



МОНИТОРИНГ

ЦНТИБ ОАО «РЖД»

**СТРАТЕГИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА**

I ПОЛУГОДИЕ 2025

СОДЕРЖАНИЕ

ЕВРОПА	3
Европейский рынок мультимодальных перевозок.....	3
Влияние конкуренции на цену и качество услуг.....	22
Рынок перевозок по контрактам на социально необходимые услуги.....	29
Рынок грузовых перевозок	30
Влияние конкуренции на оптимизацию расходов	32
Еврокомиссия может ликвидировать фонд Connecting Europe.....	36
EIB предоставил 350 млн евро на модернизацию железных дорог Испании.....	37
Евросоюз: господдержка грузового оператора DB Cargo была правомерна.....	38
В инфраструктуру DB необходимо инвестировать до 150 млрд евро	39
Deutsche Bahn претендует на 290 млрд евро из бюджета Германии.....	39
В 2024 году DB сократили убытки на 900 млн евро	40
DB отмечают некоторое улучшение состояния железнодорожной инфраструктуры.....	41
Закрыта сделка по продаже DB Schenker датской группе DSV	42
RFI и FS обвиняются в нарушении условий конкуренции на рынке Италии	43
FS Group планируют выйти на рынок высокоскоростных перевозок между Лондоном и Парижем.....	43
Великобритания: повысить объем грузовых перевозок по железным дорогам.....	44
В Великобритании началась национализация железных дорог.....	45
Национализация железных дорог Великобритании началась с провала: пассажиров пересаживали в автобус	46
Инсорсинг как ключевой элемент национализации железных дорог	48
Развитие железнодорожной отрасли в Словацкой Республике	49
СЕВЕРНАЯ АМЕРИКА.....	56
Одобрена сделка по слиянию железных дорог Canadian National и Iowa Northern	56
В США отменили грант на поддержку проекта BCM Даллас - Хьюстон	57
В 2025 году объем инвестиций Amtrak вырастет на 50 %	58
АЗИЯ.....	58
Китайские железные дороги: ориентация на высококачественное развитие	58
Железные дороги Китая за первый квартал 2025 года перевезли 970 млн тонн грузов	69
Китай наращивает грузопоток в страны Центральной Азии	70
Дан официальный старт строительству железной дороги Китай – Кыргызстан – Узбекистан	71
Транспортные структуры Пакистана и ОАЭ формируют стратегическое партнерство	71
Иран планирует создание девяти транспортных коридоров протяженностью 17 тыс. километров.....	72
Железные дороги Грузии: планы и перспективы	73
Деятельность ЗАО «АЖД» по развитию международных транспортных коридоров и основные достижения в 2024 году	79
Казахстан претендует на роль транспортно-логистического центра Евразии	88
Агентство S&P Global подтвердило прогноз рейтинга КТЖ как «стабильный»	91
Повышение тарифов на железнодорожные перевозки – критически необходимая мера?	92
Новые горизонты развития Железных дорог Узбекистана	96
АФРИКА	109
Железнодорожные проекты Африки в 2025 году	109
Китайские компании построят железную дорогу для Танзании и Бурунди.....	113

ЕВРОПА

Европейский рынок мультимодальных перевозок

Консалтинговая компания SCI Verkehr по заказу Международного союза железных дорог (МСЖД) и Международного союза по смешанным железнодорожно-автомобильным перевозкам (UIRR) подготовила отчет о состоянии, тенденциях развития и перспективах европейского рынка мультимодальных перевозок (2024 Report on Combined Transport in Europe).

SCI Verkehr прогнозирует рост грузооборота в мультимодальных перевозках с 32 млрд в 2023 г. до 60 млрд ткм к 2040 г. и обосновывает вывод, что их развитие имеет ключевое значение для увеличения доли железных дорог на рынке грузовых перевозок.

Согласно данному в Директиве Европейского совета 92/106ЕЕС определению, к мультимодальным относятся перевозки грузов между государствами – членами ЕС, в которых:

- для перемещения автопоезда, прицепа или полуприцепа с тягачом или без него, обменного кузова или контейнера длиной 20 футов и более используется автодорожная инфраструктура на начальном или конечном участке маршрута; при этом длина приходящегося на другие виды транспорта участка превышает 100 км по прямой;
- начальный автомобильный участок пути проходит между пунктом погрузки грузов и ближайшей подходящей железнодорожной станцией или портом погрузки, расположенным на территории Европы, а последний автомобильный участок – между ближайшей подходящей железнодорожной станцией разгрузки и пунктом, где груз отгружается;
- на участках внутреннего водного/автомобильного и морского /автомобильного плеча начальный и конечный этапы пути проходят в радиусе, не превышающем 150 км по прямой от внутреннего порта или морского порта погрузки или разгрузки.

Различают несопровождаемые мультимодальные перевозки и сопровождаемые. К последним относятся перевозки грузовых автомобилей в поездах системы RoLa («катящееся шоссе») вместе с водителями.

С точки зрения места в транспортной цепочке мультимодальные перевозки разделяют на внутриевропейские (включая каботажные между континентальной Европой и Великобританией/Ирландией) и межконтинентальные с участием морского и других видов транспорта.

В данном исследовании все участки маршрутов железнодорожного и водного транспорта с пунктами отправления и назначения в одной стране

рассматриваются как внутренние независимо от того, где находятся пункты начала/завершения автомобильного плеча маршрута.

Европейский рынок грузовых перевозок

Европейский союз поставил задачу по увеличению доли железнодорожного транспорта на рынке грузовых перевозок до 30 % к 2030 г. в рамках достижения глобальных климатических целей. Однако решение этой задачи невозможно без переключения значительного объема перевозок с автомобильных на железные дороги.

Железнодорожные перевозки

Доля железнодорожного транспорта на европейском рынке после снижения в период с 2013 по 2020 г. стабилизировалась на уровне 17 % благодаря росту в секторе мультимодальных перевозок (рис. 1). Доля внутренних водных путей снизилась до 5 % из-за сокращения объемов перевозок по Рейну, что способствовало увеличению доли автомобильного транспорта.

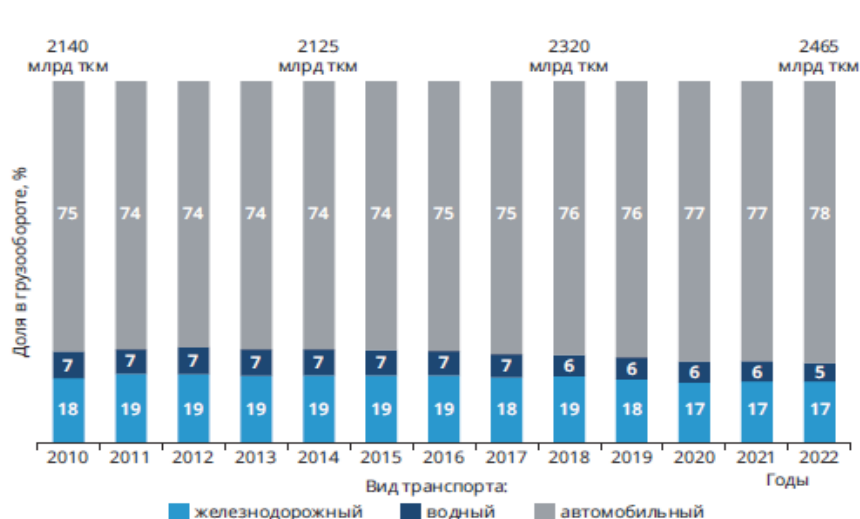


Рис. 1. Динамика рынка грузовых перевозок по видам транспорта в период с 2010 по 2022 г.

В 2022 г. в шести европейских странах доля железных дорог в общем грузообороте превышала или была равна 30 %. Это Латвия (53 %), Литва (46 %), Швейцария (34 %), Словения (33 %), Австрия и Словакия (по 30 %). Однако в трех из них (Латвии, Литве и Швейцарии) доля железных дорог снижалась начиная с 2013 г. Если в случае первых двух стран эта тенденция была обусловлена политической ситуацией, то на трансальпийские перевозки негативно влияло отсутствие достаточной провозной способности на участках транспортных коридоров в Германии и Италии.

Доля железных дорог в странах Северной и Восточной Европы выше по сравнению с Западной и Южной. Страны - члены ЕС с минимальными долями железнодорожного транспорта (Испания, Греция и Ирландия –

соответственно 4, 2 и 1 %) отличаются сетями однопутных линий малой плотности и хорошо развитыми автомобильными дорогами.

По плотности транспортной сети в Европе лидирует Чешская Республика – 860 км/1000 км² территории страны, на втором месте – Германия (813 км/1000 км²). Эти величины отражают роль обеих стран как европейских транзитных коридоров и логистических узлов (рис. 2).

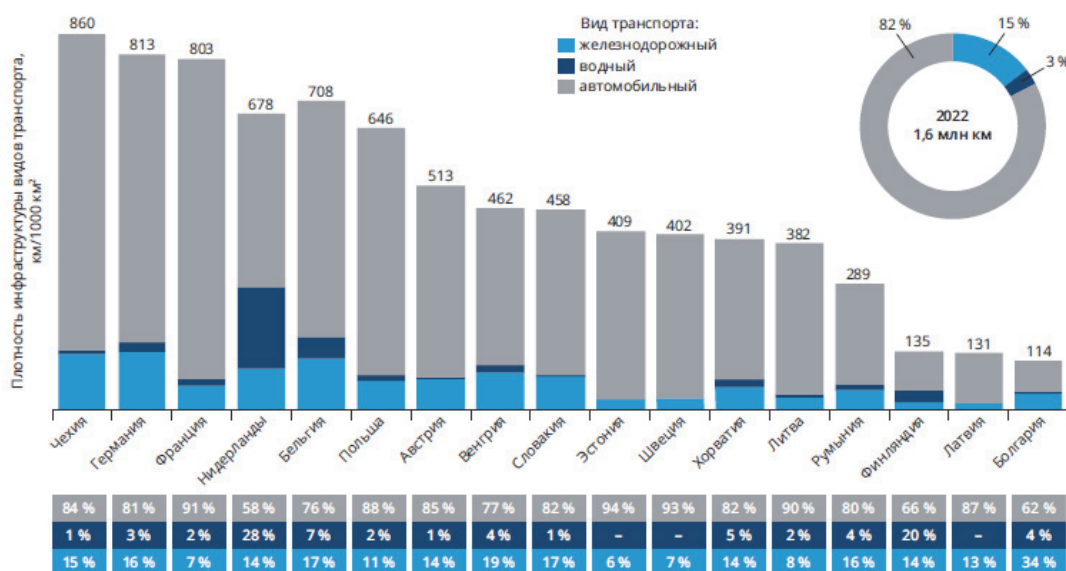


Рис. 2. Плотность транспортной сети в отдельных странах и в Европе в целом по состоянию на 2022 г.

Самая высокая доля железных дорог в транспортной инфраструктуре наблюдается в Болгарии (34 %) и Венгрии (19 %). В среднем по Европе на железные дороги приходится 15 % транспортной инфраструктуры, что ниже их рыночной доли в грузовых перевозках и свидетельствует о более интенсивном использовании железнодорожной сети по сравнению с другими видами транспорта.

В 2013-2018 гг. грузооборот железнодорожного транспорта в целом увеличился на 10 % (рис. 3). Затем последовали спад в 2019-2021 гг., некоторое оживление и значительное снижение в 2023 г., обусловленное неблагоприятным сочетанием роста цен и замедления экономики, а также закрытием из-за схода крупного оползня базисного тоннеля Фрежюс между Францией и Италией, ремонтом Готардского базисного тоннеля после схода вагонов грузового поезда и забастовками во Франции.

Железнодорожный грузооборот в мультимодальных перевозках вырос на 25 % между 2013 и 2018 гг. и продолжил рост до 2022 г. после некоторого снижения в 2020 г. Несмотря на спад в 2023 г. по тем же причинам, что повлияли на железнодорожные перевозки в целом, в этом секторе отмечен

рост на 8,7 % с 2018 по 2023 г. и на 33 % с 2013 по 2023 г. На рис. 3 за базу для сравнения взят 2013 год, в котором грузооборот на железнодорожном плече в мультимодальных перевозках составил 106 млрд ткм при общем грузообороте на железных дорогах 436 млрд ткм.



Рис. 3. Динамика железнодорожного грузооборота в мультимодальных перевозках и железнодорожного транспорта в целом (2013 г. = 100 %)

По данным статистической службы Евросоюза, в 2023 г. железные дороги выполнили грузооборот в размере 442 млрд ткм, из него на долю мультимодальных сообщений пришлось 33 %, традиционных видов перевозок – 67 %. Вместе с тем анализ рынков позволяет предположить, что реальная доля мультимодальных сообщений приближается к 50 %.

В абсолютном выражении в железнодорожных перевозках с грузооборотом 131 млрд ткм лидирует Германия благодаря сильной экономике и географическому положению в центре Европы. Следующие позиции занимают Польша (62 млрд ткм) и Франция (30 млрд ткм).

С 2013 г. основными драйверами роста европейского рынка на железнодорожном плече мультимодальных перевозок были Польша (+32 %) и Германия (+11 %), хотя максимальный прирост отмечен в Болгарии (+76 %). Что касается национальных рынков, то самые высокие доли мультимодальные перевозки имеют в Норвегии (63 %), Швейцарии (60 %) и Италии (58 %) и самую незначительную (3 %) – в Финляндии.

Водный транспорт

Только в шести странах Европы доля водного транспорта в национальном грузообороте превышает 5 %. Наибольший вес этот вид транспорта имеет в Нидерландах (41 %), за ними следуют Румыния (21 %), Болгария (17 %), Бельгия (11 %), Люксембург (8 %) и Германия (7 %). Ни одна из этих стран не входит в число 10 лидеров по доле железных дорог в национальном грузообороте.

Доля водного транспорта в грузовых перевозках снизилась во всех странах ЕС, кроме Финляндии. Эта тенденция объясняется, с одной стороны,

уменьшением объемов перевозок массовых грузов, с другой – нестабильностью уровня воды в реках, особенно в Рейне.

Грузооборот водного транспорта в мультимодальных перевозках рос с 2013 по 2017 г., опережая рост общего грузооборота этого вида транспорта. Однако с 2018 по 2023 г. ситуация изменилась: грузооборот в мультимодальных перевозках упал на 18,5 %, грузооборот водного транспорта в целом снизился на 10 %. В 2023 г. грузооборот водного транспорта составил 117 млрд ткм (против 152 млрд в 2013 г.), доля мультимодальных перевозок в нем – 9 %. Водное плечо охватывало в основном перевозки морских контейнеров в сообщении внутренних речных терминалов (например, в Дуйсбурге, Нойсе, Мангейме или Страсбурге) с портами Роттердама и Антверпена.

География европейских водных путей ограничена территориями нескольких стран, имеющих доступ к крупным судоходным рекам, таким как Рейн или Дунай, а также к сетям питающих их обновленных каналов. В абсолютных величинах в Нидерландах и Германии грузооборот водного транспорта, обслуживающего морские порты в Роттердаме и Антверпене, сопоставим: по 42 млрд ткм в 2023 г., или 70 % суммарного грузооборота водного транспорта, равного 117 млрд ткм.

В число стран с самыми высокими долями мультимодальных перевозок с участием водного транспорта входят Швеция (14 %), Нидерланды (11 %) и Германия (11 %). Однако с точки зрения абсолютных величин доля Швеции с грузооборотом одного плеча 20 млн ткм в мультимодальных перевозках не превышает 0,2 % этого показателя в рамках всех стран Европы.

