Францию. При этом оператор намерен использовать свой опыт, полученный в результате деятельности в 10 европейских странах, включая и перевозки ночными поездами из Гронингена в аэропорт Схипхол, начиная с января 2023 г.

*Источник: railway-news.com, 09.06.2023 (англ. яз.)*

### **Запущено новое сообщение между гонконгским участком высокоскоростной железной дороги и провинцией Сычуань**

По сообщению оператора городского рельсового транспорта Гонконга MTR, с 1 июля 2023 г. высокоскоростные поезда свяжут крупный транспортный узел Коулун-Западный в Гонконге с тремя пунктами назначения в китайской провинции Сычуань: с ее столицей Чэнду и городскими округами Лэшань и Ибинь. Ежедневно в этом сообщении будет курсировать одна пара поездов. Таким образом, число станций, обслуживаемых поездами оператора MTR, увеличится до 69. Опция бронирования билетов до станций в Сычуани доступна с 17 июня 2023 г.

Появление прямого сообщения с провинцией Сычуань упростит ежедневные поездки на работу, будет способствовать росту объемов перевозок в туристических и деловых целях. На станции Чэнду-Восточный пассажиры смогут совершить пересадку на две линии метро.

Кроме того, с 1 июля 2023 г. увеличится число поездов между вокзалом Коулун-Западный и станциями Гуанчжоу-Восточный, Шэньчжэнь-Северный и Футянь. Ежедневно между Гонконгом и Гуанчжоу будут курсировать 19 поездов (сейчас их 13), а в сообщениях Гонконг – Шэньчжэнь и Гонконг – Футянь – 51 и 38 поездов (в настоящее время 49 и 30 соответственно). Общее число поездов на всей сети увеличится со 164 до 182 ежедневно.

Пассажирское движение на гонконгском участке длиной 26 км (Express Rail Link, XRL) ВСМ Гуанчжоу – Шэньчжэнь – Гонконг началось в сентябре 2018 г., он соединяет специальный административный район с национальной сетью высокоскоростных железных дорог Китая. На гонконгском участке коридора поезда следуют со скоростью 200 км/ч, на материковом – 350 км/ч.

*Источник: railpage.com.au, 18.06.2023 (англ. яз.)*

## **Тульская область станет пилотным регионом проекта РЖД по развитию туристических сервисов**

Тульская область будет продвигать туристические проекты региона на цифровой платформе Travel.rzd.ru, которая в том числе дает возможность бронировать отели, приобретать туры и экскурсии. Пилотный проект реализуют на основе соглашения, которое на Петербургском международном экономическом форуме подписали гендиректор – председатель правления ОАО «РЖД» Олег Белозёров и губернатор региона Алексей Дюмин.

«На нашем портале Travel.rzd.ru предполагается создание специального раздела, позволяющего пассажиру не только удобно планировать свою деловую или туристическую поездку, но и заранее выстраивать развлекательно-познавательную составляющую путешествия. А у предприятий сферы туризма появится дополнительный надежный канал продаж», – привела пресс-служба слова Белозёрова.

По данным пресс-службы, Тульская область станет пилотным регионом цифрового проекта РЖД по развитию туристических сервисов, соглашение также предусматривает разработку совместных предложений по цифровой трансформации индустрии туризма и гостеприимства региона. «Онлайн-сервис позволит увеличить туристический поток в российские регионы, а гражданам – познакомиться с отечественными достопримечательностями. И, как следствие, повысить доходы малого и среднего бизнеса и бюджета», – отметил Дюмин.

*Источник: tass.ru, 15.06.2023*

## **Холдинг РЖД и ВТБ подумают о продаже в России билетов на поезд в рассрочку**

«Федеральная пассажирская компания» (ФПК, «дочка» РЖД) и банк ВТБ по предложениям пассажиров изучат возможность продажи в России билетов на поезда дальнего следования в рассрочку, следует из сообщения железнодорожной компании.

Сейчас при покупке билета в кассах, на сайте или в приложении РЖД надо платить сразу всю сумму. При этом есть различные сервисы в интернете, которые заявляют, что уже предлагают продажу билетов в рассрочку.

«Федеральная пассажирская компания» и банк ВТБ в рамках ПМЭФ-2023 подписали соглашение о сотрудничестве для создания новых сервисов для пассажиров. Одним из них может стать пилотный проект по оплате билетов на поезда дальнего следования в рассрочку. В рамках соглашения стороны в том



числе изучат спрос пассажиров на покупку билетов с помощью кредитных продуктов», – говорится в сообщении ФПК к подписанию соглашения.

Подписи под документом поставили гендиректор ФПК Владимир Пястолов и заместитель президента – председателя правления ВТБ Анатолий Печатников.

«Мы стараемся предвосхищать запросы на создание тех или иных сервисов и внимательно относимся к пожеланиям наших пассажиров. Идею покупки «доверительных билетов» в рассрочку подали именно они. Вместе с коллегами из ВТБ в рамках соглашения мы проработаем вопрос предоставления пассажирам возможности покупки билетов в рассрочку, а также продолжим активно сотрудничать по реализации уже существующих проектов в рамках программы лояльности «РЖД Бонус», – цитирует ФПК слова Пястолова.

*Источник: Iprime.ru, 16.06.2023*

### **ОАО «РЖД» хотят развивать приграничный медицинский туризм во Владивостоке**

Сеть клиник «РЖД-Медицина» (структура ОАО «РЖД») считает перспективным направлением для развития медицинского туризма приграничные регионы Дальнего Востока – Хабаровск, Комсомольск-на-Амуре и Владивосток, но идея завлечь китайцев в российские клиники выглядит утопией.

Начальник Центральной дирекции здравоохранения ОАО «РЖД» Елена Жидкова на сессии Петербургского международного экономического форума (ПМЭФ-2023) отметила, что ОАО «РЖД» фиксируют рост количества клиентов из числа иностранных граждан.

«Перспективным направлением для развития медицинского туризма являются приграничные регионы Дальнего Востока (Хабаровск, Комсомольск-на-Амуре, Владивосток), Сибири (Иркутск) и Урала (Курган). В основном за медицинскими услугами обращаются туристы из Монголии, Казахстана, Узбекистана, Таджикистана, Китая, Вьетнама», – сказала Елена Жидкова.

По ее словам, граждане стран СНГ обращались в клиники ОАО «РЖД» всегда. При этом в последний год количество граждан Китая и Вьетнама среди пациентов увеличилось в 2 раза.

Отметим, что ОАО «РЖД» и японской корпорацией Marubeni два года назад начали строить Российско-Японский центр превентивной медицины и диагностики в Хабаровске на базе одного из корпусов клинической больницы

«РЖД-Медицина». Предполагалось, что японские партнеры будут обеспечивать научно-методическую и образовательную поддержку.

Для реализации проекта ОАО «РЖД» и Marubeni создали в июле 2020 года в Хабаровске совместное предприятие ООО «Эр энд Эм Медицинский центр». Владельцем компании является ООО «Эр энд Эм Инвестмент» (Хабаровск), 74% которого принадлежит TGV Investment Co., Ltd (Япония), 26% – АО «РЖД – Инфраструктурные проекты» (Москва). Инвестиции в проект оценивались в сумму более 1 млрд руб.

Интересно, что японские инвесторы до сих пор остаются в проекте, несмотря на санкции, серьезно ударившие по медицинской отрасли. Так, генеральным директором ООО «Эр энд Эм Медицинский центр» является Тогасаки Такаши.

*Источник: primamedia.ru, 16.06.2023*

### **Интервью генерального директора ФПК Владимира Пястолова в рамках ПМЭФ-2023 РИА Новости**

В рамках ПМЭФ-2023 генеральный директор «Федеральной пассажирской компании» (ФПК, «дочка» РЖД) Владимир Пястолов дал интервью РИА Новости. В частности он сообщил, что курсирование 39 международных пассажирских поездов, отмененных несколько лет назад из-за коронавируса, в настоящее время возобновлено между Россией и другими странами.

«В настоящий момент в сообщении со странами СНГ и Балтии возобновлено курсирование 39 международных пассажирских поездов с 6 странами: Республикой Беларусь, Казахстаном, Киргизией, Таджикистаном, Узбекистаном и Монголией. Поезда ФПК, при этом, курсируют только в Беларусь и Монголию. Остальные международные поезда формируют соседние государства», – рассказал глава ФПК.

Он добавил, что пока не возобновлено сообщение с КНР, КНДР и с Азербайджаном.

Также он сказал, что ФПК в 2023 году планирует поставить новые вагоны в целый ряд поездов, в том числе в Новокузнецк, Кисловодск, Саратов, Грозный, Архангельск и другие. Он напомнил, что всего в 2023 году ФПК рассчитывает получить от производителя по долгосрочному договору 550 новых вагонов, в том числе 100 двухэтажных. Все они будут поставлены на самые востребованные у пассажиров маршруты.

«Благодаря этой поставке пассажиры получают новые вагоны в поездах на маршрутах: Новокузнецк – Москва, Санкт-Петербург – Иваново, Новокузнецк – Кисловодск, Астрахань – Саратов – Москва, Вологда – Санкт-Петербург, Грозный – Москва, Архангельск – Москва, Санкт-Петербург – Челябинск», – сообщил глава ФПК.

Он добавил, что расширится и линейка двухэтажных поездов на направлениях Москва – Чебоксары и Москва – Адлер.

В. Пястолов ответил на вопрос корреспондента РИА Новости, что ранее у проводников на бейдже на груди были указаны имя и фамилия, а теперь там указывается лишь имя.

«Такое решение предложили нам сотрудники поездных бригад. Как показывают исследования, обращение по имени помогает устанавливать с другими людьми более доверительные отношения, чем официальное обращение по фамилии, имени, отчеству. Это сделано для того, чтобы пассажиры чувствовали себя в поездах как дома, знали, что им всегда помогут», – объяснил В. Пястолов.

Глава компании отметил, что подобная практика используется в клиентоориентированных компаниях по всему миру уже очень давно.

«Обратите внимание, как представляются вам люди в магазинах, сервисных центрах. К представителям компаний обращаются по имени, зная, что они всегда открыты общению и сделают все необходимое, чтобы помочь», – пояснил топ-менеджер.

Также, В. Пястолов сообщил, что ФПК к концу 2023 года планирует оснастить терминалами для оплаты банковской картой все вагоны

«Сейчас мы работаем над тем, чтобы терминалами были оснащены все вагоны, и проводнику не приходилось просить пассажиров подождать с оплатой, пока он принесет устройство. В конце этого месяца терминалами будет оснащен каждый вагон в более чем 50 поездах дальнего следования. Завершить оснащение планируем до конца года», – отметил Пястолов.

