



# МОНИТОРИНГ

ЦНТИБ ОАО «РЖД»

ОСНОВНЫЕ СОБЫТИЯ В ОБЛАСТИ  
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

№9/МАРТ 2024

## СОДЕРЖАНИЕ

ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА. ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ, РЕФОРМИРОВАНИЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ .....	5
Хуснуллин: запустить движение по ВСМ Москва - Санкт-Петербург реально через пять лет .....	5
Порты Северо-Запада России, Персидский залив и Индийский океан планируется связать железнодорожными маршрутами .....	5
На развитие транспортного сообщения Азия – Европа планируется выделить 10 млрд евро .....	6
Китай и США строят конкурирующие железные дороги для вывоза меди из Замбии.....	8
Канада модернизирует железную дорогу к арктическому порту.....	9
От проекта Rail Baltica стоит отказаться .....	10
Литва разрешит выход из калининградских поездов в исключительных случаях.....	11
ЭКОНОМИКА, УПРАВЛЕНИЕ, ПЛАНИРОВАНИЕ, ТАРИФНАЯ ПОЛИТИКА.....	11
Франция: очередной шаг на пути к либерализации национального рынка железнодорожных перевозок .....	11
Схема финансирования ВСМ Москва – Петербург будет доработана за 2–3 месяца.....	12
ВОСТОЧНЫЙ ПОЛИГОН. СТРОИТЕЛЬСТВО И ИНВЕСТИЦИИ .....	13
Путин: с развитием Восточного полигона в свое время «зевнули», но теперь наверстаем	13
«Провозная способность - это не плановый объем перевозок».....	14
Обновление транспортных узлов увеличит возможности Восточного полигона .....	18
Доставку транзитных контейнеров хотят сократить до 7 дней на Восточном полигоне ....	19
РЖД пустили поезда по второму пути на перегоне Ларба – Лумбир БАМа .....	19
ТРАНСПОРТНЫЙ ПОЛИГОН «СЕВЕР-ЮГ». СТРОИТЕЛЬСТВО, РАЗВИТИЕ И ИНВЕСТИЦИИ .....	20
БРИКС прорабатывает ускоренное развитие коридора Север-Юг, сообщили в Кремле ....	20
Россия и Иран подписали меморандум о создании международного союза экономических зон МТК «Север-Юг» .....	21
ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ИНТЕРМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ГРУЗОВАЯ И КОММЕРЧЕСКАЯ РАБОТА .....	22
Российско-казахско-китайский меморандум.....	22
ОАО «РЖД» ввело Временные правила определения очередности перевозок грузов.....	22
В феврале 2024 года компания «Железные дороги Туркменистана» ускорила прохождение транзитных грузов.....	23
Объем внутренних железнодорожных перевозок рыбы с Дальнего Востока в 2023 году вырос на треть.....	23
ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ВОКЗАЛЫ. ТРАНСПОРТНО-ПЕРЕСАДОЧНЫЕ УЗЛЫ .....	24

Частный оператор Kevin Speed получил нитки графика на высокоскоростных линиях Франции .....	24
Британцы лидируют в выборе поезда вместо самолета для поездок на дальние расстояния.....	25
Цены на железнодорожные билеты резко вырастут в 2025 г. из-за убытков в 380 млн евро (Нидерланды).....	26
США: согласно результатам проведенного исследования, наиболее загруженные станции находятся в Виргинии и Северной Каролине.....	28
За 4 дня Весеннего фестиваля CR перевезли более 60 млн пассажиров .....	29
Новый железнодорожный вокзал в Риге отметил праздник стропил .....	29
Сочинский вокзал вошел в экскурсионный портал «Вокзалы России» ОАО «РЖД» .....	30
РЖД добавили в приложение на Android навигацию по вокзалу и варианты документов для билета.....	31
В РСТ сообщили о росте стоимости билетов на поезда за два года более чем на 30% .....	32
Из Екатеринбурга и Тюмени впервые запустят туристический поезд на Кавказ.....	33
РЖД снова запускают акцию «Счастливые каникулы» для школьников .....	34
Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов .....	34
Региональные пассажирские перевозки будущего (Германия).....	34
<b>ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ</b> .....	35
РКР Intercity потратит 1 млрд долларов на 300 пассажирских вагонов .....	35
Skoda Group выпустила первый двухсистемный электропоезд для Эстонии .....	35
Talgo представила технические характеристики 20 push-pull поездов для Болгарии .....	36
Консорциум с участием CRRC выиграл тендер на строительство InterCity Train в Сан-Паулу .....	37
VTG представила подробности по платформам с изменяемой шириной колеи.....	38
Wabtec презентовала новую линейку тяговых модулей на комбинированном ходу .....	38
Koleje Slaskie готовится подписать контракт с Newag на 280 млн долларов.....	39
Об особенностях и приоритетах технической политики холдинга, а также перспективных разработках .....	40
Казахстан начал экспортировать локомотивы в Монголию .....	41
«ВТБ Лизинг» планирует приобрести около 20 тыс. грузовых вагонов к концу 2026 года .....	42
«Трансмашхолдинг» в 2023 году сертифицировал 42 образца продукции.....	42
Тенденции на рынке вагоностроения.....	43
<b>БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ</b> .....	45
Калининградские власти активизируют работу по транспортной безопасности региона...	45
Расцепку вагонов взяли под контроль .....	46
Большинство смертельных случаев на железнодорожных путях происходит в темное время.....	47
Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов .....	47

Цистерны для перевозки опасных грузов и их компоненты (Северная Америка) .....	48
ОРГАНИЗАЦИЯ ТРУДА, КАДРОВАЯ И СОЦИАЛЬНАЯ ПОЛИТИКА.....	48
Профсоюзы выступают против попытки поглощения Ancoга железной дороги Norfolk Southern (США) .....	48
РЖД запустили интерактивный проект «Народный музей БАМа» .....	50
ЦИФРОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ.....	50
Япония: компания JR Kyushu применяет технологии на основе ИИ для автоматизации осмотра пути высокоскоростных магистралей .....	50
Начал работать инновационный центр «Казахстанских железных дорог».....	51
В России создали первую в мире государственную цифровую платформу мониторинга транспорта.....	51
Нейросеть обучили находить паспорт детали вагона по фотографии .....	52
Автоматизация железнодорожной логистики вдвое сократила затраты на штрафы .....	53
РЕСУРСОСБЕРЕЖЕНИЕ. АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ ИСТОЧНИКИ ЭНЕРГОРЕСУРСОВ ....	55
Проблемы с железнодорожной доставкой угля прибавляют аргументов в пользу газификации объектов энергетики .....	55

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

### **Хуснуллин: запустить движение по ВСМ Москва - Санкт-Петербург реально через пять лет**

Запустить движения поездов на высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва – Санкт-Петербург реально в течение пяти лет. Об этом сообщил вице-премьер РФ Марат Хуснуллин.

«Трассировка на сегодняшний день утверждена полностью, деньги сейчас считаются, так же как считается источник в зависимости от трассировки, от объема, от скорости. Срок примерно от идеи до запуска порядка пяти лет..., считаем с 2024 года – пять лет. Мы считаем, что реально можно трассу полноценно запустить», – сказал он.

Строительство ВСМ Санкт-Петербург – Москва предусмотрено проектом Транспортной стратегии РФ до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года. Целевые показатели проекта предусматривают рост пассажиропотока высокоскоростного сообщения между двумя столицами с порядка 5 млн пассажиров до 23 млн к 2030 году. Строительство необходимо будет финансировать из бюджета почти на 610 млрд рублей. Для реализации проекта высокоскоростной железнодорожной магистрали была создана компания «ВСМ – две столицы».

*Источник: tass.ru, 29.02.2024*

### **Порты Северо-Запада России, Персидский залив и Индийский океан планируется связать железнодорожными маршрутами**

Об этом заявил Владимир Путин, который также призвал сократить время прохождения госграницы.

Порты Северо-Запада России, Персидский залив и Индийский океан планируется связать железнодорожными маршрутами. Об этом президент России Владимир Путин сообщил в ходе послания Федеральному собранию, следует из трансляции мероприятия. Он также призвал сократить время прохождения государственной границы грузовым автотранспортом до 10 минут. По его словам, это необходимо для эффективной работы международных транспортных коридоров (МТК) – как на Дальнем Востоке, так и МТК «Север-Юг».

«Такие требования важны и для ритмичной работы транспортного коридора «Север-Юг», который свяжет Россию со странами Ближнего Востока и Азии. Его основой станут не только автомобильные маршруты, но и бесшовное железнодорожное сообщение на всем протяжении от наших портов на Балтике и Баренцевом море до побережья Персидского залива и Индийского океана», – сказал глава государства.

Международный транспортный коридор «Север-Юг» – мультимодальный маршрут протяженностью 7,2 тыс. км, который свяжет Санкт-Петербург с портами Ирана и Индии. Он является альтернативой морскому пути, соединяющему Европу, страны Персидского залива и Индийского океана через Суэцкий канал. Западные и восточные ветки МТК проходят через Иран. Западная ветка предусматривает перевозку по Ирану автомобильным транспортом через Решт, восточная – железнодорожным. Конечной точкой в Иране является порт Бендер-Аббас, из которого грузы могут доставляться в Индию морем. Западная ветка также проходит через Азербайджан, восточная – через Казахстан и Туркменистан.

*Источник: Advis.ru, 29.02.2024*

### **На развитие транспортного сообщения Азия – Европа планируется выделить 10 млрд евро**

Европейские и азиатские финансовые институты договорились о выделении 10 млрд евро на развитие транспортного сообщения Азия – Европа. Соглашение об этом было достигнуто на форуме инвесторов Global Gateway.

Состоявшийся недавно форум собрал вместе правительства, финансовые учреждения, деловые круги и гражданское общество из Европы, Центральной Азии и других регионов. Исполнительный вице-президент Европейской комиссии Валдис Домбровскис объявил, что ряд европейских и международных финансовых институтов выделяют 10 млрд евро на поддержку и инвестиции в устойчивое транспортное сообщение в Центральной Азии.

В течение двух дней участники обсуждали вложения, необходимые для преобразования Транскаспийского транспортного коридора в современный, мультимодальный и эффективный маршрут, соединяющий Европу и Центральную Азию за 15 дней.

События последних лет подчеркнули срочность поиска для ЕС надежных и эффективных альтернативных торговых маршрутов между Европой и Азией, которые не проходят транзитом через Россию. Помимо открытия новых возможностей для бизнеса, развитие транспортного сообщения также является

средством укрепления региональной интеграции и экономического развития в Центральной Азии. Поэтому Форум инвесторов сосредоточил свое внимание на транспортных соединениях, которые учитывают все аспекты устойчивости, в соответствии с принципами надежной связи Global Gateway.

Обязательство в размере 10 млрд евро представляет собой сочетание текущих и запланированных инвестиций, которые, как ожидает Европейская комиссия после обширных консультаций с международными партнерами, присутствующими на Форуме, будут выделены для устойчивого развития транспорта в Центральной Азии в краткосрочной перспективе.

В плане был принят ряд важных обязательств в рамках общей суммы в 10 млрд евро, включая подписание Европейским инвестиционным банком (ЕИБ) в лице вице-президента Терезы Червинской меморандумов о взаимопонимании на общую сумму 1,47 млрд евро с правительствами Казахстана, Кыргызстана и Узбекистана, а также с Банком развития Казахстана. Эти займы станут возможными благодаря гарантиям, предоставленным Европейской комиссией.

Европейский банк реконструкции и развития (ЕБРР) в лице вице-президента Марка Боумена подписал Меморандум о взаимопонимании с Казахстаном, который предусматривает инвестиции в размере 1,5 млрд евро в уже реализуемые проекты по общему развитию транспортного сообщения в регионе Центральной Азии.

Форум инвесторов объединил высокопоставленных представителей Европейской комиссии, государств – членов ЕС, Центральной Азии, а также стран Кавказа и Турции. Среди других участников – страны G7, другие страны, финансовые институты и частный сектор.

Форум инвесторов основан на результатах исследования по устойчивым транспортным связям между Европой и Центральной Азией, которое проводилось под руководством Европейской комиссии и Европейским банком реконструкции и развития (ЕБРР). Исследование выявило 33 потребности в физической инфраструктуре и 7 ключевых мер по обеспечению бесперебойного транспортного сообщения, реализация которых значительно повысила бы операционную эффективность и экономическую привлекательность транскаспийских транспортных сетей. Они были представлены на 2-м Экономическом форуме ЕС-Центральная Азия, состоявшемся в мае 2023 г. в Алматы, Казахстан.

С момента публикации исследования Европейская комиссия работает над практическим применением результатов исследования. ЕС и партнеры совместно планируют изыскать 10 млрд евро. Европейская комиссия уверена, что обсуждения, проходящие на Форуме инвесторов, позволят высвободить дополнительное финансирование для развития ключевых транспортных сетей в

Центральной Азии.

Давнее партнерство ЕС с 5 странами Центральной Азии (Казахстаном, Кыргызстаном, Таджикистаном, Туркменистаном и Узбекистаном) укрепляется, опираясь на установленные в 1991 г. и обновленные в 2019 г. отношения. ЕС работает над содействием установлению прямых транспортных связей с Центральной Азией через Черноморский и Кавказский регионы в партнерстве со странами Центральной Азии, Турцией, а также странами Восточного партнерства, которые активно участвуют в Форуме инвесторов.

По данным Европейской комиссии, «стратегия Global Gateway – это предложение ЕС по сокращению глобального инвестиционного неравенства и стимулированию интеллектуальных, чистых и безопасных соединений в цифровом, энергетическом и транспортном секторах, а также укреплению систем здравоохранения, образования и научных исследований. В рамках подхода, объединяющего ЕС и европейские институты финансирования развития, в период 2021-2027 гг. планируется совместно мобилизовать до 300 млрд евро государственных и частных инвестиций, создавая важнейшие связи, а не зависимости, и сокращая глобальный инвестиционный разрыв».

*Источник: railwaypro.com, 29.02.2024 (англ. яз.)*

### **Китай и США строят конкурирующие железные дороги для вывоза меди из Замбии**

Президентская администрация США провела в Замбии инвестиционный форум, направленный на привлечение финансирования для проекта транспортного коридора Lobito, который должен соединить медно-кобальтовые месторождения в северной части Замбии с ангольским портом Лобито.