Мультимодальные перевозки в европейской транспортной системе

Сравнение динамики перевозок разными видами транспорта (автомобильным, железнодорожным и водным) с мультимодальными, выполняемыми с участием одного или нескольких из перечисленных видов транспорта, свидетельствует о том, что развитие мультимодальных вариантов перевозок может стать ключевым фактором в усилении конкурентоспособности железных дорог перед автомобильным транспортом. Рис. 4 иллюстрирует опережающие темпы роста грузооборота в мультимодальных перевозках по сравнению с автомобильным транспортом. Доли железнодорожного и водного транспорта сократились в 2022 г. по сравнению с 2010 г. в силу влияния ряда факторов. Определяющим фактором является специфика обслуживаемых секторов рынка. Логистика автомобильного транспорта ориентирована на перевозки грузовых единиц с полной загрузкой, железнодорожного и водного – на массовые грузы, включая уголь и нефтепродукты, объемы перевозок которых в последние годы сокращаются. Варианты мультимодальных перевозок объединяют

преимущества трех видов транспорта, представляя альтернативу автомобильному в перевозках на дальние расстояния.

В шести европейских странах на долю мультимодальных перевозок приходится более половины железнодорожного грузооборота.

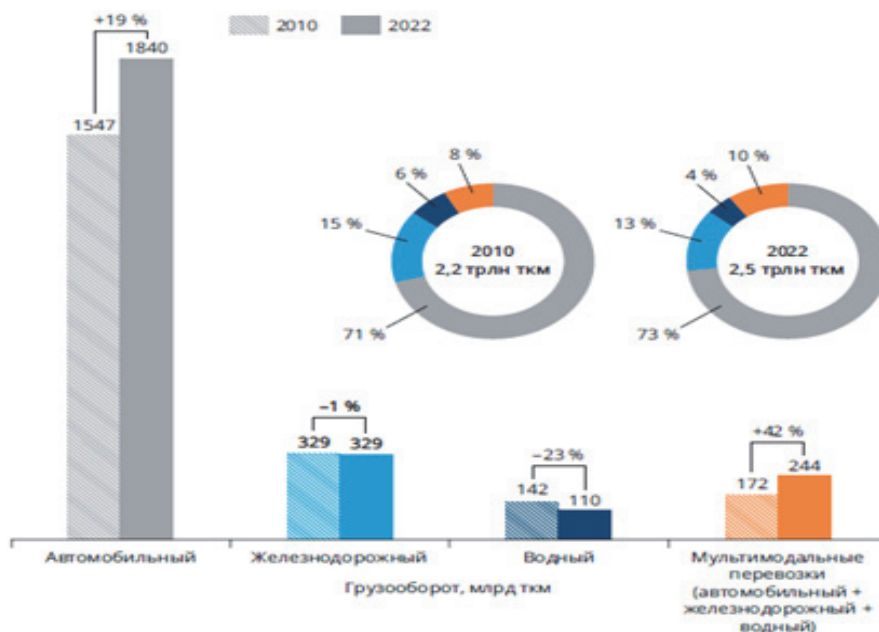


Рис. 4. Динамика грузовых перевозок по видам транспорта и в мультимодальных сообщениях

Мультимодальные сообщения играют заметную роль на многих рынках железнодорожных грузовых перевозок, но особенно большую – в странах Южной Европы (Испании, Италии, Греции и Турции). Однако, за исключением Италии, эти рынки меньше, чем в Центральной Европе. Стоит напомнить, что самые высокие доли мультимодальные перевозки имеют в Норвегии (63 %) и Швейцарии (60 %).

В Восточной Европе доля грузооборота в мультимодальных перевозках, как правило, ниже в силу исторической ориентированности системы грузовых железнодорожных перевозок на массовые грузы (уголь, руды и лес). После интеграции в европейский рынок структура рынка грузовых железнодорожных перевозок этих стран меняется в сторону развития смешанных вариантов.

Автомобильно-железнодорожные перевозки

Рынок мультимодальных перевозок в период с 2019 по 2022 г. характеризовался преобладающим ростом несопровождаемых внутри европейских перевозок с совокупным среднегодовым темпом роста +5,7 % (рис. 5).

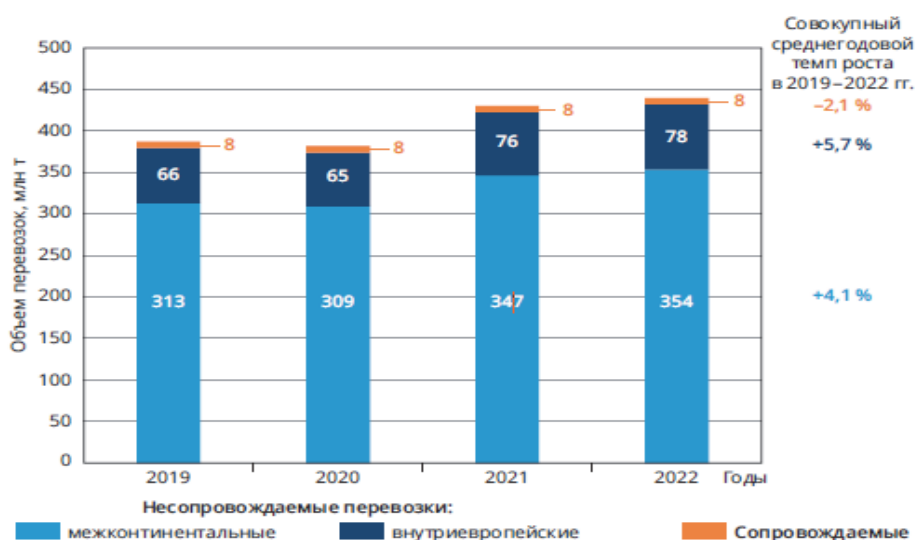


Рис. 5. Динамика мультимодальных перевозок в 2019 – 2022 гг.

Крупнейший на европейском рынке сектор несопровождаемых межконтинентальных перевозок охватывает транспортировку морских контейнеров между портами и внутренними терминалами. В 2022 г. почти 80 % объема перевозок приходилось на этот сектор, но совокупный среднегодовой темп роста в 2019 – 2022 гг. был ниже, чем в секторе внутриевропейских перевозок, и составлял 4,1 %. Сектор сопровождаемых перевозок продемонстрировал падение, его рыночная доля составляет менее 1 %.

С 2010 по 2022 г. более 50 % мультимодальных перевозок в Европе приходилось на трансграничные направления: доля грузооборота в трансграничных сообщениях в секторе внутриевропейских перевозок выросла с 10 до 16 % (за счет увеличения их дальности, например между Адриатикой и Бельгией или из стран Бенилюкса в Польшу), тогда как в секторе межконтинентальных перевозок она сократилась с 43 до 36 %.

В сопровождаемых мультимодальных перевозках доля трансграничных перевозок выросла с 79 до 87 %, что свидетельствует о снижении привлекательности сопровождаемых перевозок во внутренних сообщениях везде, кроме Австрии, где такие перевозки выполняются в основном в коридоре Вёргль – Бреннер.

Динамика объема автомобильно-железнодорожных несопровождаемых перевозок

В секторе межконтинентальных перевозок быстрее росли объемы несопровождаемых перевозок на внутренних маршрутах, чем на трансграничных, благодаря расширению сети внутренних терминалов и за счет того, что порты таких стран, как Польша и Испания, начиная с 2010 г.

развивали прямые международные связи со странами Восточной Азии (рис. 6).



Рис. 6. Динамика объема несопровождаемых автомобильно-железнодорожных перевозок с 2010 по 2022 г.

В секторе внутриевропейских перевозок, напротив, объемы в несопровождаемых перевозках росли быстрее на трансграничных маршрутах, например в трансальпийском грузовом коридоре направления север – юг. Вместе с тем усиливалось значение и маршрутов направления восток – запад.

После 2014 г. рост трансграничных перевозок поддерживало также наращивание объемов товарооборота с Китаем с доставкой грузов по сухопутным маршрутам. С 2022 г. объемы перевозок на этом направлении сократились.

Динамика грузооборота в автомобильно-железнодорожных перевозках

В секторе межконтинентальных перевозок более высокий темп роста грузооборота отмечен во внутренних сообщениях, чем в трансграничных. Однако в сравнении с объемом перевозок абсолютный прирост по грузообороту меньше, чем по объему перевозок, из-за меньших расстояний перевозок (рис. 7).

Сопровождаемые перевозки

В сопровождаемых мультимодальных перевозках наблюдается тенденция спада. Их объем в трансграничных сообщениях сократился с 7,1 млн в 2010 г. до 4 млн т в 2022 г. по причине отказа от такого вида обслуживания на некоторых маршрутах или сокращения числа поездов на других. Грузооборот за этот же период тоже уменьшился: с 3,7 млрд до 1,8 млрд ткм.



Рис. 7. Динамика грузооборота в несопровождаемых автомобильно-железнодорожных перевозках с 2010 по 2022 г.

Хотя сопровождаемые мультимодальные перевозки ограничены в основном территорией Австрии и соседних стран, объемы перемещаемых грузов достаточно сбалансированы в трансграничных и внутренних сообщениях. Объяснением может быть их привязка к трансальпийскому транспортному рынку и его условиям.

Согласно подготовленному SCI Verkehr на период до 2040 г. прогнозу, рынок мультимодальных автомобильно-железнодорожных перевозок вырастет до 240 млрд ткм. При этом сектор внутриевропейских перевозок будет расти наиболее быстро – со среднегодовым темпом 3,7 % (рис. 8).

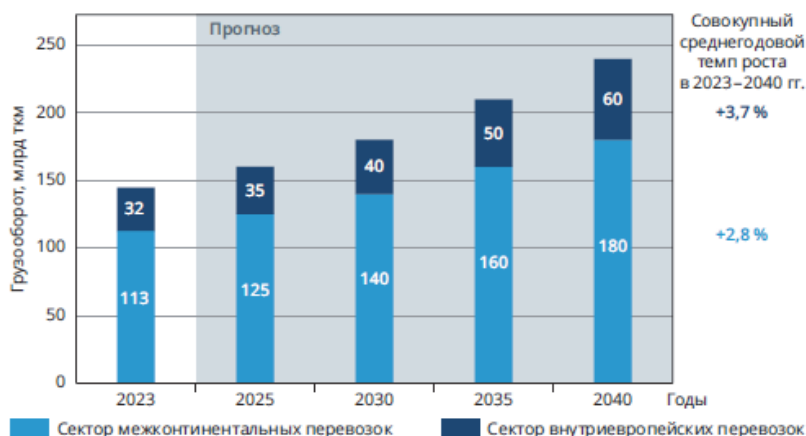


Рис. 8. Прогноз роста рынка мультимодальных перевозок с участием железных дорог до 2040 г.

Основанием для таких прогнозов являются реализуемые и планируемые проекты по расширению сети железных дорог, особенно в Испании, Франции и Польше. В результате к 2040 г. доля этого сектора может вырасти до 25 % по сравнению с 22 % в 2023 г.

Грузовые и торговые коридоры

В Европе мультимодальные перевозки преобладают во внутренних сообщениях – 52 % выполняются в пределах национальных границ, меньшую долю трансграничных (48 %) определяет ряд причин, включая проблемы эксплуатационной совместимости железных дорог.

Формирование сети трансевропейских коридоров TEN-T рассматривается как основное условие для развития трансграничных мультимодальных перевозок в Европе. К 2030 г. намечено завершить создание базовой сети TEN-T, сформированной из электрифицированных линий колеи 1435 мм, рассчитанных на обращение поездов с осевой нагрузкой 22,5 т и длиной не менее 740 м со скоростью выше 100 км/ч. Кроме того, коридоры базовой сети, оснащенные европейской системой управления движением поездов ETCS, должны допускать перевозку транспортных единиц высотой 4 м.

Три коридора связывают Центральный регион (Австрия, Швейцария, Германия) с Южным (Хорватия, Италия, Словения), Восточным (Чехия, Венгрия, Польша, Словакия) и странами Бенилюкса (Бельгия, Нидерланды, Люксембург). Это подчеркивает значимость германского рынка для европейской сети мультимодальных перевозок.

Коридор между Италией и Германией представляет собой самую важную трансграничную связь в Европе. В среднем более 55 поездов проходят по нему ежедневно в обоих направлениях, или 13,5 % всех мультимодальных поездов в неделю. В целом поездопотоки в обоих направлениях сбалансированы. Наибольший дисбаланс в 2023 г. отмечен между Германией и Чехией – 118 поездов туда и 90 в обратном направлении еженедельно, что подтверждает важность немецких портов для импорта в Чехию.

Европу со странами Азии связывают прямые железнодорожные коридоры. Самым значимым в настоящее время является коридор New Silk Road с тремя маршрутами: Северным, проходящим через Россию, Средним (известным как Транскаспийский международный транспортный маршрут) и Южным, в которых задействованы страны Центральной Азии. Вопросы организации прямого железнодорожного сообщения с Ближним Востоком и Индией через Турцию пока находятся на этапах проработки.

В целом в перевозках между Европой и странами Восточной Азии доминирует морской транспорт: в 2020 г. суммарная доля морского и воздушного транспорта на этом направлении была равна 97 %, железных дорог – 3 %.

На железнодорожные перевозки грузов из Китая приходится малая доля общего объема импорта, поступающего в страны ЕС из-за его границ.

Эта доля была максимальной (3 %) в 2021 г., когда между Китаем и Евросоюзом по железным дорогам перевезли 400 тыс. TEU. В 2023 г. она сократилась до 2 % на фоне общего 63 %-ного снижения грузовых перевозок в направлении России.

Объем железнодорожных перевозок экспортных грузов в 2019 г. был в 10,5 раза меньше, чем импортных, но с тех пор соотношение изменилось во многом благодаря торговле с Украиной (рис. 9). Экспорт в Китай достиг пика в 2021 г. (более 200 тыс. TEU) с рыночной долей 9 %. С тех пор объем перевозок экспорта снизился в силу действия нескольких факторов, включая санкции против России, снижение тарифов на морские перевозки и спад спроса в Китае.

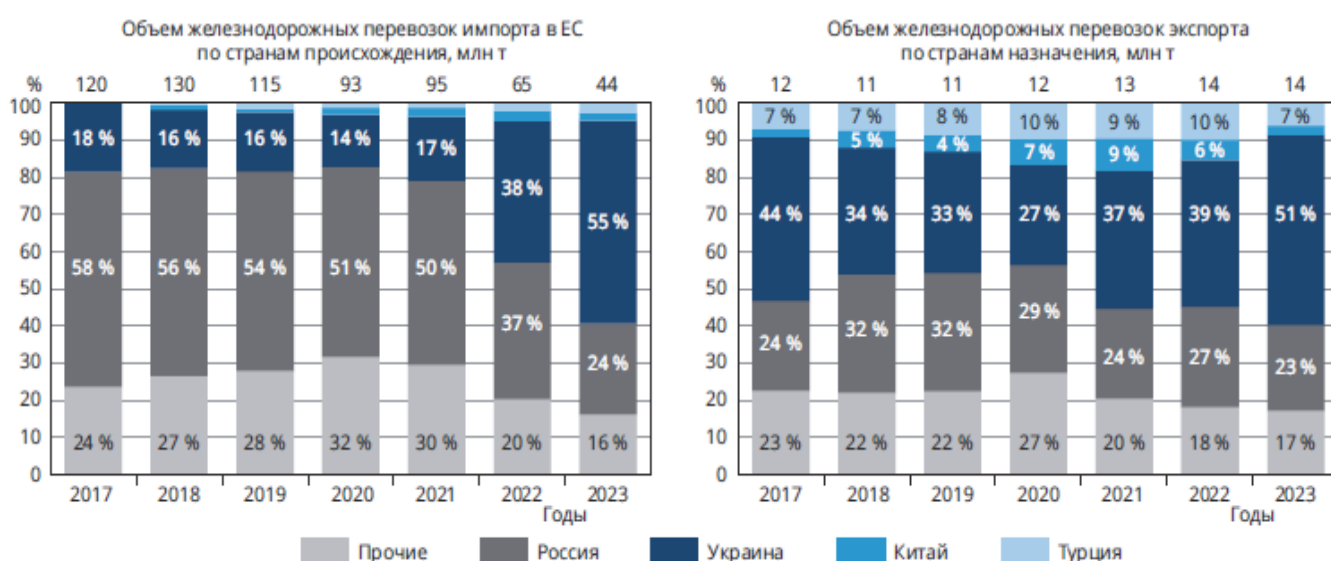


Рис. 9. Динамика межконтинентальных железнодорожных перевозок импорта и экспорта

До 95 % экспортируемых из стран ЕС и импортируемых ими грузов перевозятся в стандартных контейнерах. Это в полной мере относится к Турции. С открытием в мае 2024 г. после реконструкции железной дороги Карс – Тбилиси – Баку усиливается значение Турции как страны транзита в Среднем коридоре для китайских грузов, идущих через Каспийское море.

