



# МОНИТОРИНГ

ЦНТИБ ОАО «РЖД»

**ОСНОВНЫЕ СОБЫТИЯ В ОБЛАСТИ  
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА**

**№39/ОКТАБРЬ 2023**

## СОДЕРЖАНИЕ

ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА. ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ, РЕФОРМИРОВАНИЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ .....	5
Путин высказался о развитии железных дорог в новых регионах .....	5
Путин поручил изучить вопрос строительства Северо-Сибирской железной дороги .....	5
Олег Белозёров, глава ОАО «РЖД»: «Следующее 20 лет станут временем высокоскоростных поездов» .....	6
Путин и Лукашенко вскоре могут определить вариант развития железнодорожных перевозок .....	14
Силуанов сообщил, что средства на строительство ВСМ из ФНБ пока не предусмотрены	15
С видом на море .....	16
Capitol Corridor использует федеральный грант на модернизацию участка Сакраменто – Розвилл .....	17
ЭКОНОМИКА, УПРАВЛЕНИЕ, ПЛАНИРОВАНИЕ, ТАРИФНАЯ ПОЛИТИКА.....	18
MSC покупает 50% акций Italo .....	18
Объем белорусско-российских железнодорожных перевозок в 2023 году может достичь 1,5 млрд долл. ....	19
РЖД хотят предложить увеличить целевые параметры провозной способности до 2030 г. ....	19
Погрузка на сети РЖД за 9 месяцев выросла на 0,6%, в том числе в сентябре - на 0,2% ..	20
Перевозки пассажиров по железнодорожной сети РФ в сентябре выросли на 3,2% .....	21
РЖД готовят на 2024 год инвестпрограмму на рекордные 1,3 триллиона рублей.....	21
ИПЕМ: Исследовать транспортные расходы, анализируя только темпы индексации тарифов и изменения арендной ставки неправильно .....	22
ВОСТОЧНЫЙ ПОЛИГОН. СТРОИТЕЛЬСТВО И ИНВЕСТИЦИИ .....	25
РЖД считают важным решить вопрос финансирования Восточного полигона-III во избежание пауз .....	25
РЖД расширили все подходы к крупнейшей развязке на Транссибе.....	26
На Восточном полигоне увеличили пропускную способность к ДВ портам.....	26
Власти Приморья считают нужным построить альтернативные железнодорожные ветки к портам Находка и Ольга .....	27
ТРАНСПОРТНЫЙ КОРИДОР «СЕВЕР-ЮГ». СТРОИТЕЛЬСТВО, РАЗВИТИЕ И ИНВЕСТИЦИИ .....	28
Общий грузооборот морских портов Астрахань и Оля в январе-августе текущего года увеличился на 58% .....	28
Новый этап сотрудничества России и Ирана в области железнодорожного транспорта ....	29
Кабул изъявил готовность предоставить условия для проекта «Север-Юг» .....	29
ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ИНТЕРМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ГРУЗОВАЯ И КОММЕРЧЕСКАЯ РАБОТА .....	30

Оператор Freightliner вводит в обращение дополнительно 25 грузовых поездов .....	30
В Китае стартовали железнодорожные перевозки в 50-футовых контейнерах .....	31
В Нигерии открыто грузовое движение на линии Лагос – Ибадан .....	32
Новый ускоренный контейнерный поезд Москва - Новороссийск тестируют в России .....	32
Segezha Group наращивает контейнерный экспорт в Китай через погранпереход Гродеково .....	33
<b>ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ВОКЗАЛЫ. ТРАНСПОРТНО- ПЕРЕСАДОЧНЫЕ УЗЛЫ</b> .....	34
США: компания Amtrak проводит работы по повышению уровня доступности станции в Кентуки .....	34
Германия: DB официально подтвердила информацию о слиянии DB Netz и DB Stations&Service в новую компанию DB InfraGO .....	35
Франция планирует ввести месячный проездной по немецкому образцу .....	35
В КНР запустили высокоскоростную железную дорогу с максимальной скоростью 350 км/ч .....	36
РЖД разрабатывают алгоритм идентификации пассажиров по биометрии .....	37
Интервалы движения поездов между Москвой и центрами соседних субъектов РФ планируется сократить к 2030 году .....	37
Китайские железные дороги установили исторический рекорд .....	38
<b>ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ</b> .....	39
Alstom представила водородные поезда Coradia Stream для клиентов в Италии .....	39
В Южной Корее идут испытания электропоезда класса A000 от Hyundai Rotem .....	40
Siemens поставит в США локомотивы с питанием от контактного рельса и дизеля .....	40
Indian Railways заключила контракт на поставку 120 поездов с российско-индийским СП Kinet Railway Solutions .....	41
Производство подвижного состава в России. Данные за январь-август 2023 .....	42
<b>БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ</b> .....	43
Norfolk Southern начала строительство учебного центра для сотрудников экстренных служб рядом с Ист-Палестайн (США) .....	43
Частный оператор Brightline получил грант от федерального правительства на разработку программы мониторинга на предмет несанкционированных проникновений на железнодорожную инфраструктуру (США) .....	44
<b>ОРГАНИЗАЦИЯ ТРУДА, КАДРОВАЯ И СОЦИАЛЬНАЯ ПОЛИТИКА</b> .....	45
Литовская железнодорожная компания ищет машинистов в Латвии .....	45
Кадры для сервиса пассажиров .....	46
<b>ЦИФРОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ</b> .....	47
IT-компания Petrosoft.pl расширяет взаимодействие с компаниями железнодорожной отрасли .....	47
Цифровизация и оперативное взаимодействие помогут снизить простои .....	47
UMNOdigital оценила возможный эффект от цифровизации осмотра вагонов .....	49

РЕСУРСОСБЕРЕЖЕНИЕ. АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ ИСТОЧНИКИ ЭНЕРГОРЕСУРСОВ ....	50
Сервис пассажирских перевозок Amtrak Pacific Surfliner будет использовать более экологичное топливо (США) .....	50

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

### **Путин высказался о развитии железных дорог в новых регионах**

Сейчас реконструкцией железнодорожной инфраструктуры занимается ОАО «РЖД».

В рамках поздравления сотрудников и ветеранов ОАО «РЖД» Президент России Владимир Путин заявил, что восстановление и модернизация железнодорожной инфраструктуры в новых регионах является одним из приоритетных направлений стратегического развития нашей страны.

Он отметил, что создание единого регионального ж/д комплекса обеспечит надежное и эффективное транспортное сообщение, а также простимулирует экономический рост новых территорий.

Владимир Путин также призвал правительство активизировать работу в этом направлении и обеспечить необходимое финансирование для реализации проектов по восстановлению железнодорожной инфраструктуры.

Ранее Readovka писала, что глава правительства Запорожской области Андрей Алексеенко заявил, что Россия вложила в Херсонскую область больше, чем Украина.

*Источник: readovka.news, 01.10.2023*

### **Путин поручил изучить вопрос строительства Северо-Сибирской железной дороги**

Президент России Владимир Путин поручил правительству рассмотреть возможность строительства Северо-Сибирской железнодорожной магистрали. Доклад президенту должен быть представлен до 1 марта 2024 года.

Согласно перечню поручений, опубликованному на сайте Кремля, обсудить строительство магистрали правительство должно совместно с властями Кемеровской области, Российской академией наук (РАН) и «Российскими железными дорогами» (РЖД). Ответственными Владимир Путин назначил премьер-министра России Михаила Мишустина, губернатора Кемеровской области Сергея Цивилева, президента РАН Геннадия Красникова, а также гендиректора РЖД Олега Белозёрова.

Также президент поручил ускорить формирование планов по развитию инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных

магистралей и Западно-Сибирской железной дороги в рамках третьего этапа создания Восточного полигона.

Основные работы по второму этапу расширения Восточного полигона РЖД завершит в 2024 году. Второй этап направлен на достижение прироста провозной способности на полигоне до 180 млн т. Его стоимость оценивается сейчас в 1,082 трлн руб. и предполагает строительство 280 объектов до конца 2025-го.

*Источник: kommersant.ru, 05.10.2023*

### **Олег Белозёров, глава ОАО «РЖД»: «Следующее 20 лет станут временем высокоскоростных поездов»**

«Российские железные дороги» 1 октября отметили двадцатилетний юбилей. За эти годы компания инвестировала триллионы рублей, развивала инфраструктуру, закупала пассажирские вагоны, обновляла парк локомотивов и смогла завоевать доверие у грузоотправителей и пассажиров. Впереди – внедрение беспилотных технологий и строительство первых в стране высокоскоростных железных дорог. Заменят ли роботы проводников, как идет работа над биометрией в поездах, когда в России появятся ВСМ, и сколько будет стоить двухчасовое путешествие из Петербурга в Москву, чем опасно появление частных локомотивов, и сохранится ли чай в традиционных подстаканниках, в интервью РИА Новости рассказал генеральный директор РЖД Олег Белозёров. Беседовала Надежда Фролова.

– Олег Валентинович, чем, по вашему мнению, РЖД стали лучше за 20 лет в плане пассажирских и грузовых перевозок?

– Считаю, главное – мы состоялись как компания. Регулярно бьем рекордные показатели времен Советского Союза. У нас выше грузооборот, скорость и ряд других показателей. Мы поднялись на верхние позиции в мировом рейтинге железных дорог. Российские железные дороги сегодня самые грузонапряженные в мире, занимают второе место по грузообороту, третье место – по протяженности. Длина главных путей у нас порядка 86 тысяч километров, но, если брать развернутую длину, то она существенно выше – 127 тысяч километров.

Например, мы строим вторые пути на БАМе и Транссибе. По общей длине основных путей прирастаем не сильно, но по развернутой длине рост очень заметен. Из нового – у нас построены подходы к Крымскому мосту, обход Украины, уникальная дорога к горному кластеру в Сочи и многое другое.

Еще один важный момент: РЖД – сервисная компания и работает на своего клиента – грузоотправителя и пассажира. В последнее время многие из тех, кто раньше пользовался самолетом, а сейчас в силу разных причин пересел на поезда, видят, что железная дорога стала абсолютно другой: очень квалифицированные проводники, обслуживание, другое отношение.

Грузоотправители тоже отмечают изменения. Мы общаемся с ними 24/7, зачастую опережая их запросы. Например, предлагаем использовать новые цифровые платформы. Не нас подталкивают, а мы сами являемся генераторами изменений.

– РЖД вместе с железнодорожной отраслью за эти годы проходили реформу. Компания, по сути, избавилась от грузовых вагонов и появилось много частных операторов, но, например, либерализация локомотивной тяги пока осталась под вопросом. В этом есть плюсы?

– Многие элементы сейчас работают на очень высоком уровне, но всегда есть, что доработать и улучшить. Хотелось бы сделать больше? Конечно. Не все первоначальные планы реализованы, но, может быть, это даже скорее плюс, чем минус. Свое отношение к частной тяге я высказывал не раз: я против. Нынешняя ситуация наглядно продемонстрировала, что как раз объединение многих составляющих внутри «Российских железных дорог» дает лучший синергетический эффект. При этом часть из элементов выведена за периметр компании осмысленно, с расчетами, с созданием хорошей и правильной конкурентной среды. Эту среду и нужно развивать, поддерживая интерес частных инвесторов и всех участников процесса.

– Когда говорите, что «хотелось бы сделать больше», что имеете в виду в первую очередь?

– Инфраструктура должна развиваться опережающими темпами, то есть строиться с задумом. Мы сейчас, несмотря на все впечатляющие результаты, не до конца удовлетворяем спрос. Наверное, это основная проблема, поскольку растет количество грузоотправителей и пассажиров, которые хотели бы использовать железнодорожный транспорт. С другой стороны, повышенная востребованность говорит о том, что мы работаем хорошо.

– Сколько РЖД вложили за 20 лет инвестиций, купили пассажирских вагонов, локомотивов и каков объем перевозок пассажиров за эти годы?

– За все время существования компании инвестиции составили 9,3 триллиона рублей, в том числе в 2023 году почти один триллион 200 миллиардов. Мы последние годы идем с очень серьезным приростом. Купили за 20 лет почти 21 тысячу новых пассажирских вагонов. Приобрели порядка 9,5 тысячи локомотивов. Цифры грандиозные. Перевезли свыше 23 миллиардов пассажиров – это как трижды перевезти все население Земли!

– Вы сказали про железные дороги как единую систему и упомянули, что против либерализации локомотивной тяги. Какой позиции придерживаетесь вы в вопросе приватизации РЖД? Стоит ли это делать в каком-то виде?

– Мы до сих пор стоим в плане приватизации как ОАО «РЖД», но, как я уже говорил, детальное изучение показывает, что правильнее многие элементы оставлять внутри. Проанализировав нашу деятельность с момента создания, можно сделать выводы, что мы движемся с неплохим темпом и в правильной конструкции. Приватизацию в каком-то формате можно рассматривать в будущем. Мне кажется, что это вопрос не сегодняшнего дня. Сейчас время очень серьезных возможностей, возможностей для развития здесь, в нашей стране. И в этом плане мы готовы трансформироваться.

– Вы активно занимаетесь беспилотными технологиями. Когда можно будет проехать по МЦК как именно пассажир беспилотного поезда, а не в порядке эксперимента?