В 2022 г. построенная в начале XX века железная дорога, соединяющая рудники на юге ДР Конго с атлантическим побережьем, и порт Лобито были переданы в концессию на 30 консорциуму в составе компаний Trafigura, Mota-Engil и Vecturis. Новый проект стоимостью 1,6 млрд долл. предусматривает продление железной дороги до предприятий «медного пояса» Замбии.

США предоставили на реализацию этого проекта заем в размере 250 млн долл. через International Development Finance Corp. Теперь они стараются привлечь в него частных инвесторов. В начале февраля канадская компания Ivanhoe Mines подписала первое соглашение о ежегодной поставке в течение пяти лет, начиная с 2025 г., от 120 тыс. до 240 тыс. т меди в концентрате через



коридор. В настоящее время эта продукция вывозится автотранспортом в южноафриканский порт Дурбан.

Американские власти придают такое большое внимание коридору Lobito, так как он рассматривается как важный элемент борьбы с Китаем за ресурсы Африки. В конце февраля китайские власти презентовали свой проект модернизации однопутной узкоколейной железной дороги Tazara стоимостью немногим более 1 млрд долл., которая соединяет те же рудники «медного пояса» Замбии с портом Дар-эс-Салам в Танзании.

*Источник: metalinфо.ru, 01.03.2024*

### **Канада модернизирует железную дорогу к арктическому порту**

Федеральные власти Канады и провинция Манитоба выделяют 60 млн канад. долл. (каждая из сторон взяла обязательство вложить 30 млн долл.) на завершение модернизации железной дороги Hudson Bay и развитие порта Черчилл на берегу Гудзонова залива, в том числе из расчета привлечения будущих партнеров по организации экспортных отправок. В частности, власти Манитобы высказываются о перспективах транспортировки водорода. Владельцем железной дороги и порта является группа Arctic Gateway.

Всего федеральным правительством Канады в развитие этой железной дороги вложено более 215 млн канад. долл.

Группа Arctic Gateway представляет собой партнерство коренных народностей и сообществ, проживающих в районе береговой линии Гудзонова залива в провинции Манитоба. По железной дороге Hudson Bay протяженностью порядка 1300 км выполняются как пассажирские, так и грузовые перевозки. Она обслуживает отдаленные поселения и соединяет единственный в этом регионе арктический глубоководный порт Черчилл с транспортной сетью Северной Америки.

За последние 2 года на железной дороге были заменены 166 тыс. шпал, отремонтированы порядка 610 км пути и 10 мостов. По железной дороге перевозятся различные грузы, в том числе строительные материалы, песок, металлолом, автомобили, строительный картон, скоропортящиеся товары, зерно, удобрения и др.

В 2023 г. Arctic Gateway достигла соглашения о перевозке по железной дороге 20 тыс. цинкового концентрата, добываемого канадской компанией Hudbay Minerals.

В планах Arctic Gateway также строительство складских мощностей в порту Черчилл для размещения там грузов перед их погрузкой на международные суда.

В 2024 г. Arctic Gateway планирует организовать движение двух грузовых поездов в неделю с целью доставки продовольствия и топлива для местного населения

*Источник: zdmira.com, 28.02.2024*

### **От проекта Rail Baltica стоит отказаться**

Латвии следует объявить о выходе из амбициозного проекта железнодорожной инфраструктуры Rail Baltica, поскольку это может привести страну к банкротству, заявил в интервью латвийской программе LTV «Утренняя Панорама» бизнесмен Айнар Шлесерс, передает портал LSM.

«Что касается Rail Baltica, то, что сейчас происходит, абсурдно – сейчас формируются какие-то группы, они разговаривают, по сути, тянут время, потому что понимают – миллиардов нет, они исчезли», – заявил политик.

А. Шлесерс сказал, что если бы он сейчас был в правительстве, то предложил бы «уведомить Европу о том, что мы отказываемся от этого проекта и сказать, что не будем реализовывать этот проект в прежнем виде». Однако, по его словам, этап проекта строительства железной дороги между центром Риги и аэропортом должен быть реализован.

Он также заявил, что Эстония является главным инициатором проекта, поэтому «пусть бегают и помогают привлечь новые средства».

А. Шлесерс считает, что этот проект приведет Латвию к банкротству.

«Надо сказать – та часть, которая связана с транзитом, необходима для военной безопасности. Пожалуйста, нам нужны дополнительные средства на военные нужды», – сказал политик.

По данным издания, в Брюсселе настаивают, что грузовые и пассажирские перевозки по железнодорожной линии Rail Baltica должны начаться до 2030 года – независимо от того, будет она соединена с Центральным вокзалом в Риге или нет.

*Источник: rzd-partner.ru, 04.03.2024*

## **Литва разрешит выход из калининградских поездов в исключительных случаях**

Выход из поездов калининградского направления, следующих транзитом через территорию Литвы, а также посадка на них, будут разрешены на территории республики только в исключительных случаях. Об этом заявил журналистам начальник Службы охраны госграницы при МВД Литвы Рустамас Любаевас, передает ТАСС.

Власти Литвы ранее приняли решение запретить с 1 марта посадку и высадку пассажиров из поездов, следующих транзитом через ее территорию в Калининград, на контрольно-пропускных пунктах в Кене на границе с Белоруссией и в Кибартае (Литва) на границе с Калининградской областью. Меры, по их заявлениям, принимаются в интересах национальной безопасности, борьбы с контрабандой и нарушением режима санкций. РЖД сообщили, что данное решение не повлияет на порядок транзита поездов РФ в/из Калининграда.

«Выход и посадка запрещаются, кроме исключительных случаев, решение по которым будет приниматься пограничной охраной», – сказал он. Такими случаями, по словам начальника, могут признаваться определенные гуманитарные обстоятельства, посредничество литовских официальных инстанций, например, МИД.

Р. Любаевас предупредил, что граждане Литвы и других стран ЕС должны позаботиться о своевременном возвращении из Калининградской области. «На это есть две недели. Затем пропуск прекратится», – сказал он.

*Источник: rzd-partner.ru, 29.02.2024*

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

### **Франция: очередной шаг на пути к либерализации национального рынка железнодорожных перевозок**

Во Франции был сделан важный шаг на пути к либерализации рынка пассажирских железнодорожных перевозок в стране: SNCF больше не является единственным оператором высокоскоростных перевозок между Парижем, Лиллем, Страсбургом и Лионом. Оператор Kevin Speed подписал рамочный договор с SNCF Réseau – оператором железнодорожной инфраструктуры Франции, условия которого гарантируют предоставление ему ниток графика на

высокоскоростных линиях, соединяющих эти города. Для перевозок пассажиров оператор намерен использовать 20 высокоскоростных электропоездов производства Alstom, испытательные поездки которых планируют начать в 2026 г., а ввод в коммерческую эксплуатацию запланирован на конец 2028 г.

Отмечается, что это первый во Франции рамочный договор о доступе к железнодорожной инфраструктуре (Track Access Framework Agreement, TAFA) для высокоскоростного движения, заключенный после достижения соглашения между французским правительством и SNCF Réseau об открытии рынка пассажирских перевозок для негосударственных операторов и частного капитала. Договор подписан на 10 лет с возможностью продления. Подписание договора TAFA с SNCF Réseau позволяет оператору Kevin Speed открыть новый раунд финансирования, в ходе которого планируется привлечь 1,2 млрд евро, и подписать с компанией Alstom контракт на производство подвижного состава, рассчитанного на скорость движения до 300 км/ч.

Оператор Kevin Speed рассчитывает выйти на рынок под брендом ilisto и предоставлять услуги пассажирских перевозок низкобюджетного сегмента с высокой интенсивностью движения между крупнейшими городами Франции по образцу японских высокоскоростных поездов Синкансен. Предполагаются плотная расстановка кресел в вагонах, быстрый оборот поездов и остановки на всех промежуточных станциях маршрутов.

Оператор намерен построить для обслуживания поездов три депо, в которых будет занято 450 сотрудников. Для финансирования этих проектов планируется получить средства по государственной программе поддержки французской промышленности.

*Источник: railtech.com, 01.03.2024 (англ. яз.)*

### **Схема финансирования ВСМ Москва – Петербург будет доработана за 2–3 месяца**

Схема финансирования высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва – Петербург будет доработана за 2–3 месяца. Об этом журналистам сообщил вице-премьер РФ Марат Хуснуллин, передает ТАСС.

«Источники финансирования сейчас в основном уже определены. По крупному финансовая схема уже собрана, сейчас дорабатывают ее юридические и организационные моменты. Я думаю, что в течение буквально двух-трех месяцев будет все доведено», – сказал он.

Ранее сегодня он сказал, что запустить движение поездов на высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва – Санкт-Петербург реально в течение пяти лет, трассировка полностью утверждена.

Строительство ВСМ Москва – Санкт-Петербург предусмотрено проектом Транспортной стратегии РФ до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года. Целевые показатели проекта предусматривают рост пассажиропотока высокоскоростного сообщения между двумя столицами с порядка 5 млн пассажиров до 23 млн к 2030 году. Строительство необходимо будет финансировать из бюджета почти на 610 млрд рублей. Для реализации проекта ВСМ была создана компания «ВСМ – две столицы».

*Источник: rzd-partner.ru, 29.02.2024*

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

### **Путин: с развитием Восточного полигона в свое время «зевнули», но теперь наверстаем**

С развитием Восточного полигона в свое время немного «зевнули» и вовремя кое-что не сделали, но теперь наверстаем, а его провозная способность вырастет до 2030 года до 210 млн тонн в год, сказал президент России Владимир Путин.

«Запускается третий этап расширения Восточного полигона железных дорог – БАМа и Транссиба. В свое время, мы, извините за моветон, «зевнули» немножко, вовремя кое-что не сделали, ну, ладно, теперь должны наверстать и наверстаем. До 2030 года их пропускная способность возрастет со 173 до 210 млн тонн в год. Одновременно должны получить развитие и порты Ванино и Советская Гавань», – сообщил Путин в ходе послания Федеральному собранию.

РЖД реализуют второй этап развития Восточного полигона стоимостью 1,1 трлн рублей. Он рассчитан на период до 2024 года и предусматривает увеличение провозной способности до 180 млн тонн (в 2023 году – 173 млн тонн). РЖД ведут предпроектные работы и по третьему этапу, в рамках которого планируется увеличить провозную способность до 255 млн тонн.

Стоимость реализации третьего этапа развития Восточного полигона с увеличением провозной способности к 2032 году до 255 млн тонн оценивается в 2,7 трлн рублей, сообщил журналистам замминистра транспорта РФ Валентин Иванов.

РЖД ранее сообщали, что для достижения провозной способности Восточного полигона к 2032 году не менее 255 млн тонн в год необходимо также строительство новых инженерных сооружений: второго Кодарского тоннеля, второго Кузнецовского тоннеля, второго Северомуйского тоннеля и моста через реку Амур. Компания осенью 2023 года заключила договор о совместной реализации этих проектов с Газпромбанком и «Бамтоннельстрой-Мостом» («БТС-Мост»). Их стоимость оценивается в 600 млрд рублей.

Первый вице-премьер РФ и глава совета директоров РЖД Андрей Белоусов сообщал в феврале 2024 года, что не позднее 2035 года планируется увеличение провозной способности Восточного полигона, куда входят БАМ и Транссиб, до 270 млн тонн.

*Источник: ria.ru, 29.02.2024*

### **«Провозная способность - это не плановый объем перевозок»**

*Замгендиректора ОАО РЖД Алексей Шило о перевозках грузов по Восточному полигону*

Хотя по итогам 2023 года провозная способность БАМа и Транссиба достигла 173 млн тонн, фактически через контрольное сечение Волочаевка – Комсомольск-на-Амуре было перевезено 150,5 млн тонн. О причинах, из-за которых фактический объем перевозок отстает от номинального показателя, рассказал замгендиректора ОАО РЖД Алексей Шило.

– *Чем можно объяснить расхождение между номинальной провозной способностью БАМа и Транссиба и фактическим объемом перевозок?*

– Сейчас ОАО РЖД ведет работу по второму этапу развития Восточного полигона. К концу 2022 года обеспечили провозную способность на уровне 158 млн тонн. Это тот максимальный объем груза, который новая инфраструктура может пропустить через контрольное сечение Волочаевка – Комсомольск-на-Амуре. Сечение – это не рельсы и шпалы, а условная линия, которая обозначает «диаметр трубы» – мощность железной дороги в конкретном месте. Нужно понимать, что БАМ и Транссиб – это линейная инфраструктура, которая простирается на тысячи километров, и далеко не все грузы идут по всему их протяжению из конца в конец.

Поэтому в 2022 году конкретно через сечение перевезли 148,8 млн тонн. А в целом в восточном направлении во всех видах сообщения – более 275 млн тонн.

– *А если говорить о 2023 годе?*

– По результатам 2023 года мы добились достижения показателя провозной способности по сечению 173 млн тонн. Так как строительные работы продолжаются в течение всего года, то эта мощность формируется постепенно, и в полной мере ее можно использовать только со следующего года. И то при условии, если бы мы совсем закончили стройку и прекратили предоставлять для этого окна и завозить материалы.

По паспорту проекта в 2023 году предусматривалось, что провозная способность развивается поквартально и в среднем по году может составить 159,8 млн тонн. Провозная способность – это не плановый физический объем грузовых перевозок, но возможность при определенных, можно сказать, идеальных, условиях. Физически через сечение Комсомольск-на-Амуре – Волочаевка в 2023 году нами перевезено 150,5 млн тонн грузов.

– *Какие факторы оказали влияние на динамику перевозок?*

– Около 5 млн тонн грузов по заявкам грузоотправителей было перенаправлено на сухопутные переходы Забайкальск и Наушки. То есть клиенты получили, что хотели, но до измерительного сечения, которое находится на самом востоке Восточного полигона, этот груз не доехал и в зачет не пошел.

Около 4 млн потерь приходится на срыв досрочного ввода объектов инфраструктуры из-за ряда чрезвычайных ситуаций, в том числе тайфунов «Ханун» и «Лан», повлиявших на ход строительных работ на Дальневосточной дороге, а также прорыва дамбы на реке Холодной в Бурятии и происшествия в Северомуйском тоннеле.

Более 4 млн тонн отнесу на счет экстремальных погодных условий, ухудшающих условия работы всей логистической цепочки. В основном потери по портам Посьет и Ванино. Основной причиной этого является прибытие грузов в смерзшемся состоянии.