Для турецкого рынка грузовых перевозок характерна высокая доля контейнерных грузов: 95 % в импорте через Турцию и 93 % в экспорте через эту страну. В 2023 г. доля Болгарии в объеме импорта через Турцию (1,4 млн т) была самой высокой – 59 %, за ней следовали Литва и Чехия с долями 23 и 5 %. Экспорт через Турцию составил 1 млн т, доля Болгарии также была самой значимой (52 %), доли Литвы и Австрии – 18 и 11 % соответственно.

В Беларуси на контейнеры приходится 64 % экспортного транзита. В 2023 г. из общего объема экспорта (1,6 млн т) 43 % грузов было отправлено в Польшу, 22 % – в Германию и 20 % – в Литву.

Доля импорта, проходящего через Беларусь в контейнерах, не превышает 19 %, несмотря на рост объемов торговли с Китаем, поскольку преобладают массовые перевозки нефтепродуктов и сжиженного газа. В 2023 г. из 6,2 млн т, прошедших транзитом через Беларусь, 65 % предназначалось для Польши, 19 % – для Латвии, 13 % – для Литвы.

Импорт из Украины в 2023 г. составил 24,1 млн т, в основном зерна, угля и рудных материалов. Из этого объема 45 % отправлено в Польшу, 28 % – в Словакию, 12 % – в Венгрию. Объем экспорта на Украину был более чем в 3 раза меньше (7,3 млн т). В число основных странотправителей вошли Польша (70 %), Венгрия (13 %) и Румыния (7 %).

Эксплуатационные параметры

По данным, представленным некоммерческой организацией Rail NetEurope (RNE), в которую входят операторы инфраструктуры из более чем 30 стран, в 38-ю неделю 2023 г. (12 – 18 сентября) операторы мультимодальных перевозок выполнили 2700 рейсов (включая внутренние и трансграничные). Из них 62 % приходилось на направления, обслуживаемые одним поездом в неделю, 25 % – на маршруты с частотой курсирования два-три поезда в неделю, 13 % – с частотой от четырех и более поездов в неделю.

На внутриевропейских маршрутах на ежедневной основе курсировали более 100 поездов из 1200, раз в неделю – 59 %. Из 1500 трансграничных маршрутов более 500 обслуживались поездами, отправляющимися чаще чем раз в неделю, с отправлением раз в неделю – 64 %. Преобладание поездов с отправлением только раз в неделю является свидетельством коммерческой привлекательности мультимодальных вариантов для перевозок небольших объемов грузов, но на регулярной основе.

Время транзита разнится по коридорам: в Северном перевозка на среднее расстояние 230 км выполняются в пределах 3 ч, на направлениях Бенилюкс – Южный регион (1080 км) и Восток – Юго-Восток (345 км) требуется более суток. Самый высокий показатель средней скорости (более 80 км/ч) отмечен в коридорах Северном и Центр – Север за счет того, что в Скандинавии на сети меньше терминалов и потерь времени на них.

По данным RailNetEurope, в 2022 г. лучший показатель пунктуальности соблюдения графика движения грузовых поездов отмечен в Великобритании (рис. 10). В целом более высокая пунктуальность характерна для менее интенсивно используемых сетей благодаря резервам в графиках движения

поездов. Большое значение имеет принятый в конкретной стране порядок оценки точности соблюдения графика.

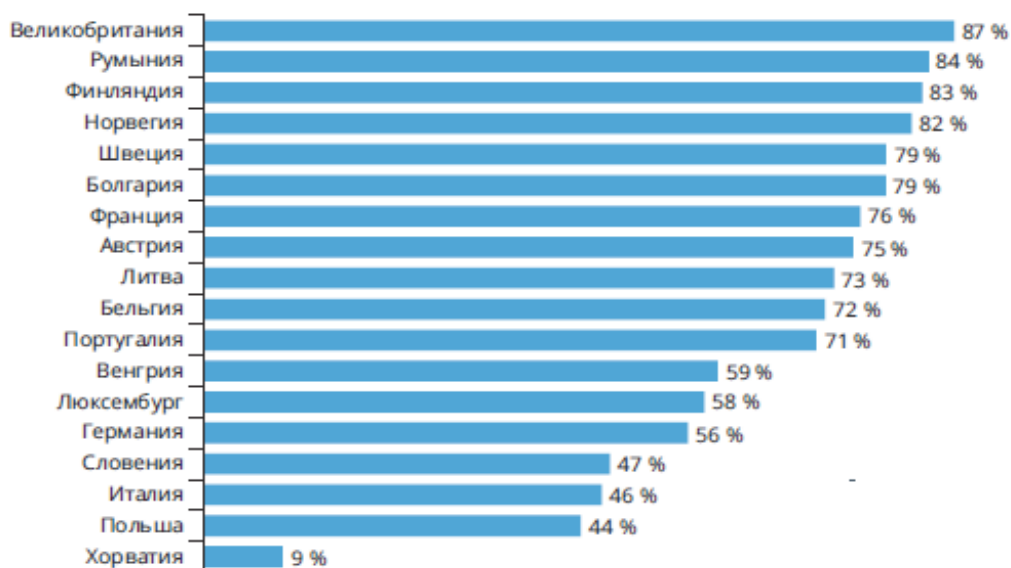


Рис. 10. Точность соблюдения графика движения грузовых поездов по странам Европы в 2022 г.

Что касается поездов мультимодальных перевозок, то в 2023 г., по данным той же выборки RailNetEurope, 81 % поездов прибыли в пункт назначения в пределах 15-минутного отклонения от заданного времени. При этом, однако, более 300 поездов опоздали более чем на 1 ч.

Открытый рынок создает условия для прямых трансграничных сообщений, но недостаточный уровень эксплуатационной совместимости все еще зачастую требует дополнительных остановок для смены локомотивов на границах. Тем не менее почти половина грузооборота приходится на маршруты длиной более 1000 км. Во внутренних сообщениях поезда с мультимодальными транспортными единицами почти половину грузооборота выполняют на расстояния более 500 км и менее 12 % приходится на маршруты длиной до 150 км.

Длина плеча автомобильной перевозки зависит от национальных условий. Если в Швейцарии в 2022 г. почти две трети контейнеров перевозили по автомобильным дорогам на расстояние меньше 25 км, то величина среднего автомобильного плеча в Германии колебалась с 2013 по 2023 г. в пределах 100 – 120 км. Эти два примера демонстрируют важность соответствия плотности сети терминалов и обслуживающей их транспортной сети региональным требованиям к логистическим услугам. В Германии даже при относительно большом числе терминалов автоперевозчики в среднем выполняют поездки продолжительностью более 60 мин, чтобы доставить контейнеры на терминал, удобный клиенту.

В мультимодальных сообщениях преобладают перевозки грузов с полной загрузкой транспортного средства (FTL). Логистика перевозок сборных отправок (LTL) усложняется включением в цепочку экспедиторских компаний, в задачи которых входит консолидация мелких отправок до передачи автоперевозчику, и обратной последовательностью действий после железнодорожной перевозки. Несмотря на это, ряд компаний предлагают услуги по доставке сборных мелких отправок, получая более половины доходов от таких услуг, в их числе Emons – 71 %, Rhenus – 57 %, DFDS – 55 %, а также DB Schenker – 40 % и Rail Cargo Group – 20 % (по данным за 2020 г.).

В Европе ряд компаний занимается системами перевозки автомобильных полуприцепов методом горизонтальной погрузки на специализированные железнодорожные платформы. В их числе компании Nikrasa, R2L, Tatravagonka, Modalohr, Helrom, CargoBeamer. Распространение этих технологий представляет значительный потенциал для ускорения передачи грузов с автомобильного транспорта, поскольку более 90 % европейского парка полуприцепов не пригодны для перегрузки с помощью кранового оборудования. А на рейсы с полуприцепами дальностью более 300 км приходится более 40 % грузооборота автомобильного транспорта.

В трансграничных сообщениях доля направлений, оснащенных для горизонтальной перегрузки полуприцепов или перевозок автопоездов по системе катящееся шоссе, выше, чем во внутренних сообщениях. В коридоре Север – Юг курсируют более 100 поездов в неделю, обрабатываемых с применением технологии горизонтальной перегрузки (16 % общего числа поездов с мультимодальными транспортными единицами), в основном – между Германией и Италией. Однако доля таких поездов выше (равна 30 %) в коридоре страны Бенилюкса – Запад, главным образом между Люксембургом и Францией. В перевозках автопоездов по системе катящееся шоссе во внутренних сообщениях лидируют Австрия (16 %) и Франция (13 %).

Рыночная среда

С 2013 по 2023 г. европейский парк вагонов, используемых в перевозках мультимодальных транспортных единиц, вырос на 40 % на фоне снижения на 13 % численности вагонов других типов. В основном этот рост отмечен за последние 5 лет. Таким образом, укомплектованный современными вагонами парк хорошо подготовлен к росту спроса на перевозки.

По данным за 2023 г., 88 % вагонов в общем парке предназначены для транспортировки морских контейнеров и обменных кузовов. Доля вагонов-платформ колодцевого типа, оснащенных для перевозки полуприцепов,

контейнеров и обменных кузовов с вертикальной перегрузкой, равна 10 %, на вагоны системы катящееся шоссе и с горизонтальной перегрузкой приходится по 1 %.

В 2023 г. основными владельцами вагонов, используемых в перевозках мультимодальных транспортных единиц, были лизинговые компании и национальные железнодорожные операторы – им принадлежало по 35 %, на долю частных операторов приходилось 25 %.

По данным Международного союза автомобильного транспорта (IRU), в Европе в 2023 г. оставались вакантными 233 тыс. позиций водителей грузовых автомобилей, или 7 % общего числа. В результате более половины европейских автотранспортных компаний не могли расширять бизнес, а 40 % – столкнулись со снижением доходов. Ситуация вряд ли изменится в лучшую сторону, поскольку возраст трети водителей превышает 55 лет и вероятен выход их на пенсию в ближайшие 10 лет, а доля персонала моложе 25 лет – меньше 5 %. Переключение грузопотоков на железные дороги на дальних маршрутах даст возможность автотранспортным предприятиям сконцентрироваться на коротких маршрутах и обходиться меньшим штатом.

На темпы экономического роста и спрос на транспортное обслуживание продолжают оказывать отрицательное влияние послековидные нарушения цепочек поставок и рост цен (начиная с марта 2022 г.) на энергоносители. Последний фактор вызвал спад в химической и автомобилестроительной отраслях – крупных клиентах в системе мультимодальных перевозок. Вместе с тем на мультимодальных перевозках замедление темпов экономического роста сказывается в меньшей степени, чем на обычных железнодорожных (рис. 11).

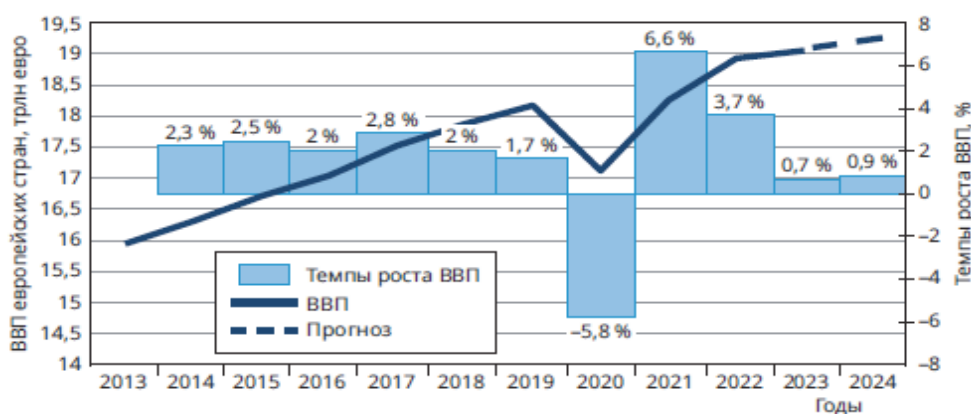


Рис. 11. Динамика ВВП европейских стран в целом (по состоянию на апрель 2024 г.)

Рост цен на электроэнергию повлиял на стоимость услуг в мультимодальных перевозках во всех странах Европы вплоть до того, что

некоторые операторы возвращались к использованию тепловозов (рис. 12). В 2021 г. структура расходов в мультимодальных перевозках выглядела следующим образом: переработка на терминалах (перегрузка и маневры) – 40 %, железнодорожные перевозки и автомобильные на последней миле – по 25 %, прочие – 10 %. Рост цен на энергоносители сказался на всех основных составляющих расходов.

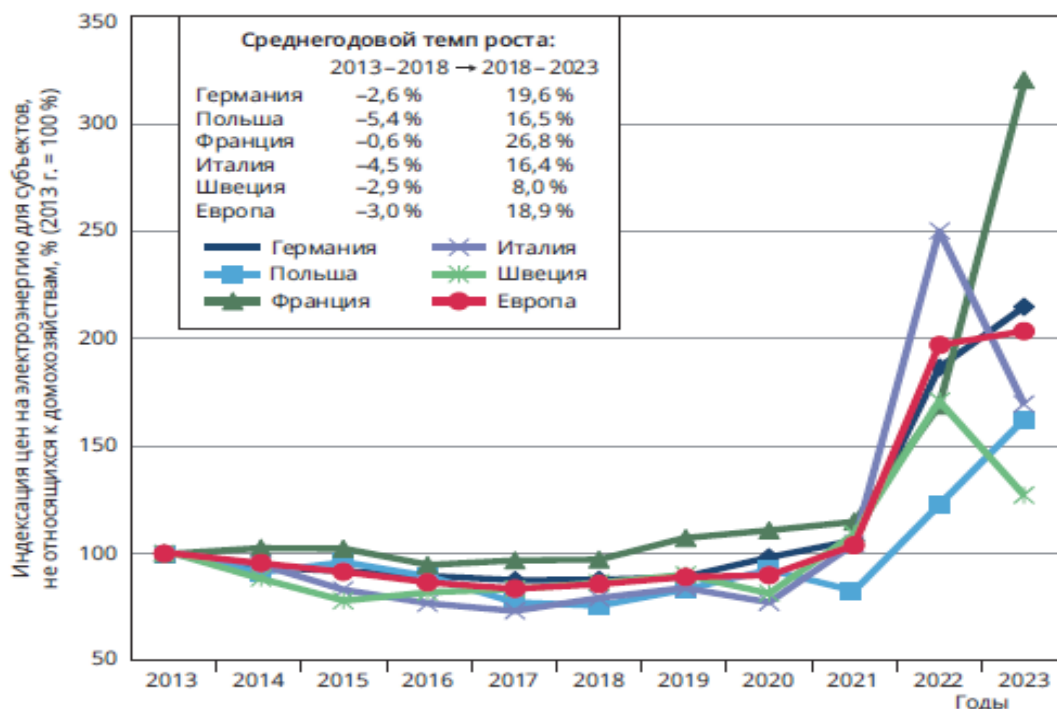


Рис. 12. Индексация цен на электроэнергию для субъектов, не относящихся к домохозяйствам (2013 г. = 100 %)

Блокирование второго по значимости глобального судоходного маршрута Суэцкий канал – Красное море – Баб-эль-Мандеб привело к тому, что начиная с декабря 2023 г. контейнеровозы выбирают более длинный маршрут вокруг Африки, что увеличивает на неделю время рейса между Восточной Азией и Европой. Следствием становится нехватка контейнеров в странах Восточной Азии, в Европе эта ситуация проявляется менее остро по причине торгового дисбаланса. В результате стоимость морской перевозки почти приблизилась к половине цены, взимавшейся в пандемийном 2021 г. Благодаря удлинению времени плавания и росту тарифов на морскую перевозку объем железнодорожных перевозок по сухопутным маршрутам увеличился в 2024-м по сравнению с 2023 г. В ближайшее время прогнозируется снижение стоимости морской перевозки за счет пополнения флотов новыми судами и контейнерами.

