



# МОНИТОРИНГ

ЦНТИБ ОАО «РЖД»

**ОСНОВНЫЕ СОБЫТИЯ В ОБЛАСТИ  
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА**

**№33/АВГУСТ 2023**

## СОДЕРЖАНИЕ

ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА. ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ, РЕФОРМИРОВАНИЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ .....	5
Путин: развитие логистической инфраструктуры должно опережать рост грузоперевозок.	5
МЦД сдвинули с мертвой точки российские ВСМ.....	5
Цыденов считает, что концепцию пригородных железнодорожных перевозок нужно обновить .....	7
Субсидии на переход с автомобильного транспорта на железнодорожный в Италии могут быть разблокированы в ближайшее время .....	7
Федеральный совет Швейцарии одобрил программу по развитию железнодорожного транспорта страны до 2050 г. ....	9
ЭКОНОМИКА, УПРАВЛЕНИЕ, ПЛАНИРОВАНИЕ, ТАРИФНАЯ ПОЛИТИКА.....	9
Заключен контракт на проектирование участка Брно – Пршеров (Чехия) .....	9
В Чили подписан контракт на поставку 32 пригородных электропоездов .....	11
Тройной заказ лизинговой компании Akiem: Siemens Mobility к 2027 г. поставит 100 локомотивов Vectrons .....	13
Объемы Latvijas Dzelzceļš рухнули на 35%.....	13
Проектное финансирование .....	14
Стоимость строительства названных Путиным ВСМ в РФ составляет около 22 трлн руб - эксперт.....	14
ВОСТОЧНЫЙ ПОЛИГОН. СТРОИТЕЛЬСТВО И ИНВЕСТИЦИИ.....	15
На стройплощадке путепровода в Новобурейском готовятся к буровым и бетонным работам.....	15
ТРАНСПОРТНЫЙ ПОЛИГОН «СЕВЕР - ЮГ». СТРОИТЕЛЬСТВО, РАЗВИТИЕ И ИНВЕСТИЦИИ .....	16
По западной ветке .....	16
РЖД запустили допмаршрут для контейнерных поездов с Южного Урала по МТК Север-Юг .....	18
ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ИНТЕРМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ГРУЗОВАЯ И КОММЕРЧЕСКАЯ РАБОТА .....	19
Индия хочет развивать коридор через греческий порт Пирей для экспорта в Европу .....	19
Начинается строительство нового мультимодального терминала в порту Потти (Грузия)..	19
Объем контейнерных перевозок KTZ Express в Казахстане вырос в 2,6 раза .....	20
Достигнуто соглашение о строительстве рудовозной линии длиной 600 км в Гвинее .....	21
В РЖД отметили влияние объема пассажирских перевозок на поставки топлива .....	22
СУЭК и «Южный Кузбасс» переориентируют перевозки угля из-за размыва железнодорожных путей БАМа в Бурятии.....	22
Контейнерный парадокс: или профицит, или дефицит .....	24

Отечественные производители рефконтейнеров пока не способны конкурировать с иностранными.....	25
ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ВОКЗАЛЫ. ТРАНСПОРТНО-ПЕРЕСАДОЧНЫЕ УЗЛЫ .....	26
Число пассажирских поездов между Нидерландами и Бельгией вырастет вдвое .....	26
Китай: рост объемов летних пассажирских перевозок.....	27
Линия Seohaе достигает Тэгока (Корея) .....	28
В Бангкоке началась опытная эксплуатация автоматизированной монорельсовой линии Pink.....	28
Казахстан намерен приобрести легкорельсовые беспилотные поезда «CRRC» .....	29
Беглов рассказал о строительстве нового вокзала для будущей ВСМ Москва – Петербург .....	29
Высокоскоростные поезда «Сапсан» начали делать остановку в Зеленограде .....	30
Планируем заранее.....	31
Россиянам рассказали, как сэкономить при покупке билетов на поезд .....	32
РЖД запускают кешбэк за билеты на электрички .....	32
В приложении «РЖД пассажирам» появилась активация билета на электрички с помощью NFC.....	33
Туристический ретропоезд начнет ходить между Нижним Новгородом и Арзамасом с 26 августа .....	34
ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ .....	34
Скоростные поезда серии 395 вводят в эксплуатацию после модернизации .....	34
РКР Intercity приобретет 46 новых электропоездов (Польша) .....	35
Первый новый поезд Cityjet Desiro ML прибывает в Австрию .....	37
Nestlé и сеть супермаркетов Tesco тестируют контейнер с подъемной крышей.....	38
Amtrak дополнительно заказала 10 поездов Airo постройки Siemens Mobility (США).....	39
JR Central построит опытный поезд серии 385 с наклоном кузова.....	40
Stadler построит первый двухуровневый аккумуляторный поезд для рынка США.....	41
Китайская CRRC поставит в Чили 32 электропоезда.....	42
Обновить составы.....	43
«Трансмашхолдинг» (ТМХ) представил технические подробности по контактно-аккумуляторному маневровому локомотиву ЭМКА2.....	43
На ТСЗ «Титран-Экспресс» открыт новый участок по ремонту кассетного подшипника..	45
«РМ Рейл» представит новые разработки на «PRO//Движение.Экспо».....	45
БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ.....	46
Тропический шторм «Хилари» вызвал сбои на сети Union Pacific в южной части Калифорнии (США).....	46
Экстремальные погодные условия привели к крупным отказам железнодорожной инфраструктуры в Норвегии .....	47

Компания «КТЖ-Грузовые перевозки» скрывала факты нарушений на магистральной железнодорожной сети .....	48
«ТМХ Интеллектуальные Системы» успешно провел испытания бортовой системы предиктивной диагностики .....	48
<b>ОРГАНИЗАЦИЯ ТРУДА, КАДРОВАЯ И СОЦИАЛЬНАЯ ПОЛИТИКА</b> .....	49
Железнодорожники Великобритании намерены провести дальнейшую забастовку в 14 компаниях .....	49
Железнодорожная компания East West Railway проведет мероприятие в поисках инноваций Trackathon (Великобритания) .....	51
<b>ЦИФРОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ</b> .....	53
Northern Rail получит динамические тренажеры для подготовки машинистов будущего (Великобритания).....	53
Евгений Чаркин: «Искусственный интеллект – надёжный помощник РЖД» .....	54
РЖД продают на сайте билеты не только на поезда, но и на самолеты и автобусы по всей России.....	55
<b>РЕСУРСОСБЕРЕЖЕНИЕ. АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ ИСТОЧНИКИ ЭНЕРГОРЕСУРСОВ</b> ....	56
Stadler представила сравнение перспектив водородной и аккумуляторной тяги в Европе. 56	
Irish Rail заключила с Alstom контракт на установку зарядного устройства для поездов (Ирландия) .....	57

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

### **Путин: развитие логистической инфраструктуры должно опережать рост грузоперевозок**

Развитие логистической инфраструктуры должно опережать рост грузоперевозок на Азово-Черноморском, восточном и южном направлениях. Об этом президент РФ Владимир Путин сообщил на заседании Совета по национальным проектам.

«Для расширения внешней торговли нужно развивать логистические коридоры, в первую очередь на Азово-Черноморском, восточном и южном направлениях. Только за последний год объем экспортных грузоперевозок по этим маршрутам существенно вырос, и все прогнозы указывают на то, что он будет увеличиваться», – констатировал президент. «Важно, чтобы пропускная способность инфраструктуры росла опережающими темпами, только тогда под эти планы и мощности бизнес будет запускать новые проекты, получат импульс для развития наши регионы и территории», – сказал Путин.

Он напомнил, что правительство уже утвердило так называемые дорожные карты на этот счет, дело за их воплощением в жизнь на практике. По словам главы государства, важно постоянно отслеживать ситуацию в логистике, оперативно решать проблемы, которые здесь возникают.

Путин привел пример из недавнего прошлого, когда в начале года резко повысилась загрузка дальневосточных портов импортными контейнерами, но благодаря совместным действиям правительства и РЖД удалось нарастить их вывоз в европейскую часть России, что существенно упростило и ускорило доставку грузов, решило возникшую проблему.

*Источник: tass.ru, 22.08.2023,*

### **МЦД сдвинули с мертвой точки российские ВСМ**

Запуск движения по очередному маршруту Московских центральных диаметров (МЦД) 17 августа закончился важным заявлением президента России Владимира Путина в поддержку строительства в стране сети высокоскоростных железнодорожных магистралей (ВСМ).

Высокоскоростной считается специализированная электрифицированная двухпутная железнодорожная линия для эксплуатации поездов со скоростями

от 200 до 400 километров в час. Сейчас в России таких дорог нет. Пилотным проектом должна стать ВСМ между Москвой и Санкт-Петербургом. Она сократит время в пути между городами до 2 часов 15 минут с нынешних 4 часов. Начал тему ВСМ мэр Москвы Сергей Собянин. Затем он передал слово гендиректору РЖД Олегу Белозёрову.

Глава монополии отметил среди задач РЖД перевозку грузов по всем направлениям. Показывая на схему, он сказал, что на всех направлениях, на которых обозначены ВСМ, идет совместное движение: грузовое и пассажирское. Из-за разности скоростей, продолжил Белозёров, компания в ряде случаев «теряет график движения», а в ряде – «качество перевозки». Он также добавил, что все возможности инфраструктуры исчерпаны, и напомнил про увеличение периодичности движения пригородных поездов. «Эти задачи решает ВСМ», – резюмировал глава РЖД.

#### *ВСМ быть*

Белозёров в конце речи попросил Путина поддержать строительство ВСМ в Петербург. Затем о проекте сказал губернатор Московской области Андрей Воробьев.

Путин в ответ напомнил, что проект скоростной железной дороги на первом этапе между Москвой и Петербургом обсуждается давно. «Но мне кажется, что сейчас мы действительно подошли к возможности его реализации», – сказал президент. Он отметил, что, если построить новую магистраль для передвижения пассажиров, то тогда освобождается действующая инфраструктура для грузов, и скорость их передвижения существенно увеличится, что чрезвычайно важно для экономики страны в целом.

Также глава государства обозначил еще два будущих направления: от Москвы в Нижний Новгород, далее в Казань и в уральские регионы; от Москвы в Воронеж и далее в Адлер. Предложил президент подумать и о том, чтобы включить в эту систему Луганск и Донецк. Назвал Путин даже ВСМ в Минск. О ней недавно говорили в июне в рамках правчаса на заседании сессии Парламентского собрания союза Белоруссии и России.

<...> К строительству ВСМ в России подступались уже несколько раз. Также пробовали создавать и свой поезд для таких магистралей. Актуальной версией создания российского высокоскоростного поезда занимается «Синара – транспортные машины» вместе с РЖД. Белозёров говорил, что первый российский поезд для ВСМ появится в 2027 году. «Синара – транспортные машины» продолжает участвовать в разработке и дальнейшем производстве высокоскоростного поезда, сообщили в компании.

Для реализации проекта высокоскоростной железнодорожной магистрали между Москвой и Санкт-Петербургом будет создана рабочая группа. Об этом

РБК сообщили в пресс-службе Минтранса.

Проектированием маршрута занимается РЖД. Минтранс совместно с другими причастными организациями займется вариантами развития ВСМ и на других направлениях, озвученных президентом Владимиром Путиным, добавили в министерстве.

*Источник: Iprime.ru, 17.08.2023*

### **Цыденов считает, что концепцию пригородных железнодорожных перевозок нужно обновить**

Утвержденная в 2014 году Концепция развития пригородных пассажирских перевозок железнодорожным транспортом нуждается в обновлении. Об этом на заседании президиума Госсовета заявил глава Бурятии, председатель комиссии Госсовета по направлению «Транспорт» Алексей Цыденов.

«В части пригородных железнодорожных перевозок необходимо актуализировать концепцию пригородных перевозок. Сегодня мы живем по концепции, утвержденной правительством в 2014 году. Много уже изменилось, требуется актуализация. Просили бы тоже такое поручение [дать]», – сказал он.

По словам Цыденова, до 2035 года необходимо обновить 9,5 тыс. вагонов пригородного подвижного состава в связи с ростом перевозок. «В части железнодорожных пригородных перевозок у нас 1,03 млрд человек перевозятся. Объем железнодорожных перевозок в 2023 году вырос на 5% по сравнению с предыдущим. Количество вагонов, которые у нас курсируют на сети, – 12,1 тыс.», – пояснил глава Бурятии.

Он добавил, что отсутствуют долгосрочные контракты на закупку вагонов. «На 2023 год в планах покупка 830 вагонов, на 2024 год – 1026 вагонов, дальше тоже мы пока не понимаем, как действовать. Контрактация сделана только на ближайшие годы», – резюмировал Цыденов.

*Источник: tass.ru, 17.08.2023*

### **Субсидии на переход с автомобильного транспорта на железнодорожный в Италии могут быть разблокированы в ближайшее время**

Министерство экономики и финансов Италии (MEF) одобрило окончательный проект так называемой инициативы «FerroBonus», призванной

стимулировать переход на железнодорожный транспорт в стране. Это, по словам заместителя министра транспорта Италии (MIT) Эдоардо Рикси, ускорит процесс выделения необходимых средств. Следующим шагом является назначенная на сентябрь встреча с представителями отрасли и заинтересованными лицами, чтобы лучше понять потребности сектора.

В апреле текущего года три наиболее известные итальянские ассоциации железнодорожных перевозок – FerMerci, FerCargo и Assofer – обратились к MIT с просьбой восстановить поддержку, которая действовала с 2015 г. Однако субсидии «FerroBonus» не выплачивались с августа 2022 по август 2023 г. Более того, ассоциации пожаловались на отсутствие информации от MIT относительно возобновления инициативы – даже с учетом новой разработки все еще неясно, когда могут начаться выплаты.

На период 2023-2026 гг. средства для получения «FerroBonus» были установлены в размере 22 млн евро в год. По заявлению FerMerci, это самая низкая сумма с 2018 г. Более того, вмешалась Европейская комиссия и одобрила «FerroBonus» Италии до конца 2027 г. Одной из основных претензий, выдвинутых FerMerci, является разница в государственном стимулировании между автомобильным и железнодорожным секторами грузовых перевозок – только на период с 3 октября по 16 ноября 2022 г. в качестве государственных субсидий дорожному сектору было выделено 25 млн евро. С другой стороны, железнодорожная отрасль будет получать 22 млн долл. ежегодно в течение следующих 3 лет.

Инициатива «FerroBonus» была одобрена Европейской комиссией в ноябре 2016 г. для поддержки перевода грузоперевозок с автомобильного транспорта на железнодорожный. По данным MIT, эта мера была направлена, в частности, на юг Италии, где по-прежнему широко распространен автомобильный транспорт. Стимул предоставляется компаниям, предлагающим услуги интермодальных перевозок, а также операторам мультимодальных перевозок. Основным требованием к компаниям, претендующим на получение льготы, является то, что они должны согласиться поддерживать значительные объемы железнодорожных перевозок и стараться их увеличить.