Около 2 млн тонн было потеряно из-за системных проблем в организации содержания парка локомотивов по вине сервисных компаний. Потери по этому направлению оказались значительно выше прогнозируемых. Мы видим объективную составляющую этой ситуации: коллегам приходится решать сразу несколько больших задач – это и обеспечение импортозамещения по уже существующей технике, и определенные сложности с комплектованием квалифицированным персоналом. Сегодня сложилась парадоксальная ситуация: локомотивов на сети рекордное количество, но отремонтировать и обслуживать их в срок пока не получается.

Еще один фактор, который не все желают принимать во внимание. Провозная способность железных дорог Восточного полигона была рассчитана ранее исходя из пропуска тяжеловесных поездов, 7,1 тыс. тонн, состоящих из вагонов с увеличенной нагрузкой на ось. При расчете плановых объемов

перевозок в паспорте второго этапа развития Восточного полигона доля для пропуска легких контейнерных грузов рассчитывалась ниже, чем мы возим сегодня. В 2023 году в паспорте проекта у нас доля контейнерных грузов была определена в 7,4%, а мы перевезли 8,5%. А каждый контейнерный поезд примерно втрое легче стандартного угольного состава.

*– Насколько сильно влияют на подсчет грузопотока на контрольном сечении те грузы, которые до него не доезжают?*

– ОАО РЖД возит по временным правилам, которые определяют приоритетный вывоз угля по соглашениям, а также внутрироссийские перевозки в ущерб ряду экспортных грузов. То есть часть грузов, которые едут по Восточному полигону, до сечения не доезжают, что называется, «по условиям задачи». Загрузка Восточного полигона неравномерна: часть грузов, которые идут с запада на восток, не доезжают до контрольного сечения, но занимают инфраструктуру и влияют на общий результат. Еще часть мощности отбирается грузопотоком, который формируется за самим сечением. То есть мы не можем пропустить через сечение дополнительный поезд, если на его месте за этим условным порталом сформирован другой состав.

Объективности ради скажу, что в 2023 году форс-мажоры случались не только у ОАО РЖД: возникали ситуации непредъявления грузов самими грузоотправителями, в рамках заявленных ими же параметров. Никуда не делась и конъюнктура рынка – наблюдалось снижение спроса на лесные грузы со стороны потребителей КНР.

Есть еще одна причина – неоптимальное снабжение российских электростанций. У нас уголь для дальневосточных ТЭЦ иногда везут за пять тысяч километров, потому как местные угольные компании не заинтересованы в таких поставках. Хотя им в разы ближе. Примерно 7 млн тонн такого угля с высоким приоритетом мы везем ежегодно, он «отъедает» объем у экспорта.

*– Каков общий объем потерь, обусловленных этими факторами?*

– Общий объем потерь грузов в 2023 году из-за объективных факторов, не связанных с работой компании, оцениваю в 15 млн тонн.

Благодаря вождению грузовых поездов повышенного веса удалось обеспечить дополнительный провоз 2,7 млн тонн груза. Пропуск соединенных поездов по одной «нитке» графика позволил провезти плюсом 0,7 млн тонн. Еще 0,7 млн тонн дало повышение эффективности работы станций и другие технологические мероприятия. Всего мы смогли добавить более 4 млн тонн грузов.

Если бы потерь не было, то с дополнительными компенсационными мероприятиями объем перевозок через сечение мог бы составить порядка 165 млн тонн. Подчеркну, что в 2023 году ОАО РЖД осуществляло перевозки на восток в условиях колоссального объема работы по строительству и



капитальному ремонту около 1,5 тыс. километров путей Восточного полигона. Это потребовало предоставления более 60 тыс. «окон» общей продолжительностью около 300 тыс. часов.

Так что если говорить об итоговой оценке эффективности перевозок по Восточному полигону в 2023 году, то общий объем погрузки в восточном направлении продолжает существенно расти. В 2023 году достигнут исторический максимум в перевозках грузов в восточном направлении – почти 290 млн тонн.

– *Каков прогноз на 2024 год?*

– Средневзвешенная провозная способность по сечению в 2024 году составит 173 млн тонн, к концу декабря ОАО РЖД обязано достичь показателя в 180 млн тонн, которые станут доступны с 2025 года. Вместе с тем, как и в прошлом году, прогнозируем определенные потери (в объеме 2,3 млн тонн) из-за предоставления плановых «окон». Продолжится дальнейший рост перевозок в направлении станций, расположенных западнее сечения, на 0,7 млн тонн (или на 0,8%), экспорт на погранпереходы западнее сечения вырастет на 2,2 млн тонн (на 13,1%). Коэффициент использования провозной способности сечения составит почти 94%, что выше параметров прошлого года (92%).

Позволю себе привести еще довод логического порядка, о котором сейчас почему-то неделикатно забывают. ОАО РЖД достигло развития уровня инфраструктуры до 173 млн тонн по итогам 2023 года, но разве это автоматически означает, что ОАО РЖД в 2024 году везет не меньше 173 млн тонн? Максимальная мощность двигателя не означает, что он всегда может работать на предельном показателе, который указан в паспорте. Например, у недавно открытой автодороги М-12 по паспорту пропускная способность в 40 тыс. автомобилей, но никому же не приходит в голову требовать достичь этой цифры одномоментно!

– *Что вы планируете предпринять для того, чтобы повысить загрузку инфраструктуры Восточного полигона по итогам 2024 года?*

– В 2024 году предстоит построить почти тысячу километров новых путей, ввести около 600 искусственных сооружений.

Это также потребует значительного количества «окон» и иных ограничений в движении поездов. Именно поэтому фигурирует взвешенный показатель в 162,2 млн тонн. Это выше 2023 года на 7,7%, или на 11,7 млн тонн.

Для полноценного нивелирования сдерживающих факторов в перевозках на восток в дальнейшем необходимо принятие ряда решений на государственном уровне в части доработки нормативно-правовой базы. В том числе следует ускорить работу по внесению изменений в правила перевозок смерзающихся грузов, что позволит существенно нарастить объемы вывоза в зимние месяцы. Также нужно обеспечить создание условий для заключения

договоров «вези или плати». Следует сформировать оптимальную систему снабжения электростанций регионов Дальнего Востока, сконцентрировать парк грузовых вагонов с увеличенной нагрузкой на ось для оперирования только на восточном направлении, стабилизировать работу сервисных компаний для бесперебойного обеспечения содержания парка в плановых параметрах, а также поддержать предложения некоторых участников рынка по приоритизации перевозок в специализированные терминалы. По нашей оценке, только по углю приоритетная отгрузка в специализированные терминалы позволит увеличить объемы вывоза на восток до 2 млн тонн.

*Источник: kommersant.ru, 04.03.2024*

### **Обновление транспортных узлов увеличит возможности Восточного полигона**

Модернизация транспортных узлов позволит расширить возможности Восточного полигона. Об этом после послания президента РФ Владимира Путина Федеральному собранию сообщил губернатор Приморского края Олег Кожемяко.

«В послании были затронуты все сферы деятельности нашего общества. <...> Это и модернизация всех транспортных узлов, в том числе и расширение возможностей для Восточного полигона», – сказал он в своем телеграм-канале.

Кроме того, О. Кожемяко отметил, что меры, обозначенные президентом, определяют направление работы до 2030 года. «Они [меры] определяют четко критерии пути развития нашего государства, в том числе нашего субъекта, Приморского края», – добавил он.

Среди важных мер губернатор назвал льготы для малого и среднего предпринимательства, семейную ипотеку, в которую будут включены ветераны СВО, а также программу переселения из ветхого и аварийного жилья. По его словам, все эти меры касаются не только федеральной поддержки. «Они [меры] требуют напряжения и от региональной власти, от муниципальной власти», – подчеркнул О. Кожемяко

*Источник: rzd-partner.ru, 29.02.2024*

## **Доставку транзитных контейнеров хотят сократить до 7 дней на Восточном полигоне**

Сроки транзитных контейнерных перевозок по Восточному полигону РЖД планируют в этом году сократить до семи дней. Объем транзитных перевозок двадцатифутовых контейнеров планируется увеличить почти до 1,7 млн единиц, передает EastRussia.

Об этом заявил зампред правительства РФ Марат Хуснуллин в ходе заседания по развитию железнодорожной инфраструктуры Сибири и ДФО. Он напомнил, что в этом году провозная способность магистралей Восточного полигона должна достигнуть 180 млн тонн.

М. Хуснуллин подчеркнул, что с учетом поставленных главой государства задач в ближайшее время необходимо завершить работу по определению параметров III этапа развития Восточного полигона.

Восточный полигон – масштабный проект в составе железнодорожной инфраструктуры по комплексной модернизации Транссиба и БАМа. В этом году исполняется 50 лет с начала строительства Байкало-Амурской магистрали.

В 2024 году на развитие инфраструктуры Восточного полигона выделят 366 млрд рублей. Увеличение провозной способности Восточного полигона позволит нарастить экспортный потенциал, а также будут созданы условия для увеличения внутрироссийских перевозок, в том числе на Дальнем Востоке. Общий объем финансовых вложений РЖД на 2024 год превысит 1,27 трлн рублей. Около половины средств будет направлено на создание магистральной инфраструктуры, включая Восточный полигон.

*Источник: rzd-partner.ru, 29.02.2024*

## **РЖД пустили поезда по второму пути на перегоне Ларба – Лумбир БАМа**

РЖД открыли движение поездов по второму пути на перегоне станция Ларба – разъезд Лумбир в Амурской области, находящемся на линии БАМа Хани – Тында. Об этом холдинг сообщил в своем официальном Telegram-канале.

«Открыли движение поездов по второму пути на перегоне станция Ларба – разъезд Лумбир в Амурской области», – говорится в сообщении.

На этом отрезке пути грузонапряженной линии БАМа Хани – Тында строительство вели на участках вечной мерзлоты в экстремальных погодных условиях. Порой температура опускалась ниже 50°C, добавили в холдинге.

В компании отметили, что за два года строительства железнодорожники уложили 12,5 км пути и 4 стрелочных перевода, протянули 75 км линий

автоблокировки и связи, а также построили 7 мостов и отсыпали 43 тыс. куб. м земполотна. Рабочие покрыли откосы вдоль дороги охлаждающей наброской, которая поможет сохранить вечную мерзлоту в основании магистрали даже во время жары, что предотвратит просадку рельсового полотна и повысит безопасность перевозок.

«Чтобы повысить провозные возможности линии Хани – Тында до 54 млн тонн к 2025 году, модернизируем еще 15 объектов», – добавили в РЖД.

*Источник: rzd-partner.ru, 28.02.2024*

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

### **БРИКС прорабатывает ускоренное развитие коридора Север-Юг, сообщили в Кремле**

Россия вместе с партнерами по БРИКС прорабатывает ускоренное развитие трансконтинентального коридора Север-Юг, заявил в интервью помощник президента РФ Юрий Ушаков.

«Прорабатываем с партнерами инициативы и по таким актуальным темам, как безопасность и устойчивость глобальных транспортных цепочек, повышение эффективности перевозок и снижение затрат на логистику. Речь, в частности, идет об ускоренном развитии трансконтинентального коридора Север-Юг», – анонсировал он.

Как отметил Ушаков, эта магистральная артерия соединит российские порты северных морей, Балтики с морскими терминалами на побережье Персидского залива и Индийского океана и в будущем сможет обеспечить ежегодный транзит до 30 млн тонн грузов. «Кроме того, Россия выступила с предложением учредить в рамках БРИКС постоянно действующую комиссию по транспорту, которая занялась бы не только проектом Север-Юг, но и в более широком плане вопросами развития логистических и транспортных коридоров – межрегиональных и глобальных», – сообщил дипломат.

Межправительственное соглашение о создании мультимодального транспортного коридора Север-Юг было подписано Россией, Индией и Ираном в 2000 году. Позже состав участников расширился до 14. Цель проекта – привлечение транзита грузопотоков из Индии, Ирана и стран Персидского залива через российскую территорию в Европу (в сравнении с морским маршрутом через Суэцкий канал расстояние сокращается более чем в два раза,

что снижает сроки и стоимость перевозок). Сейчас проект объединяет несколько различных транспортных систем отдельных государств.

*Источник: rzd-partner.ru, 05.03.2024*

### **Россия и Иран подписали меморандум о создании международного союза экономических зон МТК «Север-Юг»**

К союзу планируется привлечь и другие страны Каспийского региона. Меморандум о создании международного союза особых и свободных экономических зон МТК «Север-Юг» подписан между союзом «Технологии и логистика» (Россия) и свободной торгово-промышленной зоной «Энзели» (Иран). Об этом сообщает пресс-служба управляющей компании ОЭЗ промышленно-производственного типа «Лотос».

Подписи под документом поставили сопредседатель союза «Технологии и логистика», генеральный директор АО «ОЭЗ «Лотос» Сергей Милушкин и генеральный директор, председатель совета директоров свободной торгово-промышленной зоны «Энзели» Мохаммад Саджад Сиахкарзаде.

Отмечается, что меморандум обеспечит взаимодействие управляющих компаний и объединений особых свободных экономических зон с целью повышения уровня экономического сотрудничества между странами.

«Создание Международного союза экономических зон даст заметный толчок в формировании и развитии транскаспийского маршрута МТК «Север-Юг». Подписание этого меморандума позволит на международном уровне координировать усилия в области производственной кооперации, логистики и снимать барьеры, связанные с различием в законодательствах наших стран. Сотрудничество не ограничится только представителями России и Ирана – к международному Союзу планируется привлечь другие страны Каспийского региона и государства, заинтересованные в развитии МТК «Север-Юг», – комментирует Сергей Милушкин.

Некоммерческая организация Союз «Технологии и логистика» зарегистрирована в 2023 году в целях создания международного союза экономических зон, развития производственных, логистических и торговых цепочек между ОЭЗ и СЭЗ Каспийского региона и стран МТК «Север-Юг». Ее учредителями стали АО «ОЭЗ «Лотос», АО «ОЭЗ «Технополис Москва» и АНО «Дирекция международных транспортных коридоров».

Международный транспортный коридор «Север-Юг» – мультимодальный маршрут протяженностью 7,2 тыс. км, который свяжет Санкт-Петербург с портами Ирана и Индии. Он является альтернативой морскому пути,

соединяющему Европу, страны Персидского залива и Индийского океана через Суэцкий канал. Западные и восточные ветки МТК проходят через Иран: западная ветка предусматривает перевозку по Ирану автомобильным транспортом через Решт, восточная – железнодорожным. Конечной точкой в Иране является порт Бендер-Аббас, из которого грузы могут доставляться в Индию морем. Западная ветка также проходит через Азербайджан, восточная – через Казахстан и Туркменистан.