Убирать постельное белье после выхода пассажиров на станции должны сами проводники поездов дальнего следования. Это правило закреплено в действующем в компании стандарте обслуживания пассажиров», – разъяснил ситуацию Пястолов.

Кроме того, по словам В.Пястолова, ФПК не планирует полностью избавляться от вагонов-ресторанов – они останутся в фирменных поездах, специальных детских и туристических составах. Вагоны-рестораны останутся в ряде поездов, совсем избавляться от них не планируется.

Параллельно в поездах будет продолжено внедрение вагонов-бистро: к концу 2023 года на сети железных дорог их количество превысит 50, – рассказал Пястолов реализуемую концепцию в части питания.

По его словам, в 2023 году питание в вагонах-бистро заказали более 150 тысяч человек. На отдельных маршрутах за один рейс обслуживали до 300 пассажиров. Меню вагонов-бистро поездов дальнего следования составлено специалистами вместе с профессиональными поварами и с учетом мнения пассажиров.

«В поездах, где нет вагонов-ресторанов и вагонов-бистро, пассажиры тоже могут заказать горячее питание. В штабных вагонах для этого оборудованы специальные кухни, где блюда хранятся в морозильных камерах. Проводники разогревают их, сервируют и подают пассажирам. Пока такая возможность есть в двух фирменных поездах сообщением Екатеринбург – Сургут и Сургут – Москва», – напомнил Пястолов.

*Источник: ria.ru, 15.06.2023*

### **«Аэрофлот» и ФПК будут совместно повышать доступность перевозок**

«Аэрофлот» и Федеральная пассажирская компания (АО «ФПК») договорились о расширении сферы взаимодействия для повышения доступности перевозок, сообщает пресс-служба авиакомпании.

Соответствующий меморандум о взаимопонимании между двумя компаниями подписали генеральный директор ПАО «Аэрофлот» Сергей Александровский и гендиректор АО «Федеральная пассажирская компания» Владимир Пястолов в рамках XXVI Петербургского международного экономического форума.

Согласно документу, стороны намерены работать над дальнейшим совершенствованием проекта комбинированных перевозок по схеме «самолет+поезд», а также в направлении развития двухстороннего сотрудничества в рамках программ лояльности «Аэрофлот Бонус» и «РЖД Бонус» в целях создания более комфортных и удобных условий для поездок по стране, в том числе для пассажиров из отдаленных регионов с ограниченной транспортной доступностью.

«Мы рады продолжить и расширить сотрудничество с Федеральной пассажирской компанией, которое показало свою несомненную актуальность и востребованность. Результаты прошлого летнего сезона подтвердили, что благодаря пилотному проекту с АО «ФПК» на юге России значительно упрощается логистика пассажиров. Комбинация воздушного и наземного транспорта с удобными пересадками – это комфортный способ путешествовать в отдаленные регионы, с которыми нет прямого авиасообщения. Уверен, что наша совместная работа будет и далее содействовать решению важной

государственной задачи по повышению мобильности населения России», – отметил генеральный директор ПАО «Аэрофлот» Сергей Александровский.

Как сообщил гендиректор АО «ФПК», вместе с авиаторами компания обеспечивает стабильные и безопасные перевозки внутри страны, в том числе и на южных направлениях, которые в летний период наиболее востребованы.

«Это наша первостепенная стратегическая задача. Вместе с компанией «Аэрофлот» мы не собираемся останавливаться на достигнутых результатах и хотим предложить пассажирам новые решения, которые позволят сделать путешествия по России, в том числе с туристическими целями, удобными и доступными для всех слоев населения» – сказал Пястолов.

В 2022 году Федеральная пассажирская компания и «Аэрофлот» договорились об организации комбинированных перевозок. В целях реализации совместного проекта на полях XXV Петербургского международного экономического форума в июне 2022 года был подписан меморандум о взаимопонимании между АО «ФПК» и ПАО «Аэрофлот». В рамках этого документа разработана технология комбинированной перевозки на маршруте Москва – Аэропорт Сочи – Адлер – Краснодар/Анапа. Сегодня «Ласточки» от станции Аэропорт Сочи курсируют уже в три города – Анапу, Краснодар и Ростов-на-Дону. В прямом сообщении они перевезли более 80 тысяч пассажиров.

*Источник: ria.ru, 15.06.2023*

## **ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ**

### **Новости закупок и поставок подвижного состава: UKB3, Alstom, Stadler, BEML, Duro Dakovic**

Краткая подборка значимых событий и новостей на рынках рельсового подвижного состава в разных странах.

Усть-Катавский вагоностроительный завод (УКВЗ) выполнил контракт на поставку в Челябинск 41 односекционного низкопольного трамвая модели 71-628-01, оснащенного системами контроля за состоянием водителя и подсчета пассажиров. Стоимость одного вагона составила 74 млн руб. Сейчас производитель продолжает поставку еще 33 машин той же модели, которая должна завершиться в октябре.

Национальный перевозчик Марокко ONCF в ближайшие несколько недель должен объявить тендер на поставку до 120 поездов за 839 млн евро. Об этом заявил замгендиректора ONCF Мохамед Семмуни. По его словам, в

запросе предложений, предварявшем конкурс, приняли участие 10 компаний, в том числе Alstom, CAF и Talgo. Победитель должен будет создать завод в стране. Ранее объем закупки оценивался на уровне 80-100 поездов.

Alstom заключила с транспортной администрацией Юго-Восточной Пенсильвании SEPTA контракт стоимостью 718,2 млн долл. на поставку 130 пятисекционных трамваев Citadis для Филадельфии. Сделка также включает опцион еще на 30 машин. Решение подписать контракт было принято SEPTA в феврале. Ожидается, что поставки завершатся к 2030 году.

Stadler поставила первый двунаправленный трехсекционный трамвай Tramlink в Милан. До конца лета он будет проходить в городе обкатку. Контракт на поставку 30 трамваев за 172,6 млн евро был заключен с городским перевозчиком ATM в октябре 2020 года. Соглашение также включает опцион на еще 50 машин.

BEML предложила наименьшую цену в конкурсе на поставку 12 шестивагонных поездов для Линии 2 метрополитена Бангалора. Производитель заявил 106 млн рупий (1,3 млн долл.) за изготовление одного вагона, в то время как Alstom оценила его производство в 143 млн рупий (1,7 млн долл). Тендер был объявлен в апреле прошлого года как запасной вариант на случай, если CRRC не успеет поставить вагоны в срок. Ранее у нее возникли сложности с локализацией производства в стране.

Австрийский перевозчик ÖBB объявил тендер на поставку 40 комплектов пассажирских вагонов. Конкурс разделен на 2 лота: 25 вагонов должны быть предназначены для курсирования с максимальной скоростью не менее 200 км/ч, для остальных 15 этот параметр должен составлять не менее 160 км/ч.

Хорватская Duro Daković получила контракт на сумму 30 млн евро на поставку хопперов для лизинговой компании GATX. Вагоны с объемом кузова 95 м<sup>3</sup> будут предназначены для перевозки сыпучих грузов. Подвижной состав должен быть доставлен до конца 2024 года.

*Источник: rollingstockworld.ru, 13.06.2023*

### **Первый поезд X-Wagen появился на метрополитене Вены**

В июне 2023 г. после завершения интенсивной программы испытаний и получения допуска к эксплуатации первый метropоезд нового поколения X-Wagen приступил к перевозкам пассажиров на линии U3 венского метрополитена. Вагоны поезда отличаются инновационной системой информирования пассажиров, разработанной Siemens Mobility. На дисплеях над

дверями, которые откроются на следующей станции, отображается информация о направлениях движения к выходам и на пересадки со временем отправления поездов. Над противоположными дверями, которые останутся закрытыми на следующей станции, на цифровой карте сети отражаются местоположение поезда и направление его движения, следующая станция и варианты пересадок. Дополнительная информация, например о возможных изменениях в графике движения или неработающих лифтах, может выводиться на все экраны.

На поезде X-Wagen впервые применена инновационная тормозная система с электронным управлением. Отказ от использования на подвижном составе пневматического тормозного оборудования снижает массу вагонов и сокращает расходы жизненного цикла, а также сокращает время на подготовку системы к работе.

Вагоны поезда отличаются открытой планировкой и просторными входными пространствами, способствующими ускорению посадки и высадки пассажиров, зонами для провоза багажа и колясок. X-Wagen вмещает до 928 чел., что на 46 чел. больше, чем поезда предыдущего поколения. Кресла расположены как вдоль, так и поперек салонов, имеются откидные сиденья.

Начиная с 2026 г. поезда X-Wagen будут работать на автоматизированной линии U5 Карлсплац – Франкплац, на станциях которой ведется монтаж платформенных дверей.

*Источник: zdmira.com, 20.06.2023*

### **Alstom завершила испытания модернизированного поезда Coradia Polyvalent во Франции**

Изначально гибридная машина с тягой от контактной сети и дизельного двигателя была дополнена аккумуляторами (рис. 3). Четырехвагонный поезд успешно прошел тестирование в условиях реальной эксплуатации на линиях Тулуза – Мазаме и Тулуза – Родез. Испытания показали, что более 90% энергии рекуперативного торможения может быть использовано для заряда аккумуляторов, что позволяет снизить расход топлива до 20% в зависимости от профиля пути.



*Рис. 3. Поезд Coradia Polyvalent*

Alstom сообщает, что начало коммерческой эксплуатации поезда запланировано на конец года в Окситании. Затем в течение следующего года он будет курсировать в регионах Новая Аквитания, Гранд-Эст и Центр-Долины Луары. Сейчас компания находится в процессе получения допуска к эксплуатации.

Реализация проекта стоимостью почти 17 млн евро стартовала в 2018 году. На заводе Alstom во французском Тарбе два дизельных двигателя заменили двумя комплектами батарей с запасом хода 20 км.

*Источник: rollingstockworld.ru, 19.06.2023*

### **В Швейцарии возобновляют курсирование поезда GPX с изменяемой шириной колеи**

Швейцарские операторы Montreux Berner Oberland Bahn (MOB) и BLS вновь запустили инновационные поезда Golden Pass Express (GPX) (рис. 4). Они будут курсировать по линии Монтре – Интерлакен, одна часть которой с шириной колеи 1000 мм эксплуатируется MOB, а другая – 1435 мм – принадлежит BLS.