Предыдущая итальянская правительственная коалиция продлила действие этой меры до 2026 г. Более того, Европейская комиссия одобрила «FerroBonus» Италии до конца 2027 г. Задержки министерства с возобновлением финансирования вызывают беспокойство ассоциаций, тем более, что средства на стимулирование уже выделены. Дальнейшие задержки, по мнению трех сторон, окажут серьезное влияние на сектор.

## **Федеральный совет Швейцарии одобрил программу по развитию железнодорожного транспорта страны до 2050 г.**

В свете происшествия в Готардском базисном тоннеле Федеральный совет Швейцарии (правительство и коллективный глава этого государства) утвердил новый документ по перспективам железнодорожного транспорта до 2050 г. – Perspektive VAHN 2050. Согласно ему, развивать пассажирский железнодорожный транспорт наиболее выгодно в агломерациях. Кроме того, планируется модернизировать вокзалы и повысить качество услуг, оказываемых на сетях железных дорог S-Bahn и в рамках сервисов перевозок междугородного сообщения. Грузовым перевозкам тоже уделено внимание: должны быть построены новые терминалы и сооружения, облегчающие обработку грузов – особенно в местах, где железнодорожный транспорт не является конкурентоспособным.

Кроме того, планируется решить проблему с пропускной способностью между северными и южными частями Швейцарии. Например, базисный тоннель «Лёчберг» станет полностью двухпутным, что должно увеличить пропускную способность и отказоустойчивость всей железнодорожной сети.

В документе упоминаются и другие проекты: например, новый тоннель протяженностью 9 км между Моржем и Перруа на маршруте Лозанна-Женева вместо запланированного ранее третьего пути. В результате Лозанна и Женева получат альтернативное транспортное сообщение на случай происшествий. В дополнение, Федеральный совет одобрил увеличение займов на проект по строительству тоннеля «Брюттен», расширение станций Цюрих-Штадельхофен, а также остановок в Женеве и Ольтене.

*Источник: railmarket.com, 17.08.2023 (англ. яз.)*

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

### **Заключен контракт на проектирование участка Брно – Пршеров (Чехия)**

Распорядитель железнодорожной инфраструктуры Чехии Správa železnic (SŽ) подписал контракт на проектирование для модернизации и строительства 20-километрового участка железной дороги Брно – Пршеров.

Контракт был заключен с совместным предприятием, в состав которого входят Sudop Brno, AFRY CZ и Sudop Praha, которое будет отвечать за

проектирование участка от Блажовице до Вышкова – городов, расположенных в регионе Южная Моравия.

Проект предусматривает строительство второго пути и реконструкцию всего участка, чтобы поезда могли курсировать со скоростью 200 км/ч. Линия будет оснащена Европейской системой управления движением (ETCS).

Участок начинается от станции Блажовице, где он соединяется с существующей двухпутной линией в направлении Шлапанице, и заканчивается на станции Вышков. Проект также предполагает реконструкцию трех существующих туннелей, самым длинным из которых является Голубицкий туннель (1 км), и трех протяженных мостовых эстакад длиной от 200 до 600 метров. Все одноуровневые железнодорожные переезды на этом участке будут заменены подземными переходами или эстакадами, а железнодорожный вокзал Вышкова будет полностью реконструирован.

Кроме того, новые станции будут построены в Блажовице, Голубице, Русинове и Лулче, которые будут значительно ближе к центрам муниципалитетов.

Ожидается, что заявка на получение разрешения на строительство будет подана в феврале 2025 г., а строительство планируется начать в 2026 г. и завершить в 2031 г. С завершением проекта региональная железнодорожная линия Брно – Вышков будет полностью восстановлена.

Общая стоимость проекта составляет 545 млн чешских крон (22,7 млн евро), и документы будут представлены для получения софинансирования Европейским союзом через Фонд «Connecting Europe Facility» (CEF), в то время как оставшееся финансирование будет покрыто из государственного бюджета через Государственный фонд транспортной инфраструктуры.

В этом году SŽ также заключил контракт на проектирование для модернизации участка Кожетин – Пршеров на линии Брно – Пршеров.

Контракт на сумму 249,9 млн чешских крон (10,4 млн евро) был заключен с ассоциацией Moravia Consult, Exprojekt (Sudop Group) Sagasta. Цена контракта была на 18,9 млн чешских крон (786,2 тыс. евро) выше предполагаемой стоимости в 231 млн чешских крон (9,6 млн евро).

Проект предусматривает модернизацию существующего участка протяженностью 17 км и строительство второго пути, который позволит поездам двигаться со скоростью 200 км/ч. Станции Кожетин и Хропине, а также остановка Вежки будут полностью реконструированы.

Железнодорожная линия, которая обеспечивает сообщение с важными чешскими городами Брно и Оставой, в настоящее время является однопутной между Брно и Пршеровым (88 км), и максимальная скорость движения поездов ограничена 100 км/ч.

Проект железной дороги Брно – Пршеров разделен на пять участков, включая Брно – Благовнице, Благовнице – Вышков (20 км), Вышков – Незамыслице, Незамыслице – Кожетин (10 км), Кожетин – Пршеров (17 км). Все работы планируется завершить к 2031 г., когда время в пути между Брно и Пршеровым будет сокращено всего до 30 минут.

В 2015 г. проект «Модернизация отдельных участков железнодорожной линии Брно – Пршеров» получил софинансирование СЕФ в размере 16,3 млн евро на проведение необходимых исследований общей стоимостью 19,1 млн евро.

Вся линия является частью стратегии развития высокоскоростных железных дорог Чешской Республики – она будет модернизирована, расширена до двухпутных путей и оснащена системами ETCS.

В технико-экономическом обосновании рассматривалась необходимость сохранения линии с перспективой внедрения VRT (высокоскоростной линии) для будущего увеличения пропускной способности. В этом случае железная дорога Брно – Пршеров позволит поездам курсировать со скоростью до 350 км/ч и будет предназначена для обслуживания пассажирских поездов. В связи с этим время в пути между двумя городами сократится до 15 минут.

*Источник: railwaypro.com, 15.08.2023 (англ. яз.)*

### **В Чили подписан контракт на поставку 32 пригородных электропоездов**

Государственная железнодорожная компания Чили EFE Trenes de Chile объявила, что CRRC Sifang и Temoina выиграли контракт на поставку 32 пригородных электропоездов системы множества единиц, которые начнут поставляться с 2026 г.

Стоимость контракта составляет 171,36 млн долл., из которых 117,8 млн долл. – стоимость 22 поездов, заказанных для сообщения Аламеда – Мелипилля, и 53,5 млн долл. для железнодорожной линии Кинта Нормаль – Батуко.

Трехвагонные поезда рассчитаны на 807 стоящих и сидячих мест в каждом поезде и по характеристикам аналогичны недавно приобретенным поездам для работы на линии Ранкагуа – Аламеда. Их максимальная скорость составляет 140 км/ч и будут оснащены системой кондиционирования воздуха, полностью доступны и специальными местами для инвалидных колясок.

Двадцать два из 32 заказанных поездов будут использоваться для железнодорожного сообщения «Поезд до Мелипиллы» – запланированной двухпутной пригородной железнодорожной линии протяженностью 61 км,

соединяющей станцию Аламеда в Сантьяго с Мелипиллей, расположенным в 70 км к юго-западу от столицы страны. Оставшиеся 10 электропоездов будут использоваться на новом маршруте Кинта Нормал Батуко – железнодорожной линии протяженностью 27 км от станции Аламеда, Кинта Нормал до Батуко, на северо-западе Сантьяго.

По словам председателя правления EFE Trenes de Chile, приобретение трехвагонных поездов важно для ускорения реализации двух железнодорожных проектов, которые расширят возможности сообщения во всех регионах. Контракт позволит обеспечить безопасной и экологически устойчивой транспортной системой населенные пункты, расположенные к западу и северу от Сантьяго, которые сегодня сталкиваются с проблемами доступности.

Приобретение новых пригородных электропоездов является крупнейшим контрактом на поставку подвижного состава за последние 140 лет, начиная с 1884 г., когда была основана EFE Trenes de Chile. Это часть инвестиций, направленных на утроение пассажиропотока на железной дороге, который, как ожидается, достигнет 150 млн человек к 2027 г. По оценкам компании, маршрутом «Поезд до Мелипиллы» воспользуются 57 млн пассажиров, а до Батуко – еще 35 млн пассажиров.

В январе 2022 г. в Чили началось строительство 11 новых станций на линии Сантьяго – Мелипилля, которая, как ожидается, откроется в 2026 г. Стоимость проекта «Поезд до Мелипиллы» составляет 1,5 млрд долл.

Проект Сантьяго – Батуко направлен на создание 27-километровой линии с 3 путями – двумя для пассажирского движения и одного, выделенного, для грузового. На линии будет 7 новых станций, включая подземную Кинта Нормал, которая будет интегрирована с существующей станцией метро. Проект также предусматривает строительство туннеля протяженностью 1,5 км, 5 новых подземных переходов для ликвидации существующих железнодорожных переездов и 53 новых мостов, а также нового депо и объекта технического обслуживания.

В марте 2023 г. Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE) выбрала консорциум Systra и Zañartu (с долями участия 50/50), чилийскую инжиниринговую фирму, специализирующуюся на гражданском строительстве, для строительства 2 пригородных линий Сантьяго. Контракт рассчитан на 5 лет.

Приобретение новых пригородных поездов и строительство 2 новых линий – проекты, реализуемые в рамках стратегии развития железнодорожного транспорта «Chile on Rails», которая включает реализацию 27 проектов на сумму свыше 5 млрд долл.

### **Тройной заказ лизинговой компании Akiem: Siemens Mobility к 2027 г. поставит 100 локомотивов Vectrons**

Ведущая европейская компания по лизингу подвижного состава Akiem заказала у Siemens Mobility дополнительные 15 локомотивов Vectron AC и Vectron MS. Заказ был размещен в рамках рамочного соглашения о закупке локомотивов, подписаного в декабре 2021 г. Локомотивы нового поколения будут поставлены в период с 2025 по 2027 г. Ранее Akiem заказала 20 локомотивов Vectron у Siemens Mobility в декабре 2021 г. и еще 65 единиц в августе 2022 г.

По словам генерального директора по подвижному составу Siemens Mobility Альбрехта Нойманна, мы очень рады, что Akiem решила сделать еще один заказ в рамках рамочного контракта и что мы продолжаем оставаться их надежным партнером. В парке подвижного состава Akiem локомотивы Vectron вносят значительный вклад в эффективность перевозок компании при трансграничных, европейских грузовых и пассажирских перевозках.

Как отметил генеральный директор Akiem Фабьен Рошфор, мы рады увеличить наш парк на 15 локомотивов Vectron и развивать плодотворные деловые отношения с Siemens. С парком из 100 локомотивов Vectrons мы удовлетворим потребности грузовых и пассажирских операторов в 11 странах и продолжим поддерживать устойчивые железнодорожные перевозки в Европе.

Заказанные локомотивы имеют максимальную мощность 6,4 мегаватта и могут быть развивать максимальную скорость 160 или 200 км/ч. Они могут использоваться для трансграничных грузовых перевозок, а также для скоростного обслуживания пассажиров в ряде европейских стран.

На сегодняшний день Siemens Mobility продала более 1800 локомотивов Vectron 66 заказчикам в 16 странах, а эксплуатационный парк преодолел более 750 млн км. Локомотивы, основанные на платформе Vectron, были одобрены для эксплуатации в 20 европейских странах.

*Источник: railtarget.eu, 17.08.2023 (англ. яз.)*

### **Объемы Latvijas Dzelzceļš рухнули на 35%**

Грузоперевозки латвийской железнодорожной компании Latvijas Dzelzceļš в январе-июле этого года уменьшились на 34,6% по сравнению с тем же периодом 2022 года и составили 8,88 млн т, свидетельствуют данные Министерства сообщений Латвии.

На работу предприятия оказывает влияние геополитическая ситуация и отток российского и белорусского транзита. На снижение грузоперевозок, в

основном, сказывается уменьшение потоков угля, древесины, минеральных удобрений и нефтепродуктов. В то же время растут перевозки зерна и продуктов из него.

В отчетном периоде на долю международных перевозок пришлось 8,1 млн т (-37% к уровню прошлого года), внутренних – 784 тыс. т (+7%), экспортных – 2,29 млн т (+33,8%), импортных – 5,27 млн т (-45,5%).

Объем транзитных грузов в январе – июле составил 7,13 млн т (-37,9%). Поток транзитных грузов через порты за 7 месяцев сократился на 34,2%, до 6,6 млн т, а сухопутный транзит через территорию Латвии уменьшился на 63,7%, до 529 тыс. т.

Грузоперевозки компании в 2022 году составили 21,58 млн т (-1,7% к уровню 2021 года).

*Источник: finance.rambler.ru, 18.08.2023*

### **Проектное финансирование**

Госкорпорация ВЭБ совместно с банками-партнерами планируют создать до конца года три фонда акционерного капитала с суммарным лимитом на 150 млрд руб. Средства фонда будут направлены на проекты по линии Фабрики проектного финансирования. Объем одного фонда составит до 50 млрд руб. На долю инвестиций ВТБ придется две трети, ВЭБ.РФ – до одной трети. Фонд акционерного капитала будет инвестировать до 10% бюджета проекта. Инициатор проекта инвестирует еще не менее 10%. А кредиторы проекта в рамках Фабрики проектного финансирования предоставляют заемное финансирование в размере до 80% бюджета проекта. ВЭБ.РФ совместно с банками готов рассмотреть вопрос о финансировании проектов высокоскоростных железнодорожных магистралей (ВСМ) в РФ.

*Источник: ng.ru, 18.08.2023*

### **Стоимость строительства названных Путиным ВСМ в РФ составляет около 22 трлн руб - эксперт**

Стоимость строительства в России высокоскоростных железнодорожных магистралей (ВСМ), названных президентом Владимиром Путиным, может ориентировочно составлять 22 триллиона рублей, посчитал для РИА Новости президент российского Национального исследовательского центра перевозок и инфраструктуры Павел Иванкин.

Глава РЖД Олег Белозёров 17 августа на открытии движения по МЦД-3 попросил Путина поддержать строительство ВСМ Москва – Санкт-Петербург. Президент поддержал строительство пилотной ВСМ между Москвой и Петербургом. А также обозначил еще два будущих направления: от Москвы в Нижний Новгород, далее в Казань и в уральские регионы; от Москвы в Воронеж и далее в Адлер. Надо будет подумать и о том, чтобы включить в эту систему Луганск и Донецк, отметил президент.

«Более 17 триллионов рублей, без Екатеринбурга. С Екатеринбургом – ближе к 22 триллионам рублей, но там детальных расчетов не велось, местность сложная: горы и т.д.», – привел примерные расчеты Иванкин на вопрос о возможной стоимости ВСМ, которые упомянул президент.

В частности, ВСМ из Москвы до Адлера Иванкин ранее оценил ориентировочно 4,6-5,3 триллиона рублей, из Москвы в Санкт-Петербург – в 1,3-1,4 триллиона рублей.