Десятилетиями перевозки маршрутными поездами угля, рудных материалов и нефтепродуктов были основными для европейских железных дорог. Однако в силу тенденций деиндустриализации и декарбонизации

экономики объемы этих перевозок стремительно сокращаются. Между тем рост потребительского рынка и объемов его насыщения товарами из заморских стран порождает спрос на логистические решения для поставок небольших партий грузов. Перевозки повагонными отправками, которые железные дороги могут предложить в этом случае, проигрывают по цене услуги автомобильному транспорту.

С точки зрения стоимости и времени доставки приемлемой альтернативой являются мультимодальные перевозки стандартных транспортных единиц. С 2013 по 2023 г. их рыночная доля увеличилась с 24 до 33 % (рис. 13).

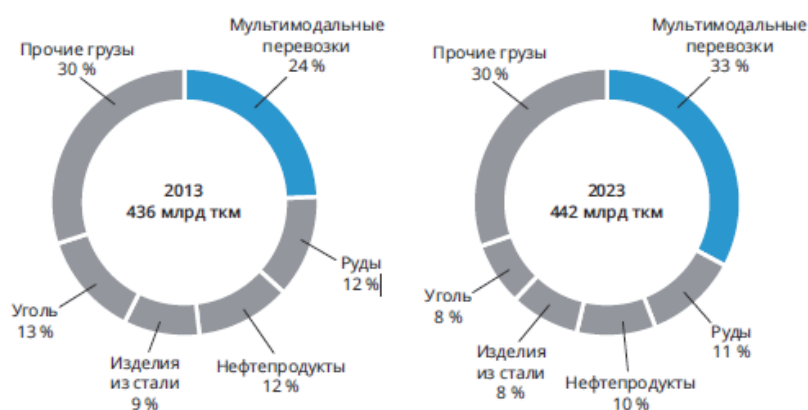


Рис. 13. Рост доли мультимодальных перевозок на фоне сокращения долей массовых грузов

В период с 2013 по 2023 г. внутриевропейские мультимодальные перевозки росли быстрее (рис. 14) по сравнению с межконтинентальными за счет развития терминальной инфраструктуры и появления 45-футовых контейнеров НС увеличенной ширины (Pallet Wide), вмещающих 33 европалеты. Нехватка водителей автопоездов и меньшие затраты в варианте перевозки полуприцепов по железным дорогам в сравнении с только автомобильным вариантом также поддержали тенденцию роста.

Тем не менее в перевозках между Европой и странами Восточной Азии по-прежнему доминируют морской и воздушный транспорт: в 2020 г. их доля была равна 97 %, железных дорог – 3 %.

Развитие мультимодальных перевозок за пределами ЕС оказывает положительное влияние на европейский рынок железнодорожных перевозок (рис. 15). В частности, в Турции за 10 лет с 2013 по 2023 г. грузооборот в смешанных перевозках более чем удвоился, отражая усиление роли этой страны как логистического центра. В странах Балканского региона с 2018 г. наблюдается рост благодаря развитию связей с портом Пирей и грузового коридора Альпы – Западные Балканы. В Великобритании грузооборот в мультимодальных перевозках к 2019 г. вырос на 11 %, но после падения

вследствие пандемии сектор так и не смог восстановиться хотя бы до уровня 2013 г.



Рис. 14. Прогноз роста доли мультимодальных перевозок в общем объеме железнодорожных перевозок

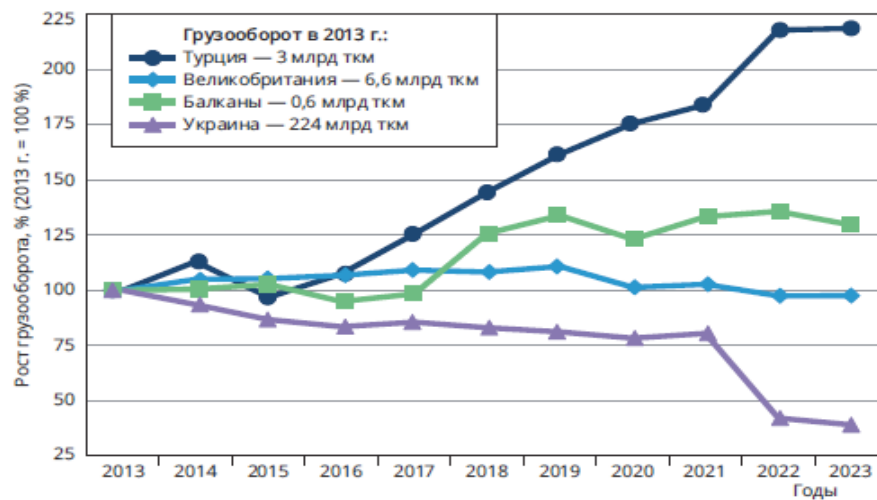


Рис. 15. Развитие мультимодальных перевозок за границами ЕС (2013 г. = 100 %)

Железные дороги активно используют европейские порты для связи с внутренними терминалами. В 2023 г. по доле железнодорожных перевозок контейнеров в сообщении с внутренними терминалами лидировали порты Гамбурга (50 %), Бремена (51 %) и Гётеборга (60 %).

Доходы операторов железнодорожных перевозок в мультимодальных сообщениях увеличились на треть с 2018 по 2022 г. благодаря росту усредненных удельных доходов в расчете на 1 ткм (рис. 16). Однако грузооборот вырос только на 15 %. Это означает, что половина прироста доходов получена за счет более высоких тарифов на транспортные услуги. Причиной для поднятия цен, особенно в 2022 г., был рост эксплуатационных расходов, обусловленный не только повышением цен на энергоносители, но и инфляцией, увеличением заработной платы работников и платы за доступ к инфраструктуре.



Рис. 16. Доходы европейских операторов железнодорожных перевозок в мультимодальных сообщениях в 2022 г.

Германия лидирует на рынке мультимодальных перевозок по доходам благодаря территориальным преимуществам и размерам рынка. Однако в силу более высокого удельного дохода на 1 ткм по сравнению с рынками других европейских стран превосходство Германии по доходам больше, чем по грузообороту. Италия, Австрия и Венгрия по доходам также превосходят страны с более высокими показателями по грузообороту.

Заключение

Одними из важнейших направлений политики декарбонизации Евросоюза являются реструктуризация транспортного комплекса и поддержка направленных на развитие мультимодальности проектов в рамках экологической инициативы European Green Deal и стратегии природосберегающей и интеллектуальной мобильности Sustainable and Smart Mobility. На достижение поставленных климатических задач направлен

вступивший в действие 18 июля 2024 г. обновленный регламент Евросоюза по трансъевропейской сети транспортных коридоров TEN-T, нацеленный на формирование природосберегающей и устойчивой транспортной сети, совершенствование трансграничных сообщений, цифровизацию и мультимодальность.

*Источники: По материалам отчета 2024 Report on Combined Transport in Europe (uic.org);
Железные дороги мира.-2025.-№4.-с.17 -27.*

Влияние конкуренции на цену и качество услуг

Консалтинговая компания Ernst&Young выполнила по заказу Европейской комиссии исследование, результаты которого подтверждают положительное влияние конкуренции на стоимость и качество оказываемых операторами услуг как в пассажирских, так и в грузовых перевозках.

Одной из ключевых задач политики ЕС по снижению загрязнения атмосферы выбросами углекислого газа, способствующими изменениям климата, является декарбонизация транспортного сектора. Для более полного использования потенциала железных дорог как менее загрязняющего окружающую среду вида транспорта ЕС проводит политику открытия рынков железнодорожных перевозок для конкуренции.

Конкуренция на рынке железнодорожных перевозок в странах ЕС возможна по двум типам: открытого доступа к инфраструктуре (конкуренция внутри рынка) и заключения контрактов на оказание перевозочных услуг (PSO) на конкурсной основе (конкуренция за рынок). В грузовых перевозках преобладает конкуренция по первому типу, в пассажирских распространены оба.

В исследовании компании Ernst & Young отмечается, что конкуренция, как правило, способствует росту объема перевозок и приносит существенные выгоды обществу в целом и гражданам в частности.

Открытый доступ к инфраструктуре в пассажирских сообщениях способствует снижению стоимости проезда благодаря действиям новых операторов, направленным на привлечение большего числа пассажиров; потенциально менее высокие расходы самого оператора позволяют ему получать прибыль даже в случае уменьшения доходов; повышение частоты курсирования поездов создает дополнительные удобства пассажирам, которых также привлекают такие факторы, как современный

подвижной состав, свободный доступ к сети Wi-Fi, зоны отдыха на станциях и т. д.

Заклучая **контракты PSO на пассажирские перевозки**, администрации получают выгоды в виде сокращения расходов на оказание оговариваемого объема услуг. И от них зависит, в каком виде эти выгоды реализуются для конечных пользователей. Конкуренция за рынок не оказывает прямого влияния на стоимость проезда, поскольку тарифы обычно регулируются.

Открытый доступ в грузовых перевозках направлен на снижение стоимости перевозок и увеличение объема предлагаемых транспортных услуг благодаря деятельности большего числа операторов, включая обслуживающих нишевые рынки; на повышение качественного уровня предоставляемых услуг благодаря инвестициям частных операторов в новый, в том числе специализированный, подвижной состав.

Развитие конкуренции при всех возможных выгодах ограничивается рядом факторов, главными из которых являются состояние и пропускная способность инфраструктуры, недостаточная для освоения прироста перевозок, нехватка подвижного состава, отсутствие доступа к услугам по его техническому обслуживанию и станционной инфраструктуре. В пассажирских перевозках доминирование национальных операторов на ресурсах по продаже билетов ограничивает видимость услуг новых операторов для пользователей.

Открытый доступ в пассажирских перевозках

Право доступа к инфраструктуре означает прямую конкуренцию операторов перевозок на конкретных маршрутах. В Европе тренд усиления конкуренции наблюдается в основном в дальнем следовании. В большинстве случаев, рассмотренных в исследовании, с появлением новых операторов отмечается снижение стоимости проезда, которое привлекает таким образом дополнительных пассажиров. Со временем этот показатель стабилизируется на определенном уровне.

Динамика гармонизированного индекса потребительских цен (HICP) иллюстрирует его замедленный рост в группе стран ЕС, открывших рынок пассажирских перевозок для конкуренции в международных и внутренних сообщениях в соответствии с третьим и четвертым железнодорожными пакетами, по сравнению с остальными странами и ЕС в среднем (рис. 1).

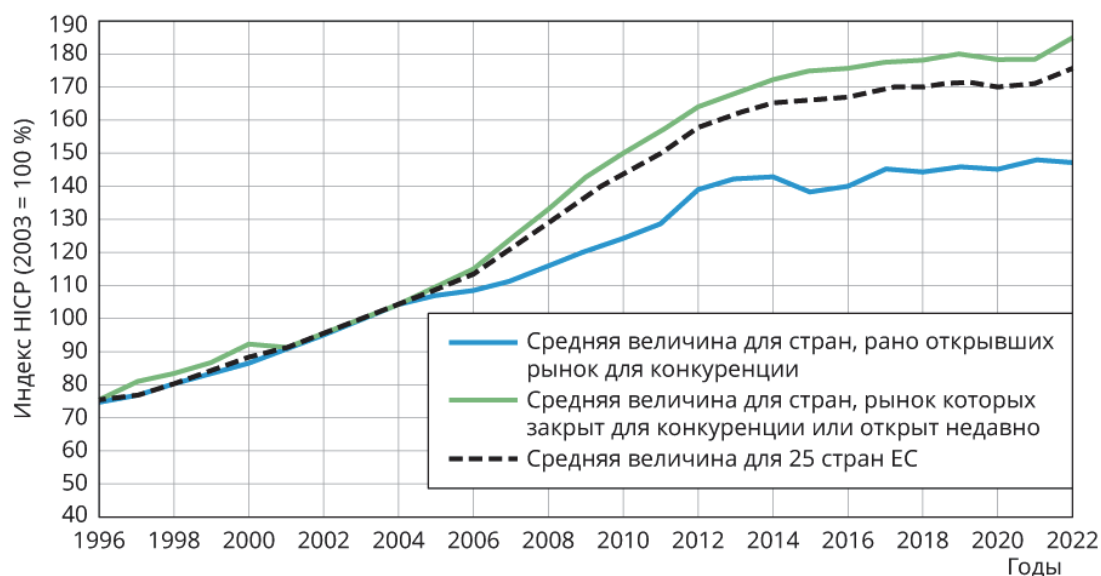


Рис. 1. Динамика гармонизированного индекса потребительских цен HICP в зависимости от продолжительности открытия рынка для конкуренции (2003 = 100%)

На рис. 2 отражено изменение средней стоимости билетов после открытия рынка для конкуренции. В среднем по рассмотренным случаям снижение составило 28%, а наиболее заметным (43%) было в коридоре Мадрид — Барселона после появления поездов бюджетных брендов – Ouigo Национального общества железных дорог Франции (SNCF), Avlo испанского национального оператора Renfe и в конце 2022 г. – испанского частного оператора Iryo.

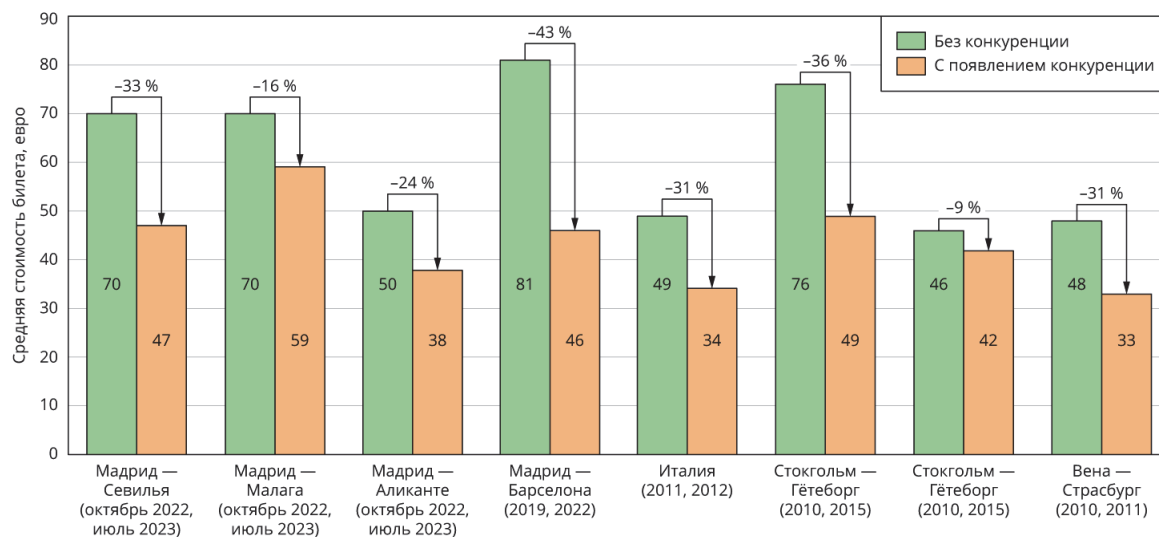


Рис. 2. Сравнение средней стоимости билетов до и после появления конкуренции

Исключение представляет сообщение Париж — Лион со снижением средней цены на 9%, поскольку задача итальянского национального оператора Trenitalia состояла в освоении спроса, полученного за счет дополнительного предложения мест, а не ценовой конкуренции с SNCF.

Результаты ценовой конкуренции иллюстрирует рис. 3. Значительное снижение цены билетов со времени открытия рынка отмечено в Испании, Италии и Чехии. В Испании это объясняется появлением четырех конкурирующих операторов по сравнению с двумя в остальных случаях.