– Тестовый запуск такого поезда с пассажирами мы планируем в середине 2024 года. Мы бы сделали это на полтора года раньше, но пришлось искать замену зарубежным деталям, поэтому немного отклонились от графика. Человек будет находиться в кабине поезда во время движения, но, по сути, это будет уже не машинист, а оператор. Это третий уровень автоматизации. Сейчас проходят испытания полностью отечественного электропоезда, который, как мы ожидаем, уже в этом году придет на замену существующим «Ласточкам». После сертификации и запуска в промышленное производство мы планируем разработать беспилотный поезд на отечественной платформе с наивысшим четвертым уровнем автоматизации. По завершению всех этапов испытаний и подтверждения безопасности он будет запущен в эксплуатацию.

Для чего все эту нужно? Напомню, что сейчас поезда идут по МЦК с интервалом четыре минуты. С интервалом три минуты система управления, выстроенная исключительно на человеческих ресурсах, не справится, и для него нужно как раз переходить на беспилотное движение.

– Будут ли такие составы обозначены каким-то специальным знаком или цветом? Потому что, сами понимаете, кому-то может быть страшно, а кому-то, наоборот, будет интересно сесть именно в этот поезд.

– В отношении окраски, мы еще посоветуемся, прежде всего, с пассажирами, каким бы они хотели его видеть. Пока придерживаемся мнения, что такой поезд было бы интересно и правильно выделить цветовой гаммой.

– Рассматриваются ли другие участки для тестирования беспилотных пассажирских поездов?

– На данный момент рассматриваем полигоны, где внедрение таких пассажирских поездов может иметь максимальный эффект. Есть несколько



возможных участков. Скорее всего, это будут агломерации с высокоинтенсивным движением. Где – пока не скажу.

– С развитием беспилотных технологий машинисты не останутся без работы?

– Простые автоматические операции можно и нужно совершенствовать, но человек нужен будет всегда. При этом привычка учиться, трансформироваться для железнодорожника очень важна. Сравним машиниста 70 лет назад и сегодня. Сама технология другая. Сейчас кабины, уровень комфорта, управление – иные. Машинист – как пилот, уровень его подготовки и обучения очень высокий.

– Проводников, которые, как пассажир могу сказать, кардинально изменились в лучшую сторону, тоже вряд ли роботы смогут заменить? Пассажиру ведь нужен человек, который будет его встречать, в дороге как-то помогать, чай предложить и так далее.

– Абсолютно согласен. Даже если робот предложит чай, это точно будет другой чай, без души. Взаимоотношения людей ничто не заменит.

– Если продолжать о душевности путешествия по железной дороге. Его таким традиционным символом в России является подстаканник. Что-то вообще может его заменить в этой роли или, может быть, уже что-то заменяет?

– Мы стараемся соблюдать традиции. Подстаканник – это история, это конструкция, проверенная временем, это атмосфера путешествия. Допускаю, что он может как-то совершенствоваться, но сам формат, как и определенные ассоциации, с ним связанные, останется.

– Правильно ли я понимаю, что с увеличением грузовой работы и пассажирских перевозок, несмотря на автоматизацию некоторых процессов, никакой оптимизации персонала или введения неполного рабочего дня в компании не планируется?

– О сокращениях не думаем. И сокращениями ради сокращений не занимаемся. Мы должны в полном объеме выполнить перевозки. Для этого нам нужен определенный штат людей с определенными навыками. Мы улучшаем управленческие системы, создаем более комфортные условия, какие-то процессы автоматизируем, повышаем производительность труда. В связи с этим меняются и уточняются требования к квалификации персонала, изменяется потребность в отдельных профессиях. Кого-то переобучаем, кого-то перенаправляем на другие участки работы. Все наши действия направлены именно на совершенствование работы внутри компании.

– Видят ли РЖД дефицит кадров? Если да, то как с ним борются?

– Начинаем потихоньку ощущать. Мы прикладываем огромные усилия, чтобы к нам приходила молодежь и приходила навсегда, чтобы воспринимала РЖД как место, где можно и нужно работать всю жизнь, совершенствоваться и

развиваться. Мы постоянно мониторим уровень зарплат в регионах по различным специальностям, стараемся выставлять конкурентный уровень.

– Готовится масштабный проект: строительство в России целой сети ВСМ. Например, из Москвы можно будет доехать в Санкт-Петербург за два часа 15 минут. Иногда столько времени в большом городе занимает путь на такси во время пробок. Правильно понимаю, что проект будет реализован вообще с минимальным участием средств от государства?

– Это правда. Поэтому вопрос, может быть, только отчасти ко мне. Мы вели проект ВСМ достаточно длительный период времени. Сделали проектные работы по ВСМ в направлении Казани. Затем нам поставили задачу заняться проектированием ВСМ Москва-Санкт-Петербург. Часть работ мы выполнили. Буквально недавно конфигурация приобрела несколько иной вид. Появился интерес у инвесторов. Это Сбер, город Москва.

– Москва готова вкладываться?

– Готова. Более того, я думаю, что пул инвесторов будет гораздо шире. В предварительной модели речь идет о создании специальной компании для реализации этого проекта. Конфигурация нашего участия обсуждается, возможно, будем соинвесторами на какую-то небольшую часть, либо же будем выполнять только наш традиционный функционал – перевозки и обслуживание инфраструктуры после строительства. И речь не только про направление Москва-Санкт-Петербург. Это и дорога на Юг, и в сторону Урала. Как сказал президент, порядка 80% людей могли бы быть охвачены высокоскоростным движением. И это обязательно будет. Считаем, что модель с участием частных инвесторов будет интересна. Она имеет большую гибкость и распределение рисков.

– Кто-то из металлургов, угольщиков или других отраслей готов вкладываться? О готовности инвестировать в ВСМ в июне на ПМЭФ-2023 говорил, например, основной бенефициар «Северстали» Алексей Мордашов, отметив, что вопрос в условиях.

– Это правда. Если будет построена отдельная ВСМ, освободится существующая линия, по которой можно будет перевезти больше грузов. В этом заинтересован, в том числе, как вы говорите, Алексей Мордашов и другие участники. Если они будут вкладываться, то смогут получить не только прямые, но и косвенные эффекты для себя. Это расширение пропускной и провозной способностей. Получается интересный проект, когда выигрывают все.

– Когда планируется запустить ВСМ Москва-Санкт-Петербург?  
– Скажем так: мы планируем, что до 2030 года ВСМ будет введена. Будем стремиться максимально сократить сроки, поскольку это улучшает финансовые показатели проекта.

– «Сапсаны» останутся курсировать на действующих путях, или их переведут на ВСМ?

– Мы предполагаем, что крейсерская скорость на ВСМ будет 350-360 километров в час. В качестве целевого параметра на испытаниях мы определили 400 км/ч, но не считаем это пределом. «Сапсан», потенциально, можно будет перевести на новую линию, но она будет на переменном токе, а у нас только четыре двухсистемных (на постоянном и переменном токе, остальные на постоянном – ред.) состава «Сапсана». Впрочем, можно будет доработать, в том числе и «Сапсаны». Или же переставить их на другие линии с постоянным током. Посмотрим, какая модель будет оптимальной. Вопрос будет обсуждаться.

– Стоимость билета на поезд по ВСМ в Петербург будет выше или ниже, чем на «Сапсан»? Как на цене может отразиться время в пути в два раза быстрее?

– Есть предварительные расчеты: будет чуть дороже. С одной стороны, экономия на скорости, с другой – большое количество факторов, влияющих на стоимость. Но опять же, как вы сказали, два часа – это зачастую поездка на машине в большом городе. Кому-то захочется съездить из Москвы в театр в Санкт-Петербурге или в Эрмитаж и потом вернуться. Это абсолютно другая модель жизни.

– Понятны ли примерные сроки строительства ВСМ на Юг и до Екатеринбурга?

– Предполагаю, что до 2030 года заделы по этим направлениям у нас будут. Тем более, что проектная документация по ВСМ Москва-Казань есть по всем этапам строительства. По Москве-Адлер нужно будет сделать оценку и тоже начать двигаться.

– В поездах для ВСМ будут только сидячие пассажирские места, или, может быть, будет какое-то купе с лежащими местами, как есть в нескольких «Сапсанах»?

– Думаю, что на ВСМ на дальние расстояния будут поезда, в том числе, и со спальными местами, чтобы можно было комфортно находиться более пяти часов.

– Кстати, на пассажирах «Сапсана» в 2024 году РЖД планировали тестировать посадку в поезда по биометрии. Как будут проходить этот путь пассажиры до поезда?

– Мы к этому проекту подходим очень внимательно. Определенное количество рисков при использовании биометрии есть. Смотрим, как сделать, чтобы было безопасно, где и как пассажир должен быть идентифицирован: уже при покупке билета или при посадке в поезд. Пока это технологический эксперимент.

– Говоря про проекты ВСМ, вы очертили такую грань – 2030 год. У РЖД есть программа развития до 2030 года. На фоне изменения ситуации в экономике вы актуализовали ее параметры по инвестициям, прогнозу пассажирских перевозок, по погрузке, какие проекты убрали, а какие добавили?

– Мы планируем выйти с предложением увеличить потенциальные целевые параметры провозной способности до 2030 года. Уже сейчас видим, что они должны быть больше. Все направления используются на пределе их возможностей. Даже Северо-Запад, про который говорят, что он свободен. Там запускаются новые портовые мощности, плюс активно едут транзитом через территорию России белорусские коллеги.

– Какие плановые параметры у РЖД по инвестициям на 2024 год и какой прогноз по росту погрузки?

– В следующем году погрузка предусмотрена с ростом 1,5-2%. Объем инвестиций сейчас обсуждается, это порядка одного триллиона 300 миллиардов рублей. Общее мнение: если будет возможность, нас нужно максимально поддержать, чтобы мы, в свою очередь, не сдерживали экономику.

– Выступая на ВЭФ, вы подняли тему о необходимости индексации грузового тарифа по справедливому принципу. Я так понимаю, вы говорили о том, что следовало бы перейти с индексации по потребительской инфляции на индексацию по промышленной инфляции, идею о которой компания высказывала несколько лет назад?

– Да. Более того, мы провели специальную работу и отнесли затраты к различным индексам, которые на них влияют. Если на зарплату влияет индекс потребительских цен, значит, ее надо по этому индексу изменять. Стоимость металла, стройка идут по отдельным индексам, значит, их нужно учитывать в соответствующих категориях. Когда разница между промышленной, производственной и потребительской инфляцией незначительная, в рамках погрешности, можно с прежней формулой соглашаться. Но когда по отдельным направлениям начинаются резкие отклонения, мы должны оставаться в паритете, и наша индексация должна поддерживать доходность на не ухудшающемся уровне. Мы, исходя из этого, как раз и предлагаем индекс ценового паритета, который эту ситуацию сбалансирует.

– С какого года, по вашему мнению, целесообразно ввести расчет по такой формуле?

– Пока мы говорим, что индекс нужно проработать и обсудить на всех уровнях, чтобы была определенная форма консенсуса. Кроме того, нужно донастроить тарифную систему. Так что это произойдет не раньше 1 января 2025 года, возможно даже – 1 января 2026 года.

– Новый преysкурант планируется тоже к сроку вступления этой системы расчета приурочить или позже, или раньше?

– Возможны разные варианты. Нам нужно очень взвешенно подходить к тому, как складывается экономика у наших грузоотправителей и пассажиров. Все изменения должны быть понятны, чтобы к ним заблаговременно можно было подготовиться.

– Остается совсем немного времени до конца года, когда действуют временные правила по перевозкам грузов и готовится изменение постоянных правил недискриминационного доступа (ПНД). По вашему видению, какие грузы надо поднять повыше, чтобы работа этих правил была более справедлива?

– Мы полагаем, что скорректированные ПНД, скорее всего, будут близкими к той временной версии, которая сейчас функционирует. В ближайшее время эта тема будет обсуждаться в правительстве, поскольку есть разногласия.

Мы считаем, что правила должны, прежде всего, отражать приоритет доступа к железнодорожной инфраструктуре грузов с высокой доходностью. Это связано не столько с доходами РЖД, сколько с привлечением средств в бюджет страны. Данный подход, по нашему мнению, должен быть ключевым. Когда существуют административные квоты и ограничения, они не дают возможность развиваться в рыночных условиях. Поэтому ПНД нужно совершенствовать именно в части рыночных условий и избавляться от квот.

– Вы сказали о доходах, считали, сколько составит единовременный платеж РЖД государству?

в 2021-2022 годах. А расчетная формула сверхприбыли предполагает обратное. Основные доходы как раз зарабатывали те, кто находился в рамках свободного ценообразования, рынка, а у нас тарифная система. Все получилось, как мы и говорили, все решения по индексации в сложный для страны период были направлены не на получение нами сверхприбыли, а на обеспечение поддержки экономики.

– Получается, ничего платить не придется?

– Мы не подпадаем под критерии о сверхприбыли.

– РЖД будут запрещать сотрудникам технику Apple для служебного пользования, и если да, то в какой период этот запрет заработает?

– Запрещать сотрудникам ничего не будем, но использование этой техники в служебных целях недопустимо.