Высокоскоростной считается специализированная электрифицированная двухпутная железнодорожная линия для эксплуатации поездов со скоростями от 200 до 400 километров в час. Сейчас в России таких дорог нет. Пилотным проектом должна стать ВСМ между Москвой и Санкт-Петербургом. Она сократит время в пути между городами до 2 часов 15 минут с нынешних 4 часов.

*Источник: Iprime.ru, 17.08.2023*

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

### **На стройплощадке путепровода в Новобурейском готовятся к буровым и бетонным работам**

Строители приступают к возведению самого путепровода после завершения подготовительных работ и оборудования технологических площадок. Сейчас на объект завозят инертные материалы, готовятся к буровым и бетонным работам.

Напомним, строительство путепровода через Транссибирскую железную дорогу в поселке Новобурейский ведется в рамках концессионного соглашения между АО «Концессионная компания «БТС-МОСТ» и Амурской областью, от имени которой выступает Министерство транспорта и дорожного хозяйства, с привлечением кредита Газпромбанка и льготного займа со стороны ДОМ.РФ.

О необходимости развития транспортной инфраструктуры Дальнего Востока не раз говорил Президент России Владимир Путин. Это поможет обеспечить увеличение пропускной способности Транссиба.

Планы соответствующих мероприятий, связанных с расширением возможностей Восточного полигона (это БАМ и Транссиб), будут реализовываться. Они уже реализуются и будут реализовываться. И не только за счет улучшения диспетчеризации, но и за счет расширения пропускных способностей. В ближайшие годы наша цель – увеличить пропускную способность примерно на 40 млн. тонн. Я уверен, что это будет реализовано», – заявил Владимир Путин на ВЭФ 2022.

В связи с развитием Восточного полигона интервал между поездами сокращается, и строительство путепроводов над железной дорогой позволит обеспечить комфорт и безопасность людей.

В Новобурейском специалистам предстоит возвести сам путепровод, который пройдет над тремя железнодорожными путями, а также автодорогу с перспективой выхода на федеральную трассу. Протяженность путепровода – 107 м. Общая протяженность подъездных путей в стороны населенных пунктов Малиновки и Новобурейского – 2,2 км. Строить путепровод будут два года, сдать в эксплуатацию его должны в 2024 году.

Кроме этого объекта в Амурской области в этом году, благодаря поддержке Президента Владимира Путина в рамках нацпроекта БКД, начали строить еще один путепровод в Серышево. Специалисты регионального Правительства готовят документы на строительство еще трех – в Возжаевке, Завитинске и Белогорске.

*Источник: amirobl.ru, 22.08.2023*

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

### **По западной ветке**

Объём перевозок по западному маршруту Международного транспортного коридора «Север – Юг» в этом году вырос на 43%.

За 7 месяцев с начала года объём перевозок экспортных грузов в направлении западного маршрута международного транспортного коридора «Север – Юг» со станций Северо-Кавказской железной дороги составил около 590 тыс. тонн, что на 43,8% превышает уровень аналогичного периода прошлого года, когда было перевезено чуть более 400 тыс. тонн.

Импортерами выступают Азербайджан, Иран, Грузия. Основными номенклатурами грузов в структуре экспортных перевозок являются зерно, продукты перемола, минеральные удобрения, нефть и нефтепродукты, комбикорма, чёрные металлы.

Наибольшее увеличение относительно аналогичного периода прошлого года наблюдается в перевозках зерновых грузов, которые прибавили более 56% или почти 104 тыс. тонн. В том числе, более чем в 12 раз возросло предъявление зерновых в адрес потребителей в Грузии, продажи в Азербайджан увеличились на 40,8%. В 2 раза выросли объёмы погрузки продуктов перемола в Иран.

Ещё одним крайне востребованным грузом оказались минеральные удобрения. Основной причиной положительной динамики погрузки минеральных удобрений, выросшей в четыре раза, послужил высокий спрос потребителей Азербайджана и Грузии на аммиачную селитру производства АО «Невинномысский Азот».

Западный маршрут МТК «Север – Юг» продолжает развиваться и с точки зрения инфраструктуры. Как отметил на прошедшем недавно Региональном социально-экономическом форуме по подведению итогов выполнения обязательств по коллективному договору начальник СКЖД Сергей Задорин, развитие перевозок внутри международного транспортного коридора «Север – Юг» является стратегически важным для расширения экономических взаимосвязей страны. В рамках развития железнодорожной инфраструктуры маршрута сегодня выполняется проектирование новой станции Самур-2 с объектами железнодорожного пункта пропуска. Кроме того, завершается проектирование и ведутся строительные работы по переводу участка Дербент – Самур, до государственной границы, на переменный ток.

Развивается коридор и за пределами страны. Так в мае было подписано соглашение о строительстве участка Астара – Решт, который соединит железные дороги Азербайджана и Ирана. Эта магистраль является последним недостроенным участком западного маршрута. Его протяжённость – 162 км.

Как отметил глава Дагестана Сергей Меликов на заседании правления Дагестанского отделения Российского союза промышленников и предпринимателей, запуск железнодорожного участка Астара – Решт, который позволит наладить сообщение по международному транспортному коридору «Север – Юг», даст возможность обеспечить ежегодный транзит до 30 млн тонн грузов.

## **РЖД запустили допмаршрут для контейнерных поездов с Южного Урала по МТК Север-Юг**

Контейнерный поезд, отправленный со станции Формачево Южно-Уральской железной дороги (ЮУЖД, филиал РЖД) по международному транспортному коридору (МТК) «Север-Юг», впервые проследует через погранпереход Акяйла (Туркмения) – Инчебурун (Иран), сообщается в официальном телеграм-канале ЮУЖД.

«Новый маршрут позволит сократить время транспортировки на несколько суток», – отмечается в сообщении.

Поезд, перевозящий 36 контейнеров с оборудованием, будет двигаться по специализированной нитке графика с применением ускоренной доставки на территории РФ.

Как сообщалось, в июле РЖД отправили первый контейнерный поезд в страны Ближнего Востока со ст. Формачево, рядом с которой расположен «ТЛК Южноуральский» (управляющая компания – ООО «Сухой порт Южноуральский», дочерняя структура ГТЛК).

Ранее РЖД отправляли контейнерные поезда по МТК «Север-Юг» только со станции Челябинск-Главный. В частности, в мае был отправлен состав в Индию, в июне – в Саудовскую Аравию. Сообщалось также, что с III квартала этого года из Челябинской области планируется ежемесячно отправлять по два контейнерных поезда по коридору «Север-Юг».

Транспортная группа FESCO ранее запустила железнодорожный контейнерный сервис по маршруту Владивосток – Челябинск (Формачево), задействовав ТЛК «Южноуральский».

МТК «Север-Юг» – мультимодальный маршрут транспортировки пассажиров и грузов, общей протяженностью от Санкт-Петербурга до порта Мумбай в 7,2 тыс. км. Значительная его часть проходит по железным дорогам России, на которые приходится в зависимости от маршрута 33-53% от общей протяженности сухопутной части коридора. Основная цель развития МТК «Север-Юг» – обслуживание внешней торговли РФ со странами Закавказья, Каспийского региона, государствами Южной Азии и Персидского залива.

ЮУЖД действует на территории 7 российских регионов (Челябинской, Курганской, Оренбургской, частично Самарской, Саратовской, Свердловской областей, Башкирии), а также Северного Казахстана.

*Источник: interfax.ru, 17.08.2023*

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

### **Индия хочет развивать коридор через греческий порт Пирей для экспорта в Европу**

Правительство Индии намерено развивать контейнерный экспорт в Европу через контролируемый Китаем греческий порт Пирей, пишет в своем блоге на платформе LinkedIn главный редактор индийского отраслевого журнала Maritime Gateway Рампраasad Рави.

Рави сообщил, что премьер-министр Индии Нарендра Моди посетит Грецию в конце месяца, после того как примет участие в саммите БРИКС в ЮАР. В ходе визита будет обсуждаться развитие экспортного коридора через порт Пирей для ускорения доставки индийского экспорта в Европу.

Эксперт отмечает, что новый экспортный коридор станет альтернативой коридору Север – Юг, маршрут которого проходит через иранский порт Чабахар, а также через Армению и Азербайджан, которые находятся в состоянии конфликта.

Между тем риски использования перспективного коридора через Грецию резко сократились после достигнутых в 2021 г. договоренностей о нормализации отношений между ОАЭ и Израилем и создания объединения Индии, Израиля, ОАЭ и США в рамках инициативы I2U2. Предполагается, что индийский экспорт будет отправляться в порт ОАЭ или в контролируемую холдингом Adani Хайфу, и оттуда – в Пирей.

*Источник: infranews.ru, 21.08.2023*

### **Начинается строительство нового мультимодального терминала в порту Поти (Грузия)**

В порту Поти начинается строительство нового мультимодального терминала. Проект, требующий инвестиций в размере от 15 до 20 млн долл. США, будет осуществляться совместно Казахстаном и Грузией с расчетной максимальной производительностью 450 тыс. TEU в год. Новый терминал сможет покрыть часть растущего спроса на перевозки в Среднем коридоре.

В июне 2022 г. РТС Holding, транспортно-логистическая инвестиционная группа из Казахстана, специализирующаяся на инвестициях в Центральную Азию, и грузинские партнеры учредили совместное предприятие «АО «Поти

Транстерминал», ответственное за строительство терминала площадью 8 га. Доля партнеров в совместном предприятии составляет 50:50.

Согласно плану, в I квартале 2024 г. завершится I этап строительства терминала. По словам Тимура Карабаева, главы РТС Holding, к тому времени он мог бы привлекать и обрабатывать 80 тыс. TEU в Среднем коридоре ежегодно.

По заявлению Т.Карабаева, строительство портового терминала станет первым казахстанским инфраструктурным проектом, который будет реализован в Поти, что чрезвычайно важно для казахстанских предприятий в текущей геополитической ситуации в мире, а также для диверсификации логистических маршрутов. Инвестиции Казахстана в Грузию являются целенаправленными, поскольку страна признает, что для укрепления своих позиций в качестве железнодорожного логистического узла она также должна помогать развиваться своим странам-партнерам.

По словам министра индустрии и инфраструктурного развития Казахстана Марата Карабаева, Казахстан должен стать транзитным узлом для транспортировки товаров из Китая в страны ЕС и обратно и подобные проекты будут способствовать этому. Казахстан будет иметь свой собственный терминал в Грузии, и это является продолжением политики Казахстана по развитию Среднего коридора.

Новый терминал дает возможность увеличить пропускную способность Среднего коридора, объемы перевозок по которому увеличился с 25,2 тыс. TEU в 2021 г. до 33,6 тыс. TEU в 2022 г., с перспективой увеличения до 52,9 тыс. TEU в 2023 г. Если ожидания оправдаются, то объем перевозок по Среднему коридору всего за 2 года увеличится в 2 раза.

Однако один новый терминал не решит всех проблемы в Среднем коридоре. Нехватка судов и барж в Черном и Каспийском морях, страхование и таможенное оформление – все это вопросы, которые еще ждут своего решения.

*Источник: railfreight.com, 14.08.2023 (англ. яз.)*

## **Объем контейнерных перевозок KTZ Express в Казахстане вырос в 2,6 раза**

Объем перевозок контейнеров, выполненный KTZ Express, дочерней компанией «НК «Қазақстан темір жолы» (КТЖ), в первом полугодии 2023 г., составил 346 тыс. TEU, что превышает уровень аналогичного периода 2022 г. в 2,6 раза.

Значительный рост обусловлен увеличением доли перевозок KTZ Express на всех основных проходящих через Казахстан транзитных направлениях:

Китай – Россия – Китай, Китай – Центральная Азия – Китай, Китай – Беларусь – Китай.

Так, организована перевозка контейнеров в полувагонах по направлению Китай – Россия с перегрузом на фитинговые платформы на станции Сороковая в районе Астаны. Это позволило оптимизировать нитки графика на участке Достык – Мойынты и сократить встречный порожний пробег полувагонов. В мультимодальном сообщении запущен регулярный фидерный морской маршрут Поти (Грузия) – Констанца (Румыния), что позволяет расширить географию перевозок по Транскаспийскому международному транспортному маршруту (ТМТМ) и доставлять грузы до конечных потребителей в Европе.

*Источник: railmarket.com, 16.08.2023 (англ. яз.)*

### **Достигнуто соглашение о строительстве рудовозной линии длиной 600 км в Гвинее**

Горнодобывающая компания Rio Tinto и совместное предприятие Simfer заключили с правительством Гвинеи и консорциумом WCS соглашение о строительстве трансгвинейской железной дороги длиной более 600 км. Железная дорога соединит места добычи железной руды в Симанду – гористом регионе на юго-востоке Гвинеи с портом, который планируют построить к югу от Конакри – столицы этой страны.

Достигнутое соглашение пройдет процедуру ратификации парламентом Гвинеи. Кроме того, должно быть выполнено заключительное технико-экономическое обоснование этого проекта. Также не завершены переговоры о заключении между партнерами соответствующего инвестиционного договора.

Месторождение высококачественной железной руды в Симанду считается крупнейшим в мире из числа еще не разработанных. Предполагается, что по железной дороге будут перевозить руду нескольких компаний, которые получили право на разработку этого месторождения. Rio Tinto владеет долей 53% в СП Simfer, оставшиеся 47% приходятся на компанию Chalco Iron Ore Holdings, учредителями которой являются китайские Chinalco, Baowu, China Rail Construction Corporation и China Harbour Engineering Company. В консорциуме WCS доминируют сингапурская компания Winning International Group и китайская Weiqiao Aluminium.

*Источник: globalminingreview.com, 17.08.2023 (англ. яз.)*

## **В РЖД отметили влияние объема пассажирских перевозок на поставки топлива**

Поставки топлива по железной дороге в южные регионы России не зависят от роста объемов пассажирских перевозок, сообщили в РЖД.

Минэнерго России ранее во вторник 22 августа сообщило, что видит сложности с ритмичностью поставок топлива на юг из-за высокой загруженности железной дороги в туристический сезон, в связи с чем рекомендовало нефтяным компаниям найти возможности по сдерживанию мелкооптовых цен на дизельное топливо в сельскохозяйственных регионах страны.

«Поставки топлива по железной дороге в южные регионы не зависят от роста объемов пассажирских перевозок. Планы погрузки заранее согласованы с грузоотправителями. Компания принимает все заявки на перевозку топлива во внутреннем сообщении в приоритетном порядке», – сообщили в РЖД 22 августа.

Доставка нефтепродуктов на АЗС в регионы, где расположены НПЗ, например, в Самарскую и Рязанскую области, осуществляется автомобильным, а не железнодорожным транспортом, добавили в компании.

*Источник: Iprime.ru, 22.08.2023*

## **СУЭК и «Южный Кузбасс» переориентируют перевозки угля из-за размыва железнодорожных путей БАМа в Бурятии**

АО «СУЭК» переориентирует перевозки угля из-за размыва на Байкало-Амурской магистрали в Бурятии.