*Источник: Advis.ru, 01.03.2024*

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

### **Российско-казахско-китайский меморандум**

Казахстанские железные дороги «Казахстан Темир Жолы», китайская Xi'an Free Trade Port Construction and Operation Co., LTD (PRC) и российское АО «Славтранс-Сервис» заключили трехсторонний меморандум о сотрудничестве.

Как сообщили SeaNews в КТЖ, стороны рассматривают возможность совместных инвестиций в создание новой транспортно-складской базы в транспортно-логистического центра в Селятино с целью дальнейшего развития и углубления российско-китайско-казахстанского экспортно-импортного торгово-экономического сотрудничества.

Стороны будут также совместно развивать перевозки по маршруту Сиань – Алашанькоу / Хоргос – Селятино с целью усиления этого международного логистического коридора

*Источник: seanews.ru, 01.03.2024*

### **ОАО «РЖД» ввело Временные правила определения очередности перевозок грузов**

Согласно протоколу компании от 28.02.2024 г. № 9, Временные правила устанавливают основные принципы очередности перевозок грузов, применяемые в ОАО «РЖД» на время приостановки действия Правил недискриминационного доступа перевозчиков к инфраструктуре железнодорожного транспорта общего пользования, утвержденных

постановлением Правительства Российской Федерации от 25 ноября 2003 г. № 710.

Основной акцент делается на перевозки угольной продукции в восточном направлении. К документу прилагается методика формирования плана экспортных перевозок угольной продукции грузоотправителей (угольных компаний) в восточном направлении на предстоящий месяц и мониторинга его исполнения.

*Источник: rzd-partner.ru, 04.03.2024*

### **В феврале 2024 года компания «Железные дороги Туркменистана» ускорила прохождение транзитных грузов**

Открытое акционерное общество «Туркмендемирёллары» проводит ряд мероприятий в железнодорожной отрасли Туркменистана по развитию транзитных, импортных и экспортных грузоперевозок, а также по ускорению времени прохождения транзитных поездов по территории Туркменистана.

Как сообщается на сайте компании, в феврале 2024 года «Туркмендемирёллары» ускорило время прохождения транзитных поездов и сроки доставки транзитных грузов по маршрутам:

Сарахс – Фарап: грузовой поезд из Сарахса до пограничного перехода Фарап прошёл за 35 часов.

Фарап – Сарахс: грузовой поезд из Фараба до пограничного перехода Сарахс прошёл за 17 часов 38 минут.

Фарап – Туркменбаши: грузовой поезд из Фарапа до Международного порта Туркменбаши прошёл за 50 часов 30 минут.

Серхетяка – Серхетабат: грузовой поезд из Серхетяка до пограничного перехода Серхетабат прошёл за 60 часов 30 минут.

Этрек – Серхетяка: грузовой поезд из Этрека до пограничного перехода Серхетабат прошёл за 17 часов 45 минут.

*Источник: Advis.ru, 01.03.2024*

### **Объем внутренних железнодорожных перевозок рыбы с Дальнего Востока в 2023 году вырос на треть**

Объем внутренних перевозок рыбы с Дальнего Востока по железной дороге в России в 2023 году вырос на 33% по сравнению с 2022 годом и составил 929,1 тыс. тонн. Об этом сообщили в Ассоциации добытчиков минтая.

«По сравнению с показателями 2022 года общий объем железнодорожных перевозок рыбопродукции с Дальнего Востока вырос на 12%: внутренние перевозки увеличились на 33% (929,1 тыс. тонн), транзит – на 32% (15,9 тыс. тонн). Объемы железнодорожной доставки импортной продукции выросли на 18%, до 17,7 тыс. тонн. При этом на экспорт по железной дороге в минувшем году ушло на 70% меньше, чем годом ранее – 48,5 тыс. тонн, что связано с восстановлением экспортных отгрузок морским транспортом на китайском направлении», – говорится в сообщении.

Как рассказал глава Ассоциации Алексей Буглак, более 75% рыбы с Дальнего Востока ушло в три региона: Московская, Свердловская и Новосибирская области. При этом на Московскую область пришлось 39% отправок. По данным ассоциации, максимальный объем отправок пришелся на сентябрь – 86,4 тыс. тонн.

«Сентябрь традиционно является пиковым периодом отправок рыбы с Дальнего Востока, в первую очередь, лосося. В 2023 году лососевая путина была рекордной: вылов самого массового вида тихоокеанских лососей – горбуши – достиг 478,5 тыс. тонн. Поставки горбуши ориентированы именно на внутренний рынок и наибольший объем доставляется в регионы страны именно по железной дороге. Значительная доля грузооборота пришлась и на минтаевую продукцию, отгрузки которой на внутренний рынок в 2023 году также выросли: по итогам года они достигли 193 тыс. тонн, что на 13% больше, чем в 2022-м. При этом в рамках субсидируемой доставки минтая было перевезено около 80 тыс. тонн продукции», – рассказал Буглак.

*Источник: tass.ru, 04.03.2024*

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

### **Частный оператор Kevin Speed получил нитки графика на высокоскоростных линиях Франции**

Оператор Kevin Speed подписал рамочный договор с SNCF Réseau – оператором железнодорожной инфраструктуры Франции, который гарантирует предоставление ему ниток графика на высокоскоростных линиях, соединяющих Париж с Лиллем, Страсбургом и Лионом. Для перевозок пассажиров оператор намерен использовать 20 высокоскоростных электропоездов постройки Alstom, испытательные поездки которых планируют начать в 2026 г., а коммерческую эксплуатацию – в конце 2028 г.



Это первый во Франции рамочный договор о доступе к железнодорожной инфраструктуре (Track Access Framework Agreement – TAFA) для высокоскоростного движения, заключенный после достижения соглашения между французским правительством и SNCF Réseau об открытии рынка пассажирских перевозок для негосударственных операторов и частного капитала. Договор подписан на 10 лет с возможностью продления. Французский рынок высокоскоростных перевозок – крупнейший в Европе по объему перевозок и доходам.

Подписание договора TAFA с SNCF Réseau позволяет оператору Kevin Speed открыть новый раунд финансирования, в ходе которого планируется привлечь 1,2 млрд евро, и подписать с компанией Alstom контракт на производство подвижного состава, рассчитанного на скорость движения до 300 км/ч.

Оператор Kevin Speed рассчитывает выйти на рынок под брендом ilisto и предоставлять низкобюджетные услуги пассажирских перевозок с высокой интенсивностью между крупнейшими городами Франции по образцу японских высокоскоростных поездов Синкансен и авиакомпаний-лоукостеров. Предполагаются плотная расстановка кресел в вагонах, быстрый оборот поездов и остановки на всех промежуточных станциях маршрутов.

Оператор намерен построить для обслуживания поездов три депо, в которых будет занято 450 сотрудников. Для финансирования этих проектов планируется получить средства по государственной программе поддержки французской промышленности.

*Источник: zdmira.com, 05.03.2024*

### **Британцы лидируют в выборе поезда вместо самолета для поездок на дальние расстояния**

Согласно новому глобальному опросу, проведенному по заказу Hitachi Rail, британцы чаще всего в мире предпочитают путешествовать поездом, а не автомобилем или самолетом для поездок на дальние расстояния.

Исследование показало, что 46% лондонцев предпочитают путешествовать на дальние расстояния поездом (против среднемирового показателя в 34%), по сравнению с 41% на автомобиле и 10% на самолете.

Респонденты также указали, что поездки на поезде будут играть все более важную роль в их будущих поездках. Более трети (38%) считают, что в ближайшие 5 лет они будут больше путешествовать поездами, что намного превышает показатели поездок на автомобиле (18%) и по воздуху на короткие

расстояния (3%).

В ходе опроса были собраны данные от 12 тыс. человек в 12 различных городах по всему миру, включая Лондон, Милан, Берлин, Париж, Вашингтон, округ Колумбия, Сан-Франциско, Сингапур, Дубай и Сидней. Респондентам было предложено поделиться своим мнением о различных вариантах поездок, которые занимают более 2,5 часов. Сосредоточив сбор данных по Великобритании на Лондоне, исследование отражает мнения пользователей о том, что значительное количество междугородних маршрутов либо начинаются, либо заканчиваются на лондонских станциях.

Исследование показало, что значительное большинство лондонцев (60%) даже поддержали бы запрет на полеты на короткие расстояния там, где есть альтернатива в виде высокоскоростного сообщения. Аналогичная политика была введена во Франции в прошлом году, поскольку европейские страны все активнее изучают способы продвижения экологически чистых путешествий.

Опрос также выявил, что факторами, определяющими выбор поездок на дальние расстояния, являются стоимость, удобство и комфорт, при этом большинство пользователей автомобилей или самолетов готовы пересесть на поезд, если это быстрее или дешевле. Те, кто уже предпочитает путешествовать на дальние расстояния поездом, заявили, что, скорее всего, останутся при своем предпочтении, даже если им предложат более дешевые или быстрые альтернативы.

Когда респондентов попросили рассмотреть модели финансирования, большинство лондонцев (51%) поддержали идею повышения налогов на авиаперевозки, если это поможет развитию высокоскоростных железных дорог в Великобритании.

*Источник: railuk.com, 28.02.2024 (англ. яз.)*

### **Цены на железнодорожные билеты резко вырастут в 2025 г. из-за убытков в 380 млн евро (Нидерланды)**

Несмотря на обнадеживающее начало 2023 г., операционные показатели NS ухудшились. В годовом отчете NS отмечено, что пунктуальность и наличие посадочных мест были ниже, чем годом ранее. В финансовом отношении железнодорожная компания продолжает бороться с последствиями пандемии COVID-19, что привело к значительным убыткам.

Во II половине года пассажиры столкнулись со значительными перебоями в работе на путях вблизи Роттердама и Схипхола. По данным NS, из-за неблагоприятных погодных условий и нехватки технического персонала,

ремонтные компании столкнулись со значительными задержками осенью, что привело к сокращению количества поездов.

В результате в 2023 г. 89,7% пассажиров прибыли вовремя по сравнению с 92,6% годом ранее. Процент пассажиров, имеющих посадочные билеты в часы пик в течение 2023 г., составил 94,7%, что на 1,9 процентных пункта ниже, чем в 2022 г. По всем этим показателям эффективности NS оказался ниже целевых значений.

Пунктуальность на линиях ВСМ резко снизилась, частично из-за ограничений скорости вблизи Рейпветеринга. Пунктуальность достигла лишь 73,6%, что значительно ниже целевого показателя в 84,2% и достигнутого значения в 2022 г. (82,0%). В начале 2024 г. распорядитель инфраструктуры ProRail снизил скорость движения ещё на 6 участках из-за трещин на мостах и виадуках.

Кроме того, междугородние поезда нового поколения (ICNG), введенные в расписание на 2023 г. и работающие на высокоскоростной линии, имели более частые сбои, а поставка новых поездов занимает больше времени, чем планировало NS.

В 2023 г. NS операционные убытки составили 191 млн евро, по сравнению с 421 млн евро за 2022 г. Их причиной стало устойчиво низкое число пассажиров после пандемии, хотя и наблюдалось некоторое улучшение. Значение пассажирокилометров составило 89% от уровня 2019 г., а в 2022 г. этот показатель составлял всего 76%. Кроме того, NS сохранила цены на большинство железнодорожных билетов и абонементов ниже уровня инфляции и растущих расходов в период с 2021 по 2023 г., что привело к увеличению так называемого разрыва в индексации почти до 9% с 2021 г.

NS сталкивается с начислением убытков от обесценения по новой концессии на магистральную железнодорожную сеть, которая «имеет ограниченные возможности получения прибыли». Кроме того, начисление убытков от обесценения было признано по деятельности в Германии в связи с пересмотром в сторону понижения перспектив текущих концессий в Германии. В результате NS сообщает о значительном чистом убытке в размере 380 млн евро по сравнению с чистой прибылью в размере 574 млн евро в 2022 г.

По сообщению NS, ближайшие годы останутся «сложными с финансовой и эксплуатационной точек зрения». Необходимо провести большую работу по техническому обслуживанию путевой инфраструктуры. В финансовом отношении NS страдает от высокой инфляции и особенно от резкого роста цен на энергоносители и меньшего числа пассажиров. Правительство выделило единовременную сумму в размере 120 млн евро на 2024 г., что позволило NS отложить запланированное повышение стоимости билетов на 8,7%. Однако это не структурное решение, поэтому NS все равно придется осуществить

значительное повышение цен на билеты в 2025 г.

Новая концессия на магистральную железнодорожную сеть, которая, по словам NS, начнется в 2025 г., позволит лучше выровнять доходы от пассажирских перевозок и расходы на эксплуатацию поездов, включая плату за концессию. Тем не менее, NS сталкивается с проблемой существенной экономии средств, чтобы исправить финансовое положение.

NS должна продолжать стремиться скорректировать уровень затрат с учетом пересмотренного в сторону понижения роста пассажиропотока и невозможности полностью компенсировать повышение стоимости железнодорожных билетов за последние годы,.

В то же время инвестиции по-прежнему необходимы для учета ожидаемых изменений в росте пассажиропотока. Долги NS уже значительно увеличились за последние годы из-за убытков, достигнув более 1,1 млрд евро.

*Источник: railtech.com, 28.02.2024 (англ. яз.)*

### **США: согласно результатам проведенного исследования, наиболее загруженные станции находятся в Виргинии и Северной Каролине**

Национальный пассажирский оператор США компания Amtrak провела исследование, согласно результатам которого в настоящее время железнодорожный транспорт востребован как никогда ранее, и наибольшей популярностью у пассажиров пользуются станции в Виргинии и Северной Каролине.

Все большее количество пассажиров делают выбор в пользу железнодорожного транспорта, и рекордный процент останавливается в Виргинии и Северной Каролине. В пятерку наиболее популярных станций на Юго-Востоке США вошли Staples Mill Road (шт. Виргиния), Alexandria (шт. Виргиния), Charlotte (шт. Северная Каролина), Norfolk (шт. Виргиния) и Raleigh (шт. Северная Каролина).