– В целом, по программному обеспечению если говорить. Можете заверить, что из-за перехода РЖД с ряда иностранных программ полностью на отечественные никаких сбоев в продаже билетов и оформлении грузоперевозок не будет?

– Мы постоянно совершенствуем наши системы «Экспресс» и «ЭТРАН». Это отечественные продукты. Пассажирам и грузоотправителям опасаться

нечего. Мы также являемся интегратором по развитию системы ERP для России, делаем ее на базе 1С и внедрим до 1 января 2025 года. Значимые объекты критической инфраструктуры у нас серьезно не зависят от зарубежного ПО, в соответствии с поручением президента РФ последние элементы устраним к 1 января (2025 года – ред.), плюс в партнерстве с «Росатомом» и «Газпромнефтью» сделаем абсолютно новые продукты.

– Давайте в заключение поговорим о планах на ближайшие 20 лет: какие дороги построите, и какие будут поезда?

– Я уверен, что следующее десятилетие будет временем высоких скоростей, прежде всего в пассажирском сегменте. Через 20 лет будет 2043 год, хотелось бы увидеть большинство из перечисленных ВСМ построенными. Предполагаю, что мы продолжим активно развивать Восток. Абсолютно точно изменится уровень комфорта. Мы продолжим обновлять подвижной состав и двигаться по пути персонального пространства. В поездах будут все сопутствующие атрибуты обычной жизни, и пассажир будет ощущать себя как дома.

*Источник: Advis.r.ru, 02.10.2023*

### **Путин и Лукашенко вскоре могут определить вариант развития железнодорожных перевозок**

Посол Белоруссии в России Дмитрий Крутой ожидает, что президенты Владимир Путин и Александр Лукашенко в ближайшее время примут окончательное решение о варианте развития железнодорожных перевозок из республики в порты Ленинградской области.

«Порты Санкт-Петербурга поняли удобство и перспективу работы с белорусами, поэтому встал вопрос «узкого горлышка» – железной дороги. Здесь есть два варианта, они сегодня представлялись президенту (Белоруссии в ходе совещания о развитии белорусского экспорта – ред.). Они обсуждались (главой белорусского государства – ред.) и с президентом России по телефону, на ближайшей встрече президенты уже должны что-то финализировать», – приводит слова Крутого белорусское госиздание «СБ.Беларусь сегодня» на своем сайте.

Глава белорусской дипмиссии отметил, что более простое решение по увеличению пропускной способности железной дороги состоит в том чтобы восстановить так называемые разъездные станции. Но основной вопрос, добавил он, заключается в финансировании. «Часть ресурсов есть у Российской железной дороги, но нужно принимать решение на правительственном уровне в

России, учитывая, что это их станции. Та железная дорога, которая проходит по нашей части, – объема на среднесрочную перспективу будет достаточно», – добавил дипломат.

На прошлой неделе Лукашенко сообщал о телефонном разговоре с Путиным, стороны обсуждали крупные совместные проекты. Глава белорусского государства заявил, что договорился со своим российским коллегой продолжить обсуждение на встрече в середине октября в Бишкеке, где пройдет саммит СНГ. По словам Лукашенко, один из проектов – увеличение пропускной способности железнодорожной инфраструктуры при поставках белорусской экспортной продукции в направлении портов Ленинградской области. Он говорил, что есть вариант строительства второй железнодорожной ветки от Белоруссии на Санкт-Петербург, чтобы белорусская сторона большие объемы грузов могла перебрасывать в российские порты и «оттуда работать на весь мир».

*Источник: Iprime, 03.10.2023*

### **Силуанов сообщил, что средства на строительство ВСМ из ФНБ пока не предусмотрены**

Средства на строительство ВСМ Москва – Санкт-Петербург из Фонда национального благосостояния (ФНБ) пока не предусмотрены в проекте бюджета на 2024-2026 годы, решение будет обсуждаться в правительстве. Об этом сообщил журналистам глава Минфина Антон Силуанов.

«Пока нет. С тем, чтобы включить ВСМ, либо надо увеличивать эту сумму, либо делать перераспределение внутри. Это решение будет обсуждаться в правительстве», – сказал Силуанов.

Как отметил министр, часть ФНБ с учетом проектов составляет около 7 трлн рублей, без проектов – 3 трлн рублей. «Эти 3 трлн превращаются в 7 [трлн рублей] к концу 2026 года. То есть, такая динамика предусмотрена пополнением средств ФНБ с учетом бюджетного правила и того прогноза, который у нас есть», – пояснил министр, отметив, что на крупные инфраструктурные проекты в проекте бюджета предусмотрено из ФНБ 4,2 трлн рублей.

#### *О проекте ВСМ*

Время в пути по ВСМ Москва – Санкт-Петербург для пассажиров составит 2 часа 15 минут. Строительство ВСМ потребует выделения средств Фонда национального благосостояния в объеме до 468 млрд рублей, подсчитали в Минтрансе РФ.

Всего на развитие высокоскоростных железнодорожных магистралей в РФ в 2024 году предполагается выделение около 21,7 млрд рублей за счет внебюджетных источников, следует из материалов к проекту. При этом финансирование на 2025 и 2026 годы на текущий момент не рассматривается.

*Источник: tass.ru, 03.10.2023*

### **С видом на море**

Началось проектирование железнодорожной ветки из Ростовской области в Крым через ДНР и Запорожскую область. Новая магистраль пройдет вдоль Азовского моря, впервые напрямую связав Таганрог, Мариуполь, Бердянск, Мелитополь и Джанкой. Важно, что новый сухопутный коридор в Крым станет альтернативой действующей автомобильной трассе.

Железнодорожный путь будет строить образованное в мае этого года ФГУП «Железные дороги Новороссии». В его задачи будет также входить создание единой логистики в этих четырех регионах и обновление парка вагонов и локомотивов.

Как отмечают в администрации Запорожской области, сегодня железнодорожное сообщение в новых регионах, к сожалению, действует только на отдельных участках. В последние 30 лет при украинской власти дорожная инфраструктура тех регионов, где должна появиться новая железная дорога, превратилась почти в руины. Действующая железнодорожная ветка, ведущая из Ростовской области через ДНР, Запорожскую и Херсонскую области в Крым, сейчас в полуразрушенном состоянии и идет по неудобному с точки зрения логистики маршруту через Донецк, Волноваху и Токмак. Эти населенные пункты находятся на удалении от моря и не закрывают потребности в перевозках на азовском побережье. Если общая протяженность железнодорожных путей в новых субъектах, по данным правительства РФ, составляет 6,4 тысячи километров, то сегодня они практически не задействованы, только по маршруту Ясиноватая – Иловайск – Успенская (ДНР) ходит единственный пассажирский поезд.

Глава аналитического бюро СОНАР-2050 Иван Лизан отмечает важность строительства новой дороги еще и потому, что Донецкая железная дорога, часть которой контролирует Россия, и Северо-Кавказская железная дорога электрифицированы по-разному: где-то ток постоянный, а где-то – переменный. Поэтому сейчас, когда поезд из ДНР доходит до границы с Ростовской областью, приходится менять тягу, что мешает, скажем, пустить прямую электричку из Таганрога в Донецк.



При этом в ДНР из-за повреждений путей и разрушения вокзала в Волновухе нет прямого железнодорожного сообщения между наиболее крупными городами региона – Мариуполем и Донецком.

По словам министра экономического развития Запорожской области Юрия Гуськова, окончательное проектирование дороги должно занять считанные недели. Сроки же ее строительства эксперты оценивают по-разному. Точных данных пока нет.

Прокладку новых рельсов в Приазовье планируется завершить в течение ближайших лет. По данным правительства Запорожской области, на отдельных участках ветки уже начат ремонт путей.

– Оно не займет много времени, так как будет проходить в степи, где нет сложного рельефа, – считает Лизан. – Основная задержка в реализации проекта может возникнуть только в связи с необходимостью выкупа участков под строительство у частных собственников.

*Источник: rg.ru, 04.10.2023*

### **Capitol Corridor использует федеральный грант на модернизацию участка Сакраменто – Розвилл**

Capitol Corridor Joint Powers Authority (CCJPA) – партнерское объединение шести транспортных администраций восьми округов Северной Калифорнии объявило о получении федерального гранта в размере 42,51 млн долл. США. Грант предоставлен для реализации первого этапа проекта модернизации участка Сакраменто – Розвилл (Sacramento-to-Roseville Third Track, SR3T) в железнодорожном коридоре протяженностью 270 км между городами Оберн и Сан-Хосе. Остальную часть расходов (71,9%) возьмет на себя штат Калифорния.

Завершение первого этапа проекта SR3T позволит ввести в обращение на этом участке дополнительно две пары поездов, а выполнение работ второго этапа – еще семь пар. Общая стоимость проекта SR3T оценивается в 275 млн долл. США.

Грант предоставлен Федеральной железнодорожной администрацией (FRA) в рамках программы Consolidated Rail Infrastructure and Safety Improvements (CRISI). Общий объем финансирования, предусматриваемый CRISI, составляет 1,4 млрд долл. США. Эти средства направляются на реализацию 70 железнодорожных проектов в 35 штатах США.

CCJPA рассчитывает на финансовую поддержку и по ряду других проектов в развитие инфраструктуры коридора Оберн – Сан-Хосе, в котором

организовано движение как пассажирских поездов (региональных и междугородного Capitol Corridor национального оператора Amtrak), так и грузовых железной дороги Union Pacific – владельца инфраструктуры.

*Источник: progressiverailroading.com, 27.09.2023 (англ. яз.)*

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

### **MSC покупает 50% акций Italo**

Швейцарская логистическая корпорация Mediterranean Shipping Company объявила о заключении соглашения о приобретении около 50% акций частного итальянского оператора высокоскоростных железнодорожных перевозок Italo у инвестиционной группы Global Infrastructure Partners (GIP).

Согласно заявлению, MSC будет управлять Italo совместно с GIP. GIP, Allianz и другие инвесторы сохраняют за собой оставшиеся примерно 50% акций.

GIP приобрела 100% Italo главы и основателя компании Луки Кордеро ди Монтеземоло в начале 2018 года за 1,98 млрд евро. Позже в том же году она продала 11,2% акций Italo европейской страховой группе Allianz.

Ди Монтеземоло – бывший глава Ferrari NV – основал Italo в 2006 году, однако первый маршрут, связавший Рим с Миланом, удалось запустить только в 2012 году. Сегодня скоростные маршруты Italo связывают между собой 51 город и перевозят более 20 млн пассажиров в год по сравнению с 13 млн пассажиров в 2017 году и 6 млн чел. в 2014 году.

В прошлом месяце заявка MSC победила в тендере по приватизации контрольного пакета Renfe Mercancías, грузового перевозчика испанского национального железнодорожного оператора Renfe.

Также сейчас идет сделка по продаже MSC миноритарного пакета акций гамбургского холдинга HHLA, в состав которого помимо терминального бизнеса, управляющего пятью контейнерными терминалами в Германии, входит также интермодальный оператор Metrans.

*Источник: infranews.ru, 03.10.2023*

## **Объем белорусско-российских железнодорожных перевозок в 2023 году может достичь 1,5 млрд долл.**

Объем железнодорожных перевозок между Беларуссией и Россией по итогам 2023 года может составить 1,5 млрд долл. Об этом журналистам после состоявшегося в Могилеве заседания группы высокого уровня Совета министров Союзного государства Беларуссии и России заявил сопредседатель группы, белорусский посол в Москве Дмитрий Крутой.

«У железнодорожников созданы отдельные группы, которые каждый месяц очень детально разбирают все вопросы: направления, виды грузов, предоставляемые скидки. Эффект, которого они добились, – вырос товарооборот именно с использованием железной дороги на 25% между нашими странами, выровняли они сальдо, и перевозки сегодня в Россию, и перевозки в Беларуссию составляют практически паритетную величину – 400 млн долл. в каждую сторону буквально за семь месяцев. По году они планируют выйти вообще на 1,5 млрд долл. Это цифры, еще в начале прошлого года казавшиеся фантастическими», – сказал Крутой.

Он отметил, что в настоящее время железнодорожный транспорт вышел на первое место в секторе транспортных услуг между Беларуссией и Россией.

«Та проблема с минерально-строительными грузами, когда они (представители железнодорожных ведомств Беларуссии и России – прим. ТАСС) не могли найти баланс интересов с учетом плеча до разных регионов, они несколько раз приходили на нашу группу [высокого уровня] с соответствующими расчетами. Сегодня они собственно договорились, и мы с [сопредседателем группы с российской стороны, вице-премьером РФ] Алексеем Логвиновичем [Оверчуком] констатировали, что наши транспортники в сфере железнодорожного транспорта поработали очень и очень эффективно и хорошо», – заявил Крутой.

*Источник: tass.ru, 29.09.2023*

## **РЖД хотят предложить увеличить целевые параметры провозной способности до 2030 г.**

РЖД планируют предложить увеличить потенциальные целевые параметры провозной способности железных дорог до 2030 года, сообщил в интервью РИА Новости генеральный директор компании Олег Белозёров.

«Мы планируем выйти с предложением увеличить потенциальные целевые параметры провозной способности до 2030 года. Уже сейчас видим, что они должны быть больше», – сказал глава РЖД.