«Железнодорожные поставки каменного угля в направлении Ванинско-Совгаваньского транспортного узла прекращены сроком на 7 суток с Красноярской и Западно-Сибирской железных дорог. Компанией в данном направлении переориентируются перевозки угля с регионов, которые не пострадали от ЧС», – пояснили в СУЭК.

Компания проводит совместную с ОАО «РЖД» работу по организации перевозок на Транссибирской магистрали – альтернативном БАМу направлении.

В свою очередь, директор по управлению перевозками АО «Национальная транспортная компания» (НТК – логистический оператор СУЭКа) Евгений Гартвих сообщил, что компания в сложившейся ситуации перераспределила грузопотоки.

На «Дальтрансуголь» (терминал в порту Ванино – конечная точка БАМа) мы вывозили уголь с четырех регионов: Кузбасса, Хакасии, Бурятии и Хабаровского края. Сейчас мы совместно с СУЭКом и РЖД проводим работу по перераспределению грузопотоков угля из Хакасии и Кузбасса в направлении портов Приморья (по Транссибу), в частности на наш терминал «Малый порт» в Находке», – сказал он.

Грузы из регионов восточнее остановленного участка – из Бурятии и Хабаровского края – НТК будет, как и прежде, направлять в Ванино. «В целом мы полагаем, что ограничения в направлении Ванино должны быть сняты в ближайшее время и наши грузопотоки пойдут в прежнем режиме», – отметил собеседник агентства.

ПАО «Угольная компания «Южный Кузбасс» (Кемеровская область, входит в группу «Мечел») также планирует переориентировать перевозки угля.

«Южный Кузбасс» на период с 20 по 26 августа в связи с размывом путей в Бурятии переориентирует перевозку угля с БАМа на Транссибирскую магистраль в сторону Приморья, а также на металлургические предприятия РФ, расположенные западнее», – сообщил представитель пресс-службы.

В ОАО «РЖД» информацию об объемах и перенаправлении грузов не комментируют.

Ранее сообщалось, что из-за размыва на Байкало-Амурской магистрали в Бурятии ОАО «РЖД» ввели ограничения на прием грузов в восточном направлении, сквозное движение по БАМу приостановлено. Из-за аномальных дождей и прорыва защитной дамбы в Северобайкальском регионе река Холодная вышла из берегов и подмыла мост и прилегающую к нему насыпь железнодорожного пути на перегоне Нижнеангарск-Холодная. ОАО «РЖД» ведут восстановительные работы. Предварительный срок восстановления инфраструктуры – до 7 суток.

Движение пассажирских и грузовых поездов организовано обходным маршрутом по Транссибу. Но в связи с тем, что Транссибирская магистраль и без того перегружена, ОАО «РЖД» по согласованию с Росжелдором вынуждены ввести ограничения на прием грузов в восточном направлении. Они не коснутся скоропортящихся и продовольственных товаров.

В СУЭК входят 25 шахт и разрезов, 10 обогатительных фабрик и установок, 27 ТЭС, терминал в порту Ванино (Хабаровский край), «Мурманский морской торговый порт» (МОЕХ: MSCP).

## **Контейнерный парадокс: или профицит, или дефицит**

1,2 тыс. долл. достигла скидка на перевозку груженого 40-футового контейнера из Москвы в Китай, в Екатеринбурге – до 650 долл. О динамике выдачи контейнеров гласит аналитический отчет Центра ценовых индексов (ЦЦИ) Газпромбанка. Эксперты рынка признаются: ситуация стала сложной из-за того, что контейнеры «зависают в пути».

### *В поисках контейнеров*

О сложных и многодневных поисках тридцати порожних контейнеров рассказал Алексей Захудалин, руководитель отдела логистики компании «Сервисная логистическая компания». С его слов, «пустых ящиков» в Санкт-Петербурге нет и их пришлось собирать «по всем линиям».

«Мы искали контейнеры для отправки в Индию, но так и не смогли найти. Африка тоже готова получать контейнеры из России, но мы не можем отправить туда груз, так как свободной тары нет», – говорит он.

Между тем аналитический отчет Центра ценовых индексов (ЦЦИ) Газпромбанка свидетельствует об обратном: контейнеры есть, и их даже предлагают со скидкой. «В крупных российских агломерациях усиливается профицит контейнерного оборудования вместе с ростом импорта контейнерных грузов из Китая в Россию, что вынуждает операторов увеличивать размер субсидий». Сообщается, что на отдельных внутренних маршрутах операторы ввели скидки в 50-120 тыс. руб. на перевозку порожних 40-футовых контейнеров из Москвы до Владивостока, а из Москвы в Новосибирск – 50-70 тыс. руб.

Число контейнеров из Китая растет, так как почти вдвое выросли поставки груза из Китая, если сравнивать статистику первого полугодия 2023 г. со вторым полугодием 2022 г.. По данным Главного таможенного управления КНР, почти вдвое выросла и стоимость поставок из Китая в Россию за первые шесть месяцев года по сравнению с тем же периодом 2022 г., до 31,5 млрд. долл. Согласно исследованию Центра ценовых индексов Газпромбанка, на фоне роста грузооборота ставки на контейнерное оборудование начали снижаться, динамика понижения зафиксирована в мае этого года. Тогда причиной аналитики называли «увеличение размера скидок при условии предоставления фитинговой платформы под перевозку совместно с контейнером, принадлежащим перевозчику».

### *Фитинговые платформы как причина скидки*

«Ни подтвердить, ни опровергнуть дефицит или профицит контейнеров не могу, – говорит Алексей Захудалин. – Контейнеры есть, но они находятся в транзитном пути. Контейнеры просто зависли в дороге. Ситуация на рынке такова: транзитные сроки не соблюдаются: условно путь из Китая в Россию –

30 дней, из них 17 дней контейнер идет по железной дороге, но из-за низкой оборачиваемости контейнеры только на железнодорожной сети находятся 30 дней», – сообщает он.

Путь контейнера из Китая в Центральную Россию изменился, теперь он приходит в порт, там его разгружают и помещают не на фитинговую платформу, а в полувагон. Он уходит из порта, а железнодорожные станции Центральной России – Екатеринбурга, Новосибирска и Москвы – не готовы обрабатывать контейнеры, которые приходят в полувагонах.

«Контейнеры из полувагонов перегружают на фитинговые платформы или в Новосибирске, или в Екатеринбурге, потому что московский железнодорожный узел не готов обрабатывать контейнеры в полувагонах. И сейчас коллапс не в портах, а на железнодорожных станциях», – добавляет он.

Сложности с доставкой пустых контейнеров сохранятся, впрочем, контейнерные операторы ввели скидки и для доставки порожняка по России. Скидка на доставку пустого 40-футового контейнера во Владивосток из Москвы доходит до 120 тыс. руб. Скидка, подчеркивают участники рынка, уже включается в ставку за контейнер. Подчеркивается также, что скидки не распространяются на «двадцатки», так как спрос на этот вид тары меньше.

*Источник: rzd-partner.ru, 21.08.2023*

### **Отечественные производители рефконтейнеров пока не способны конкурировать с иностранными**

Российские производители рефконтейнеров пока не могут конкурировать с крупными иностранными вендорами. Об этом рассказал глава «Дальрефтранса» (входит в FESCO) Андрей Гречкин, уточнив, что сегодня отечественные контейнеры уступают в стоимости, надежности, а также не обеспечены глобальной сетью сервисных центров.

По его словам, сейчас в мире есть всего четыре главных вендора рефрижераторных установок: Carrier (США), Thermo King (США), Daikin (Япония) и Star Cool (Китай): «Они – общедоступны, проводят курсы для механиков: все механики во всех портах мира сертифицированы ими. Везде есть сервисные центры, запасные части есть в наличии или их легко достать. На всех судах есть ЗИПы (минимальный набор запчастей для ремонта и обслуживания для этих контейнеров). И самое главное – эти установки развиваются и совершенствуются на протяжении последних 50 лет».

В то же время на российском рынке, хоть и есть желание построить свое независимое от иностранных компонентов оборудование, российские образцы

уступают в стоимости и надежности, а также не обладают достаточным сроком коммерческой эксплуатации на рынке.

Изменить положение вещей смогло бы создание механизма выкупной аренды или лизинга на отечественные рефконтейнеры. Это, по мнению Андрея Гречкина, позволило бы оператору обратиться к заводу-производителю и получить от него пакет: «первоначально платите, допустим, 10% от стоимости рефконтейнера и через 6 лет выкупаете этот контейнер за столько-то рублей. При этом суточная оплата тоже фиксирована, понятна и номинирована в рублях».

*Источник: infranews.ru, 21.08.2023*

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

### **Число пассажирских поездов между Нидерландами и Бельгией вырастет вдвое**

Железные дороги Нидерландов (NS) и Национальное общество железных дорог Бельгии (SNCB) с вводом нового расписания в декабре 2024 г. увеличат интенсивность движения поездов в трансграничном сообщении между двумя странами по высокоскоростной линии HSL-Zuid длиной 125 км, связывающей Амстердам, Роттердам и Антверпен.

Планируется использовать электропоезда нового поколения (ICNG) Coradia Stream постройки компании Alstom, развивающие максимальную скорость 200 км/ч. Они заменят поезда IC-Direct из вагонов ICRm, срок службы которых достиг 40 лет. Для тяги поездов IC-Direct используются по два многосистемных электровоза TRAXX MS2, рассчитанных на скорость движения до 160 км/ч.

Восьмивагонные электропоезда ICNG будут совершать между Амстердамом и Брюсселем 16 рейсов. Время в пути составит около 2 ч, что на 45 мин. быстрее, чем в настоящее время.

Поезда ICNG не будут делать остановки на семи промежуточных станциях, которые сейчас обслуживаются поездами InterCity в сообщении Центральный вокзал Амстердама – Южный вокзал Брюсселя. ICNG будут останавливаться на тех же станциях, что и поезда Eurostar (сейчас они курсируют под брендом Thalys, изменить название планируется в октябре 2023 г.), поездка в которых занимает 1 ч 56 мин.

Конечной станцией трансграничного маршрута в Нидерландах станет Южный вокзал Амстердама вместо Центрального вокзала. Амстердам-Южный находится ближе к городскому деловому району. В рамках одного из крупнейших инфраструктурных проектов Нидерландов Zuidasdok (завершение запланировано на 2030 г.) эта станция станет главным железнодорожным узлом Амстердама, который будет принимать все высокоскоростные поезда и заменит станцию Амстердам-Центральный.

Кроме того, поезда InterCity, сформированные из обновленного или нового подвижного состава, будут курсировать между Брюсселем и Роттердамом по той же ВСМ HSL-Zuid G для обслуживания станций, где не останавливаются ICNG. Они также будут совершать 16 рейсов в сутки с временем в пути 2 ч 7 мин.

*Источник: zdmira.com, 21.08.2023*

### **Китай: рост объемов летних пассажирских перевозок**

Железные дороги Китая (CR) отмечают продолжение роста объемов пассажирских перевозок. В начале августа 2023 г. пассажиры ежедневно совершали 13,47 млн поездок, что на 71,8% больше, чем в августе 2022 г., и на 13,1% больше, чем в допандемийном 2019 г.

CR отмечают высокий показатель населенности высокоскоростных и обычных электропоездов. В июле 2023 г. 8429 электропоездов перевезли 295,78 млн чел. (на 76,4% больше, чем годом ранее) при среднем заполнении поездов на уровне 82,5%, а в пиковые периоды выходных дней этот показатель достигал 90%. В том же месяце на первой частной высокоскоростной линии Шаосин – Тайчжоу средняя населенность ежедневно работавших 47 электропоездов составила 90,1%, на междугородных линиях Пекин – Таншань и Пекин – Биньхай, по которым курсирует в среднем по 42 поезда в день, – 85,7%. Высокоскоростную линию Чжэнчжоу – Чунцин ежедневно обслуживают около 247 электропоездов при средней населенности 80,3%.

Ввод в эксплуатацию высокоскоростных линий Чжэнчжоу – Чунцин, Хэфэй – Ханчжоу, модернизация с целью повышения максимальной скорости движения поездов с 310 до 350 км/ч участка Пекин – Ухань линии Пекин – Гуанчжоу наряду с использованием сдвоенных и длинносоставных электропоездов позволили CR повысить провозную способность сети и доходы компании.

*Источник: russian.news.cn, 16.08.2023*

### **Линия Seohae достигает Тэгока (Корея)**

В Южной Корее открылся для перевозки пассажиров новый участок Соса – Тэгок протяженностью 18,3 км двухпутной электрифицированной линии Seohae, обслуживающей западные районы сеульской агломерации. Первый участок этой линии длиной около 22 км между станциями Вонси и Соса был введен в эксплуатацию в июне 2018 г. Строительство второго участка с четырьмя промежуточными станциями началось в 2016 г., работы выполнялись консорциумом южнокорейских компаний Hyundai Engineering & Construction и Daewoo Engineering & Construction, общая стоимость проекта составила 1,6 трлн вон. Его завершение позволило значительно сократить время в пути между городами Пучхон и Коян, расположенными соответственно к югу и северо-востоку от Сеула.

Обслуживает линию Seohae национальный оператор Korail. Межпоездные интервалы составляют 12 мин. в часы «пик» и 20 мин. в остальное время.

Открывшийся участок проходит в северном направлении от станции Соса до международного аэропорта Кимпхо, а затем в тоннеле под рекой Хан до станции Тэгок в городе Коян. На новом участке предусмотрена возможность пересадки на линии 3, 5, 7 и 9 метрополитена Сеула, а также на пригородную линию Gyeongui-Jungang.

Следующий участок Тэгок – Ильсан линии Seohae планируется ввести в эксплуатацию до конца августа 2023 г.

*Источник: railpage.com.au, 17.08.2023 (англ. яз.)*

### **В Бангкоке началась опытная эксплуатация автоматизированной монорельсовой линии Pink**

В Бангкоке начата опытная эксплуатация второй автоматизированной монорельсовой линии Pink протяженностью 34,5 км с 30 станциями, соединяющей северные районы и пригород Нонтхабури столицы Таиланда с ее центром. В этот период плата за проезд с пассажиров взиматься не будет.

Данный этап продлится до конца октября 2023 г., после чего планируется ввод линии в коммерческую эксплуатацию. Опытным поездкам с пассажирами предшествовали испытания железнодорожных систем, проведенные компанией Northern Bangkok Monorail (NBM) – оператором линии Pink.

В июне 2023 г. введена в эксплуатацию первая монорельсовая линия Yellow длиной 30,4 км с 23 станциями.

*Источник: thailand-construction.com, 18.08.2023 (англ. яз.)*

## **Казахстан намерен приобрести легкорельсовые беспилотные поезда «CRRC»**

Председатель правления столичного пассажирского перевозчика City Transportation Systems Гани Тажиев сообщил, что для проекта легкого метрополитена «Astana LRT» у китайского производителя будет закуплено 19 поездов модели TRITON.

