



# МОНИТОРИНГ

ЦНТИБ ОАО «РЖД»

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ  
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

I ПОЛУГОДИЕ 2024

## СОДЕРЖАНИЕ

ЕВРОПА.....	4
UNIFE и UNISIG призывают гармонизировать правила эксплуатации железных дорог Европы .....	4
Еврокомиссия расследует влияние госсубсидий для CRRC на условия конкуренции.....	4
В Европе ужесточают требования к трансевропейской сети коридоров TEN-T .....	5
Железные дороги Германии в 2023 году: убытки и рекордные инвестиции .....	14
ЕС может заставить Германию разделить DB Cargo из-за убытков .....	15
Завершена сделка по продаже пассажирского оператора Arriva инвестору из США.....	15
Железные дороги Нидерландов продают бизнес оператора Abellio в Германии .....	16
Независимый французский оператор закупит у Alstom 12 высокоскоростных поездов .....	17
Планы развития сетей региональных сообщений во Франции .....	18
Франция: больше грузов по железной дороге .....	23
Швейцария: сокращение доли железных дорог в трансальпийских грузовых перевозках .....	24
Инвестиционные планы железных дорог Италии.....	24
Основные проекты по развитию инфраструктуры железных дорог Италии, софинансируемые из фонда Recovery & Resilience ЕС .....	26
Испания – приоритет пригородному сообщению .....	33
Астурия: больше внимания пригородным перевозкам .....	39
Южный трансграничный коридор в Португалии.....	43
Оператор Network Rail завершил шестой контрольный период CP6 (Великобритания).....	48
RIA предложила стратегию декарбонизации железных дорог Великобритании .....	48
Финская VR завершила покупку шведского оператора MTR Express.....	49
В Эстонии начался аукцион по продаже грузового оператора Operail.....	50
СЕВЕРНАЯ АМЕРИКА .....	51
США выделяют 2,4 млрд долларов на развитие грузовых и междугородных железнодорожных перевозок .....	51
Клиенты Norfolk Southern инвестировали 3,1 млрд долларов вдоль линий ее сети.....	52
Мексиканская альтернатива Панамскому каналу .....	53
АЗИЯ .....	57
По итогам 2023 года протяженность железных дорог Китая достигла 159 000 км.....	57
Опорная сеть ВСМ Китая готова на 80%.....	57
В первом квартале железные дороги Китая перевезли более миллиарда пассажиров .....	59
Железные дороги Афганистана: состояние и перспективы развития.....	60
Перспективы двух крупных транспортных проектов в Центральной Азии.....	65
Стартовала реформа железнодорожного транспорта Узбекистана.....	67

Туркменистан наращивает потенциал транспортной дипломатии и транзитных железнодорожных перевозок .....	70
Глобальные инициативы Туркменистана по развитию устойчивого транспорта .....	81
Казахстан: трехкратный рост инвестиций в грузовой и пассажирский транспорт .....	84
Казахстан и Евросоюз укрепляют сотрудничество в сфере транспорта .....	85
Перспективы развития Транскаспийского международного транспортного маршрута.....	85
20-летнее развитие железных дорог Азербайджана: путь к высоким целям .....	88
Международные железнодорожные перевозки в Азербайджанской Республике .....	94

## **ЕВРОПА**

### **UNIFE и UNISIG призывают гармонизировать правила эксплуатации железных дорог Европы**

Европейская ассоциация железнодорожной промышленности (UNIFE) и консорциум UNISIG, объединяющий ведущих европейских изготовителей систем ЖАТ и разрабатывающий спецификации европейской системы управления движением поездов ETCS, опубликовали совместный документ с призывом максимально гармонизировать правила эксплуатации на национальных железных дорогах стран Европы. Это позволит сократить сроки массового развертывания ETCS и внедрения других инноваций.

Обе организации отмечают, что, отказываясь от устаревших систем ЖАТ, европейские железные дороги продолжают придерживаться различающихся правил эксплуатации, что приводит к необходимости адаптировать технические решения для учета специфики каждой конкретной страны. Специфические эксплуатационные требования формулируются в том числе в отношении ETCS, систем автоведения, современных систем микропроцессорной централизации и цифровой автосцепки DAC. В результате непропорционально увеличиваются расходы на разработку, валидацию, верификацию и допуск к эксплуатации новых систем.

Транспортная политика стран ЕС должна быть ориентирована на создание реального единого европейского железнодорожного пространства с возможностью повсеместного внедрения стандартизированных технических решений в сфере управления и обеспечения безопасности движения поездов. В противном случае не будут достигнуты долгосрочные цели Евросоюза в отношении развития железнодорожного транспорта.

*Источник: zdmira.com, 25.04.2023*

### **Еврокомиссия расследует влияние госсубсидий для CRRC на условия конкуренции**

Европейская комиссия объявила 16 февраля 2024 г. о проведении первого расследования в рамках вступивших в 2023 г. европейских правил государственных закупок для компаний с господдержкой из стран, не входящих в ЕС (Foreign Subsidies Regulation, FSR). Они обязывают Европейскую комиссию анализировать тендеры стоимостью более 250 млн евро и тендерные

предложения компаний, которые получили более 4 млн евро в виде господдержки за предыдущие 3 года.

В январе 2024 г. Министерство транспорта и коммуникаций Болгарии объявило новый тендер стоимостью около 1,2 млрд левов (613,6 млн евро) на поставку 20 одноэтажных челночных поездов локомотивной тяги с последующим их техническим обслуживанием в течение 15 лет. Предыдущий тендер был отменен, поскольку полученные от двух компаний предложения не соответствовали техническим условиям. Компания Talgo вышла на него с предложением на 1,22 млрд левов, китайская CRRC Qingdao Sifang Locomotive – на 607 млн левов.

CRRC Qingdao Sifang Locomotive представила уведомление об участии в новом тендере, однако по результатам предварительного расследования Еврокомиссия рассматривает предложенную CRRC Qingdao Sifang Locomotive цену как неоправданно низкую.

По результатам детального расследования Еврокомиссии до 2 июля 2024 г. будет сделан вывод о допустимости участия в тендере дочернего предприятия корпорации CRRC, которая, получая значительную государственную поддержку, может предлагать продукцию по ценам более низким, чем у европейских конкурентов

*Источник: zdmira.com, 22.02.2023*

## **В Европе ужесточают требования к трансъевропейской сети коридоров TEN-T**

Европейский парламент и Европейский совет достигли предварительного соглашения в части пересмотра нормативных требований в области развития сети трансъевропейских коридоров TEN-T. В новой нормативной базе (TEN-T Regulation) предлагается закрепить несколько основополагающих задач.

Это, прежде всего, развертывание по всей сети TEN-T европейской системы управления движением поездов ERTMS/ETCS. В то же время устаревшие системы сигнализации необходимо выводить из эксплуатации с тем, чтобы стимулировать инвестиции в поставки оборудования для ETCS.

Что касается инфраструктуры основных пассажирских линий сети TEN-T, то она должна к 2040 г. обеспечивать пропуск поездов со скоростью 160 км/ч и выше.

Для повышения конкурентных преимуществ по сравнению с воздушным транспортом поставлена задача связать железнодорожным дальним сообщением аэропорты с ежегодным пассажиропотоком более 12 млн чел.

Предусматривается также расширение сети мультимодальных грузовых терминалов, а также увеличение их перерабатывающей способности с увязкой таких изменений с мероприятиями по обеспечению обращения на всей сети TEN-T грузовых поездов длиной до 740 м.

Все крупные города в составе сети TEN-T (их 430) должны иметь планы устойчивой городской мобильности (Sustainable Urban Mobility Plan), нацеленные прежде всего на сокращение вредных выбросов в атмосферу.

Еще одно нововведение касается улучшения транспортного сообщения со странами, граничащими с государствами Евросоюза, с целью их интеграции в европейские транспортные коридоры.

Развитие сети TEN-T предлагается осуществлять в три этапа: до 2030 г. завершить формирование базовой сети, до 2040 г. – расширенной базовой сети и к 2050 г. – сети в полном объеме.

*Источник: zdmira.com, 09.01.2024*

### **Перспективы Трансальпийских коридоров**

*В июле 2023 г. Европейская комиссия обнародовала предложения Greening Freight Transport, направленные на повышение эффективности трансъевропейских грузовых перевозок в соответствии с задачами экологической инициативы Green Deal. Предложения относятся ко всем видам транспорта, но в части железных дорог рекомендовано пересмотреть принципы управления грузовыми коридорами Rail Freight Corridor (RFC) с их интеграцией в трансъевропейскую сеть TEN-T, чтобы получить максимальную отдачу от инвестиций в развитие инфраструктуры.*

Экологическая инициатива Green Deal направлена на достижение странами ЕС климатической нейтральности к 2050 г. Несмотря на прогнозируемое снижение численности населения на 1%, в этот период ожидается существенный рост экономической активности с соответствующим подъемом спроса на грузовые перевозки.

В настоящее время грузовые перевозки ответственны за 30% выбросов парниковых газов всеми видами транспорта. Рост выбросов загрязняющих веществ продолжится в соответствии с ростом объемов перевозок, пока не будут приняты адекватные меры по декарбонизации всех видов транспорта, прежде всего автомобильного. По данным Европейского агентства по окружающей среде, грузовой автомобильный транспорт выделяет в 9 раз больше углекислого газа на 1 ткм, чем железнодорожный. Европейская комиссия в стратегии устойчивой мобильности ставит задачу по удвоению

объемов железнодорожных перевозок к 2050 г. в качестве одного из путей сокращения эмиссии диоксида углерода на 90%.

### ***Переосмысление концепции коридоров***

Трансьевропейские грузовые коридоры (RFC) появились в соответствии с директивой 913/2010, которая определяет порядок координации управления перевозками по каждому из девяти RFC. В соответствии с директивой коридоры должны обеспечивать движение поездов длиной до 740 м с осевой нагрузкой 22,5 т, перевозки автотранспортных единиц и контейнеров высотой до 4 м, а также должны быть оснащены европейской системой управления движением поездов уровня 2.

Немногие коридоры отвечают этим требованиям на всем протяжении, на отдельных участках необходима реконструкция. Средства на эти работы выделяются по программе Connecting Europe Facility, хотя коридоры RFC и TEN-T не всегда совпадают. Это одна из причин появления предложения по их объединению. Документ CEF 2 Regulation, определяющий финансирование на период 2021-2027 гг., составлен с учетом положений директивы 2021/1187 (известной как директива Smart TEN-T), которая направлена на ускорение реализации соответствующих проектов.

### ***Европейский мегалополис***

По территории Италии проходят два коридора: RFC1 Рейн-Альпы и RFC2 Северное море – Средиземноморье, которые имеют большое значение для европейского мегалополиса (оси Ливерпуль – Милан), известного также как Blue Banana. Этот плотно населенный регион начинается на северо-западе Англии, пересекает Мидлендс и Большой Лондон и через пролив под Ла-Маншем выходит в Лилльскую агломерацию во Франции, страны Бенилюкса, метрополию Ранстад в Нидерландах, вдоль Рейна- в Южную Германию и французский регион Гранд-Зет, через швейцарские Базель, Цюрих и Женеву – в итальянские Милан, Турин и Геную. Это один из крупнейших экономически и промышленно развитых мегарегионов мира с населением 110 млн чел.

Большой объем грузов из Азии в Европу поступает через Суэцкий канал и порты Северного моря (Роттердам, Гамбург и Антверпен), несмотря на то что время рейса судов увеличивается на 5 суток по сравнению ~ вариантом разгрузки в портах Средиземного моря, которые, однако, недостаточно развиты для переработки современных мегаконтейнеровозов. Порты Северного моря имеют суммарную перерабатывающую способность около 1,1 млрд т в год. Отсюда грузы вывозятся автомобилями или поездами вглубь континента, в том числе в города Италии и юга Франции. Для сравнения, порты Марселя, Генуи и Триеста суммарно могут переработать не более 300 млн т. К тому же имеет

значение и отсутствие достаточно развитых связей этих портов с внутренними районами.

### ***Трансальпийские маршруты***

Альпы представляют естественный барьер для развития торговли между северными и южными регионами Западной Европы. Горная цепь длиной более 1200 км проходит от Монако до Словении через Францию, Италию, Швейцарию, Германию и Австрию. Основные автомобильные и железнодорожные маршруты, связывающие Италию с севером и западом Европы, сгруппированы в четырех коридорах: Мон-Сенис/ Фрежюс, Лёчберг/Симплон, Готард и Бреннер.

Более перспективным с точки зрения железнодорожных сообщений представляется Готардский коридор. Линия Gotthard была построена в 1882 г. с 15-километровым вершинным тоннелем. Преодоление разницы высот около 850 м потребовало строительства линии с уклоном до 28‰, что вместе с кривыми радиусом 300 м ограничивает скорость поездов 80 км/ч.

Открытие в 2016 г. базисного тоннеля длиной 57 км сократило маршрут на 30 км, а разницу высот – до 250 м. За счет уменьшения уклонов до 7 ‰, увеличения радиуса кривых в расчете на движение пассажирских поездов со скоростью до 250 км/ч возможен пропуск грузовых поездов со скоростью от 100 до 160 км/ч. Если на старой линии объем перевозок не превышал 16 млн т в год, то расчетная провозная способность новой составляет до 50 млн т.

Однако произошедший 10 августа 2023 г. сход с рельсов 16 вагонов грузового поезда привел к значительным повреждениям. По информации Федеральных железных дорог Швейцарии (SBB), движение в Готардском базисном тоннеле будет восстановлено в полном объеме в только в сентябре 2024 г. Для устранения ущерба, обусловленного сходом вагонов грузового поезда в его западной трубе, потребуется полная замена рельсов, полушпал и бетонного основания пути на участке длиной 7 км.

Двухпутная линия в Симплонском коридоре была построена в 1906 г. с базисным тоннелем. Однако связанный с ним коридор Lötschberg отличался крутыми уклонами. В 2007 г. была завершена его реконструкция с открытием Лёчбергского базисного тоннеля длиной 34,6 км, но до настоящего времени этот тоннель остается частично однопутным.

Принятые в Швейцарии решения по инвестициям в строительство альпийских базисных тоннелей были направлены главным образом на передачу транзитных грузопотоков с автомобильных на железные дороги, а также на сокращение времени поездок для пассажиров. Увеличение провозной способности и скорости сообщений рассматривалось как ключевой фактор повышения привлекательности рельсового транспорта. Учитывали также, что жители домов вдоль основных автомобильных дорог страдали от шума,



который в узких долинах за счет эффекта отражения воспринимается в 3 раза более громким, чем на равнинной местности. Загрязнение атмосферы выхлопными газами ощущалось даже в удаленных долинах.

Первые идеи базисных тоннелей, порталы которых находятся у подножия горного хребта и поезда входят в них с равнинного участка, появились в 1947 г. Однако только в 1992 г. по итогам референдума были приняты решения по Готардскому и Лёчбергскому базисным тоннелям, а в феврале 1994 г. швейцарцы приняли «Альпийскую инициативу» с целью сокращения автомобильного транзита через Альпы.

С 2001 г. действуют юридические и финансовые инструменты, поддерживающие переключение грузопотоков с автомобильного транспорта на железнодорожный. Это плата за проезд, определяемая в зависимости от массы груза, расстояния перевозки и категории транспортного средства с точки зрения выбросов, с одной стороны, и субсидирование перевозок автотранспортных единиц по железной дороге до 2028 г., с другой. С 2000 г. объем перевозок через трансальпийские коридоры вырос на 15%, однако даже с учетом этих мер доля железных дорог выросла незначительно.

Еще один базисный тоннель длиной 55 км строится в Бреннерском коридоре, связывающем Италию, Австрию и Германию с 1867 г. Тоннель смягчит уклон до 12,5‰. Его открытие ожидается к 2032 г., однако до сих пор нет конкретных планов по реконструкции участков от Мюнхена до австрийской границы.

На западе продолжается реализация проекта ВСМ Лион – Турин с базисным тоннелем длиной 57,5 км, дублирующей линию Frejus постройки 1871 г. Базисный тоннель планируют открыть к 2032 г., но, как и в случае с Бреннерским тоннелем, остаются нерешенными проблемы с подводными маршрутами.

### ***Узкие места коридора RFC1***

Коридор Рейн – Альпы является одним из самых интенсивно используемых в Европе. Большой объем наливных и массовых грузов, а также часть контейнеров отправляются по Рейну, судоходному до Базеля. Около 120 млн т грузов в год перевозят вниз и вверх по этой реке, из них 6 млн т предназначаются потребителям в Швейцарии. Для сравнения, по автомобильным дорогам доставляют 52 млн т, по железным – 13 млн т.

Однако речной транспорт зависит от погодных условий, в частности от уровня воды, несмотря на большой объем дноуглубительных работ и эксплуатацию современных судов. В случае невозможности навигации по указанным причинам перевозки передаются на автомобильный и железнодорожный транспорт.

Коридор RFC1 представляет собой сеть параллельных и альтернативных маршрутов в его северной и южной частях. Однако центральный участок между Кёльном и Базелем является узким местом из-за ограниченной провозной способности магистральной линии и отсутствия альтернативных маршрутов. Особо явственно ограничения проявились в 2017 г., когда была закрыта в течение 7 недель проходящая по долине Рейна линия Rheintalbahnhof из-за обрушения 12 августа свода одной из труб строящегося Раштаттского тоннеля и последующей просадки верхнего строения пути. К сожалению, это строительство велось в рамках модернизации коридора с увеличением числа путей до четырех. В результате проект по наращиванию провозной способности на подходах к трансальпийским тоннелям не будет завершён до 2035 г.

Кроме того, провозную способность ограничивают частые закрытия одного из двух путей для инженерных работ. Очередное мероприятие на месячный срок планируется в сентябре 2024 г.

По оценкам экспертов, ситуация носит угрожающий характер. Железные дороги Германии (DB) в среднем предлагают 225 ниток графика ежедневно, что существенно ниже, чем более чем 300 ниток на швейцарских маршрутах. Часть перевозок, правда, может быть перенаправлена через коридор RFC2. На южном конце RFC1 реализуются проекты по развитию средиземноморских портов. Однако эти возможности ограничены из-за логических особенностей Италии – близости горных цепей к побережью. Тем не менее в перспективе до 4,5 млн т грузов можно будет выгружать в портах Италии, что уменьшит поток в направлении север – юг, но увеличит на 28 млн т грузопоток в противоположном направлении, сглаживая тем самым дисбаланс в коридоре.

Инвестиционные проекты не ограничиваются портами. В 2012 г. начата реконструкция железных дорог в сообщении с портом Генуи. Проект Terzo Valico по строительству у третьего пути между Генуей и Миланом направлен на развитие коридора RFC1. С 2026 г. будут доступны два параллельных маршрута между портом и альпийскими базисными тоннелями, причем один из них будет частично четырехпутным, что создаст возможности для переключения между ними в случае необходимости.

Реконструкция коридоров подготовит их к обращению поездов длиной до 740 м. Оснащение европейской системой управления движением ETCS уровня 2 обеспечит эксплуатационную совместимость. Линия Terzo Valico длиной 90 км, 70% протяженности которой пройдет в тоннелях, включая двухпутный Galleria di Valico длиной 27 км, имеет максимальный уклон 12,5 ‰. Подходы к Готардскому базисному тоннелю уже подготовлены для перевозки контейнеров и обменных кузовов высотой до 4 м (габарит погрузки P400), на маршруте к Симплану габарит погрузки будет увеличен к 2028 г.

### ***Коридор RFC2***

Коридор RFC2 Северное море – Средиземноморье связывает порты Нидерландов и Бельгии, а также французские Дюнкерк и Кале с коридором RFC1. Изначально коридор RFC2 брал начало в Великобритании, но после ее выхода из Европейского союза объем морских перевозок снизился почти на 10%, до 123 млн т; около 22 млн т перевозят поездами через тоннель под Ла-Маншем. С тех пор RFC2 переориентирован на интеграцию с морскими перевозками в сообщениях с Ирландией.

С южной стороны коридор разветвляется на три направления: первое – на Париж, второе – на Страсбург и Базель с выходом в порты Рейна и коридор RFC1 и третье – на французские порты Марсель и Фос. В Лионе коридор RFC2 пересекается с коридором RFC6 (Испания, Франция, Италия, Словения, Хорватия и Венгрия). Таким образом, Лион является крупным и важным узлом как для пассажирских, так и для грузовых сообщений. Этот коридор уже перегружен на отдельных участках, и ситуация может ухудшиться с открытием базисного тоннеля на ВСМ Лион – Турин.

В ряде проведенных исследований обосновано строительство в районе Лиона дополнительных путей наряду с расширением станции Пар-Дье, но пока точные планы по развитию подходов с французской стороны неизвестны. Вместе с тем обнародованная в 2021 г. стратегия развития грузовых перевозок во Франции ставит задачу по увеличению доли железных дорог с 9 до 25% к 2050 г. В число инициатив, направленных на достижение этой цели, входит развитие мультимодальных терминалов и создание сети коридоров, оснащенных для железнодорожных перевозок автотранспортных единиц и обменных кузовов, к 2030 г.

Швейцарская сторона заинтересована в реконструкции линии через Страсбург для создания грузового коридора на левом берегу Рейна, чтобы разгрузить участок RFC1 между Карлсруэ и Базелем.

На южном конце RFC2 порты Марселя и Фаса имеют суммарную перерабатывающую способность около 90 млн т в год. Администрация этих портов следует собственному плану, направленному на улучшение связей с Лионом, регионом Гранд-Эст, Швейцарией и Германией.

Необходимые условия для перевозки мультимодальных единиц высотой до 4 м уже созданы на участках коридора в Бельгии, Нидерландах и Люксембурге, но не везде во Франции, в частности между Мецем и Страсбургом. В настоящее время изучают варианты реконструкции шести тоннелей на этом участке. Еще два тоннеля представляют проблемы на участке коридора от французской границы до Базеля. Работы здесь могут быть начаты в 2026 г. и завершены в 2029 г.

В Бельгии достигнут заметный прогресс в деле перехода на европейскую систему управления движением поездов ETCS, в частности в коридоре Северное море – Базель. Во Франции ситуация иная: до 2030 г. только незначительная часть магистральных линий будет оснащена ETCS. Движение с максимальной скоростью 100 км/ч поездов с осевой нагрузкой 22,5 т возможно на большей части коридора RFC2. Однако обращение поездов длиной 740 м остается проблемой, особенно в Бельгии и на участке Страсбург – Базель. Правительство Нидерландов выделило финансирование на адаптацию национальной сети к 2030 г.

### ***Отсутствующие связи в RFC3***

RFC3 является критически важным коридором для европейской экономики, пересекает весь континент с севера на юг – от Скандинавии до Сицилии, связывая Осло, Копенгаген и Стокгольм с Гамбургом и Мюнхеном в Германии, Инсбруком в Австрии, Болоньей, Римом и Неаполем в Италии, а также со средиземноморскими портами Специя и Палермо.

Пока в этом коридоре отсутствуют две важные связи. На севере тоннель под проливом Фемарн-Бельт планируется ввести в эксплуатацию к 2029 г. По прогнозам Федерального министерства транспорта Германии (BMDV), завершение этой связи позволит увеличить объем автомобильно-железнодорожных перевозок между Данией и Германией с 22,5 млн т в 2010 г. до 34,5 млн т к 2030 г.

Завершение строительства Бреннерского базисного тоннеля ожидается в 2032 г. Бреннерский коридор в настоящее время является самым загруженным из трансальпийских: суммарный годовой объем автомобильных и железнодорожных перевозок составляет 54,5 млн т по сравнению с 37 млн т, перемещаемыми по двум другим коридорам, проходящим через Швейцарию.

Существует мнение, что снижение размеров транзита грузового автотранспорта через Швейцарию достигнуто в большей степени благодаря вводу платного проезда, нежели передаче перевозок с автомобильного на железнодорожный транспорт. Однако исследования показывают, что рост перевозок через Бреннерский коридор обусловлен увеличением спроса на такие услуги в Баварии и странах Центральной и Восточной Европы, в частности в Польше, Чехии и Словакии.

Прогнозы для Бреннерского коридора предполагают рост объемов грузовых перевозок в диапазоне от 53 до 95% к 2030 г. и на величину до 215% к 2040 г. Нынешняя доля железных дорог, равная 25%, существенно вырастет после ввода в эксплуатацию базисного тоннеля и завершения реконструкции питающих линий.

Обращение поездов длиной 740 м уже сейчас возможно практически на всем протяжении коридора RFC3 с некоторыми ограничениями в Швеции и

Италии и на бреннерском участке до завершения строительства базисного тоннеля. Габарит Р400 реализован везде, кроме участков Хоф – Регенсбург в Германии и к югу от Флоренции. Большинство линий допускает движение со скоростью до 100 км/ч и осевой нагрузкой 22,5 т. Однако вызывают вопросы темпы развертывания европейской системы управления движением поездов ETCS, главным образом в Германии и Италии.

#### ***Реальность выполнения поставленных задач***

Решение задач по устранению перечисленных узких мест потребует значительных затрат финансовых средств и времени. Однако для желаемой передачи грузопотоков с автомобильного транспорта на железные дороги с целью сокращения расхода энергии и загрязнения парниковыми газами этого может оказаться недостаточно. Показателен анализ тенденций соотношения долей этих двух видов транспорта в грузовых перевозках в Швейцарии. В 1984 г., спустя 4 года после открытия Готардского автомобильного тоннеля, доля железных дорог оставалась на уровне 86%. К 2007 г., несмотря на мероприятия правового и финансового характера, ограничивающие грузовое автомобильное движение, доля железных дорог снизилась до 61%. С открытием Готардского базисного тоннеля в 2016 г. железнодорожный транспорт несколько улучшил свои позиции, но его доля стабилизировалась на уровне 72%.

Отсюда следует, что развития инфраструктуры и совершенствования методов эксплуатации наряду с мягкими финансовыми инструментами недостаточно. Кроме того, ужесточается конкуренция по мере появления новых и более совершенных автомобильных дорог и более эффективных и менее загрязняющих окружающую среду автотранспортных средств, что вместе взятое умаляет экологические преимущества железных дорог.

Железные дороги особенно эффективны в перевозках маршрутными поездами и теряют позиции на рынках малоценных насыпных и наливных грузов. Они могут рассчитывать на усиление позиций в перевозках контейнеров, автомобильных полуприцепов, обменных кузовов, генеральных грузов и мелких отправок, если готовы предлагать привлекательные и адаптируемые к требованиям рынка решения. Но если учесть, что во многих регионах практически отказались от перевозок повагонными отправками, то для восстановления позиций в этом секторе, помимо развития инфраструктуры терминалов и подъездных путей, потребуется более ярко выраженный рыночно ориентированный подход.

*Источники: материалы International Union for Road-Rail Combined Transport, U/RR (www.uirr.com); Independent Regulators' Group-Rail (irg-rail.eu); Railway Gazette International, 2023, N29, pp. 48 – 52; Железные дороги мира, 2023, №12, с.17-23*



## **Железные дороги Германии в 2023 году: убытки и рекордные инвестиции**

В 2023 г. железные дороги Германии (DB) инвестировали в развитие инфраструктуры и обновление парка подвижного состава рекордные 7,6 млрд евро из собственных средств – на 16 % больше, чем годом ранее. Еще более 1 млрд евро было потрачено на инфраструктурные мероприятия, стоимость которых будет компенсирована в дальнейшем из бюджета ФРГ. В результате финансовый результат DB ожидаемо оказался негативным. Скорректированный показатель EBIT составил – 964 млн евро (в 2022 г. +1,225 млрд евро). Задолженность концерна увеличилась.

С учетом средств из федерального бюджета инвестиции на содержание и модернизацию железнодорожной инфраструктуры достигли в 2023 г. 16,9 млрд евро (+12 % к 2022 г.).