*Рис. 4. Поезд Golden Pass Express (GPX)*



В марте этого года BLS обнаружил ненормальный износ некоторых компонентов стрелочных переводов при смене поездами GPX колеи 1000 мм на стандартную европейскую. MOB заявила, что после обширных испытаний было найдено решение проблемы: расстояние между колесными парами уменьшено на несколько миллиметров, что ограничивает колебания при пересечении стрелочных переводов.

Поставляемые Stadler двухтактные поезда GPX оснащены тележками с технологией смены колеи производства Alstom: в них используются изготовленные на заказ поворотные оси, установленные на раме тележки, которая перемещается при смене колеи в специальных устройствах. Технология, применяемая в новых тележках поезда, была разработана швейцарской Prose еще в 2010 году, когда MOB отстаивала концепцию сквозного поезда, способного курсировать по линии с колеей разной ширины. Поезда GPX были введены в эксплуатацию 11 декабря 2022 года после обширных испытаний нового парка в Цвайзиммене.

*Источник: [rollingstockworld.ru](http://rollingstockworld.ru), 19.06.2023*

### **Транспортное агентство штата Калифорния Caltrain начинает испытания новых электропоездов (США)**

Испытания электропоездов системы многих единиц переменного тока напряжением 25 кВ начались между Санта-Кларой и Колледж-парком в штате Калифорния. Это первый запуск электропоездов по сети Caltrain и ещё один важный шаг в программе электрификации пригородных железных дорог штата.

Проводятся испытания двухэтажного семивагонного электропоезда поезда Stadler Kiss, и по заявлению Caltrain.

Проект стоимостью 2,4 млрд долл. предполагает электрификацию 82 км линий – от 4-й станции и станции Кинг-стрит в Сан-Франциско до станции Тамьен в Сан-Хосе.

Caltrain сообщает, что в настоящее время установлены 99% мачт контактной сети и 81% воздушных линий, строительство инфраструктуры завершено и сейчас идут пуско-наладочные работы в Пало-Альто и Сан-Хосе. Продолжается строительство линии между Сан-Франциско и Менло-Парком, и все работы по инфраструктуре планируется завершить к октябрю текущего года, после чего испытания нового парка поездов и объектов инфраструктуры будет распространено на всю сеть. Начало коммерческой эксплуатации планируется начать осенью 2024 г., сообщили в Caltrain.

В августе 2016 г. Caltrain заключило контракт с производителем подвижного состава Stadler на поставку 16 шестивагонных электропоездов системы многих единиц на сумму 551 млн долл. с возможностью увеличения составности поездов до семивагонных. Поставки подвижного состава начались в декабре 2018 г. Поезда с эксплуатационной скоростью 177 км/ч были построены на заводе компании Stadler в Солт-Лейк-Сити, и в соответствии с первоначальным контрактом существует опцион стоимостью 385 млн долл. на поставку до 96 дополнительных вагонов.

Агентство Caltrain получило 4 электропоезда, дальнейшие поставки ожидаются этой осенью. Новые электропоезда заменят тепловозы серии F40, что составляют примерно 75% дизельного парка подвижного состава Caltrain, которые были введены в эксплуатацию в 1985 г. Новые из этих локомотивов будут сохранены для эксплуатации на неэлектрифицированном участке Дамбартон и на маршрутах к югу от Тамьена.

*Источник: railjournal.com, 14.06.2023 (англ. яз.)*

### **Intramotev поставит грузовые вагоны с тяговыми аккумуляторами на углевозную линию**

Компания Intramotev подписала соглашение с американской горнодобывающей компанией Iron Senergy о поставке трех грузовых вагонов с накопителями на аккумуляторных батареях системы ReVolt, которые будут эксплуатироваться в составе углевозных поездов. Эти поезда обращаются на изолированной линии длиной 27 км, соединяющей угольную шахту Камберленд с портом на реке Мононгахила в западной части штата Пенсильвания.

Аккумуляторные батареи на грузовых вагонах системы ReVolt будут накапливать энергию при торможении поезда. Рекуперированная энергия может затем использоваться для тяги, что позволит снизить расход топлива тепловозами и сократить выбросы углекислого газа.

В мае 2023 г. Intramotev получила грант от штата Мичиган для выпуска первых самоходных грузовых вагонов TugVolt с тяговым электроприводом, получающим питание от аккумуляторных батарей.

*Источник: zdmira.com, 15.06.2023*

### **«ЛокоТех» расширил мощности по ремонту маневровых тепловозов в Приморском крае**

Компания запустила новых цех в депо «Сибирцево». Его мощности позволят обслуживать до 60 секций ТЭМ2 и до 110 секций ТЭМ18ДМ в год. Как заявил замгендиректора РЖД – начальник дирекции тяги Олег Валинский, на первом этапе планируется ремонтировать по 5 локомотивов в месяц. Проект направлен на удовлетворение потребности в маневровых локомотивах портов Дальнего Востока.

Мощности предназначены для выполнения средних ремонтов и текущих в объеме ТР-3. Первые будет выполнять входящий в «ЛокоТех» Уссурийский локомотиворемонтный завод (УЛРЗ), вторые – «ЛокоТех-Сервис». При этом на сам УЛРЗ с площадки будут направляться снятые с тепловозов узлы и агрегаты, а на их место ставиться заранее отремонтированные.

Инвестиции в проект составили более 2 млрд руб. Цех оснащен оборудованием для ремонта силовых установок, топливной аппаратуры, тяговых электродвигателей, ходовой части.

*Источник: rollingstockworld.ru, 17.06.2023*

### **«Газпром гелий сервис» и «Уралкриомаш» развивают сотрудничество в сфере производства отечественного оборудования для перевозки СПГ**

«Газпром гелий сервис» и «Уралкриомаш» подписали соглашение о взаимодействии. Документ предусматривает совместную работу в области разработки и изготовления оборудования для транспортировки и хранения криогенных продуктов, в том числе сжиженного природного газа.

Соглашение подписали генеральный директор ООО «Газпром гелий сервис» Любовь Бриш и генеральный директор АО «Уралкриомаш» Дмитрий Скоропупов.

В рамках взаимодействия стороны проработают возможность организации на производственных мощностях «Уралкриомаш» серийного выпуска инновационного оборудования – цистерн и полуприцепов – цистерн – для транспортировки сжиженного природного газа, азота, кислорода, этилена и других сжиженных газов.

В соответствии с документом АО «Уралкриомаш» создаст новую модель контейнера-цистерны КЦ.Т75-45/0,8, вместимость которой составит не менее 45 кубических метров.

Со своей стороны, «Газпром гелий сервис» ведет работу по созданию малотоннажных производств сжиженного природного газа и обеспечению надежных поставок СПГ потребителям.

Первый образец контейнера-цистерны для транспортировки криогенных жидкостей будет представлен на площадке XII Петербургского международного газового форума с 31 октября по 3 ноября 2023 года.

*Источник: rollingstockworld.ru, 16.06.2023*

### **На Восточном полигоне сконцентрируют тяжелые виды ремонтов маневровых тепловозов**

После многолетней реконструкции открылся новый цех локомотиворемонтного депо Сибирцево. Производственная мощность объекта позволит ремонтировать локомотивы серий ТЭМ2 и ТЭМ18ДМ в объемах среднего ремонта и обслуживания по циклу ТР-3 до 60 и 110 секций в год соответственно.

По словам заместителя генерального директора ОАО «РЖД» – начальника Дирекции тяги Олега Валинского, реконструкция депо Сибирцево – инвестиционный проект, призванный обеспечить маневровое движение с минимальным отвлечением из эксплуатационного парка (раньше часть тепловозов приходилось направлять для промежуточного ремонта на Астраханский тепловозоремонтный завод, за тысячи километров от депо приписки). Это позволит удовлетворить потребность в маневровых локомотивах на припортовых направлениях.

«Открытие современного цеха позволит обеспечить обслуживание маневрового парка локомотивов Дальнего Востока. На данном этапе планируем ремонтировать по 5 локомотивов в месяц, а дальше – больше. На сегодня наша задача – выйти на проектную мощность до 170 единиц в год», – подчеркнул О. Валинский.

*Источник: rzd-partner.ru, 19.06.2023*

### **В Туле смогут выпускать технику нового поколения для ремонта железных дорог**

На Петербургском международном экономическом форуме губернатор Алексей Дюмин подписал соглашение о сотрудничестве с гендиректором группы ПТК, председателем совета директоров завода «Тулажелдормаш» Александром Силкиным и председателем «Промсвязьбанка» Петром Фрадковым.

«Тулажелдормаш» – предприятие с богатейшей историей. Сегодня подписано соглашение о модернизации его производственных мощностей. Это позволит кратно увеличить объём выпуска путевых машин для нужд РЖД, не имеющих мировых аналогов», – отметил Дюмин.

В рамках проекта планируется начать реконструкцию производственных мощностей «Тулажелдормаша». Это способствует созданию высокотехнологического производственного комплекса в Тульской области без остановки действующего производства.

«Наше плодотворное сотрудничество будет способствовать созданию машин нового поколения. Они смогут значительно уменьшить влияние ремонта на пропускную способность сети железных дорог за счет повышения производительности», – подчеркнул Александр Силкин.

В декабре 2022 года президиум правительственной комиссии по транспорту одобрил программу поэтапного вывода путевого комплекса РЖД на нормативный уровень до 2035 года, предусматривающая увеличение объемов проведения ремонтов и обновление парка путевой техники, а также с 2025 года увеличение ее закупки более чем в 3 раза.

Сумма инвестиций – 2,5 млрд рублей. Будет создано не менее 80 новых рабочих мест. Реализовать первый этап проекта планируется не позднее 2026 года.

*Источник: ti71.ru, 15.06.2023*

## **Развитие беспилотного железнодорожного транспорта в России**

Россия: Внедрение технологий беспилотного вождения является одним из основных современных трендов на транспорте. Не обходит он и железную дорогу. Наиболее известен уже действующий проект движения беспилотных грузовых поездов в пустынной части запада Австралии: длинные составы по путям необщего пользования перевозят руду, добываемую Rio Tinto. Громким событием последних дней стал объявленный в Дании тендер на поставку 226 полностью беспилотных электропоездов для городской железнодорожной системы Копенгагена – это крупнейшая закупка подвижного состава с самым высоким уровнем автоматизации. В целом сегодня на этапе апробации систем, позволяющих переложить работу на искусственный интеллект, находятся многие перевозчики и производители подвижного состава в мире, в том числе РЖД.