По словам Тажиева, проект «Astana LRT» стоимостью почти 1,9 млрд долл. будет реализован в два этапа. «Первый стоимостью 1,1 млрд. долл. Предусмотрено завершение строительства восьми станций, а также закуп и запуск на линию пяти единиц подвижного состава. Начало эксплуатации планируется в 2025 году. Второй – 735 млн. долл. В эксплуатацию будут введены оставшиеся 10 станций, а на линию дополнительно запустят 14 единиц подвижного состава. Начало эксплуатации в 2026 году», – отмечает Тажиев.

В качестве подвижного состава выбрана модель легкорельсового поезда CRRC TRITON вместимостью 652 человека. Заявляется, что поезда будут оснащены системой автоведения наивысшего уровня GoA4. Согласно представленным на сайте производителя техническим характеристикам машины, ее максимальная эксплуатационная скорость составляет 80 км/ч, кузов изготавливается из алюминиевого сплава. Также в подвижном составе применена технология снижения вибрации и шума. Парк из 19 таких поездов был поставлен в 2016-2017 годах в турецкий Измир.

Проект «Астана LRT» реализуется с 2011 года. Изначально для него предлагалось приобретение трамваев Alstom Citadis. К строительству линии приступили только в 2017 году. Однако затем работы были приостановлены из-за проблем с финансированием. В марте 2023 года прокладка линии была возобновлена.

*Источник: ждграфия.рф, 19.08.2023*

## **Беглов рассказал о строительстве нового вокзала для будущей ВСМ Москва – Петербург**

Власти Санкт-Петербурга намерены максимально бережно подойти к строительству нового вокзала для будущей высокоскоростной железнодорожной магистрали (ВСМ) Москва – Санкт-Петербург. В настоящее время уже найдено решение, которое позволит интегрировать отдельные исторические объекты в состав терминала, сообщил губернатор города Александр Беглов.

«Это очень важный проект для города и страны. Мы реализуем его совместно с правительством Российской Федерации, правительством Москвы и Сбербанком. Время движения между центрами двух столиц сократится почти в 2 раза. Сейчас это 4 часа, а будет – 2 часа 15 мин. До Великого Новгорода из Петербурга можно будет доехать за 30 мин. Увеличится и скорость перемещения грузов. Быстроходные составы пойдут по новой трассе. Существующие пути Октябрьской железной дороги станут свободны для грузового движения», – сказал Беглов в эфире «Радио России – Санкт-Петербург».

Он отметил, что в Петербурге намерены максимально бережно подойти к строительству нового вокзала для ВСМ.

«Мощный импульс развития получают кварталы на четной стороне Лиговского проспекта – севернее сада Сан-Галли. Там, где планируется разместить новый терминал высокоскоростной магистрали. Хочу отметить, что город максимально бережно подходит к строительству нового вокзала. Проведен целый ряд консультаций. Найдено решение, которое было одобрено профессиональным сообществом. Это решение позволит отдельные исторические объекты интегрировать в состав терминала», – сказал губернатор.

«Президент поддержал продление скоростных магистралей и в других направлениях: на восток и на юг России. Это укрепит связи между регионами. Будет стимулировать дальнейший рост внутреннего туризма. Для Петербурга строительство высокоскоростной магистрали откроет новые возможности. Повысится востребованность нашего аэропорта «Пулково». Электрички Московского вокзала будут в большем объеме использоваться для внутригородских перевозок», – добавил Беглов.

*Источник: Iprime.ru, 21.08.2023*

### **Высокоскоростные поезда «Сапсан» начали делать остановку в Зеленограде**

Высокоскоростные электропоезда «Сапсан» начали делать остановку в Зеленограде, сообщили в пресс-службе РЖД.

«С сегодняшнего дня «Сапсаны» №761, 785, 758, 784 останавливаются в Зеленограде», – говорится в сообщении.

В холдинге отметили, что открытый накануне транспортно-пересадочный узел (ТПУ) «Зеленоград-Крюково» объединил в себе пригородное и дальнее железнодорожное сообщение, городские электрички МЦД-3 (Московских центральных диаметров) и городской наземный транспорт. ТПУ также может

стать одной из станций высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва – Санкт-Петербург в будущем.

МЦД-3 – это третья линия Московских центральных диаметров. Она свяжет Зеленоград с Раменским, общая протяженность маршрута - 85 км. Всего на линии расположены 38 станций, на 14 из них будут пересадки на метро, Московское центральное кольцо и пригородные железнодорожные направления.

*Источник: tass.ru, 18.08.2023*

### **Планируем заранее**

«Российские железные дороги» возобновили продажу билетов на поезда дальнего следования за 90 суток. Об этом сообщили в компании.

«Увеличиваем глубину продажи билетов до 90 дней на многие поезда дальнего следования, в том числе и на южные направления», - говорится в официальном ТГ-канале РЖД.

Отмечается, что в первую очередь речь идет о поездах, билеты на которые появлялись не раньше, чем за 45 суток. Это было связано с проведением масштабных работ по реконструкции инфраструктуры в Центральном транспортном узле.

Таким образом, пояснили в РЖД, уже сегодня можно планировать поездки заблаговременно и приобретать билеты на поезда с отправлением на любую дату вплоть до 14 ноября включительно. В компании также заявили, что продолжают снимать ограничения на оставшиеся популярные у пассажиров направления.

Приобрести билеты можно в кассах дальнего следования и мобильном приложении «РЖД Пассажирам».

Чтобы купить билет в первые минуты после открытия продажи, нужно учитывать время начальной станции отправления поезда. Для поездов, отправляющихся со станций московского часового пояса, продажа открывается в 8 часов утра по местному (московскому) времени за 60 (45, 90) суток до отправления поезда. Если поезд уходит из Владивостока в Москву, то продажа откроется в 4 часа по московскому времени (в 11.00 по времени Владивостока) за 60 (45, 90) суток до отправления поезда.

*Источник: rg.ru, 18.08.2023*

## **Россиянам рассказали, как сэкономить при покупке билетов на поезд**

Сэкономить до 20% можно, купив билеты на поезд в обе стороны или по невозвратному тарифу, рассказал руководитель транспортных сервисов «Яндекс Путешествий» Василий Бурнин.

«При покупке билетов сразу в обе стороны, а не по отдельности, можно сэкономить до 20%. Точный размер скидки зависит от направления и других факторов, но так будет точно дешевле, чем покупать билеты по отдельности», – поделился Бурнин.

Эксперт подчеркнул, что приобретать билеты на популярные направления или в высокий сезон лучше не меньше чем за 35-37 дней до отправления – так можно сэкономить до 40% на стоимости и выбрать подходящие места в вагоне. Билет на поезд с отправлением в обед или другое неудобное время тоже будет стоить дешевле.

Он отметил, что в течение года есть несколько периодов, когда действует пониженный тариф на вагоны СВ, купе и плацкарт, и выгода от базового тарифа может достигать 15%. В основном это периоды между праздниками и школьными каникулами – «например, с 9 января по 21 февраля, март до начала школьных каникул, практически весь апрель, период с середины сентября до середины октября, а также ноябрь после длинных выходных и декабрь до начала новогодних праздников».

Еще, по словам Бурнина, сэкономить 10-20% можно, купив билет по невозвратному тарифу, однако такие билеты есть не на всех поездах.

«Если вы путешествуете не в сезон или в непопулярном направлении, можно покупать билеты и за несколько дней до отправления. Так вы можете сэкономить из-за низкого спроса. Кроме того, не позднее чем за 5 дней до отправления поезда, могут добавить дополнительные вагоны в состав. Если билетов на нужный вам поезд нет в моменте и вы покупаете билеты близко к дате отправления, можно рискнуть и подождать еще немного - билеты могут появиться, причем по выгодной цене», - добавил он.

*Источник: Iprime.ru, 20.08.2023*

## **РЖД запускают кешбэк за билеты на электрички**

РЖД запускают в своем мобильном приложении оплату билетов почти на все электрички через Систему быстрых платежей (СБП) с кешбэком до 20%, сообщила компания.

«С 21 августа приобрести билет на пригородные электропоезда можно с кешбэком до 20%. Чтобы поездка в электричке стоила дешевле, ее необходимо

оплатить через Систему быстрых платежей (СБП) в приложении «РЖД Пассажирам», – говорится в сообщении РЖД в пятницу.

Отмечается, что воспользоваться такой опцией могут до 31 декабря 2023 года пассажиры пригородных компаний на сети РЖД, «за исключением ЦППК и МТ ППК».

«Вернуть можно до 20% стоимости, но не более 40 рублей за одну покупку и до 1000 рублей в месяц для одного пользователя. Кешбэк начисляется в течение трех дней обратно на счет, с которого пассажир оплачивает проезд в электричке», – уточнили РЖД условия акции.

*Источник: Iprime.ru, 18.08.2023*

### **В приложении «РЖД пассажирам» появилась активация билета на электрички с помощью NFC**

Холдинг «Российские железные дороги» (РЖД) добавил в приложении «РЖД пассажирам» возможность активировать билеты на электрички ЦППК и МТППК с помощью NFC. Об этом рассказали в пресс-службе компании.

«Постоянно совершенствуем мобильное приложение «РЖД пассажирам» для Android и iOS и запускаем новые полезные опции, например: активировать билет и пройти через турникеты к электричкам ЦППК и МТППК теперь можно с помощью NFC, просто приложив телефон к турникету или валидатору, без необходимости считывать штрих-код камерой (для Android)», – говорится в сообщении.

Кроме того, через раздел «онлайн-табло» пассажиры могут посмотреть время прибытия и отправления поездов дальнего следования и пригородных по любой российской железнодорожной станции или остановочному пункту. Также, граждане Белоруссии с документами нового образца при оформлении билетов могут использовать латиницу в качестве основного языка для ввода данных при оформлении проездных.

В РЖД добавили, что по итогам первого полугодия 2023 года через приложение пассажиры приобрели более 30% билетов. Всего через интернет люди покупают более 76% билетов.

*Источник: tass.ru, 17.08.2023*

## **Туристический ретропоезд начнет ходить между Нижним Новгородом и Арзамасом с 26 августа**

Туристический ретропоезд начнет курсировать между Нижним Новгородом и Арзамасом с 26 августа. Об этом сообщается в официальном новостном Telegram-канале РЖД.

«Между Нижним Новгородом и Арзамасом будет ходить туристический ретропоезд. Пассажирский состав на паровой тяге сообщением Нижний Новгород – Арзамас начнет курсировать с 26 августа по пятницам, субботам и воскресеньям», – говорится в сообщении.

Отмечается, что поезд будет отправляться из Нижнего Новгорода в 10:46, из Арзамаса – в 17:30. Во главе нового туристического ретропоезда – паровоз П-36, в состав вошли новые комфортабельные вагоны. Стоимость проезда в одну сторону составит 298 рублей.

«В Арзамасе туристы смогут посетить историко-художественный музей и дом-музей А. М. Горького, Воскресенский собор, Свято-Николаевский женский монастырь и другие достопримечательности», – говорится в сообщении.

*Источник: tass.ru, 21.08.2023*

## **ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ**

### **Скоростные поезда серии 395 вводят в эксплуатацию после модернизации**

Hitachi Rail, британская лизинговая компания Eversholt Rail и пассажирский оператор Southeastern ввели в эксплуатацию первый модернизированный электропоезд серии 395 Javelin, рассчитанный на скорость движения 225 км/ч. Контракт стоимостью 27 млн ф. ст. на модернизацию 29 таких поездов (174 вагонов) был подписан осенью 2022 г. Проект охватывает полное обновление интерьеров поездов, включая замену кресел и ковровых покрытий, установку светодиодных светильников, USB-разъемов для подзарядки мобильных устройств и новой системы видеонаблюдения, а также внедрение с 2024 г. системы информирования пассажиров в реальном времени с современными мониторами.



*Рис. 1. Поезд серии 395 Javelin Hitachi Rail*

Кроме того, поезда оборудуют устройствами учета потребления электроэнергии, которые необходимы оператору Southeastern в рамках внедрения энергосберегающих технологий.

Поезда серии 395 Javelin постройки Hitachi Rail (рис. 1) с 2009 г. курсируют по высокоскоростной линии HS1 между Лондоном и городами графства Кент, которое примыкает проливу Ла-Манш. Доходы туристической отрасли графства выросли с тех пор примерно на 1 млрд ф. ст.

*Источник: zdmira.com, 18.08.2023*

### **PKP Intercity приобретет 46 новых электровозов (Польша)**

Польский оператор перевозок дальнего следования PKP Intercity объявил тендер на закупку 46 новых односистемных электровозов для внутренних железнодорожных маршрутов. Победитель тендера должен поставить все локомотивы не позднее чем через 26 месяцев с даты заключения контракта, а новые локомотивы поступят в коммерческую эксплуатацию в 2025 г. Кроме того, техническое обслуживание в первом цикле (вплоть до первого ремонта на четвертом уровне технического обслуживания Р4 включительно) будет осуществляться производителем локомотивов с участием сотрудников PKP Intercity.

Новые локомотивы должны развивать скорость 160 км/ч и оснащены системой безопасности ETCS уровень 2.

По словам члена правления PKP Intercity Ярослава Онищука, инвестиции в современные локомотивы необходимы для достижения нашей цели по предоставлению быстрых, пунктуальных и устойчивых транспортных услуг. Новые локомотивы позволят запустить дополнительные рейсы, в том числе в города, которые в прошлом не имели железнодорожного сообщения. Борьба с транспортной изоляцией – это миссия, которой мы будем постоянно следовать.

Кроме того, в конце июля PKP Intercity объявил тендер на модернизацию 50 вагонов типа 112А в комбинированные вагоны. После завершения контракта вагоны будут полностью адаптированы к потребностям пассажиров с

ограниченными возможностями, родителей, путешествующих с детьми, и велосипедистов. В своем парке подвижного состава оператор уже имеет 60 таких вагонов, получивших престижный сертификат «Транспорт без барьеров».

Предметом заказа является проведение периодического ремонта на пятом уровне технического обслуживания (P5) наряду с модернизацией 50 вагонов типа 112А в соответствии с повышенными стандартами парка комбинированных вагонов. Модернизированные вагоны должны быть поставлены в течение 18 месяцев после подписания контракта. Кроме того, выбранный подрядчик позднее проведет технический осмотр вагонов на третьем уровне технического обслуживания.

Комбинированные вагоны – это многофункциональные вагоны более высокого стандарта, которые будут характеризоваться отдельными помещениями для семей и людей с ограниченными возможностями. В последнем будет специальное купе для двух человек из этой группы пассажиров и двух сопровождающих. В купе будут установлены четыре полноразмерных сиденья, в том числе два, в которых при сложенном сиденье могут разместиться инвалидные коляски. Эти места будут оснащены трехточечными ремнями безопасности, кнопками SOS, панелью индивидуального освещения и контроля температуры, а также индивидуальными столиками. Пандус позволит инвалидам-колясочникам безопасно входить в вагон. Вагоны будут иметь автоматические двери купе без порога для облегчения передвижения. Вся бортовая информация будет переведена шрифтом Брайля. Вагоны также будут оснащены контрастными входными и проходными дверями, дверными ручками, поручнями и кнопками, расположенными на высоте, подходящей для пользователей инвалидных колясок. Туалет также будет адаптирован к потребностям людей в инвалидных колясках.