По информации представителя руководства Amtrak, стремительный рост пассажиропотока обусловлен в первую очередь существенным объемом инвестиций, которые были выделены администрацией этих штатов на развитие и совершенствование пассажирского железнодорожного комплекса.

Отмечается, что Виргиния и Северная Каролина получили федеральные гранты – выделенные средства помогут продолжить реализацию проектов повышения уровня комфорта пассажиров железнодорожного транспорта.

Помимо Ричмонда, Александрии и Норфолка, Amtrak также обслуживает Ньюпорт-Ньюс, Роанок и 12 других населенных пунктов штата Виргиния.

В 2023 г. был установлен рекорд по количеству пассажиров: пассажиропоток превысил 1,3 млн человек.

*Источник: globalrailwayreview.com, 01.03.2024 (англ. яз.)*

### **За 4 дня Весеннего фестиваля CR перевезли более 60 млн пассажиров**

В 2024 г. праздник китайского Нового года, или Весенний фестиваль, пришелся на 10 – 24 февраля. Традиционно миллионы китайцев стремятся встретить праздник в семейном кругу. В течение четырех дней максимального пассажиропотока, с 14 по 17 февраля, на железных дорогах Китая (CR) ежедневно курсировали 12,8 тыс. пассажирских поездов, что на 12,6 % больше, чем в допандемийном 2019 г. Всего за 4 дня поездами дальнего следования перевезено 60,77 млн чел.

Выбор пассажирами железнодорожного транспорта является следствием его бурного развития. В 2023 г. протяженность сети железных дорог Китая превысила 159 тыс. км, в том числе высокоскоростных линий – 45 тыс. км. Одновременно совершенствуются сервисы для пассажиров. Онлайн-платформа CR 12306 обрабатывает в пиковые периоды до 1000 запросов на оформление билетов в секунду. Через турникеты вокзала Хунцяо в Шанхае в часы пик проходит до 1000 чел./мин. Минимальный интервал движения высокоскоростных поездов по линии Пекин – Шанхай составляет 3 мин, а с пассажирской станции Чжэнчжоу-Восточный такие поезда отправляются каждые 1,35 мин.

Большое внимание уделяется комфорту пассажиров с детьми. В некоторых высокоскоростных поездах к Весеннему фестивалю 2024 г. появились специально оборудованные детские вагоны

*Источник: zdmira.com, 27.02.2023*

### **Новый железнодорожный вокзал в Риге отметил праздник стропил**

Проект Rail Baltica достиг наивысшей точки на Рижском центральном железнодорожном вокзале, сообщил застройщик, компания Vegefix. В честь этого факта был отмечен праздник стропил с поднятием венка. Его ширина составила 1435 мм, символизируя ширину колеи железной дороги в Европе.

С возведением четвертой арки на южной стороне завершено строительство крыши нового вокзала. В настоящее время построены и установлены четыре арки крыши, а с началом работ на северной стороне

проекта их общее число достигло семи. В этом году продолжится строительство южной стороны Рижского центрального узла, в том числе монтаж железнодорожных систем, путей и воздушных контактных линий, железнодорожной сигнализации и инженерных коммуникаций.

Как сообщалось, в результате реализации проекта Рижский железнодорожный вокзал по числу обслуживаемых пассажиров станет крупнейшим в странах Балтии. Он будет иметь три этажа. В здании будет 23 эскалатора, 16 лифтов, 25 новых лестниц на платформы, по всей территории здания вокзала будет проложена тактильная сеть, обеспечивающая тактильную ориентацию от остановок общественного транспорта до платформ.

Станция будет иметь в общей сложности 8 платформ и 14 путей, а также приподнятые платформы для более удобной посадки. На первом этаже будут оказывать услуги, связанные с перевозками по железной дороге, будут открыты магазины и различные пункты обслуживания. На третьем этаже расположатся залы ожидания площадью около 6000 м<sup>2</sup> с билетными кассами и информационными табло.

Первый этаж станет мультимодальной зоной для региональных и пригородных автобусных рейсов и транспорта доставки.

Доступ к станции будет осуществляться со всех сторон, включая новые входы на платформы со стороны улиц Элизабетс и Тимотея, а также новую зону Kiss&ride (место, где можно выйти из транспорта, чтобы попрощаться или, наоборот, чтобы встретить человека). Также будут расширены возможности микромобильности: появится новая широкая велодорожка, возможность оставить свой велосипед, взять напрокат средства микромобильности.

Строительство Рижского центрального узла осуществляет компания Bererix, строительный надзор – Egis-Deutsche Bahn, заказчик – SIA Eiropas Dzelzceļa līnijas. 81–85% финансирования проекта обеспечивает Фонд соединительной инфраструктуры ЕС.

*Источник: rzd-partner.ru, 04.03.2024*

## **Сочинский вокзал вошел в экскурсионный портал «Вокзалы России» ОАО «РЖД»**

Информацию об экскурсиях, проводимых на железнодорожном вокзале города Сочи и еще на более чем 20 вокзалах страны, можно теперь получить в рамках экскурсионного проекта «Вокзалы России», на сайте дирекции

железнодорожных вокзалов ОАО «РЖД», в разделе «Экскурсии на вокзалах». Об этом сообщает пресс-служба ОАО «РЖД».

В сообщении говорится, что посетители Сочинского и некоторых других вокзалов страны получили возможность познакомиться с архитектурными особенностями зданий и погрузиться в историю, совершив путешествие во времени. Это может быть формат аудиоспектакля, аудиогuida, квестов, экскурсий с гидом или просто самостоятельное посещение смотровых площадок на вокзалах и музеев.

Экскурсионный проект «Вокзалы России» реализуется с 2021 года. За это время его участниками стали уже более 42 тысяч человек.

*Источник: kommersant.ru, 04.03.2024*

### **РЖД добавили в приложение на Android навигацию по вокзалу и варианты документов для билета**

РЖД добавили в приложение на платформе Android навигацию по вокзалам и расширили перечень документов, возможных для использования при покупке билетов, следует из сообщения компании.

Приложение «РЖД Пассажирам» РЖД в начале декабря 2023 года было удалено из App Store, но уже установленные версии работают. Приложение компании на платформе Android продолжает оставаться доступным для скачивания.

«Расширен перечень документов, удостоверяющих личность, которые можно использовать для покупки билетов, в том числе и в мобильном приложении», – говорится в сообщении.

Конкретный список документов, удостоверяющих личность, по которым можно купить билет в российские поезда дальнего следования, закреплен в правилах, которые заработали с сентября 2023 года. Помимо паспорта гражданина РФ, билет можно купить еще по ряду документов. Представитель РЖД пояснил РИА Новости, что в приложении теперь добавлена опция покупки билета и по справке о следовании иностранного гражданина (лица без гражданства) в посольство страны государства своей принадлежности (прежнего постоянного проживания), и по заключению об установлении личности иностранного гражданина или лица без гражданства.

«С помощью схем в разделе «Навигация по вокзалам» можно построить свой маршрут. Пока только по 9 вокзалам Москвы, но скоро добавим еще 6 – в других городах (Московский вокзал Санкт-Петербурга, Самара, Уфа, Ростов-

Главный и другие). А к концу текущего года навигация будет доступна по 40 вокзалам», – перечисляется еще одно новшество в сообщении.

Эти обновления касаются приложения на платформе Android, уточнили РИА Новости в пресс-службе компании.

РЖД, сообщали ранее РИА Новости в компании, в первом квартале 2024 года планируют запустить веб-версию интерфейса покупки билетов для смартфонов, где на первом этапе будут доступны поезда дальнего следования, а в дальнейшем и пригородные перевозки. Речь идет о прогрессивном веб-приложении (PWA, Progressive Web Applications). Это адаптированная для смартфонов версия портала, дающая возможность использовать все необходимые функции сайта, в том числе и платежные. PWA-версия позволяет получить доступ к portalу пользователям большинства мобильных операционных систем.

*Источник: Iprim.ru, 04.03.2024*

### **В РСТ сообщили о росте стоимости билетов на поезда за два года более чем на 30%**

Несколько индексаций тарифов, проведенных за последние два года, привели к росту билетов на поезда на треть, рассказала журналистам глава комиссии по железнодорожному транспорту Российского союза туриндустрии (РСТ) Сусанна Старцева.

«Железнодорожные тарифы в плацкартных и общих вагонах индексируют каждый год на уровне не выше инфляции. Обычно это 4% и раз в году. Но в 2022 году проиндексировали несколько раз. За год тарифы в итоге были увеличены на 10,8%. С 1 января 2023 года проиндексировали на 8,1%, плюс с 1 декабря 2023 года еще на 10,75%. Соответственно, за два года мы имеем рост тарифов более чем на 30%», – сказала она.

В РСТ отмечают, что следующее повышение цен запланировано на 1 января 2025 года – на 7,5%.

«ФАС заявляет, что эта мера позволит обновить подвижной пассажирский состав. Туроператоры надеются, что обновление коснется, в первую очередь, плацкартных вагонов. В ноябре 2022 года правительство одобрило инвестпрограмму РЖД на 2023 год объемом более 1 трлн рублей, из них 15 млрд – на приобретение 225 пассажирских вагонов», – пояснила Старцева.

По ее словам, произошла индексация не только тарифов, но и сборов, и платы за услуги в сфере пассажирских перевозок в дальнем следовании и



пригородном сообщении. В том числе, заявочного сбора по организованной перевозке, с которой работают туроператоры.

Старцева напомнила, что на железнодорожные билеты в купейном сегменте действует динамическое ценообразование, когда цены формируются в зависимости от спроса.

«Учитывая, что многие аэропорты до сих пор закрыты, мы наблюдаем «вынужденный» спрос, который никак нельзя полностью считать рыночным, а это значит, что купе станут дорогими для пассажиров, и они предпочтут плацкартный сегмент. Соответственно, проблема с доступностью мест для туристических групп встанет для нас опять очень остро», – пояснила она.

По словам эксперта, комиссия РСТ по железнодорожному транспорту подготовила проект письма в ФАС от имени объединения, в котором выразила озабоченность ситуацией с групповой перевозкой.

*Источник: interfax.ru, 01.03.2024*

### **Из Екатеринбурга и Тюмени впервые запустят туристический поезд на Кавказ**

Первый туристический поезд «Жемчужина Кавказа» из Екатеринбурга и Тюмени отправится 8 мая в тур по кавказским городам, сообщили в пресс-службе Свердловской железной дороги (СвЖД).

Остановки будут совершаться в Черкесске (Карачаево-Черкесия), Нальчике (Кабардино-Балкария), Грозном (Чечня) и Дербенте (Дагестан). Во время тура путешественникам на экскурсиях предлагается полюбоваться заснеженными горными вершинами, долинами и ущельями, увидеть средневековые крепости, прогуляться по берегу Каспийского моря, а также приобщиться к кавказским традициям и культуре.

Туристический поезд позиционируется как «отель на колесах» с комфортабельными спальными вагонами и купе. В поезде предусмотрены вагон-душевая, вагон-бар и ресторан с блюдами кавказской кухни.

В стоимость билета на поезд входит экскурсионный пакет.

Ранее СвЖД разработала варианты сообщения из Екатеринбурга и Тюмени с популярными городами Северного Кавказа до Кисловодска, Махачкалы и Дербента, некоторые из них будут курсировать летом.

*Источник: kommersant.ru, 01.03.2024*

## **РЖД снова запускают акцию «Счастливые каникулы» для школьников**

РЖД снова запускают акцию «Счастливые каникулы» и предоставляют скидку школьникам от 10 до 17 лет 50% на поезда дальнего следования в период летнего отдыха, сообщила компания.

«С первых дней весны планируем летний отдых детей и снова запускаем акцию «Счастливые каникулы». Уже завтра, 5 марта, школьникам от 10 до 17 лет можно будет купить билеты на поезда дальнего следования со скидкой 50%», – говорится в сообщении.

Отмечается, что отправиться в поездку со скидкой дети смогут с 1 июня по 31 августа в плацкартных и общих вагонах скорых и пассажирских поездов (включая фирменные), а также в некоторых «Ласточках», в купейных вагонах двухэтажных поездов.

«Скидку 50% детям в период летних каникул предоставляем уже девятый год подряд. За это время ею воспользовались свыше 20 млн школьников», – добавляется там же.

*Источник: Iprime.ru, 04.03.2024*

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

### **Региональные пассажирские перевозки будущего (Германия)**

Национальный оператор региональных пассажирских перевозок Германии DB Regio работает над развитием темы интегрированной мобильности. Цель – связать общественный транспорт таким образом, чтобы создать единый сервис – от начала поездки до пункта назначения, используя разные виды общественного транспорта. Переосмысление повседневной мобильности начинается с лучшего удовлетворения потребностей пассажиров в поездках. Концепция мобильности должна быть более гибкой и строиться на перевозках не от станции к станции, а от двери до двери. Однако это представляет собой серьезный вызов, особенно в сельской местности, где в Германии проживает 55 млн человек. Железная дорога, конечно же, останется основой региональных перевозок. Но для достижения вышеупомянутой гибкости DB Regio необходимо комплексное предложение всех видов транспорта. Без сочетания региональных поездов, городской железной дороги, автобусов и транспорта по требованию новая концепция мобильности работать не будет. В качестве примера показан единый билет Deutschland-Ticket.

*Источник: Deine Bahn. – 2024. – № 2. – S. 6–10 (нем. яз.)*

## ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ

### **PKP Intercity потратит 1 млрд долларов на 300 пассажирских вагонов**

Победителем тендера на поставку 300 вагонов для PKP Intercity стала компания H. Cegielski – Fabryka Pojazdów Szynowych (FPS), расположенная в Познани. По условиям тендера, контракт включает твердый заказ на 300 вагонов, а также опцион на 150 дополнительных вагонов. Стоимость тендера составляет 4,23 млрд злотых (1,05 млрд долл.), вместе с опцией – 6,35 млрд злотых (1,58 млрд долл.). Вагоны должны быть поставлены к 2028 году.

По условиям тендера, будет поставлено 38 вагонов 1-го класса и 198 вагонов 2-го класса. Также будет закуплено 38 вагонов-ресторанов и 26 спальных вагонов. Скорость поездов, состоящих из новых вагонов, будет достигать 200 км/ч. В вагонах будет Wi-Fi, индивидуальная система освещения, электрические розетки и USB-зарядки. Они будут эксплуатироваться на междугородних и трансграничных маршрутах.