Убыток DB по итогам 2023 г. составил 2,4 млрд евро (в 2022 г. убыток был 227 млн евро), оборот достиг 45,2 млрд евро (–13 % по сравнению с 2022 г.). Ухудшение этих показателей отчасти вызвано менее сильным по сравнению с 2022 г. результатом дочерней транспортно-логистической компании DB Schenker, который был обусловлен стабилизацией цен на фрахт на международном рынке. Тем не менее показатель EBIT компании DB Schenker составил 1,1 млрд евро.

В сфере основной деятельности DB оборот вырос на 6,2 % и достиг 26,2 млрд евро, в том числе в секторе дальних пассажирских сообщений увеличился на 18,4 %, до 5,9 млрд евро, в секторе региональных перевозок – на 7,4 %, до 9,7 млрд евро, в секторе грузовых перевозок – на 6,4 %, до 5,6 млрд евро. Пассажиروоборот в секторе дальних пассажирских сообщений составил 45,5 млн пассажиро-км (+9 %), в секторе региональных железнодорожных и автобусных перевозок – 43,5 млн пассажиро-км (+9 %).

Из-за высокой загрузки железнодорожной сети при одновременном проведении на многих объектах работ по ремонту и модернизации инфраструктуры точность соблюдения графика движения поездами дальнего следования сократилась до 64 % (в 2022 г. было 65,2 %), региональными поездами – до 91 % (против 91,8 % в 2022 г.).

В 2024 г. DB рассчитывают выйти на оборот примерно 47 млрд евро. Совместные инвестиции DB и федеральных властей должны увеличиться приблизительно до 21 млрд евро.

*Источник: zdmira.com, 23.03.2024*

## **ЕС может заставить Германию разделить DB Cargo из-за убытков**

Почти полумиллиардные убытки DB Cargo – оператора железнодорожных грузовых перевозок немецкой государственной железнодорожной корпорации Deutsche Bahn – ставят компанию под угрозу вынужденного разделения.

Убыток DB Cargo за прошлый год сократился к уровню 2022 г., но примерно в 2 раза превышает прогнозы аналитиков.

ЕК уже начала расследование, предположив, что ситуация, в которой правительство Германии вынуждено компенсировать убытки, чтобы обеспечить DB Cargo возможность продолжать работу, искажает конкуренцию на рынке. В начале прошлого года аналогичное расследование было инициировано в отношении Fret SNCF, грузового оператора французской государственной железнодорожной компании SNCF.

Правительство Германии ежегодно компенсирует убытки DB Cargo примерно на 300 млн евро.

В последние годы DB Cargo стремительно теряла долю рынка, и теперь компания контролирует уже менее половины рынка железнодорожных грузовых перевозок в Германии.

DB еще не опубликовала финансовый отчет по итогам 2023 г. За первое полугодие DB Cargo получила операционный убыток EBIT 195 млн евро. Это на 15% меньше, чем за аналогичный период годом ранее. Выручка оператора выросла на 9% в годовом сопоставлении на фоне дополнительных доходов от нового прибыльного бизнеса по обслуживанию перевозок военных грузов для Украины по правительственным контрактам.

*Источник: infranews.ru, 15.02.2024*

## **Завершена сделка по продаже пассажирского оператора Arriva инвестору из США**

Американская инвестиционная компания I Squared Capital закрыла сделку по приобретению у железных дорог Германии (DB) группы Arriva, в состав которой входят операторы пассажирских перевозок в 11 европейских странах. Соглашение между DB и I Squared Capital было достигнуто в октябре 2023 г., сделка согласована Еврокомиссией в январе 2024 г. Стороны не раскрывают стоимость продажи Arriva, но, по данным Reuters, она составляет около 1,6 млрд евро.

Железные дороги Германии владели группой Arriva, штаб-квартира которой находится в Великобритании, с 2010 г. В конце 2010-х годов DB

приняли решение сосредоточиться на основной деятельности в Германии и приступили к поиску покупателя для Arriva. Кроме того, в конце 2023 г. был запущен процесс продажи действующей по всему миру транспортно-логистической компании DB Schenker, на которую приходится примерно половина доходов концерна DB.

Компания I Squared Capital намерена развивать бизнес группы Arriva, в том числе с учетом современных тенденций декарбонизации железнодорожных и автобусных перевозок.

*Источник: zdmira.com, 04.06.2024*

### **Железные дороги Нидерландов продают бизнес оператора Abellio в Германии**

Государственные железные дороги Нидерландов (NS) приняли решение о продаже бизнеса своей дочерней компании Abellio в Германии немецкому концерну BeNEX, специализирующемуся на региональных пассажирских железнодорожных перевозках (входит в состав международного партнерства INPP).

В сделке участвуют принадлежащие Abellio операторы Abellio Rail Mitteldeutschland и WestfalenBahn, а также клининговая и сервисная компания PTS.

В настоящее время компания Abellio в Германии работает по трем соглашениям с региональными властями в восьми федеральных землях. Перевозки осуществляются на 28 маршрутах 120 поездами, ежегодный объем поездной работы в среднем составляет 26 млн поездо-км. В 2023 г. оборот Abellio превысил 400 млн евро, в компании работало более 1600 сотрудников. Головной офис Abellio в Германии находится в Берлине.

В штате концерна BeNEX – более 2100 сотрудников. Его парк подвижного состава включает 180 поездов, ежегодный пробег которых составляет в среднем 49 млн поездо-км. Концерн BeNEX владеет долями в пяти региональных операторских компаниях Германии.

Продажа бизнеса Abellio была одобрена Министерством финансов Нидерландов. Стоимость сделки не разглашается, ожидается, что она будет закрыта во второй половине 2024 г. после согласования со стороны антимонопольных органов.

Свою зарубежную деятельность NS в сфере железнодорожных и автобусных перевозок осуществляли в течение 20 лет. Решение о ее



прекращении принято несколько лет назад. Последней в феврале 2023 г. была продана Abellio UK, британская дочерняя компания NS.

*Источник: zdmira.com, 25.04.2024*

## **Независимый французский оператор закупит у Alstom 12 высокоскоростных поездов**

Во Франции может появиться еще один частный пассажирский оператор в сфере высокоскоростных перевозок, действующий на условиях свободного доступа к железнодорожной инфраструктуре. Вновь образованная компания Proxima подписала меморандум о взаимопонимании с Alstom, предусматривающий поставку 12 высокоскоростных поездов нового поколения Avelia Horizon. Proxima получила финансовую поддержку в размере 1 млрд евро со стороны инвестиционной компании Antin Infrastructure Partners, управляющей активами в размере 31 млрд евро.

Ожидается, что эксплуатационные испытания поездов постройки Alstom для Proxima начнутся в начале 2027 г. Новый оператор намерен использовать их на маршрутах, соединяющих Париж с городами на западе Франции – Бордо, Ренном, Нантом и Анже. В дальнейшем планируется расширение сети маршрутов на другие регионы страны с увеличением парка поездов. Компания Proxima также договорилась об использовании для обслуживания поездов депо, расположенного неподалеку от Бордо.

Новый оператор намерен предоставлять пассажирам ежегодно 10 млн мест в высокоскоростных поездах.

Соучредителями Proxima являются Рашель Пикар (Rachel Picard), возглавлявшая ранее пассажирскую компанию SNCF Voyageurs Национального общества железных дорог Франции (SNCF), и Тимоти Джексон (Timothy Jackson) – основатель лизинговой компании Alpha Trains и бывший исполнительный директор британского подразделения компании RATP Dev, которая выступает как пассажирский перевозчик в разных странах мира и входит в состав группы RATP – оператора общественного транспорта Парижа и его пригородов.

О намерении выйти или расширить присутствие на привлекательном рынке высокоскоростных железнодорожных перевозок во Франции уже заявили национальные пассажирские операторы Италии (Trenitalia) и Испании (Renfe), а также такие стартапы, как Kevin Speed и Le Train.

*Источник: zdmira.com, 06.06.2024*

## Планы развития сетей региональных сообщений во Франции

В настоящее время в крупных городах Франции активно прорабатывается концепция развития сетей региональных скоростных сообщений *SERM* (*services express régionaux métropolitains*). Более 30 проектов направлены на создание пересекающих центральные районы городов коридоров для курсирования поездов пригородного и регионального сообщения.

На начальном этапе формирования сетей *SERM* во Франции ориентируются на принципы построения первой в стране сети региональных сообщений RER в исторической области Иль-де-Франс. После нескольких лет фрагментарных усилий по развитию пригородных сообщений за пределами французской столицы на данный момент вырисовываются более 30 проектов *SERM*, три из которых уже реализуются, 15 находятся на последней стадии разработки и еще четыре предлагаются для реализации на местном уровне (рис. 1). Силами оператора инфраструктуры железных дорог Франции SNCF Réseau выполнены исследования на предмет создания еще 10 потенциальных сетей *SERM*.



Рис.1. Карта проекта *SERM* во Франции

### *История сети RER*

Первой на сети RER в 1977 г. открылась линия А. Тогда в центральной части Парижа были соединены линии, обслуживающие западный и восточный пригороды французской столицы. Третья пригородная линия, входящая в столицу с юга, была продлена до линии А со строительством пересадочного узла и стала линией В. С тех пор в центральных районах города были

построены еще несколько участков продления и объединены некоторые другие, в результате появились линии С, D и E. В настоящее время эти пять линий сети RER ежедневно перевозят до 4,5 млн пассажиров.

В ноябре 2022 г. президент Франции Эммануэль Макрон выдвинул план создания первых 10 сетей SERM. В феврале 2023 г. был обнародован национальный план развития железнодорожного транспорта стоимостью 100 млрд евро, значительная часть которого охватывала развертывание сетей SERM. Соответствующий законопроект Национальное собрание одобрило 27 декабря 2023 г.

Однако на этом власти Франции не собираются останавливаться. Выдвинутые на рассмотрение еще 10 проектов с большой долей вероятности также могут получить финансовую поддержку со стороны центрального правительства. Более того, в предстоящие несколько лет число таких проектов может увеличиться. Однако основным вопросом при этом остается их финансирование.

После одобрения парламентом страны плана развития первых сетей SERM правительство объявило о переименовании государственной компании Société du Grand Paris (SGP), которая с 2010 г. отвечала за строительство автоматизированного метро Grand Paris Express, в Société des Grands Projets. Цель нововведения – отразить роль компании в других важных национальных проектах. Основная задача новой структуры заключается в обеспечении финансирования проектов SERM. Один из вариантов решения этой задачи – повышение регионального транспортного налога, которым облагаются все компании со штатом более 11 сотрудников. Однако в регионах такое повышение в современных условиях пока невозможно. Исключение представляет регион Иль-де-Франс, где такая возможность используется для финансирования транспортных проектов в Париже в рамках подготовки к Олимпийским и Паралимпийским играм, которые состоятся летом 2024 г.

К основным преимуществам первых сетей SERM во Франции, что прежде представляли собой изолированные маршруты общественного транспорта, относят создание удобных пересадок на метро и другие пригородные линии. Так, в окрестностях Бордо линии Либурн – Бордо и Бордо – Аркашон теперь объединены в один маршрут, правда, первоначально обслуживаемый с часовым интервалом. Но и в этом случае студенты имеют возможность из Либуерна добраться до университетского городка в Пессаке (округ Бордо) без пересадки на другой поезд. На линии, связывающей Бордо с Пуэнт-де-Граф, северной оконечностью полуострова Медок, в последние несколько лет открыты новые или восстановлены старые остановочные пункты в городской черте с тем, чтобы обеспечить удобные пересадки на маршруты трамвая.

На втором этапе этого проекта, в 2026 – 2028 гг., будет создан второй прямой маршрут между станциями на северо-востоке и юго-востоке Бордо. Межпоездной интервал в конечном счете будет сокращен по меньшей мере до получаса. Создание таких пересекающихся центральных районов коридоров в крупных городах расширяет зоны тяготения к рельсовому транспорту и в итоге способствует росту перевозок. Например, в городе Ренн в 1988 г. в районе университетской больницы на линии в порт Сен-Мало на северо-западе Франции появился остановочный пункт Поншайю. А в 2002 г. открылась линия А метро Ренна с одной из станций в шаговой доступности от Поншайю. И хотя в дальнейшем особых усилий для обустройства пересадки не предпринималось, пассажиропоток вырос до такой степени, что в 2017 г. остановочный пункт перестроили как станцию с более длинными платформами, пешеходным переходом с лифтами и с благоустроенным подходом к станции метро. В 2019 г. на станции было обслужено 300 тыс. чел., и пассажиропоток продолжает расти. Соединение линий Ренн – Сен-Мало и Ренн – Витре позволит обеспечить доступ к этому железнодорожному сообщению дополнительно еще 100 тыс. потенциальных пассажиров.

#### ***Важные преимущества***

Соединение пригородных линий с целью создания пересекающихся город маршрутов в крупных агломерациях обеспечивает и другие очевидные преимущества. Помимо собственно беспересадочной поездки, к таковым относится, прежде всего, увеличение пропускной способности железнодорожных станций, поскольку поезда прямого сообщения стоят у платформ не более 5 мин. Если эта станция – конечная, то время занятия платформ увеличивается до 15 мин и более. Однако на соединенных маршрутах необходимо использовать однотипный подвижной состав.

Что касается эксплуатации поездов с гибридным приводом, то во Франции это стало довольно обыденным явлением, но все же предпочтение отдается объединению маршрутов, обслуживаемых поездами на электротяге, а не с разными видами тяги, как правило электрической и дизельной. Другая серьезная проблема возникает в том случае, если следующим по сквозным маршрутам поездам необходимо осуществлять маневры в пределах одной станции. Возможным решением представляется разноуровневое пересечение железнодорожных путей, хотя строительство как эстакад, так и тоннелей сопряжено с высокими затратами.

Специфические проблемы недавно были решены в Страсбурге. До появления концепции SERM власти этого города и Большого восточного региона (Гранд-Эст) разработали проект сети региональных сообщений Réseau Express Métropolitain Européen (REME). Этот проект предусматривает значительное увеличение числа поездов в местном сообщении, курсирующих с

постоянными межпоездными интервалами, включая поезда, следующие из города Саверн через Страсбург до станции Селеста.

Сеть начала работать в декабре 2022 г., при этом число поездов в расписании было увеличено на 30%. Но вскоре негативное влияние, особенно на техническое состояние подвижного состава, оказала необычно холодная погода. К тому же персонал, протестуя против пенсионной реформы, вышел на забастовку. В результате одновременно было отменено 30% региональных поездов TER. В этих условиях национальный оператор пассажирских перевозок SNCF Voyageurs сосредоточил свои усилия на выполнении специально разработанного плана мероприятий для исправления ситуации.

Поезда Саверн – Селеста сформированы из вагонов RRR с большими сроками службы, тягу которых обеспечивают двухсистемные электровозы серии BB 22200. Длительность поездки между конечными станциями составляет 1 ч 30 мин, на некоторых остановках (их всего 15) время стоянки ограничено 30 с. На первых порах время оборота вагонов на каждой из конечных станций достигало 8 мин, но затем оно было сокращено, что позволило повысить пунктуальность выполнения расписания.

Более сложная проблема связана с состоянием железнодорожной инфраструктуры. Так, к моменту реализации проекта REME не были внесены изменения в путевое развитие как на самой станции Страсбург, так и в районе депо, к западу от нее, где выполняются заправка поездов топливом, их обслуживание и имеются пути отстоя. С вводом REME в действие увеличились суточный пробег поездов и частота заправок.

Почти все передвижения подвижного состава в направлении депо и обратно включают пересечение нескольких путей, что приводит к появлению враждебных маршрутов. Для того чтобы справиться с этой проблемой, принято решение начиная с лета 2024 г. ежедневно экипировать ряд поездов в Бишхейме, к северу от Страсбурга. В расчете на дальнюю перспективу SNCF подыскивает площадки для обустройства дополнительных путей отстоя к северу от станции в Страсбурге, а также для организации новых пунктов экипировки, но во втором вопросе не всегда встречает понимание со стороны местных властей.

Несмотря на первоначальные трудности, проект REME позволил увеличить объем перевозок в этом регионе в 2023 г. на 20%. Обнадеживающий момент состоит и в том, что поезда равномерно заполняются пассажирами в течение всего дня с 05:00 до 23:00, что, в свою очередь, свидетельствует о несовершенстве принятой во Франции региональной модели перевозок, согласно которой пиковый режим перевозок приходится на утро, обеденное и вечернее время, в то время как в остальные часы в обращении остается меньшее число поездов. По выходным дням показатель населенности также

достаточно высок, что приводит к мысли о необходимости назначения дополнительных поездов.

### *Долгосрочные планы*

Однако с большой долей вероятности пока не следует ожидать скорой реализации некоторых проектов SERM, поскольку они рассматриваются в увязке с долгосрочными работами по улучшению инфраструктуры, в основном в связи со строительством новых высокоскоростных линий. Например, планы по Тулузе главным образом связаны с электрификацией проходящей в направлении север – юг через этот город магистрали Монтобан – Нарбонн. Работы должны начаться в конце 2024 г. в рамках проекта AFNT, предусматривающего реконструкцию участка длиной 19 км к северу от Тулузы с сооружением третьего и четвертого путей для разделения высокоскоростных и региональных поездов, а также строительство новых или реконструкцию существующих станций. Одна из пяти станций будет пересадочной с линией метро Тулузы. Проект AFNT формирует часть масштабной программы строительства высокоскоростной линии между Бордо и Тулузой.

Работы на южном подходе к Тулузе преследуют цель улучшения условий пересадки на метро. Общая стоимость этого проекта оценивается в 900 млн евро, а завершить его планируется в 2031 г.

Планы, связанные с Руаном, столицей региона Нормандия, опираются на строительство новой станции Сен-Север, а также тоннеля под рекой Сеной для соединения с магистралью Руан – Гавр, которая, в свою очередь, станет частью новой линии между Нормандией и Парижем. Однако о сроках начала строительства информации пока нет.

В Марселе планы расширения пригородной сети приурочены к началу строительства подземной станции сквозного типа под существующей станцией и вокзалом Сен-Шарль. Она также должна стать частью проекта сооружения новой высокоскоростной линии. Подземную станцию планируется открыть в 2035 г.

Планы по Лиллю также включают строительство подземной станции сквозного типа. Однако пока речь идет о ранних стадиях разработки проекта, общая стоимость которого оценивается в 10 млрд евро.

На форуме по вопросам мобильности, проведенном в феврале 2024 г. в Страсбурге ассоциацией Objectif RER Métropolitain, участники подчеркнули важность сохранения заданного уровня развития сетей SERM, в частности, за счет строительства новых станций на городских территориях. Они должны стать местными транспортными хабами с возможностью пересадки на маршруты автобусов и трамваев. Также там должны быть предусмотрены места для парковки велосипедов.

Один из основных выводов состоит в том, что властям городов необходимо концентрироваться на развитии территорий вокруг станций, повышении плотности застройки на прилегающих территориях и т.д. Помимо прочего, существующие железнодорожные станции должны иметь как можно больше оборудованных подходов с любой стороны, а не только через главный вход. В настоящее время пригородные железнодорожные станции часто имеют прилегающие крупные автомобильные парковки, в то же время важно дополнить их площадками для остановок автобусов фидерных маршрутов и велопарковками.

Эти меры призваны создать систему, в которой рост пассажиропотока послужит веским основанием для инвестиций в приобретение новых поездов и соответствующее развитие инфраструктуры.

*Источники: По материалам Министерства экологического перехода и территориальной сплоченности Франции ([www.ecologie.gouv.fr](http://www.ecologie.gouv.fr)); оператора инфраструктуры железных дорог Франции SNCF Réseau ([www.sncf-reseau.com/fr](http://www.sncf-reseau.com/fr)); *International Railway Journal*, 2024, № 6, pp. 16 – 18; *Железные дороги мира*, 2024, №6, с.16-19.*

### **Франция: больше грузов по железной дороге**

Во Франции несколько транспортно-логистических компаний учредили операторскую компанию Transport Multimodal Alliances (ТМА), расположенную в регионе Пеи-де-ла-Луар (Pays de la Loire). Перед оператором стоят задачи агрегировать транспортные потоки, выявлять и консолидировать грузы, которые можно перевозить по железной дороге.

Оператор ТМА создан при поддержке департамента Мен-и-Луара на западе страны и работает в контакте с оператором железнодорожной инфраструктуры Франции SNCF Réseau. Для достижения целей законодательной инициативы – удвоить к 2030 г. долю железных дорог в транспортном секторе Франции – правительство страны предусмотрело на ближайшие 10 лет инвестиции в объеме до 2,3 млрд евро.

Первый поезд с временной площадки в Анже намечено отправить в 2025 г. Грузовой терминал на площади 25 га будет создан в пригороде Анже к 2027 г. На первом этапе ТМА планирует пустить 5 пар поездов в неделю, что позволит сократить выбросы в сравнении с автомобильным транспортом на 83 %. В дальнейшем сокращение выбросов углекислого газа может достичь 50 тыс. т в год при пропуске 20 пар поездов в неделю, что составляет около 3 %

общего объема грузовых перевозок между Пеи-де-ла-Луар и другими регионами Франции

*Источник: zdmira.com, 15.04.2024*

### **Швейцария: сокращение доли железных дорог в трансальпийских грузовых перевозках**

По данным Федерального управления транспорта Швейцарии (BAV), в 2023 г. объем грузовых перевозок через Швейцарские Альпы снизился на 4,7 % относительно предыдущего года и составил 37 млн т. Железнодорожный транспорт по сравнению с предыдущим годом перевез на 5,9 % меньше грузов, автомобильный также меньше, но только на 1,4 %.

Таким образом, доля железных дорог в трансальпийских грузовых перевозках сократилась с 72,9 до 72 %. Основной причиной, по оценке BAV, является текущая экономическая ситуация в Европе, энергетический кризис и сбои в цепочках поставок. Кроме того, сказывается невысокая надежность железнодорожных перевозок, обусловленная проведением работ по текущему содержанию инфраструктуры и строительству новых объектов на многочисленных площадках в коридоре север – юг. На автомобильный транспорт эти факторы повлияли в меньшей степени за счет более высокой доли внутренних перевозок.

Частичное закрытие Готардского базисного тоннеля в августе 2023 г. оказало менее значимое влияние благодаря пропуску грузовых поездов по двум другим коридорам – Лёчберг-Симплон и историческому Готардскому маршруту.

*Источник: zdmira.com, 28.03.2024*

### **Инвестиционные планы железных дорог Италии**

*В Италии реализуются масштабные проекты по выравниванию уровня развития железнодорожной инфраструктуры в разных регионах с целью улучшения связности сети и обеспечения равного доступа к качественным транспортным услугам для всех жителей страны. Финансовую поддержку в размере 24,7 млрд евро по ускорению выполнения этих проектов страна получает по программе Европейского союза NextGenerationEU.*



В настоящее время оператор инфраструктуры железных дорог Италии Rete Ferroviaria Italiana (RFI) осуществляет многочисленные проекты по модернизации и развитию сети железных дорог, включенные в программу приоритетных мероприятий, в совокупности оцениваемую суммой, превышающей 100 млрд евро. Кроме того, в декабре 2022 г. между RFI и Министерством инфраструктуры и транспорта Италии был подписан контракт, предусматривающий выделение из госбюджета в течение 4 лет дополнительно 55 млрд евро на развитие железнодорожной сети и 11 млрд евро на ее эксплуатацию, текущее содержание и ремонт.

Основная задача инвестиционных программ состоит в том, чтобы уменьшить различия в уровне развития железных дорог на севере и юге Италии, улучшить доступность и качество перевозочных услуг этого вида транспорта в масштабах всей страны.

Инвестиционный подъем подогревается решением ЕС о выделении Италии 24,7 млрд евро из фонда Recovery&Resilience, который является инструментом реализации программы NextGenerationEU по преодолению странами- членами союза последствий пандемии. Между тем поддержка со стороны ЕС требует, чтобы все проекты, которые получают софинансирование по программе NextGenerationEU, были завершены до конца 2026 г. Правительство страны неоднократно пыталось отодвинуть этот срок, но несмотря на то что Италия является крупнейшим реципиентом финансовой поддержки из фонда Recovery&Resilience, Европейская комиссия отклоняла просьбы о продлении оговоренного периода. В то же время наличие жестких временных рамок, возможно, явится хорошим стимулом для завершения нескольких серьезно просроченных инфраструктурных проектов и ускорения реализации недавно начатых.

По состоянию на 1 августа 2023 г. работы по новому строительству реконструкции или ремонту велись более чем на 4000 объектов транспортной инфраструктуры, разбросанных по всей территории Италии, в том числе на стратегически важных железных и автомобильных дорогах. Дан ход проектам на общую сумму 49 млрд евро, для реализации которых заключены контракты приблизительно с 8000 компаний. Начаты работы по проектам, на которые приходится 80% из 24,7 млрд евро, выделенных из фонда Recovery & Resilience.

С 2021 г. ход реализации проектов усиления и развития железнодорожной сети и качество управления ими контролируются кураторами, основная функция которых состоит в устранении бюрократических препон, тормозящих осуществление проектов гражданского строительства.

### ***Ускорение реализации***

Значительная часть средств, выделенных из фонда Recovery & Resilience, направляется на стратегически важные и уже достаточно продвинутые в

реализации проекты. К их числу, в частности, относится высокоскоростная линия Милан – Венеция. К концу 2026 г. компания RFI планирует завершить строительство участков Брешиа – Верона протяженностью 60 км и Верона – Виченца (44 км), а также соединительной линии, которая обеспечит возможность захода высокоскоростных поездов на станцию Верона-Порта-Нуова, где располагается один из 10 крупнейших вокзалов Италии. За пределами этих сроков остаются участки на подходах к станции в Виченце и также участок Виченца – Падуя. Суммарные затраты по проекту Брешиа – Верона – Виченца – Падуя (152 км) в настоящее время оцениваются на уровне 10,5 млрд евро (табл. 1).

Таблица 1

Основные проекты по развитию инфраструктуры железных дорог Италии, финансируемые из фонда Recovery & Resilience ЕС

Направление	Объем работ	Длина, км	Максимальная скорость, км/ч	Стоимость проекта, млрд евро	Протяженность участков, работы на которых должны быть завершены к концу 2026 г., км
Салерно – Реджио-ди-Калабрия	ВСМ по частично новой трассе	207	200-300	16	35
Палермо – Катания – Мессина	Укладка вторых путей на некоторых участках и реконструкция для скорости 200-250 км/ч	335	200-250	11,9	153,5
Брешиа – Верона – Падуя	ВСМ по новой трассе	152	250	10,5	104+соединительные участки
Генуя – Нови-Легури/Тортонна	ВСМ по новой трассе с реконструкцией Генуэзского узла	53+ соединительные участки	250	9	53+соединительные участки
Рим – Пескара	Укладка вторых путей и реконструкция для скорости 200 км/ч	240	200	7,3	14
Неаполь-Бовино (коридор Неаполь – Бария)	Реконструкция для скорости от 200 до 250 км/ч	145	200-250	5,8	117
Верона – Бренер	Учетверение числа путей на четырех участках коридора за счет строительства дополнительных двухпутных	180	225	4,9	13
Орте – Фальконе (коридор Рим – Анона)	Удвоение путей и реконструкция для скорости 200 км/ч	163	200	4,4	9
Романьяно – Потенца – Таранто	Реконструкция для скорости 00 км/ч	241	200	1,9	48
Кодона –Кремона – Мантуя	Укладка вторых путей	84	160	1,3	34

Еще один грант ЕС направлен на завершение серьезно запаздывающего с реализацией проекта Terzo Valico на высокоскоростной линии Милан – Генуя. Это новое направление – третье, связывающее Геную и порты Лигурии с городами Северной Италии через Тортону. Проект включает также частичную реконструкцию железнодорожной сети в пределах городской агломерации Генуи. Работы по проекту, начатые в 2012 г., согласно первоначальным планам должны были завершиться еще в 2019 г.