Комбинированные вагоны также будут адаптированы для семей с маленькими детьми. В них будут два отдельных отсека, наиболее подходящих для пассажиров с маленькими детьми, поскольку стены и напольное покрытие будут украшены графикой, привлекательной для детей. Сиденья будут соединяться друг с другом, благодаря чему они будут образовывать одну плоскость. В отсеках будут установлены розетки питания и USB-разъемы, а туалет будет оборудован пеленальным столиком для детей.

Модернизированные вагоны также будут иметь зону, не разделенную на отсеки. В одном из вестибюлей будут предусмотрены места, приспособленные для перевозки велосипедов, и место для торговых автоматов. Комфортное поездку обеспечат кондиционер, беспроводной доступ в Интернет, раздвижные

двери и система информирования пассажиров. Новые вагоны будут смогут курсировать со скоростью до 160 км/ч.

Закупка новых односистемных электровозов, а также модернизация комбинированных вагонов являются проектами, входящими в инвестиционную стратегию РКР Intercity в области подвижного состава, в соответствии с которой весь парк будет обновлен к 2030 г.

Польский железнодорожный оператор подписал множество контрактов на новые и модернизированные транспортные средства для реализации своей стратегии. В октябре 2022 г. оператор и Pesa Bydgoszcz подписали контракт на поставку 16 новых дизель-электрических локомотивов с максимальной скоростью 160 км/ч на электрической тяге и 120 км/ч на дизельной тяге. Стоимость контракта составляет 554,6 млн польских злотых (124,4 млн евро).

В марте 2023 г. был заключен контракт с производителем Newag на закупку 20 электровозов Griffin, а в июне оператор воспользовался своим правом и заказал еще 5 локомотивов в дополнение к заказанным в октябре 2021 г. 10 новым мультисистемным электровозам. Стоимость заказа с Newag увеличилась с 258,6 млн польских злотых (58 млн евро) почти до 388 млн польских злотых (87 млн евро).

В августе 2023 г. РКР Intercity возобновил тендер на приобретение 38 семивагонных двухэтажных поездов и 45 мультисистемных локомотивов.

Оператор также находится в стадии процедуры закупок по приобретению 300 новых вагонов дальнего следования, которая также включает опцион на поставку еще на 150 единиц.

*Источник: railwaypro.com, 15.08.2023 (англ. яз.)*

### **Первый новый поезд Cityjet Desiro ML прибывает в Австрию**

Первый из 20 электропоездов Cityjet Desiro ML прибыл в Тироль и с октября текущего года начнет обслуживать пассажиров на маршруте между Инсбруком и Куфштайном в качестве скоростного сообщения для Verkehrsverbund Tirol в столичном регионе Инсбрук.

По мере поставки остального подвижного состава, ввод в эксплуатацию поездов будет начат в 2024 г. с маршрутов Ландек – Инсбрук и Вергла – Зальцбург. Новые поезда будут готовы к коммерческой эксплуатации с октября.

В ближайшие месяцы государственная железнодорожная компания Австрии (ÖBB) проведет обширные обучающие мероприятия с машинистами и персоналом ремонтных депо для изучения функций поездов.

Cityjet Desiro ML производства Siemens Mobility – это проверенный поезд, который используется в Австрии с 2015 г. и соответствует всем стандартам качества.

Как и в регионе Форарльберг, в западной части Австрии он будет использоваться в формате четырехместного вагона длиной около 100 метров и рассчитан на 290 посадочных мест. Новые поезда оснащены специальными функциями, включая регулируемые и эргономичные комфортные сиденья, автоматическое кондиционирование воздуха и розетки на сиденьях.

По словам регионального менеджера ÖBB-Personenverkehr AG по Тиролю Вернера Дилитца, внешний дизайн также отражает ландшафт региона. В соответствии с тирольским пейзажем поезда украшены красными горами на белом фоне, которые также можно найти в аналогичном дизайне сидений. Будущий парк из 20 составов дополнит местный транспорт в Тироле и позволит сократить расписание движения, а также обеспечить места для еще 100 пассажиров в каждом поезде.

Как заметил член провинциального совета по мобильности в Тироле Рене Цумтобель, все больше число людей в Тироле пересекаются на общественный транспорт, и новые поезда являются важным шагом для дальнейшего удовлетворения этого спроса в будущем.

В октябре 2021 г. ÖBB заказала у Siemens Mobility 20 четырехвагонных электропоездов системы множества единиц Desiro ML для эксплуатации на железнодорожной сети Тироля, а в марте 2023 г. был подписан контракт на поставку 27 дополнительных поездов Desiro ML для внутриальпийских железнодорожных перевозок.

*Источник: railwaypro.com, 16.08.2023 (англ. яз.)*

### **Nestlé и сеть супермаркетов Tesco тестируют контейнер с подъемной крышей**

Отделение компании Nestlé в Великобритании и Северной Ирландии совместно с британской сетью супермаркетов Tesco приступило к опытной эксплуатации контейнеров с закрываемой тентом боковой стенкой и механизмом подъема крыши на время погрузки, который позволяет размещать грузы на поддонах в два яруса с полным заполнением его внутреннего пространства (рис. 2). По мнению Nestlé, такая конструкция дает возможность более полно использовать внутреннее пространство по сравнению с контейнерами других типов.



*Рис. 2. Контейнер с подъемной крышей*

Ожидается, что с переходом на контейнеры новой конструкции Nestlé сможет передать больше грузов с автомобильного на железнодорожный транспорт и тем самым снизить негативное влияние на окружающую среду. На первом этапе контейнеры будут использовать для перевозки кормов для домашних животных между дистрибьюторскими центрами компаний Nestlé и Tesco.

В ходе разработки и изготовления новых контейнеров Nestlé сотрудничала с компаниями Bootle Containers и Marine Container Test Services, а ее партнерами по пилотному проекту являются оператор железнодорожной инфраструктуры Network Rail и оператор грузовых перевозок Direct Rail Services

*Источник: rollingstockworld.ru, 21.08.2023*

### **Amtrak дополнительно заказала 10 поездов Airo постройки Siemens Mobility (США)**

Федеральная пассажирская компания и железная дорога I класса Amtrak разместила дополнительный заказ на поставку 10 поездов с локомотивной тягой Airo (рис. 3) «в связи с неспрогнозированным ростом на пассажирские перевозки». Производитель подвижного состава – Siemens Mobility. В результате компания должна будет поставить 83 единицы.



*Рис. 3. Локомотив фирменного поезда Airo*

Первые поезда Airo будут введены в эксплуатацию в 2026 в рамках сервиса перевозок Cascade. Затем составы будут обслуживать следующие направления: Northeast Regional, Empire Service, Virginia Service, Keystone Service, Downeaster, Maple Leaf, New Haven/Springfield Service, Palmetto, Carolinian, Pennsylvanian, Vermonter, Ethan Allen Express и Adirondack.

Согласно Amtrak, новые поезда будут обладать следующими особенностями:

- просторные и удобные сиденья с портами для зарядки, держателями для планшетов и смартфонах, укрупненными столиками и регулируемыми подстаканниками, удобными подушками, более просторным пространством для ног, отдельными подлокотниками и регулируемыми подголовниками;

- более удобная для восприятия цветовая гамма знаков позволит лучше ориентироваться в пространстве и быстрее найти то, что нужно пассажиру;

- новая цифровая информационная система и Wi-Fi стандарта 5G;

- просторные туалеты с повышенным уровнем доступности для людей с ограниченными возможностями, интегрированные средства повышения мобильности и обеспечения безбарьерного доступа, система информирования людей с нарушениями слуха на основе индукционной петли;

- вагон-ресторан;

- вагоны бизнес-класса: больше пространства, шире подлокотники, более качественный салон;

- наличие индивидуальных ламп и современного освещения, и выделенных пространств для размещения багажа.

*Источник: railwayage.com, 21.08.2023 (англ. яз.)*

## **JR Central построит опытный поезд серии 385 с наклоном кузова**

Компания JR Central планирует заменить поезда серии 383 с наклоном кузова, эксплуатируемые под брендом Shinano в сообщении Нагоя – Нагано на линии Thuo, поездами серии 385, которые будут оборудованы усовершенствованной системой контроля наклона кузова вагона в кривых. Опытный восьмивагонный поезд колеи 1067 мм планируется построить в 2026 финансовом году, с тем чтобы после проведения годичных испытаний приступить к вводу поездов новой серии в эксплуатацию.

Усовершенствованная система управления наклоном кузова позволит повысить уровень комфорта пассажиров за счет использования гироскопических датчиков, которые точнее определяют положение поезда относительно пути, в частности начало входа в кривую, и позволяют точнее

управлять механизмом наклона кузова. В поездах серии 383 для определения местоположения поезда использовались только импульсные колесные датчики, для которых характерны ошибки измерений вследствие проскальзывания и боксования колес.

В поездах новой серии будут сохранены панорамные окна в торцах головного и концевого вагонов, дающие возможность пассажирам любоваться пейзажами Японских Альп. Двери разместят с таким же шагом, что и в вагонах других поездов, маршруты которых проходят по линии Thuo. В Японии на многих линиях принято размечать на платформах позиции для посадки пассажиров в конкретные вагоны.

Как и гибридные поезда серии HC85, поезда серии 385 оснастят системой мониторинга состояния бортового оборудования в реальном времени и анализа данных. Собранные данные через сеть радиосвязи стандарта LTE будут в реальном времени передаваться в стационарные серверы для автоматического анализа.

*Источник: zdmira.com, 17.08.2023*

### **Stadler построит первый двухуровневый аккумуляторный поезд для рынка США**

Caltrain и Stadler объявили о заказе четырех дополнительных двухуровневых поездов EMU и одного двухуровневого транспортного средства на аккумуляторной батарее (рис. 4). Этот заказ является опцией текущего контракта Caltrain со Stadler.



*Рис. 4. Двухэтажный электропоезд с тяговыми аккумуляторами*

Недавно Caltrain объявила, что Транспортная комиссия Калифорнии одобрила выделение средств в размере 80 млн долл. от Агентства транспорта штата Калифорния (CalSTA) на покупку одного многоэлементного электропоезда (BEMU), оснащенного батареями, от Stadler, который будет эксплуатироваться как в электрифицированной зоне обслуживания Caltrain в

коридоре, так и в части коридора от Сан-Хосе до Гилроя, где еще нет воздушных электрифицированных линий.

Поезд VEMU, который будет приобретен по контракту со Stadler, будет заряжаться во время движения поезда от сети в зонах электрифицированного обслуживания, а затем использовать заряд аккумулятора для передвижения «без проводов» по неэлектрифицированным участкам линии. Это проложит путь к тому, чтобы в будущем Caltrain работала как сервис с полностью нулевым уровнем выбросов. В текущем демонстрационном плане VEMU будет заряжаться во время движения между Сан-Франциско и Сан-Хосе, а затем будет работать от аккумулятора на неэлектрифицированных трассах между Сан-Хосе и Гилроем. Цель состоит в том, чтобы продемонстрировать успешные сервисные операции и извлечь уроки из внедрения, чтобы обеспечить дорожную карту для будущих операций VEMU и закупок.

Правление Caltrain также одобрило реализацию опционов по контракту со Stadler на четыре электропоезда с несколькими агрегатами (EMU) для замены устаревающих дизель-поездов и железнодорожных вагонов. Эти поезда вместе с демонстрацией VEMU позволят Caltrain использовать более 90% своих услуг с электропоездами, принося пользу пассажирам и сообществам по всему коридору.

*Источник: railway-international.com, 21.08.2023*

### **Китайская CRRC поставит в Чили 32 электропоезда**

Победителем тендера на поставку 32 новых электропоездов для железных дорог Чили (EFE) объявлен консорциум компаний CRRC Sifang (Китай, входит в состав корпорации CRRC) и Temoinsa (Чили). Подвижной состав планируется использовать на пригородных маршрутах Мелипилья – Аламеда (22 поезда) и Кинта-Нормаль – Батуко (10 ед.).

Это самый крупный разовый заказ за всю историю железных дорог Чили (EFE) с момента их создания в 1884 г. Общая сумма инвестиций составляет 171,36 млн долл. США.

Новый парк подвижного состава закупается в рамках стратегии EFE, направленной на утроение пассажиропотока до 150 млн чел. к 2027 г. Ожидается, что на первом из названных маршрутов ежегодный объем перевозок достигнет 57 млн чел., на втором – 35 млн.

Новые трехвагонные электропоезда имеют характеристики, аналогичные тем, что и у недавно приобретенного для эксплуатации в сообщении Ранкагуа – Аламеда подвижного состава, – они рассчитаны на перевозку 807 пассажиров с

максимальной скоростью 140 км/ч. Поезда с системой кондиционирования воздуха будут доступны для пассажиров с ограниченной мобильностью.

Контракты на поставку поездов будут заключены после одобрения заказа советом директоров EFE. Прибытие первой партии подвижного состава запланировано на 2026 г.

*Источник: zdmira.com, 18.08.2023*

### **Обновить составы**

АО «Пассажи́рские перево́зки» (дочерняя компания АО «НК «КТЖ», Казахста́нских желе́зных доро́г) до конца года планирует получить 100 новых пассажирских вагонов производства АО «ЗИКСТО» (Петропавловск, Казахстан). Ими предполагается обновить составы, курсирующие в западном направлении страны.

Вагоны модели 61-4440 будут иметь конструкционную скорость 160 км/ч. Средний срок службы вагона из коррозионно-инертных сталей с высокой устойчивостью к износу – не менее 40 лет. Купейные вагоны вместимостью 36 пассажиров будут оборудованы системой кондиционирования, видеонаблюдения и пожаротушения.

АО «ЗИКСТО», специализирующееся на производстве грузовых вагонов, в ноябре прошлого года получило сертификат соответствия ТР ТС на выпуск партий из 300 купейных вагонов модели 61-4440 и 300 некупейных вагонов модели 61-4447. Тогда же, по словам главы Северо-Казахстанской области Кумара Аксакалова, предприятие заключило с КТЖ контракт на поставку 300 купейных вагонов.

*Источник: мояколя1520.рф, 18.08.2023*

### **«Трансмашхолдинг» (ТМХ) представил технические подробности по контактно-аккумуляторному маневровому локомотиву ЭМКА2**

Машина будет одной из главных премьер производителя на салоне «PRO//Движение.Экспо». Первый образец был выпущен на Новочеркасском электровозостроительном заводе (входит в ТМХ) в начале этого года, создан на одной модульной платформе с дизельным ТЭМ23 (рис. 5).



*Рис. 5. Контактно-аккумуляторный маневровый локомотив ЭМКА2*

ТМХ указывает, что свыше 90% компонентов ЭМКА2 производится в России. Накопители для машин созданы «Литэко» (входит в периметр «Роснано») и НТЦ «Приводная техника», могут работать при  $-40^{\circ}\text{C}$ . Расходуемая энергоемкость накопителя – не менее 200 кВт\*ч. Запас автономного хода на аккумуляторах с поездом массой 2000 т составляет до 14 км, с составом из 20 двухэтажных пассажирских вагонов – до 20 км, без вагонов – до 100 км на скорости 65 км/ч. Также ЭМКА2 может работать от контактной сети постоянного тока 3 кВ, от нее же может идти заряд бортового накопителя (+ внешнего зарядного устройства). Производитель отмечает, что специальная зарядная инфраструктура для эксплуатации локомотива не требуется.