Все направления, отметил он, используются на пределе их возможностей. «Даже Северо-Запад, про который говорят, что он свободен. Там запускаются новые портовые мощности, плюс активно едут транзитом через территорию России белорусские коллеги», – пояснил глава РЖД.

*Источник: ria.ru, 02.10.2023*

### **Погрузка на сети РЖД за 9 месяцев выросла на 0,6%, в том числе в сентябре - на 0,2%**

Погрузка на сети РЖД за девять месяцев 2023 года выросла на 0,6% по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года, в том числе в сентябре – на 0,2%, сообщила компания.

«Погрузка на сети РЖД в сентябре выросла на 0,2%, до 100,9 млн тонн... За 9 месяцев 2023 года погрузка на сети РЖД составила 926,8 млн тонн. Это на 0,6% больше, чем за аналогичный период прошлого года», – говорится в сообщении.

Рост погрузки в январе-сентябре отмечен: у каменного угля (262,8 млн тонн, +0,9%), кокса (8,6 млн тонн, +10,8%), черных металлов – 51 млн тонн (+1,1%), лома черных металлов (10,4 млн тонн, +4,1%), химических и минеральных удобрений (47,1 млн тонн, +3,9%), зерна (23,2 млн тонн, +42,9%), строительных грузов (101,2 млн тонн, +0,2%), остальных, в том числе грузов в контейнерах (88,5 млн тонн, +5,6%).

Снижение погрузки зафиксировано: у нефти и нефтепродуктов (156,7 млн тонн, -2,1%), руды железной и марганцевой (84 млн тонн, -3,1%), цемента (19,2 млн тонн, -2,1%), лесных грузов (20,4 млн тонн, -17,9%), руды цветной и серного сырья (13,6 млн тонн, -2,2%), химикатов и соды (16,3 млн тонн, -5,5%), промышленного сырья и формовочных материалов (23,8 млн тонн, -0,5%).

Грузооборот за девять месяцев вырос на 1% и составил 1 трлн 987,7 млрд тарифных тонно-километров, с учетом пробега вагонов в порожнем состоянии – на 0,1%, до 2 трлн 467,2 млрд тонно-километров. Грузооборот за сентябрь сократился по сравнению с аналогичным периодом прошлого года на 1,1% – до 211,4 млрд тарифных тонно-километров, с учетом пробега вагонов в порожнем состоянии – на 1,7% до 261,7 млрд тонно-километров.

РЖД, по последним официально озвученным прогнозам, по итогам всего 2023 года планируют рост погрузки на 0,8%.

*Источник: ria.ru, 02.10.2023*

## **Перевозки пассажиров по железнодорожной сети РФ в сентябре выросли на 3,2%**

Перевозки пассажиров по железнодорожной сети России в сентябре 2023 года выросли на 3,2% по отношению к аналогичному уровню прошедшего года и составили 102,8 млн человек. Об этом сообщили в пресс-службе холдинга «Российские железные дороги».

«По оперативным данным, в сентябре 2023 года с вокзалов и станций ОАО «РЖД» отправилось 102,8 млн пассажиров, что на 3,2% выше показателя аналогичного периода прошлого года. В том числе в пригородном сообщении их количество составило 92,3 млн человек (+2,4%), в дальнем следовании – 10,5 млн (+10,6%)», – говорится в сообщении.

Пассажирооборот в сентябре текущего года увеличился на 8,7% по отношению к показателю 2022 года и составил 12,5 млрд пассажиро-километров. В пригородном сообщении он вырос на 7,4%, до 2,93 млрд пассажиро-километров, в дальнем следовании – на 9,2%, до 9,53 млрд пассажиро-километров.

За январь – сентябрь 2023 года отправлено 886,9 млн пассажиров, что на 4,3% больше, чем в 2022 году, из них в пригородном сообщении – 793,3 млн (+3,5%), в дальнем следовании – 93,6 млн (+12%).

Пассажирооборот с начала 2023 года вырос на 10,1% по отношению к аналогичному периоду прошлого года и составил 105,5 млрд пассажиро-километров, в том числе в пригородном сообщении – 24,87 млрд пассажиро-километров (+5,2%), в дальнем следовании – 80,65 млрд пассажиро-километров (+11,7%).

*Источник: tass.ru, 02.10.2023*

## **РЖД готовят на 2024 год инвестпрограмму на рекордные 1,3 триллиона рублей**

РЖД готовят инвестпрограмму на 2024 год объемом около 1,3 трлн рублей и планируют рост погрузки на 1,5-2% по сравнению с предыдущим годом, сообщил в интервью РИА Новости генеральный директор компании Олег Белозёров.

«В следующем году погрузка предусмотрена с ростом 1,5-2%. Объем инвестиций сейчас обсуждается, это порядка 1 трлн 300 млрд рублей», – рассказал Белозёров.

Погрузка на сети РЖД по итогам 2022 года составила 1,23 млрд тонн. Компания, по последним официально озвученным прогнозам, ожидает в 2023 году рост погрузки на 0,8%.

Сарех РЖД на текущий год изначально составлял свыше 1,07 трлн рублей. Это был рекордный объем. Инвестпрограммы госмонополии, созданной в 2003 году, в предыдущие годы не превышали эту планку. Однако в сентябре глава РЖД сообщил, что инвестиционная программа на 2023 год составляет уже почти 1 трлн 200 млрд рублей.

«Общее мнение: если будет возможность, нас нужно максимально поддержать, чтобы мы, в свою очередь, не сдерживали экономику», – добавил Белозёров.

*Источник: ria.ru, 02.10.2023*

### **ИПЕМ: Исследовать транспортные расходы, анализируя только темпы индексации тарифов и изменения арендной ставки неправильно**

О динамике транспортных расходов грузоотправителей за 20 лет, что в активе российской железнодорожной отрасли и какова структура рынка операторов в РФ, а также о тарифах перевозчика и динамике операторской ставки рассказал заместитель генерального директора АНО «ИПЕМ» Владимир Савчук на конференции «Операторский бизнес: четверть века на сети РЖД», организованной ИА «РЖД-Партнер».

Организационная структура железнодорожной отрасли в России в процессе реформы претерпела изменения в части принадлежности парка грузовых вагонов. Первоначально планировалось, что общесетевой перевозчик будет эксплуатировать собственный инвентарный парк, преимущественно универсальный: полувагоны, платформы и прочие. Однако диспропорции в системе регулирования парков грузовых вагонов общесетевого перевозчика и частных компаний порождали дискриминацию. Так, общесетевому перевозчику было запрещено оперативно реагировать на рыночную конъюнктуру, давать скидки или делать наценки, чем активно пользовались частные компании. Кроме этого, программой реформы не только прямо запрещалось «РЖД» закупать парк грузовых вагонов, но «РЖД» должны были распродавать парк своих вагонов. Закупку новых должны были выполнять исключительно частные компании.

«Постепенное изменение соотношения грузового вагонного парка, находящегося в собственности «РЖД» и в собственности грузовых операторских компаний, происходит за счет сокращения грузового вагонного

парка «РЖД» по мере его износа и одновременного приобретения грузовыми операторскими компаниями новых грузовых вагонов на заводах, а также вагонов парка «РЖД», подлежащих капитально-восстановительному ремонту. Таким образом, доля парка грузовых вагонов, находящихся в собственности независимых грузовых операторских компаний, постепенно увеличивается и к третьему этапу реформирования достигнет 50% и более», – объясняет Владимир Савчук.

Экономической основой функционирования операторов стало выделение в Прейскуранте №10-01 в 2003 году вагонной составляющей. Первоначально в МПС затраты на вагонный парк составляли порядка 7-8%. Выделенная вагонная составляющая в среднем была 15%. Однако по цистернам она составила 21-22%, по полувагонам 11-12% и т.д.

Перекосы в размере вагонной составляющей в начале реформы привели к диспропорциям в обновлении парка вагонов: частными компаниями в 75-90% случаев закупались именно цистерны.

«Бизнес пошел туда, где создали специальные условия. Дефицит полувагонов был жесточайший. Но вагонная составляющая – минимальная. И когда в 2007 году на совещании в Кузбассе встал вопрос – почему такой дефицит вагонов для вывоза угля? «РЖД» ответили: нам запрещают покупать вагоны, вагоны должны покупаться только частными компаниями. Задавали вопрос частникам: почему вагоны не покупаете? Ответ простой: потому что невыгодно», – рассказывает Владимир Савчук.

С 2008 года, по его словам, тарифы выровняли. Рынок оперирования в РФ окончательно сформировался только после 2011 года, после выделения грузовых вагонов из состава общесетевого перевозчика.

«Изначально решение выделять или не выделять частный парк было связано со следующими причинами: «РЖД» настаивали, что нужно создать одинаковые условия работы парка. Если одна его часть – 30%, не регулируется, то не должна регулироваться и вторая. Регуляторы не взяли на себя ответственность и на дерегулирование парка в составе «РЖД» не решились. Был выбран иной вариант – выделение парка. Де-юре регулирование было, а де-факто произошло дерегулирование перевозок, поскольку привлечь парк перевозчика по тарифу №10-01 было невозможно», – говорит Владимир Савчук.

По данным на 1 января 2022 года на сети 89,5% составляют операторские вагоны. Внутри операторского сообщества есть разделение на независимых операторов, чей парк составляет 64,6% и кэптивные операторы – 16,6%. Более 4% инвентарного парка принадлежит «РЖД» и для перевозок грузов не используется. Примерно 9% парка у грузовладельцев. Таким образом, около

25% процентов – парк под контролем грузовладельцев. В 2023 году доля такого парка составляла около 12,5%.

«Некоторые эксперты, сравнивая темпы индексации тарифов «РЖД» с темпами изменения арендной ставки на грузовые вагоны (в основном полувагоны) делают вывод о том, что грузовладельцы сэкономили за счет «развития конкуренции» и привлечения частных вагонов по отношению к затратам на перевозки в ситуации монопольного парка у «РЖД». При этом ни у одного эксперта не удалось выяснить, сколько «сэкономили» грузовладельцы на вагон или на тонну, – подчеркивает Владимир Савчук. – Для примера мы взяли маршрут перевозок экспортного угля Кузбасс – Находка. Отмечу, что в 2022 году на данном маршруте за счет отмены скидочных коэффициентов за дальность тарифы выросли на 70%, что косвенно должно было подтвердить «правоту» экспертов».

Однако по оценкам ИПЕМ, по состоянию на 2023 год превышение транспортных расходов с использованием частных вагонов, привлеченных по рыночным ставкам для перевозок, по сравнению с полным тарифом общесетевого перевозчика, составило 15,8%. Для расчетных условий 2021 года (до отмены понижающих коэффициентов за дальность) превышение составило 50%.

«Таким образом, исследовать транспортные расходы, анализируя исключительно только темпы индексации тарифов и изменения арендной ставки некорректно. Приведенный пример показывает, что «упрощенный» подход к оценке транспортных затрат может давать противоположные результаты оценок. У данного вопроса много «слоев» – необходимо смотреть обороты вагонов, расходы, возможности обратной загрузки и другое», – резюмировал Владимир Савчук.

К сожалению, в настоящее время ни один регулятор в России не отслеживает изменение транспортных расходов грузоотправителей и не может сказать, какое количество триллионов рублей заплатила экономика за услуги железнодорожного транспорта.

В настоящее время одна из целей реформы железнодорожного транспорта – снижение транспортных расходов, продолжает быть актуальной.

*Источник: Advis.r.ru, 02.10.2023*



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

### **РЖД считают важным решить вопрос финансирования Восточного полигона-III во избежание пауз**

РЖД считают важным решить вопрос финансирования третьего этапа Восточного полигона, куда входят БАМ и Транссиб, во избежание задержек в реализации проекта, сообщил замгендиректора компании Алексей Шило.

Он напомнил про востребованность перевозок на Восточном полигоне и необходимость его дальнейшего развития.

«Поэтому нужен будет БАМ-3, Транссиб-3, назовем это так, и выход по меньшей мере на 255 млн тонн, которые сегодня уже более-менее просчитываются. Всех коллег приглашаем к этой дискуссии, к этому обсуждению присоединяться, потому что, если мы с вами не определим финансовую модель, мы не определимся по источникам, то, конечно, эти работы на какое-то время могут у нас задержаться, чего бы очень не хотелось», – сказал Шило на транспортно-логистической конференции «PRO//Движение. Сибирь».

РЖД в настоящее время реализуют второй этап развития Восточного полигона стоимостью 1,1 трлн рублей. Он рассчитан до 2024 года и предусматривает увеличение провозной способности до 180 млн тонн со 158 млн тонн в 2022 году. Холдинг РЖД ведет предпроектные работы и по третьему этапу. Он разделен на подэтапы, исходя из прогноза увеличения грузооборота. Первый предполагает рост провозной способности до 197 млн тонн.

РЖД сообщали, что для достижения провозной способности Восточного полигона к 2032 году не менее 255 млн тонн в год необходимо строительство новых инженерных сооружений. В частности, речь идет о создании второго Кодарского тоннеля, второго Кузнецовского тоннеля, второго Северомуйского тоннеля и моста через реку Амур. РЖД в рамках ВЭФ-2023 заключили договор о совместной реализации этих четырех проектов с Газпромбанком и «Бамтоннельстрой-Мостом».