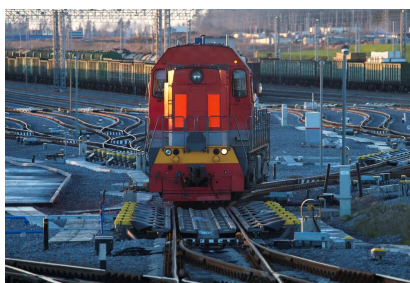
Беспилотным метро уже давно никого не удивишь: первая система была запущена более 40 лет назад в Японии. Однако стоит учитывать, что

традиционная изолированность контура систем метро и минимальное количество препятствий позволяют запускать движение в роботизированном формате. С железной дорогой же все гораздо сложнее. Открытая инфраструктура с риском выхода на пути людей и попадания других посторонних объектов требует технологий гораздо более высокого уровня как в части бортового оборудования, так и инфраструктуры, и систем связи.

В 2022 году вступил в силу стандарт, в котором утверждена российская классификация уровней автоматизации (УА) по аналогии с международным подходом от GoA0 до GoA4. УА0 означает полное отсутствие автоматизации. УА1 – частичная автоматизация: машинист управляет поездом под контролем системы безопасности. УА2 – условная автоматизация: система автоведения управляет запуском, контролирует скорость, выполняет остановку, но в кабине продолжает находиться машинист на случай нештатной ситуации. УА3 – высокая автоматизация: отличие от предыдущего уровня – в возможности системы автоведения остановить поезд при внезапном возникновении препятствия или подаче сигнала остановки. УА4 – полная автоматизация, позволяющая машинисту управлять поездом удаленно. Уровнем УА2 оснащены практически все современные российские поезда.

#### *Первые маневры*

В России с 2015 года стартовал проект по внедрению безлюдных технологий на крупнейшей в стране сортировочной станции Лужская в Ленинградской области. Специалистами входящих в холдинг РЖД научных центров НИИАС и ВНИКТИ, а также Проектно-конструкторского бюро локомотивного хозяйства была разработана система автоматического управления маневровыми локомотивами ТЭМ7А (рис. 5). Она интегрирована с бортовой интеллектуальной системой технического зрения. Также были созданы алгоритмы и ПО для управления оборудованием локомотива с применением российской автоматики. Для управления самим процессом сортировки вагонов была интегрирована система MSR32 от Siemens.



*Рис. 5. Тепловоз ТЭМ7А на станции Лужская.*

Эти решения позволили в 2017 году реализовать беспилотный режим работы второго уровня автоматизации на трех тепловозах ТЭМ7А. Была обеспечена работа по замкнутому циклу без участия машиниста: прицепка

локомотива к составу, его надвиг на сортировочную горку, роспуск вагонов и возврат на исходную позицию.

На Лужской бортовые системы управления сегодня охватывают полный цикл роспуска составов без участия машиниста при их приемке на сортировочной горке. В свою очередь, система технического зрения, установленная на локомотиве, определяет расстояние до объектов на дальности до 200 м, классифицирует их и принимает решение о продолжении движения или торможении. Технология включает целый комплекс датчиков: видеокамеры, лидары, радары, инфракрасные камеры и тепловизоры.

Определенные риски возникли после того, как об уходе из России объявила Siemens. Однако через суд РЖД добилось возможности передачи необходимого оборудования, а обслуживание системы MSR32 взял на себя НИИАС.

Проект цифровизации сортировочных работ в Лужской – только первый шаг в решении одной из задач РЖД по внедрению высокой автоматизации на крупнейших сортировочных узлах. Проект «Цифровая железнодорожная станция» направлен на кардинальное повышение эффективности сортировочных работ путем внедрения системы с элементами искусственного интеллекта, которая сможет принимать решения и контролировать их исполнение, а человек-оператор будет следить за происходящим с готовностью вмешаться в случае нештатной ситуации. Как в апреле в «Гудке» сообщал начальник департамента технической политики РЖД Владимир Андреев, базовой станцией для обкатки технологий станет Челябинск-Главный, а в планах – сделать полностью цифровыми 25 крупных сортировочных станций.

#### *Мировой масштаб*

Еще более амбициозный проект РЖД запустило в 2017 году: он предполагает внедрение высокой степени автоматизации движения пассажирских электропоездов на Московском центральном кольце (МЦК). Интегратором проекта и разработчиком решений также выступает НИИАС. Одна из ключевых особенностей этого проекта – отказ от платформенных дверей, которые традиционно устанавливаются для изолирования беспилотных поездов метро в целях безопасности. Как указывает замгендиректора НИИАС, технический руководитель проекта РЖД по беспилотным поездам Павел Попов, для установки таких дверей будет требоваться усиление платформ, что несет значительные затраты. К тому же двери всегда делаются под конкретную модель подвижного состава, а с учетом планов по вводу на МЦК поездов с трехдверным исполнением вагонов (сейчас курсируют двухдверные «Ласточки») их установка просто нецелесообразна.

Испытания с уровнем автоматизации УАЗ проводятся с 2020 года, в конце 2021 года такая система от НИИАС прошла сертификацию на

соответствие требованиям техрегламента Таможенного союза. В том же году РЖД перешло к испытаниям системы с уровнем автоматизации УАЗ+ и новым поколением системы технического зрения. «Первое поколение может обнаруживать препятствия и дальше останавливаться, – объясняет Павел Попов.– По второму же сейчас идет обучение инструкции по сигнализации, распознаванию и пониманию временных знаков, ручных сигналов и действию в соответствии с ними».

Для получения сертификата на систему УАЗ+ необходимо доказать, что поезд умеет без машиниста выполнять весь комплекс ведения поезда при любых климатических условиях и в ночное время, диагностировать бортовое оборудование, автоматически открывать и закрывать двери. Нарботкой такой доказательной базы обусловлены продолжительность испытательного цикла и его масштабы: только за 2022 год электропоезд в автоматическом и дистанционном (с помощью удаленного машиниста-оператора) режимах управления прошел более 7,5 тыс. км пробега, выполнив более 500 испытательных поездок.

Прорыв мирового уровня на МЦК состоялся в конце марта. В последний день месяца РЖД провело испытания удаленного управления движением одновременно двух «Ласточек» на МЦК (рис. 6). Машинист-оператор дистанционно контролировал поезда со специального пульта, включающего панель управления с джойстиком для тяги и торможения и три монитора, на которые транслировалось изображение с десятка камер. Подвижной состав двигался в общем порядке с другими перевозящими пассажиров «Ласточками», однако в испытываемых поездах двери на остановках не открывались. На финальном этапе поезд с системой УАЗ проследовал в депо в режиме дистанционного управления, «Ласточка» с УАЗ+ – в автоматическом.



*Рис. 6. Электропоезд ЭС2Г-113 «Ласточка» с техническим зрением на МЦК*

Применяемый в поездах комплекс технического зрения состоит из восьми камер (ориентированы на разные дистанции), двух лидаров дальней зоны действия, двух тепловизоров и нескольких ультразвуковых датчиков. Дальность обнаружения препятствий зависит от их размера и атмосферной видимости. По словам Павла Попова, разработчики исходили из возможностей



человеческого зрения. Взрослого человека система видит на 1000 м, ребенка – на 600–700 м, сидящего человека – на 400–500 м, лежащего – на 200 м. Скорость реакции на препятствие составляет 0,3 секунды, также поддержку оказывают стационарные комплексы, отслеживающие ситуацию за пределами видимости бортового комплекса. Ключевой же параметр – доля ложных срабатываний – уже превосходит проектную.

#### *Не без вызовов*

В РЖД ожидают, что внедрение беспилотного движения на МЦК приведет к сокращению интервалов движения и, соответственно, увеличит возможность пропуска растущего пассажиропотока. Также высокая автоматизация должна позволить снизить энергопотребление за счет применения оптимальных режимов вождения.

Бортовые и стационарные технологии для беспилота уже в целом готовы к работе. Завершение создания системы УА4 планируется к концу 2023 года, появление поезда ЭС104 с ней – чуть позже, когда сама машина уже пойдет в серию. Основное капиталоемкое ограничение сейчас находится в части связи. Как прошлой осенью в интервью ROLLINGSTOCK говорил управляющий директор ТМХ по развитию интеллектуальных систем управления, генеральный директор «ТМХ-Интеллектуальные системы» Андрей Романчиков, для работы на уровне УА4 требуется передача потокового видео для дистанционного управления. Для этого необходимо наличие цифровой широкополосной связи LTE, в свою очередь, говорит Павел Попов.

Отдельная развилка есть в регуляторном поле. Базовый документ уже действует с 2022 года – это новая редакция правил технической эксплуатации железных дорог. В них зафиксирована возможность эксплуатации подвижного состава в автоматическом и дистанционном режимах. Ответственность за работу оборудования возложена на разработчиков и изготовителей.

*Источник: [rollingstockworld.ru](http://rollingstockworld.ru), 15.06.2023*

### **Суверенизация подвижного состава: текущий статус**

Россия: Резко усилившееся в 2022 году санкционное давление и уход иностранных партнеров создали новые вызовы для железных дорог, но не стали шоком. Отрасль к этому времени уже прошла большой путь технологической суверенизации, чему способствовал многолетний акцент на импортозамещение со стороны РЖД.

В 2000-х, после более десяти лет хронического недофинансирования, РЖД требовалось в ускоренном режиме внедрять современный подвижной

состав. В это время было создано множество партнерств с глобальными игроками рынков железнодорожной техники и комплектующих, из которых наиболее крупные – союзы «Трансмашхолдинга» (TMX) и французской Alstom, а также Группы «Синара» и немецкой Siemens Mobility. Российские компании тогда переняли прогрессивные подходы к производству и проектированию, к управлению бизнесом и качеством, получили доступ к передовой компонентной базе. Результатом этого сотрудничества стало постепенное нарастание к 2020-м годам потока экспортных контрактов: на пассажирские вагоны в Египте, на тепловозы для Кубы и многие другие.

#### *Готовность к турбулентности*

Повышению локализации производства подвижного состава способствовала техническая политика основного заказчика железнодорожной продукции – «Российских железных дорог». При этом требования РЖД по российскому происхождению техники и ее компонентов всегда были жестче, чем закреплено в нормативных документах железнодорожного транспорта и других гражданских машиностроительных отраслей. Еще в 2019 году в железнодорожном холдинге была принята сводная программа импортозамещения холдинга, направленная в том числе на минимизацию санкционных рисков. В то же время сохраняющийся приоритет на экономическую эффективность техники обуславливал продолжение работы по международным кооперационным связям в поставке ряда узлов и, соответственно, сохранение импортной доли в ряде моделей подвижного состава.