Мощность четырехосного ЭМКА2 в часовом режиме при работе от сети – 500 кВт, от аккумулятора – 300 кВт. Конструкционная скорость – 90 км/ч. Скорость расчетного режиме при работе от контактной сети – 11,1 км/ч, от аккумулятора – 6,7 км/ч. Срок службы машины – 40 лет. Состояние накопителя и ряд других показателей работы локомотива возможно мониторить удаленно. При этом как и в ТЭМ23, в электровоз заложена возможность интеграции систем автоматического управления «Автомашинист» и бортовой предиктивной диагностики.

По оценкам самого производителя, применение ЭМКА2 взамен дизельных тепловозов исключит вредные выбросы в атмосферу, значительно снизит уровень шума, позволит экономить до 70-80% расходов на топливо и на 40-60% сократить текущие эксплуатационные расходы.

Планируется, что ЭМКА2 заменит маневровые тепловозы на пассажирских вокзалах и в больших депо. В декабре прошлого года в интервью для ОПЖТ экс-замгендиректора – начальник дирекции тяги РЖД Олег Валинский указывал, что завершение постановки ЭМКА2 на производство и сертификация запланированы на 2023 год.

Подробная презентация ЭМКА2 запланирована во второй день работы салона «PRO//Движение.Экспо», 25 августа, в 12:00-12:40.

## **На ТСЗ «Титран-Экспресс» открыт новый участок по ремонту кассетного подшипника**

Процесс состоит из нескольких этапов – разборка на специальном оборудовании, мойка и сушка, неразрушающий контроль и геометрические измерения. Далее в подшипник закладывается смазка и запрессовываются уплотнения. Сегодня ТСЗ «Титран-Экспресс» как головной сервисный центр ОВК обладает возможностью ремонтировать подшипники как «ЕПК-Бренко», так и «ТЕК-КОМ Производство».

Также на предприятии введено в эксплуатацию новое оборудование – колесорасточный станок. Если раньше для определенной операции с различными типами колес приходилось выполнять переналадку, то теперь их обработка происходит одновременно.

*Источник: wagon-cargo.ru, 22.08.2023*

## **«РМ Рейл» представит новые разработки на «PRO//Движение.Экспо»**

Компания «РМ Рейл», ведущий производитель грузового подвижного состава России, презентует четыре модели грузового подвижного состава в рамках международного железнодорожного салона пространства 1520 «PRO//Движение.Экспо». В их числе:

- вагон-термос изотермический для перевозки скоропортящихся грузов модели 16-1239;
- вагон-хоппер для перевозки зерна модели 19-1298;
- 40-футовая вагон-платформа для перевозки крупнотоннажных контейнеров модели 13-1258-03
- контейнер-цистерна для перевозки сжиженного природного газа модели НКЦ-СПГ 43,5.

Экспозиция в полной мере отражает приоритеты стратегии развития компании «РМ Рейл» на ближайшие годы – усиление компетенций в производстве специализированного подвижного состава. Это вагоны на инновационной тележке с нагрузкой 25 тс; из легкосплавных материалов; с использованием телематики; различное криогенное оборудование, изотермические вагоны и контейнеры.

Первый заместитель генерального директора «РМ Рейл» Сергей Дробжев: «Новые разработки «РМ Рейл» призваны не просто удовлетворять требования заказчиков, но и превосходить их ожидания от грузового подвижного состава. Мы не следуем по уже проторенным путям в плане применения стандартных материалов и комплектующих. Стремимся

усовершенствовать конструкцию с помощью использования новых перспективных материалов и технологий, которые способствуют улучшению эксплуатационных качеств продукции, а значит, дают возможность нашим клиентам экономить на грузоперевозках, делая их максимально эффективными, а также сохранять инфраструктуру ОАО «РЖД» в части уменьшения динамической нагрузки на верхнее строение железнодорожного пути.».

*Источник: wagon-cargo.ru, 17.08.2023*

## **БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ**

### **Тропический шторм «Хилари» вызвал сбои на сети Union Pacific в южной части Калифорнии (США)**

Проливные дожди и наводнения, вызванные тропическим штормом «Хилари», привели к сбоям на инфраструктуре железной дороги I класса Union Pacific в южной части Калифорнии: в итоге компании пришлось закрыть многие участки, в их числе – дороги рядом с Мохаве и Юмой.

«Повсеместное закрытие дорог и межштатных автомагистралей не позволяет нам вовремя передислоцировать поездные бригады. А перебои с электричеством влияют на деятельность некоторых грузовых терминалов, – сообщает Union Pacific. – Как только шторм завершится, и мы сможем оценить урон, нанесенный нашей инфраструктуре в этом районе, мы сможем предоставить обновленную информацию о возможных задержках в поставках».

Наводнение может продолжаться в течение нескольких дней, предупредили в Union Pacific. Как только условия изменятся, компания сможет начать предпринимать действия по восстановлению железнодорожного сообщения в районах, пострадавших от шторма.

Union Pacific рекомендует грузоотправителям зайти на выделенную страницу на веб-сайте компании, посвященную шторму: там указан алгоритм повторного планирования цепочки поставки, пострадавшей от непредвиденных сбоев в движении.

По данным Национального центра США по слежению за ураганами, в настоящее время тропический шторм «Хилари» переместился вглубь суши и на север, в штат Невада. Однако его последствия побудили губернатора Калифорнии Гэвина Ньюсома объявить чрезвычайное положение в штате в субботу, 19 августа. В то время представители губернатора заявили, что «Хилари» получил категорию интенсивности 2 и может вызвать наводнения

в мексиканском штате Нижняя Калифорния и на юго-западных территориях США. В воскресенье президент страны Джо Байден объявил, что Федеральное агентство по управлению в чрезвычайных ситуациях (FEMA) направит весь необходимый персонал и ресурсы для оказания помощи в Калифорнии, Неваде и Аризоне.

В понедельник, 21 августа, в Совете по наземному транспорту (STB) заявили, что внимательно следят за связанными с «Хилари» перебоями в движении на железных дорогах.

*Источник: freightwaves.com, 21.08.2023 (англ. яз.)*

### **Экстремальные погодные условия привели к крупным отказам железнодорожной инфраструктуры в Норвегии**

Норвежская дирекция железнодорожного транспорта (Jernbanedirektoratet) заявила, что повреждения железнодорожной инфраструктуры в результате экстремальных погодных условий в этом месяце в долгосрочной перспективе негативно скажутся на магистральной линии «Довребанен», соединяющей Осло и Тронхейм. По словам представителей ведомства, «потребуется много времени, прежде чем железнодорожные перевозки вернутся в прежнее русло».

Ранее выпало большое количество осадков, что привело к повреждениям инфраструктуры, вызванным оползнями и подмываниями. Самым серьезным происшествием за этот месяц стало обрушение 14 августа моста «Рандклев» протяженностью 172 м, пересекающего реку Гудбрансдалслоген и являющегося частью железной дороги «Довребанен»: произошло подмывание одной из опор, в результате чего обрушились два пролета.

В настоящее время дирекция активно сотрудничает с национальным оператором инфраструктуры Vane Nor и перевозчиками в части поиска наиболее оптимальных решений по сохранению пропускной способности для грузовых и пассажирских поездов на должном уровне. Так, часть поездов придется перевести на неэлектрифицированные участки линии «Рёрус» между Хамаром и Тронхаймом. В свою очередь, грузовые операторы CargoNet и OnRail сообщили, что переводят на этот участок гибридные локомотивы, способные двигаться вне контактной сети.

В директорате отметили, что все пострадавшие от непогоды железные дороги, кроме «Довребанен», полностью восстановлены и работают в штатном режиме

*Источник: railjournal.com, 22.08.2023 (англ. яз.)*

## **Компания «КТЖ-Грузовые перевозки» скрывала факты нарушений на магистральной железнодорожной сети**

ТОО «КТЖ-Грузовые перевозки» укрывало от учёта четыре случая нарушения безопасности движения, в том числе сход локомотива, сообщает сайт надзорного органа.

«Не расследованные надлежащим образом нарушения произошли в период с 2020 по 2023 годы на магистральной железнодорожной сети», – говорится в сообщении транспортной прокуратуры.

Ранее прокуратура внесла в адрес грузоперевозчика представление об устранении нарушений и устранении причин, способствующих их совершению, а также принятии мер по привлечению виновных к ответственности.

«Но вместо исправления ситуации исполняющий обязанности гендиректора «КТЖ-Грузовые перевозки» Марлен Кокрекбаев решил отписаться письмом, не отвечающим требованиям Конституционного закона «О прокуратуре», – говорится в сообщении.

Как пояснил надзорный орган, Кокрекбаев не принял меры по представлению прокурора: сход локомотива не классифицировали как событие, три случая срабатывания специальных сигналов подвижного состава (падение на железнодорожный путь, волочение деталей подвижного состава) также не приняли на учёт как нарушение безопасности движения и не классифицировали как инцидент.

«Это стало основанием для возбуждения административного дела о непринятии мер по представлению прокурора. По итогу суд признал Кокрекбаева виновным и наложил штраф», – добавили в прокуратуре.

*Источник: rzd-partner.ru, 21.08.2023*

## **«ТМХ Интеллектуальные Системы» успешно провел испытания бортовой системы предиктивной диагностики**

«ТМХ Интеллектуальные Системы», партнер Трансмашхолдинга, успешно завершил апробацию Системы предиктивной диагностики, установленной на электровозе 2ЭС5К «Ермак» № 405 на полигоне Октябрьской железной дороги.

Система позволяет непрерывно диагностировать состояние колесно-моторных блоков электровоза, в том числе тяговых электродвигателей, буксовых узлов, моторно-осевых и моторно-якорных подшипников, зубчатых передач.

В ходе очередного этапа реализации проекта в СЛД-13 Кандалакша специалисты ТМХ-ИС провели испытания по верификации работы системы с внесением реальных дефектов в конструкцию узлов электровоза – дефекты буксовых подшипников, дефект смазки буксового узла и дефект смазки зубчатой передачи.

Для этих целей осуществлена выкатка колесно-моторных блоков, внесены дефекты, не угрожающие безопасности движения, и проведена опытная поездка резервом на участке ст. Кандалакша – ст. Апатиты – ст. Кандалакша. В ходе опытной поездки система выявила внесенные дефекты. Результаты работы системы предиктивной диагностики совпали с показаниями стационарной вибрационной диагностики, проведенной на территории депо специалистами ООО «ЛокоТех-Сервис».

Также проведена апробация решения для контроля технического состояния аккумуляторной батареи электровоза, которое в непрерывном режиме мониторит параметры тока, напряжения и температуры и рассчитывает уровень заряда.

Система позволяет операторам и техническому персоналу незамедлительно принимать меры для предотвращения возможных поломок и обеспечивать более надежную и безопасную эксплуатацию тягового подвижного состава.

За все время работы системы суммарный пробег достиг уже более 146 тыс. км.

В планах у компании ТМХ-ИС оставить систему предиктивной диагностики на электровозе 2ЭС5К № 405 для дальнейшего сбора данных по работе системы в условиях реальной эксплуатации.

*Источник: opzt, 19.08.2023*

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

### **Железнодорожники Великобритании намерены провести дальнейшую забастовку в 14 компаниях**

Сообщается, что работники Национального профсоюза работников железнодорожного, морского и речного транспорта (RMT) Великобритании планируют забастовку в августе и сентябре по поводу условий труда, оплаты и гарантий занятости.

Железнодорожники Великобритании намерены провести дальнейшую забастовку в 14 компаниях.

В споре участвуют 20 000 членов RMT, работающих на каждом классе компаний, эксплуатирующих поезда.

Профсоюз заявил, что из-за того, что Rail Delivery Group не улучшает свое предложение, у профсоюза нет альтернативы, кроме как предпринять дополнительные действия.

RMT заявила, что все участники, вовлеченные в разногласия, должны объявить забастовку и отказаться работать в какие-либо смены между:

0001 и 2359 часов в субботу, 26 августа 2023 года

0001 и 2359 часов в субботу, 2 сентября 2023 года

Генеральный секретарь RMT Мик Линч сказал: «Настроение среди наших членов остается твердым и решительным в нашем национальном споре по поводу оплаты труда, гарантий занятости и условий труда».

«Нам пришлось объявить дальнейшую забастовку, поскольку мы не получили улучшенного или пересмотренного предложения от Rail Delivery Group. Причина этого в том, что правительство не предоставило им новый мандат, по которому можно было бы провести обсуждения. Наши члены и наш профсоюз будут продолжать борьбу до тех пор, пока мы не сможем достичь справедливого урегулирования путем переговоров».

Забастовка последовала за выводами RMT о том, что «железнодорожные компании загибают прибыль и лишают железные дороги денег».

Как утверждает RMT, в ее отчете было установлено, что в период с 2006 по 2022 год компании, эксплуатирующие поезда, инвестировали всего 1% денег, потраченных на железные дороги.

«Давно пора остановить этот прибыльный поезд с подливкой, заключить сделку с RMT, и железные дороги вернуться в государственную собственность на благо страны и железнодорожников», – добавил Линч.

К 14 компаниям, эксплуатирующим поезда, относятся следующие:

- Железные дороги Чилтерна;
- Поезда по пересеченной местности;
- Великая Англия;
- ЛНЕР;
- Железная дорога Ист – Мидлендс;
- с2с;
- Великая Западная железная дорога;
- Северные Поезда;
- Юго – Восточный;
- Юго – Западная железная дорога;
- Транспенинный Экспресс;

- Западное побережье Аванти;
- Поезда Уэст – Мидлендс;
- GTR (включая Gatwick Express).

*Источник: railway-technology.com, 17.08.2023*

### **Железнодорожная компания East West Railway проведет мероприятие в поисках инноваций Trackathon (Великобритания)**

Железнодорожная компания East West Railway (EWR) запустила свое первое мероприятие Trackathon, направленное на сбор информации и изучение решений шести инновационных задач. Участникам Trackathon – отраслевым поставщикам – предлагается заявить о своей заинтересованности 29 сентября 2023 г., на второй день проведения Trackathon, который ориентирован на поставщиков, малые и средние предприятия и членские организации железных дорог.

Это возможность для участников Trackathon привлечь внимание экспертов EWR к решению ключевых стратегических задач и собрать подробную информацию о конкретных потребностях и потенциальной ценности. Организации также получают возможность представить решения, которые помогут EWR творчески подойти к решению конкретной задачи.

Данное мероприятие предназначено только для сбора информации, и любая последующая коммерческая деятельность будет осуществляться путем официальных процедур закупок.