Стоимость реализации третьего этапа развития Восточного полигона, в который входят БАМ и Транссиб, с увеличением провозной способности до 255 млн тонн оценивается в 2 трлн рублей, говорил журналистам замминистра транспорта Валентин Иванов.

*Источник: Iprime.ru, 03.10.2023*

## **РЖД расширили все подходы к крупнейшей развязке на Транссибе**

РЖД расширили все подходы к станции Тайшет, которая является крупнейшей развязкой на Транссибирской магистрали, сообщила компания.

«Расширили все подходы к крупнейшей развязке на Транссибе – станции Тайшет. Последним стал перегон Тагул – Тайшет в Иркутской области. Теперь составы здесь едут сразу по двум путям», – говорится в сообщении.

Участок находится на пересечении Транссибирской и Южно-Сибирской магистралей на линии Междуреченск – Тайшет. По ней едут угольные грузы из Кузбасса и Хакасии в направлении Дальнего Востока.

Железнодорожники в ходе работ уложили почти 13 километров пути и 16 стрелочных переводов, отсыпали свыше 400 тыс. м<sup>3</sup> земляного полотна, протянули более 20 км контактной сети и 140 км линий связи.

Кроме того, возвели два путепровода. Один из них установили на станции Тайшет над главным ходом Транссиба.

«Такое инженерное решение позволило уйти от пересечения в одном уровне маршрутов поездов, которые следуют по Транссибу, с теми, что идут со стороны Абакана на БАМ», – отмечают РЖД.

*Источник: Iprime.ru, 03.10.2023*

## **На Восточном полигоне увеличили пропускную способность к ДВ портам**

В рамках второго этапа модернизации проложили 10 км путей на перегоне Демченко – Исакан и улучшили разъезд Вельбеткан

На перегоне Демченко – Исакан линии Февральск – Новый Ургал Байкало-амурской магистрали специалисты построили 10 км вторых путей. Как сообщает пресс-служба группы компаний 1520, состоялось переключение движения на новые устройства сигнализации, централизации и блокировки (СЦБ). Отмечается, что развитие этого участка позволит увеличить пропускную способность для поездов с месторождений угля Кузбасса и Якутии к тихоокеанским портам. Это часть второго этапа модернизации Восточного полигона.

На данном участке также восстановили автомобильную дорогу, которой теперь могут пользоваться и строители, и жители ближайших поселков.

Кроме того, на линии Хани – Тында генеральный подрядчик работ, компания «Бамстроймеханизация» группы 1520, модернизировала разъезд Вельбеткан. «Строители удлинили приемоотправочные пути, смонтировали стрелочные переводы, установили новые светофоры. Реконструкция разъезда

позволит работать с длинносоставными поездами, что раньше было невозможно», – говорится в сообщении.

Управлять движением поездов на этих участках будет микропроцессорная централизация МПЦ-ЭЛ. Ее внедрили также на станциях Северобайкальск и Улак.

Отмечается, что в ходе работы над данными проектами переработано 580 тыс. кубометров грунта, смонтировано 22 искусственных сооружений, проложено около 264 км кабелей СЦБ и связи. Для обслуживающего железнодорожную дорогу персонала было открыто 4 пункта обогрева. Компания также приняла меры по сохранению вечной мерзлоты в основании земляного полотна.

Ранее РБК Приморье сообщал, что в первом полугодии 2023 года на Дальневосточной железной дороге подготовили к укладке 123 км земляного полотна. Готовые участки насыпи расположены на линии Тында - Хани, Тында – Бамовская, Февральск – Новый Ургал – Комсомольск-на-Амуре, Комсомольск – Советская Гавань. Самый протяженный объект – разъезд Мостовой, который переустраивают в двухпутную вставку на перегоне Дюгабуль – Ункур (линия Тында – Хани). Его длина составляет 17,4 км.

*Источник: rbc.ru, 03.10.2023*

### **Власти Приморья считают нужным построить альтернативные железнодорожные ветки к портам Находка и Ольга**

Мощности региона по транзиту и перевалке грузов в ближайшей перспективе возрастут с 150 млн тонн до 300-400 млн тонн в год.

Власти Приморского края считают целесообразным вернуться к реализации проектов альтернативных железнодорожных магистралей к портам Находка и Ольга. Об этом заявил губернатор региона Олег Кожемяко в интервью «Интерфаксу».

«Наряду с мероприятиями по расширению пропускной способности существующих линий Транссиба и БАМа, считаем целесообразным вернуться к реализации альтернативных железнодорожных магистралей в Приморье. В частности, продлению линии БАМа от Комсомольска-на-Амуре через Новочугуевку к портам Находки и строительству новой линии от Новочугуевки к порту Ольга», – приводятся слова губернатора.

Глава региона заявил, что краевые власти обращают внимание руководства страны и РЖД на региональные потребности, планы и возможности развития перегрузочных мощностей в морских портах, инвестиционных проектов в промышленности.

Он также отметил, что ориентиром для транспортной отрасли Приморья на ближайшую перспективу является увеличение мощностей по транзиту и перевалке грузов с нынешних 150 млн тонн в год до 300-400 млн тонн.

Как передавало ИАА «ПортНьюс», по данным генерального директора ООО «Универсальная логистика» Ирины Ольховской, портовые мощности Дальневосточного бассейна уже вдвое превышают провозную способность железнодорожных подходов и этот разрыв возрастает. В настоящее время дефицит провозной способности железнодорожных подходов оценивается в 95 млн тонн в год, а в 2025-27 годах он может составлять уже 187 млн тонн в год (с учетом планов развития Восточного полигона).

*Источник: portnews.ru, 29.09.2023*

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

### **Общий грузооборот морских портов Астрахань и Оля в январе-августе текущего года увеличился на 58%**

Динамика грузооборота связана с активизацией перевозок грузов по транскаспийскому маршруту МТК «Север-Юг»

Общий грузооборот морских портов Астрахань и Оля в январе-августе текущего года увеличился на 58% (до 2,7 млн тонн) по сравнению с аналогичным периодом 2022 года. Об этом сообщил министр промышленности, торговли и энергетики Астраханской области Илья Волынский, говорится в сообщении министерства.

«Общий грузооборот морских портов Астрахань и Оля составил 2,7 млн тонн, темп роста по сравнению с аналогичным периодом 2022 года – 158,7% (1,7 млн тонн в 2022 году), по сравнению с 2021 годом – 151% (1,8 млн тонн – в 2021 году). На 67% увеличилась перевалка цемента, на 86% – перевалка оборудования, на 41% – разного груза, на 34% – продукты, на 67% – контейнеров, в 2,5 раза – зерна», – сказал министр.

Он пояснил, что динамика грузооборота связана с активизацией перевозок грузов по транскаспийскому маршруту МТК «Север-Юг», который в условиях санкционных ограничений становится все более востребованным.

*Источник: portnews.ru, 29.09.2023*

## **Новый этап сотрудничества России и Ирана в области железнодорожного транспорта**

С 26 по 29 сентября 2023 г. в Тегеране (Иран) прошла 10-я международная выставка Iran RailExpo, в которой приняли участие представители транспортной отрасли России. На экспозиционной площади более 20 тыс. м<sup>2</sup> были представлены продукция железнодорожного машиностроения, а также предложения по техническому обслуживанию и страхованию.

В ходе ряда встреч были подписаны четыре соглашения о сотрудничестве между иранскими и российскими партнерами. Представители российской делегации посетили каспийский порт Бендер-Энзели и обсудили с иранскими коллегами перспективы развития международного транспортного коридора «Север-Юг».

По информации Министерства дорог и городского развития Ирана, продолжаются консультации и готовятся документы по исполнению проекта строительства ключевого звена западной ветви коридора «Север-Юг» – железной дороги Решт – Астара. Основной контракт на строительство был подписан представителями правительств России и Ирана 4 июля 2023 г., а соглашение о финансировании проекта – в мае 2023 г.

Приступить к реализации проекта намечено до 20 марта 2024 г. (конец года по действующему в Иране персидскому календарю), а завершить строительство – в течение 3 лет. Ожидается, что ввод в эксплуатацию участка Решт – Астара позволит Ирану получать доход в размере около 20 млрд долл. США ежегодно, а в первый год эксплуатации по нему может быть перевезено до 1 млн пассажиров и 10 млн т грузов.

*Источник: zdmira.com, 02.10.2023*

## **Кабул изъявил готовность предоставить условия для проекта «Север-Юг»**

Власти Афганистана готовы предоставить необходимые возможности и условия для реализации транспортных и энергетических проектов, включая транспортный коридор «Север-Юг», заявил исполняющий обязанности министра иностранных дел во временном правительстве талибов (движение «Талибан» находится под санкциями ООН за террористическую деятельность) Амир-Хан Муттаки.

«Мы готовы предоставить все необходимые возможности для (развития) региональных связей: транспорта, передачи энергии... Сейчас благоприятные условия для реализации торгового коридора «Север-Юг... Мы готовы

предоставить все необходимые условия и удобства для реализации инфраструктурных проектов в энергетике, шахтах, сельском хозяйстве, линиях связи, железных дорогах», – сказал Амир-Хан Муттаки на переговорах «московского формата» по Афганистану.

В Казани прошло пятое заседание «московского формата» консультаций по Афганистану, который включает афганских представителей и соседние страны.

Афганистан представляла делегация талибов во главе с и.о. главы МИД во временном правительстве талибов Амир-Ханом Муттаки.

Первое заседание «московского формата» по урегулированию афганского конфликта состоялось 14 апреля 2017 года с участием заместителей министров иностранных дел и спецпредставителей 11 стран (России, Афганистана, Китая, Пакистана, Ирана, Индии, Казахстана, Таджикистана, Киргизии, Узбекистана и Туркмении).

Главной задачей «московского формата» было заявлено содействие продвижению процесса национального примирения в Афганистане и скорейшему установлению мира в этой стране.

*Источник: ria.ru, 29.09.2023*

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

### **Оператор Freightliner вводит в обращение дополнительно 25 грузовых поездов**

Грузовой оператор Freightliner, являющийся дочерним предприятием компании Genesee & Wyoming (G&W, США), объявил о запуске в октябре 2023 года дополнительно 25 железнодорожных маршрутов на еженедельной основе, включая два новых – от порта Филикстоу до города Давентри в центральной части Англии, а также от порта Саутгемптон на южном побережье Англии до столицы Уэльса Кардиффа.

Клиенты, сделавшие выбор в пользу железнодорожного маршрута Саутгемптон – Кардифф вместо автомобильного, смогут воспользоваться льготами в рамках объявленной портовым оператором DP World программы Modal Shift.

Кроме того, к числу дополнительных маршрутов относятся Гранджемут (Шотландия) – Давентри, Саутгемптон – Лидс, Филикстоу – Манчестер,

Манчестер – Бирмингем, Бирмингем – порт Гейтуэй (Лондон), а также Бирмингем – Филикстоу.

По информации Freightliner, ввод в обращение каждого поезда из упомянутых позволит отказаться от 52 рейсов грузовых автомобилей, что равнозначно сокращению выбросов CO<sub>2</sub> на 76%. В частности, это позволит снизить загруженность автомагистрали A14 между Филикстоу и Давентри.

*Источник: railfreight.com, 02.10.2023 (англ. яз.)*

### **В Китае стартовали железнодорожные перевозки в 50-футовых контейнерах**

В Китае стартовали железнодорожные перевозки грузов в 50-футовых контейнерах во внутренних сообщениях. Поезда с такими контейнерами 20 сентября 2023 г. были одновременно отправлены с терминалов в Гуанчжоу (провинция Гуандун), Шанхае, Чанша (провинция Хунань) и Куньмине (провинция Юньнань).

Перевозки в 50-футовых контейнерах организованы между специализированными терминалами поездами со скоростью до 120 км/ч. Планируется, что время транспортировки между Гуанчжоу и Чанша составит 10 ч, Шанхаем и терминалами в провинции Гуандун – 27 ч, а Куньмином и этими терминалами – 40 ч.

Контейнер 50-футового формата разработан железными дорогами Китая (CR) и является самым крупным в стране. При объеме 114,4 м<sup>3</sup>, что на 50% больше, чем у стандартного 40-футового контейнера, и массе брутто 36 т такой контейнер имеет грузоподъемность 30,85 т.

По оценкам CR, перевозки в 50-футовых контейнерах во внутренних сообщениях существенно снизят транспортные издержки за счет сокращения времени доставки грузов и расходов на топливо. Маршруты проходят по электрифицированным магистралям, часть грузов будет переориентирована с автомобильных дорог. Планируется, что география транспортировки грузов в 50-футовых контейнерах будет расширена и охватит все основные экономические зоны Китая.

*Источник: railfreight.com, 26.09.2023 (англ. яз.)*

## **В Нигерии открыто грузовое движение на линии Лагос – Ибадан**

В Нигерии началось движение грузовых поездов из порта Апапа по железной дороге Лагос – Ибадан протяженностью 157 км. В коммерческую эксплуатацию эта линия колеи 1435 мм была введена в июне 2021 года. Однако строительство трех путей на терминале в порту Апапа вблизи Лагоса тормозилось из-за вовремя не снесенного здания таможенной службы.