Тендер на поставку новых вагонов для PKP Intercity был объявлен в конце 2022 года. Кроме H. Cegielski – Fabryka Pojazdów Szynowych, в нем также участвовал польский производитель подвижного состава Newag, однако предложение FPS было выгоднее по цене. Ранее, в 2018 году PKP Intercity уже заключала контракт с FPS на поставку 81 вагона, а в 2022 году между компаниями было подписано соглашение на ремонт 60 вагонов.

*Источник: techzd.ru, 05.03.2024*

### **Skoda Group выпустила первый двухсистемный электропоезд для Эстонии**

Трехвагонный состав был собран на заводе в Остраве и передан на другую чешскую площадку компании в Пльзене, где находится испытательная линия протяженностью почти 1 км (рис. 1). После прохождения тестирования он будет отправлен автомобильным транспортом в Ригу для эксплуатационных испытаний.



*Рис. 1. Первый двухсистемный электропоезд для Эстонии*

Согласно контракту 2020 года и реализованному к нему в январе 2023 года опциону, Skoda Group должна до 2027 года поставить Elron 16 таких поездов за 147 млн евро. Ввод в эксплуатацию первых 6 машин ожидается в 2025 году.

Подвижной состав создан на базе платформы частично низкопольных поездов RegioPanter. Недавно запущенные поезда этой платформы в январе были сняты с маршрутов в Латвии из-за дефектов. На текущий момент в эксплуатацию вернулись 12 из 17 поставленных поездов. Остальные 5 машин проходят динамические испытания после ремонта. К середине марта Skoda Group обещает обеспечить техническую готовность новых поездов на уровне 95%.

*Источник: rollingstockworld.ru, 28.02.2024*

## **Talgo представила технические характеристики 20 push-pull поездов для Болгарии**



*Рис. 2. Поезда Intercity BG Talgo для Болгарии*

Компания Talgo представила ключевые технические характеристики 20 новых поездов для железных дорог Болгарии. Это произошло после того, как

в ЕС стартовала кампания против другого участника болгарского тендера, китайской CRRC, на предмет «необоснованных иностранных субсидий».

Talgo заявила, что ее поезда Intercity BG для Болгарии (рис. 2) будут «спроектированы и построены в Европейском Союзе». Поезда Intercity BG на базе платформы Talgo 230 с технологией push-pull будут состоять из одного обычного локомотива, промежуточных пассажирских вагонов и кабины машиниста на другом в противоположном конце поезда. Пассажировместимость одного вагона составит около 390 человек, поезда будут полностью низкопольными. Легкая конструкция Intercity BG улучшит соотношение мощности и веса поездов, снижая не только потребление энергии, но и существенно сокращая время разгона и торможения.

В 2023 году болгарским министерством транспорта был открыт тендер по закупке 20 двухтактных поездов. Стартовая цена контракта составляла 610 млн евро. Сообщалось, что заявки на конкурс подали две компании: испанская Talgo и китайская CRRC Qingdao Sifang Locomotive, причем предложение второй было в два раза ниже по стоимости (310 млн евро против 622 млн евро). Недавно Еврокомиссия объявила о начале расследования против CRRC Qingdao Sifang Locomotive на предмет «необоснованных иностранных субсидий», в результате чего китайскую компанию могут отстранить от участия в конкурсе.

*Источник: techzd.ru, 29.02.2024*

### **Консорциум с участием CRRC выиграл тендер на строительство InterCity Train в Сан-Паулу**

CRRC Hong Kong, входящая в консорциум C2 Mobilidade Sobre Trilhos совместно с компаниями Guide Investimentos и C2 Mobilidade, выиграла тендер, который включает поставку 15 электропоездов для строящейся линии InterCity Train и 7 поездов для линии метро 7/Ruby.

Новые электропоезда для линии InterCity Train будут курсировать по колее 1600 мм. Каждый состав должен вмещать 860 пассажиров и иметь максимальную скорость в 140 км/ч. Пассажирские сиденья будут оборудованы розетками на 127В и портом USB-A. Кроме того, CRRC будет отвечать за техническое обслуживание составов в течении 30 лет.

7 составов для линии метро 7/Ruby должны быть аналогичны уже курсирующим на линии поездам серии 9500 производства Hyundai Rotem. Их средняя скорость будет составлять 80 км/ч, каждый состав сможет перевозить до 2048 пассажиров.

Тендер на строительство пригородной линии InterCity Train и поставку подвижного состава был объявлен в апреле 2023 года. По его условиям, кроме поставки 15 поездов, предполагается строительство северной линии железнодорожной сети InterCity Train, которая должна соединить города Сан-Паулу и Кампинас. Длина маршрута составит 101 км. Также будет проложена линия между городами Жундиаи и Кампинас длиной в 44 км и будут разделены пассажирские и грузовые потоки между станцией Барра-Фунда и Жундиаи. Общая стоимость всего проекта составляет 14,2 млрд реалов (2,86 млрд долл.).

*Источник: t.me, 05.03.2024*

### **VTG представила подробности по платформам с изменяемой шириной колеи**

Подвижной состав по заказу лизинговой компании выпускает словацкая Tatravagonka. Шестиосная сочлененная платформа модели T4000 предназначена для перевозки контейнеров, полуприцепов и установки съемных кузовов. Макс. скорость – 120 км/ч. Грузоподъемность составляет 84 т и может быть увеличена до 98 т при ограничении скорости в 100 км/ч. Платформа совместима с поддонами R2L, которые позволяют загружать полуприцепы любых типов длиной до 15,1 м с помощью стандартного крана за несколько минут.

Главной особенностью платформы является возможность ее эксплуатации на линиях с шириной колеи 1435 мм и 1668 мм. Для этого вагоны оснащены крюками для подъема рам тележек, что позволяет менять колесные пары при переходе с одной колеи на другую.

До конца года VTG должна поставить в Испанию 200 таких вагонов и 199 контейнерных платформ. На это выделен правительственный грант на 37,7 млн евро по программе декарбонизации транспорта.

*Источник: rollingstockworld.ru, 28.02.2024*

### **Wabtec презентовала новую линейку тяговых модулей на комбинированном ходу**

Линейка Commander NXT будет включать 4 модели подвижного состава с тяговым усилием от 115 до 183 кН (рис. 3). В машинах применен дизельный двигатель Cummins, соответствующий стандартам выбросов Stage V. Как заявил президент и гендиректор подразделения Wabtec по техническому

обслуживанию путей Радж Гупта, благодаря более узкой раме и усовершенствованной системе стабилизации колес Commander NXT сможет курсировать по маршрутам со сложным рельефом, туннелям и проходить кривые малого радиуса без потери мощности. Также все четыре модели будут оснащены системой телематики и системой ShuttleLaunch, разработанной для оптимизации тягового усилия, уменьшения пробуксовки колес и продления срока службы шин.



Рис. 3. Тяговый модуль на комбинированном ходу

Эти тяговые модули выпускает американская Shuttlewagon – она была поглощена Wabtec в марте 2021 года. Заявляется, что с 1972 года Shuttlewagon поставила продукцию для более 1 тыс. заказчиков в 12 отраслях экономики.

*Источник: rollingstockworld.ru, 01.03.2024*

### **Koleje Slaskie готовится подписать контракт с Newag на 280 млн долларов**

Польский перевозчик Koleje Slaskie готовится подписать контракт с Newag на поставку подвижного состава, стоимость которого составляет 1,11 миллиард злотых (280 млн долл.).

Контракт включает твердый заказ на 22 четырехвагонных электропоезда и опцион на 8 дополнительных составов. Первые поставки запланированы на 2025 год, а все составы должны быть переданы Koleje Slaskie до середины 2027 года. Поезда должны развивать скорость до 160 км/ч и иметь минимум 186 пассажирских мест, а общая пассажироместность одного состава – 390 человек.

Тендер на поставку нового подвижного состава для Koleje Slaskie был открыт в марте этого года. На первом этапе был проведен анализ предложений, из которых предложение Newag было единственным соответствующим техническим и финансовым требованиям тендера. Однако в процесс вмешалось Управление государственных закупок, чтобы убедиться, что тендерный процесс был проведен в соответствии со всеми необходимыми требованиями.

Проверка длилась несколько месяцев и завершилась выявлением одного формального нарушения, которое не повлияло на окончательный выбор подрядчика.

Ранее компания SPS Mieczkowski, занимающаяся техническим обслуживанием электропоездов Impuls производства Newag, обвинила польского производителя в манипуляциях с ПО подвижного состава. По утверждению SPS Mieczkowski, Newag устанавливала в ПО специальные алгоритмы, которые блокируют работу необходимых узлов и обездвиживают поезда, если они проходят техническое обслуживание в депо, не принадлежащих Newag.

*Источник: rollingstockworld.ru, 28.02.2024*

### **Об особенностях и приоритетах технической политики холдинга, а также перспективных разработках**

Про текущие разработки и создание платформенных решений в ТМХ: «Локомотивы 3ТЭ30Г и 2ЭС9 будут построены на единой трехосной тележке. Электровозы серии 2ЭП21 для пассажирских перевозок и поезда Push-Pull мы планируем максимально унифицировать с электровозами для контейнерных перевозок, в том числе двухсистемными». «Также планируется выпуск техники для пригородного движения, покрывающей все запросы потенциальных заказчиков. Сюда входят различные варианты тяги: как электрической, так и автономной. Предусматриваются различные варианты эксплуатации: городской/пригородный/межрегиональный режимы, с выходом на высокие и низкие платформы, низковольтные, двухэтажные для высоконагруженных маршрутов, со скоростями движения до 160 км/ч».

Про импортозамещение: «В настоящее время в приоритете для нашего холдинга обеспечение технологического суверенитета России в области транспортного машиностроения. Мы делаем упор на использование комплектующих отечественных компаний и развитие собственных компетенций, в крайнем случае пользуемся услугами производителей из дружественных стран».

«По-прежнему остро стоит вопрос поиска аналогов компрессорного оборудования, силовых и низковольтных полупроводников, элементов тяговых редукторов, а также составных частей дизельного оборудования. Усиления требуют подготовка и удержание квалифицированных кадров – инженеров-конструкторов, технологов, системных инженеров, аналитиков, схемотехников,



электронщиков, материаловедов, металлостроителей. Все эти вопросы постепенно решаются».

Про разработку ВСМ в России: «Создание высокоскоростного подвижного состава является огромным вызовом для инжиниринга. Наиболее сложные вопросы – это взаимодействие «колесо – рельс», «токоприемник – контактная сеть», разработка надежной и мощной силовой установки. Для успешного решения такой задачи все должно развиваться в комплексе: и подвижной состав, и инфраструктура для его эксплуатации, а также нормативная и испытательная база».

Про перспективы производства беспилотных поездов метро: «Уровень автоматизации характеризует не поезд, а транспортную систему в целом. Необходим комплексный подход начиная с концепции автоматизации транспортной системы. Для достижения высоких уровней автоматизации требуется разработка нормативно-технической базы, создание системы организационного обеспечения (регламенты, инструкции с отработкой сценариев действий в случае нештатных ситуаций), развертывание системы технологической беспроводной связи «поезд – земля» и т. д.».

*Источник: techzd.ru, 01.03.2024*

### **Казахстан начал экспортировать локомотивы в Монголию**

Об этом сообщает Министерство промышленности и строительства Республики Казахстан. По информации ведомства, в 2023 году Казахстан отправил 4 дизель-электрических локомотива в Монголию, стоимость каждого составляет более 4 млн долларов.

В пресс-релизе министерства указано, что Казахстан, кроме поставок в Монголию, экспортирует свои локомотивы в шесть стран: Таджикистан, Узбекистан, Украину, Молдову, Азербайджан и Туркменистан.

Сейчас в Казахстане действует два локомотивостроительных заводов: АО «Локомотив курастыру зауыты» (ЛКЗ) и ТОО «Электровоз курастыру зауыты» (ЭКЗ). ЛКЗ, единоличным собственником которого недавно стала американская Wabtec, выпускает магистральные тепловозы серий ТЭЗЗАС и ТЭПЗЗА, а также маневровые ТЭМ11А. Дизель-электрические локомотивы производятся на заводе ЭКЗ, владельцем которого является французский Alstom. Предприятие выпускает электровозы серий KZ8A и KZ4AT. Как сообщает министерство, производственные мощности обоих площадок составляют по 100 единиц техники в год.

Основной заказчик заводов – национальный перевозчик КТЖ, в 2023 году для грузовых и пассажирских перевозок приобрел 112 новых локомотивов, включая поставки с Брянского машиностроительного завода.

*Источник: techzd.ru, 04.03.2024*

### **«ВТБ Лизинг» планирует приобрести около 20 тыс. грузовых вагонов к концу 2026 года**

Об этом сообщил гендиректор компании Антон Мусатов. По его словам, это обусловлено истечением нормативного срока службы у более, чем 100 тыс. вагонов разного типа. В 2026 году доля «ВТБ Лизинг» в железнодорожном сегменте достигнет 30%, объем нового бизнеса может превысить 150 млрд руб. Повышенный спрос ожидается на крытые вагоны, полувагоны, цистерны и хопперы.

По оценкам «РА Эксперт», по итогам 9 месяцев 2023 года компания была лидером в сегменте лизинга железнодорожной техники. С января по сентябрь она передала операторам более 37 тыс. вагонов на общую сумму 92 млрд руб. с НДС. На конец сентября 2023 года динамика величины парка компании составила 135 тыс. вагонов и относительно 2022 года существенно не изменилась за счет активного оборота новых и погашения по срокам вагонов в лизинговом портфеле. По данным самой «ВТБ Лизинг», за 2023 год объем нового бизнеса в железнодорожном сегменте вырос на 39% до 116 млрд руб.

*Источник: rollingstockworld.ru, 05.03.2024*

### **«Трансмашхолдинг» в 2023 году сертифицировал 42 образца продукции**

«Трансмашхолдинг» в течение 2023 г. получил сертификаты соответствия требованиям Технического регламента Таможенного союза ТР ТС 001/2011 на 42 образца новой и серийно выпускаемой продукции. Это позволяет эксплуатировать изготавливаемый подвижной состав на всей территории Евразийского экономического союза – в России, Белоруссии, Казахстане, Киргизии и Армении.

Сертифицированы, в частности, самый мощный отечественный магистральный грузовой тепловоз 3ТЭ28, который оснащается новейшим российским дизелем, также созданным на предприятиях холдинга, городской электропоезд постоянного тока ЭГЭ2Тв «Иволга 4.0» с отечественным

асинхронным тяговым приводом и электропоезд постоянного тока ЭП2ДМ, который полностью базируется на отечественных комплектующих.