В тот же день, отраслевые поставщики будут распределены по группам. В течение дня участники подготовят краткую презентацию с описанием проблемы, предлагаемого решения и его потенциальных преимуществ. В течение дня участники будут тесно работать с экспертами EWR по подготовке итоговой версии презентации, которую в конце дня они отправят по электронной почте в инновационную команду EWR. Мероприятие от имени EWR будет проводить консалтинговая компания по инновациям Sparksfly.

EWR ищет отраслевых поставщиков, у которых есть решения в следующих областях:

*Задача 1: Повышение качества и использования переработанных материалов.*

Программа EWR по гражданскому проектированию и строительству будет вырабатывать большие объемы побочных строительных продуктов. EWR заинтересована в решениях, которые позволят повысить качество этих

побочных продуктов или увеличить использование переработанных материалов в строительстве EWR.

*Задача 2: Обеспечение эффективности земляных работ.*

Программа земляных работ EWR предусматривает выемку  $\sim 16 \text{ Мм}^3$  материала и является одной из крупнейших статей капитальных затрат EWR. EWR заинтересована в решениях, которые ускоряют принятие решений по проектированию земляных работ, улучшают обмен информацией и повышают удобство использования разрезаемого материала. EWR также заинтересована в решениях, снижающих стоимость земляных работ, включая инструменты оптимизации автопарка и использование недорогих альтернативных источников энергии (например, водород, электрификация).

*Задача 3: Устранение узких мест в поставках.*

Задержки в соблюдении графика работ EWR могут стоить от 1 до 3 млн фт. ст. в неделю. Узкие места в поставках, такие как нехватка локомотивов (для перевозки строительных материалов), значительно увеличивают вероятность задержек. EWR заинтересована в использовании инновационных цифровых решений или решений с искусственным интеллектом для более эффективного управления транспортировкой материалов и поставками оборудования, тем самым снижая потребность в складировании и связанные с этим потребности в денежных средствах и земельных участках.

*Задача 4: Снижение стоимости бетонного строительства.*

При строительстве железной дороги будет использовано  $\sim 230 \text{ тыс. м}^3$  бетона, в основном внутри сооружений (например, виадуков, мостов), станций и временных сооружений. EWR заинтересована в решениях, которые оптимизируют строительство бетонных сооружений, увеличивают долю сборного железобетона, заменяют бетонные конструкции более дешевыми сборными изделиями или изделиями, напечатанными на 3D-принтере, и используют альтернативные бетонные смеси.

*Задача 5: Обеспечение эффективного обслуживания инфраструктуры.*

EWR заинтересована в изучении решений, которые снижают затраты на техническое обслуживание инфраструктуры – земляного полотна, железнодорожных путей, электрооборудования, сооружений и мостов, станций и энергетического оборудования. EWR заинтересована в инновационных устройствах сбора данных, платформах анализа и BIM для поддержки процессов прогнозирования затрат на техническое обслуживание и сокращения числа ручных проверок.

*Задача 6: Обеспечение эффективного обслуживания подвижного состава*

EWR заинтересована в изучении цифровых решений, которые позволяют проводить автоматизированный осмотр и прогнозное техобслуживание

подвижного состава, особенно востребованы решения, которые используют параметры из датчиков, установленных на путях или в депо для планирования проведения ремонтных работ на инфраструктуре и подвижном составе.

*Источник: ws.railbusinessdaily.com, 15.08.2023 (англ. яз.)*

## ЦИФРОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

### **Northern Rail получит динамические тренажеры для подготовки машинистов будущего (Великобритания)**

Региональный железнодорожный оператор пассажирских перевозок северной Англии Northern Rail в партнерстве с ведущей польской фирмой по производству тренажеров SIM Factor заказал 6 платформ-тренажеров движения с «полным погружением», на которых будут в будущем проходить обучение машинисты и члены локомотивных бригад (рис. 6).



*Рис. 6. Тренажеры оператора Northern*

На тренажерах, которые обеспечат машинисту, кондуктору и другим ученикам железнодорожного транспорта полноценную рабочую среду в кабине, будут представлены 650 км реальных видеоматериалов с сети Northern.

В центре обучения также будет установлен тренажер пассажирской кабины для обучения персонала работе с дверями, диспетчеризации и экстренной эвакуации, а также 4 учебных класса с 24 статическими копиями кабины машиниста для дополнительного обучения.

Northern станет первым оператором в Великобритании, который будет использовать динамические тренажеры имитации движения, и в настоящее время определяет новые места в Лидсе и Манчестере для своих учебных центров, где могут разместиться тренажеры такого размера.

Ожидается, что они будут доставлены в конце 2024 г., а первые ученики поднимутся на борт в начале 2025 г.

По словам директора по персоналу Northern Лизы Лейтон, в компании работают около 3500 машинистов и кондукторов, и каждый год мы приглашаем примерно 400 новичков на эти важные должности. Они являются основой нашей деятельности, и очень важно, чтобы мы инвестировали в оборудование для их обучения по самым высоким стандартам, прежде чем они приступят к работе в реальных условиях.

В 2022 г. Northern была официально признана организацией по стандартам образования Великобритании Ofsted «Главным поставщиком» услуг по обучению, что позволяет ей предлагать свои услуги по обучению другим железнодорожным операторам и организациям отрасли.

Л.Лейтон добавила, что Northern признается отраслевым лидером, когда речь заходит о подготовке машинистов и кондукторов, и инвестиции в новые тренажеры только еще больше укрепят эту репутацию.

Польская компания SIM Factor является ведущим поставщиком современных железнодорожных тренажеров. Она имеет большой опыт в разработке индивидуальных систем обучения и предоставляет свои решения клиентам в Польше, Чехии, Австрии и странах Балтии.

Комплексные технологии и тренажеры, предлагаемые SIM Factor, используются в первом Европейском экзаменационном центре проверки знаний кандидатов в машинисты поездов в рамках получения лицензий на эксплуатацию железнодорожного подвижного состава.

*Источник: news.railbusinessdaily.com, 16.08.2023 (англ. яз.)*

### **Евгений Чаркин: «Искусственный интеллект – надёжный помощник РЖД»**

Почти половина запросов и обращений клиентов ОАО «РЖД» обрабатываются с помощью технологий искусственного интеллекта. Об этом рассказал замглавы компании Евгений Чаркин в ходе пленарной сессии «Искусственный интеллект: масштабные разработки и внедрение для безопасности и эффективности». Её провёл зампред российского правительства Дмитрий Чернышенко в рамках Международного военно-технического форума «Армия-2023».

Самые перспективные направления применения ИИ на сети «Российских железных дорог» – моделирование перевозочного процесса и прогнозирование в системах управления инфраструктурой и ремонтом.

Технология помогает расследовать причины нарушений графика движения поездов, вести автоматическую расшифровку дефектограмм, а также прогнозировать параметры содержания пути.

«Областей применения, в которых искусственный интеллект является надёжным помощником и вносит добавленную стоимость в производственные процессы, действительно много. И чем более универсальное решение разрабатывается, тем проще адаптировать его под другие задачи в других отраслях. Мы готовы к детальной проработке этих возможностей с заинтересованными партнёрами», – заявил Евгений Чаркин.

Вице-премьер, в свою очередь, отметил высокие темпы развития рынка искусственного интеллекта в России – в 2021 году его объём составлял более 550 млрд руб., а уже в 2022 году он вырос почти на 18% и составил 650 млрд руб.

«По оценке экспертов, к концу 2023 года экономический эффект только от снижения операционных расходов организаций за счёт применения технологий искусственного интеллекта достигнет 400 млрд руб., а к 2025 году эта цифра превысит 1 трлн руб.», – сказал Дмитрий Чернышенко.

По данным пресс-центра Правительства РФ, в настоящий момент с учётом высокого потенциала применения технологий, а также масштабных вызовов, стоящих перед рынком ИИ, актуализируется Национальная стратегия развития искусственного интеллекта на период до 2030 года.

Напомним, включение ОАО «РЖД» в число национальных лидеров по развитию технологий искусственного интеллекта предусмотрено поручениями президента России Владимира Путина.

В ноябре прошлого года компания присоединилась к Кодексу этики в сфере искусственного интеллекта – единой системе рекомендательных принципов и правил, которые предназначены для создания среды доверия к технологиям ИИ.

*Источник: gudok.ru, 18.08.2023*

### **РЖД продают на сайте билеты не только на поезда, но и на самолеты и автобусы по всей России**

Еще в 2020 году компания запустила конструктор мультимодальных маршрутов. РЖД постепенно начали предлагать на определённые направления билеты с возможностью добраться до места на разных видах транспорта. Такие направления были особенно популярны у туристов. Сейчас же на сайте

холдинга можно купить билет с мультимодальным маршрутом, по сути, между всеми городами России, где работают перевозчики, продающие билеты онлайн.

«Сейчас на платформе... аккумулирован билетный контент от более 5 тыс. перевозчиков, включая всех железнодорожных в дальнем сообщении, все российские авиакомпании, автобусные компании и операторов регулярных водных маршрутов (как речного, так и морского сообщения). Маршруты можно построить между городами, где есть перевозчики с достаточной степенью автоматизации и цифровизации деятельности. Пул перевозчиков, безусловно, расширяется», – говорят в РЖД.

Купить такой билет несложно:

- запрашиваем необходимый маршрут на сайте РЖД;
- если видим плашку, что прямого железнодорожного сообщения нет, то нажимаем «Найти рейсы с пересадками»;
- выбираем подходящий вариант и оплачиваем заказ.

При этом пассажиру необходимо самому спланировать, как добраться от одного вида транспорта до другого. Например, надо самостоятельно посмотреть, как доехать от аэропорта «Шереметьево» до поезда на Ленинградском вокзале.

*Источник: t.me, 22.08.2023*

## **РЕСУРСОСБЕРЕЖЕНИЕ. АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ ИСТОЧНИКИ ЭНЕРГОРЕСУРСОВ**

### **Stadler представила сравнение перспектив водородной и аккумуляторной тяги в Европе**

Цитаты руководителя управления продаж компании в Германии Штеффена Обста из интервью журналу *Wirtschaftswoche*:

1. Об эффективной дальности. «На большинстве из примерно 500 маршрутов протяженностью от 40 до 80 км в Германии, которые в настоящее время обслуживаются дизельным подвижным составом, аккумуляторная тяга является наиболее эффективным и дешевым решением. Но есть и другие рынки. Например, США (для страны производитель разработал водородный поезд FLIRT H2, который должен быть введен в эксплуатацию в 2024 году). Там бывают маршруты в несколько сотен километров. <...> Производить аккумуляторные поезда с запасом хода более 200 км на данный момент было бы неэкономично».

2. О технологии зарядки. «В дополнение к большей дальности хода водородные поезда также имеют преимущество в более быстрой дозаправке. Водород теоретически быстрее. На практике, однако, это не имеет значения для маршрутов, на которых можно использовать поезда с аккумуляторной тягой. Заправка водородом занимает около 15 минут. <...> Разница в том, что водородный поезд заправляется примерно на 500-600 км за четверть часа, аккумуляторный – только на 50-150 км в зависимости от рельефа пути, скорости, длины и массы поезда. Но этого вполне достаточно, потому что в Центральной Европе на большинстве маршрутов ближайшая станция с доступом к контактной сети находится в 80 км, на которой поезд можно потом снова зарядить».

3. О сроке службы аккумуляторов и топливных элементов. «Контракты на техническое обслуживание обычно заключаются на 15 лет, поезда рассчитаны на 30-летний срок службы. Батарея должна быть заменена только один раз, если это возможно, так как инвестиции являются значительными. <...> В среднем водородный топливный элемент работает около трех лет».

В целом, по словам Обста, аккумуляторные поезда более привлекательны для замены дизель-поездов в Европе. Сейчас в портфолио Stadler есть два гибридных поезда с аккумуляторной тягой: FLIRT Akku и FLIRT Trimodal. Зимой 2021 года FLIRT Akku установил рекорд, проехав 224 км без подзарядки батареи. Недавно по этой модели швейцарский производитель заключил большое рамочное соглашение на 1,3 млрд евро в Австрии с перевозчиком ÖBB на поставку до 120 машин с гибридной тягой (накопитель + контактная сеть). Первые машины должны прийти на замену дизель-поездов в 2028 году.

Стоит отметить, что интервью было опубликовано на фоне отказа первого заказчика водородных поездов Alstom Coradia iLint – немецкой LNVG – от их дальнейшей закупки. LNVG объявила, что будет далее заменять дизель-поезда контактно-аккумуляторными и «классическими» электропоездами, объясняя решение меньшими эксплуатационными расходами по сравнению с водородной тягой.

*Источник: rollingstockworld.ru, 22.08.2023*

### **Irish Rail заключила с Alstom контракт на установку зарядного устройства для поездов (Ирландия)**

Компания Alstom получила контракт на сумму 28 млн евро на поставку зарядного устройства для новых электропоездов на аккумуляторных батареях

(Battery Electric Multiple Unit, BEMU) ирландской железной дороги, которые будут курсировать между Дрогедой, центром Дублина и за его пределами.

Инфраструктура быстрой зарядки на двух платформах и одном запасном пути в Дрохеде будет развернута к концу 2024 г., что позволит новым электропоездам DART+, которые будут введены в эксплуатацию в 2025 г., курсировать в Дрохеду и обратно до запланированной электрификации линии и подзаряжаться во время сервисных остановок в Дрохеде.

По словам генерального директора Irish Rail (IE) Джима Мейда, эти инвестиции позволят IR ускорить начало предоставления перевозочных услуг DART+ клиентам на пригородном маршруте Дрохеда, благодаря совершенно новому парку и дополнительной пропускной способности, которые будут развернуты всего за 2 года.

Устройство для зарядки поездов будет включать в себя подключение среднего напряжения к ESB (оператору электросетей) и тяговую подстанцию, преобразующую электроэнергию в напряжение, подходящее для зарядки поездов. Подстанция будет оснащена элементом накопления энергии, который обеспечивает интеграцию с сетью ESB и повышает доступность системы зарядки.

Alstom выиграла десятилетнее рамочное соглашение с IR на поставку до 750 новых пригородных вагонов X'trapolis для ирландской сети DART, а также твердые заказы на 37 пятивагонных поездов X'trapolis, включая 15-летний контракт на их техническое обслуживание. 31 из заказанных поездов – это электропоезда на аккумуляторных батареях (BEMUs), в то время как 6 – электропоезда на обычной электротяге. Из первоначального заказа 95 вагонов DART+ будут введены в эксплуатацию в 2025 г.

В преддверии запланированной электрификации в рамках программы DART+ Coastal North (Северное побережье), подвижной состав на аккумуляторных батареях DART будет курсировать по маршруту Дублин – Дрохеда, питаясь от существующих воздушных линий постоянного тока напряжением 1500 В на от центра города до Малахайда, а затем на батарейках до Дрохеды.

Проект DART+, финансируемый в соответствии с Национальным планом развития Национальным управлением транспорта, представляет собой инвестицию, которая удвоит пропускную способность и утроит электрификацию сети Большого Дублина, способствуя устойчивой мобильности и развитию для повышения качества жизни в столице и прилегающих округах.