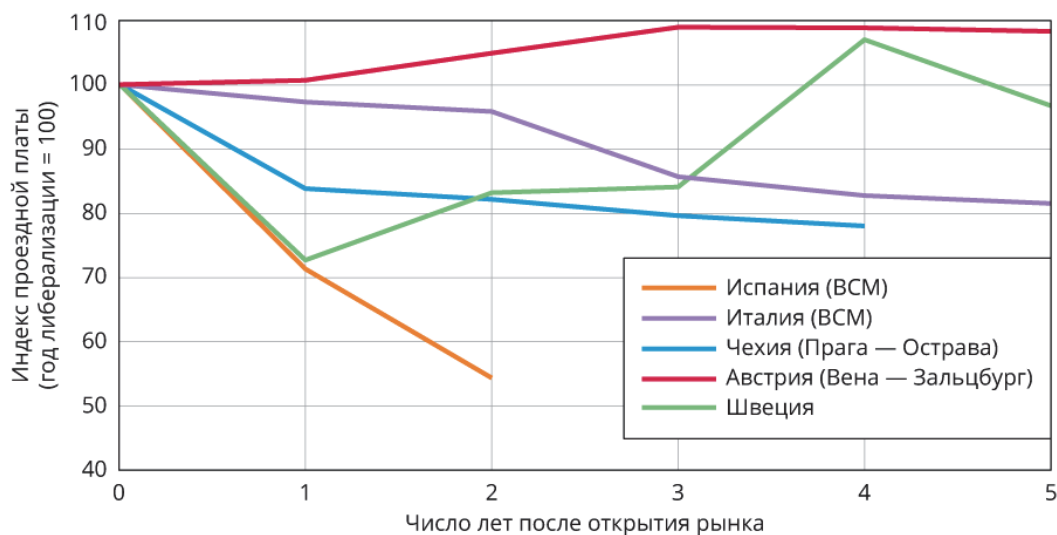


Рис. 3. Динамика индекса проездной платы

Реакция доминирующих операторов на появление конкурентов проявлялась по-разному. В Австрии частный оператор WESTbahn вышел на рынок с агрессивной ценовой стратегией. Федеральные железные дороги (ÖBB) ответили специальными предложениями и динамическим ценообразованием, предоставляя пользователям возможность приобрести билеты в более ранние сроки по такой же цене, что и у WESTbahn. В Испании оператор Renfe в ответ на появление поездов OuiGo и Iryo предлагает услуги бюджетных поездов Avlo в этом же ценовом сегменте.

В исследовании отмечено, что либерализация рынка привела к увеличению числа вариантов предлагаемых билетов, причем новые операторы предоставляют выбор из двух вариантов, национальные — по крайней мере из трех.

Объем и качество предоставляемых услуг являются основными факторами, определяющими степень удовлетворенности пассажиров. Либерализация рынка сопровождалась повышением уровня комфорта и дополнительными услугами как в поездах, так и на станциях. Например, в Чехии выход на рынок операторов Regiojet и Leo Express с новым подвижным составом побудил национального оператора ČD провести модернизацию эксплуатируемого подвижного состава. В результате в стране во всех поездах имеются свободный доступ к сети Wi-Fi, электрические розетки, возможность перевозки негабаритного багажа.

В Испании и Италии все операторы предлагают услугу бесплатного доступа к сети Wi-Fi. Но в Испании конкуренция присутствует в двух рыночных сегментах: в одном Iryo и Renfe (поезда AVE) предоставляют обслуживание на уровне, привлекающем ценящую комфорт публику, во втором бюджетные услуги оказывают OuiGo и Avlo Renfe. В Италии операторы Italo и Trenitalia конкурируют в сегменте высокоскоростных сообщений с высоким уровнем комфорта.

Частота курсирования поездов повышает привлекательность железных дорог и способствует переключению пассажиров с других видов транспорта. Рис. 4 иллюстрирует рост числа отправок поездов с появлением конкуренции в Швеции и Австрии. Так, в Италии в коридоре Рим – Милан между 2010 и 2013 гг. число поездов увеличилось на 56,4%.

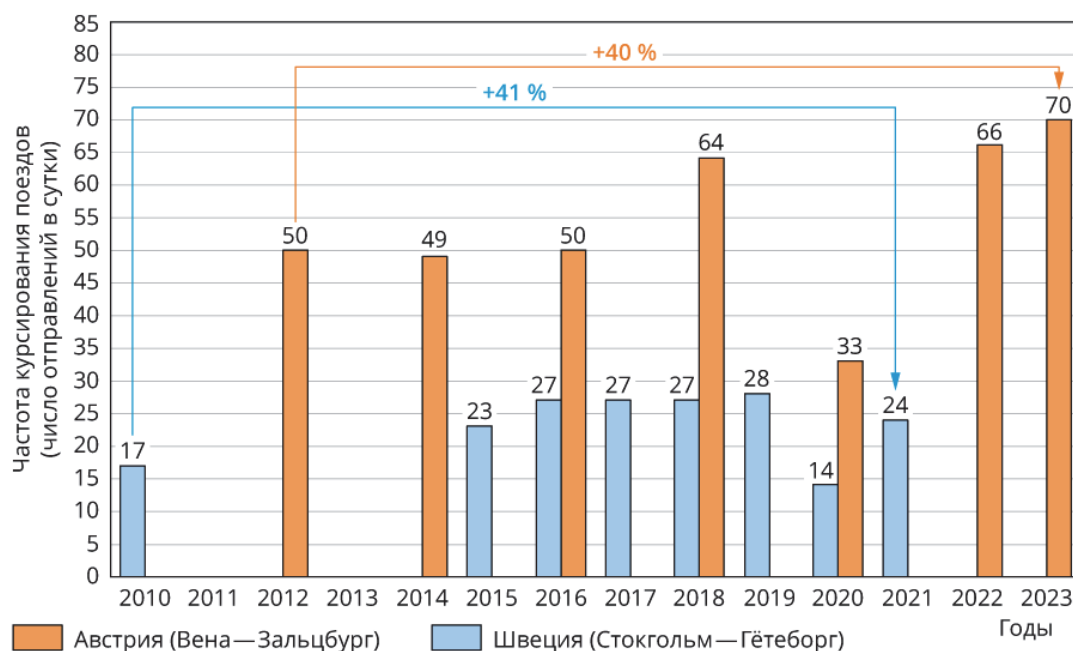


Рис. 4. Увеличение числа отправок поездов в Австрии и Швеции с появлением новых операторов свободного доступа

В Испании число ежедневно курсирующих поездов также выросло. Однако испанская модель отличается тем, что операторы участвуют в конкурсе на право выполнения перевозок в конкретном коридоре в течение 10 лет, при этом им выделяется определенное число ниток графика.

Между тем в Испании объявлен второй этап либерализации пассажирских железнодорожных перевозок и распределения пропускной способности еще в трех коридорах: Мадрид – Галисия, Мадрид – Астурия/Кантабрия и Мадрид – Кадис/Уэльва. Впервые коридоры включают высокоскоростные магистрали колеи 1435 м и обычные линии колеи 1668 мм.

Соответственно, претенденты должны располагать поездами, оборудованными раздвижными колесными парами.

Как и на первом этапе либерализации, который был обнародован в 2019 г., на втором предполагается оформление с операторами перевозок многолетних рамочных соглашений по выделению ниток графика. Процесс будет контролироваться Национальной комиссией по рынкам и конкуренции (CNMC) и завершится в конце 2026 г. подписанием рамочных соглашений.

Влияние конкуренции на спрос и изменение доли железнодорожного транспорта как результат либерализации рынка отражают данные, приведенные в таблице 1.

Таблица 1

Влияние конкуренции на спрос

Страна	Прирост спроса, %	Увеличение доли железнодорожного транспорта, п.п.
Испания, ВСМ	167 (по всем линиям)	25 (в первые 2 года конкуренции в сообщении Мадрид – Барселона)
Италия, ВСМ	64 (2012-2017 гг.)	18 (с 2012 по 2017 г.)
Чехия (Прага – Острава)	154 (2011-2019 гг.)	-
Австрия (Вена – Зальцбург)	25 (2013-2016 гг.)	-

В Италии и Испании железнодорожный транспорт преобладает над воздушным во внутренних сообщениях, его доля превышает 70% в обеих странах. Однако нельзя не учитывать и важность таких факторов, как уровень материального благополучия общества в целом и его граждан в частности. В Италии, например, трудно отделить эффект появления операторов открытого доступа от наличия в стране инфраструктуры ВСМ. Кроме того, в ряде случаев, особенно на ВСМ, железнодорожный вариант поездки предпочтительнее других и без конкуренции. Примером служат сообщения Париж – Лион и Париж – Брюссель.

Характеристики рынка с открытым доступом к инфраструктуре

Оператор получает право доступа к инфраструктуре, внося соответствующую плату и выполняя определенные требования. Однако существует ряд факторов, препятствующих выходу новых игроков на рынок и конкуренции на равных условиях с монопольным оператором. Самый значимый из них на рынке высокоскоростных перевозок – инвестиции в новый подвижной состав, поскольку рынок бывших в эксплуатации или доступных для аренды поездов просто отсутствует. Например, парк из 25 высокоскоростных поездов, построенных для Italo компанией Alstom, обошелся в 618 млн евро при бюджете стартапа 769 млн евро.

В традиционных, невысокоскоростных перевозках доступны старогодный и арендованный подвижной состав, но остаются затратные вопросы, связанные с сертификацией поездов и эксплуатационной совместимостью.

Из-за затрат на подвижной состав на рынках высокоскоростных перевозок конкурируют национальные операторы, не заинтересованные в ценовых войнах (исключение представляют частные компании Italo и Iryo). В таких ситуациях пользователи выигрывают от увеличения числа поездов, возможного в рамках наличной пропускной способности. На рынках традиционных перевозок менее крупные частные операторы конкурируют с национальными в ключевых коридорах.

Еще один барьер для новых операторов связан с ограничением доступа к имеющимся ресурсам по продаже билетов. В результате не все потенциальные пользователи могут получать информацию о новых услугах. Кроме того, национальные операторы ограничивают доступ к информации о расписаниях. В Германии федеральное ведомство Bundeskartellamt установило факт нарушения законодательства о конкуренции железными дорогами (DB), которые ограничивали доступ к актуальной информации для независимых провайдеров услуг по продаже билетов, препятствовали размещению рекламы их услуг, тем самым укрепляя позиции собственной платформы DB Navigator.

Ограничения доступа к инфраструктуре (включая станции и депо) и услугам по техническому обслуживанию наряду с высокой платой за них также представляют серьезное препятствие как в пассажирских, так и в грузовых перевозках.

Регулирующим органам отводится важная роль в создании благоприятных для развития конкуренции условий за счет гарантий недискриминационного доступа к инфраструктуре и справедливого распределения пропускной способности, препятствования доминированию национальных операторов. Эффективность их деятельности иллюстрирует динамика итальянского рынка высокоскоростных перевозок за прошедшие 12 лет. Начало деятельности частного оператора Italo сопровождалось финансовыми трудностями. Их удалось преодолеть благодаря ряду мероприятий, включая уменьшение платы за доступ к инфраструктуре (в 2014 г. регулятор в области транспорта снизил плату ВСМ с 12,8 до 8,2 евро/поездо-км), препятствование недобросовестной коммерческой практике со стороны национального оператора и, что особенно важно, предоставление доступа к крупным станциям в Риме и Милане.

Рынок перевозок по контрактам на социально необходимые услуги

Оценивать эффекты от открытия рынка перевозок по контрактам на оказание социально необходимых транспортных услуг (PSO) в полной мере пока рано, поскольку переходный период, допускающий прямое заключение контрактов согласно четвертому железнодорожному пакету, истек только в декабре 2023 г. Тем не менее анализ контрактов PSO в Дании, Германии, Польше и Франции показал, что выгоды носят в основном форму сокращения расходов на комплекс услуг для транспортных администраций, проводящих тендеры, и они вправе принимать решения, в какой форме эти выгоды трансформируются в улучшения для конечных пользователей: увеличение частоты курсирования поездов или повышение уровня обслуживания. Отмечено, что конкуренция не оказывает прямого влияния на тарифы, поскольку они регулируются транспортной администрацией.

Пример Германии показывает, что конкуренция на рынке региональных перевозок позволила сократить расходы налогоплательщиков (субсидии) с 0,14 евро/км в 2005 г. до 0,11 евро/км в 2019 г. Эффективность конкуренции в этой стране очевидна при сравнении контрактов, заключенных напрямую и по итогам тендеров в 2015–2018 гг. Доля государственных железных дорог (DB) в числе заключенных напрямую контрактов составляла 68%, в конкуренции с другими операторами сократилась до 51%. Это является свидетельством того, что транспортные администрации отдавали предпочтение предложениям с новым подвижным составом, в том числе доступным для лиц с ограниченной мобильностью. Еще одним следствием конкуренции стало появление новых поездов у национального оператора, в результате за 10 лет средний возраст региональных поездов DB сократился с 17,3 до 7,5 года.

В Германии транспортные администрации с 1996 г. несут ответственность за закупки и финансирование региональных сообщений. Хотя многие факторы влияют на объем перевозок, после конкурсного выбора операторов пассажирооборот в региональных сообщениях с 2002 по 2019 г. рос со среднегодовым темпом 2,4% (суммарный рост 52,6%) по сравнению с 1,7% в дальних сообщениях. В итоге суммарный рост в этих сегментах рынка составил 52,6 и 36,3% соответственно. Кроме того, доходы операторов, выбранных на конкурсной основе, в период 2005–2019 гг. росли с темпом 4,4% в год.

Во Франции выбор региональных операторов по итогам тендеров привел к сокращению расходов по сравнению с регионами, заключавшими контракты без проведения тендеров. В регионе О-де-Франс контракт на обслуживание сети Étoile d'Amiens по итогам тендера заключен из расчета 23 евро/поездо-км (с учетом платы за доступ к инфраструктуре), тогда как

SNCF на остальных линиях работает по контракту в расчете 28,5 евро/поездо-км. Экономия регион направил на увеличение числа обслуживающих пассажиров поездов.

Рынок грузовых перевозок

Рынок железнодорожных грузовых перевозок в странах ЕС открыт с 2007 г. как для внутренних, так и для международных сообщений. Развитие конкуренции в этом исследовании оценивали по данным для шести стран (Германии, Италии, Польши, Франции, Хорватии и Швеции) и трех трансевропейских коридоров: Рейн – Альпы (RFC 1), Северное море – Средиземное море (RFC 2) и Средиземноморский (RFC 6).

Динамика снижения тарифов в зависимости от числа лет, прошедших со времени появления первого оператора, пользующегося правом свободного доступа, показана на примере Франции и Хорватии (рис. 5). Новые операторы предложением услуг по менее высоким тарифам поддерживают рост своей рыночной доли.