Возникший в течение 2022 года беспрецедентный санкционный фон никто, конечно, не предполагал и не учитывал как реалистичный фактор. Уже в прошлом мае действовало почти 16 тыс. антироссийских рестрикций: более 80% из них были введены после начала СВО на Украине. В то же время реакция РЖД и производителей подвижного состава на такую турбулентность была оперативной. Перевозчик дал общее направление деятельности по импортозамещению, были созданы профильные рабочие группы, действующие фактически в ежедневном режиме. В сжатые сроки были определены критически важные технические узлы и элементы инфраструктуры, потребности в запасах комплектующих зарубежного производства. Содействие оказало и государство – в частности, меры параллельного импорта и льготных займов на различные цели всем известны, однако принимались и сугубо отраслевые решения, например ускорение процедуры сертификации продукции в регистре сертификации на федеральном железнодорожном транспорте.

Первые результаты совместной работы стали заметны уже летом 2022 года. Так, выступая на итоговой коллегии Минтранса России, гендиректор РЖД Олег Белозёров отметил, что за три месяца были найдены альтернативы и

замещены 4349 позиций импортосодержащих комплектующих из 6231. Для поддержки процессов суверенизации была разработана автоматизированная ИТ-система АИС «Импортозамещение». Ее функционал направлен на ведение перечней импортосодержащей продукции, мониторинг, контроль и анализ реализации процессов замены компонентной базы.

В целом подготовка к нивелированию рисков потенциальной эскалации санкций началась еще в 2014 году. Как рассказывают в ТМХ, именно тогда производитель принял стратегию промышленного развития, направленную на расширение собственных производственных компетенций. «Практически по всей номенклатуре импортных комплектующих мы стремились расширить и создать собственное производство или поддержать местных поставщиков», – сообщает ТМХ. Эта база позволила силами конструкторов дочернего «ТМХ Инжиниринга» (штат – более 1,3 тыс. человек) провести в 2022 году масштабную перестройку работы и обеспечить стабильную деятельность в новых условиях. На текущий момент в ТМХ уже замещено более 2 тыс. позиций по импортным компонентам, включая мелкую номенклатуру.

«У нас на начало прошлого года (2022-й год) было всего 7%, может быть, небольшая цифра, запчастей, которые содержали импортные составляющие. Снизилась к концу года до 3%», – докладывал Олег Белозёров на встрече с президентом Владимиром Путиным в феврале. Еще из результатов: пришли 110 новых поставщиков, а также РЖД совместно с «Росатомом» и «Газпром нефтью» создают национальную платформу для ERP-систем, то есть полноценной суверенной ИТ-базы для управления предприятиями. Конечно же, масштабные преобразования идут и в направлении подвижного состава.

#### *Локомотивы нового времени*

В 2022 году закупки железнодорожной техники не показали такого драматического снижения, которое, например, наблюдалось в автомобильном секторе. Так, РЖД закупило 497 локомотивов, что только на 5% ниже запланированного уровня. В этом же году ожидается поставка более 600 локомотивов, при этом заложена возможность увеличения закупок. Ввод же нового тягового подвижного состава тесно увязан с темпами суверенизации компонентной базы. В апреле заместитель генерального директора – начальник дирекции тяги РЖД Олег Валинский анонсировал, что линейку полностью отечественных локомотивов планируется представить в 2024 году.

Весной прошлого года Группа «Синара» показала одну из своих самых значимых новинок – электровоз постоянного тока ЗЭС8 «Малахит». Его мощность составляет 12 тыс. кВт, и приоритетом для его работы является тяга грузовых поездов массой 7,1 тыс. тонн на сложных горных участках Транссиба. На локомотиве установлен комплект тягового оборудования с трехфазными асинхронными двигателями, разработанный компаниями «Тяговые

компоненты» и «Горизонт». Уже в 2023 году РЖД планирует получить девять таких машин, но в целом эта платформа призвана стать основной для нескольких новых моделей электровозов от Группы «Синара» на ближайшие 15-20 лет, в том числе для ускоренных контейнерных перевозок.

В свою очередь, ТМХ оперативно разработал альтернативу магистральному тепловозу 3ТЭ25К2М, который комплектовался американским дизельным двигателем. Новый локомотив 3ТЭ28 укомплектован уже российскими дизель-генераторами 18–9ДГМ, которые выпускает предприятие ТМХ – Коломенский завод. Имея три секции, 3ТЭ28 включает, соответственно, три дизель-генератора (рис. 7). Они обеспечивают мощность 9,3 тыс. кВт для вождения поездов 7,1 тыс. тонн в условиях Восточного полигона. Локомотив уже прошел опытный пробег, а РЖД ожидает поставки в 2023 году 30 таких тепловозов.



*Рис. 7. Электровоз 3ТЭ28 в ливрее РЖД на Брянском машиностроительном заводе*

В конце лета на отраслевом салоне «PRO//Движение.Экспо» одной из премьер ТМХ должен стать маневровый электровоз ЭМКА2. Он за счет тяги от аккумуляторов и контактной сети станет альтернативой маневровым тепловозам в больших депо и на пассажирских вокзалах, где работа дизеля нежелательна. Этот локомотив создан на одной платформе с другой маневровой новинкой производителя – тепловозом ТЭМ23: в этой машине для удобства обслуживания применена модульная компоновка основных узлов, а также двухдизельное исполнение с силовыми установками производства «КамАЗа».

«Зеленая» повестка на ЭМКА2 не останавливается. Ведутся работы над созданием локомотивов с альтернативной тягой – на водородных топливных элементах и газовом топливе. В РЖД ожидают, что они будут готовы к 2026 году.

#### *В интересах пассажира*

В мае 2022 года компания Siemens – партнер по выпуску одной из самых известных современных моделей электропоездов, «Ласточка», – заявила об уходе из России. Это решение не привело к скоростной остановке производства, но замедлило выпуск из-за ограничения доступа к импортной

комплектации и создало запрос на альтернативу. Такая работа в Группе «Синара» началась еще в 2021 году: входящий в группу завод «Уральские локомотивы» анонсировал создание новой линейки пассажирских поездов с большей долей отечественных комплектующих. Так, в ближайшее время на испытания должен пойти первенец – электропоезд ЭС104, в котором применены российский тяговый привод и другие компоненты (рис. 8). Группа «Синара» и РЖД уже подписали контракт на закупку 22 таких пятивагонных поездов, начало поставок ожидается к концу второго полугодия 2023-го.



*Рис. 8. В процессе производства первого электропоезда ЭС104.*

Поезд с характеристиками, аналогичными ЭС104, летом 2022 года сертифицировал к серийному выпуску «Трансмашхолдинг». Модель ЭГЭ2Тв «Иволга 3.0» также имеет конструкционную скорость 160 км/ч, полностью спроектирована в России, а базовая модель за счет высокого показателя ускорения предназначена для городских перевозок на Московских центральных диаметрах (рис. 9). Производитель отмечал, что поезд «Иволга 3.0» состоит из комплектующих российского происхождения, а в его выпуске задействовано более 380 компаний. Сейчас уже в производстве находится модель «Иволги» с трехдверным исполнением вагонов для ускорения и повышения удобства процессов посадки и высадки.



*Рис. 9. Электропоезд ЭГЭ2Тв «Иволга 3.0».*

Также ТМХ завершает испытания другого электропоезда – ЭП2ДМ. Это модифицированная версия пригородного поезда ЭП2Д (основные покупатели – Центральная пригородная пассажирская компания и РЖД), в которой доля отечественных комплектующих доведена до 99%. В ней применены полностью российская система правления, комплект электрооборудования и двигатели,

обновлен дизайн экстерьера и интерьера, а также улучшена эргономика посадочных мест.

Благодаря долгосрочному контракту 2019 года Федеральная пассажирская компания и ТМХ ведут последовательную совместную работу по созданию новых вагонов локомотивной тяги для перевозок в дальнем следовании. В 2023 году на Тверском вагоностроительном заводе, входящем в ТМХ, планируется подготовить производство для выпуска вагонов нового поколения в габарите Т, который предполагает увеличение длины салона и ширины вагона. Сам завод отмечал, что уже нашел российские аналоги гасителей колебаний, пневморессор для двухэтажных вагонов, тросов стояночных тормозов, грузовых лифтов для вагонов-ресторанов и другие позиции.

Продолжается работа по созданию отечественного высокоскоростного поезда для эксплуатационной скорости 360 км/ч. Эти работы РЖД ведет вместе с Группой «Синара» в рамках совместно созданного инжинирингового центра железнодорожного транспорта. В марте Владимир Андреев, начальник департамента технической политики РЖД, в интервью «Гудку» говорил, что уже готов эскизный проект и разрабатывается техническая документация. «Сейчас с отечественными предприятиями мы прорабатываем вопрос создания нового комплекта тормозного оборудования, тягового преобразователя, тягового двигателя и ряда других комплектующих, которые планировалось брать у иностранных партнеров», – рассказывал он. Выпуск пилотного образца ожидается в 2027 году.

#### *Пути национального масштаба*

Значительное обновление парка планируется РЖД в направлении техники, предназначенной для строительства и ремонта железнодорожных путей. Холдинг утвердил масштабную программу поэтапного вывода путевого комплекса на нормативный уровень до 2035 года. Он предполагает закупку 2,3 тыс. единиц путевой техники и 6,7 тыс. вагонов для путевых работ, а потребность в инвестициях на нее составляет 1,14 трлн руб. Значимость вопроса подчеркивает то, что заседание президиума Госсовета по вопросу развития промышленности страны в условиях санкционного давления с участием Владимира Путина прошло на одном из крупнейших предприятий – производителей путевой техники – заводе «Тулажелдормаш» (входит в Группу ПТК).

В ноябре 2022 года заместитель генерального директора – начальник дирекции инфраструктуры Евгений Шевцов указывал, что наблюдаемая зависимость от импорта компонентов в путевой технике окажет только краткосрочный эффект. Так, если в прошлом году по ряду машин импортная составляющая достигала 30%, то в течение двух-трех лет она будет снижена до

3%. Новые машины проектируются на российских комплектующих и аналогах из дружественных стран.

Его ожидания позднее подтвердил Евгений Попов, первый заместитель генерального директора Группы ПТК, чьи конструкторские бюро активно заняты обновлением конструкции путевых машин под отечественную компонентную базу. «Сегодня машины имеют от 85% до 98% отечественных комплектующих, – говорил он в апреле. – Мы этот процент наращиваем. Купили новые энергетические установки, гидравлика и электрика. Спустя год плотной нашей работы рисков уже не видим».