В настоящее время с одного пути в порту Апапа в направлении Ибадана ежедневно отправляются три поезда с 30 контейнерами импортных товаров каждый. По информации национального оператора – корпорации Nigeria Railways (NRC), после сноса упомянутого таможенного объекта число ежедневных рейсов возрастет до девяти.

Во втором квартале 2023 года доходы NRC составили 1,3 млрд нигерийских найр (около 1,67 млн долл. США), что соответственно на 33 и 76,6% больше по сравнению с первой четвертью 2023 года и аналогичным периодом 2022 года. Из этой суммы 1,1 млрд найр получено от пассажирских перевозок, что на 83,9 % превышает уровень второго квартала 2022 года.

По данным Национального бюро статистики, в апреле-июне 2023 года по железным дорогам Нигерии было перевезено свыше 474,1 тыс. чел., в то время как годом ранее – 422,4 тыс. В первом квартале 2023 года объем грузовых перевозок NRC составил 56 тыс. т, а за тот же период 2022 года – 31,2 тыс. т.

*Источник: railjournal.com, 26.09.2023 (англ. яз.)*

## **Новый ускоренный контейнерный поезд Москва - Новороссийск тестируют в России**

Новый ускоренный контейнерный поезд тестируют в России по маршруту Москва – Новороссийск – Москва, он движется почти в два раза быстрее обычных контейнерных поездов за счет специального расписания и инновационных фитинговых платформ, из которых состоит поезд, сообщила пресс-служба «Почты России».

«1 октября 2023 года со станции «Ворсино» Московской железной дороги «Почта России» и РЖД отправили в тестовый рейс скоростной контейнерный поезд по маршруту Москва – Новороссийск – Москва. Новый экспресс движется почти в два раза быстрее традиционных контейнерных поездов. В Новороссийске железнодорожный сервис стыкуется с ускоренными морскими линиями ГК «Силмар» в Индию, ОАЭ и страны Юго-Восточной Азии», – следует из сообщения.



Там отметили, что ускоренная перевозка контейнеров доступна благодаря формированию поезда из инновационных фитинговых платформ, сконструированных для движения со скоростью до 140 километров в час. Новая технология железнодорожной перевозки может стать качественной альтернативой автомобильной доставке на этом маршруте. В свой первый рейс состав из 20 скоростных вагонов доставит в порт 80 крупнотоннажных контейнеров.

В компании рассказали, что ранее доставка из индийских портов в Москву занимала в среднем 40-45 суток, иногда доходила до двух месяцев из-за задержек в пунктах перевалки. Сейчас с прямым морским сервисом из Индии до Новороссийска и далее на скором поезде «Почты России» грузы смогут «долетать» до Москвы за 18-20 суток.

«Наши партнеры, компания «Почта России», приняли участие в этом новом для нас сервисе. Грузы, чувствительные к срокам доставки, прежде всего e-com, получают дополнительную возможность к перевозкам железнодорожным транспортом. Можно будет быстрее перемещать свои товары», – прокомментировал заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Алексей Шило, слова которого приводятся в сообщении.

«Регулярные скоростные железнодорожные контейнерные перевозки в сообщении с Новороссийским портом позволят нам предложить маркетплейсам и другим клиентам, заинтересованным в логистике товаров народного потребления, мультимодальные решения для маршрутов из Индии, Турции и других стран с выгодным соотношением скорости и цены», – приводятся в сообщении слова руководителя дирекции по развитию железнодорожных и контейнерных перевозок «Почты России» Юрий Юрьев.

*Источник: Iprime.ru, 03.10.2023*

### **Segezha Group наращивает контейнерный экспорт в Китай через погранпереход Гродеково**

Российский лесопромышленный холдинг Segezha Group на 22% увеличил объем контейнерных отправок пиломатериалов производства Онежского лесопильно-деревообрабатывающего комбината в Архангельской области в Китай через российско-китайский железнодорожный пункт пропуска Гродеково – Суйфэньхэ в Приморском крае.

Первый поезд из 76 40-футовых контейнеров на 38 платформах отправился из Онеги 22 сентября. Организатором отправки выступила операторская компания «Рейлшип Сервис». По расчетам Segezha Group, в

пункт назначения в китайском городе Гуанчжоу провинции Гуандун состав прибудет через 15-20 дней. После завершения тестовой перевозки грузоотправитель планирует ежемесячно отправлять из Онеги в Китай до 5 контейнерных поездов увеличенной составности.

Ранее из Онеги на одном контейнерном поезде можно было отправить не более 62 FEU, рассказал генеральный директор Онежского комбината Александр Варакин. «Сейчас при том же количестве контейнерных поездов мы получили возможность отправлять на 14 контейнеров больше, это дополнительно еще 650 кубометров пиломатериалов в каждом составе. Время движения длинных и коротких контейнерных поездов одинаковое, однако теперь мы выигрываем в объеме отгрузки на один контейнерный поезд», – пояснил выгоду новой технологии топ-менеджер комбината.

Segezha Group – один из крупнейших в России лесопромышленных холдингов в России и один из лидеров по уровню контейнеризации грузов в лесной отрасли.

*Источник: infranews.ru, 27.09.2023*

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

### **США: компания Amtrak проводит работы по повышению уровня доступности станции в Кентуки**

Пассажиры компании Amtrak в ближайшее время смогут ощутить существенное повышение уровня доступности станции Саут-Шор (шт. Кентукки). Эксплуатируемый Amtrak поезд Cardinal трижды в неделю совершает рейс между Нью-Йорком и Чикаго, с остановкой в Саут-Шоре. В связи с этим руководство Amtrak в сотрудничестве с администрацией города реализовала проект, направленный на повышение уровня доступности, который включил в себя:

- строительство новой платформы;
- установка обогреваемого навеса на платформе;
- монтаж пандусов, защитных ограждений, обновленных информационных указателей;
- обновление системы освещения;
- автомобильная площадка для посадки/высадки около станции;
- обновление зоны парковки.

Данный комплекс работ был сформирован в соответствии с положениями, закрепленными законом о защите прав граждан США с ограниченными возможностями (ADA).

Замена покрытия на платформе позволит создать единый уровень пола, что существенно повысит уровень комфорта пассажиров, использующих специальные технические средства для передвижения, такие как инвалидные кресла. Помимо этого будет произведена укладка тактильного покрытия и обновлена система освещения зоны парковки.

*Источник: globalrailwayreview.com, 29.09.2023 (англ. яз.)*

### **Германия: DB официально подтвердила информацию о слиянии DB Netz и DB Stations&Service в новую компанию DB InfraGO**

Руководством железных дорог Германии было принято решение об объединении с 1 января 2024 г. компаний DB Station&Service (железнодорожные вокзалы и сопутствующие услуги) и DB Netz (железнодорожная инфраструктура) в единую компанию DB InfraGO. Этот шаг является одним из основных этапов реформирования железнодорожного транспорта страны.

Слияние DB Station&Service и DB Netz стало одним из ключевых условий предоставления федеральным правительством дополнительных инвестиций в сумме 40 млрд евро, предназначенных на реализацию масштабной программы модернизации железных дорог страны.

Компания DB InfraGO будет оператором всей железнодорожной инфраструктуры и будет функционировать как коммерческая компания, ориентированная на соблюдение общественных интересов, предоставляя операторам пассажирских перевозок доступ к инфраструктуре на равных условиях и за адекватную цену.

*Источник: railwaypro.com, 29.09.2023 (англ. яз.)*

### **Франция планирует ввести месячный проездной по немецкому образцу**

Президент Франции Эммануэль Макрон предложил министру-делегату транспорта страны Клеману Бону рассмотреть возможность введения месячного проездного билета (Passe Rail) стоимостью 49 евро, взяв за основу немецкий аналог Deutschland-Ticket (D-Ticket).

Такой билет даст право пассажирам независимо от возраста ездить без ограничений в течение месяца в региональных поездах TER, а также в субсидируемых правительством поездах дальнего сообщения Intercités. Немецкий проездной не распространяется на высокоскоростные поезда в междугородном сообщении, во Франции пассажиры поездов TGV также не смогут воспользоваться билетом Passe Rail.

Эммануэль Макрон подтвердил также, что региональные власти в основном одобрили данную инициативу, последовавшую за запретом на короткие внутренние авиарейсы, которые можно заменить поездкой по железной дороге продолжительностью не более 2,5 ч. Конкретные решения по проекту после консультаций с регионами планируется принять в конце 2023 г.

Во Франции сторонники новой инициативы ссылаются на то, что нынешняя система продаж сезонных проездных билетов довольно сложная. Вполне вероятно, что предлагаемый проездной билет будет способствовать притоку на железную дорогу новых пользователей с других видов транспорта и, следовательно, росту пассажиропотока.

*Источник: zdmira.com, 03.10.2023*

### **В КНР запустили высокоскоростную железную дорогу с максимальной скоростью 350 км/ч**

Высокоскоростная железная дорога на берегу Тайваньского пролива открылась в Китае. Скорость движения поездов по ней достигла нового максимума, составив 350 км/ч. Об этом сообщает агентство «Синьхуа».

Уточняется, что магистраль соединяет столицу провинции Фуцзянь Фучжоу и крупнейший порт на побережье Тайваньского пролива Сямэнь, но на этом дорога не заканчивается и ведет до Чжанчжоу, пересекая при этом три прибрежных залива – Мэйчжоувань, Аньхайвань и Цюаньчжоувань.

Протяженность железной дороги составляет 277 км, отрезок в 19,9 км проходит прямо над морем. При движении над водой поезда способны развивать максимальную скорость в 350 километров в час. По словам инженеров, строительство моста далось крайне тяжело. Время в пути по такому маршруту составляет менее часа. До появления магистрали жители КНР добирались от Фучжоу до порта Сямынь примерно за полтора часа.

*Источник: gazeta.ru, 29.09.2023*

## **РЖД разрабатывают алгоритм идентификации пассажиров по биометрии**

РЖД разрабатывают алгоритм идентификации пассажиров поездов по биометрии и рассматривают среди вариантов делать это при покупке билета или при посадке в поезд, сообщил в интервью РИА Новости генеральный директор компании Олег Белозёров.

О планах тестирования посадки в поезд по биометрии для пассажиров «Сапсана» в июле 2023 года сообщил РИА Новости замгендиректора компании Евгений Чаркин. Запуск такой системы планируется на первый квартал 2024 года.

«Мы к этому проекту подходим очень внимательно. Определенное количество рисков при использовании биометрии есть. Смотрим, как сделать, чтобы было безопасно, где и как пассажир должен быть идентифицирован: уже при покупке билета или при посадке в поезд», – рассказал Белозёров.

Пока, добавил он, это технологический эксперимент.

*Источник: ria.ru, 02.10.2023*

## **Интервалы движения поездов между Москвой и центрами соседних субъектов РФ планируется сократить к 2030 году**

К 2030 году планируется в несколько раз сократить интервалы движения пригородных поездов между столицей и областными центрами ближайших субъектов РФ в рамках развития Центрального транспортного узла (ЦТУ), в часы пик поезда будут ходить каждые 20-30 минут, сообщается на сайте мэра и правительства Москвы.

«К 2030 году планируется существенно сократить интервалы движения пригородных поездов и обновить подвижной состав. Сейчас жителям таких городов, как Калуга, Тула, Рязань, Тверь, Владимир, приходится ждать пригородного электропоезда от 45 минут до трех часов. Через семь лет между столицей и областными центрами железнодорожное движение станет более интенсивным. Предполагается, что пригородные поезда в часы пик будут ходить каждые 20-30 минут», – говорится в сообщении.

По прогнозам экспертов, время ожидания поезда на вокзалах в региональных центрах ЦТУ сократится в шесть раз. Для этого железнодорожникам предстоит провести большую работу по обновлению инфраструктуры на отдельных участках. На российских заводах будут изготовлены современные поезда, более удобные для пассажиров.

В регионах, которые соединяет ЦТУ, проживают более 31 млн человек. Планируется, что к 2030 году, когда узел будет полностью готов, транспортное сообщение может улучшиться почти для четверти населения страны.

Отмечается, что между регионами, которые охватывает ЦТУ, уже сегодня совершается почти 75% всех пригородных перевозок России. Для этого была разработана федеральная программа развития ЦТУ. Если ее примет и утвердит правительство России, то она будет реализована совместно с правительством Москвы и ОАО «Российские железные дороги», отмечается в сообщении.

«Развитие ЦТУ станет импульсом для экономического роста как в столичном, так и в других регионах. Новый быстрый и комфортный транспорт повысит мобильность жителей, будет способствовать строительству нового жилья, росту деловой активности, расширению малого и среднего бизнеса. Будут созданы новые рабочие места как в столице, так и по всей стране. В рамках этого проекта по поручению Сергея Собянина в столичном регионе уже запущено четыре линии МЦД», – сказал заммэра Москвы по вопросам транспорта Максим Ликсутов, слова которого привели на сайте мэра и правительства Москвы.

В состав транспортного узла входит 11 регионов – это Москва, Московская, Тульская, Владимирская, Ивановская, Смоленская, Тверская, Ярославская, Рязанская, Калужская и Костромская области.