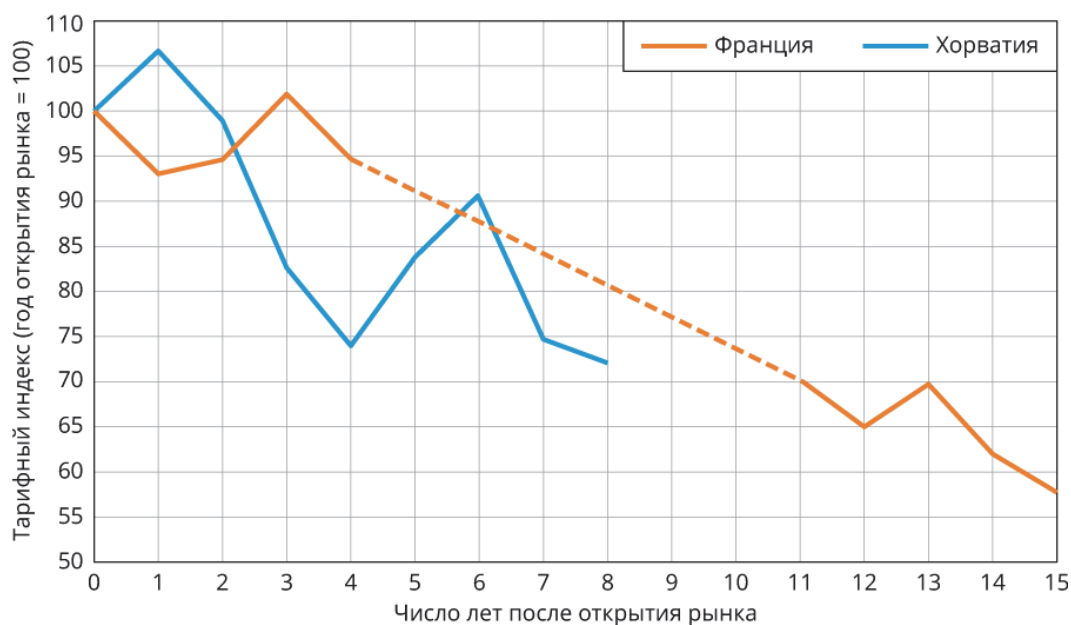


Рис. 5. Динамика тарифов после либерализации рынка грузовых перевозок во Франции и Хорватии

Эксперты располагали ограниченными данными для оценки роста рынка, осваиваемого новыми операторами. Вместе с тем в Хорватии последние добились заметных результатов спустя 2 года после начала либерализации (в 2015 г.) и спустя 3 года уже имели долю 13% на национальном рынке, а в 2020 г. увеличили ее до 43%. Во Франции новые игроки осваивали 15% рынка через 3 года после начала перевозочной деятельности. По последним данным, доля национального оператора Fret SNCF не превышает 49%.

Динамика тарифов на грузовые перевозки начиная с 2013 г. показана на рис. 6. Так, в Хорватии усиление конкуренции коррелируется со снижением тарифов, что подчеркивает важность гибкого подхода в тарифной политике с учетом эластичности спроса. В Польше конкуренция проявилась в колебаниях средней величины дохода на 1 ткм, а по отдельным родам грузов – в ценовой чувствительности. В коридоре TEN-T Северное море – Средиземное море цена на перевозку контейнера из Антверпена в Базель снизилась на 15% с 2007 г.

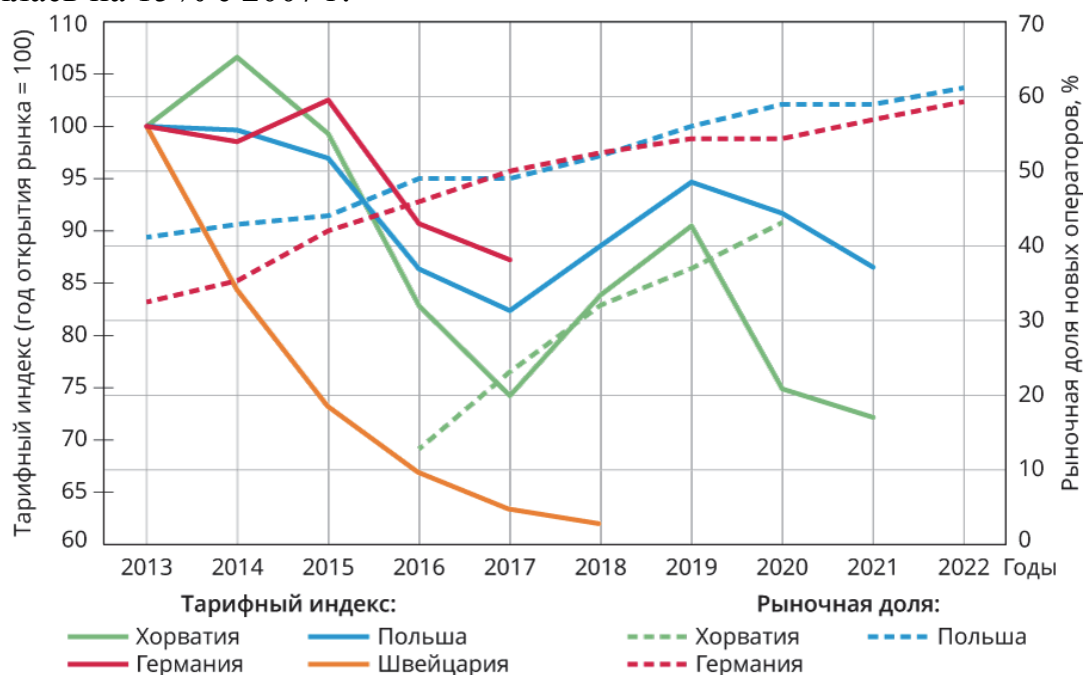


Рис. 6. Динамика грузовых тарифов и рыночной доли новых операторов с 2013 г.

Влияние на тарифы может оказывать конкуренция как между операторами железнодорожных грузовых перевозок, так и между видами транспорта. В Германии конкуренция со стороны автомобильного транспорта привела к заметному повышению уровня услуг и снижению тарифов операторов железнодорожных перевозок, но без заметного увеличения рыночной доли этого вида транспорта. Для польского рынка в большей степени характерна специализация в перевозках определенных родов грузов, чем привязка к определенным маршрутам. Это значит, что внутренняя конкуренция оказывает меньшее влияние на доходы, чем внешняя (со стороны автомобильного транспорта). Многие грузоотправители, в основном из минерально-сырьевого сектора, отличаются высокой ценовой чувствительностью и, как следствие, готовностью к переключению на более привлекательные варианты перевозок.

Важно отметить, что анализ динамики тарифов на основе показателей грузооборота следует принимать с рядом оговорок. Во-первых, на

железнодорожные тарифы влияют внешние факторы, включая существенное давление для некоторых грузов со стороны автомобильного транспорта, а в некоторых случаях — и водного. Во-вторых, имеют значение доступность и качественные характеристики предлагаемых грузоотправителям маршрутов. В-третьих, цена зависит от вида перевозок — маршрутными поездами, повагонными отправками или в мультимодальных сообщениях.

Участники опросов высказывали предположения, что в ряде случаев национальные операторы предлагают услуги по менее высоким тарифам, возможно, в силу оказываемой государством финансовой поддержки. Вместе с тем есть основания для прогнозирования роста транспортных издержек на всех видах транспорта вследствие роста цен на энергоносители, нехватки водителей и машинистов и удорожания железнодорожного подвижного состава.

Влияние конкуренции на оптимизацию расходов

Важный эффект конкуренции проявляется в оптимизации расходов. Частные грузовые операторы выходят на рынок, руководствуясь технологиями, направленными на сокращение эксплуатационных расходов. Например, выполнение машинистами дополнительных задач позволяет работать с меньшим штатом и сократить затраты на оплату труда, представляющие значительную часть эксплуатационных расходов. Этот подход иллюстрируется примером Швеции, где все новые частные операторы (в отличие от государственной компании Green Cargo) добились значительного увеличения чистого дохода в расчете на одного работника.

Влияние конкуренции на спрос

Результаты исследования свидетельствуют, что с появлением конкуренции спрос на железнодорожные грузовые перевозки стагнирует или незначительно увеличивается, но при этом в большинстве случаев рыночная доля железных дорог уменьшается в силу роста спроса на автомобильные перевозки.

Эта тенденция прослеживается во Франции, где рыночная доля железных дорог в грузовых перевозках неуклонно снижалась до появления конкуренции в 2006 г., после чего стабилизировалась (рис. 7). Национальное общество железных дорог Франции (SNCF) отдавало приоритет развитию пассажирских перевозок высокоскоростными поездами TGV. Появившиеся новые операторы сумели повысить привлекательность грузовых перевозок по железным дорогам.

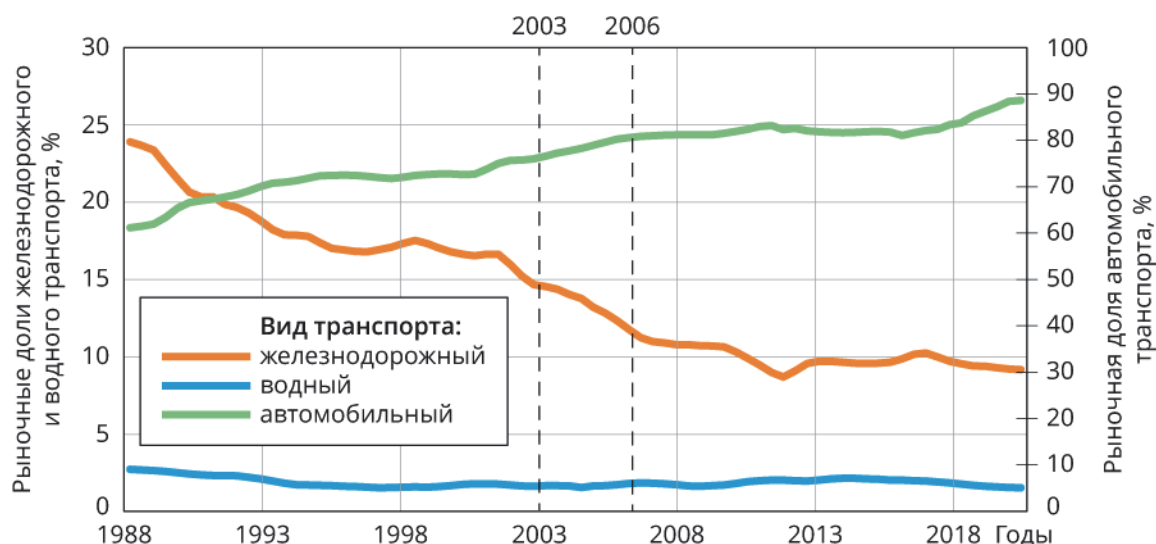


Рис. 7. Изменение рыночных долей трех видов транспорта в грузовых перевозках во Франции

В Германии, напротив, грузооборот на железных дорогах рос в течение последних 20 лет (рис. 8) и в 2021 г. превысил предпандемийные показатели, а рыночная доля увеличилась до 18,6 с 17,9% в 2020 г. Доля на рынке грузовых перевозок автомобильного транспорта соответственно снизилась до 72,3% (72,7% в 2020 г.). В 2022 г. грузооборот железных дорог подрос на 0,5%, автомобильного транспорта – снизился на 0,5%. Спрос на грузовые железнодорожные перевозки также вырос в Швеции.

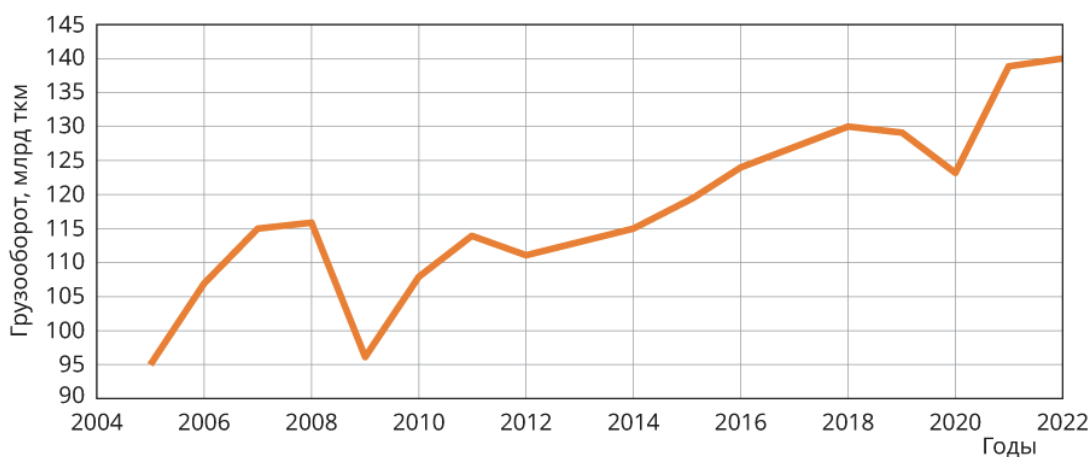


Рис. 8. Динамика грузооборота железнодорожного транспорта в Германии

Обычно изменение показателей поездной работы (поездо-км) и грузооборота (ткм) следует аналогичным трендам, но не в Италии. Грузооборот на железнодорожном транспорте этой страны увеличился на 10% между 2004 и 2022 гг. Поездная работа за тот же период снизилась на 16%. Такая динамика объясняется увеличением внимания к мультимодальным вариантам, в результате развития которых средняя

дальность перевозок по железным дорогам снизилась, тогда как объем перевозок увеличился (рис. 9).

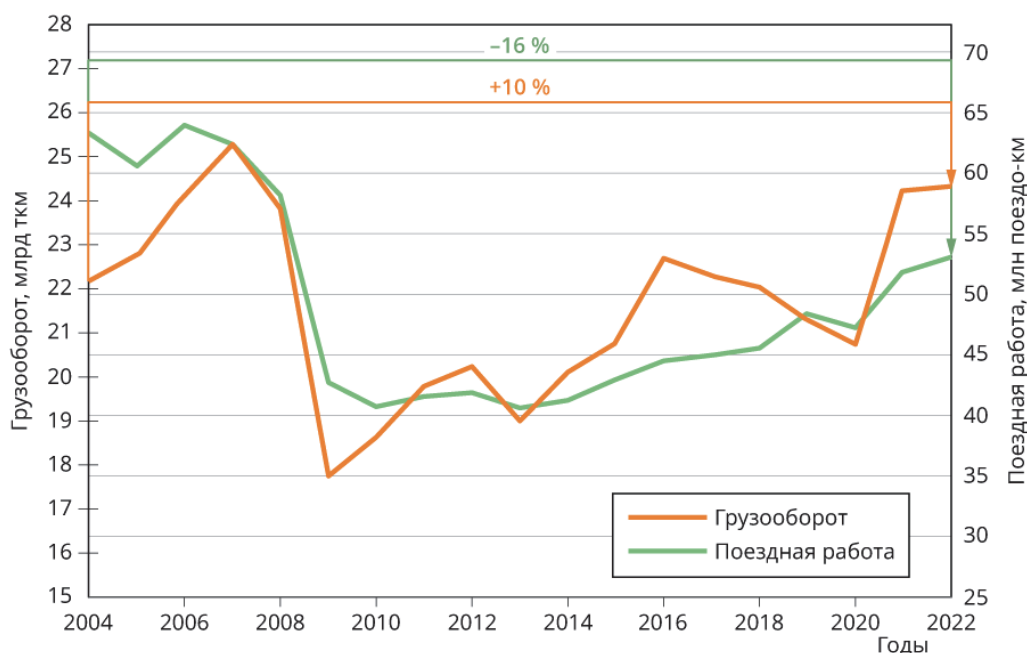


Рис. 9. Динамика грузооборота и поездной работы на железнодорожном транспорте Италии

Рост объема перевозок в мультимодальных перевозках подтверждает, что новые операторы фокусируют внимание на специфических сегментах рынка.

Характеристики и развитие рынка грузовых перевозок

Исторически сложившиеся преимущества национальных операторов перед новыми присутствуют и на рынке грузовых перевозок. Это касается распределения пропускной способности, доступа к станционной инфраструктуре, мощностям по техническому обслуживанию подвижного состава, подъездным путям, сортировочным станциям, логистическим терминалам и т. д. Государственная поддержка национальных операторов также искажает условия конкуренции.

В мае 2023 г. французское правительство приступило к реструктуризации национального грузового оператора Fret SNCF. Поводом стало намерение Европейской комиссии оценить влияние поддержки, оказываемой государством Fret SNCF, на формирование его экономических преимуществ перед конкурентами. В соответствии с принятым SNCF решением в 2025 г. вместо Fret SNCF появятся две компании: Hexasfret со штатом 4000 чел. будет заниматься перевозочной деятельностью, Technis со штатом 500 чел. – оказанием услуг по техническому обслуживанию локомотивов, принадлежащих SNCF, другим операторам перевозок и лизинговым компаниям. Hexasfret и Technis войдут в Rail Logistics Europe

(дочернюю компанию в составе SNCF Group) наряду с операторами Captrain, Forwardis, VIIA и Naviland Cargo. SNCF прогнозирует рост оборота Rail Logistics Europe в 2025 г. до 1,9 млрд евро по сравнению с 1,5 млрд в 2020 г.