Реализация сопутствующего проекта по реконструкции железнодорожной инфраструктуры в районе Генуи в целях наращивания ее пропускной способности также ведется с 2012 г. Первоначально предполагалось к 2016 г. разделить пассажирское и грузовое движение, чтобы увеличить размеры пригородных перевозок и улучшить связи с мультимодальным терминалом Voltri Europa. В настоящее время речь идет о завершении к марту 2026 г. проектов с суммарным бюджетом 9 млрд евро.

На юге Италии ведутся работы по модернизации 145-километровой линии Неаполь – Бовино, обеспечивающей выход в Балтико-Адриатический транспортный коридор, а также города Фоджа и Бари. Значимым событием для этого проекта явилось начало проходки 15 марта 2023 г. туннеля на участке Телезе – Витулано. Проектом предусмотрены частичная укладка второго пути в коридоре и повышение максимально допустимой скорости движения поездов с 200 до 250 км/ч. В результате существенно сократится время в пути в сообщениях между Римом и Бари, поскольку после модернизации инфраструктуры должна отпасть необходимость изменения направления движения поездов в Фодже и их захода в Неаполе на обе станции: историческую Неаполь-Центральный и новую Афрагола, которая специализируется на обслуживании высокоскоростных поездов. Все работы по проекту, за исключением ведущихся на 28-километровом участке Орсара – Ирпиния, где суммарная протяженность туннелей достигает 27 км, намечено завершить к концу 2026 г. Эксперты RFI оценивают стоимость данного проекта в 5,8 млрд евро.

### ***ВСМ Салерно – Реджо-ди-Калабрия***

Крупнейшим проектом в инвестиционном плане RFI является строительство высокоскоростной линии длиной 207 км Салерно – Реджо-ди-Калабрия. Она станет продолжением в южном направлении Т-образной высокоскоростной магистрали, связывающей Турин и Салерно. Порт Реджо-ди-Калабрия является терминалом железнодорожной паромной переправы между материковой Италией и островом Сицилия. По проекту максимальная скорость на разных участках новой линии должна варьироваться в пределах от 200 до 300 км/ч в зависимости от топографических условий трассы.

В мае 2023 г. контракт стоимостью 2 млрд евро на проектирование и строительство 35-километрового участка Баттипалья – Романьяна в составе ВСМ Салерно – Реджо-ди-Калабрия, которая входит в Скандинавско-Средиземноморский коридор TEN-T, был заключен с консорциумом в составе компаний Webuild (60%), Impresa Pizzarotti (20%) и Ghella (20%). Строительство участка должно быть завершено к концу 2026 г.

Проект включает также сооружение участков, соединяющих ВСМ с обычными железнодорожными линиями: обслуживающей Реджоди – Калабрия и ведущей на Потенцу и Таранта.

Проектное задание на остальные участки ВСМ пока не согласовано, и говорить о полном завершении их строительства во второй половине текущего десятилетия не приходится.

### ***Новая линия на Матеру***

С учетом задач по выходу в Калабрию RFI продвигает носящий комплиментарный характер проект реконструкции 206-километровой однопутной линии Романьяна – Потенца – Таранто под скорость движения до 200 км/ч. Реализация проекта, оцениваемого в 1,9 млрд евро, позволит сократить время следования высокоскоростных поездов из Таранто в Неаполь и Рим приблизительно на полчаса. Кроме того, по модернизированной линии станет возможным пропускать грузовые поезда длиной до 575 м.

RFI объявил тендеры на заключение контрактов общей суммой 265 млн евро по 48-километровому участку Грассано – Бернальда. Первоначальный пакет финансирования должен быть обеспечен из фонда Recovery & Resilience, следовательно, на заключаемые контракты распространяется требование завершения работ до конца 2026 г.

Строительство 20-километрового однопутного электрифицированного участка колеи 1435 мм Феррандина – Ла-Мартелья с проектной скоростью 120 км/ч позволит подключить исторический город Матера к национальной сети линий колеи 1435 мм. Пока этот город обслуживает только линия колеи 950 мм, связывающая его с Бари. В феврале 2023 г. RFI заключил с компанией ICM финансируемый из средств фонда Recovery & Resilience контракт стоимостью 308 млн евро на строительство этого участка.

### ***Связи с Балтико-Адриатическим коридором***

На сегодняшний день столица Италии соединяется с Балтико-Адриатическим коридором двумя линиями: Рим – Пескара и Орте – Фальконара. RFI намерен модернизировать обе, уложив вторые пути на немногих оставшихся однопутных участках и усилив существующую инфраструктуру для повышения скорости до 200 км/ч. Суммарные затраты по двум проектам оцениваются в 11,7 млрд евро, из которых 7,3 млрд евро приходится на 240-километровую линию Рим – Пескара, а 4,4 млрд евро – на

линию Орте – Фальконара (163 км), которая ответвляется от магистрали Рим – Флоренция к северу от Рима.

RFI планирует увеличить пропускную способность на каждой линии с нынешних четырех до 10 пар поездов/ч, причем в первую очередь в целях развития грузовых перевозок и обеспечения большей вариативности маршрутов их следования.

В конце июня 2023 г. были объявлены два тендера общей стоимостью 478 млн евро на модернизацию под скорость до 200 км/ч и строительство вторых путей на участках от логистического терминала Interporto d'Abruzzo до Маноппелло и от Маноппелло до Скафы магистрали Рим – Пескара. Суммарная протяженность этих участков составляет 14 км. Работы будут финансироваться за счет средств, выделяемых из фонда Recovery & Resilience, что требует их выполнения до конца 2026 г.

Участок Орте – Фальконара будет частично перенесен. В июне 2023 г. RFI объявил тендер на строительство второго пути на 9-километровом участке Дженга – Серра-Сан-Квирико. Выставляемый на тендер контракт стоимостью 438,4 млн евро должен быть профинансирован за счет средств из фонда Recovery&Resilience. Все остальные работы по модернизации линии Орте – Фальконара планируется выполнять за рамками этого контракта, и потому требование завершения до конца 2026 г. на них распространяться не будет. Задача модернизации состоит в том, чтобы обеспечить сокращение времени в пути поездов Рим – Анкона в размере до получаса (в настоящее время – около 4 ч) и поездов Рим – Перуджа – на четверть часа (сейчас – около 2 ч 40 мин).

### ***Сицилия***

Второе место по объему затрат в инвестиционных планах RFI занимает остров Сицилия, где предстоит модернизировать 178 км магистрали Палермо – Катания (11,9 млрд евро) и перестроить в коридоре Мессина – Катания однопутный участок длиной 28,3 км Джампильери – Фьюмефреддо в двухпутный. В рамках девяти разных подпроектов на некоторых участках линии Палермо – Катания должен быть уложен второй путь. Потолок скорости движения на данной линии должен быть повышен с 200 до 250 км/ч.

По состоянию на текущий момент в работе находятся восемь подпроектов из 10, оцениваемых суммарно в 7,2 млрд евро, из которых 4,9 млрд евро приходится на софинансирование ЕС. По четырем проектам ведутся строительные работы, еще по четырем запущена процедура заключения контрактов. Два проекта пока находятся на стадии планирования.

В настоящее время строительные работы ведутся на участках Бикокка – Катенануова (37,5 км), Энна – Диттайно (15 км) и Диттайно – Катенануова (22 км) магистрали Катания – Палермо и на участке Фьюмефреддо – Джампильери магистрали Катания – Мессина. В дальнейшем они должны быть

развернуты поэтапно на участках Фьюметорто – Леркара (30 км), Леркара – Кальтаниссетта Ксирби (47км), Кальтаниссетта Ксирби – Нуова-Энна (27 км).

Два подпроекта, находящихся в настоящее время на стадии планирования, охватывают реконструкцию тоннельного участка длиной 5 км Катания-Центральная – Акичелла и частичное переустройство из однопутных в двухпутные остальных участков существующей магистрали Катания – Палермо. Результатом реализации рассматриваемого проекта будет сокращение времени в пути между Палермо и Катанией с 3 до 2 ч, между Мессиной и Катанией – с 1 ч 15 мин до 45мин.

### ***Направление на Мюнхен***

Не менее 4,9 млрд евро должно быть освоено на участке Верона – Фортецца магистрали, входящей в коридор север Италии – Германия – порты Северного моря.

Фортецца находится вблизи южного портала Бреннерского базисного тоннеля. Этим объясняется то, что усиление инфраструктуры и наращивание пропускной способности южных подходов к тоннелю являются для компании RFI задачами с высоким приоритетом. Завершение строительства базисного тоннеля и модернизации подходов к нему необходимо для увеличения длины и массы грузовых поездов в трансальпийских сообщениях. По расчетам RFI, масса груза, перевозимого каждым поездом, может быть увеличена приблизительно на 20%, а по реконструированной магистрали Верона – Фортецца можно будет ежедневно пропускать на 60-90 грузовых поездов больше по сравнению с 250 поездами в настоящее время. На южном конце магистрали логистический парк Quadrante Europa Interport в Вероне будет преобразован в крупнейший мультимодальный хаб на северо-востоке Италии.

В последнее десятилетие была проведена большая работа по модернизации существующей железнодорожной инфраструктуры между Вероной и южным порталом Бреннерского базисного тоннеля. В настоящее время RFI делает акцент на строительстве на этом направлении новых участков суммарной протяженностью 81 км, которые заменят имеющиеся с крутыми уклонами и малыми радиусами кривых, что позволит поднять потолок скорости для междугородных пассажирских поездов на 180-километровой линии до 225 км/ч. Появится возможность пропуска грузовых поездов по строящимся в настоящее время железнодорожным обходам городов Больцано, Тренто и Роверето. В то же время существующая железнодорожная инфраструктура может использоваться региональными пассажирскими поездами.

Контракт на строительство 13-километрового обхода Тренто стоимостью 934 млн евро заключен с консорциумом в составе компаний Webuild (51%), Seli (4%), Ghella (35%) и Collini (10%). Предстоит построить двухтрубный тоннель длиной 10,6 км, а также наземные участки для связи с существующей



железнодорожной инфраструктурой. Обход Тренто является единственным проектом в рассматриваемом коридоре, на который распространяется требование завершения всех работ до конца 2026 г.

Ведется строительство южного подхода к Бреннерскому базисному тоннелю длиной 22,5 км на участке Понте-Гардена – Фортецца с новой станцией в Валь-ди-Фюнес (Южный Тироль) и мостом через р. Изарко между двумя тоннелями – Шальдерским (15,4 км) и Гарденеким (6,3 км).

Также планируют сделать тоннельным почти на всей протяженности новый 23-километровый обход Роверето, а обход Больцано длиной 14,4 км убрать в тоннели на протяжении 10 км. По завершении работ на южных подходах к Бреннерскому базисному тоннелю величина руководящего уклона на веронском направлении не должна превышать 12‰. Время в пути пассажирских поездов в сообщениях между Мюнхеном и Вероной сократится с нынешних 5 ч 20 мин до 2 ч 20 мин. Со стороны Вероны планируют построить участок подхода длиной 9,5 км. Его проектирование будет увязано с работами на высокоскоростной линии, идущей из Милана, с целью формирования железнодорожного узла для пропуска пассажирских и грузовых поездов.

#### ***Кёльн – Мантуя***

В число софинансируемых ЕС проектов входит строительство второго пути на 84-километровой линии Кодоньо (станция на магистрали Болонья – Милан) – Кремона – Маитуя. На выделенные для этой линии 1,3 млрд евро планируют поднять максимальную скорость до 160 км/ч и ликвидировать переезды, что позволит увеличить пропуск поездов с нынешних четырех до 10 пар/ч.

В июле 2023 г. компания RFI подписала контракт на 470 млн евро с консорциумом в составе компаний Impresa Pizzarotti & C, Saipem, ICM и Salcef, предусматривающий реконструкцию инфраструктуры со строительством второго пути на 34-километровом участке Пьядена – Мантуя.

В отношении рассматриваемого контракта также будет действовать требование о завершении работ до конца 2026 г. Модернизацию остающегося однопутным 50-километрового участка Кодоньо – Пьядена намечено производить в более поздние сроки.

#### ***Подвижной состав***

Помимо инфраструктуры, средства из фонда Recovery & Resilience используются для софинансирования закупок пассажирского подвижного состава. В частности, не менее 200 млн евро ассигновано на обновление парков междугородных ночных (спальных) и дневных поездов. Национальный оператор пассажирских перевозок Trenitalia в июне 2023 г. сделал первоначальный заказ на сумму 138,6 млн евро консорциуму в составе чешской Škoda Group и итальянской компании Titagarh Firema на поставку 22 вагонов

категории DeLuxe, 44 вагонов – Comfort и четырех – Economy. Это позволит обновить подвижной состав в сообщении Милана с городами Сицилии Палермо и Сиракузы. Новые вагоны смогут обеспечить пассажирам комфорт, сопоставимый с гостиничным.

В вагонах DeLuxe предусмотрено шесть одноместных и два двухместных купе, в каждом из которых имеются туалет, душ и система кондиционирования с возможностью индивидуального регулирования температуры воздуха в каждом купе. Кроме того, в таких вагонах запроектирована компактная кухня, оснащенная электроприборами. В вагоне категории Comfort будет семь четырехместных купе с умывальником в каждом. Одно из купе увеличенного размера предназначается для пассажиров с ограниченной мобильностью и сопровождающих их лиц. Для таких пассажиров предусмотрены доступный подъемники для посадки и высадки на станциях.

В вагонах категории Economy удобные кресла, оснащенные подлокотниками, индивидуальными перегородками и освещением, установят по схеме 2+1. В тамбуре предусмотрены стеллажи для багажа. В вагоне будет два туалета.

В заключенном контракте имеется опция, используя которую Trenitalia сможет в дальнейшем заказать поставщику еще 300 спальных вагонов для ночных поездов.

Еще 60 млн евро из фонда Recovery & Resilience поддержат приобретение для компании Trenitalia семи гибридных поездов для эксплуатации в сообщениях между Реджо-ди-Калабрия и Таранто на частично электрифицированной линии, проходящей через станцию Катандзаро. Закупаемые поезда смогут эксплуатироваться с питанием от воздушной контактной сети, тягового аккумулятора или с дизельной тягой. В числе требований, предъявляемых Trenitalia к поставщику, – использование при изготовлении поездов перерабатываемых материалов и применение в их конструкции современных технологий шумоподавления.

*Источники: Материалы железных дорог Италии ([www.fsitaliane.it](http://www.fsitaliane.it));  
Европейской комиссии ([commission.europa.eu/business-economy-euro/economic-recovery](http://commission.europa.eu/business-economy-euro/economic-recovery));  
Railway Gazette International, 2023, №9, pp. 34-38;  
Железные дороги мира, 2024, №2, с.22-30*



## **Испания – приоритет пригородному сообщению**

*В предыдущие три десятилетия большая часть инвестиций в железнодорожный транспорт Испании направлялась на развитие сети высокоскоростных линий. Однако на данный момент внимание переключено на стимулирование перевозок в пригородном сообщении, на которое приходится 90 % пассажиропотока на железных дорогах этой страны.*

В рамках обнародованных в последние 5 лет планов развития перевозок в пригородном сообщении (Planes de Cercanías) испанское правительство взяло обязательства направить до 25 млрд евро на модернизацию и расширение железнодорожной сети, обслуживающей наиболее крупные городские агломерации страны. Средства выделяются как на развитие инфраструктуры, так и на обновление подвижного состава. На рубеже тысячелетий достоянием и гордостью Испании считались 10 пригородных сетей, где использовался современный подвижной состав, а эффективное управление эксплуатационной работой позволяло обеспечивать выполнение расписания движения с высокой точностью. Однако в последние два десятилетия ситуация в этом секторе перевозок ухудшилась по причине недостаточного финансирования. Изменение приоритетов в направлении усиления поддержки, оказываемой государством пригородным перевозкам, означает, что размеры финансирования окажутся значительно выше тех, которые имели место в период с 1990 по 2018 г. Тогда в развитие сети высокоскоростных линий страны было вложено не менее 55,9 млрд евро, а в совершенствование пригородных железнодорожных перевозок – только 3,7 млрд евро. Также стоит отметить, что суммарные инвестиции за эти 28 лет в пригородную инфраструктуру были ниже 5,2 млрд евро, выделенных на высокоскоростное строительство, например, в 2012 г. Однако о важности и актуальности пригородных перевозок свидетельствует тот факт, что пассажиропоток, осваиваемый поездами национального оператора Renfe, составляет 90 % всего объема железнодорожных пассажирских перевозок в 2018 г. этими поездами перевезено 562,2 млн чел., в то время как высокоскоростными междугородными поездами AVE – только 29,8 млн. В 2023 г. оператором Renfe достигнут второй за всю историю результат – 522,3 млн чел., в поездах AVE совершили поездки 30,7 млн чел.

### ***Поддержка проектов ВСМ***

По данным Министерства транспорта, мобильности и городского развития Испании (MITMA), опубликованным в декабре 2022 г., в инфраструктуру всех видов транспорта в 2009 – 2019 гг. было инвестировано около 120 млрд евро (табл. 2).

Из них на железнодорожный транспорт пришлось только 38 %. Большая часть финансирования железнодорожного транспорта в последние годы приходилась на проекты развития сети высокоскоростных сообщений (рис. 2).

Согласно данным оператора инфраструктуры железных дорог Испании Adif и национального оператора Renfe, в 1987 – 2018 гг. в эту сферу на различные нужды, начиная от предварительных исследований до строительства и закупки поездов, было направлено 61,1 млрд евро. Из этой суммы 88,6 % было выделено на строительство инфраструктуры высокоскоростных сообщений и 8 % – на закупку подвижного состава.

Таблица 2

Инвестиции Испании в транспортную инфраструктуру в 2009-2019 гг, тыс.евро

Год	Железные дороги	Автодороги	Аэропорты	Морские порты
2009	8 771 505	9 421 620	1 773 017	1 649 328
2010	7 668 602	7 770 965	1 743 775	1 427 086
2011	7 553 191	5 966 144	1 234 698	1 015 393
2012	5 350 450	5 315 763	942 767	652 282
2013	2 710 060	4 646 148	584 760	441 578
2014	3 041 853	4 357 519	362 980	496 668
2015	2 631 386	4 392 537	293 014	605 193
2016	1 656 682	3 879 944	378 245	454 145
2017	2 214 507	3 690 419	444 584	499 109
2018	2 101 833	3 512 094	617 491	482 854
2019	2 218 487	3 444 962	634 987	475 551
Всего	45 918 556	56 398 115	9 010 318	8 119 187

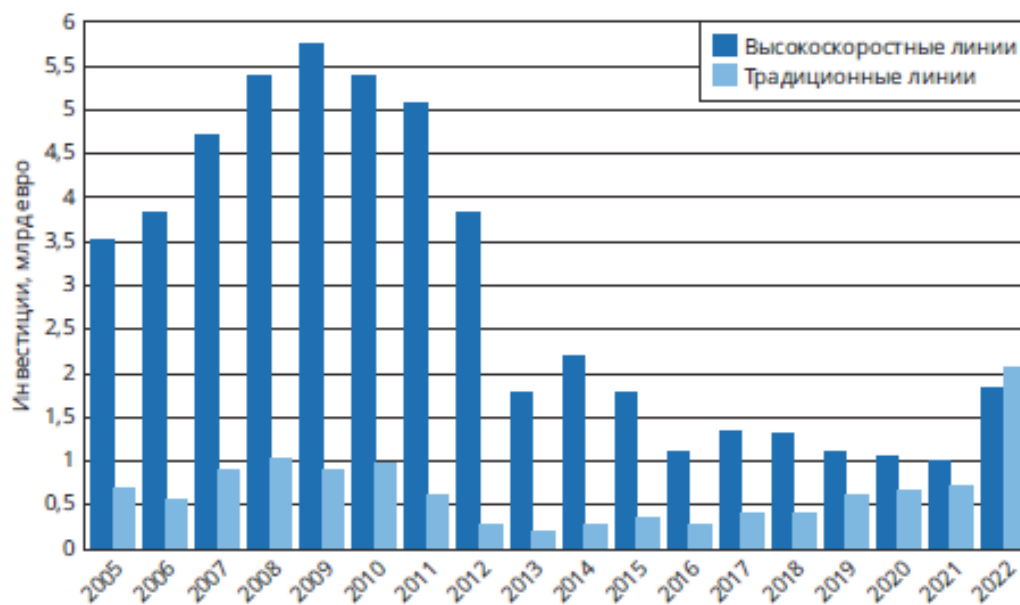


Рис. 2. Динамика инвестиций в развитие высокоскоростных и традиционных линий

При этом развитие сети ВСМ Испании софинансировалось из фондов Евросоюза. Согласно данным ЕС, опубликованным в 2018 г., Испания на тот момент получила не менее 47,3 % объема финансирования Евросоюза, направляемого в сферу высокоскоростного движения, в то время как Германия – 11,4 %, Италия – 8,6 %. Важно, что высокоскоростные железные дороги остаются привлекательными в политическом аспекте, поскольку поддерживают решение задач по декарбонизации экономик и переключению пассажиров с воздушного транспорта.

### ***Циклический характер инвестиций***

Исторически инвестиции в пригородное сообщение на территории Испании носят волнообразный характер. Первый пик пришелся на 1991 г., когда в пригородные сети девяти городских агломераций были инвестированы средства, эквивалентные 200 млн евро. Период 1990-х годов для пригородных сетей Испании можно отметить как в целом позитивный. Получил дальнейшее развитие и собственно сам бренд Cercanias, если иметь в виду рост оформляемых заказов на новые поезда, оживление работ по реконструкции железнодорожных станций и др.

Однако затем, по завершении ряда проектов, ежегодные финансовые вливания в эту сферу к 1998 г. существенно сократились, составив 45 млн евро. Второй пик пришелся на 2000 г., когда годовые инвестиции выросли до 155 млн евро. В 2003 г. последовал очередной спад до 85 млн евро. И наконец, в 2006 г. объем финансирования достиг максимального за всю историю значения – 300 млн евро. Однако затем, в период, наступивший после финансового кризиса 2008 – 2009 гг., произошел резкий спад, достигший своего дна в 2014 г. – тогда расходы упали до 10 млн евро.

Вместе с тем первоначальные планы были несколько иными. В 2010 г. появился план развития сети пригородных сообщений на 2010 – 2020 гг. (Plan de Cercanias 2010 – 20), который, несмотря на непростой послекризисный период, предусматривал инвестиции в размере 3,4 млрд евро для железнодорожных сетей 10 городских агломераций. Дополнительно автономное сообщество Валенсия планировало выделить на аналогичные цели еще 555 млн евро.

Однако затем Plan de Cercanias 2010 – 20 был отложен. К тому же с 2011 по 2017 г. из ранее запланированных 3,9 млрд евро было выделено не более 1 %. Поэтому к концу 2017 г. в Испании не без оснований появились опасения в связи с возникшими рисками деградации пригородной инфраструктуры. Были отложены и другие ключевые проекты, например связанные с сооружением на испанской территории участков Средиземноморского и Атлантического коридоров. Да и состояние рынка грузовых железнодорожных перевозок в целом не вызывало большого оптимизма.

В конце 2000-х годов правительство страны планировало выделить 4 млрд евро на развитие пригородной сети Rodalies в Каталонии с перспективой передачи ответственности Женералитету Каталонии (высшему органу самоуправления этого автономного сообщества). Однако из-за финансового кризиса 2008 – 2009 гг. расходы были сокращены до 113,6 млн евро.

Схожая ситуация наблюдалась и в Мадриде. С 2010 по 2017 г. там было завершено строительство только 10 км новых линий и четырех станций из первоначально запланированных 115 км и 25 станций соответственно. Капитальные вложения в столице в тот период составили не более чем 15,5 млн евро. Росло недовольство и в других городах, где практически ничего не было сделано из запланированного.

### ***Многообещающие планы***

В декабре 2017 г. в Испании была опубликована официальная информация, согласно которой в рамках планов развития перевозок в пригородном сообщении (Planes de Cercanias) суммарный объем инвестиций в эту сферу составил более 13 млрд евро. Планы относились не ко всем сетям пригородных сообщений и охватывали разные периоды, что препятствовало их сравнению. Аналогичная сумма выделялась и для обновления подвижного состава, используемого в пригородных перевозках.

Мадриду предусматривалось выделение 5,1 млрд евро на период 2018 – 2025 гг. Затем эта сумма была увеличена до 6,5 млрд, а осенью 2023 г. – до 7,1 млрд евро.

Каталонии выделялось на 2020–2030 гг. 6,3 млрд евро. Развитие каталонской сети в значительной степени зависит от того, состоится ли передача функций эксплуатации пригородных и региональных линий Rodalies в ведение Женералитета Каталонии. Допускается, что за стратегическое развитие будет отвечать государственная железнодорожная компания Каталонии Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC), которая имеет большой опыт инвестирования в приобретение новых поездов и обновление инфраструктуры. FGC также смогла к настоящему времени добиться увеличения объема пассажирских перевозок на обслуживаемой ею сети.

В рамках плана развития пригородного сообщения в автономном сообществе Валенсия на период 2017–2025 гг. было выделено 1,4 млрд евро. Пока речь не идет о передаче пригородных сообщений Валенсии и соседней провинции Аликанте в ведение Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana (FGV), но в то же время и в автономном сообществе, и в данной провинции имеет место негативная оценка уровня обслуживания пригородных перевозок, обеспечиваемого национальным оператором Renfe.

Провинции Астурия выделено на развитие местной пригородной сети в 2017–2025 гг. 580 млн евро, затем эту сумму последовательно увеличили до

1,5 млрд евро и совсем недавно – до 1,6 млрд евро. И здесь обсуждается идея о создании местного оператора перевозок, которому функции перевозчика могли бы быть переданы от Renfe.

На развитие пригородного сообщения автономной области Кантабрия в 2018–2022 гг. направлено 530 млн евро. В 2022 г. эта величина выросла до 640 млн евро, а весной 2023 г. – до 1,3 млрд евро.

Пандемия коронавируса явилась основным фактором задержек при реализации проектов пригородного сообщения в Испании, в то же время инфляция также оказывала влияние на рост цен, а различные региональные или национальные выборы часто оборачивались задержками при получении бюджетных средств. Ситуация не изменилась и с наступлением 2024 г.

### ***Обновление подвижного состава***

Приоритетным направлением проводимой в ближайшие годы инвестиционной политики должно стать обновление подвижного состава, используемого в пригородном сообщении. К 2020 г. парк поездов Renfe на пригородных маршрутах достиг среднего возраста 21 год, в то же время наибольший срок службы некоторых поездов приблизился к 40 годам. Поэтому неслучайно, что надежность и техническая готовность подвижного состава стали снижаться.

С конца 1980-х годов по 2018 г. Renfe инвестировал в новые поезда для пригородных перевозок примерно 2,6 млрд евро, в том числе с 1983 г. – на приобретение 170 электропоездов серии 446 (457 млн евро), в 1990–1993 гг. – на закупку 24 двухэтажных электропоездов серии 450 и 12 серии 451 (соответственно 195,4 млн и 48,9 млн евро), начиная с 1993 г. – на получение 183 электропоездов серии 447 (618,2 млн евро). Наибольшие затраты (1,25 млрд евро) пришлось на приобретение начиная с 2004 г. 237 электропоездов Civia.

К концу 2010-х годов стало очевидно, что поезда, поступившие в эксплуатацию в поздние 1980-е годы и начале 1990-х, подошли к концу своего срока службы и в то же время устарели в техническом отношении. В связи с этим в 2018 г. в Испании приступили к реализации крупной программы обновления подвижного состава, которая первоначально оценивалась в 2,7 млрд евро, а затем ее стоимость выросла до 5 млрд евро.