*Источник: interfax-russia.ru, 03.10.2023*

### **Китайские железные дороги установили исторический рекорд**

Китайские железные дороги за один день перевезли свыше 20 миллионов пассажиров. Удалось побить исторический рекорд.

«29 сентября Китайские железные дороги перевезли 20,098 миллиона пассажиров, количество перевезенных за один день пассажиров достигло рекордного уровня и впервые в истории превысило 20 миллионов», – сообщила компания.

Со 2 октября в Китае начинается «золотая неделя» – выходные длиной в семь дней в связи с 74-й годовщиной основания КНР. Празднование этого события состоится 1 октября. Во время длинных выходных жители активно путешествуют и навещают родственников из других провинций.

*Источник: mir24.tv, 30.09.2023*

## ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ

### **Alstom представила водородные поезда Coradia Stream для клиентов в Италии**



*Рис. 1. Водородный поезд Alstom Coradia Stream для итальянского рынка*

3 октября на выставке Expo Ferroviaria в Милане компания Alstom представила для итальянских клиентов (Ferrovie Nord Milano и Trenord) поезд с водородными топливными элементами (рис. 1). Ранее в ноябре 2020 г. Alstom и Ferrovie Nord Milano заключили контракт на поставку оператору пассажирских перевозок Trenord 6 единиц этого подвижного состава. Также предусмотрен опцион на заказ еще 8 единиц.

Alstom заявила, что представленный Coradia Stream станет первым подвижным составом с водородными топливными элементами в Италии, обладающим нулевым уровнем прямых выбросов (т.е. произведенных самим поездом – выбросы цепочки поставок, связанные с постройкой состава, топливом и техническим обслуживанием, не учитываются). Вместимость составляет 260 пассажиров, запас хода – более 600 км. Ожидается, что Coradia Stream войдут в коммерческую эксплуатацию в период с конца 2024 по начало 2025 г. на неэлектрифицированной линии Брешия – Изео – Эдоло.

Поезда станут частью проекта H2iseO, направленного на создание первой в Италии «водородной» долины в районе Брешии. В его рамках будет развиваться цепочка поставок водорода и внедрение этого топлива в различные сферы экономики, начиная с общественного транспорта (поезда и автобусы). Как следствие, в данном регионе будут построены 3 завода для производства, хранения и распределения водорода. При этом утверждается, что производство не будет генерировать выбросы углекислого газа.

*Источник: railjournal.com, 03.10.2023 (англ. яз.)*

## **В Южной Корее идут испытания электропоезда класса A000 от Hyundai Rotem**



*Рис. 2. Испытания электропоезда класса A000 от Hyundai Rotem.*

Южная Корея: С этого месяца восьмивагонный состав проходит обкатку на 28-километровом участке скоростной пригородной системы Сеула GTX A.

Заявляется, что в ходе испытаний тестируется аэродинамика поезда и функционирование наземного оборудования. Кроме того, проверяется работа при полной загрузке: для этого в каждом вагоне размещено пять цистерн с водой, каждая из которых весит 1,5 т. Всего в рамках испытаний, которые продлятся до 2024 года, поезд должен преодолеть 30 тыс. км пробега. Ранее в ходе предварительного тестирования на линии Осонг состав прошел 5 тыс. км.

Поезд класса A000 был представлен корейским производителем в прошлом декабре. Он может эксплуатироваться с максимальной скоростью 180 км/ч и вмещать более 1 тыс. пассажиров. Контракт на поставку 20 таких машин Hyundai Rotem (рис. 2) заключила в 2020 году. Подвижной состав должен быть поставлен до конца декабря и поступить в эксплуатацию в следующем году.

*Источник: rollingstockworld.ru, 29.09.2023*

## **Siemens поставит в США локомотивы с питанием от контактного рельса и дизеля**

Подразделение Metro-North Railroad (MNR) транспортной администрации Нью-Йорка (MTA) подписало контракт с компанией Siemens Mobility, предусматривающий поставку еще шести локомотивов с комбинированным приводом в дополнение к 27 ед., заказанным в 2020 г. Эти локомотивы предназначены для пригородных перевозок в сообщении Нью-Йорка с Коннектикутом.

При движении по электрифицированному участку в Нью-Йорке тяговый электропривод локомотива будет получать питание от контактного рельса, на



других участках – от дизель-генератора, который удовлетворяет требованиям современного экологического стандарта Tier 4 Агентства по охране окружающей среды (EPA).

Заказанные дополнительно локомотивы начнут вводить в эксплуатацию с 2027 г., они заменят локомотивы серии P32AC-DM постройки General Electric, которые вскоре достигнут или уже превысили нормативный срок службы 25 лет.

Мощность локомотивов при питании от дизель-генератора составляет 4200 л. с., скорость движения – до 177 км/ч. При питании от контактного рельса скорость движения ограничена величиной 128 км/ч.

Рамочный договор с компанией Siemens Mobility допускает приобретение до 171 локомотива. Эти машины производятся на заводе Siemens в Сакраменто, штат Калифорния

*Источник: zdmira.com, 25.09.2023*

### **Indian Railways заключила контракт на поставку 120 поездов с российско-индийским СП Kinet Railway Solutions**



*Рис. 3. Электropоезд Vande Bharat прибывает в Мадурай*

Индия: О подписании соглашения сообщают местные СМИ. Kinet Railway Solutions является совместным предприятием государственной индийской Rail Vikas Nigam (RVNL), а также российского «Метровагонмаша» (входит в «Трансмашхолдинг») и компании «Локомотивные электронные системы» (в составе «ТМХ-Интеллектуальные системы»).

Доля российской стороны в СП заявлялась на уровне 75%. О победе RVNL и ТМХ в соответствующем конкурсе национального индийского перевозчика было объявлено в марте этого года.

К поставкам в 2026-2030 годах предполагается 120 шестнадцативагонных электропоездов Vande Bharat (рис. 3) со спальными вагонами и

эксплуатационной скоростью 160 км/ч. Также должен быть заключен еще один контракт на обслуживание этого подвижного состава в течение 35 лет. В ТМХ ранее отмечали, что общая стоимость сделки потенциально составит 6,5 млрд. долл. США. Первые 2 прототипа поездов должны быть предоставлены для испытаний до конца 2025 года.

В Kinet Railway Solutions в комментарии изданию Economic Times заявили, что «никакие санкции какой-либо третьей страны не повлияют на реализацию проекта Vande Bharat в Индии» и что «нацелены исполнить свои обязательства в рамках этого контракта». Ранее «Метровагонмаш» и ТМХ были включены в санкционные списки США.

*Источник: rollingstockworld.ru, 02.10.2023*

### **Производство подвижного состава в России. Данные за январь-август 2023**

Россия: Росстат опубликовал данные по промышленному производству по итогам января-августа 2023 года (рис. 4, 5). Аналитическая команда ROLLINGSTOCK на основе них оценила объем производства в августе и актуализировала традиционную инфографику.

Российскими предприятиями за восемь месяцев выпущены:

39,6 тыс. грузовых вагонов (+24,2% к январю-августу 2022), в частности 12,2 тыс. полувагонов (-21,9%), 5,3 тыс. цистерн (в 1,8 раза выше уровня 2022) и 7,7 тыс. платформ (-8,5%). В августе – 5,8 тыс. грузовых вагонов (+59,0% к августу 2022)

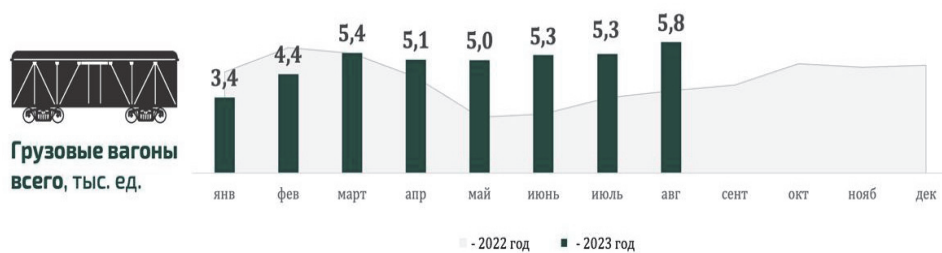
203 магистральных электровоза (+1,5% к январю-августу 2022), в августе – 30 электровозов (+20,0% к августу 2022)

159 секций магистральных тепловозов (+34,7% январю-августу 2022), в августе – 30 секций (+36,4% к августу 2022)

194 маневровых тепловоза (+14,8% к январю-августу 2022), в августе – 28 маневровых тепловозов (+7,7% к августу 2022)

175 трамваев (+15,1% к январю-августу 2022), в августе – 16 трамваев (+14,3% к августу 2022)

362 метровагона (в 2,3 раза выше уровня января-августа 2022), в августе – 32 вагона (+100% к августу 2022)



Наименование	Производство в августе 2023 тыс. ед.	Δ к августу 2022 года тыс. ед.	Δ к янв.-авг. 2022 года тыс. ед.
Полувагоны	1,91	0,26	-3,41
Платформы	1,29	0,47	-0,71
Цистерны	0,69	0,12	2,41

Рис. 4. Производство грузовых вагонов России январь-август 2023 года

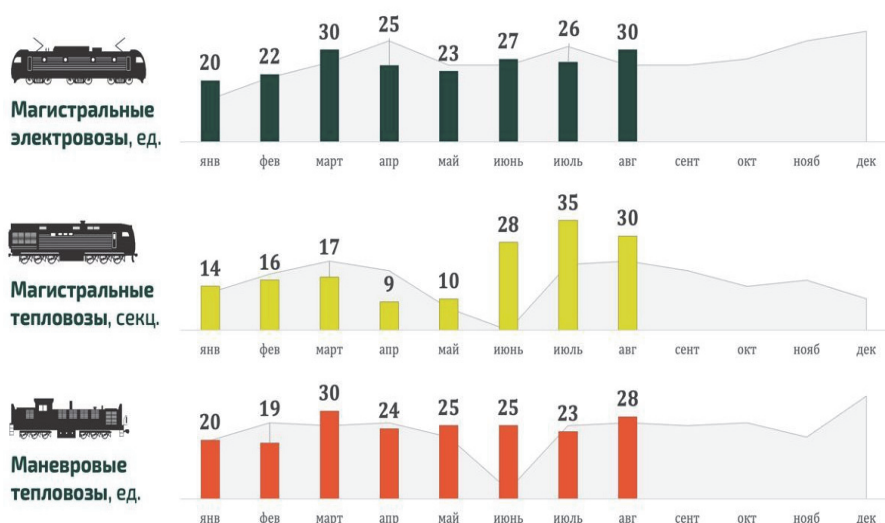


Рис. 5. Производство тягового подвижного состава в России

Источник: [rollingstockworld.ru](http://rollingstockworld.ru), 29.09.2023

## БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ

### Norfolk Southern начала строительство учебного центра для сотрудников экстренных служб рядом с Ист-Палестайн (США)

В штате Огайо рядом с населенным пунктом Ист-Палестайн железная дорога I класса (компания) Norfolk Southern провела торжественную церемонию, посвященную началу строительства учебного центра

для сотрудников экстренных служб штатов Огайо, Пенсильвания и Западная Виргиния. Обучение будет проводиться бесплатно в рамках действующей программы этой железной дороги Operation Awareness & Response.

Norfolk Southern согласилась построить объект после того, как в феврале этого года поезд данной компании с химикатами сошел с рельсов рядом с Ист-Палестайн. Norfolk Southern заявила, что в новый центр в течение 10 лет будет инвестировано не менее 20 млн долл.

18 сентября компания Norfolk Southern объявила о начале реализации краткосрочной программы по сохранению стоимости недвижимости (которая могла упасть вследствие разлива химикатов) в Ист-Палестайн. Жители этого населенного пункта, которые продали, выставили или выставят свои дома на продажу, имеют право на компенсацию разницы в любом размере между рыночной стоимостью недвижимости и ценой продажи сразу после схода с рельсов. В компании заявили, что работают над долгосрочной программой.

*Источник: railwaygazette.com, 28.09.2023 (англ. яз.)*

### **Частный оператор Brightline получил грант от федерального правительства на разработку программы мониторинга на предмет несанкционированных проникновений на железнодорожную инфраструктуру (США)**

Частный оператор пассажирских перевозок дальнего следования Brightline и технологическая компания Wi-Tronix получили грант от Федеральной железнодорожной администрации (FRA) в размере 1,6 млн долл. на создание системы мониторинга безопасности с использованием искусственного интеллекта, которая будет заниматься сбором данных о несанкционированных проникновениях на железнодорожную инфраструктуру в режиме реального времени. Информация в форме изображений и видео будет собираться вдоль железнодорожных путей восточного побережья штата Флориды от Майами до Орlando.

Данные будут поступать с камер в головной части подвижного состава. Полученная информация станет основой для принятия будущих решений, касающихся совершенствования безопасности на железнодорожном транспорте (новые компоненты инфраструктуры, такие как ограждения, новые законы, инструктажи, выделение дополнительных сотрудников органов правопорядка для охраны и т.п.). По завершении разработки эту систему можно будет внедрить на всех железных дорогах США.