Получены сертификаты на ключевые компоненты, производство которых организовано в рамках реализации программы импортозамещения. В их числе обновленные тележки для пассажирских вагонов локомотивной тяги, тяговый синхронный агрегат для тепловозов, асинхронный тяговый двигатель для электропоездов постоянного тока.

Кроме того, получены новые сертификаты на востребованную серийную продукцию, в том числе на двухэтажные пассажирские вагоны локомотивной тяги, пассажирский тепловоз ТЭП70БС, электропоезд переменного тока ЭПЗД. Необходимость ресертификации возникла в связи с заменой импортных узлов и агрегатов на продукцию отечественных предприятий.

С 2022 г. предприятия «Трансмашхолдинга» проводят работу по внесению изменений в конструкцию выпускаемого подвижного состава и переходу на отечественную элементную базу с целью обеспечения технологического суверенитета в области транспортного машиностроения.

*Источник: zdmira.com, 04.03.2024*

### **Тенденции на рынке вагоностроения**

Тенденции на рынке вагоностроения обсудили участники форума «Подвижной состав: производство, эксплуатация и ремонт», который на прошлой неделе организовал РЖД-Партнер.

#### *Большая четвертка*

Как известно, на топ-4 вагоностроителей России (ОВК, «РМ Рейл», «Алтайвагон», «Уралвагонзавод») приходится 75% рынка. Кроме УВЗ, участники большой четвертки в прошлом году увеличили объем выпуска своей продукции.

Так, производство НПК «ОВК» выросло по сравнению с 2022 годом почти вдвое, или на 8,8 тыс. вагонов, до 17,5 тыс. Конечно, такой эффект объясним крайне низкой базой позапрошлого года. Стоит сказать, максимальные мощности ОВК составляют 20,3 тыс. вагонов. Такой результат был достигнут в 2019 году.

С мая 2023 года на ОВК наблюдалась ежемесячная динамика роста производства в 6%. В декабре выпуск вагонов у компании достиг отметки в 1,8 тыс. ед.

Добавим, ОВК является лидером в производстве инновационных полувагонов. В 2023 году производитель вывел на рынок 8,9 тыс. ед.

подвижного состава данного типа, или 97,3% парка в этом сегменте вагоностроения. Кроме того, компания обеспечила почти треть поставок хопперов (6 тыс. ед.).

В свою очередь, производство на «Алтайвагоне» (+2,9% к 2022 году) и «РМ Рейле» (+1,4%) второй год держится на максимально возможном уровне – порядка 10 тыс. вагонов. Такой же объем выпуска прогнозируется на этих предприятиях в 2024 году.

На «Алтайвагон» приходится свыше 85% производства крытых вагонов (в 2023 году завод построил 4,2 тыс. ед.). «РМ Рейл» остается главным изготовителем цистерн в стране. Компания произвела 5,1 тыс. таких вагонов, или более 60% парка.

Что касается «Уралвагонзавода», его мощности по-прежнему ориентированы в первую очередь на гособоронзаказ. Как следствие, в прошлом году он произвел около 7 тыс. вагонов при потенциальной мощности в 20-25 тыс. Это, в свою очередь, дает возможность иметь высокую загрузку или наращивать объемы производства другим предприятиям.

Несмотря на гособоронзаказ, УВЗ лидирует по универсальным платформам. По итогам прошлого года доля компании в данном сегменте достигла 32,6% (построено 4 тыс. ед.)

Из значимых прошлогодних событий среди ведущих вагоностроительных холдингов, которые могут повлиять на рынок, руководитель аналитического направления ООО «УК «РМ Рейл» Игорь Головушкин отмечает заключение лицензионного соглашения ОВК с Могилевским вагоностроительным заводом на производство вагонов на тележке 18-9855 (25 тс) на площадке белорусского предприятия и кооперацию УВЗ со Стахановским вагоностроительным заводом.

Вместе с тем достаточно высокую динамику роста демонстрируют компании за пределами топ-4. Если в целом рынок вагоностроения в 2023 году вырос на 26%, то предприятия второй четверки (ЗМК, «Трансмашхолдинг», Рославльский ВРЗ и Барнаульский ВРЗ) увеличивали выпуск к уровню 2022 года до 38%.

Например, Завод металлоконструкций стал безусловным лидером в производстве думпкаров. В этом сегменте ЗМК занял 79,6% (еще 13,4% пришлось на УВЗ, 7% – на ОВК).

Рославльский ВРЗ по выпуску серийных полувагонов (заводом произведено 2,8 тыс. ед.) вышел на второе место после «Алтайвагона», увеличив свою долю в структуре рынка по данному типу подвижного состава почти до 30%.

Стоит сказать, Рославльский ВРЗ намерен запустить производство нефтеналивных цистерн. С этой целью вагоностроитель берет заем по линии ФРП в объеме 2 млрд руб.

По мнению аналитиков, именно рост производства на предприятиях второй четверки оказывает самое высокое давление на увеличение цен на вагоны, рост потребления и стоимости на запчасти и комплектующие, количество которых ограничено и уже не соответствует возможностям вагоностроительных заводов, отметил начальник управления маркетинга и стратегического планирования АО «Уралвагонзавод-Транс» Станислав Золотарев.

По оценке «РМ Рейл», дефицит крупного вагонного литья для новых вагонов и вагоноремонта составляет примерно 30 тыс. вагонокомплектов. Возможностей для заметного увеличения выпуска КВЛ в 2024 году пока что не видно, уточнил И. Головушкин.

Правда, возникает интерес к поставкам литья из Китая. «Но пока знаем, что только «Новотранс» и «Нефтетранссервис» получили сертификат соответствия на импорт цельнокатаных колес из КНР», – сказал И. Головушкин.

*Источник: wagon-cargo.ru, 04.03.2024*

## **БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ**

### **Калининградские власти активизируют работу по транспортной безопасности региона**

Правительство Калининградской области при поддержке федерального центра активизирует работу по решению вопросов транспортной безопасности региона, сообщила пресс-служба губернатора.

«Решения по работе всего транспортного комплекса региона являются одними из важнейших для области. Первое из такого наиболее важного – это субсидированные авиабилеты для жителей Калининградской области. Мы отработываем этот вопрос с федеральным министерством транспорта. Уже подготовлены соответствующие изменения в постановления правительства РФ. Ориентируемся на то, что билеты будут в продаже уже с мая, как раз перед летним сезоном, отпусками», – цитирует пресс-служба губернатора области Антона Алиханова.

Кроме того продолжается работа в решении проблем развития морских перевозок. 1 марта открывается конкурс Росморречфлота на распределение

морских субсидий между компаниями, которые занимаются морскими перевозками. Это поможет снизить тарифы на перевозку грузов в регион. Поступательно наращивается количество судов на линии, говорится в сообщении.

Для увеличения перевозочных мощностей калининградские компании, по словам Алиханова, приобрели еще несколько судов, компаниям оказано содействие по линии министерства финансов. Так, одна из них купила большой контейнеровоз, вторая – судно класса го-го/lo-lo, уточняет пресс-служба.

«Очень надеемся, что в середине марта первое судно должно прийти к нам, в Калининград. Оно способно взять на борт одновременно 240 широкопалетных 40-футовых контейнеров, то есть, это такой серьезный шаг вперед для обеспечения нашей транспортной безопасности. И второй важный момент – это судно го-го/lo-lo для накатной техники, оно тоже в середине марта будет на линии. Очень важно, что на втором есть 200 кают. Это позволит водителям грузовиков плыть по морю вместе со своими машинами», – сообщил губернатор.

Он подчеркнул, что власти активно ведут поиск еще именно судов го-го/lo-lo. Это связано с ситуацией на литовской границе, которая не улучшается и-за очередей. «Литовцы принимают решение на основании каких-то своих умозаключений – сколько им пропустить сегодня автомобилей. Поэтому такие суда, куда грузовики можно загонять и перевозить в загруженном состоянии, для региона – ключевая история», – сказал глава региона, отметив «думаю, что мы в этом году полностью отвяжемся от зависимости от литовской стороны».

Также губернатор сообщил о развитии железнодорожного паромного комплекса в порту Балтийск: «Первое и самое главное: у нас есть возможность построить там несколько железнодорожных тупиков, которые позволят нам, с одной стороны, быстрее загружаться на паромы, с другой – накапливать груз. Работа эта тоже вместе с РЖД идет. Мы надеемся, что в следующем году средства через инвестпрограмму РЖД будут на эти цели выделены».

*Источник: Advis.ru, 04.03.2024*

### **Расцепку вагонов взяли под контроль**

20 февраля в опытную эксплуатацию на четной горке станции Инская Западно-Сибирской железной дороги была включена разработка АО «НИИАС» – Устройство счета и контроля расцепа вагонов (УСКР).

Изобретение является средством определения количества вагонов в отцепе. Ключевым преимуществом УСКР является применение алгоритмов

технического зрения и искусственного интеллекта, за счет чего происходит фиксация вагонов любой конфигурации, в том числе инновационных сочлененных вагонов.

По словам первого заместителя директора Ростовского филиала Ольгейзера Ивана, внедрение УСКР позволит полностью автоматизировать роспуск составов с инновационными вагонами. Можно говорить о том, что к 2030 году оснащение устройством УСКР будет обязательным требованием на всех автоматизированных сортировочных горках.

Ожидается, что в середине 2024 года УСКР будет принято в постоянную эксплуатацию. Внедрение УСКР на сети ОАО «РЖД» станет еще одним импульсом для развития систем технического зрения в отрасли.

*Источник: t.me, 28.02.2024*

### **Большинство смертельных случаев на железнодорожных путях происходит в темное время**

Несанкционированный переход железнодорожных путей является основной причиной травмирования и гибели людей, чаще всего трагедии случаются в темное время, сообщает пресс-служба министерства транспорта и дорожной инфраструктуры Московской области.

По данным ведомства, в прошлом году в Подмосковье было зафиксировано свыше 90 случаев гибели и травмирования людей из-за перехода путей в неположенных местах, при переходе путей на запрещающий сигнал светофора и прыжках с платформ – 64 и 40 случаев соответственно.

«В 80% случаев – это мужчины, пик приходится на возраст от 35 до 54 лет, что составляет 40% от общего числа. Порядка 70% погибших не были в состоянии опьянения. Больше всего смертельных случаев происходят в темное время суток, а самыми аварийные дни – пятница и суббота», – отметили в областном Минтрансе.

Ведомство призывает всех жителей и гостей региона быть внимательными и использовать для перехода через пути только санкционированные переходы, ожидать поезд на платформе на безопасном расстоянии, а также снимать наушники и не отвлекаться на телефон.

*Источник: interfax-russia.ru, 28.02.2024*

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

## **Цистерны для перевозки опасных грузов и их компоненты (Северная Америка)**

Поддержание парка цистерн в соответствии с требованиями безопасности является ключом к безопасной транспортировке различных жидких грузов, в том числе тех, которые считаются опасными и/или легковоспламеняющимися материалами. Принятый в 2015 г. закон FAST Act (Fixing Americas Surface Transportation) определяет новые стандарты безопасности, которым должны отвечать вагоны, перевозящие определенные типы опасных грузов. В соответствии с законом, к 2029 г. все легковоспламеняющиеся жидкости класса 3 должны транспортироваться в цистернах DOT-117 или DOT-117R. К легковоспламеняющимся жидкостям класса 3 чаще всего относятся сырая нефть, этанол и продукты из очищенной нефти. Три североамериканских компании-производителя железнодорожных цистерн и комплектующих – AITX, The Greenbrier Cos. Inc. и Miner Enterprises Inc. – в данном обзоре рассказывают о том, что происходит сегодня на этом рынке, а также о продуктах и услугах, которые они предлагают.

*Источник: Progressive Railroad-ing. – 2023. – № 10. – P. 21-22, 24 (англ. яз.)*

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

### **Профсоюзы выступают против попытки поглощения Ancoга железной дороги Norfolk Southern (США)**

Профсоюз «Братство машинистов локомотивов и проводников» (BLET), представляющий машинистов железной дороги I класса Norfolk Southern, выразил серьезную обеспокоенность по поводу попыток инвестиционной компании Ancoга Holdings Group LLC провести реорганизацию в совете директоров и руководстве железной дороги.

Представители BLET заявили, что профсоюз будет «решительно выступать против» попытки Ancoга поменять правление NS и заменить президента и генерального директора Алана Шоу. Позиция профсоюза, возможно, является первым случаем за его 161-летнюю историю, когда он принял чью-либо сторону в попытке получения контроля над железной дорогой путём получения доверенностей от акционеров на голосование на общем собрании акционеров, заявили представители BLET в пресс-релизе.

Генеральный председатель BLET Скотт Бунтен заявил, что профсоюз выступает против заинтересованности инвестиционной компании Ancoга



Holding в привлечении членов совета директоров и руководства, которые обеспечили бы соблюдение точного расписания железнодорожных перевозок (PSR) в Norfolk Southern.

Как заявил С.Бунтен, «проще говоря, точное расписание железнодорожных перевозок... требует от железных дорог делать больше с меньшими затратами, что приводит к увеличению продолжительности движения поездов, отложенному техническому обслуживанию путей и оборудования, более коротким проверкам подвижного состава и сокращению численности персонала, что приводит к увеличению времени простоя терминалов и задержкам, создающим плохое обслуживание клиентов».

Хотя Ancora Holding указала, что прошлогоднее крушение поезда Norfolk Southern в Восточной Палестине, штат Огайо, как на свидетельство провала А.Шоу и его команды, представители профсоюза отметили, что А.Шоу проработал на работе всего несколько месяцев, когда произошел сход с рельсов.

«Мы считаем, что модель PSR напрямую связана с катастрофой в Восточной Палестине», – сказал Джерри Стурдивант, другой директор профсоюза BLET в Norfolk Southern.

BLET – не единственный профсоюз, заявивший о своем несогласии с намерениями Ancora Holding в отношении Norfolk Southern. 22 февраля Профсоюз «Братство железнодорожных связистов» (BRS) объявил о своей «серьезной обеспокоенности» предложенной стратегией Ancora Holding, которая направлена на резкое сокращение расходов для получения краткосрочной прибыли.