#### *Поставить на поток*

Как отмечают в ТМХ, сегодня самые большие сложности лежат в развитии ключевых технологий до нужного уровня. «Есть полное понимание того, что нам нужно и как это произвести, но технологическое обеспечение – достаточно длительный процесс, требующий значительного времени и финансовых затрат», – сообщает производитель. В ТМХ резюмируют, что еще во время Советского Союза был накоплен значительный опыт изоляционной экономики, позволяющий решить вопросы по выпуску необходимой номенклатуры, однако важнейшим является обеспечение ее производства в требуемом количестве и со стабильно высоким качеством. Эти задачи несут государственную важность, так как очевидно, что санкции все больше становятся инструментом конкурентной борьбы на мировом рынке.

В соответствии с поручением премьер-министра Михаила Мишустина до 20 июня этого года Минтранс и Минпромторг должны проработать вопрос заключения долгосрочных контрактов между РЖД и предприятиями – производителями железнодорожной техники. Такие уже действуют, например, при описанных ранее поставках пассажирских вагонов, а также поездов метро для Москвы. К тому же ранее долгосрочный характер заказа на электропоезда «Ласточка» (был подписан в 2011 году, включал поставку 1,2 тыс. вагонов) позволил обеспечить национальные интересы по постепенной локализации производства компонентов подвижного состава. Однако отрасль отмечает высокую потребность в их масштабировании и на другие сегменты: локомотивы, пригородные поезда, путевую технику. Этот подход должен облегчить производителям доступ к финансовым ресурсам для инвестиций как в производство, так и новые разработки.

*Источник: rollingstockworld.ru, 15.06.2023*

## **К созданию индустриального парка «Лугансктепловоз» планируется привлечь семь предприятий железнодорожной отрасли**

Министерство промышленности и торговли ЛНР ведет переговоры с железнодорожными машиностроителями по запуску проекта индустриального парка на базе завода «Лугамаш». «Планируется привлечь к работе парка семь промышленных предприятий, специализирующихся на производстве запасных частей к подвижному и тяговому составу железнодорожного транспорта», – отметил глава ведомства Тимур Саматов.

Планы по созданию целого ряда индустриальных парков на территории ЛНР были озвучены еще в марте этого года. Создание парка «Лугансктепловоз» позволит устранить проблемы в кооперационных цепочках, восстановить связи между производителями отдельных комплектующих и возобновить выпуск локомотивов. Также по расчетам министерства парк позволит увеличить загрузку предприятий-резидентов до 90%, тогда как сейчас загрузка производственных мощностей компаний, выпускающих железнодорожную продукцию, составляет 70%.

Ранее предприятие «Лугамаш», запущенное в 2015 году на базе Луганского тепловозостроительного завода, при поддержке правительства ЛНР закупило новое оборудование и начало модернизацию существующего. За время работы на заводе освоен выпуск более 80 видов различных деталей и узлов тепловозов, электровозов, дизель и электропоездов, а в 2021 году предприятие реализовало продукции на 1,2 млрд рублей.

*Источник: lug-info.com, 18.06.2023*

## **Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов**

### **Водородный гибридный привод: Stadler разрабатывает первый FLIRT H2 для США**

FLIRT H2 для Транспортной администрации округа Сан-Бернардино (SBCTA), штат Калифорния, является последним дополнением к портфелю альтернативных приводов Stadler. Разработка и реализация водородно-гибридной силовой установки для семейства подвижного состава FLIRT велась в рамках коммерческого проекта. Менее чем через три года после начала проекта полностью собранный подвижной состав был представлен публике и в настоящее время находится в тестовой эксплуатации в Швейцарии. В 2024 г. это будет первый водородный поезд в американских пассажирских перевозках,



который начнет курсировать в Калифорнии. Поезд оснащен модульной силовой установкой, способной обеспечить электроэнергией состав из двух-четырех вагонов. Эта статья дает представление о различных этапах проекта, объясняет отдельные этапы инноваций и освещает ряд новых решений.

*Источник: Eisenbahntechnische Rundschau. – 2023. – № 4. – S. 62-66 (нем. яз.)*

### **Допуск к эксплуатации в Германии и Австрии электрического мультисистемного локомотива Euro9000 производства Stadler Rail**

EuroDual сочетает в себе электропривод мощностью 6 МВт с дизельным двигателем 2,8 МВт. Динамически переключаемое энергообеспечение открывает для клиента широкий спектр возможных применений. Параллельно с EuroDual в настоящее время разрабатывается локомотив Euro9000. В заметке представлены некоторые технические характеристики локомотивов от European Loc Pool и отмечены их преимущества.

*Источник: Eisenbahntechnische Rundschau. – 2023. – № 4. – S. 78. (нем. яз.)*

## **БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ**

### **Сход поезда с рельсов в Новом Южном Уэльсе выявил необходимость лучшего управления рисками (Австралия)**

Системное расследование безопасности на транспорте выявило ряд проблем, связанных со значительным сходом с рельсов грузового поезда на австралийском северном побережье Нового Южного Уэльса (NSW).

Выявленные проблемы включают в себя управление рисками, а также выявление экстремальных погодных условий и реагирование на них операторами, участвующими в инциденте.

Грузовой поезд Pacific National, следовавший на юг, сошел с рельсов недалеко от Нана-Глен, где скопились паводковые воды и вышли за пределы пути, смыв балласт.

Подвижной состав, груз и большой участок железной дороги были значительно повреждены, один из двух членов экипажа, находившихся на борту поезда, получил незначительные травмы, линия была закрыта на 9 дней.

Расследование аварии было проведено Управлением расследований безопасности на транспорте Австралии (OTSI), которое проводит

расследования на железнодорожном транспорте в Новом Южном Уэльсе от имени Австралийского бюро транспортной безопасности.

Было установлено, что распорядитель железнодорожной инфраструктурой Australian Rail Track Corporation (ARTC) должным образом не выявил и не устранил риск затопления железнодорожного полотна или водосточных канав вблизи места аварии, а также многих других факторов риска затопления вдоль Среднего Северного побережья.

Главный следователь OTSI Натали Пелхэм заявила, что ARTC не смогла достоверно определить риск затопления вдоль участка железнодорожного коридора, где произошла авария, и не проводила официальных оценок для определения необходимости или местоположения удаленных станций мониторинга погоды для обнаружения экстремальных погодных явлений.

«Экстремальные погодные явления представляют значительный риск для железнодорожной сети и, вероятно, будут увеличиваться по своей частоте и интенсивности в будущем», – сказала она. «Эти события могут повлиять на целостность железнодорожной инфраструктуры и выйти за рамки проектных требований, поэтому руководители инфраструктуры должны убедиться, что у них есть эффективные системы для выявления, оценки рисков и управления ими, чтобы предотвратить въезд поездов на участки, где проектные требования инфраструктуры будут превышены».

Расследование показало, что пользователи сети не были осведомлены о масштабах сурового погодного явления и не были уведомлены о «желтом» уровне тревоги, объявленной до схода поезда с рельсов.

«Хотя у ARTC были процедуры для мониторинга экстремальных погодных явлений и реагирования на них, этот процесс имел существенные ограничения», – сказала Пелхэм. «Механизм оповещения оперативного персонала, который представлял собой электронное письмо, не гарантировал, что оповещения всегда выявлялись или принимались меры своевременно. Кроме того, указанные действия были недостаточными для реагирования на увеличение количества осадков и наводнений, как прогнозируемых, так и фактических».

Расследование также установило, что предупреждения о погоде, выдаваемые поставщиком метеорологических услуг, ненадежно отражали данные и периодичность процедуры мониторинга экстремальных погодных условий ARTC или соглашения об обслуживании.

Отдельно в отчете отмечается, что 2 поезда, которые ранее прошли через место схода с рельсов, включая пассажирский поезд ХРТ, который прошел за 27 минут до схода с рельсов, не сообщили о состоянии, влияющем на сеть. Этим машинистам не были предоставлены инструкции по эксплуатации в

суровых погодных условиях и при паводковых водах. И, хотя видимость была сильно ухудшена, машинисты не сбавляли скорость.

«Это уменьшило их возможность видеть сигналы и потенциальные препятствия, а также безопасно пересекать железнодорожные переезды», – отметила Пелхэм.

После аварии ARTC предприняла ряд мер по обеспечению безопасности, в том числе установила еще 20 удаленных метеостанций вдоль коридора Телара – Акация-Ридж, разработала и внедрила рабочую инструкцию по борьбе с наводнениями и в специальных местах, а также выпустила бюллетень по технике безопасности, в котором увеличено количество предупреждений об осадках и наводнениях на одну категорию.

«Мы приветствуем эти и другие действия, предпринятые распорядителем сети, однако в нашем отчете также содержатся две рекомендации по дальнейшим мерам безопасности, которые должны быть предприняты как ARTC, так и железной дорогой Pacific National», – сказала Пелхэм.

Рекомендации основаны на том же выводе – что ни ARTC, ни Pacific National не предоставили руководства для поездной бригады по реагированию на экстремальные погодные явления с повышенной влажностью или паводковые воды в железнодорожном коридоре.

«Не было никаких указаний относительно того, когда поезда должны останавливаться или сообщать о наличии воды на верхнем строении пути, покрывающей балласт, шпалы или рельсы», – объяснил Пелхэм. Как руководители железнодорожной инфраструктуры, так и операторы подвижного состава должны обеспечить предоставление рекомендаций и эксплуатационных процедур, позволяющих последовательно реагировать на условия, которые могут негативно повлиять на целостность железнодорожной инфраструктуры и эксплуатационную безопасность».

*Источник: railexpress.com.au, 10.06.2023 (англ. яз.)*

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

### **РЖД помогут ветеранам СВО в обучении, переподготовке и трудоустройстве**

РЖД на базе своих образовательных организаций помогут в обучении и профессиональной переподготовке ветеранов СВО и посодействуют их трудоустройству, следует из сообщения компании.

Соглашение в рамках ПМЭФ подписали генеральный директор РЖД Олег Белозёров и председатель государственного фонда «Защитники Отечества» Анна Цивилева.

«Совместная работа будет строиться по нескольким направлениям. Это создание условий для внеочередного оказания ветеранам СВО и членам их семей медицинской помощи и услуг реабилитации и диспансеризации в медицинских организациях и реабилитационно-восстановительных центрах, подведомственных ОАО «РЖД». В части социальной поддержки планируется обеспечить условия для обучения и профессиональной переподготовки ветеранов СВО на базе образовательных организаций ОАО «РЖД» и содействие их трудоустройству», – говорится в сообщении.