В рамках той же сделки, заключенной SNCF с целью избежать финансовых санкций со стороны Европейской комиссии, Fret SNCF обязан сократить численность персонала на 500 чел. путем перевода в другие подразделения SNCF, а также уступить конкурентам 23 контракта, на которые приходится 23% годового оборота и 30% объема перевозок. Кроме того, SNCF дало согласие на продажу частным инвесторам в конце 2025 г. – начале 2026 г. долей в компании Rail Logistics Europe при сохранении за SNCF контрольного пакета акций.

В Швеции ограниченная пропускная способность представляет барьер для развития конкуренции, поскольку грузовые поезда имеют менее высокий приоритет при ее распределении, чем пассажирские.

Эксперты отмечают, что важный эффект конкуренции проявился в тенденции вертикальной интеграции между судовыми компаниями, операторами терминалов и перевозок, обусловленной необходимостью повышения эффективности в цепочках поставок за счет улучшения координации между разными видами транспорта, сокращения времени транзита и расходов при усилении надежности. Швейцарская транспортная компания MSC была пионером вертикальной интеграции в отрасли. В 2015 г. она приобрела грузовое подразделение железных дорог Португалии, которое с тех пор под брендом MEDWAY специализируется на перевозках между Испанией и Португалией. Следующим шагом, предпринятым в 2023 г., стало подписание меморандума о взаимопонимании между MSC и железными дорогами Италии (FS Group) с целью расширения логистической сети между итальянскими и европейскими портами. Новая компания будет заниматься проектированием, строительством и эксплуатацией логистических хабов в Италии.

Новые участники рынка все в большей степени ориентируются на такие его сегменты, как перевозки в мультимодальных сообщениях и маршрутными поездами, оставляя менее привлекательную в силу высоких расходов работу с повагонными отправками национальным операторам. Так, польский оператор Lotos Kolej (ныне входит в состав PKN Orlen), учрежденный для обслуживания Гданьского нефтеперерабатывающего завода, увеличил до 5% свою долю на национальном рынке за счет услуг, оказываемых внешним клиентам.

Конкуренция на рынке грузовых железнодорожных перевозок приводит к снижению тарифов и повышению уровня оказываемых услуг. Самый значительный эффект проявляется в сегментации, когда новые игроки

специализируются на нишевых рынках. Конкуренция способствует стабилизации спроса на железнодорожные перевозки, но давление со стороны автомобильного транспорта ведет к стагнации или уменьшению доли железных дорог в грузовых перевозках.

Заключение

Для того чтобы железнодорожный транспорт Европы в полной мере использовал потенциал конкуренции, необходимы инвестиции в строительство новой инфраструктуры и реконструкцию имеющейся, что послужит основным драйвером роста спроса на перевозки — как пассажирские, так и грузовые. В пассажирских перевозках важно обеспечить для всех операторов равный доступ к ресурсам по продаже билетов и рынкам подвижного состава. Наконец, неотложной задачей остается обеспечение эксплуатационной совместимости в трансграничных сообщениях.

Источники: материалы исследований Study on passenger and freight rail transport services' prices for final customers (op.europa.eu); Track to Growth: Creating a dynamic railway for passengers and the economy (railpartners.co.uk); Железные дороги мира.-2024.-№12.-с.23-30.

Еврокомиссия может ликвидировать фонд Connecting Europe

Европейская комиссия может прекратить работу фонда Connecting Europe Facility (CEF). Вместо него может быть создан европейский Competitiveness Fund путем слияния нескольких финансовых структур, в том числе CEF. Об этом сообщает RailTech.

По информации источников издания, знакомых с планами реорганизации, мера призвана оптимизировать порядок финансирования железнодорожных проектов европейскими структурами.

Представители отрасли, опрошенные RailTech, и ряд европейских политиков не поддерживают идею реорганизации. На днях руководители Эстонии, Греции, Венгрии, Италии, Латвии, Литвы, Португалии, Румынии, Словакии, Испании и Чехии написали открытое письмо председателю Еврокомиссии Урсуле фон дер Ляйен, в котором выразили свою обеспокоенность по поводу будущего финансирования железнодорожных проектов ЕС. По их словам, нельзя допустить ужесточение правил подачи заявки и получения финансовых средств, поскольку от этого зависят сроки и сама возможность реализации железнодорожных проектов.

С 2014 г. фонд выделил 37,5 млрд евро на 1500 проектов, основная часть этих средств была направлена на железные дороги стран Европы.

Только в 2023 г. из 7 млрд евро, которые фонд выделил странам Европы, 5,7 млрд евро (80%) было направлено в железнодорожную отрасль.

Наиболее крупными проектами, которые финансировались в том числе из средств CEF, стали Rail Baltica (2,6 млрд евро) и линия Лион-Турин (5,5 млрд евро). По словам экспертов RailTech, без финансирования со стороны фонда реализовать такие проекты маловероятно.

Еврокомиссия пока не комментирует информацию о возможной ликвидации CEF. Однако в ноябре прошлого года руководитель отдела безопасности и взаимодействия на железнодорожном транспорте в Европейской комиссии Кир Фитч призывал не рассчитывать на финансирование будущих железнодорожных проектов со стороны ЕС. По словам чиновника, может измениться способ распределения финансирования внутри ЕС. Вместо того, чтобы выделять деньги на конкретные проекты, в будущем деньги могут выделяться государствам-членам ЕС с указаниями, как их следует тратить.

Источник: techzd.ru, 13.02.2025

EIB предоставил 350 млн евро на модернизацию железных дорог Испании

Европейский инвестиционный банк (EIB) предоставил операторам инфраструктуры обычных (Adif) и высокоскоростных (Adif AV) железных дорог Испании кредит в размере 350 млн евро, которые будут использованы в рамках проекта обновления ключевых инфраструктурных компонентов с общим объемом инвестиций в размере 830 млн евро. Часть мероприятий по проекту обусловлена климатическими изменениями в Испании.

На сети ВСМ средства будут направлены, в частности, на модернизацию дренажных систем, обновление телекоммуникационного оборудования, охранных систем и устройств электроснабжения, а также установку защитных барьеров на автомобильных дорогах, примыкающих к железнодорожным линиям, для предотвращения падения посторонних предметов на путь. На обычных линиях инвестиции позволят продолжить внедрение системы железнодорожной связи GSM-R, поддержать программу устранения переездов в одном уровне и обновить путевую инфраструктуру.

EIB и Adif связывают долгосрочные партнерские отношения. В июле 2024 г. между ними было подписано соглашение о предоставлении кредита в размере 430 млн евро на проект строительства Y-образной высокоскоростной

линии в Стране Басков. Суммарные инвестиции EIB в испанскую сеть высокоскоростных линий превышают 13,5 млрд евро.

Источник: zdmira.com, 16.01.2025

Евросоюз: господдержка грузового оператора DB Cargo была правомерна

Европейская комиссия сочла допустимой поддержку в размере 1,9 млрд евро, оказанную в последние годы грузовому оператору DB Cargo со стороны его материнской госкомпании – железных дорог Германии (DB). При этом Еврокомиссия учла принятие пакета мероприятий по оздоровлению DB Cargo, который предусматривает выход на долгосрочную прибыльность оператора до конца 2026 г. По правилам Евросоюза господдержка бизнес-структуры допустима только при наличии плана реструктуризации, позволяющего восстановить ее рентабельность.

Еврокомиссия расследовала деятельность оператора DB Cargo в связи с жалобой одного из его конкурентов, которая была подана в январе 2022 г. Расследование охватывало:

- договор между DB Cargo и DB, в соответствии с которым концерн DB забирает прибыль и покрывает убытки грузового оператора;
- предоставление оператору услуг внутри концерна по минимально возможным ценам;
- предоставление заемных средств на выгодных для концерна условиях;
- выплату части зарплат сотрудникам DB Cargo, которые ранее были госслужащими в штате железных дорог Западной Германии, из специального федерального фонда, образованного в 1993 г. при проведении железнодорожной реформы в стране.

Еврокомиссия посчитала, что все пункты, кроме первого, не относятся к вопросам господдержки. По ее мнению, договор о покрытии убытков DB Cargo оказал минимальное влияние на условия конкуренции в грузовых железнодорожных перевозках в Германии. Кроме того, этот договор перестал действовать 1 января 2025 г.

При принятии решения Еврокомиссия также учитывала значимость грузовых железнодорожных перевозок в декарбонизации транспорта.

Источник: Железные дороги мира.-2025.-№1.-с.6

В инфраструктуру DB необходимо инвестировать до 150 млрд евро

Глава наблюдательного совета железных дорог Германии (DB) В. Гатцер (W. Gatzert) сообщил, что в течение ближайших 10 лет в железнодорожную инфраструктуру страны необходимо инвестировать не менее 150 млрд евро. Он отметил, что при высокой интенсивности перевозок изношенная инфраструктура приводит к сбоям в движении как пассажирских, так и грузовых поездов. В целях укрепления финансового положения концерна DB и ускорения процесса инвестирования в начале 2024 г. на уровне федерального министерства транспорта предложено создать специальный фонд финансирования инфраструктурных проектов. Создание фонда поддержали отраслевые объединения, и ожидается, что в его работе примут участие частные инвесторы.

В первом полугодии 2024 г. скорректированный показатель EBIT концерна DB был негативным и составил 677 млн евро, а убыток после уплаты налогов достиг 1,2 млрд евро. При этом за счет поддержки федерального бюджета чистые капиталовложения в развитие железнодорожного транспорта составили 4 млрд евро, что на 35 % больше, чем годом ранее, а валовые капиталовложения достигли 7,1 млрд евро (+18 %).

Источник: zdmira.com, 14.01.2025

Deutsche Bahn претендует на 290 млрд евро из бюджета Германии

Deutsche Bahn хочет получить 150 млрд евро из 500 млрд евро инфраструктурного фонда, который планируют создать партии, ведущие сейчас переговоры о формировании правительства Германии. Об этом сообщает информационное агентство DPA, ознакомившееся с документами, подготовленными для наблюдательного совета компании. Эти деньги Deutsche Bahn хочет направить на модернизацию и расширение железнодорожной сети в ближайшие 9 лет.

Запрашиваемую сумму компания хочет получить в дополнение к 140 млрд евро запланированного бюджетного финансирования до 2034 г. Фонд, который для этого потребуется, законодатели планируют создать, разрешив увеличить государственный долг. 15 млрд евро оператор планирует направить на «военную мобильность».

В документах Deutsche Bahn говорится, что в финансировании обновления инфраструктуры в ближайшие годы возникнут «большие пробелы». 80 млрд евро из дополнительных средств оператор намеревается

потратить на реконструкцию путей, капитальный ремонт ключевых коридоров, и разворачивание проектов по цифровизации. На оставшиеся деньги компания планирует расширить железнодорожную сеть и ускорить реализацию текущих цифровых проектов.

В феврале глава Австрийских федеральных железных дорог (ÖBB) Андреас Маттэ заявил, что для сохранения конкурентоспособности европейской железнодорожной инфраструктуры Европейскому союзу нужно выделить как минимум 100 млрд евро и продлить работу фонда Connecting Europe Facility, занимающегося инвестициями в инфраструктурные проекты.

Источник: techzd.ru, 17.03.2025

В 2024 году DB сократили убытки на 900 млн евро

Железные дороги Германии (DB) завершили 2024 финансовый год с чистым убытком (после уплаты налогов) в размере 1,8 млрд евро (в 2023 г. – 2,7 млрд евро), при этом выручка в размере 26,2 млрд евро осталась примерно на уровне предыдущего года. В отчет не вошли результаты работы логистического подразделения DB Schenker, которое готовится к продаже, и DB Arriva, проданного в июне 2024 г.

Во второй половине 2024 г. DB приступили к выполнению программы реструктуризации S3, нацеленной на радикальное улучшение состояния инфраструктуры, повышение прибыльности железнодорожного транспорта и рассчитанной на период до 2027 г. Наряду с возросшей государственной финансовой поддержкой объем инвестиций DB преимущественно в объекты инфраструктуры в 2024 г. составил 18,2 млрд евро.

Подразделением DB Cargo в 2024 г. перевезено 180 млн т грузов, при этом его операционные убытки составили 357 млн евро, выручка к 2023 г. упала на 3,2%, а объем продаж – на 7,9%. Такое положение в основном объясняется снижением активности энергоемких производственных отраслей, таких как автомобилестроение и сталелитейная промышленность. После почти 3-летнего расследования Еврокомиссия сочла правомерной поддержку в размере 1,9 млрд евро, оказанную DB Cargo со стороны материнской компании.

Пунктуальность в дальних пассажирских перевозках в 2024 г. ухудшилась до 62,5% (64 % – в 2023 г.). Пассажирооборот подразделения DB Fernverkehr снизился на 3%, до 44,1 млрд пасс.-км, выручка – на 50 млн евро. Несмотря на принимаемые меры, операционные убытки подразделения выросли до 96 млн евро в сравнении с 43 млн евро в 2023 г. За

рассматриваемый период DB выплатили рекордные 197 млн евро компенсаций за опоздания и отмены пассажирских поездов.

Значительно улучшилась экономическая ситуация в подразделении DB Regio, отвечающем за региональные пассажирские перевозки. Благодаря реализации месячных проездных билетов Deutschland-Ticket (D-Ticket) объем продаж увеличился на 7,7%, а выручка – на 5,9%. Подразделение достигло рекордного уровня операционной прибыли, при этом скорректированный показатель EBIT составил 108 млн евро.

В 2025 г. DB сконцентрируют внимание на достижении целей, поставленных в программе S3, и улучшении операционных показателей. Планируется наращивание капитальных вложений, особенно в инфраструктуру, объем которых при поддержке правительства Германии может достичь 20 млрд евро. В ряду первоочередных мер – значительное повышение уровня эксплуатационной готовности подвижного состава, чтобы поднять пунктуальность до 65-70%. Будет продолжено сокращение персонала, особенно административного. Концерн DB ожидает, что принимаемые меры позволят поднять выручку в 2025 г. до 27 млрд евро, а чистый долг сократить до 26-28 млрд евро.

Источник: zdmira.com, 02.04.2025

DB отмечают некоторое улучшение состояния железнодорожной инфраструктуры

DB InfraGO – оператор инфраструктуры, входящий в состав железных дорог Германии (DB), выпустил отчет по итогам 2024 г., в котором впервые за последние годы зафиксировано небольшое улучшение состояния инфраструктурных объектов на сети DB. В отчете состояние железнодорожной сети получило оценку 3,00 (против 3,03 годом ранее), состояние станций – 3,03 (против 3,09). DB InfraGO отмечает, что менее загруженные участки сети находятся в лучшем состоянии (оценка 2,96) по сравнению с интенсивно используемыми коридорами. По принятой в Германии системе школьных оценок 1 означает «отлично», 5 – «неудовлетворительно».

Всего было обследовано более 380 тыс. объектов железнодорожной инфраструктуры. Улучшение состояния сети достигнуто за счет масштабных инвестиций (19,6 млрд евро в 2024 г.), направленных прежде всего на обновление верхнего строения пути. В частности, оценка состояния линии

Riedbahn (Франкфурт-на-Майне – Мангейм) изменилась после комплексной реконструкции в 2024 г. с 4,20 на 1,52.

В 2024 г. DB InfraGO обновил и модернизировал 2000 км пути, 1800 стрелочных переводов, 120 мостов, 3500 напольных устройств ЖАТ. Кроме того, выполнены ремонтные и строительные работы на более чем 870 станциях с заменой или обновлением более 200 эскалаторов и лифтов, обеспечением безбарьерного доступа к 150 пассажирским платформам и установкой 1600 мониторов и указателей для информирования пассажиров. В результате на станциях DB InfraGO лучшую оценку получили лестницы, пандусы и навесы – 2,53, а также пассажирские платформы – 2,90, худшие оценки – у эскалаторов (3,95) и устройств информирования пассажиров (3,97).