Ключевой составляющей этой программы стало заключение контрактов в начале 2021 г. с компаниями Alstom и Stadler на приобретение 280 частично двухэтажных электропоездов повышенной вместимости стоимостью 3,1 млрд евро. Затем последовал заказ у компании CAF на поставку 29 электропоездов на сумму 193 млн евро. Renfe также заказал 60 электропоездов Media Distancia на сумму 507 млн евро и 37 электропоездов стоимостью 258 млн евро на замену

электропоездов серии 3500 также постройки CAF, используемых на линиях метровой колеи в Астурии и Кантабрии.

### *Текущий прогресс*

В последние годы, после того как ситуация с закупками стала восстанавливаться после пандемии COVID-19, оператор инфраструктуры Adif, а также федеральные и региональные органы власти предпринимали меры по ускорению выполнения намеченных планов. В Мадриде в ноябре 2023 г. на ближайшую и среднесрочную перспективу наметили к реализации 138 проектов в области пригородного сообщения. Текущие затраты по реализуемым проектам оценивались в 4,962 млрд евро, что составляло 68% нынешнего бюджета в рамках Plan de Cercanias. Масштаб проводимых работ в районе испанской столицы свидетельствует о том, что некоторые проекты реализуются с опережением намеченного графика. Это видно на примере реновации линии метровой колеи между муниципалитетом Серседилья и станцией Котос на территории автономного сообщества Мадрид.

В Каталонии к январю 2023 г. в рамках заключенных контрактов были освоены 2,2 млрд из 6,3 млрд евро, предусмотренных по плану развития сети Rodalies. В Валенсии к маю 2023 г. выставленные на тендеры проекты оценивались в 245 млн евро из общей суммы 1,1 млрд евро. В результате планируемое к 2025 г. завершение работ оказалось практически невозможным.

В ноябре 2023 г. оператор инфраструктуры Adif объявил о том, что в проекты пригородной сети Кантабрии инвестировано 883 млн евро, из которых 627 млн евро направлено на линии метровой колеи. Но эти же величины были обнародованы MITMA еще в марте 2023 г.

И в заключение отметим, что о планах с 2027 г. отказаться от услуг Renfe и привлечь другого оператора перевозок объявила также администрация автономного сообщества Страна Басков на северо-востоке Испании.

*Источники: План развития пригородной сети Мадрида (Plan de Cercanias de Madrid); материалы оператора Adif (www.adif.es); Railway Gazette International, 2024, № 4, pp. 28 – 30, Железные дороги мира, 2024, №5, с.25-29.*

## Астурия: больше внимания пригородным перевозкам

*Недостаток инвестиций в предыдущие десятилетия привел к падению уровня обслуживания и соответственно пассажиропотока на железных дорогах испанского автономного сообщества Астурия. Реализуемые в настоящее время национальным правительством Испании программы направлены на изменение этой тенденции в условиях ускорения темпов урбанизации.*

Астурия – автономное сообщество и провинция на северо-западе Испании – входит в число 10 регионов страны с развитыми сетями пригородных сообщений. Министерство транспорта, мобильности и городского развития Испании (MITMA) в феврале 2024 г. обнародовало данные по темпам выполнения программы развития пригородного сообщения в регионе на 2018–2024 гг. (Plan de Cercanias Asturias), отмечая значительное увеличение бюджета средств, выделяемых на ее реализацию, – с 584 млн до 1,6 млрд евро (табл. 3). Уже выполнены или приближаются к завершению проекты стоимостью 458 млн евро, на этапах подготовки находятся программы на сумму 603 млн евро, на этапах планирования – инициативы суммарной стоимостью 525 млн евро.

Таблица 3

Инвестиционный бюджет программы Plan de Cercanias Asturias на 2018-2024 гг., млн евро

Статья расходов	Начальный бюджет	Текущий бюджет	Увеличение, %	Освоено к 15.02.2024	Доля, %
Инфраструктура	517,5	1223,1	136	845,8	59
Станции	9,5	48,9	415	39,3	80
Подвижной состав	55,7	314,0	464	175,7	56
Всего	582,7	1586,0	172	1060,8	67

### Демографические факторы

Изменение численности населения и процессы деиндустриализации оказали в 2000-х годах серьезное влияние на мобильность населения Астурии. Так, пассажиропоток снизился с 8,1 млн в 2008 г. до 5,6 млн в 2013 г. и 4,7 млн чел. в 2018 г. Вместе с тем инвестиции в постпандемийный период и другие инициативы, по данным MITMA, способствовали росту объема перевозок до 7,1 млн пассажиров в 2023 г. (табл. 4).

Таблица 4

Объем пригородных перевозок в Астурии в 2019-2023 гг., чел.

Год	Оператор Renfe	Оператор FEVE	Всего
2019	4 701 084	1 661 348	6 362 432
2020	2 901 936	1 144 600	4 046 536
2021	3 477 297	1 061 731	4 539 028
2022	5 131 233	1 416 779	6 548 012
2023	7 278 801	1 663 592	8 942 393

Численность населения в регионе снизилась с 1063 млн чел. в 2005 г. до 1009 млн в январе 2024 г. При этом средний возраст жителя региона вырос с 41,7 года в 1996 г. до 49,3 года в 2023 г. Наблюдается значительный отток населения из сельских районов, на этом фоне увеличивается степень концентрации населения в крупных городах – Овьедо (более 217,5 тыс. чел. в 2023 г.), Хихоне (268 тыс. чел.), Авилесе (75,5 тыс. чел.) и Пола-де-Сьеро (52,2 тыс. чел.). Активное жилищное строительство вокруг этих городов способствует росту популярности коротких пригородных маршрутов. Отмечается и рост торговых и промышленных предприятий, но они, как правило, не обслуживаются железной дорогой.

Две трети сокращения численности населения получено в долинах, жители которых были связаны с угледобывающей отраслью и предприятиями тяжелой промышленности. Их упадок привел к деградации линий как колеи 1668 мм, так и колеи 1000 мм.

### ***Сдерживающие рост факторы***

Ряд инициатив в области городского планирования и выбора направлений развития железных дорог сыграли роль факторов, сдерживающих популярность пригородных железнодорожных сообщений. В частности, решение от 2011 г. по переносу главного вокзала Хихона на 800 м от центрального района в связи со строительством подземного участка длиной 3858 м, на котором предполагалось обустроить три станции. Строительство тоннеля завершили в 2006 г., но из трех станций сооружена только одна. Мультиmodalный пересадочный узел в центре города тоже пока существует в виде чертежей.

На сети линий метровой колеи FEVE перевозки поездами пригородными Cercanías и региональными Media Distancia достигли максимальной величины 4,8 млн чел. В 2004 и 2005 гг., но в 2006 г. резко сократились до 3,6 млн пассажиров. Это стало следствием решения по установке турникетов и билетопечатающих машин на станциях, входящих в зону курсирования поездов Cercanías. Одновременно были закрыты билетные кассы, что создало определенные трудности некоторым пассажирам в плане навигации. В результате многие граждане переключились на местные автобусные маршруты.

Однако пассажиропоток восстановился до 3,8 млн чел. в 2007 г., но к 2013 г. снизился до 2,4 млн. В мае 2014 г. углевозный поезд сошел с рельсов на участке Рибадеселья – Льянес и успел повредить путь на протяжении нескольких километров до остановки. На устранение последствий с заменой всех поврежденных шпал потребовалось несколько месяцев, на протяжении которых действовали значительные ограничения скорости.

На линиях оператора FEVE в 2019 г. перевозки снизились до 1,6 млн чел. Проблемы с системами вентиляции и кондиционирования, масштабные акты вандализма с нанесением граффити, нехватка запасных частей привели к



выводу из эксплуатации нескольких составов. К тому же сказывался недостаток машинистов.

На сети пригородных линий широкой колеи, обслуживаемых национальным оператором Renfe, максимальный объем перевозок был достигнут в 2008 г. – 9,4 млн пассажиров. Однако за следующее десятилетие пассажиропоток сократился почти вдвое – до 4,72 млн чел. в 2018 г. Пандемия также оказала отрицательное влияние на объем перевозок, но ввод в обращение сезонных билетов *abonos recurrentes* в сентябре 2022 г. способствовал умеренному росту.

По данным профсоюза *Comisiones Obreras*, около 25 тыс. чел. в Астурии в настоящее время работают в удаленном или в частично удаленном режиме. В регионе доля населения, работающего по найму, составляет 7,7 %, что ниже средней величины по стране – 11,6 %. Этот показатель является индикатором той части населения, которая пользуется общественным транспортом для ежедневных поездок на работу и обратно.

#### ***Инвестиционная программа***

Основной объем инвестиций – 1,2 млрд евро (см. табл. 3) выделяется на инфраструктурные проекты, включая планы по усилению путевого развития, электрификации и обновлению систем сигнализации и связи.

Помимо внедрения системы дистанционного управления (контроля) устройствами электроснабжения на всей сети электрифицированных линий и модернизации 12 подстанций, пакет контрактов на выполнение работ по электрификации включает отладку компенсаторов натяжения проводов и секционирование контактной сети на двух пригородных линиях, а также перевод на электрическую тягу используемого только для грузовых перевозок участка Сотьельо – Абоньо.

В число крупных проектов входит завершение строительства подземного участка длиной 2 км на линии С5 Хихон – Лавьяна, реконструкция с расширением проезжей части автомобильного моста к северу от станции Овьедо над общим участком линий С1, С2, С3 и С6. Согласован проект по удвоению путей на участке длиной 1,5 км линии С6, включая ремонт двух мостов. Ведется подготовка к реализации еще двух более масштабных проектов по укладке вторых путей – на участках длиной 16 км линии С4 и длиной 9 км на линии С5. Завершить их планируется к 2027 г.

#### ***Модернизация системы управления движением***

В части средств ЖАТ приоритет имеет проект модернизации точечной автоматической системы обеспечения безопасности движения поездов *ASFA Digital RAM*, развертывание которой начиная с 2022 г. отрицательно сказалось на продолжительности поездок. Иллюстрацией этого вывода служит сравнение расписаний движения поездов на февраль 2024 г. и лето 1986 г., когда

единственной электрифицированной в регионе была линия, связывающая Хихон с Авилесом и Правией. В 2024 г. неэлектрифицированными остаются линии Льянес – Рибадеселья и Трубия – Байнья – Коллансо.

Расписание движения поездов на май 2022 г. отразило серьезность ситуации: на поездку между Льянесом и Обвьедо на расстояние 115 км требовалось более 3 ч. На линиях метровой колеи, находившихся в ведении оператора FEVE, увеличилось время хода всех поездов – как региональных Media Distancia, так пригородных Cercanias. Ухудшение последовало после перехода на ASFA Digital RAM 4.2 – версию системы ASFA Digital ATP, разработанную для сети линий метровой колеи (Red Ancho Metrico). Переход на систему выполнялся в рамках программы Reglamento de Circulacion Ferroviario, в которой дата 1 июля 2022 г. устанавливалась как крайний срок для переключения со старой аналоговой системы обеспечения безопасности движения поездов на новую, соответствующую стандартам ЕС.

Новая система отличается тем, что автоматически ограничивает скорость величиной 30 км/ч на участках с кривыми и переездами, в зонах проведения работ или там, где сигналы могут иметь запрещающее показание, а также при прохождении станций с обгонными путями независимо от того, предусмотрена в расписании остановка или нет.

Оператор инфраструктуры Adif признавал увеличение времени поездки вследствие внедрения новой системы, но в качестве аргументов в ее пользу приводились соображения по повышению безопасности движения, надежности и точности выполнения расписания, а также по уменьшению влияния человеческого фактора.

В начале 2024 г. планировалось объявление тендеров на разработку программы по устранению имеющихся недостатков. В частности, около 2 млн евро может быть выделено на работы по уменьшению расстояния между путевыми приемопередатчиками, отдельный контракт (стоимость которого не озвучена) предусматривает программу модернизации оборудования системы ASFA Digital, размещаемого на подвижном составе.

### ***Подвижной состав***

Между тем реализация программы обновления подвижного состава столкнулась с серьезной проблемой. В 2020 г. с компанией CAF был заключен контракт стоимостью 258 млн евро на поставку 26 электропоездов колеи 1000 мм и пяти поездов с комбинированным тяговым приводом. В феврале 2023 г. компания CAF заявила, что ширина кузовов вагонов этих поездов, построенных в соответствии с размерами, заданными Adif, не соответствует габариту тоннелей на линиях сети. Пересмотр этого заказа, охватывавшего 10 поездов для Астурии и 21 для Кантабрии, привел к дополнению его еще семью поездами для Астурии.

Задержки с поставками по отмеченным причинам означают, что новые поезда не появятся в Астурии до конца 2024 г., как предполагалось. К их производству после внесения конструкционных изменений приступили только в феврале 2024 г., поставки могут начаться в 2025 или 2026 г. До ввода новых поездов в эксплуатацию пассажирам в обоих регионах в качестве компенсации неудобств предлагается возможность бесплатного проезда в пригородном сообщении.

*Источники: по материалам Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible (www.transportes.gob.es); Railway Gazette International, 2024, № 4, pp. 31 – 32; Железные дороги мира, 2024, №5, с.30-32.*

### **Южный трансграничный коридор в Португалии**

*В Португалии в 2025 г. намечено завершить строительство линии Эвора – Элваш длиной 80 км, которая является частью трансграничного коридора в направлении Испании. Линия призвана обеспечить пропуск грузовых поездов из португальских портов Синиш и Сетубал через испанскую станцию Бадахос в города Европы. В долгосрочной перспективе она может связать высокоскоростными поездами столицы Лиссабон и Мадрид.*

На юге Португалии реализуется проект Nova Linha de Evora строительства линии колеи 1668 мм между станциями Эвора и Элваш вблизи границы с Испанией, которая, как ожидается, не только увеличит провозную способность национальной железнодорожной сети, но и улучшит международные связи, предлагая альтернативу северному трансграничному маршруту Вилар-Формозу – Мединадель-Кампо (Вальядолид, Испания) протяженностью 202 км.

Необходимость сооружения линии Эвора – Элваш обсуждалась долгие годы, это один из крупнейших железнодорожных проектов в Португалии за последнее столетие. Начало строительных работ в марте 2018 г. ознаменовали торжественной церемонией в городе Элваш. Однако по ряду причин, в том числе из-за пандемии коронавируса, выполнение проекта отстает от графика примерно на 4 года.

Линия Эвора – Элваш, спроектированная для движения с максимальной скоростью 250 км/ч, является частью базовой сети трансъевропейских коридоров TEN-T и входит в состав строящегося южного коридора (Corredor Internacional Sul), который включает участки линий Sines, Sul, Alentejo, Leste, Evora и Vendas Novas суммарной длиной около 90 км, находящихся в ведении оператора инфраструктуры Португалии – компании Infraestruturas de Portugal. В

свою очередь, проект создания южного коридора входит в программу модернизации национальной сети железных дорог. Коридор будет электрифицирован на всем протяжении и оснащен европейской системой управления движением поездов ETCS.

Прогнозируется, что после завершения строительства линии Эвора – Элваш и модернизации остальных линий в составе южного коридора ежедневно из порта Синиш можно будет отправлять 51 поезд длиной до 750 м по сравнению с 36 поездами длиной по 400 м в настоящее время. Маршрут от Синиша до Испании сократится примерно на 140 км, а время в пути – на 3 ч 30 мин. Кроме того, реализация проекта позволит значительно уменьшить объемы выбросов углекислого газа.

### ***Изменение планов***

Изначально предлагалось строить линию Эвора – Элваш – Бадахос с колеей 1435 мм как часть коридора для смешанного грузо-пассажирского движения, соединяющего высокоскоростную магистраль Мадрид – Эстремадура в Испании с Лиссабоном и портом Синиш в Португалии.

После многочисленных дискуссий правительство Португалии в 2016 г. приняло решение строить однопутную линию Эвора – Элваш колеи 1668 мм, обеспечивающую прямой выход из португальских портов в Испанию, электрифицировать ее на переменном токе напряжением 20 кВ, частотой 50 Гц и оснастить европейской системой управления движением поездов ETCS уровня 2, а также системой радиосвязи GSM-R. В перспективе планировали уложить второй путь и, возможно, перешить линию на колею 1435 мм.

Строящуюся в Испании ВСМ Мадрид (Пуэрта-де-Аточа) – Эстремадура – Бадахос колеи 1668 мм, рассчитанную для движения поездов со скоростью 250 км/ч, в дальнейшем также планируется перешить на колею 1435 мм. Первый ее участок длиной 193 км был введен в эксплуатацию в июле 2022 г.

ВСМ суммарной протяженностью 437 км будет электрифицирована на переменном токе напряжением 25 кВ, частотой 50 Гц. Ожидается, что в долгосрочной перспективе ВСМ Мадрид – Эстремадура – Бадахос и линия Эвора – Элваш станут частью высокоскоростного железнодорожного коридора, который свяжет Мадрид с Лиссабоном.

### ***Этапы строительства***

Линия Эвора – Элваш преимущественно проходит по территории региона Алентежу, пересекая его с востока на запад. Строительство разделено на три этапа: Эвора-Северная – Фрейшу (20,5 км), Фрейшу – Аландруал (20,5 км) и Аландруал – Элваш (38,4 км). Общая стоимость проекта в настоящее время составляет 530 млн евро, он частично финансируется из фонда Connecting Europe Facility (CEF) Евросоюза. По данным оператора Infraestruturas de Portugal, на этапе строительства создано около 4250 прямых и порядка

200 косвенных рабочих мест.

Линия включает 32 мостовых сооружения суммарной протяженностью почти 11 км. Также оборудованы 56 экодуков, позволяющих диким животным безопасно пересекать железную дорогу. На линии Эвора – Элваш построены три технические станции с обгонными путями, рассчитанными на грузовые поезда длиной до 750 м и массой до 1400 т.

Контракт стоимостью 74,7 млн евро на строительство участка Фрейшу – Аландруал был заключен оператором Infraestruturas de Portugal в апреле 2019 г. с консорциумом в составе компаний Mota-Engil и Engenharia e Construcao. В декабре 2019 г. договор на сумму 130,5 млн евро, предусматривающий сооружение участка Аландруал – Элваш, был подписан с консорциумом в составе Sacyr Somague и Sacyr Infraestruturas.

Позднее, в конце января 2020 г., оператор инфраструктуры заключил контракт стоимостью 46,6 млн евро на строительство участка Эвора – Фрейшу с консорциумом компаний COMSA, Fergrupo и SANJOSE Constructora. Работы в рамках трех контрактов охватывали возведение мостовых сооружений, строительство трех технических станций (по одной на каждом участке), дренажной системы, а также монтаж оборудования систем сигнализации и связи.

В июле 2021 г. оператор инфраструктуры заключил с консорциумом в составе компаний SOMAFEL и Teixeira Duarte контракт стоимостью 87 млн евро на монтаж контактной сети на всем протяжении линии Эвора – Элваш, а также на строительство короткого участка Эвора – Эвора-Северная, связывающего линию с национальной сетью.

Линия Эвора – Элваш соединяется с линией Leste длиной 141 км, которая входит в один из крупнейших грузовых маршрутов Португалии, связывая станции Абрантиш, Элваш и Кайя на границе с Испанией (вблизи Бадахоса). До января 2012 г. по ней также осуществлялись пассажирские перевозки.

В августе 2017 г. национальный оператор Comboios de Portugal возобновил движение пассажирских поездов по линии Leste, ежедневно по ней курсируют два региональных поезда на тепловозной тяге, следуя от станции Энtronкаменту через Элваш в Португалии до станции Бадахос в Испании.

В рамках реализации проекта создания южного коридора участок длиной 11 км линии Leste между станциями Элваш и Кайя вблизи испанской границы был модернизирован, общая стоимость работ составила 20,4 млн евро. Большую их часть выполнила компания Teixeira Duarte по контракту на 15 млн евро, заключенному в феврале 2020 г.

Контракт охватывал ремонт основания и верхнего строения пути, модернизацию мостов и ликвидацию четырех железнодорожных переездов. Кроме того, изменено путевое развитие станции Элваш, удлинены пути для

приема грузовых поездов длиной до 750 м и возведены высокие платформы. Отремонтирован пассажирский павильон в соответствии с требованиями по доступности для граждан с ограниченной мобильностью. Участок был подготовлен к электрификации и оснащению его системами ETCS и GSM-R.

Первая испытательная поездка по западному участку Эвора – Фрейшу протяженностью около 14 км линии Эвора – Элваш состоялась 12 января 2024 г. На борту поезда находились представители правительства Португалии и властей города Эвора.

### ***Вопрос о станциях***

Спорной особенностью проекта является то, что на технических станциях не созданы условия для обработки грузов или приема пассажирских поездов. При этом трасса линии проходит через несколько густонаселенных муниципалитетов региона Алентежу с развитой местной промышленностью, в том числе по добыче и обработке мрамора. В технико-экономическом обосновании 2022 г., проведенном Агентством регионального развития Алентежу (ADRAL) по заказу властей семи муниципалитетов и оператора Infraestruturas de Portugal, был сделан вывод, что строительство грузового терминала стоимостью 11 млн евро вблизи технической станции № 2 (Аландруал/Вила-Висоза) является экономически целесообразным. Власти муниципалитетов ведут работы по привлечению средств на реализацию этого проекта. Также изучается возможность строительства пассажирской станции в муниципалитете Аландруал.

В целях поддержки развития местной промышленности на региональном уровне проводятся дополнительные исследования по поиску других потенциальных мест для строительства логистических терминалов и пассажирских станций в коридоре Эвора – Элваш. Ожидается, что результаты этих исследований будут представлены правительству Португалии до 2030 г., чтобы в дальнейшем проекты могли получить финансовую поддержку Евросоюза.

### ***Перспективы***

Строительство линии близится к завершению. Во втором квартале 2024 г. планируется начать испытательные поездки между Эворой и Элвашем. Ввод линии в эксплуатацию намечен на 2025 г.

Согласно прогнозам, первоначально линия Эвора – Элваш/Кайя будет пропускать около 12 пар грузовых поездов в сутки, а ежегодный объем перевозок составит порядка 2,3 млн т. В ближайшие два десятилетия эти показатели будут расти, и к 2049 г. линия будет пропускать более 36 пар поездов в день, а ежегодный объем перевозок достигнет 8,5 млн т.

Что касается пассажирских перевозок, новая линия позволит сократить время в пути от Лиссабона до Элваша примерно до 2 ч, а между Лиссабоном и

Мадридом – до 5 ч. Это значительно улучшит текущую ситуацию, поскольку сейчас в ходе поездки между двумя столицами пассажиры вынуждены совершать три пересадки и в целом путешествие занимает порядка 9 ч.

Исследования спроса показывают, что имеется значительный потенциал для роста объемов пассажирских перевозок: города Эвора, Элваш, Бадахос, Мерида и Касерес суммарно могут генерировать примерно тот же объем пассажирских перевозок, что и две столицы.

Согласно прогнозам, по мере дальнейшего развития железнодорожной инфраструктуры в обеих странах время в пути пассажирского поезда между Лиссабоном и Мадридом может сократиться до 3 ч 15 мин.

### *Другие операторы*

В 2023 г. испанский национальный оператор Renfe заявил о намерении оказывать услуги по пассажирским перевозкам в Португалии в рамках стратегии интернационализации. Начиная с 2027 г. Renfe планирует составить конкуренцию португальскому национальному оператору Comboios de Portugal в коридоре Лиссабон – Порту, а также обслуживать трансграничное сообщение между испанскими городами Виго и Ла-Корунья (курортный город-порт на северо-западе страны) и Португалией.

После завершения строительства линии Эвора – Элваш оператор Renfe планирует пустить трансграничные региональные поезда между станциями Пласенсия (Испания) и Эвора (Португалия). С этой целью он намерен инвестировать порядка 15 млн евро в модернизацию существующего подвижного состава для его эксплуатации на железнодорожной сети Португалии в соответствии с национальными требованиями.

Испанский частный оператор высокоскоростных перевозок Iryo (ILSA) сообщил о намерении распространить на Португалию свой бренд и предложить пассажирам услуги трансграничных поездов сообщением Лиссабон – Ла-Корунья и Лиссабон – Мадрид. Это предложение получило поддержку Европейской комиссии и вошло в число 10 пилотных проектов, выбранных в 2023 г. в рамках инициативы по развитию железнодорожных сообщений между странами ЕС. Однако реализация планов Iryo зависит от реконструкции трансграничной линии от Порту до Виго, а также строительства планируемой ВСМ между Лиссабоном и Порту. Португальское правительство объявило о проведении тендера на сооружение первого участка Порту-Кампанья – Ойя длиной 70 км в составе высокоскоростной магистрали Лиссабон – Порту колеи 1668 мм в январе 2024 г.

*Источники: Материалы сайта правительства Португалии, Governo da Republica Portuguesa (portugal.gov.pt); Railway Gazette International, 2024, № 04, pp. 33 – 35; Железные дороги мира.-2024.-№*



## **Оператор Network Rail завершил шестой контрольный период CP6 (Великобритания)**

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

В ходе CP6 было модернизировано 5300 км пути. Network Rail внес значительный вклад в реализацию одного из крупнейших железнодорожных проектов страны – создание линии Elizabeth. В течение контрольных сроков CP5 и CP6 он выполнял работы по модернизации вошедших в состав этой линии участков существующих железных дорог вне центральной части Лондона. На каждой станции линии Elizabeth обеспечен безбарьерный доступ. Кроме того, оператор контролировал строительство надземных и подземных переходов, модернизацию устройств энергоснабжения и реконструкцию платформ для приема поездов длиной 200 м.

Во всех регионах, обслуживаемых Network Rail, выполнен значительный объем работ в разных хозяйствах инфраструктурного комплекса. По железнодорожной сети Великобритании за годы контрольного периода CP6 проследовало около 40 млн поездов.

*Источник: zdmira.com, 04.04.2024*

## **RIA предложила стратегию декарбонизации железных дорог Великобритании**

Британская ассоциация железнодорожной промышленности (RIA) опубликовала предложения по стратегии декарбонизации, повышению пропускной способности, устойчивости и экономичности железных дорог Великобритании к 2050 г.

В настоящее время в Великобритании электрифицировано 38% железнодорожной сети. Существующий план британского правительства предполагает увеличение доли электрифицированных линий до 51% в течение ближайших 10 лет. Принятая правительством в 2020 г. стратегия декарбонизации железных дорог исходит из необходимости электрифицировать 90% железных дорог страны.

По мнению RIA, к 2050 г. достаточно электрифицировать 66% сети, а для обслуживания неэлектрифицированных участков использовать контактно-аккумуляторные моторвагонные поезда и контактно-аккумуляторные локомотивы. При этом RIA рекомендует правительству оказать поддержку операторам перевозок при замене примерно 1100 наиболее старых дизель-поездов на контактно-аккумуляторные моторвагонные поезда.

RIA идентифицировала примерно 15% британской железнодорожной сети, электрификация которой в дополнение к 51%, заявленному в 10-летнем плане, позволит полностью исключить выбросы углекислого газа в пассажирских перевозках и на 95% – в грузовых. Результатом станет значительная экономия инвестиций, которые потребовались бы для почти полной электрификации британской сети.

Значительное место в предложениях RIA занимают вопросы реформирования железнодорожной отрасли, сопровождаемые образованием нового централизованного органа Great British Railways (GBR), которому будут переданы функции оператора инфраструктуры Network Rail, связанные с управлением и развитием железных дорог страны.

*Источник: zdmira.com, 16.04.2024*

### **Финская VR завершила покупку шведского оператора MTR Express**

Финская национальная компания VR Group закрыла сделку по приобретению шведского оператора MTR Express (MTRX), который работает на условиях открытого доступа к инфраструктуре в коридоре между Стокгольмом и Гётеборгом, конкурируя с государственной шведской пассажирской компанией SJ.