Кроме того, фонд и РЖД совместно организуют культурные, спортивные программы и волонтерские мероприятия по поддержке ветеранов СВО и членов их семей.

«РЖД – социальноориентированная компания. У нас есть уникальная ресурсная база и мы готовы предоставить все имеющиеся возможности для реализации программ фонда «Защитники Отечества», – цитируют РЖД слова Белозёрова.

Президент России Владимир Путин в апреле 2023 года подписал указ о создании государственного фонда поддержки участников специальной военной операции «Защитники Отечества».

*Источник: Iprime.ru, 16.06.2023*

### **НПФ «Благосостояние» развивает сотрудничество с Социально-кадровыми центрами ОАО «РЖД»**

В июне в Московском центральном доме культуры железнодорожников состоялось совещание работников Социально-кадрового центра Московской железной дороги. В мероприятии приняли участие представители Департамента социального развития, Центра бренда работодателя и развития человеческого капитала ОАО «РЖД», а также руководство Московского филиала НПФ «Благосостояние». Представители фонда рассказали участникам встречи об изменениях в условиях корпоративной пенсионной системы железнодорожников и новшествах пенсионного законодательства.

Социально-кадровые центры – масштабный проект социально-кадрового блока ОАО «РЖД». Это сервис нового поколения, работающий по принципу «одного окна». Каждый сотрудник ОАО «РЖД» в любом из региональных социально-кадровых центров может получить качественную помощь во всех

кадровых вопросах: трудоустройство и перевод, отпуска и командировки, справки и документы для получения социальных льгот и гарантий. Также в СКЦ сотрудники компании обслуживаются по корпоративному пенсионному обеспечению: в пенсионной программе железнодорожников, действующей более 20 лет, участвуют около 86% сотрудников ОАО «РЖД».

«Наряду с оформлением кадровых документов железнодорожники в Социально-кадровых центрах могут проконсультироваться по условиям корпоративной пенсионной системы, подать заявления на изменение пенсионной схемы и назначение пенсии от работодателя, – отмечает первый заместитель генерального директора НПФ «Благосостояние» Максим Элик. – Специалисты фонда работают в СКЦ в качестве консультантов, а также оказывают всестороннюю поддержку работникам центров в вопросах корпоративного пенсионного обеспечения персонала компании».

Открытие социально-кадровых центров в ОАО «РЖД» постепенно осуществляется на всех дорогах. НПФ «Благосостояние» активно развивает сотрудничество с открывающимися центрами для удобства и повышения качества обслуживания железнодорожников по корпоративному пенсионному обеспечению.

*Источник: akt.ru, 19.06.2023*

## **ЦИФРОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ**

### **Германия: DB сокращает задержки поездов благодаря использованию технологии искусственного интеллекта**

Железные дороги Германии (DB) внедрили инструментарий собственной разработки на основе искусственного интеллекта для разрешения конфликтов между поездами в системах диспетчерского управления движением поездов на городских железных дорогах Штутгарта, Мюнхена и региона Рейн-Майн. В 2022 г. при помощи ИИ удалось исключить задержки поездов суммарно на 58 тыс. минут.

Во второй половине 2023 г. технологии ИИ будут распространены на городскую железную дорогу Берлина. Ожидается, что это позволит исключить задержки суммарно на 90 тыс. минут.

Кроме того, DB тестируют искусственный интеллект для поддержки диспетчерского управления на участке Эльмсхорн – Зюльт на северо-западе Германии, где обращаются пассажирские и грузовые поезда. Для работы ИИ

требуется цифровой двойник реальной железнодорожной сети, на котором моделируются возможные варианты развития поездной ситуации. Диспетчер получает предлагаемые оптимизированные варианты, что позволяет ему своевременно вводить регулировочные мероприятия до возникновения существенных сбоев в движении поездов. Применение ИИ обеспечивает более высокую точность движения поездов и более эффективное использование пропускной способности железных дорог.

*Источник: breakinglatest.news, 20.06.2023 (англ. яз.)*

### **Финансируемый BMDV проект по созданию сети 5G вдоль железной дороги Германии**

Федеральное министерство по цифровым вопросам и транспорту Германии (BMDV) финансирует проект, в рамках которого Deutsche Bahn, Ericsson, O2 Telefónica и Vantage Towers протестируют технологии для обеспечения покрытия мобильной связи 5G вдоль национальной железной дороги.

Компании совместно разрабатывают концепцию создания инфраструктуры мобильной связи 5G вдоль трасс.

Это позволит пассажирам поездов использовать гигабитные скорости передачи для телефонной связи и передачи данных, а также проложит путь к мощным технологиям передачи, которые помогут оцифровать железнодорожные операции.

13 июня партнеры получили уведомления о финансировании от BMDV для тестирования соответствующих технологий на трассах. В соответствии с этим уведомлением, проект «Gigabit Innovation Track» (GINT) будет поддержан в размере примерно 6,4 млн евро из федерального бюджета.

Отмечается, что партнеры проекта стремятся определить, как могут быть достигнуты высокие скорости передачи и как можно создать необходимую инфраструктуру ресурсосберегающим образом. Ожидается, что эта цель будет реализована к концу 2024 года.

Для отработки соответствующих технологических подходов на 10-километровом участке пути в земле Мекленбург-Передняя Померания создается испытательный полигон для этого проекта. На этом маршруте будут установлены и испытаны 10 различных радиомачт, в том числе конструкции, которые можно надежно ввинтить в землю без необходимости заливать бетонный фундамент.

В рамках проекта также будет протестирована мобильная связь 5G на частотах 3,6 гигагерца от O2 Telefónica. Эти частоты обеспечивают быструю мобильную передачу данных, но имеют меньший радиус действия, чем современная мобильная связь 4G. Таким образом, радиомачта обеспечивает только около одного километра железнодорожной линии, поэтому по всей Германии потребуется около 20 тыс. новых мачт.

*Источник: railway-news.com, 15.06.2023 (англ. яз.)*

### **Карты с режимом дополненной реальности помогут пассажирам подготовиться к поездке**

Британская технологическая компания Briteyellow подготовила для транспортной администрации Уэльса Transport for Wales (TfW) карты с режимом дополненной реальности для шести крупнейших железнодорожных станций сети: Кардифф-Центральный, Кардифф-Куин стрит, Ньюпорт, Честер, Шрусбери и Понтпридд. Цель инициативы состоит в том, чтобы дать пассажирам с ограниченной мобильностью или путешествующим впервые возможность заблаговременно ознакомиться с местоположением информационных указателей, лифтов, туалетов, справочных киосков, комнат отдыха и других объектов. Такие карты, включающие фотоизображения с элементами дополненной реальности, помогут пассажирам заранее, еще до поездки, планировать пути передвижения по станции.

Карты будут доступны в приложении BriteWay-XR компании Briteyellow, проходящем в настоящее время испытания с участием пассажиров. Эта компания входит в первую группу участников инициативы Lab, организованной TfW. Кроме того, она получила грант в размере 120 тыс. ф. ст. в рамках программы Accessibility Transport Research and Innovation Grants Министерства транспорта Великобритании (DfT).

*Источник: railpage.com.au, 15.06.2023 (англ. яз.)*

### **РЖД намерены вывести на рынок лучшие цифровые решения**

О технологическом суверенитете в сфере информационных технологий сегодня говорили на одной из панельных дискуссий, состоявшейся в рамках ПМЭФ-2023. Евгений Чаркин, заместитель генерального директора ОАО «РЖД», заявил, что у России в этой сфере есть огромное преимущество. У нее, у одной из трех стран мира, есть собственная цифровая экосистема.

«Собственная цифровая экосистема – колоссальное конкурентное преимущество. Оно обеспечивает лидерство на мировом, в том числе и транспортном, рынке», – говорит Е. Чаркин.

В частности АС ЭТРАН позволяет 88% всех вагонов оформлять в электронном виде. В РЖД сравнили АС ЭТРАН с западными аналогами и выяснили, что этих аналогов не так уж и много.

Но сейчас РЖД ставит перед собой не столько задачу заменить иностранный софт на отечественный, сколько задачу по выводу на рынок лучшего цифрового решения, которое будет иметь возможности по экспорту. А это значит, что компания должна обеспечить «совсем другие компетенции сотрудникам».

«Есть нюанс – необходимы люди, которые умеют делать цифровые продукты», – говорит Е. Чаркин.

В РЖД запланированы мероприятия по подготовке и переподготовке специалистов по обучению на отечественных технологиях. Только в этом году обучение пройдут более 450 сотрудников.

*Источник: rzd-partner.ru, 14.06.2023*

### **ОАО «РЖД» и ВТБ провели крупнейшую в России сделку с цифровым финансовым активом**

ОАО «РЖД» выступило в роли эмитента крупнейшей сделки с цифровым финансовым активом (ЦФА) в России. В роли инвестора выступил ВТБ Факторинг (ГК). Объем выпуска составил 15 млрд рублей. Срок обращения ЦФА – 180 дней. Ставка – 8,45% годовых. Об успешном проведении сделки ее участники объявили на полях Петербургского международного экономического форума.

Сделка с ЦФА прошла в рамках подписанного компаниями соглашения о сотрудничестве в сфере развития цифровой экономики. Площадкой для эмиссии и выкупа актива стала платформа «Мастерчейн». Это дебютное размещение на «Мастерчейн» с момента включения ее в реестр операторов информационных систем Банка России. С учетом проведенной эмиссии суммарный объем выпусков ЦФА в России превысил 19 млрд рублей, из которых только 17 млрд рублей – сделки, совершенные в 2023 году.

«Наша компания активно внедряет цифровые технологии. В этой связи эмиссия ЦФА – это закономерный шаг и одновременно новый опыт для ОАО «РЖД» в использовании альтернативного инструмента привлечения оборотного капитала. При общей схожести с другими продуктами



традиционного финансового рынка использование ЦФА отличает высокая технологичность процесса и скорость получения финансирования. В современных условиях роль данных преимуществ становится определяющей», – заявил генеральный директор – председатель правления ОАО «РЖД» Олег Белозёров.