*Источник: wptv.com, 30.09.2023 (англ. яз.)*

## ОРГАНИЗАЦИЯ ТРУДА, КАДРОВАЯ И СОЦИАЛЬНАЯ ПОЛИТИКА

### **Литовская железнодорожная компания ищет машинистов в Латвии**

Литовское предприятие LTG Link ищет машинистов для работы на пассажирских составах в Латвии. Специалистам предлагают зарплату почти в 2 раза выше, чем платит местный перевозчик. Значит ли это, что вскоре у Pasažieru Vilciens в Латвии появится конкурент?

На порталах объявлений по найму рабочей силы появились предложения работы от Литовской железной дороги LTG Link. Предприятию нужны машинист и машинист-инструктор для перевозки пассажиров. Работать предлагают не в Литве, а в Латвии – перевозить пассажиров по линии Рига – Елгава.

Предлагаемая зарплата в объявлении – 3500 евро до уплаты налогов. Это почти в два раза больше, чем предлагает машинистам латвийский Pasažieru Vilciens.

Комментарии от самого предприятия LTG Link получить не удалось. В министерстве сообщения Латвии говорят, что об интересе со стороны литовского перевозчика знают, но информации о том, что они набирают персонал у них не было.

«Рынок железнодорожных перевозок открыт в соответствии с законодательством ЕС и национальным законодательством. Перевозчик должен соответствовать техническим и сертификационным требованиям, чтобы иметь возможность осуществлять перевозки», – пояснил директор Департамента железнодорожной политики и инфраструктуры Минсообщения Карлис Энгелис.

При этом уже некоторое время вопросы сотрудничества с литовским предприятием обсуждает латвийский Pasažieru Vilciens. Рассматривают несколько возможных маршрутов, но все они соединяют две страны. Например, Рига – Вильнюс или Рига – Шяуляй. Но не ясно, были ли разговоры о том, что поезда LTG Link могли бы курсировать по маршруту Рига – Елгава, то есть внутри страны.

Больше никаких деталей ни министерство сообщения, ни латвийский перевозчик не предоставляют.

«Министерство с литовской стороны объявило, что рейсы Вильнюс-Шауляй-Рига начнутся весной следующего года. И, соответственно, министерство дало поручение LTG Link, который является пассажирским перевозчиком в Литве, начать подготовительные работы. И очевидно, что LTG Link начинает с обустройства своей базы в Елгаве. Начинает набор работников,

изучение рынка труда», – говорит бывший министр сообщения Латвии Талис Линкайтс.

По словам Линкайтса, литовская сторона хочет, чтобы их поезда шли из Риги сразу в Литву, а перевозки по территории Латвии дотировались со стороны Латвии. И на эти цели нужно от 600 тысяч до миллиона евро в год. А Латвия, по словам, экс-министра, больше заинтересована в том, чтобы литовский перевозчик отправлял составы из Риги в Вильнюс через Даугавпилс. Какое решение будет принято, когда и что это может означать для Pasažieru Vilciens – вопросы пока открытые.

*Источник: rzd-partner.ru, 02.10.2023*

### **Кадры для сервиса пассажиров**

26 сентября 2023 г. Центр развития персонала Федеральной пассажирской компании отметил 70-летие. На его базе ежегодно проходят обучение около 10 тыс. человек.

Отмечается, что 26 сентября 1953 г. приказом министра путей сообщения СССР № 139Ц были организованы «Постоянно действующие курсы по подготовке начальников поездов и проводников вагонов для поездов международного сообщения». Именно эта дата является точкой отсчёта в организации подготовки работников пассажирского комплекса.

Как рассказала начальник центра Татьяна Малашенкова, тот фундамент, который заложили преподаватели прошлых лет в дорожно-техническую школу, дополняется курсами обучения проводников, начальников поездов, поездных электромехаников, кассиров, осмотрщиков-ремонтников вагонов, слесарей по ремонту подвижного состава, экипировщиков. Подготовка кадров для железнодорожного пассажирского комплекса, в которой участвовали наши ветераны, не стоит на месте, она развивается. Центр предлагает обучение не только в виде лекций, но и в формате мастер-классов, интерактивных игр, тренингов. В настоящее время активно развивается обучение с использованием дистанционных технологий.

Сейчас работники компании повышают квалификацию более чем в 100 лицензированных классах по всей стране. В среднем центр ежегодно готовит 10 тыс. слушателей по разным профессиям.

*Источник: rzdtv.ru, 26.09.2023*

## **ЦИФРОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ**

### **IT-компания Petrosoft.pl расширяет взаимодействие с компаниями железнодорожной отрасли**

Индивидуально разработанные для заказчиков программные продукты компании Petrosoft.pl успешно используются в компаниях, работающих в различных отраслях, среди которых такие гиганты как CTL Logistics, Arcelor Mittal и Baltic Hub. Одна из ключевых разработок – программное обеспечение RAILSoft, включающее в себя более 70 модулей. Данное ПО представляет собой комплексное решение для всех компаний железнодорожной отрасли, охватывающее все сферы деятельности – от управления инфраструктурой до проведения работ по техническому обслуживанию подвижного состава и управления движением поездов.

За последнее время Petrosoft.pl достигла существенных успехов, выиграв два крупных тендера на установку своих систем – один из них в Литве. Это является показателем намерения руководства компании и дальше расширять свое присутствие в железнодорожной отрасли, предоставляя надежные системы, отвечающие строгим требованиям, обусловленным особенностями эксплуатационной деятельности.

*Источник: railway-news.com, 02.10.2023 (англ. яз.)*

### **Цифровизация и оперативное взаимодействие помогут снизить простои**

Оптимизация простоя вагонов на путях необщего пользования является важным вопросом для всех участников перевозочного процесса. Особенно учитывая тот факт, что в настоящее время оборот грузового вагона растет.

Согласно статистике, озвученной на Международном салоне PROДвижение.Экспо, оборот грузового вагона рабочего парка на путях необщего пользования по итогам 7 месяцев 2023 г. увеличился по отношению к показателю аналогичного периода предыдущего года на 2,4 часа и составил 5,8 суток, или 139,1 часа.

Стоит отметить, что в соответствии с распоряжением ОАО «РЖД» от 2 октября 2020 г. была создана рабочая группа по взаимодействию ОАО «РЖД» с СПО Ассоциация «Промжелдортранс» и предприятиями промышленного железнодорожного транспорта (далее – ПГ).

В рамках этой рабочей группы реализуются мероприятия взаимодействия с ЦФТО по различным вопросам, в том числе по причинам задержки приема/отправления вагонов на/с инфраструктуру ОАО «РЖД» и пути необщего пользования; а также по рассмотрению вопросов перехода на электронный документооборот между РЖД и предприятиями промышленного железнодорожного транспорта.

Одной из инициатив РГ стала работа по расширению функционала системы ЭТРАН в части оптимизации форм уведомлений, связанных со сдачей вагона (груза) с путей необщего на пути общего пользования.

Во-первых, организована работа по введению новой формы уведомления ГУ-2д ВЦ «Уведомление о готовности к передаче вагонов на выставочный путь станции», в том числе автоматическая подвязка к ней формирования электронного акта общей формы, а во-вторых, осуществляется доработка АС ЭТРАН в части реализации передачи уведомлений о завершении грузовой операции и готовности вагонов к уборке/о передаче вагонов на выставочный путь и готовности вагонов к уборке формы ГУ-2бВЦ владельцами путей необщего пользования, в том числе в случае обслуживания грузоотправителей, грузополучателей локомотивами, принадлежащими владельцам путей, согласно положениям ст. 62 Устава железнодорожного транспорта.

Указанные уведомления направлены на детализацию операций с грузовыми вагонами на путях необщего пользования в части конкретизации ответственности участников перевозочного процесса, а их введение позволит более объективно анализировать причины простоев на путях необщего пользования.

На оборот вагона влияет созданная система стимулирующих инструментов в виде штрафов и неустоек за задержки порожних и груженых вагонов, которые, по нашему мнению, работают не совсем равноправно. Сегодня практически невозможно привлечь к ответственности перевозчика в соответствии со ст. 100 Устава железнодорожного транспорта за задержку по его вине приема вагонов с путей необщего пользования, владельцы которых не являются грузоотправителями (грузополучателями). В указанной ситуации перевозчик теряет мотивацию в своевременном приеме подвижного состава, что влечет увеличение его простоя на путях необщего пользования.

Так, согласно информации, представленной 14 организациями железнодорожного транспорта необщего пользования, расположенными в разных субъектах РФ, за I квартал 2023 года на 31 станциях примыкания ОАО «РЖД», на которых осуществляется работа ППЖТ, 91 267 вагонов стояли на путях необщего пользования сверх нормативного времени по причине неприема ОАО «РЖД», общее время простоя вагонов сверх нормативного



времени составило 1 237 505 часов, таким образом, среднее время простоя одного вагона составило 13,6 часа.

Результат анализа причин простоя вагонов на путях необщего пользования по причине неприема ОАО «РЖД» показал следующую картину:

- нехватка поездной локомотивной тяги РЖД для вывоза поездов со станции примыкания и как следствие загруженность станции – 32%;
- нехватка сотрудников на станции (составителей, приемосдатчиков, операторов и т. д.) – 20,5%;
- несоблюдение технологического процесса (порядок подачи/уборки вагонов по фронтам, неподборка вагонов в сборном поезде, несоблюдение временных интервалов и т. д.) – 14,5%;
- нехватка маневровой локомотивной тяги РЖД на станции примыкания – 14%.

Ассоциация уже не первый год ведет работу по урегулированию данного вопроса. Одним из альтернативных вариантов его решения может стать создание оперативной группы взаимодействия ОАО «РЖД» и СРО Ассоциация «Промжелдортранс» по вопросам задержек для оперативного обмена информацией и решения вопросов, связанных с проблемами приема вагонов и на/с путей необщего пользования с/на пути общего пользования.

Создание такой группы, запуск которой планируется организовать на платформе корпоративных коммуникаций и мобильности Express, было инициировано ассоциацией на последнем совещании рабочей группы взаимодействия ассоциации с ОАО «РЖД»

*Источник: rzd-partner.ru, 29.09.2023*

### **UMNOdigital оценила возможный эффект от цифровизации осмотра вагонов**

Россия: По оценкам руководителя проекта ИТ-компании Алексея Бочкова, внедрение их технологии, включающей мобильное приложение, позволило при работе с парком оператора «НефтеТрансСервис» на 20% уменьшить затраты на сопровождение отбраковки, а также на 65% сократить само время осмотра.

В UMNOdigital указывают, что в приложении аккумулируются паспорт вагона, листы комплектации, данные по пробегу, предыдущим ремонтам и неисправностям. При осмотре вводятся выявленные неисправности с их замеренными параметрами и фотографиями. Время и координаты фиксируются автоматически для сокращения объема ручной работы.

Также в приложении доступен анализ данных. По мнению UMNOdigital, благодаря ему пользователи могут оспаривать результаты отбраковки вагонов, менять вид назначенного ремонта, выбирать вагоны для аренды и определять их пригодность для конкретного груза, а также разрешать споры с контрагентами.

*Источник: rollingstockworld.ru, 02.10.2023*

## **РЕСУРСОСБЕРЕЖЕНИЕ. АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ ИСТОЧНИКИ ЭНЕРГОРЕСУРСОВ**

### **Сервис пассажирских перевозок Amtrak Pacific Surfliner будет использовать более экологичное топливо (США)**

Правительственное агентство железнодорожного коридора Лос-Анджелес – Сан-Диего – Сан-Луис-Обиспо (LOSSAN), занимающееся эксплуатацией сервиса пассажирских перевозок Amtrak Pacific Surfliner, сообщило о начале использования на поездах более экологичного топлива, произведенного с применением возобновляемого сырья.

Теперь поезда Pacific Surfliner будут работать на возобновляемом дизельном топливе (RD), которое по химическому составу похоже на ископаемое дизельное топливо, но производится из возобновляемого сырья, такого как отработанное кулинарное масло. По сравнению с ископаемым дизельным топливом, RD значительно снижает выбросы парниковых газов (примерно на 63%) на протяжении всего жизненного цикла подвижного состава. Это должно резко повысить экологическую устойчивость железнодорожных перевозок в Южной Калифорнии. Кроме того, переход на RD дает возможность сократить и другие вредные выбросы, например, взвешенных частиц или оксидов азота.

«Внедрение возобновляемого дизельного топлива на сервисе пассажирских перевозок Pacific Surfliner является важным этапом в нашей деятельности по защите окружающей среды и борьбе с изменением климата, – заявил Джуэл Эдсон, председатель совета директоров агентства LOSSAN. – Мы рады, что смогли сделать это совместно с нашими партнерами, включая федеральную пассажирскую компанию Amtrak, федеральные и региональные ведомства, производителей компонентов для железнодорожного транспорта и поставщиков топлива».

Стоит отметить, что поезда Amtrak Pacific Surfliner уже являются достаточно энергоэффективными – по данному показателю они опережают

автомобили на 46%. Для их тяги используются локомотивы Siemens Southern Charger, соответствующие американскому стандарту по выбросам EPA Tier IV – довольно высокий показатель для тепловоза.

*Источник: prnewswire.com, 03.10.2023 (англ. яз.)*