О договоренности по поводу продажи MTR Express (MTRX), входящего в состав шведского дочернего предприятия MTR Nordic корпорации MTR (Гонконг), было объявлено в феврале 2024 г. Сделку одобрил Шведский антимонопольный орган. Поезда шведского оператора, но уже с брендом VR появятся в коридоре Стокгольм – Гётеборг осенью 2024 г.

По оценке VR Group, объем пассажирских перевозок в дальнем сообщении в Швеции примерно в 2 раза превышает аналогичный показатель в Финляндии. Доля железнодорожного транспорта в общем пассажиропотоке Швеции в 2 раза больше, чем в Финляндии. В связи с этим в VR Group считают, что сделка позволит продолжить перевозки с прибылью, а конкурентным преимуществом должно стать высокое качество обслуживания клиентов.

MTRX работает на условиях открытого доступа к инфраструктуре в коридоре между Стокгольмом и Гётеборгом с 2015 г., в парке оператора – шесть поездов FLIRT постройки Stadler, которые выполняют 126 рейсов еженедельно, что составляет более трети всего объема перевозок на данном маршруте. Сделка предусматривает передачу всего парка поездов MTRX в собственность VR. В то же время компания Stadler продолжит выполнять техобслуживание этих поездов до 2033 г. Выручка MTRX в 2022 г. составила примерно 350 млн швед. крон (33,7 млн долл. США). В коридоре Стокгольм – Гётеборг поезда MTRX останавливаются еще в восьми городах.

VR Group присутствует на шведском рынке региональных пассажирских перевозок, выполняемых на контрактной основе, с июля 2022 г. после приобретения оператора Arriva Sweden. Около 40 % доходов входящие в VR Group операторы получают за счет перевозок по контрактам. При этом помимо пригородных железнодорожных сообщений они выполняют автобусные и трамвайные перевозки в Финляндии и Швеции

*Источник: zdmira.com, 07.06., 13.02.2024*

### **В Эстонии начался аукцион по продаже грузового оператора Operail**

Правительство Эстонии на заседании кабинета министров в феврале 2024 г. выступило с предложением приватизировать государственного оператора железнодорожных грузовых перевозок Operail. Приватизация является частью стратегического плана, одобренного советом директоров Operail в ноябре 2023 г.

В Operail признают, что Эстония является небольшой страной с точки зрения перспектив железнодорожных грузовых перевозок, поскольку на внутреннем рынке из-за малых объемов и дальности сложно добиться необходимого уровня рентабельности.

Продажа Operail частному инвестору позволит расширить географию деятельности в Европе, что будет способствовать развитию железных дорог Эстонии как наиболее экологически чистого и безопасного вида транспорта, стимулировать промышленный и логистический сектор и, следовательно, экономику страны в целом.

В 2018 г. Operail стал правопреемником оператора EVR Cargo с расширением круга задач, которые были поставлены уже как перед рыночно ориентированной транспортно-логистической компанией. Наряду с грузовыми перевозками компания стала заниматься арендой, ремонтом и модернизацией подвижного состава. В мае 2020 г. оператор получил допуск на выполнение

грузовых перевозок на сети железных дорог Финляндии. Однако в 2023 г. Operail сначала продал свои активы в Финляндии, а затем закрыл бизнес по аренде вагонов.

6 июня 2024 г. в Эстонии запущен процесс продажи государственного грузового оператора Operail.

На продажу выставлены бизнесы по грузоперевозкам и ремонтным работам вместе с имуществом, лицензиями, договорами и брендом Operail.

Продажа будет осуществляться в два этапа. Заинтересованные стороны сначала должны представить до 21 июня 2024 г. предварительные предложения. Затем отобранные кандидаты получают дополнительную информацию и разрешение на предоставление обоснованных предложений.

Процесс продажи проводит подразделение эстонского банка LHV. При этом в нем не принимают участие представители наблюдательного совета Operail, правления или персонала.

В 2023 г. объем перевозок Operail в сообщениях с Россией и Белоруссией упал на 70 %, в целом на сети железных дорог Эстонии – на 39 %. В то же время на Operail по-прежнему приходится самая крупная доля объема грузовых железнодорожных перевозок в Эстонии.

В Operail считают, что приватизация компании приведет к повышению эффективности ее работы, улучшению качества услуг и расширению присутствия на европейском рынке.

*Источник: zdmira.com, 10.06., 29.02.2024*

## **СЕВЕРНАЯ АМЕРИКА**

### **США выделяют 2,4 млрд долларов на развитие грузовых и междугородных железнодорожных перевозок**

Федеральная железнодорожная администрация США (FRA, входит в состав Министерства транспорта США) выпустила уведомление о возможности финансирования (Notice of Funding Opportunity, NOFO), в котором сообщается о выделении в контексте программы Consolidated Rail Infrastructure and Safety Improvements (CRISI) более 2,4 млрд долл. США на развитие железнодорожной инфраструктуры, используемой в грузовых и междугородных пассажирских перевозках.

Эти гранты обеспечены заложенными в законе об инвестициях в инфраструктуру и рабочие места (IIJA) обязательствами на 2023 и 2024 финансовые годы. По данным FRA, это самый крупный размер

финансирования, направляемого на модернизацию железнодорожной инфраструктуры для грузовых и междугородных перевозок за всю историю страны.

В 2023 г. FRA в рамках финансирования по программе CRISI отобрала 70 проектов восстановления и развития пассажирских железнодорожных коридоров в 35 штатах и в столице США Вашингтоне, направленных на модернизацию мостов, железнодорожных путей и переездов. По программе CRISI реализуются проекты, нацеленные на предотвращение незаконного проникновения на железнодорожную инфраструктуру, поставку локомотивов с низким уровнем выбросов в атмосферу и др. Программа CRISI является важным источником финансирования для сельских общин и малых железных дорог, большинство из которых входят в сферу малого бизнеса и играют важную роль в обеспечении бесперебойной работы цепей поставок.

Гранты CRISI способствуют продвижению программ повышения квалификации и обучения работников, а также привлечению в железнодорожную отрасль новых кадров.

*Источник: zdmira.com, 15.04.2024*

### **Клиенты Norfolk Southern инвестировали 3,1 млрд долларов вдоль линий ее сети**

В 2023 г. 62 компании – клиенты Norfolk Southern (NS) в партнерстве с этой североамериканской железной дорогой первого класса инвестировали 3,1 млрд долл. США в проекты, связанные с развитием существующих промышленных производств и созданием новых заводов в зоне обслуживания NS. При этом создано более 4150 новых рабочих мест.

Одним из наиболее важных партнеров железной дороги является автомобильная компания Scout Motors, которая реализует проект строительства завода по производству электромобилей в округе Ричленд (штат Южная Каролина), куда планируется инвестировать 2 млрд долл. США.

К числу других проектов в этой области относятся:

- завод по производству элементов аккумуляторных батарей в городе Нью-Карлайл (штат Индиана); проект стоимостью свыше 3 млрд долл. США реализуют компании General Motors и Samsung SDI;
- предприятие по производству гидроксида лития в округе Честер (штат Южная Каролина), куда компания Albemarle инвестирует 1,3 млрд долл. США;
- завод по производству литий-железо-фосфатных аккумуляторов в городе Маршалл (штат Мичиган); значительные инвестиции туда вложены

компанией Ford, взявшей на вооружение компетенции и технологии китайского производителя Contemporary Ampere Technology.

В NS отмечают промышленный рост и на других рынках, в том числе в металлургии, строительстве и сельском хозяйстве. Например, поставщик продуктов питания и кормов для домашних животных — компания Anchor Ingredients объявила о готовности инвестировать 40 млн долл. США в свое производство в городе Ричмонд на востоке штата Индиана.

В 2023 г. Norfolk Southern также поддержала планы развития тех компаний, которые планируют или уже наращивают объемы перевозок в штатах Огайо, Миссисипи, Пенсильвания, Алабама, Индиана и Северная Каролина (компьютерная графика,

*Источник: zdmira.com, 11.01.2024*

### **Мексиканская альтернатива Панамскому каналу**

*В Мексике близится к завершению проект модернизации межокеанского коридора, включающего историческую железную дорогу Tren Interoceánico, которая пересекает перешеек Теуантепек. Благодаря открытию обновленного коридора железнодорожный транспорт может составить конкуренцию морским перевозкам по Панамскому каналу.*

Первые планы по соединению побережий Тихого океана и Мексиканского залива в Атлантическом океане железной дорогой, пересекающей перешеек Теуантепек, появились еще в XIX в.

Историческая железная дорога Tren Interoceánico (Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec), соединяющая два порта – Салина-Крус на побережье Тихого океана и Коацакоалькос на берегу Атлантического, была введена в эксплуатацию в январе 1907 г. По межокеанской линии осуществлялись и пассажирские перевозки, но преимущественно она использовалась для транспортировки грузов. Одним из основных был сахар, перевозимый с Гавайских островов в Филадельфию и Нью-Йорк. В течение первых 6 лет объемы грузовых перевозок по железной дороге Tren Interoceánico росли, что способствовало экономическому развитию располагающихся вдоль маршрута населенных пунктов. За этот период поездами было перевезено более 850 тыс. т грузов, на пике развития по коридору проходило около 60 поездов в сутки. Однако успех оказался временным, поскольку после официального открытия в 1914 г. судоходного Панамского канала, соединяющего одноименный залив Тихого океана с Карибским морем и Атлантическим океаном, популярность железной дороги начала резко падать. В 1914 г. объемы грузовых перевозок

сократились на треть, а в следующем году – на 77%. Кроме того, несколькими годами ранее, в 1910 г., в Мексике началась гражданская война. До ее окончания в 1917 г. железные дороги страны использовались в основном для перевозки войск, топлива для кораблей и других военных грузов. Тем не менее, железная дорога Tren Interoceánico, постепенно приходящая в упадок, продолжала функционировать. Перевозки пассажиров в достаточно большом количестве выполнялись до 1950-х годов, затем объемы начали снижаться, и в 1980-х годах пассажирские поезда отменили. Грузовые перевозки, пусть и в малых объемах, не прекращались.

### ***Линия Z***

О начале реализации проекта модернизации железной дороги Tren Interoceánico колеи 1435 мм и четырех портов (Салина-Крус, Коацакоалькос, Дос-Бокас и Пуэрто-Чьяпас) правительство Мексики объявило в июне 2020 г. На тот момент его стоимость прогнозировалась равной 20 млрд песо. Запланированные работы были направлены на повышение скорости грузовых поездов с 20 до 70 км/ч, а пассажирских – до 80 км/ч. В этом проекте железная дорога Tren Interoceánico фигурирует как линия Z и является частью межконтинентального коридора Interoceánico del Istmo de Tehuantepec (СИТ), включающего три линии общей протяженностью свыше 1000 км, которые национальное правительство планирует поэтапно восстановить.

Грузовые перевозки по преимущественно однопутной обновленной линии Z Коацакоалькос – Салина-Крус длиной около 309 км начались в сентябре 2023 г. Позднее, в конце декабря 2023 г., президент Мексики Андрес Мануэль Лопес Обрадор на станции Салина-Крус провел торжественную церемонию по случаю начала пассажирского движения (рис. 2). Реализация проекта позволила создать 800 прямых рабочих мест и около 2400 косвенных.

Инфраструктура портов Коацакоалькос и Салина-Крус, линии Z и сопутствующих объектов, включая терминалы, находится в ведении государственной компании Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec (FIT), дочерней структуры Военно-морских сил Мексики (Mexican Navy).

### ***Грузовые перевозки***

Согласно прогнозам, линия Z будет пропускать до 1,2–1,4 млн контейнеров ежегодно. Росту объемов перевозок грузов по железной дороге может способствовать падение уровня воды в Панамском канале: его пропускная способность значительно снизилась летом 2023 г. из-за сильной засухи. По состоянию на март 2024 г. через Панамский канал ежедневно проходили до 24 судов, раньше этот показатель составлял 35–40 ед.

Ожидается, что инвестиции в развитие нефтеперерабатывающих заводов, расположенных в городах Минатитлан и Салина-Крус, в дальнейшем также будут содействовать росту грузовых перевозок по линии Z.

Правительство Мексики планирует привлечь частные инвестиции для строительства на территории перешейка Теуантепек вдоль межокеанского коридора не менее 10 индустриальных парков, которые дадут импульс развитию местной промышленности. Первые тендеры на сооружение пяти парков в 2023 г. выиграли мексиканское подразделение компании Mota-Engil и консорциум в составе Grupo Constructor Urcedic, Profharmax и Transportadora Comexsa.

### ***Пассажирские перевозки***

В настоящее время по линии Z с девятью промежуточными станциями курсирует один пассажирский поезд в сутки. Он отправляется в 7 ч по четным дням с одной конечной станции, по нечетным в то же время – с другой. Время в пути составляет около 7 ч. Рост спроса на перевозки и увеличение парка подвижного состава в дальнейшем дадут возможность увеличить число рейсов. Минимальная стоимость проезда между конечными станциями по туристическому тарифу с 1 января 2024 г. составляет 458 мексиканских песо (27,85 долл. США). Приобрести билеты можно на сайте компании FIT. По состоянию на апрель 2024 г. пассажирам предлагается два класса обслуживания – бюджетный Turista и повышенной комфортности Ejecutiva (увеличенное расстояние между сиденьями с откидной спинкой и столиком, места для перевозки багажа и т.п.). Все вагоны оснащены системами кондиционирования воздуха.

Оператор FIT эксплуатирует на линии Z три подержанных тепловоза из состава поездов HST и 11 вагонов MkIII, а также несколько тепловозов серии SD70M и пассажирские вагоны, принадлежавшие железной дороге Union Pacific. Кроме того, были приобретены два рельсовых автобуса, которые ранее использовались для перевозок туристов в городе Пуэбла – столице одноименного штата в Мексике.

### ***Поэтапное восстановление***

Помимо линии Z, коридор Interoceánico del Istmo de Tehuantepec включает линии FA и K. Линия FA длиной 328 км связывает Коацакоалькос и станцию Паленке, соединяясь на последней со строящейся магистралью Tren Maya. В мае 2022 г. национальное правительство объявило об инвестициях в размере 30 млрд песо в проект модернизации этой линии. Завершить работы по линии FA планировалось не ранее июня 2024 г.

Кроме того, был предложен проект строительства ответвления от линии FA для движения грузовых поездов от станции Роберто Айялы до порта Дос-Бокас, вблизи которого расположен нефтеперерабатывающий завод. Эта инициатива в марте 2022 г. оценивалась в 6,054 млрд песо.

Линия K протяженностью почти 460 км с 15 станциями соединяет станцию Истепек на линии Z с городом Сьюдад-Идальго на границе с



Гватемалой. Проект стоимостью порядка 20 млрд песо включает ремонт более чем 500 мостов. По разным источникам, пассажирские поезда начнут курсировать по линии К в июле или сентябре 2024 г.

### ***Магистраль Tren Maya***

Строящаяся железная дорога Tren Maya, предназначенная для смешанного грузо-пассажирского движения, имеет существенное значение для развития экономики и туризма на полуострове Юкатан в Мексике, где находятся всемирно известные археологические памятники майя.

Торжественная церемония открытия первого участка Кампече – Канкун протяженностью 473 км этого железнодорожного коридора прошла 15 декабря 2023 г. К началу марта 2024 г. были введены в эксплуатацию еще два участка, а общее число обслуживаемых станций достигло 24. Согласно прогнозам, открытие участка Канкун – Плайя-дель-Кармен между двумя крупными курортными городами Мексики и аэропортом позволит вывести с дорог полуострова до 50 тыс. автомобилей ежедневно.

За 70 дней с 15 декабря 2023 г. суммарный объем перевозок на магистрали достиг 64,37 тыс. чел., при этом поезда семейства X'trapolis заполнялись на 84%. Планируется, что Tren Maya откроется на всем протяжении летом 2024 г. Ее длина превысит 1500 км с 34 станциями.

В мае 2021 г. консорциум, возглавляемый Bombardier Transportation (ныне входит в состав Alstom), был объявлен победителем тендера на поставку 42 поездов семейства X'trapolis, а также на оснащение магистрали Tren Maya европейской системой управления движением поездов ETCS уровня 1. Сумма контракта составила порядка 1,3 млрд евро. Сборка поездов производится на заводе Alstom в городе Сьюдад-Саагун в мексиканском штате Идальго. Планировалось, что поставки завершатся в последнем квартале 2024 г.

Поезда X'trapolis для Tren Maya выпускаются в трех конфигурациях – Xiinbal (из вагонов с местами для сидения), Janal (с включением в состав вагонов-ресторанов) и P'atal (из вагонов со спальными местами для длительных поездок). Расстановка кресел с большим шагом, система информирования и свободный доступ к сети Wi-Fi создают комфортные условия для пассажиров. Предусмотрены полки над креслами для компактных вещей, а также стеллажи для более крупного багажа в каждом вагоне. С учетом жаркого и влажного климата подвижной состав оснащен мощными устройствами кондиционирования воздуха. Панорамные окна обеспечивают хороший обзор. Максимальная эксплуатационная скорость поездов составляет 160 км/ч.

*Источники: материалы компании Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec*

*(www.ferroistmo.com.mx);*

*Railway Gazette International, 2024, № 2, pp. 46 – 47;*

*Железные дороги мира, 2024, № 5, с.54-56*

## АЗИЯ

### **По итогам 2023 года протяженность железных дорог Китая достигла 159 000 км**

Железные дороги Китая (CR) подводят итоги 2023 г. Суммарная протяженность высокоскоростных линий достигла 45 тыс. км, сети в целом – 159 тыс. км. Инвестиции в железнодорожную инфраструктуру составили 764,5 млрд юаней (примерно 108 млрд долл. США), что на 7,5 % превышает показатель 2022 г.

В 2023 г. введены в эксплуатацию 102 станции и 3637 км новых железных дорог, включая 2776 км высокоскоростных линий. Были завершены 34 инфраструктурных проекта, еще 112 проектов реализуются.

Зафиксирован рекордный объем перевозок пассажиров (3,68 млрд чел.) и грузов (3,91 млрд т).

В 2024 г. CR планируют перевезти 3,855 млрд пассажиров и 3,93 млрд т грузов, а также ввести в эксплуатацию более 1000 км новых линий

*Источник: zdmira.com, 10.01.2024*

### **Опорная сеть ВСМ Китая готова на 80%**

Председатель правления железных дорог Китая (CR) Лю Чженьфан (Liu Zhenfang) дал интервью агентству Xinhua, в котором поделился результатами работы CR в 2023 г. и планами на ближайшую перспективу.

В 2023 г. в Китае введены в эксплуатацию 3637 км новых линий, в том числе 2776 км высокоскоростных, в результате чего еще 22 (из 2851) территориальных округа страны охвачены сетью железных дорог. Объем финансирования составил 764,5 млрд юаней (около 108 млрд долл. США), что на 7,5 % больше, чем в 2022 г. Это максимальное значение годовых инвестиций в железнодорожный транспорт с начала 14-й пятилетки (2021 – 2025 гг.).

Общая протяженность железных дорог достигла 159 тыс. км, включая 45 тыс. км высокоскоростных линий. Ожидается, что в 2025 г. эти значения составят 165 тыс. км и 50 тыс. км соответственно, в результате чего сеть железных дорог будет охватывать 99,5 % городов с населением не менее 200 тыс. чел., а высокоскоростные линии будут доступны жителям 97,2 % городов с населением более 500 тыс. чел. План создания опорной сети ВСМ из восьми линий направления север – юг и восьми линий восток – запад выполнен на 80 %, и 15 % – в стадии строительства. В 2024 г. намечено продолжить

усилия по завершению строительства линий опорной сети с акцентом на ключевые западные регионы страны.

Одновременно СР активизируют реализацию стратегических проектов железных дорог в Синьцзян-Уйгурском автономном районе, Тибетской автономной области и в приграничных районах. Будет ускорено строительство ВСМ, пролегающих вдоль рек и морских побережий, а также развитие нового международного мультимодального транспортного коридора (New International Land-Sea Trade Corridor). Планируется совершенствовать сетевую интеграцию, логистическую инфраструктуру, устранять узкие места на ключевых магистралях с целью повышения эффективности работы железнодорожного транспорта.

Планомерное наращивание провозной способности железнодорожной сети позволило перевезти в 2023 г. 3,68 млрд пассажиров (в пиковые периоды – до 20 млн пассажиров ежедневно) и 3,91 млрд т грузов. Оба показателя стали рекордными в истории железных дорог Китая, при этом есть все предпосылки для их дальнейшего роста.

Для обеспечения доминирования на рынке пассажирских перевозок СР продолжают развивать высокоскоростные сообщения, увеличат число ночных поездов, добавят новые остановки на маршрутах и будут уделять повышенное внимание обслуживанию населения аграрных районов. Продолжится практика гибкого рыночного подхода к формированию цены билетов на высокоскоростные поезда. Одновременно будет повышаться качество предоставляемых пассажирам услуг, в том числе за счет модернизации станций, обновления парка вагонов, совершенствования сервисов обслуживания пассажиров на платформе 12306, повышения качества услуг питания в поездах.

В области грузовых перевозок СР сосредоточатся на снижении стоимости транспортно-логистических услуг, реструктуризации и реформировании рынка грузовых перевозок и построении современной логистической системы на основе железнодорожного транспорта, реализации программы передачи грузов с автомобильного на железнодорожный транспорт. В первую очередь продолжится формирование организационной структуры в сфере логистики, системы управления транспортно-логистическими цепочками, развитие интеллектуальных решений на основе пользовательской платформы 95306, предоставление услуг перевозок по принципу «одного окна».

В целях консолидации ресурсов, координации разработок ключевых технологий и содействия их практическому применению в феврале 2023 г. СР совместно с операторскими компаниями учредили Альянс инновационных железнодорожных технологий, в который вошли основные предприятия, ведущие университеты и исследовательские центры, ориентированные на глубокую интеграцию науки и производства.

Примером достижений китайской промышленности является высокоскоростной поезд CR450, который смог разогнаться на мосту через залив Мэйчжоу до 453 км/ч, при этом относительная скорость двигавшихся навстречу поездов составила 891 км/ч.

Железные дороги имеют решающее значение при реализации инициативы «Один пояс – один путь», и Китай активно продвигает свои технологии и услуги на внешнем рынке. В октябре 2023 г. начата коммерческая эксплуатация ВСМ Джакарта – Бандунг. Нарастают объемы перевозок в коридоре Китай – Лаос, в котором в 2023 г. 17 тыс. поездов перевезли 1,9 млн TEU, что соответственно на 6 и 18 % больше, чем в 2022 г. По новому международному мультимодальному железнодорожно-морскому коридору, соединяющему западные регионы Китая со странами ASEAN, в отправленных в 2023 г. 860 тыс. TEU перевезено грузов на 21 % больше, чем в 2022 г.

В 2024 г. CR продолжат экспансию на внешние рынки, что потребует усилий по координации графиков движения международных поездов, повышению пропускной способности ключевых линий и транспортно-логистических хабов, совершенствованию сервисов грузовых перевозок CR Express (CRE) в части повышения их качества, эффективности и безопасности. Кроме того, CR сосредоточатся на создании многосторонних связей в рамках инициативы «Один пояс – один путь», повышении качества обслуживания оборудования и объектов инфраструктуры, в частности линии Китай — Лаос, обеспечении безопасной эксплуатации ВСМ в Индонезии и продвижении строительства участка Нови-Сад – Суботица магистрали, связывающей Венгрию и Сербию. Продолжится работа с международными организациями и институтами по интернационализации стандартов железных дорог Китая.

*Источник: zdmira.com, 29.03.2024*

### **В первом квартале железные дороги Китая перевезли более миллиарда пассажиров**

Железные дороги Китая (CR) в первом квартале 2024 г. перевезли 1,014 млрд пассажиров (в среднем 11,147 млн чел./сут), что на 28,5 % больше, чем за аналогичный период 2023 г.

В январе – марте 2024 г. ежедневно на сети в среднем курсировало 10 486 пассажирских поездов, что на 15,5 % превышает прошлогодний показатель. Рекордное число пассажиров – 480 млн перевезено во время празднования китайского Нового года (Праздника весны), длящегося 15 дней.

В CR сообщили, что продолжат эксплуатацию пассажирских поездов в сообщении с небольшими населенными пунктами, а также увеличат количество остановок на этих маршрутах с тем, чтобы упростить поездки в отдаленные районы.

Продолжает расти и количество грузовых поездов между Китаем и Европой. В первые три месяца 2024 г. через железнодорожный погранпереход Эрэн-Хото на китайско-монгольской границе пропущено в обоих направлениях 802 грузовых поезда сообщением Китай – Европа, т.е. на 7,5 % больше, чем в 2023 г., что является рекордным показателем для первого квартала года. Из Китая отправлено 426 поездов, а прибыло в Поднебесную 376 поездов, что соответственно на 0,5 и 16,8 % выше уровня 2023 г.

*Источник: zdmira.com, 23.04.2024*

## **Железные дороги Афганистана: состояние и перспективы развития**

### ***Текущее состояние железнодорожной инфраструктуры Афганистана***

За последнее время железные дороги Афганистана претерпели значительное развитие: было построено и пущено в эксплуатацию несколько новых линий, продолжается дальнейшая разработка, планирование и строительство новых железных дорог и объектов железнодорожной инфраструктуры.

В настоящее время в Афганистане существуют четыре действующие железнодорожные линии:

1. Хайратон – Мазари-Шариф (ширина колеи 1520 мм);
2. Акина – Андхой (ширина колеи 1520 мм);
3. Тургунди – Герат (ширина колеи 1520 мм);
4. Хаф – Герат (ширина колеи 1435 мм).

#### ***Линия Хайратон – Мазари-Шариф***

Маршрут Хайратон – Мазари-Шариф проходит в провинции Балх. Его общая протяжённость составляет 106,5 км, из которых 75 км – магистральная линия и 31,5 км – второстепенные пути.

В первом полугодии 2023 года по маршруту железнодорожной линии Хайратон – Мазари-Шариф в экспортном, импортном и транзитном сообщении было перевезено:

Единица измерения	Импорт	Экспорт	Транзит	Всего
Тонны	1 739 975,56	2907,75	103 143,90	1 846 027,21
Кол-во вагонов	31 294	53	1575	27026

Данный маршрут начинается от моста Хайратон (между Афганистаном и Узбекистаном) и заканчивается у аэропорта в г. Мазари-Шарифе.

Перевозки осуществляются вагонами из/в следующие страны: Узбекистан, Казахстан, Кыргызстан и Россию. Эксплуатацию, техническое обслуживание и ремонт данной линии и станций на контрактной основе осуществляет компания «Согдиана Транс».

#### *Линия Акина – Андхой*

25 июля 2019 г. состоялось торжественное открытие железнодорожного участка протяжённостью 10 км (с шириной колеи 1520 мм) в посёлке Акина в афганской провинции Фарьяб, которая была сооружена при поддержке правительства Туркменистана, а также церемония закладки строительства новой железнодорожной линии Акина – Андхой протяжённостью 35 км. Строительство линии из Туркменистана до станции Акина было завершено в ноябре 2016 года в рамках проекта по строительству железной дороги по маршруту Атамурат – Имамназар (Туркменистан) – Акина (Афганистан). Новый участок является продолжением магистрали Атамурат – Имамназар (Туркменистан) – Акина (Афганистан), церемония открытия которой состоялась 28 ноября 2016 года на пограничной станции Имамназар в Туркменистане с участием руководителей обоих государств, многочисленных представителей транспортной отрасли и общественности, а также Комитета ОСЖД. Общая протяжённость линии Атамурат – Имамназар – Акина составляла 88 километров, 85 из которых пролегал по территории Туркменистана, а ещё три входили от туркменского пограничного пункта Имамназар на территорию Афганистана. Это событие стало ещё одной значимой вехой в истории транспортной отрасли Афганистана, создав предпосылки для дальнейшего продолжения строительства линии в направлении г. Андхой.