«При нынешнем руководстве Norfolk Southern делает упор на безопасность, инновации и долгосрочную устойчивость, а не на краткосрочные выгоды», – говорится в пресс-релизе BRS.

Ранее группа инвесторов, возглавляемая Ancora Holding, владеющая крупным пакетом акций Norfolk Southern, объявила о выдвижении восьми независимых кандидатов для избрания в совет директоров Norfolk Southern. Группа также объявила о двух предложенных новых руководителях в Norfolk Southern: бывший исполнительный директор United Parcel Service Inc. Джим Барбер-младший в качестве генерального директора и бывший исполнительный директор CSX Джейми Бойчук в качестве главного операционного директора. Д.Бойчук имел опыт внедрения практики регулярных железнодорожных перевозок в CSX.

Norfolk Southern призвала акционеров отклонить кандидатуры Ancora Holding и предложила обновить совет директоров за счёт двух новых кандидатов – бывшего генерального директора Amtrak и Delta Air Lines Ричарда Андерсона и бывшего сенатора США Дж. Хайди Хайткамп.

Как заявили два члена Совет по наземному транспорту США – председатель Совета Мартин Оберман и член Совета Роберт Примус, если Ancora Holding преуспеет в своей борьбе за смену руководства в Norfolk Southern, то такая стратегия инвестора окажет крайне негативное влияние на всю железнодорожную отрасль США.

*Источник: progressiverailroading.com, 28.02.2024 (англ. яз.)*

### **РЖД запустили интерактивный проект «Народный музей БАМа»**

РЖД запустили интерактивный проект «Народный музей БАМа», посвященный 50-летию этой магистрали, сообщила компания.

Байкало-Амурская магистраль в 2024 году отмечает 50 лет.

«К юбилею БАМа РЖД совместно с «Комсомольской правдой» запустили интерактивный проект «Народный музей БАМа». Проект направлен на создание масштабного цифрового музея БАМа», – говорится в сообщении.

Так, до 28 апреля жители России и стран СНГ могут присылать фотографии, связанные с всенародной стройкой. Фото станут экспонатами народного музея.

«Это могут быть снимки, которые сделаны непосредственно на стройке, или фото памятных вещей, которые хранятся в семейном архиве (рюкзак, с которым ездил на БАМ папа, письма, которые присылала из тайги мама, самодельная елочная игрушка, которой украшали елку в бамовском поселке, или статья в газете о трудовых подвигах родственников-строителей магистрали)», – пояснили в РЖД.

Прислать фото можно через форму на сайте проекта.

*Источник: ria.ru, 01.03.2024*

## **ЦИФРОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ**

### **Япония: компания JR Kyushu применяет технологии на основе ИИ для автоматизации осмотра пути высокоскоростных магистралей**

Японская компания JR Kyushu применяет технологию обработки изображений на основе искусственного интеллекта для повышения уровня автоматизации процесса осмотра пути высокоскоростных линий. Это дает

возможность минимизировать необходимость совершения пеших обходов сотрудниками.

Устройство двигается по рельсам со средней скоростью 20 км/ч, предусмотрено два места для сидения: один специалист осуществляет управление, в то время как второй осуществляет мониторинг изображений и данных на планшете. В случае выявления проблем, таких как слабо закрученный болт, они останавливаются и производят более детальный осмотр.

Технология машинного зрения, разработанная компанией Tokyo Artisan Intelligence (TAI), использует высокоскоростные камеры с программным обеспечением AMD Kria K26 SOM на основе технологии ИИ, предназначенным для комплексной обработки изображений.

Представитель руководства компании TAI отметил, что одним из ключевых преимуществ, которые дает использование данного оборудования, является существенное сокращение расходов и повышение эксплуатационно-экономической эффективности.

*Источник: railwaygazette.com, 03.03.2024 (англ. яз.)*

### **Начал работать инновационный центр «Казахстанских железных дорог»**

В Казахстане открылся инновационный центр, созданный «Казахстанскими железными дорогами» и китайской компанией Huawei для реализации проекта «Умная железная дорога».

Организация займется разработкой цифровых решений, направленных на повышение эффективности железнодорожных грузоперевозок.

Председатель правления «Казахстанских железных дорог» Нурлан Сауранбаев сообщил, что также совместно с сингапурской компанией PSA International Pte разработан и запущен бесшовный цифровой коридор на Транскаспийском маршруте.

Система позволяет экономить время при организации торговых потоков.

*Источник: t.me, 28.02.2024*

### **В России создали первую в мире государственную цифровую платформу мониторинга транспорта**

ФНИС, представляющая собой инновационное облачное решение, тестируется совместно Минтрансом России и АО «ГЛОНАСС».

Эта система будет доступна бесплатно для всех российских регионов и работает на основе ГАИС «ЭРА-ГЛОНАСС».

Запуск модуля на единой цифровой платформе ГОСТЕХ был поручен заместителем председателя Правительства РФ Дмитрием Чернышенко.

Все населённые пункты России будут иметь доступ к онлайн-сервисам прогнозирования прибытия общественного транспорта на остановочные пункты, которые изначально доступны только для горожан крупных городов.

Благодаря информации от ФНИС регионы смогут запускать собственные мобильные приложения или передавать данные в сервисы Яндекс.Карты и 2ГИС, а также на интеллектуальные табло на остановках без необходимости создавать инфраструктуру на местах.

*Источник: t.me, 05.03.2024*

### **Нейросеть обучили находить паспорт детали вагона по фотографии**

О новейших средствах диагностики и контроля состояния подвижного состава говорили в ходе транспортного форума «Подвижной состав: производство, эксплуатация и ремонт», организованного РЖД-Партнером.

Данные о забракованной продукции можно получать достаточно просто. Так, объединение производителей железнодорожной техники (ОПЖТ) запустило систему электронный инспектор (АС ЭИ). Применить ее в своей работе могут вагоноремонтные предприятия и собственники подвижного состава.

«Мы совместились с автоматизированной системой учета комплектующих вагонов (АС УКВ РЖД) и в полуавтоматическом режиме передаем в эту систему данные об изготовленных деталях, а взамен получаем пул забракованных деталей», – рассказывает вице-президент ОПЖТ, генеральный директор ООО «Инспекторский центр «Приемка вагонов и комплектующих» Олег Сеньковский.

Пока обратная связь доступна всего по нескольким деталям, зато с подробными данными о партии, в которой обнаружен брак, коде брака и прочем.

Поисковая система так же облегчит работу вагоноремонтных предприятий и собственников подвижного состава. По имеющимся данным о детали, комплектующих, узле в системе можно будет найти ее электронный паспорт – удобную замену обычному бумажному паспорту детали, который имеет свойство теряться, изнашиваться.

«Мы очень много тестировали поисковую систему с «Первой грузовой компанией», они постоянно подсказывали, как пользователям удобнее искать паспорта на свои детали. И с 1 марта мы планируем на 3 месяца предоставить бесплатный доступ к поисковой системе заинтересованным организациям», – добавляет О. Сеньковский.

Кроме того, удобство поиска еще и в том, что перечень номеров деталей можно скопировать из основных текстовых редакторов в произвольном порядке с любыми символами-разделителями, без дополнительной редактуры и упорядочивания. Единственное ограничение – загрузить можно не более 50 деталей.

Автоматизация считывания маркировки – новейший инструмент для связывания физической детали и электронного паспорта на нее, который точно найдет применение на вагоноремонтных предприятиях. В обиходе есть разные решения, например, некоторые предприятия-изготовители на цельнокатаные колеса клеят штрихкоды, которые на вагоноремонтном предприятии считывают, и деталь попадает в базу.

«На крупном литье, например, боковой раме, метку не прикрепить, поэтому мы решили сделать нейросеть машинного зрения, чтобы, наведя обычный телефон на определенные места, система считала данные и по ним нашла электронный паспорт. Систему мы обучали на 100 тысячах фотографий, узнаваемость составляет 98%. Архитекторы нейросети говорят, что этого достаточно для промышленной эксплуатации, потому что дальше она будет обучаться сама», – подчеркивает О. Сеньковский.

Освоение боковой рамы, таким образом, завершено, стартуют аналогичные работы по надрессорной балке.

*Источник: rzd-partner.ru, 28.02.2024*

## **Автоматизация железнодорожной логистики вдвое сократила затраты на штрафы**

Из-за сверхнормативных простоев вагонов как у грузополучателей, так и в ожидании погрузки на заводе оборачиваемость парка и расход на одну тонну перевезенного груза достиг критических показателей. Со слов руководства АО «Омский каучук», спасти от роста затрат на штрафные санкции от РЖД операторов и партнеров по бизнесу смогла цифровизация.

### *Слепая зона*

У завода, до перехода в цифру, не имелось возможностей для отслеживания дислокации вагонов, говорит Георгий Александров, заместитель

генерального директора по логистике АО «Омский каучук». А это значит, грузоотправитель не имеет возможностей ни ускорить погрузку, ни сократить сроки выгрузки.

«Необходимо также отслеживание вагонов на сети дорог – российских и смежных приграничных территорий СНГ и стран Балтии», – продолжает Г. Александров.

Слепая зона увеличивала затраты на штрафы. Статья расходов росла, даже несмотря на то, что «Омский каучук» управляет собственным парком вагонов. А так как вагонам периодически требуется ремонт, то затраты только росли.

«Необходимо следить за состоянием вагонов, вовремя отправлять в ремонтные депо, вести учет ремонтного фонда оборотных деталей», – перечисляет Г. Александров.

Долгое время завод делал это в ручном режиме. Но позже признали такой подход не слишком эффективным и функционал оцифровали. И теперь не человек, а программный продукт отслеживает техническое состояние вагонов. Со слов руководства, переход позволил без эмоций оценивать остаточный ресурс и планировать ремонты, соответственно, понимать, куда можно или нельзя отправлять вагон, и учитывать потенциальные затраты. Дмитрий Красницкий, менеджер проектов экосистемы услуг и IT-сервисов в области транспортной логистики Trucker, рассказывает РЖД-Партнеру, что программный продукт создавали специально под нужды завода: по желанию заказчика в модуле «собственные вагоны» размещена оперативная информация по состоянию собственного подвижного состава. В модуле «ремонты вагонов» накапливается информация не только о ремонтах, но и депо, в которых эти ремонты проходили, а также об остатках запчастей на складах и история деталей. Автоматический учет запчастей позволяет экономить время нахождения в ремонте и расходы, объясняет Д. Красницкий.

«Модуль «цифровой двойник» добавил дополнительную возможность: отслеживать местоположение и состояние вагонов внутри предприятия в режиме реального времени», – добавляет он.

#### *Цифра против ручного труда*

До автоматизации перепись вагонов проходила каждую пятницу. Сотрудники выходили на пути и вручную, в тетрадь, переписывали номера вагонов. Но нельзя сказать, что цифра на завод не пришла к этому моменту, специально обученные сотрудники переписывали номера вагонов из тетради в электронную таблицу. Программисты говорят, перед ними поставили задачу по внедрению модуля отчетности и интеграция с 1С. Теперь, после перехода в цифру, статусы обновляются в режиме реального времени. А значит, у завода

появилась возможность строить динамические отчеты и выгружать отчеты в понятном формате.

«Благодаря этому клиент имеет более полные и регулярно обновляемые данные – по ним можно делать аналитику, строить прогнозы. У завода есть внутренняя учетная система, в которой и работает бухгалтер, и идет весь учет грузов. С ней также интегрировали Rail Cargo. Дополнительно сейчас в процессе разработки находится модуль VESAVA Rail. Здесь формируются документы актов налива, слива, взвешивания вагонов. Идея в том, чтобы сделать весь этот процесс автоматическим и прозрачным, чтобы человек не мог влиять на критическое значение – вес, – это позволит не допускать ошибок и хищений», – рассказывает программист.

С его слов, адаптация системы под нефтехимическую отрасль – первоочередная задача, которую завод поставил перед разработчиками. Для этого в программном продукте реализован цифровой функционал, он позволяет получать информацию о вагонах, платформах и танк-контейнерах, отображении движущегося сырья в адрес предприятия, загрузке информации и справочников по типу подвижного состава «цистерна». О прозрачности работы и о повышении КПД говорит и Г. Александров. С его слов, видеть онлайн-статусы вагонов могут все сотрудники завода, а это значит, не нужно обращаться лично к кому-то, чтобы узнать, где находится нужный вагон.

«Увеличилась оборачиваемость парка, сократился расход на одну тонну перевезенного груза, сократилось время погрузок и выгрузок. Это произошло благодаря возможности видеть в реальном времени, где происходит простой и в чем его причина, и найти оптимальное решение», – перечисляет он плюсы цифровизации. Но главное, заводу удалось сократить затраты на штрафы из-за простоев. Если верить аналитике за первые четыре месяца, то на 48%.

*Источник: rzd-partner.ru, 28.02.2024*

## **РЕСУРСОСБЕРЕЖЕНИЕ. АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ ИСТОЧНИКИ ЭНЕРГОРЕСУРСОВ**

### **Проблемы с железнодорожной доставкой угля прибавляют аргументов в пользу газификации объектов энергетики**

С предложением газифицировать ТЭЦ-4 и ТЭЦ-5 Омска обратились к федеральным структурам региональные власти.

Как рассказал губернатор Омской области Виталий Хоценко, сырье для теплоэлектростанций добывается на казахстанском месторождении Экибастуз.

«Мы сегодня возим уголь из Казахстана, видим ограничения, связанные и с железной дорогой, которые бывают на границе... И следующий фактор, мы все его понимаем: когда у нас сырье внутри страны – это одно, другое дело – когда сырье берем из другого государства, хотя и дружественного к нам. Риски здесь мы также видим», – заявил губернатор.

В пользу газификации свидетельствуют и другие факторы, в частности, экологический. Так, за счет перевода омских ТЭЦ на газ количество вредных выбросов может сократиться вдвое с нынешних 80 тыс. т в год.

Конечно, с появлением новых потребителей голубого топлива (для объектов энергетики в Омске нужно ежегодно 2 млрд м<sup>3</sup> газа) придется развивать газотранспортную систему.

«Технически нужно, и Газпром прорабатывает решения по строительству магистрального газопровода на участке компрессорная станция Аганская (ХМАО) – компрессорная станция Вертикос (Томская область). Ориентировочная протяженность – 410 км. Это позволит увеличить подачу газа на территорию западно-сибирского региона, в том числе в Омскую область», – сказал В. Хоценко.

*Источник: rzd-partner.ru, 29.02.2024*