«Финансовый суверенитет – не просто государственная задача, это реалии времени, а развитие цифровых финансов – одно из качественных решений. Начиная с первой в России реализованной нами сделки в июне прошлого года, группа ВТБ является активным участником рынка ЦФА. Новый выпуск, уверен, стимулирует распространение и использование цифровых финансовых активов в российском бизнес-сообществе. Заинтересованность бизнеса – одно из главных условий внедрения в рынок новых финансовых инструментов», – отметил президент – председатель правления Банка ВТБ Андрей Костин.

*Источник: tass.ru, 16.06.2023*

### **ОАО «РЖД», Банк ВТБ и Т1 договорились о совместном развитии ИТ-проектов**

ОАО «Российские железные дороги», Банк ВТБ и ИТ-холдинг Т1 в ходе XXVI Петербургского международного экономического форума подписали соглашение о сотрудничестве в области информационных технологий. Подписи под документом поставили генеральный директор – председатель правления ОАО «РЖД» Олег Белозёров, президент – председатель правления Банка ВТБ Андрей Костин и генеральный директор холдинга Т1 Игорь Калганов.

Среди основных направлений сотрудничества – совместная разработка и коммерциализация программных продуктов, а также создание цифровых сервисов на базе отечественных технологий в сфере пассажирских и грузовых перевозок. Кроме того, стороны будут развивать программы в области импортозамещения и цифровизации. В планах – построение платформы для облачных вычислений и разработка программно-аппаратных комплексов для обработки больших данных.

«Наша компания располагает одним из самых масштабных в стране комплексов ИТ и связи. У нас 4 центра обработки данных, 16 дорожных вычислительных центров, более 260 тыс. автоматизированных рабочих мест. ОАО «РЖД» активно развивает собственные ИТ-решения и является «якорным» заказчиком таких технологий на рынке. Мы заинтересованы в

сильных партнерах для обеспечения высоких темпов цифровой трансформации и импортозамещения», – отметил Олег Белозёров.

«Экономика нового времени требует пересмотра привычных ролей и моделей кросс-индустриального взаимодействия, в том числе в сфере технологий. Задача отраслевых лидеров – поиск новых форматов сотрудничества в интересах экономического развития страны. Объединение игроков разных индустрий вокруг технологий, науки и образования открывает новые возможности для быстрого и эффективного укрепления технологической независимости», – сказал Андрей Костин.

«Следуя государственной политике в области построения технологического суверенитета, которая подразумевает продуктивное взаимодействие игроков рынка при разработке новых решений, мы подписали соглашение о сотрудничестве с ОАО «РЖД» и Банком ВТБ. Холдинг T1, который сегодня аккумулировал сильнейшие команды российского ИТ-рынка, имеет реальную экспертизу по всем заявленным направлениям и многолетний опыт взаимодействия с компаниями-лидерами в области цифровизации. Мы видим своей целью развитие долгосрочного партнерства и реальное решение актуальных вопросов цифровизации и ИТ-импортозамещения крупнейших корпораций страны», – заявил Игорь Калганов.

*Источник: prime.ru, 17.06.2023*

## **РЕСУРСОСБЕРЕЖЕНИЕ. АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ ИСТОЧНИКИ ЭНЕРГОРЕСУРСОВ**

### **Маневровый локомотив на водороде компании PESA одобрен для испытаний. Следующим будет пассажирский поезд (Польша)**

Польское управление железнодорожного транспорта (УТК) одобрило маневровый локомотив, работающий на водороде, «с целью проведения эксплуатационных испытаний». Эта инициатива была осуществлена в сотрудничестве с польской компанией PESA, специализирующейся на производстве рельсовых транспортных средств.

PESA модернизировала дизельный локомотив SM42 и переделала его в водородный. По заявлению PESA, локомотив может развивать скорость до 90 км/ч, а его вес составляет 70 тонн. Он оснащен системой автономного вождения, а также системой защиты от столкновений. Эстетика локомотива также была изменена. Кабина машиниста была перенесена в центр локомотива.

Локомотив приводится в действие двумя водородными топливными элементами мощностью 85 кВт, поставляемыми компанией Ballard. Емкость водородных баков локомотива составляет 175 кг, а одна заправка позволяет выполнять маневровые работы в течение 24 часов. Он также оснащен системой рекуперативного торможения, которая питает тяговые аккумуляторы на основе титаната лития мощностью 167,6 кВт/ч. PESA намерена использовать опыт, накопленный в рамках этого проекта, для разработки пассажирского поезда на водородном топливе, запуск прототипа которого первоначально запланирован на 2025 г. (рис. 10)



Рис. 10. Маневровый локомотив PESA на водородных элементах

### *Польша выбирает водород вместо HVO*

Европейские страны ищут более экологичные способы осуществления железнодорожных грузовых операций, включая маневровые перевозки. Однако Польша одной из первых перешла на водород. В течение последних нескольких месяцев маневровые работы в Бремерхафене и на маневровой станции Мюнхен-Север в Германии осуществлялись на гидроочищенном растительном масле (HVO). Возможно HVO это правильный путь, когда речь заходит о переходе на более экологичное топливо, чем традиционное дизельное топливо в Европе.

По крайней мере, это то, что выяснила в мае Европейская ассоциация арендаторов европейского железнодорожного подвижного состава (EARLY) после проведения исследования. Было высказано мнение, что HVO будет лучшим решением для переходного этапа, а в долгосрочной перспективе на смену ему придет двухрежимный аккумуляторно-электрический, в том числе для маневровых операций. Водород также можно рассматривать как вариант для перевозки тяжелых грузов и на большие расстояния, несмотря на то, что ассоциация сомневается в современных технологиях.

*Источник: railtech.com, 14.06.2023 (англ. яз.)*

## **Renfe проведет испытания по использованию биотоплива в локомотивной тяге**

Национальный испанский перевозчик планирует в июле приступить к трехмесячным испытаниям тепловозов с применением такого топлива. Подвижной состав будет задействован на участке протяженностью более 200 км между Альхесирасисом и Кордовой для перевозки контейнеров. Заявляется, что за время тестирования локомотивы преодолеют почти 40 тыс. км пробега, а их эксплуатация позволит избежать выброса более 600 т CO<sub>2</sub>.

Поставщиком биотоплива выступит испанская Серса, которая за время проекта предоставит Renfe 160 т биотоплива, произведенного из отработанных растительных масел. Отмечается, что для его использования модернизация локомотивов не потребуется.

В недавнем исследовании, проведенном ассоциацией европейских лизингодателей подвижного состава AERRL, биотопливо называлось промежуточным вариантом замены дизеля из-за его высокой стоимости.

*Источник: rollingstockworld.ru, 16.06.2023*

## **Китай выпустил самый мощный в мире локомотив на водородном топливе**

Компания China Railway Rolling Stock Corp. (CRRC) успешно переоборудовала дизельный локомотив для работы на водородном топливе (рис. 11). Его мощность составляет 800 кВт (почти 1100 л.с.), причем она может быть увеличена до 2000 кВт (2700 л.с.).



*Рис. 11. Дизельный локомотив для работы на водородном топливе*

В CRRC отметили, что локомотив имеет запас водорода, позволяющий ему работать непрерывно в течение 190 часов. Разработчики уделили повышенное внимание безопасности. Новый локомотив оснащен интеллектуальным мониторингом, системой блокировки топливных элементов, огнеупорной и теплоизоляционной защитой энергетической установки.

Важное преимущество – водородный локомотив не выделяет загрязняющих веществ, единственный выброс у него – вода. В Китае насчитывается более 7800 дизельных локомотивов. По оценкам специалистов, 90% из них можно переоборудовать под водородное топливо.

*Источник: bigasia.ru, 20.06.2023*

### **ТМХ заключил с правительством Чувашии и ГК «Трансэнергопром» соглашение о строительстве инновационных энергоцентров на сумму более 5 млрд рублей**

Кабинет Министров Чувашской республики, ООО «ТМХ-Энергетические решения» и Группа компаний «Трансэнергопром» заключили на полях Петербургского международного экономического форума соглашение по вопросам развития энергетической отрасли региона.

Подписи под документом поставили Председатель Кабинета Министров Чувашской Республики Олег Николаев, Председатель совета директоров ТМХ-Энергетические решения Кирилл Липа и генеральный директор ГК «Трансэнергопром» Елена Климашевская.

В качестве основных направлений взаимодействия определены формирование благоприятного инвестиционного климата на территории Чувашской Республики, повышение надежности работы энергетического комплекса Чувашии путем строительства новых объектов распределенной генерации на базе газопоршневых установок. На эти цели ГК «Трансэнергопром» направит более 5 млрд рублей.

В этом году стороны намерены совместно реализовать пилотный проект по строительству объекта распределенной генерации на базе газопоршневой установки – когенерационной мини-ТЭЦ в селе Шоршелы Мариинско-Посадского района Чувашии. В качестве источника энергии для станции будет использован новейший двигатель 1-9ГМГ, созданный специалистами Инжинирингового центра двигателестроения ТМХ и построенный на входящем в состав компании «ТМХ Энергетические решения» Коломенском заводе.

ТМХ реализует проект энергоцентра на базе 1-9ГМГ впервые.

Еще одним вектором взаимодействия станет дальнейшее развитие инфраструктуры для электрического транспорта в Чувашской республике, которая вошла в список пилотных регионов в этом направлении. В Чебоксарах уже сейчас работает уникальный по своему техническому и архитектурному решению электрозаправочный комплекс, построенный инжиниринговой компанией «Энергопром», входящей в периметр группы компаний «ТЭП», с

быстрой зарядкой и возможностью дальнейшего наращивания мощности и количества зарядных постов.

«Использование наших двигателей возможно в разных отраслях и различных целях. Одно из таких направлений – независимая энергетика. Наши двигатели дают гибкость, наши двигатели дают возможность снизить затраты на электроэнергию и, соответственно, обеспечить энергоснабжение в удаленных регионах», – заявил К. Липа. – Проект в Чувашии важен для нас в силу своих объемов, запланировано достаточно большое количество двигателей, которые должны быть там установлены в ближайшее время, но он не единственный. Мы рассчитываем на такие же проекты и в других регионах Российской Федерации».

«Сегодня мы сделали очередной шаг в развитии электроэнергетики в Чувашской республике и, самое главное, взаимную работу в этом направлении», сказала Е. Климашевская. – Она очень важна для решения задач промышленного производства в Чувашской республике, изменения ситуации в коммунальной сфере и автоматически людей, которые живут на территории. Мы стремимся комплексно развивать подходы в развития всех сфер жизни и искать партнеров, придерживающихся таких же принципов, что и республика», – отметила Е. Климашевская.

*Источник: tmholding.ru, 16.06.2023*