Общая протяжённость железнодорожной линии Акина – Андхой, проходящей по территории провинции Фарьяб, составляет 44,38 км, включая 24,5 км магистрального пути и 19,88 км второстепенных путей.

Для перевозки грузов используются локомотивы Туркменской железной дороги, а работы по содержанию и ремонту инфраструктуры осуществляет Управление железных дорог Афганистана (ARA).

В первом полугодии 2023 года по маршруту железнодорожной линии Акина – Андхой в экспортном, импортном и транзитном сообщении было перевезено:

Единица измерения	Импорт	Экспорт	Транзит	Всего
Тонны	153 264,82	0	0	153 264,82
Кол-во вагонов	2492	0	0	2492

### *Линия Тургунди – Герат*

Железнодорожная линия Тургунди – Герат, общая протяжённость которой составляет 13 км с шириной колеи 1520 мм, расположена в провинции Герат и является приграничной железнодорожной магистральной линией от границы с Туркменистаном до сухого порта Тургунди.

Для перевозки грузов используются локомотивы Туркменской железной дороги, а работы по содержанию и ремонту инфраструктуры осуществляет Управление железных дорог Афганистана (ARA).

В первом полугодии 2023 года по маршруту железнодорожной линии Тургунди – Герат в экспортном, импортном и транзитном сообщении было перевезено:

Единица измерения	Импорт	Экспорт	Транзит	Всего
Тонны	457 720,92	13 172,65	7411,09	478 304,66
Кол-во вагонов	7148	192	121	7461

### *Линия Хаф – Герат*

Железнодорожный маршрут Хаф – Герат общей протяжённостью 225 км начинается от станции Розанак в Горианском районе провинции Герат, пролегает через сухой порт Шамтиг и пограничную станцию Чохи Сурх в Афганистане и заканчивается в районе г. Хаф в Иране.

Железнодорожная линия Хаф (Хаваф) – Герат с шириной колеи 1435 мм и общей протяжённостью 225 км состоит из четырёх участков, два из которых проходят по территории Ирана общей протяжённостью 78 км от города Хаф в провинции Хорасан – Разави в Иране до границы с Афганистаном, а два общей длиной 147 км – по территории Афганистана по маршруту пограничная станция Шамтиг (Иран) – станция Розанак (Афганистан) – Герат. Соглашение о строительстве данной линии между правительствами Афганистана и Ирана было заключено в 2007 году, после чего сразу же начались строительные работы, которые завершились в 2020 году. В связи с событиями в Афганистане часть инфраструктуры была повреждена, и, соответственно, его эксплуатация была приостановлена.

В 2023 году было закончено строительство оставшегося участка линии Хаф – Герат длиной 800 м, и усилиями руководства Управления железных дорог Афганистана были восстановлены разрушенные участки железной дороги, в результате чего по маршруту стали перевозиться грузы из Ирана в Афганистан. Ввод в эксплуатацию железнодорожной линии 11 июля 2023 г. позволил организовать движение грузовых поездов по всей её протяжённости. Первый тестовый грузовой поезд проследовал по линии 9 мая 2023 года.

Данному событию предшествовали переговоры, которые прошли летом 2022 года между представителями двух стран, связанные с достройкой

оставшегося участка линии. Правительство Афганистана рассчитывают, что с открытием линии можно будет организовать грузовые перевозки не только между Афганистаном и Ираном, но и из Афганистана через Иран и Турцию в Европу. В будущем по этой железнодорожной линии также планируется курсирование пассажирских поездов.

Линия Хаф – Герат с шириной колеи 1435 мм, рассчитанная на нагрузку на ось 22,5 тонны и скорость до 80 км/ч для грузовых поездов и 120 км/ч для пассажирских поездов, может стать частью перспективного железнодорожного коридора, который соединит Китай и Иран через Кыргызстан, Таджикистан и Афганистан.

В 2023 году переговоры с Ираном по вопросу осуществления перевозок на регулярной основе продолжались, и возможно в ближайшее время Стороны заключат договор об эксплуатации этого маршрута.

Для перевозки грузов будут использоваться локомотивы Железной дороги Исламской республики Иран (ИРИ), а техническое обслуживание инфраструктуры будет осуществляться Управлением железных дорог Афганистана.

График выполнения отправки первого поезда с импортными грузами по железнодорожной линии Хаф – Герат на 09.05.2023 показан в таблице ниже:

Единица измерения	Импорт	Экспорт	Транзит	Всего
Тонны	654,28	0	0	654,28
Кол-во вагонов	47	0	0	47

***Подписание соглашения на использование  
третьего участка железнодорожной линии Хаф – Герат  
между Афганистаном и Ираном***

Согласно информации Управления железных дорог Афганистана, 10 октября 2023 г. подписано соглашение на использование третьего участка железнодорожной линии Хаф – Герат. Во время церемонии подписания соглашения исполняющий обязанности генерального директора Управления железных дорог Афганистана (ARA) Бахтурахман Шарафат отметил, что его ведомство уделяет особое внимание развитию железнодорожной линии Хаф – Герат, а во второй половине октября запланировано начало строительства первой очереди четвертого участка линии Хаф – Герат.

Согласно подписанному соглашению, иранская сторона направит своих специалистов для обеспечения эксплуатации данной линии, а также предоставит грузовые вагоны. В результате этого афганские рабочие смогут получить необходимые навыки и опыт практической работы «без отрыва от производства».



Согласно соглашению, иранская сторона обязалась перевезти не менее 100 тыс. тонн грузов по данному маршруту за первый год эксплуатации с дальнейшим увеличением данного объёма.

### *Перспективные планы развития*

#### *Увеличение количества перевозок*

Приоритетной целью Управления железных дорог Афганистана является ускорение процесса перевозки грузов и усиление координации с портами других стран, поскольку Афганистан является страной, не имеющей выхода к морю.

#### *Обучение и повышение квалификации*

##### *сотрудников железнодорожной отрасли*

В начале 2023 года 13 сотрудников Управления железных дорог Афганистана были направлены в Туркменистан для прохождения краткосрочного трёхмесячного технического обучения по повышению квалификации.

Кроме того, студенты проходят обучение в Узбекистане, по окончании которого им предоставляется возможность трудоустройства на технических и других должностях Управления железных дорог Афганистана.

#### *Начало проекта «Афган Транс» (AfghanTrans)*

Афган Транс – совместный проект стран региона, целью которого является развитие транспортных коммуникаций стран Центральной Азии со странами Южной Азии через территорию Афганистана.

Особое внимание Управления железных дорог Афганистана уделяет координации со странами региона.

В этой связи 27 июля 2022 года техническими группами Афганистана, Узбекистана и Пакистана было начато первоначальное обследование маршрута по вышеуказанному проекту, которое было успешно завершено 10 августа 2022 года.

С целью завершения работ делегация Управления железных дорог Афганистана посетила Пакистан и Узбекистан. В ходе данного визита в Пакистане было достигнуто взаимопонимание по определению маршрута, технико-экономического обоснования, инвесторами и обмену результатами исследований, а также составлен годовой план.

В результате проделанной работы 18 июля 2023 года в столице Пакистана г. Исламабаде главы управлений железных дорог Афганистана, Узбекистана и Пакистана подписали трёхстороннее соглашение о строительстве железнодорожной линии Узбекистан – Афганистан – Пакистан.

Железная дорога протяжённостью 660 км, предназначенная для грузовых и пассажирских перевозок, будет проходить от г. Термеза (Узбекистан) через афганские провинции Мазари-Шариф и Логар и пересекать границу Пакистана

вблизи Харлачи.

Стороны согласовали дорожную карту выполнения проектно-изыскательских работ, определения источников финансирования и других ключевых аспектов реализации проекта. Проектирование линии планируется завершить к 2027 году, а запуск первых поездов запланирован на 2030 год.

*Источник: Бюллетень ОСЖД.-2023.-№4-5.-с.20-26*

### **Перспективы двух крупных транспортных проектов в Центральной Азии**

В силу своего расположения в самом «сердце» Евразии, Центральная Азия играет ключевую роль в формировании региональной транспортной инфраструктуры и соединения в одну цепочку целой транспортной системы, пролегающей от Китая до Европы. Государства Центральной Азии не имеют прямого выхода к международным морским портам, поэтому развитие новых железнодорожных маршрутов обретает особое значение. Речь идет о мультимодальном направлении «Кабульский коридор», пролегающем из Узбекистана через афганскую столицу с выходом на Пакистан, и о коридоре «Китай – Кыргызстан – Узбекистан».

В настоящее время оба коридора работают в смешанном авто – железнодорожном формате. Однако, по мнению экспертов, с реализацией проектов по строительству железных дорог на этих участках, грузооборот между странами-участницами может существенно возрасти. Главными факторами роста станут сокращение сроков и стоимости доставки грузов. Это откроет новые возможности для бизнеса в России, Китае, странах Центральной Азии, Южной и Юго-Восточной Азии. Помимо этого, возрастут и объёмы грузовой номенклатуры, так как товарные поезда позволяют перевозить гораздо больший объем грузов, по сравнению с другими видами наземного транспорта.

В свое время проектируемый железнодорожный маршрут «Китай – Кыргызстан – Узбекистан» громко называли сухопутным Суэцким каналом, так как он позволит связать Восток и Запад кратчайшим и выгодным путем.

Коридор соединит железные дороги трех стран и далее страны Персидского залива, Турецкую Республику с европейской сетью железных дорог.

Транспортный коридор будет начинаться на Торугартском перевале в Кыргызской Республике, где уже существует железнодорожная ветка, идущая из Китая, и пройдет на север, через поселения Арпа и Макмал до Джалал-Абада, где соединится с железнодорожной сетью Узбекистана.

Его протяженность составит около 454 км, из которых 280 км пройдут по территории Кыргызстана. Проект включает 18 станций, 81 крупный и средний мосты протяженностью 26,1 км, а также 41 тоннель общей протяженностью 120,39 км. Общая длина мостов и тоннелей составляет 146,49 км, что составляет 47,0% всей длины линии.

По предварительным прогнозам, проект позволит сократить путь из Восточной Азии в страны Ближнего Востока и Южной Европы на примерно 900 км, а сроки уменьшатся на 7-8 суток. При этом объем грузоперевозок может составить 12-15 млн тонн в год. Общий объем финансирования предполагается на уровне 3-5 млрд долларов.

В Сиане (Китай), 18 мая 2023 года был подписан трехсторонний документ между Китайской Народной Республикой, Кыргызской Республикой и Республикой Узбекистан, определивший дальнейшие шаги по проекту строительства железной дороги «Китай – Кыргызстан – Узбекистан». К этому времени по данному проекту стороны успешно завершили разработку и совместную оценку технико-экономического обоснования для строительства железной дороги, проведена его экспертиза. Новый документ определил последующие шаги реализации проекта, включая разработку детального проектирования, проведение исследований и определение модели инвестиций и финансирования.

7 мая 2024 года президент Кыргызстана Садыр Жапаров во время рабочей поездки в Ошскую область сообщил, что строительство железной дороги Китай – Кыргызстан – Узбекистан начнется в октябре этого года.

Ранее стало известно, что Бишкек, Пекин и Ташкент достигли общего понимания механизма реализации этого мегапроекта. Государственная корпорация «Китайские железные дороги» выразила готовность стать его ведущим исполнителем.

Инициатива по строительству «Кабульского коридора» – железнодорожного маршрута «Термез – Найбабад – Логар – Харлачи», которая предусматривает прямое соединение с морскими портами Пакистана «Карачи» и «Касем», представляет собой значительный шаг в интеграции Евразийской и Южноазиатской железнодорожных сетей через Афганистан.

Данный проект не только усилит транзитные возможности Центральной Азии, стимулируя потоки грузоперевозок, но и возродит стратегическую роль региона как ключевого узла на Великом Шелковом пути, предлагая самый короткий сухопутный путь между регионами Евразии.

По оценке международной аудит-консалтинговой корпорации «Ernst & Young», реализация данного проекта позволит сократить сроки и стоимость транспортировки грузов на 30-40%. Расчетные объемы перевозок

уже в первые годы эксплуатации могут вырасти до 3 млн тонн, а к 2030 году – до более чем 20 млн тонн в год.

Проект позволит без дополнительных расходов обеспечить скорейшую транспортировку грузов по новому транспортному коридору, соединить крупнейшие рынки, создать уникальные возможности для Афганистана

В феврале 2024 года в Ташкенте во время встречи представителей Афганистана, Узбекистана, Пакистана и Катара были рассмотрены различные аспекты развития «Кабульского коридора», в том числе вопросы финансирования, строительства и технические моменты проекта.

Катарские железные дороги также выразили готовность к участию и вложению средств в проект, а ранее интерес к участию проявили Объединенные Арабские Эмираты.

Таким образом ускоренное развитие новых транспортных коридоров в Центральной Азии отвечает интересам бизнеса в регионе, а выгоды от них получают такие страны как Китай, Индия, Пакистан, Афганистан, Казахстан, Кыргызстан, Узбекистан, Россия и Беларусь.

Реализация данных инфраструктурных проектов потребует значительных инвестиций. Однако в долгосрочной перспективе это принесет существенные экономические выгоды всем участникам, создав единую транспортную систему на пространстве от Тихого океана до Центральной Азии.

*Источники: материалы сайтов ru.sputnik.kg, 07.05.2024;  
index1520.com, 26.03.2024;  
eurasiatoday.ru, 21.02.2024;  
journal-neo.su/ru, 12.02.2024.*

## **Стартовала реформа железнодорожного транспорта Узбекистана**

В конце сентября 2023 года президент Узбекистана Шавкат Мирзиёев провел совещание по приоритетным задачам реформирования железнодорожной сферы. На совещании было отмечено, что за последние семь лет количество промышленных предприятий в стране выросло до 110 тысяч. Освоено производство более 2 тысяч новых видов продукции. В 2022 году объем экспорта увеличился в 1,6 раза и достиг 19 млрд долларов. В результате этого грузооборот в стране вырос на 30%.

При этом в течение многих лет железнодорожная отрасль не реформировалась, не внедрялась современная система управления. В силу внешних факторов возросли затраты на транспортировку и логистику. В результате как доходы акционерного общества, так и качество услуг остаются низкими.

Для таких стран, как Узбекистан, не имеющих прямого выхода к мировым океанам, наиболее удобным и дешевым транспортом является железнодорожный. Но сейчас железнодорожным транспортом перевозится лишь 5% продукции на внутреннем рынке и 45% экспортных грузов. То есть железные дороги Узбекистана – компания АО «Узбекистон темир йуллари» – не может конкурировать с перевозкой грузов автомобильным транспортом.

В своем докладе президент также указал на нехватку и устаревание вагонного парка. При нынешних тарифах и модели управления затруднено участие частного сектора в отрасли. Доходы большинства станций не покрывают расходов. Остается недостаточным уровень цифровизации. Население недоволено уровнем сервиса на вокзалах, ограниченностью доступа к центральным вокзалам, неудобным расположением автостоянок, коррупцией при продаже билетов, условиями и обслуживанием в вагонах.

По мнению президента, железнодорожный сектор эволюционирует медленнее, чем другие сферы экономики, поэтому требует фундаментальных трансформаций.

По результатам совещания 10 октября 2023 г. принято постановление президента № ПП-329 «О мерах по коренному реформированию сферы железнодорожного транспорта Республики Узбекистан».

Постановлением определены приоритетные задачи поэтапного реформирования сферы железнодорожного транспорта:

- привлечение частных инвестиций в перевозочный процесс путем формирования конкуренции и создания привлекательной инвестиционной среды на рынке услуг железнодорожного транспорта;

- ускорение работ по трансформации и цифровизации железнодорожной сферы, обеспечение качества, безопасности, устойчивости, надежности и бесперебойности процесса оказания услуг;

- укрепление финансового положения железнодорожных предприятий, снижение себестоимости и затрат на пассажирские и грузовые перевозки, создание подотчетной и стимулирующей среды для обеспечения операционной эффективности;

- обеспечение субъектам предпринимательства права свободного выбора операторов вагонов, предоставляющих услуги железнодорожных перевозок и др.

В документе указано, что до 1 января 2024 года на базе АО «Узбекистон темир йуллари» и предприятий должны быть созданы организации по отдельным направлениям:

АО «Темирйулинфратузилма» – обеспечение функционирования объектов железнодорожного хозяйства, хозяйств электроснабжения, сигнализации и связи, локомотивного хозяйства, единого диспетчерского

центра и грузовых станций, а также развитию данных инфраструктурных объектов;

АО «Темирйулкарго» – оказание услуг грузоперевозок, содержание и развитие хозяйства грузовых вагонов и контейнеров, организация мультимодальных перевозок «от двери до двери», создание логистических центров и терминалов;

АО «Темирйулэкспресс» – оказание услуг перевозки пассажиров на высокоскоростных электропоездах, а также содержание и развитие хозяйства высокоскоростных электропоездов;

ООО «Темир йул вокзаллари» – обеспечение деятельности вокзалов;

ООО «Шахар атрофида йуловчи ташиш» – пригородные пассажирские перевозки;

«Темир йул ижтимоий хизматлар» – осуществление системной работы по содержанию детских лагерей, объектов здравоохранения, культурно-просветительских и спортивных объектов, увеличение поступлений от оказываемых населению услуг, а также их поэтапный перевод на самофинансирование.

Документом предусматривается установить до 1 января 2027 года нулевую ставку таможенной пошлины к механизмам и оборудованию, предназначенным для выполнения работ по погрузке и выгрузке, ввозимым предприятиями, занимающимися оказанием железнодорожных транспортных услуг по перечням.

В постановлении указано, что до 1 января 2026 года АО «Узбекистан темир йуллари» и предприятиям в его составе разрешается реализовывать, передавать в аренду, закупать и поставлять товары, а также выполнять работы (услуги) на основании взаимных прямых договоров;

АО «Узбекистан темир йуллари» в порядке исключения разрешается закупать оборудование, товары (работы, услуги), комплектующие и запчасти, необходимые для производства и ремонта подвижного состава, а также запчасти, технику и программные продукты, необходимые для ремонта и строительства железных дорог, на основании прямых договоров с производственными предприятиями и их официальными дилерами (дистрибьютерами).

С 1 января 2024 года отменяются предоставленные скидки на тарифы местных, экспортных и импортных железнодорожных грузоперевозок (за исключением скидок, предоставленных на основании соглашений с железнодорожными администрациями двух или более зарубежных стран). При этом внедряется порядок их предоставления исключительно на основании постановлений Кабинета Министров.

С 1 января 2024 года отменяется государственное регулирование

тарифов на услуги предоставления грузовых вагонов и контейнеров, перевозки пассажиров на высокоскоростных и скоростных поездах.

Тарифы по предоставлению объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, локомотивов и услуг перевозки пассажиров в местном сообщении (за исключением перевозки пассажиров на высокоскоростных и скоростных поездах) на железных дорогах регулируются Межведомственной тарифной комиссией при Кабинете Министров.

Также Постановлением утверждены:

«Дорожная карта» по реформированию сферы железнодорожного транспорта в 2023–2026 годах;

состав Межведомственной комиссии по координации реформ в сфере железнодорожного транспорта и рабочей группы при ней;

«Дорожная карта» по ускорению процессов цифровой трансформации в АО «Узбекистон темир йуллари» в 2023–2025 годах;

перечень пакетов акций (долей) предприятий в составе АО «Узбекистон темир йуллари», реализуемых посредством публичных торгов;

перечень объектов недвижимого имущества АО «Узбекистон темир йуллари» и предприятий в его составе, реализуемых посредством публичных торгов;

перечень активов АО «Узбекистон темир йуллари» и предприятий, безвозмездно передаваемых органам госуправления, органам исполнительной власти на местах и другим организациям по балансовой стоимости для последующего эффективного использования;

перечень имущества АО «Узбекистон темир йуллари» и предприятий в его составе, передаваемых Учреждению «Темир йул ижтимоий хизматлар» по балансовой стоимости и др.

*Источники: материалы сайтов [president.uz](http://president.uz), 10.10.2023;  
[spot.uz/ru](http://spot.uz/ru), 11.10.2023;  
[nrm.uz](http://nrm.uz), 12.10.2023.*

### **Туркменистан наращивает потенциал транспортной дипломатии и транзитных железнодорожных перевозок**

В Туркменистане успешно реализуется комплексная, ориентированная на перспективу политика Президента Сердара Бердымухамедова, направленная на стремительное развитие экономики страны, ключевая роль в котором отведена транспортной отрасли. В этом контексте самое серьезное внимание уделяется

вопросу рационального использования транспортного потенциала страны и развития транспортно-логистического сектора, которое определено в качестве основополагающего направления в государственной политике.

Глава Туркменского государства на сессиях Генеральной Ассамблеи ООН, на международных конференциях и форумах последовательно выдвигает инициативы, направленные на решение важных вопросов: укрепление транспортной связанности, развитие международных транспортно-транзитных коридоров страны, приумножение логистического потенциала путём усовершенствования транспортной инфраструктуры и создания новых транспортных коридоров. В этом направлении ведётся значительная работа не только на национальном, но и на региональном и международном уровнях.

### ***На национальном уровне***

За три десятка лет со дня обретения независимости Туркменистан смог решить множество стоящих перед страной задач в различных областях: экономической, социальной, культурной.

Приняты и осуществлены государственные программы, нацеленные на решение экономических, экологических и социальных проблем и обеспечение устойчивого развития страны. Национальная стратегия Туркменистана по развитию транспортного сектора определила основные пути в области развития пассажирского и грузового транспорта страны на национальном и международном уровне.

За годы независимости в Туркменистане было построено 1574 км железных дорог, а именно Теджен – Сарахс (130 км), Туркменабад – Керки (203 км), Ашхабад – Дашогуз (540 км), Берекет – Серхетяка (444 км), Берекет – Этрек (256 км), Керки – Имамназар (85 км) и Имамназар – Акина – Андхай (30 км).

Значительно расширилась благодаря коренной модернизации железнодорожная инфраструктура Туркменистана. Более пяти тысяч километров стальных дорог обеспечивают надёжную связь между регионами страны, улучшая транзитные возможности и стимулируя экономический рост.

В настоящее время на железной дороге тепловозный парк составляет 218 локомотивов, грузовой вагонный парк составляет 10 275 вагонов, а пассажирский вагонный парк составляет 467 вагонов.

На сегодняшний день для осуществления грузовых железнодорожных перевозок в международном сообщении в стране имеется целый ряд пограничных железнодорожных стыковых пунктов и пунктов пропуска, среди которых: Серхетяка (граница с Казахстаном), Таллымерджен, Тахьяташ, Фарап и разъезд 161 (граница с Узбекистаном), Имамназар и Серхетабад (граница с Афганистаном), Сарахс, Артык и Акяйла (граница с Ираном). Железнодорожная станция в Туркменбаши позволяет осуществлять перевалку



экспортно-импортных и транзитных грузов различных типов в Международном порту из вагонов на морские суда и обратно в международном сообщении с другими странами региона через Каспийское море.

В будущем планируется реализация таких проектов в сфере железнодорожного транспорта, как:

- модернизация железных дорог с целью повышения пропускной и провозной способности;
- обновление подвижного состава;
- внедрение современных систем для автоматизации процесса управления движением поездов;
- электрификация железных дорог;
- создание совместных мультимодальных логистических центров для дальнейшего развития и организации на их базе эффективного взаимодействия с другими видами транспорта.

#### *На международном уровне*

В транспортной стратегии Туркменистана заложены исторические особенности. В далёком прошлом через территорию страны пролегали ключевые торговые маршруты, соединявшие народы и государства континента, в том числе Великий шёлковый путь, сыгравший огромную роль в развитии цивилизации, в укреплении связей между Востоком и Западом.

Сегодня, продолжая эти традиции, претворяются в жизнь масштабные международные проекты, одним из наглядных примеров чего является ввод в эксплуатацию железнодорожного участка коридора Казахстан – Туркменистан – Иран (КТИ), ставшей основой восточного маршрута мультимодального транспортного коридора «Север – Юг» .

Данные стремления находят поддержку и со стороны международного сообщества. В ходе 69-й сессии Генеральной Ассамблеи ООН 19 декабря 2014 г. в соответствии с предложениями Президента Туркменистана Гурбангулы Бердымухамедова была принята Резолюция «Роль транспортных и транзитных коридоров в обеспечении международного сотрудничества в целях устойчивого развития». В ходе 70-й сессии ГА ООН 22 декабря 2015 г. принята Резолюция «На пути к обеспечению всестороннего взаимодействия между всеми видами транспорта в целях содействия созданию устойчивых мультимодальных транзитных коридоров». Кроме того, 20 декабря 2017 года на 74-м заседании 72-й сессии ГА ООН была единогласно принята ещё одна резолюция «Укрепление связей между всеми видами транспорта для достижения целей в области устойчивого развития».

Принятие данных резолюций свидетельствует о международном признании усилий Туркменистана в сфере развития транспортных сообщений в глобальном масштабе. За последние годы Туркменистан стал эффективной

платформой для диалога в области транспорта. Так, 26 ноября 2016 года в Туркменистане с большим успехом прошла первая Глобальная конференция по устойчивому транспорту под эгидой ООН, завершившаяся принятием Ашхабадского заявления. В ходе данного мероприятия главы ряда государств, государственные чиновники из десятков стран мира, а также руководители и представители ведущих международных организаций нашли возможность обсудить роль транспортной сферы как одного из ключевых факторов достижения целей «Устойчивого развития».

28 ноября 2018 года состоялась Международная конференция министров транспорта государств - участников Соглашения (Соглашение по маршруту Лапис – Лазули) между Афганистаном, Азербайджаном, Грузией, Турцией и Туркменистаном. Данное соглашение было подписано в ходе министерского заседания седьмой Конференции регионального экономического сотрудничества по Афганистану (RECCA VII) в ноябре 2017 года в Ашхабаде. Этот транспортный коридор призван повысить экономическую интеграцию региона и увеличить объёмы торговли.

Под руководством Президента Туркменистана Сердара Бердымухамедова, Туркменистан продолжает работать, над созданием безопасных и взаимовыгодных международных коридоров с использованием железнодорожного, автомобильного, воздушного и водного транспортов. В ходе встречи министров транспорта прикаспийских стран во время Первого Каспийского экономического форума, проходившего в Национальной туристической зоне «Аваза» в августе 2019 года, была отмечена ключевая роль Туркменистана в сфере развития международного транспортного сотрудничества.

К примеру, Международный морской порт на побережье Каспийского моря в городе Туркменбаши, введённый в эксплуатацию в 2018 году, призван стать одним из главных транспортно-логистических центров всего центрально-азиатского региона. В результате реализации данного масштабного инвестиционного проекта, инициированного Президентом Туркменистана, был построен целый инфраструктурный комплекс, включающий: паромный пассажирский терминал, терминалы для грузовых перевозок – контейнерный, для сыпучих грузов, для генеральных грузов, полипропиленовый, судостроительное и судоремонтное предприятия и другие сооружения.

Столь же важна роль железнодорожного сообщения. Туркменистан активно сотрудничает с соседними странами для воплощения в жизнь грандиозных проектов. Железная дорога Серхетабат (Туркменистан) – Тургунди (Афганистан), являющаяся частью транспортно-транзитного коридора Лапис – Лазули, была сдана в эксплуатацию в феврале 2018 года. Железнодорожная магистраль Керки – Имамназар (Туркменистан) – Акина

(Афганистан) – Андхой, введённая в строй осенью 2016 года до станции Акина, а позднее, 14 января 2021 г., до станции Андхой, является первым звеном Азиатского международного транспортно-транзитного коридора. Необходимо особенно отметить, что все эти железнодорожные линии были построены усилиями туркменских железнодорожников.

Помимо этого в настоящее время в сотрудничестве с международными организациями в масштабах страны и региона успешно выполняются десятки программ и проектов. Опираясь на конструктивные дипломатические принципы, заложенные в нейтральном статусе государства, эта продуктивная международная транспортная деятельность будет ещё более расширена и усилена с привлечением к сотрудничеству всё большего числа новых участников и партнёров для реализации глобальных целей устойчивого развития транспорта.

Президентом Туркменистана на различных международных форумах выдвигался ряд важных инициатив по формированию транспортно-логистических хабов в регионе Центральной Азии и Каспийского бассейна с выходом на европейский вектор СНГ. Им также уделяется особое внимание модернизации сферы транспорта, как локомотива устойчивого развития экономики Туркменистана. Об этом свидетельствует и недавнее пополнение Ашхабадского локомотивного депо современными тепловозами производства Брянского и Коломенского машиностроительных заводов, входящих в Трансмашхолдинг, для пассажирского и грузового сообщения ТЭП70БС и 2ТЭ25КМ.

Приоритетное значение, которое придаёт Лидер нации развитию железнодорожного транспорта и транспортно-коммуникационного комплекса в целом, находит своё отражение в направляемых в эту сферу крупных инвестициях и проводимой системной работе по его модернизации в соответствии с международными стандартами.

Основные направления этой работы – укрепление материально-технической базы отрасли, внедрение в её деятельность научных достижений и новых, цифровых технологий, совершенствование управления на принципах рыночной экономики, укрепление транзитного потенциала страны, создание транспортно-логистических центров, продвижение транспортной дипломатии.

В рамках комплексной транспортной стратегии Национального Лидера туркменского народа в Туркменистане осуществлены масштабные проекты по строительству и вводу в строй уникальных инженерно-транспортных сооружений. За 2009-2017 годы через реку Амударью построены суперсовременные автомобильные мосты: Туркменабат – Фараб, Керки – Керкичи, Сейди – Эльджик, а также железнодорожные: Керки – Керкичи, Туркменабат – Фараб, понтонный мост Халач – Ходжамбаз.

Значительные инвестиции были направлены на создание крупнейшего в регионе современного Международного морского порта Туркменбаши, введённого в эксплуатацию в мае 2018 года и являющегося ключевым логистическим узлом региона, а также новых аэропортов, железных и автомобильных дорог.

В целях цифровизации услуг, предоставляемых отраслевыми учреждениями транспортно-коммуникационного комплекса, поэтапно реализуются работы по введению и совершенствованию продажи билетов в электронном формате, принятию заказов на услуги грузовых перевозок, такси, а также, при помощи системы «Единое окно», пользованию коммунальными, жилыми, банковскими и рядом других услуг и проведению их оплаты.

Туркменистан на протяжении многих веков был сердцем Великого шёлкового пути и, как подчёркивает Лидер нации, в возрождении в современном виде этой транспортно-торговой магистрали особая роль отводится именно транспортному комплексу страны.

Используя своё выгодное географическое положение, Туркменистан нацелен стать крупным транспортно-логистическим хабом на пространстве Евразии. Об этом свидетельствует и тот факт, что за первое полугодие 2021 года по территории Туркменистана было перевезено более чем в полтора раза больше транзитных грузов по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года.

В устойчивом социально-экономическом развитии Туркменистана, росте его транзитного потенциала, в создании международных транспортно-транзитных коридоров по направлениям Север – Юг и Восток – Запад особая роль принадлежит железнодорожному транспорту.

Преимуществами этого вида транспорта являются: высокая провозная и пропускная способность, более низкая себестоимость перевозки, особенно когда речь идёт о доставке на большие расстояния крупных партий товаров; независимость от климатических условий, времени года, суток; широкие возможности по перевозкам тяжеловесных и крупногабаритных грузов; высокая регулярность и скорость перевозок.

Эти особенности обеспечивают железнодорожному транспорту важное место в логистических системах и высокую конкурентоспособность на рынке транспортных услуг.

В условиях обширной территории Туркменистана железнодорожная сеть имеет большое значение для экономической связанности регионов и для международных перевозок. Её модернизации придаётся большое значение, поскольку она необходима для дальнейшего промышленного развития страны и может дать высокий экономический эффект от повышения эффективности железнодорожных перевозок.

Системные меры в этом направлении включают обновление парка тягово-подвижного состава, реконструкцию и строительство новых железнодорожных вокзалов, мостов, инфраструктурных объектов и т.д.

В процессе модернизации железнодорожного транспорта была произведена реконструкция локомотивного депо станции Ашхабад и компьютеризация системы управления железнодорожным движением, внедрена система диспетчерской централизации.

Укреплена железнодорожная строительная база: введены в эксплуатацию поточные линии завода по выпуску железобетонных шпал, щебёночные карьеры, обеспечивающие балластными материалами ремонт и текущее содержание путей, а также строительство новых дорог.

Регулярные закупки современного подвижного состава и техники от ведущих мировых производителей позволили кардинально обновить парк локомотивов, пассажирских и грузовых вагонов. Полученные в соответствии с контрактами, заключёнными с российским АО «Трансмашхолдинг», новые тепловозы современных модификаций помогут повысить эффективность услуг железнодорожного транспорта Туркменистана, улучшить транспортное сообщение между регионами страны и расширить пропускную способность международных транзитных коридоров.

На регулярно проводимых в 2021 г. в режиме видеоконференцсвязи встречах представителей Агентства «Туркмендемирёллары», ОАО «РЖД», ООО «РЖД Интернешнл» отмечалось, что с учётом повышающейся транзитной роли транспортной системы Туркменистана возрастает и актуальность масштабной электрификации железных дорог. В ходе встреч туркменская сторона подтвердила заинтересованность в сотрудничестве с российскими компаниями по осуществлению проекта модернизации и электрификации железных дорог Туркменабад – Мары – Ашхабад – Туркменбаши и Ашхабад – Дашогуз. Российская сторона выразила готовность предложить новейшие технологии и поставки необходимого оборудования с возможной локализацией производства отдельных компонентов и узлов на туркменских предприятиях. Интерес к участию в проектах модернизации железных дорог Туркменистана проявляют и другие зарубежные компании.

В связи с переходом к рыночной экономике и развитием государственно-частных отношений в железнодорожной отрасли осуществляется соответствующая деятельность по модернизации нормативно-правовых актов.

В сентябре 2023 года на рассмотрение главы государства был представлен разработанный проект «Правил железнодорожного транспорта Туркменистана». В соответствии с Законом Туркменистана «О железнодорожном транспорте» проводится работа по расширению спектра и улучшению качества услуг, оказываемых в данной сфере, совершенствованию



инфраструктуры железнодорожного транспорта, регулированию отношений между системами снабжения грузовых перевозчиков.

Существенную роль играет также присоединение Туркменистана к ряду международных документов в области транспорта, в том числе Европейскому соглашению о международных магистральных железнодорожных линиях от 1985 года, Европейскому соглашению о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах от 1991 года, Европейскому соглашению, дополняющему конвенцию о дорожном движении от 1968 года и т.д.

Это позволяет расширить участие страны в развитии и совершенствовании взаимовыгодных отношений в сфере транспорта и транзита на региональном и международном уровне, продвигать свои транспортные инициативы и эффективно использовать механизмы транспортной дипломатии.

Туркменистан стремится к полному задействованию потенциала международных транспортно-транзитных коридоров, увеличению объёмов транзитных грузов, упрощению таможенных, визовых и иных процедур для лучшей экономической интеграции.

26 ноября 2021 года в рамках Саммита Организации экономического сотрудничества (ОЭС) состоялось подписание трёхстороннего Меморандума «О взаимопонимании между железнодорожными администрациями Республики Казахстан, Туркменистана и Исламской Республики Иран по реализации железнодорожного грузового коридора Казахстан – Туркменистан – Иран (КТИ)».

В рамках Соглашения, подписанного между Туркменистаном, Афганистаном, Азербайджаном, Грузией и Турцией, принимается активное участие в создании современного мультимодального транспортно-транзитного коридора, возрождающего Лазуритовый маршрут Великого шёлкового пути. В феврале 2018 года была сдана в эксплуатацию входящая в этот транспортно-транзитный коридор железная дорога Серхетабат (Туркменистан) – Тургунди (Афганистан).

Первым звеном Азиатского международного транспортного коридора является построенная Туркменистаном трансграничная железнодорожная магистраль «Атамурат – Имамназар – Акина – Андхой». Церемония открытия 30-километрового участка железной дороги «Акина – Андхой» в Афганистане состоялась 14 января 2021 года. В перспективе эту железнодорожную ветку предусматривается продлить до границы с Таджикистаном с дальнейшим выходом на государства Азиатско-Тихоокеанского региона.

На прошедшей в августе 2021 года Консультативной встрече глав государств Центральной Азии Президент Туркменистана подчеркнул важность объединения транспортных потенциалов для достижения стратегической цели –

создания в регионе мощной и современной инфраструктуры, которая обеспечила бы объединение транспортных систем Азии, Европы и Ближнего Востока.

Отмечая наличие нереализованных возможностей внутрирегионального транспортного сообщения, туркменский лидер призывает к системной работе по превращению Центральной Азии в современный, комбинированный, высокоэффективный транспортный узел, объединив усилия по развитию транспортно-транзитных коридоров и логистики.

В этих целях предложено создать на правительственном уровне пятистороннюю рабочую группу по изучению возможностей формирования новых транспортно-коммуникационных маршрутов по направлениям Центральная Азия – Каспийско-Черноморский регион с выходом на Южную Европу, а также Центральная Азия – Ближний Восток. Эти идеи глава Туркменского государства последовательно продвигал и в ходе двусторонних переговоров с Президентом Кыргызской Республики, Президентом Республики Таджикистан и Президентом Республики Узбекистан.

В ходе туркмено-таджикских переговоров стороны рассмотрели совместный проект – международный железнодорожный транспортный коридор Туркменистан – Афганистан – Таджикистан. Подписанные по итогам встречи Соглашение между Правительством Туркменистана и Правительством Республики Таджикистан о сотрудничестве в области железнодорожного транспорта и Соглашение между Правительством Туркменистана и Правительством Республики Таджикистан о перевозке и транзите грузов и пассажиров охватывают широкий спектр конкретных вопросов двустороннего сотрудничества в стратегически важной транспортной сфере.

В ходе туркмено-узбекских переговоров в Ташкенте обсуждались вопросы дальнейшей реализации проекта международного транзитно-транспортного коридора Узбекистан – Туркменистан – Иран – Оман – Катар и совместная работа по развитию транспортного маршрута Узбекистан – Туркменистан – Каспийское море и далее через черноморские порты с выходом в Европу.

При этом туркменская сторона выражает готовность обсудить возможность использования на благоприятных для региональных соседей условиях мощностей Международного морского порта Туркменбаши, способного обеспечить экспорт продукции стран Центральной Азии на рынки Европы, России, Закавказья, Ближнего и Среднего Востока.

В целях дальнейшего совершенствования и увеличения объёмов перевозок грузов по международному мультимодальному маршруту «Страны АТР – Китай – Кыргызстан – Узбекистан – Туркменистан – Азербайджан – Грузия – Турция – Европа» проведён ряд переговоров посредством

видеоконференцсвязи между руководителями железнодорожных администраций Кыргызской Республики, Республики Узбекистан, Туркменистана, Азербайджанской Республики, Грузии и Турецкой Республики, которая недавно присоединилась к Ташкентскому Протоколу от 20 декабря 2019 года. В ходе последней встречи в режиме ВКС стороны договорились в течение первого квартала 2022 года встретится очно по развитию этого международного мультимодального маршрута. В свою очередь туркменские железнодорожники предложили своим коллегам из ОАО «РЖД» присоединиться к этому мультимодальному маршруту.

Исходя из ключевой роли транспорта как локомотива устойчивого роста, открывающего доступ к рынкам и производственно-торговым цепочкам, Президент Туркменистана выдвинул международную инициативу о необходимости укрепления связей между различными видами транспорта для скорейшего восстановления в постпандемийный период.

Идея заключается в том, что объединение железных и автомобильных дорог, воздушных и водных путей в эффективных схемах международных сообщений даст толчок развитию мировой торговли, экономическому росту, созданию рабочих мест и т.д.

Инициатива Туркменистана была одобрена международным сообществом в принятой Генассамблеей ООН 29 июля 2021 года Резолюции «Укрепление связей между всеми видами транспорта для обеспечения стабильных и надёжных международных перевозок в целях устойчивого развития в период и после пандемии коронавирусного заболевания (COVID-19)».

Таким образом, это стало очередным свидетельством мировой значимости конструктивной транспортной дипломатии Туркменистана, которая аккумулирует в себе прогрессивные идеи Лидера нации о важности интегрированного, устойчивого транспорта в достижении прогресса и создании глобальной платформы для объединения усилий в этом направлении.

Возрастающая роль транспортной дипломатии и конкурентоспособность национальной транспортной отрасли в целом играют важную роль во внешнеполитической деятельности Туркменистана. Президент Сердар Бердымухамедов неоднократно подчёркивал, что эффективная реализация транспортно-транзитного потенциала страны позволит не только получить экономический эффект от участия в международных переездах, но и создаст новые инструменты влияния Туркменистана на мировые экономические процессы, формирование новых зон экономического притяжения и установление долгосрочных экономических связей.

Формирование новых транспортных коридоров, обеспечивающих кратчайшие выходы к международным транспортным коммуникациям, позволит повысить конкурентоспособность и улучшить качество оказываемых



услуг. А это, в свою очередь, приведёт к расширению доступа к региональным и мировым рынкам, повышению экспортного потенциала, соответственно увеличению объемов перевозок, расширению рынков сбыта отечественной продукции.

Туркменистан ведёт многосторонние переговоры по созданию новых и развитию существующих транспортно-транзитных коридоров. Так, в 2021 году между железнодорожными администрациями Казахстана, Туркменистана и Ирана был подписан Меморандум по коммерциализации железнодорожного участка линии Казахстан – Туркменистан – Иран (КТИ), который сегодня играет одну из ключевых ролей в перевозках контейнеров поездами между странами.

С целью улучшения региональной транспортной связности прорабатывается вопрос заключения Соглашения по транспортно-транзитным перевозкам по коридору «Каспийское море – Чёрное море», активизируется маршрут «Страны АТР – Китай – Кыргызстан – Узбекистан – Туркменистан – Азербайджан – Грузия – Турция – Страны Европы» (так называемый CASCA+), ключевую роль в котором отведена Международному морскому порту Туркменбаши. И в ближайшее время планируется подписать соглашение по новому проработанному маршруту «Страны АТР – Китай – Казахстан – Узбекистан – Туркменистан – Иран – Турция – Европа».

В развитии туркмено-китайских отношений огромное внимание уделяется взаимодействию в торгово-экономической сфере. Здесь показателем успешного сотрудничества служит многолетняя работа ведущих китайских компаний в различных секторах туркменской экономики, их участие в крупных инфраструктурных проектах. С рядом ведущих китайских компаний был заключён ряд контрактов на поставку грузовых, маневровых и пассажирских локомотивов, грузовых и пассажирских вагонов и запчастей к ним, а также учебных тренажёров. В ближайшее время предусматривается подписание Меморандума о взаимопонимании между Государственной корпорацией «Китайские железные дороги» и Агентством «Туркмендемирёллары».

Отмечая 30-летие с момента вступления в ОСЖД, необходимо особо упомянуть о всё возрастающей роли Железных дорог Туркменистана как в транспортном комплексе страны, так и в системе международных перевозок в целом. Они обеспечивают эффективную транспортировку грузов и пассажиров, способствуют процветанию экономики, торговли и туризма. Развитие железнодорожной инфраструктуры и обеспечение устойчивых транспортных связей со странами – членами ОСЖД способствует дальнейшему укреплению экономического потенциала и развитию взаимовыгодного сотрудничества.

## **Глобальные инициативы Туркменистана по развитию устойчивого транспорта**

16 мая 2023 года на 70-м пленарном заседании 77-й сессии Генеральной Ассамблеи ООН по инициативе Туркменистана и при единогласной поддержке государств - членов Организации была принята Резолюция, согласно которой 26 ноября объявлен Всемирным днём устойчивого транспорта.

Как известно, 26 ноября 2016 года в Ашхабаде была проведена первая Глобальная конференция по устойчивому транспорту ООН: именно поэтому символичен выбор даты Всемирного дня устойчивого транспорта – ежегодно 26 ноября.

Это очередное свидетельство признания Организацией Объединённых Наций международных инициатив Туркменистана, выдвинутых Национальным Лидером туркменского народа, Председателем Халк Маслахаты Туркменистана Гурбангулы Бердымухамедовым, а также повышения авторитета независимой нейтральной Родины на мировой арене.

Важно отметить, что Генассамблея ООН в нынешней Резолюции приветствовала усилия Правительства Туркменистана, связанные с организацией в 2016 году в Ашхабаде первой Глобальной конференции Организации Объединённых Наций по устойчивому транспорту, а также в 2022 году в Авазе Конференции министров транспорта развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и с удовлетворением отметила принятое на этом форуме Авазинское итоговое заявление.

Таким образом, принятие Генеральной Ассамблеей ООН новой Резолюции, касающейся транспортно-коммуникационной сферы, стало очередным свидетельством высокого международного авторитета независимой нейтральной Отчизны, обусловленного дальновидным конструктивным внешнеполитическим курсом, реализуемым под руководством Президента Сердара Бердымухамедова.

Сегодня в стране под руководством Президента Туркменистана успешно претворяются в жизнь комплексные национальные программы, направленные на кардинальную модернизацию материально-технической базы транспортной отрасли, расширение действующих и формирование новых транспортно-коммуникационных сетей. Все эти меры призваны способствовать активной интеграции транспортной системы страны в международную коммуникационную инфраструктуру, созданию в Туркменистане с учётом его выгодного географического положения крупных логистических центров, обеспечивающих региональную координацию мультимодальных перевозок для развития транспортной дипломатии на международном уровне.

В настоящее время создаются обширные возможности для полной реализации транспортно-транзитного потенциала страны, которая находится на стратегически важном и выгодном перекрёстке международных транспортных коридоров. На сегодняшний день, являясь неотъемлемой частью Великого шёлкового пути, страна играет важную и значительную роль в его инновационном развитии.

Туркменистан на практике подтверждает приверженность транспортному взаимодействию и стимулированию транзитных грузовых и пассажирских перевозок. В данном контексте нужно отметить значимость подписания в 2011 году Соглашения о создании Международного транспортного и транзитного коридора между правительствами Ирана, Омана, Туркменистана и Узбекистана, известного как Ашхабадское соглашение. Следует упомянуть, что Катар, Казахстан и Индия также присоединились к данному проекту.

Большое будущее видится у «Лазуритового» коридора (так называемый *Lapis Lazuli*), который соединяет Афганистан с Турцией и Европой. Соглашение о нём было подписано в 2017 году между Афганистаном, Азербайджаном, Грузией, Туркменистаном и Турцией. Данный транспортный коридор призван повысить экономическую интеграцию региона и содействовать улучшению жизни афганского народа через вовлечение этой страны в мировую торговлю.

Новые возможности для наращивания грузооборота между странами континента открыла железная дорога Казахстан – Туркменистан – Иран, имеющая стратегическое значение для возрождения в новом формате Великого шёлкового пути, развития торговли между странами Центральной Азии, Каспийского региона и соседними регионами.

В Туркменистане активно ведутся работы по созданию международной интегрированной логистической сети, а недавно Туркменистан присоединился к соглашению по развитию международного коридора ТРАСЕКА.

С учётом изменившейся ситуации в мире Туркменистаном было предложено развивать Международный транспортный коридор (МТК) Север – Юг, принять меры по сокращению всех имеющихся барьеров с целью наращивания потенциала транспортной сферы.

Сегодня быстрым темпом развивается международный мультимодальный маршрут «Страны АТР – Китай – Кыргызстан – Узбекистан – Туркменистан – Азербайджан – Грузия – Турция – Европа» (так называемый *CASCA+*) и обратно.

15-17 ноября 2023 года в городе Ашхабаде состоялась V встреча руководителей железнодорожных администраций стран-участниц этого маршрута.

Ввод в эксплуатацию Международного морского порта в городе Туркменбаши, который является одним из крупнейших транспортно-логистических центров на стыке Азии и Европы, стал поворотным моментом в истории транспортной отрасли страны. Этот порт мощностью 17 млн т в год улучшает доступ к мировым морским маршрутам и усиливает значение морских перевозок в торговле.

Эти проекты способствуют развитию новых маршрутов перевозок и, как результат, ускоряют экономический рост и расширяют международную торговлю в регионе.

Туркменистан также активно взаимодействует со специализированными структурами ООН и такими международными организациями, как ОСЖД, ЕЭК ООН, ЭСКАТО ООН, СНГ и МСАТ (IRU).

Туркменистан выходит на мировой рынок с предложением своих транспортно-логистических услуг, которые сегодня являются актуальными и востребованными. Использование этого экономически чрезвычайно выгодного маршрута будет не только способствовать реализации транзитного потенциала страны, но и стимулировать активизацию торговых связей в регионе. А это, в свою очередь, станет весомой предпосылкой и для развития континентальных торговых отношений, положительно скажется на подъёме всей мировой торговли.

Значимым компонентом национальной стратегии страны стала Программа развития транспортной дипломатии Президента Туркменистана на 2022-2025 годы. Эта Программа определяет цели дальнейшего укрепления потенциала национальных транспортных систем и международного сотрудничества в этой области.

Туркменистан является участником 12 международных конвенций по транспорту. По инициативе туркменской стороны Генеральной Ассамблеей ООН за последние 10 лет были приняты 4 резолюции, подчёркивающие роль транспортных и транзитных коридоров, а именно:

- в 2014 году – резолюция «Роль транспортных и транзитных коридоров в обеспечении международного сотрудничества в целях устойчивого развития»;
- в 2015 году – резолюция «На пути к обеспечению всестороннего взаимодействия между всеми видами транспорта в целях содействия созданию устойчивых мультимодальных транзитных коридоров»;
- в 2017 году – резолюция «Укрепление связей между всеми видами транспорта для достижения целей в области устойчивого развития»;
- в 2021 году – резолюция «Укрепление связей между всеми видами транспорта для обеспечения стабильных и надёжных международных перевозок в целях устойчивого развития в период и после пандемии коронавирусного заболевания (COVID-19)».

В последние годы Туркменистан осуществляет значительные инвестиции для всестороннего развития транспортной системы, включая железнодорожные, автомобильные, воздушные и морские пути, что сегодня позволяет стране эффективно интегрироваться в мировую транспортную систему.

В стране интенсивно внедряются информационные технологии для управления транспортными потоками. Это системы мониторинга и управления движением, электронные билеты, мобильные приложения для планирования маршрутов и так далее. Всё это задаёт новые стандарты удобства, скорости и прозрачности.

Благодаря коренной модернизации значительно расширилась железнодорожная инфраструктура Туркменистана. Более пяти тысяч километров стальных дорог обеспечивают надёжную связь между регионами страны, улучшая транзитные возможности и стимулируя экономический рост.

*Источник: Бюллетень ОСЖД.-2024.-№2.-с.12-14*

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

По данным Института экономических исследований Казахстана, объем инвестиций в развитие транспорта и складского хозяйства страны в 2023 г. достиг рекордного уровня – 2,5 трлн тенге (5,61 млрд долл. США), что на 938 млрд тенге, или 40,3 %, превышает уровень 2022 г. Финансирование грузового железнодорожного транспорта выросло в 3 раза и составило 173,3 млрд тенге, пассажирского сухопутного – также в 3 раза до уровня 114,3 млрд тенге. Наибольший объем инвестиций пришелся на трубопроводы – 247,6 млрд тенге (рост в 1,9 раза). Источником 52 % (1,3 трлн тенге) инвестиций являются собственные ресурсы крупных компаний, в том числе национальных железных дорог (КТЖ).

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

Пилотным станет Алматинский железнодорожный узел, где с целью ускорения обработки поездов, увеличения пропускной способности и скорости движения поездов на экспериментальных участках предстоит оптимизировать

технологические процессы работы станций и бригад, а также построить сортировочный парк с горкой малой мощности

*Источник: zdmira.ru, 09.04.2024*

### **Казахстан и Евросоюз укрепляют сотрудничество в сфере транспорта**

В Астане прошли переговоры премьер-министра Казахстана А. Смаилова с заместителем председателя Еврокомиссии М. Схинасом. Стороны обсудили дальнейшие шаги по укреплению торгово-экономических отношений и взаимодействия в сфере логистики, а также подчеркнули важность проведения форума инвесторов по развитию транспортных сообщений между Евросоюзом и Центральной Азией, который состоится в конце января 2024 г. в рамках европейской инициативы Global Gateway.

На долю ЕС приходится около 30 % внешнеторгового оборота Казахстана и 40 % привлеченных в страну инвестиций. За 11 месяцев 2023 г. товарооборот между Казахстаном и ЕС составил порядка 38 млрд долл. США. Важным направлением сотрудничества является транзит китайских товаров в Европу, в котором доля Казахстана составляет около 85 %.

Активно развивается Транскаспийский международный транспортный маршрут (ТМТМ), объем перевозки грузов по которому за последний год вырос на 65 %. Прогнозируется увеличение грузопотока по этому маршруту до 10 млн т. Для устранения узких мест на ТМТМ подписаны дорожные карты с Азербайджаном, Грузией и Турцией, одновременно в Казахстане реализуется ряд инфраструктурных проектов, наращивается парк железнодорожного подвижного состава и судов торгового флота.

*Источник: zdmira.ru, 17.01.2024*

### **Перспективы развития Транскаспийского международного транспортного маршрута**

В 2023 году отмечалось 10-летие Транскаспийского международного транспортного маршрута (ТМТМ).

ТМТМ или Средний коридор пролегает через Китай, Казахстан, акваторию Каспийского моря, Азербайджан, Грузию, Турцию и далее через акваторию Черного моря в Европу. ТМТМ является мультимодальным маршрутом, в котором задействованы два вида транспорта: железнодорожный и морской.



Начало проекту ТМТМ было положено 7 ноября 2013 года в Казахстане в рамках II Международного транспортно-логистического бизнес-форума «Новый шелковый путь», на котором АО «НК «Қазақстан темір жолы», ЗАО «Азербайджанские железные дороги» и АО «Грузинская железная дорога» подписали Соглашение об учреждении Комитета по развитию проекта ТМТМ.

В полную силу маршрут начал функционировать в 2017 году. В настоящее время его протяженность составляет 11 тыс. км. Текущая пропускная способность – 6 млн тонн в год. К 2025 году планируется достигнуть уровня в 10 млн тонн в год. Также в 2017 году был налажен мультимодальный транспортный сервис по маршруту Китай – Курьк/Актау – Баку/Алят – Батуми/Поти и далее в третьи страны, в том числе через новую линию Баку – Тбилиси – Карс.

В общей сложности за четыре года – с 2017 по 2020 годы<sup>1</sup> – по всей протяженности маршрута было перевезено более 71 тыс. ДФЭ (3,9 млн тонн) внешнеторговых грузов.

В 2023 г. по этому маршруту перевезено более 2,8 млн т грузов, что на 86,1 % больше, чем за аналогичный период 2022 г., перевозки контейнеров составили 20,2 тыс. ДФЭ.

К празднованию 10-летия создания ТМТМ и 60-летию порта Актау был приурочен состоявшийся в конце сентября в Казахстане бизнес-форум «ТМТМ 2023: инновации и развитие в эпоху цифровизации», посвященный динамично меняющейся обстановке в регионе ТМТМ и собравший участников из 10 стран. Во время мероприятия были обсуждены актуальные вызовы рынка, активизация инвестиционного сотрудничества, расширение торгово-экономических связей.

Участниками рассмотрены инфраструктурные проекты в развитие ТМТМ, а также стратегические решения и инновационные подходы к реагированию на меняющиеся условия транспортно-логистического рынка.

В ходе работы заседания участники Общего Собрания отметили рост объемов перевозок по маршруту ТМТМ, а также подписали Соглашение о взаимодействии и мерах ответственности при организации перевозок грузов в составе контейнерных поездов с использованием фидерных судов и Соглашение об организации контейнерных перевозок в прямом международном железнодорожно-водном сообщении с участием фидерных судов между портами Каспийского моря (Актау – Баку (Алят)).

В состав Ассоциации в качестве членов приняты такие компании как Alport (Азербайджан), БМФ порт Бургас (Болгария), Semurg Invest (Казахстан), LTG Cargo (Литва), «Global DTC Pte.Ltd» (Сингапур) и ТОО «Исткомтранс»

---

<sup>1</sup> По мнению экспертов в 2020 году пандемия COVID-19 не оказала существенного сдерживающего влияния на экспедирование контейнерных перевозок по ТМТМ в транзитном сообщении, хотя и замедлила его рост

(Казахстан). Таким образом, состав Ассоциации ТМТМ увеличился до 25 компаний и представлен 11 странами.

В настоящее время страны ЕС крайне заинтересованы в развитии маршрута, так как рассматривают этот транспортный коридор как один из основных для доставки грузов из Китая, поскольку он идет в обход России.

Сохраняющаяся привлекательность ТМТМ для Китая обусловлена его стремлением развивать свои западные провинции и обеспечить им доступ на региональные рынки сбыта.

Турция, Азербайджан и Казахстан в равной степени проявляют интерес к маршруту по своим собственным причинам. В контексте развития ТМТМ Азербайджан видит возможность усилить свою транзитную роль и стать крупнейшим транспортным хабом. Турция, в свою очередь, продолжает распространять свое влияние на Азербайджан и Среднюю Азию. Развитие ТМТМ способствует также увеличению объемов поставок между тремя странами. Благодаря транспортному коридору казахстанское зерно в больших объемах будет поставляться в Азербайджан и Турцию, азербайджанские фрукты и овощи – в Казахстан.

Проявила интерес к ТМТМ и Индия, для которой он может предоставить дополнительную возможность выхода на рынки Европы и Азии, что является актуальным вариантом с учетом нарушения мировой цепочки поставок и ее стремления к конструктивному и стратегическому взаимодействию с богатой углеводородами и стратегически важной Центральной Азией и Евразией.

Этому вопросу посвящено опубликованное в начале 2024 года исследование авторитетного исследовательского фонда «Observer Research Foundation». Автор исследования известный эксперт по азиатскому региону Айджаз Вани считает, что Индия, которая уже является участницей международного коридора «Север – Юг» (INSTC), может использовать и Средний коридор для облегчения доступа к более широким рынкам ЕС, Каспийскому региону, Центральной Азии и за ее пределами.

В публикации утверждается, что «после завершения в 2027 году строительства железнодорожной линии Решт – Астара (Иран – граница с Азербайджаном) время транзита по западной ветке маршрута «Север – Юг» (INSTC) сократится до 10 дней с нынешних 25-30 дней. Традиционный морской путь длиной 16129 километров занимает 45 дней. А поскольку западная ветка INSTC пересекает Средний коридор в Азербайджане, то Нью-Дели может через маршруты Баку – Тбилиси – Батуми или Баку – Тбилиси – Карс (этот маршрут введен в эксплуатацию в 2017 году) выйти на рынки Европы и Черноморского региона за более короткий период».

Он напоминает, что Средний коридор является важным маршрутом для стран Центральной Азии, которые стремятся расширить свою торговлю с



Европой, чтобы уменьшить свою зависимость от Китая, а также различные геополитические риски.

В целом, автор исследования видит большие перспективы активного задействования Среднего коридора в международной торговле, и считает, что такая крупная экономика, как Индия, должна включить этот коридор в сферу своих интересов.

*Источники: trend.az, 16.01.2024; zdmira.com, 04.10.2023; index1520.com, 04.10.2023; rail-news.kz, 29.09.2023; tengrinenews.kz, 29.09.2023; middlecorridor.com.*

## **20-летнее развитие железных дорог Азербайджана: путь к высоким целям**

За последние 20 лет Азербайджанские железные дороги (АЖД), пользующиеся репутацией передовой и стабильной компании, стали одними из ведущих игроков транспортного сектора страны, принося значительный вклад в социально-экономическое развитие страны.

В период нахождения на посту Главы Государства Ильхама Алиева, начиная с 2003 года, стартовал широкомасштабный процесс качественной перестройки национальной экономики и, в частности, возникли уникальные возможности для развития железных дорог, ставшие следствием целенаправленной стратегии развития и крупных инвестиций.

Многие цели АЖД уже достигнуты, а некоторые всё ещё предстоит выполнить, и для их достижения во всех сферах ведётся целенаправленная работа.

### ***Процесс трансформации продолжается ускоренными темпами***

АЖД с точки зрения организационной структуры переживает коренные изменения и трансформацию. Традиционная структура управления, внутрикорпоративные операции, стратегия развития, социальные интересы и обязанности сотрудников последовательно реорганизуются на основе международных критериев и стандартов. В стратегическом плане АЖД выбрали путь корпоратизации, сформировав более прозрачную и эффективную структуру управления, позволившую оптимизировать количество действующих станций со 108 до 69, что обеспечило переход на более эффективную и гибкую модель работы.

Благодаря оптимизации затрат и обеспечению дополнительной прибыли, АЖД впервые выступили в качестве компании-инвестора, вложив в 2023 году в свои проекты 35 миллионов манатов (около 20 590 000 долл.).

Эти вложения позволили компании:

- заменить рельсы на 16 километрах путей;
- капитально отремонтировать 22 километра путей на станциях Кишлы, Баладжары, а также на участках Ени Сураханы – Сураханы, Ени Сураханы – Говсаны;
- впервые соединить порт Зыря с сетью железных дорог;
- впервые с 1960-х годов начать реконструкцию путей Баладжарского сортировочного парка.

В 2024 году инвестиции АЖД запланированы на уровне свыше 50 миллионов манатов, которые будут задействованы в осуществлении следующих проектов:

- капитальный ремонт железнодорожной станции Алят-Главная;
- расширение станции Ялама;
- капитальный ремонт 50 километров верхнего строения пути;
- завершение реконструкции Баладжарского сортировочного парка и т.д.

***Обновление железнодорожного парка современным подвижным составом***

Согласно указаниям Президента Азербайджанской Республики Ильхама Алиева проводится масштабное обновление парка подвижного состава железных дорог Азербайджана, в том числе:

– в рамках сотрудничества со Stadler Rail Group в 2015-2018 годах были приобретены одни из лучших в своём классе электропоезда для использования на маршрутах внутри страны, в том числе на Абшеронской кольцевой линии;

– в 2019 году в рамках программы обновления локомотивного парка в страну было поставлено 50 локомотивов, работающих на постоянном и переменном токе. Был подписан контракт на закупку 10 дизельных и электрических поездов FLIRT производства Stadler, четыре из которых доставлены в страну в 2023 году и будут задействованы по окончании соответствующих испытаний; в 2024 году планируется пополнить парк и другими поездами;

– в 2023 году параллельно с приобретением новых поездов было подписано соглашение с Stadler Rail Group о создании Регионального сервисного центра для осуществления ремонта и технического обслуживания всех типов подвижного состава производства компании Stadler, услугами которого смогут пользоваться и другие железнодорожные операторы региона, эксплуатирующие те же типы поездов;

– проведена работа по адаптации локомотивного и вагонного парка к возросшему спросу на грузовые перевозки, с целью чего были закуплены 303 новые фитинговые платформы;

– в 2014 году подписан контракт на закупку 10 новых локомотивов в Казахстане, которые включены в состав поездного парка.

***Увеличение объёмов грузовых перевозок  
и ускорение развития международных  
транспортных коридоров***

За последние 20 лет в Азербайджане зафиксирован значительный рост объёма грузоперевозок по железной дороге. Для того чтобы сохранить положительную динамику роста, модернизируются существующие и строятся новые железнодорожные линии.

Железная дорога Баку – Тбилиси – Каре (БТК), являющаяся одним из важнейших сегментов в сообщении Восток – Запад, была открыта в 2017 году, в результате чего была увеличена пропускная способность международных транспортных коридоров, проходящих через Азербайджан. Железнодорожная линия БТК вдохнула новую жизнь в транспортно-торговый коридор Китай – Европа – Китай. Через несколько месяцев, когда завершится расширение грузинского участка линии БТК, её пропускная способность увеличится с 1 до 5 млн тонн в год.

Помимо этого, за последние годы наблюдался значительный рост грузоперевозок через Азербайджан, особенно транзитных, объём которых возрос почти на 80 %. В 2023 году железнодорожным транспортом Азербайджана было перевезено более 18 млн тонн общих и около 7 млн тонн транзитных грузов.

В рамках международного транспортного коридора «Север – Юг» успешно завершены 60 % строительных работ на терминале в иранской части г. Астары, в котором в 2023 году была осуществлена перевалка около 700 тыс. тонн грузов. Свой вклад в развитие МТК «Север – Юг» внёс и новый терминал, построенный в азербайджанской части г. Астары.

Чтобы увеличить объёмы транзитных грузов, а также усилить эффективность управления Средним коридором, являющимся важной международной транспортной артерией, железнодорожные администрации Азербайджана, Казахстана и Грузии создали совместное предприятие.

Возобновлены перевозки китайских грузов по территории Азербайджана в рамках Среднего коридора. Контейнерные маршрутные поезда с импортными и транзитными грузами доставляются по Среднему коридору из Китая в Азербайджан в среднем за 8-10 дней, что почти в два раза быстрее сроков доставки по традиционным маршрутам (15-18 дней).

***Рекордные пассажирские перевозки***

Работы по реконструкции железных дорог в целях повышения комфорта при перевозке пассажиров, осуществляемые на основе соответствующих поручений Главы Государства, уже приносят свои плоды.

В целях предоставления качественных железнодорожных услуг нашим гражданам железнодорожный парк АЖД пополнился современными

дизельными и электропоездами производства Stadler, а также локомотивами производства Alstom. Прекращена эксплуатация вышедших из строя поездов, капитально отремонтированы станции, вокзалы и остановки вдоль Абшеронской кольцевой линии, что, безусловно, повысило привлекательность железнодорожного транспорта со стороны населения.

В результате проведённых мероприятий:

- с 2015 года введены в эксплуатацию скоростные поезда на линии Баку – Сумгаит – Баку;

- в 2017 году был реконструирован железнодорожный вокзал Баку, на котором была полностью обновлена инфраструктура обслуживания пассажиров;

- в том же году была построена 110-километровая линия Баку – Сабунчи – Пиршаги – Сумгаит – Хырдалан – Баладжары – Баку, связавшая бакинцев с четырнадцатью населёнными пунктами Абшерона по двум разным маршрутам;

- в 2018-2020 гг. были реконструированы и введены в строй железнодорожные вокзалы Сумгаита и Сабунчи, а также остановки Забрат-1, Маммадли и станция Забрат-2;

- был открыт участок Абшеронской кольцевой железнодорожной линии Пиршаги – Горадиль – Новханы – Сумгаит.

В 2023 году АЖД перевезла семимиллионного пассажира, тем самым превысив рекордные показатели. Это стало возможным благодаря выпуску дополнительных поездов на Абшеронский кольцевой маршрут, открытию линии Баку – Габала – Баку, а также продлению маршрута Баку – Гянджа – Агстафа с новыми остановками на станциях Говлар (То вуз) и Далляр (Шамкир).

Наибольшее число пассажиров, перевозимых в течение дня по Абшеронской кольцевой линии, в среднем по месяцам составило 26 тыс. человек (для сравнения: в 2022 году это показатель был на уровне 19, 4 тыс.).

### ***Модернизация инфраструктуры в соответствии с современными требованиями***

На основании распоряжений и поручений Главы Государства за последние 20 лет на железных дорогах Азербайджана были осуществлены масштабные проекты по строительству и реконструкции объектов инфраструктуры. В результате выполненных работ повысилось качество обслуживания грузовых и пассажирских перевозок, расширились транзитные возможности страны:

- в 2007 году была построена и введена в строй железнодорожная линия Алят – Алят-Порт;

- в 2010-2014 годах в рамках государственной программы развития системы железнодорожного транспорта были капитально отремонтированы 917 километров железнодорожной линии Баку – Бёюк-Кясик;

- в 2015-2017 годах капитально отремонтировано 200 километров магистральных железнодорожных линий;

- в 2017 году завершено строительство 8,3-километровой железнодорожной линии Летара (Азербайджан) – Летара (Иран), а также железнодорожного моста через реку Астарачай;

- в 2021 году состоялось открытие 43-километровой однопутной железнодорожной линии Ляки – Габала.

Кроме того, в 2022-2023 гг. было завершено строительство Баладжарского и Гянджинского локомотивных депо. В 2023 году был построен второй железнодорожный мост через реку Куру, а также капитально отремонтированы железнодорожные мосты через реки Араз и Куру.

### ***Восстановление железнодорожного сообщения в Карабахском и Восточно-Зангазурском регионах***

Масштабные восстановительные и строительные работы в этих регионах охватывают и железную дорогу. Привлекая на эти территории рабочие поезда, АЖД, наряду с активным участием в осуществлении проектов, восстанавливает также собственную инфраструктуру. Из наиболее значимых проектов выделяются следующие:

– в 2021 году Президент Азербайджана Ильхам Алиев заложил фундамент железнодорожной линии Горадиз – Агбенд, а чуть позже началось проектирование и строительство железнодорожной линии, которая, являясь частью мультимодального транспортного коридора, соединит основную территорию Азербайджана с Нахчываном;

– в настоящее время завершено 82 % проектных и 47 % строительных работ по прокладке железнодорожной линии Горадиз – Агбенд;

– в 2021 году начато проектирование и строительство железнодорожной линии Барда – Агдам;

– завершено строительство участка этой линии до города Агдама и достроены станции на этой линии;

– начаты проектные работы по восстановлению железной дороги Агдам – Ханкенди.

### ***Цифровизация железных дорог***

Цифровизация – одно из основных направлений стратегической перестройки АЖД, которое охватывает все сферы: автоматизацию производственных участков и корпоративных функций, разработку бизнес-процессов, создание центральной системы отчётности, оптимизацию человеческого капитала.



В рамках процесса цифровизации:

- сформирована команда высококвалифицированных специалистов в области информационно-коммуникационных технологий (ИКТ);
- разработана стратегия развития ИКТ;
- определены задачи по совершенствованию технологической базы, автоматизации систем управления проектами в областях транспорта, активов и инвестиций, созданию ориентированной на клиентов грузовой и коммерческой системы, а также системы отслеживания движения локомотивов посредством GPS;
- с партнёрами в Азербайджане и за рубежом начата работа по обеспечению автоматизации логистических коридоров за счёт использования цифровых электронных подписей и криптографических средств.

В 2023 году было запущено мобильное приложение ADY Mobile, которое позволяет пассажирам удобнее организовывать свои поездки. Благодаря ADY Mobile стало проще приобретать и возвращать билеты по всем направлениям, пополнять баланс, проверять расписание поездов и быть в курсе всех новостей, связанных с железными дорогами.

Для устранения очередей в кассах и минимизации ущерба в поездах, курсирующих по Абшеронской кольцевой железнодорожной линии, прекращено использование бумажных билетов. Теперь пассажиры могут оплачивать проезд бесконтактно при помощи банковских карт.

#### ***Оптимизация – одно из приоритетных направлений***

В 2023 году структура АЖД была оптимизирована на основе бизнес-ориентированной политики. В компании налажена коммерческая деятельность, отвечающая современным стандартам. Было реорганизовано управление с переходом на цифровые платформы. Осуществлён переход к Agile ориентированному управлению, то есть к бизнес-модели, устойчивой к изменениям и способной гибко адаптироваться. В то же время сформулирована политика в области человеческого капитала и корпоративной культуры. Для более профессиональной организации обучения персонала при АЖД создан Центр обучения и развития.

#### ***Повышение приверженности экологическому, социальному и корпоративному управлению***

Став в 2023 году членом Глобального договора ООН, ЗАО «Азербайджанские железные дороги» значительно усовершенствовало программу деятельности, которая охватывает сферы экологического, социального и корпоративного управления (ESG).

В рамках мер ESG, направленных на снижение вредных выбросов в окружающую среду, АЖД в сегменте пассажирских перевозках эксплуатирует только электропоезда, а также популяризирует использование экологически

чистых и полезных для здоровья граждан велосипедов, стоянки которых организованы на железнодорожных станциях.

В целях продвижения «зелёной» энергетики и сокращения выбросов углекислого газа в новых локомотивных депо в п. Баладжары и г. Гяндже были установлены свыше 650 солнечных панелей, обеспечивавших предприятия электроэнергией.

Также АЖД принимает все необходимые меры, чтобы избежать нанесения ущерба окружающей среде при строительстве железных дорог. В каждом новом проекте принципы ESG анализируются и применяются наиболее эффективным образом. Так, чтобы не повредить лесной массив на 85 километре линии Горадиз – Агбенд, в районе станции Миндживан были пересажены все деревья, а в рамках проекта Барда – Агдам вдоль железнодорожной колеи уже высажены сосны и другие виды деревьев. Помимо этого, АЖД применяют инновационные технологические решения для сокращения использования бумаги во внутреннем документообороте.

В целом же в АЖД был разработан документ «Стратегия-2030», определяющий цели компании до 2030 года, а также программу их достижения.

АЖД будут продолжать целенаправленную работу в направлении решения таких вопросов, как эффективность операций, увеличение коммерческих возможностей, цифровизация и безопасность, которые в Стратегии определены в качестве приоритетных.

*Источник: Бюллетень ОСЖД.-2024.-№2.-с.15-20*

### **Международные железнодорожные перевозки в Азербайджанской Республике**

В настоящее время ЗАО «Азербайджанские железные дороги» (ЗАО «АЖД») осуществляет грузовые перевозки как во внутригосударственном, так и в международном сообщении, обеспечивая бесперебойную, своевременную и безопасную доставку железнодорожным транспортом различных грузов с соседними странами по нескольким направлениям: в северном направлении – с Российской Федерацией через пограничные станции Ялама (Азербайджан) – Дербент (Россия), в западном направлении – с Грузией через станции Бёюк-Кясик (Азербайджан) – Гардабани (Грузия), в южном направлении – с Исламской Республикой Иран (Иран) через станции Астара (Азербайджан) – Астара (Иран), в восточном направлении с использованием водного транспорта – с Казахстаном между

портами Алят (Азербайджан) – Актау (Казахстан), Алят – Курык (Казахстан) и с Туркменистаном между портами Алят и Туркменбаши (Туркменистан).

### ***Пограничная станция Ялама***

Для повышения эффективности работы было разработано соглашение между Правительством Азербайджанской Республики и Правительством Российской Федерации о сотрудничестве по развитию железнодорожной инфраструктуры и грузовых перевозок в международном транспортном коридоре МТК «Север – Юг». По результатам совместной работы ОАО «РЖД» и ЗАО «АЖД» сформирован перечень конкретных мероприятий, позволяющих устранить ограничения железнодорожной инфраструктуры, в том числе для повышения эффективности работы пограничных станций и для обеспечения увеличивающихся объёмов перевозок, и в этой связи начата реализация мероприятий по развитию железнодорожных пунктов пропуска пограничных станций Дербент и Ялама.

На российском пограничном пункте планируется построить новую железнодорожную станцию Самур-2, что позволит увеличить провозную способность до 15 млн тонн к 2025 году. Участок Дербент – Самур переводится на систему тяги с постоянного тока на переменный ток.

ЗАО «АЖД» со своей стороны реализует аналогичный проект на железнодорожной пограничной станции Ялама, где ведётся строительство дополнительных путей для увеличения пропускной способности и ремонта существующих путей, а также планируется строительство новой пограничной станции Ялама-2 и строительство путей для приёма и отправления поездов длиной до 71 условного вагона.

### ***Пограничная станция Баку-Торговая Пристань***

Для развития Среднего коридора Запад – Восток и для переработки дополнительных грузов была разработана дорожная карта по синхронному устранению узких мест на территориях Азербайджана, Казахстана и Турции. В рамках проекта мероприятий по возможному устранению барьерных мест на станциях Алят и Баку – Торговая Пристань (Алят) идёт реконструкция системы энергоснабжения, сигнализации и связи, в том числе ведётся строительство дополнительных путей и ремонт существующих путей для увеличения пропускной способности. Кроме того, для увеличения объёмов перевозок и управления операциями в порту Баку (Алят) был разработан регламент между перевозчиками и портом, который будет способствовать уменьшению заторов в портах и на железнодорожных станциях, более эффективной организации процесса перевозки и контроля времени обработки вагонов и контейнеров, выгружаемых и загружаемых с судна работниками железной дороги и порта.

Также создана «Свободная экономическая зона Алят», которая находится рядом с пограничной железнодорожной станцией Баку – Торговая Пристань



(Алят), соединяющей морские линии с портами Актау, Курык и Туркменбаши. Эта зона стала важным этапом для дальнейшего развития международных транспортных коридоров Север – Юг и Восток – Запад, соединяющих важнейшие регионы евразийского континента.

***Международные железнодорожные коридоры,  
проходящие через территорию Азербайджана***

Через территорию Азербайджана проходят железнодорожные транспортные коридоры ОСЖД:

– №10 в направлении Запад – Восток, который пролегает по территории Украины, Болгарии, Румынии, Грузии, Азербайджана, Узбекистана, Туркменистана, Кыргызстана, Казахстана, Таджикистана;

– №11 в направлении Север – Юг, который проходит по территории России, Азербайджана, Ирана;

– ответвление «Г» коридора №5, которое проходит через Украину, Россию, Азербайджан, Грузию и Турцию.

Через территорию Азербайджана также проходит Транскаспийский международный транспортный маршрут (ТМТМ), который соединяет Китай, Казахстан, Азербайджан, Грузию, Турцию со странами Евросоюза. В целях увеличения грузопотока на ТМТМ в ноябре 2013 года было подписано Соглашение об учреждении Координационного комитета по развитию ТМТМ, который начал функционировать в феврале 2014 года. В декабре 2016 года участники Координационного комитета приняли решение о создании ОЮЛ «Международная ассоциация «Транскаспийский международный транспортный маршрут», и с февраля 2017 года ассоциация приступила к своей деятельности.

С 2019 года между портами Актау и Баку запущена фидерная линия, которая в корне изменила технологию осуществления перевозок по маршруту ТМТМ и значительно повысила эффективность перевозок, а также способствовала повышению эффективности и увеличению оборота железнодорожного подвижного состава и оптимизации перевозочного процесса, контейнеризации маршрута, сокращению сроков доставки массовых и контейнерных грузов, а также наращиванию объемов перевозок по ТМТМ.

В рамках ТМТМ подписано «Соглашение об организации контейнерных перевозок в прямом международном железнодорожно-водном сообщении с участием фидерных судов между портами Актау – Баку (Алят)», которое предусматривает использование и сохранение оригинала накладной СМГС по всему маршруту следования контейнера, включая водный отрезок маршрута на Каспийском море, и исключает необходимость переоформления перевозочных документов и повторных таможенных оформлений в портах Актау и Баку. Кроме того, для ускорения и упрощения таможенных процедур при обработке

грузов и контейнеров на межгосударственных пунктах пропуска сторонами ТМТМ подготовлены проекты Соглашения об электронном обмене данными о дислокации и состоянии подвижного состава.

Следующим транспортным маршрутом является «АТР» (Страны Азиатско-Тихоокеанского региона) Китай – Кыргызстан – Узбекистан – Туркменистан – Азербайджан – Грузия – Турция – страны ЕС. Этот трансконтинентальный мультимодальный железнодорожный маршрут был создан в 2019 году, и в настоящее время контейнерные грузы по данному маршруту перевозятся из Турции по железнодорожной линии Баку – Тбилиси – Карс (БТК), а также из грузинских портов Поты и Батуми в Центральную Азию и в обратном направлении. С целью повышения транспортной связи на данном маршруте по Каспийскому морю с 2022 года действуют фидерные суда в направлении Баку – Туркменбаши – Баку. Кроме того, было разработано Соглашение об организации контейнерных перевозок в прямом международном железнодорожно-водном сообщении с участием фидерных судов между портами Каспийского моря (Туркменбаши, Баку (Алят)).

Строительство железной дороги Баку – Тбилиси – Карс (БТК), дальнейшее развитие железнодорожной системы и пограничных станций Азербайджана и Казахстана и модернизация портов Каспийского моря (Алят, Актау, Курык, Туркменбаши) значительно сократили время перевозки грузов из Китая в Европу и обратно по данному маршруту. Железнодорожная линия БТК обеспечивает более удобные перевозки по этому коридору с Кавказским регионом в Турцию и Европу. Дополнительные инвестиции могут расширить транспортную и логистическую инфраструктуру и параллельно повысить пропускную способность пограничных железнодорожных станций.

#### ***Пограничные станции Астара (Азербайджан) и Астара (Иран)***

В рамках Соглашения между Российской Федерацией и Азербайджанской Республикой по МТК «Север – Юг» на станции Астара (Азербайджан) планируется строительство дополнительных путей для увеличения пропускной способности и ремонт существующих путей. Пограничный терминал Астара расположен на территории Ирана в городе Астаре на площади 35 гектаров, в 1,4 км от границы с Азербайджаном. В 2017 году со стороны ЗАО «АЖД» начато строительство Терминала, арендованного Азербайджаном сроком на 25 лет. Несмотря на то, что строительство модуля терминалов продолжается, уже готовы контейнерный терминал и грузовой двор. С начала 2018 года здесь проводятся погрузочные и разгрузочные операции. Общий объем перевалки грузов на терминале на сегодняшний день составил более 2 млн тонн. В свою очередь, реализация проекта строительства недостающего железнодорожного участка Решт – Астара на территории Ирана позволит исключить

необходимость перегрузки грузов и, таким образом, снизит стоимость перевозки и сроки доставки перевозимых грузов.

Кроме того, были разработаны дополнительные маршруты по МТК «Север – Юг». На регулярной основе перевозятся грузы, в том числе в контейнерах в составе контейнерных поездов с разными грузами по МТК «Север – Юг». Контейнеры в основном отправляются из России в индийский порт Нава-Шева (Мумбаи) и обратно. Роль основного хаба на этом маршруте играют пограничная станция Астара (Азербайджан) и Терминал Астара (Иран). Интермодальная транспортировка различных грузов в контейнерах из восточных портов Китая осуществляется с помощью морского транспорта в южные порты Ирана, а далее автотранспортом до Терминала Астара (Иран), и по прибытии в Азербайджан контейнеры отправляются далее по сети АЖД в северном направлении. Данный сервис позволил удовлетворить растущий спрос на перевозки между странами, расположенными по маршруту коридора Север – Юг.

Таким образом, по сравнению с морскими маршрутами данный путь позволяет значительно сократить время доставки и способствует развитию транзитных перевозок грузов из Китая в Европу и в обратном направлении, а также между странами Европы и Персидского залива.

В настоящее время ЗАО «АЖД» осуществляет обмен электронными данными в объёме грузовой накладной при осуществлении трансграничных перевозок в Россию, Казахстан, Туркменистан, Грузию и в обратном направлении. В рамках проекта TURKUAZ началось применение унифицированной накладной ЦИМ/СМГС по железнодорожной линии Баку – Тбилиси – Карс по следующим маршрутам: Турция – Азербайджан, Турция – Казахстан, Турция – Туркменистан и обратно.

*Источник: Бюллетень ОСЖД.-2023.-№6.-с.1-4*