По-прежнему срочной модернизации требуют устройства и системы ЖАТ. Общая оценка системы централизации составила 4,12, при этом каждая вторая из 4000 таких систем нуждается в обновлении. В ближайшие годы DB намерены вывести из эксплуатации 200 устаревших систем централизации и заменить их на новую технику. В целом необходимо заменить 17 % и отремонтировать 35 % устройств и систем ЖАТ.

После объединения Германии значительные средства были направлены на обновление железнодорожной инфраструктуры в новых федеральных землях на востоке страны. В результате состояние сети в них получило лучшую оценку по сравнению со старыми федеральными землями

Источник: zdmira.com, 16.04.2025

Закрыта сделка по продаже DB Schenker датской группе DSV

Железные дороги Германии (DB) 30 апреля 2025 г. закрыли сделку по продаже своей дочерней транспортно-логистической компании DB Schenker группе DSV, которая также специализируется на транспортно-логистических услугах и намерена занять лидирующие позиции на этом рынке. Ранее группа DSV получила разрешение на сделку от регуляторов Евросоюза и США.

Конечная стоимость продажи бизнеса DB Schenker составила 14,3 млрд евро за вычетом долговых и иных обязательств. Заккрытие сделки позволит DB сосредоточиться на основной деятельности и значительно сократить собственную задолженность. DSV объявила о намерении инвестировать примерно 1 млрд евро в свой бизнес на территории Германии в течение ближайших 3-5 лет.

Договор между DB и группой DSV о продаже DB Schenker был подписан в сентябре 2024 г.

Источник: zdmira.com, 05.05.2025

RFI и FS обвиняются в нарушении условий конкуренции на рынке Италии

Итальянское агентство по конкуренции (Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, AGCM) объявило о начале расследования в отношении оператора национальной железнодорожной инфраструктуры Rete Ferroviaria Italiana (RFI) и его материнской компании Ferrovie dello Stato Italiane (FS) по обвинению в злоупотреблении доминирующим положением на рынке высокоскоростных пассажирских перевозок и нарушении статьи 102 Договора о функционировании Европейского союза (Treaty on the Functioning of the European Union, TFEU). По утверждению AGCM, оператор RFI затягивал процедуры, связанные с выделением ниток графика для поездов компании SNCF Voyages Italia – дочернего предприятия Национального общества железных дорог Франции (SNCF), препятствуя тем самым реализации программы SNCF по выходу на итальянский рынок высокоскоростных пассажирских перевозок. При распределении ниток графика более высокий приоритет имели Trenitalia – дочерняя компания FS и ее конкурент – частный итальянский оператор Italo-NTV.

В 2024 г. SNCF обнародовало намерение приступить с 2026 г. к выполнению перевозок высокоскоростными поездами по двум маршрутам в Италии на условиях свободного доступа к инфраструктуре. SNCF приняло рамочное соглашение о доступе к инфраструктуре, предложенное RFI, но считает его недостаточным для выполнения намеченных планов, поскольку предоставлены не все нитки из запрошенных.

Источник: zdmira.com, 27.03.2025

FS Group планируют выйти на рынок высокоскоростных перевозок между Лондоном и Парижем

Железные дороги Италии (FS Group) объявили о планах начать к 2029 г. перевозки высокоскоростными поездами в сообщении Лондон – Париж. FS Group подписали соглашение о совместном участии в этом

проекте с испанской компанией Evolyn, которая ранее уже сообщала о подобных намерениях. Инвестиции в проект оцениваются в 1 млрд евро.

Приход нового игрока повысит конкуренцию на рынке высокоскоростных перевозок между Лондоном и Парижем, где с момента открытия тоннеля под Ла-Маншем в 1994 г. присутствует пока единственный оператор – Eurostar.

В FS Group отметили, что такое решение было принято после сообщения британского регулятора Office of Rail and Road (ORR) о необходимости обеспечить в депо Темпл-Миллс, принадлежащем компании Eurostar, обслуживание и ремонт высокоскоростных поездов потенциальных конкурентов, в число которых, помимо Evolyn, входят операторы Gemini и Virgin Group.

FS Group планируют использовать высокоскоростные поезда Frecciarossa, аналогичные эксплуатируемым пассажирским оператором Trenitalia, дочерним подразделением FS Group. Контракт на поставку 30 высокоскоростных поездов ETR1000 (Frecciarossa 1000) компании Hitachi Rail и Trenitalia подписали в ноябре 2023 г. Оснащение поездов позволит использовать их на железных дорогах Франции, Германии, Испании, Австрии, Швейцарии, Бельгии и Нидерландов.

Оператор Trenitalia уже имеет опыт работы как во Франции, так и в Великобритании. К перевозкам высокоскоростными поездами Frecciarossa 1000 между Парижем и Миланом он приступил в декабре 2021 г., а с июня 2025 г. откроет маршрут Париж – Марсель. Trenitalia владеет 30 % акций британского оператора Avanti West Coast, который выполняет междугородные перевозки на магистрали Западного побережья (WCML).

Что касается высокоскоростного сообщения между Парижем и Лондоном, то в настоящее время FS Group в рамках реализации этого проекта прорабатывают вопросы регуляторного, технического и эксплуатационного характера. Кроме того, необходимо оценить обоснованность промежуточных остановок в английском Эшфорде и французском Лилле, а также продления маршрута до Лиона, Марселя и Милана.

Источник: zdmira.com, 10.04.2025

Великобритания: повысить объем грузовых перевозок по железным дорогам

Ассоциация операторов грузовых перевозок Rail Partners опубликовала исследование Greener Track, подготовленное по ее заказу консалтинговой

компанией Steer и обосновывающее четыре предложения по мерам поддержки роста объемов перевозок грузов по железным дорогам.

В первую очередь предлагается ввести правовые меры обеспечения доверия инвесторов к перевозкам грузов по железным дорогам, включая права долгосрочного доступа к инфраструктуре и стабильный режим тарификации. Отражение задачи увеличения доли железнодорожных грузоперевозок в законодательстве и гибкий подход к тарификации будут стимулировать более эффективное использование активов.

Во-вторых, активней стимулировать переключение грузовых перевозок с автомобильного на железнодорожный транспорт. Целесообразно увеличение бюджета получивших признание программ Mode Shift Revenue Support по компенсации разницы затрат на автомобильные и железнодорожные перевозки, а также внедрение в Англии используемой в Шотландии и Уэльсе программы совместного финансирования проектов, связанных с развитием железных дорог Freight Facilities Grant.

В-третьих, необходимо создание равных условий для всех видов транспорта, что должно быть учтено при формировании цен и тарифов. Следует, в частности пересмотреть 15-летнюю заморозку пошлин на автомобильное топливо.

Четвертое предложение заключается в создании условий для обращения поездов большей длины и массы, в том числе за счет точечной электрификации линий. Особое внимание уделяется магистральным линиям восточного и западного побережья и связям с портами.

В исследовании отмечено, что за последние 10 лет стоимость грузоперевозок железнодорожным транспортом росла в 3 раза быстрее, чем автомобильным. Начиная с 2015 г. плата за доступ к железнодорожной инфраструктуре увеличилась на 26 %, что значительно повлияло на условия конкуренции с автомобильным транспортом. Операторы Rail Partners готовы инвестировать в железнодорожный транспорт и сотрудничать с правительством страны, чтобы сделать перевозки грузов по железным дорогам более конкурентоспособными, но для этого необходима поддержка государства

Источник: zdmira.com, 24.01.2025

В Великобритании началась национализация железных дорог

В Соединенном Королевстве стартовал масштабный процесс возвращения железнодорожных компаний под контроль государства. Первым

оператором, чьи активы перешли в госсобственность в рамках нового закона, стала Юго-Западная железная дорога (South Western Railway, SWR). Передача состоялась 26 мая 2025 г. и ознаменовала начало реализации Закона о пассажирских железнодорожных перевозках (государственная собственность), принятого в ноябре 2024 г.

Юго-Западная железная дорога стала первым из 14 железнодорожных операторов, которые поэтапно перейдут под контроль государства по мере истечения срока их действующих контрактов. К 2027 г. все основные пассажирские маршруты Великобритании должны войти в единую структуру Great British Railways (GBR) – государственного оператора, который объединит управление железнодорожной инфраструктурой и перевозками.

По словам министра транспорта Хайди Александер, национализация создает новую модель управления: «Одна команда, одна железная дорога, обеспечивающая более высокие стандарты обслуживания пассажиров». Законопроект о создании GBR планируется внести в парламент позже в этом году.

В краткосрочной перспективе пассажиры не почувствуют заметных изменений: структура управления и персонал остаются прежними. Однако, как отмечают аналитики, возврат к государственному управлению способен обеспечить большую стабильность в отрасли и повысить ответственность за решение проблем с пунктуальностью и качеством сервиса.

Национализация железных дорог Великобритании началась в середине XX века, но в 1990-х была заменена системой частных франшиз. Новая волна государственного управления отражает смену транспортной политики и приоритетов в сфере общественного транспорта.

Источник: rzd-partner.ru, 26.05.2025

Национализация железных дорог Великобритании началась с провала: пассажиров пересадили в автобус

Великобритания официально запустила новую эру в истории своей железнодорожной отрасли. 25 мая на маршруты вышли первые поезда под управлением государства в рамках ренационализации, объявленной лейбористским правительством. Однако старт, который должен был символизировать «новый рассвет», оказался омраченным логистической неувязкой: самый первый поезд SWR в этот день был заменен автобусом. Об этом сообщает The Guardian.

Первый ренационализированный рейс, следовавший в 05.36 по маршруту Уокинг – Ватерлоо, был прерван в Сурбитоне из-за праздничных технических работ, и пассажиров пересадили в автобус. Символическая же поездка состоялась чуть позже – в 06.14 со станции Ватерлоо в Шеппертон отправился брендированный поезд с логотипом «Великие британские железные дороги: скоро» и британским флагом на борту.

Министр транспорта Хайди Александер, присутствовавшая на отправлении этого состава, заявила: «Сегодняшний день знаменует собой новый рассвет для наших железных дорог. Мы уходим от 30-летней неэффективности, задержек в обслуживании и неудовлетворенных пассажиров и уверенно вступаем в новую эру – эру великих британских железных дорог», – отметила она, добавив, что присутствие на станции Ватерлоо в этот момент было для нее принципиальным.

SWR (South Western Railway) стала первым оператором, возвращённым под контроль государства согласно новому Закону о пассажирских железнодорожных перевозках (государственная собственность) 2024 года, принятому вскоре после победы лейбористов на всеобщих выборах. Оператором маршрута теперь является государственная компания DfTO, которая уже управляет такими перевозчиками, как LNER, Northern, TPE и Southeastern. До конца 2027 г. планируется национализировать оставшиеся девять частных франшиз по мере истечения их контрактов.

Хайди Александер подчеркнула, что в ближайшее время правительство планирует принять закон, который окончательно объединит операционные функции железных дорог в единую структуру Great British Railways (GBR).

«Конечно, перемены не произойдут в одночасье. Нам всегда было ясно, что государственная собственность – это не спасительный путь, но мы действительно делаем первый шаг в борьбе за создание железной дороги, по-настоящему отвечающей требованиям XXI века», – сказала министр.

Первый рейс прошел на фоне как восторженных, так и критических откликов. Стив Монтгомери, управляющий директор First Rail (частной компании, управлявшей SWR с 2017 г.), напомнил, что за годы работы фирма инвестировала «сотни миллионов фунтов» в развитие сервиса. «Вплоть до последних недель мы продолжали внедрять инновации, внедряя новую услугу быстрого доступа к Wi-Fi. Мы поддерживаем DfTO, чтобы обеспечить плавный переход», – подчеркнул он.

В оппозиции же настроены скептически. Гарет Бэкон, теневой министр транспорта от Консервативной партии, отметил: «Лейбористы годами говорили о преимуществах ренационализации, и теперь им придется выполнить свои обещания по снижению цен на билеты, прекращению всех сбоев и забастовок, а также улучшению обслуживания».

Профсоюзы приветствовали возвращение железных дорог в госсобственность, но считают его только началом пути. Мик Уилан, глава профсоюза машинистов Aslef, заявил, что все в железнодорожной отрасли знают, что приватизация, которую даже закоренелая частница Маргарет Тэтчер назвала чрезмерной, не сработала.

А Эдди Демпси, генеральный секретарь RMT, добавил, что национализация не будет полной, пока внешнеподрядной персонал остается вне госштата: «Если министры серьезно настроены на создание справедливой и эффективной железной дороги, они должны без промедления вернуть на работу всех железнодорожных работников, включая уборщиц, охрану и др. персонал».

Несмотря на символичность первого рейса, который начался с замены поездки автобусом, правительство уверено, что дальнейшие реформы и создание структуры GBR позволят улучшить сервис и сэкономить порядка 150 млн фунтов стерлингов в год за счет упрощения системы управления и отказа от выплат частным операторам.

Источник: rzd-partner.ru, 27.05.2025

Инсорсинг как ключевой элемент национализации железных дорог

Национализация железных дорог в Великобритании, включая передачу South Western Railway в госсобственность и формирование Great British Railways, рассматривается как важный шаг в реструктуризации транспортной системы. Однако сохраняющаяся практика аутсорсинга критически важных функций, таких как ремонт, уборка, охрана, а также отдельные элементы станционного обслуживания, снижает эффективность перехода к общественному управлению.

Аутсорсинг приводит к значительным социальным и финансовым проблемам. Работники, задействованные на аутсорсинговых контрактах, зачастую получают низкую заработную плату, имеют ограниченный доступ к больничным выплатам и пенсионному обеспечению. Особенно уязвимыми оказываются представители этнических меньшинств. Помимо этого, система подрядов ведёт к значительному изъятию бюджетных средств: по оценкам профсоюзов, ежегодно около 400 млн фунтов направляются в прибыль частных подрядных организаций вместо реинвестирования в развитие инфраструктуры, модернизацию или снижение тарифов.

Переход к инсорсингу – возвращению всех вспомогательных и сервисных функций в рамки единого государственного оператора –

рассматривается как обязательное условие успешной национализации. Аналогичные процессы уже реализуются в отдельных регионах: правительство Уэльса приступило к возвращению контроля над железнодорожными перевозками, а в Лондоне мэрия прорабатывает возвращение тысяч работников, включая уборочный персонал, в систему прямого управления столичным метро.

Несмотря на национализацию ряда операторов, сохраняется скепсис относительно способности одного лишь изменения формы собственности привести к заметному повышению качества обслуживания. Исторические данные демонстрируют, что после приватизации в 1990-е годы государственные субсидии увеличились более чем в 5 раз, в то время как реальные тарифы также значительно возросли. При этом значительная часть субсидий не шла на улучшение качества, а перераспределялась в виде прибыли, дивидендов и компенсаций для частных подрядчиков.

Вывод

Для формирования устойчивой, справедливой и финансово эффективной железнодорожной системы необходимо не только формальное возвращение операторов под контроль государства, но и полная реинтеграция обслуживающих и управленческих функций. Только при таком подходе можно достичь системного эффекта и обеспечить соответствие целей национализации ожиданиям общества.

Источник: theguardian.com, 01.06.2025 (англ. яз.)

Развитие железнодорожной отрасли в Словацкой Республике

В 2025 году исполняется 20 лет с момента образования АО «Железнодорожное общество Словакии» (ЗССК/ZSSK, Železničná spoločnosť Slovensko, a.s.), осуществляющего пассажирские перевозки, и АО «Железнодорожное общество Карго Словакия» (ЗССК Карго/ZSSK Cargo, Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a.s.), осуществляющего грузовые перевозки. Управление инфраструктурой находится в ведении государственного предприятия «Железные дороги Словацкой Республики» (ЖСР/ŽSR, Železnice Slovenskej republiky), осуществляющего свою деятельность с 1993 года.

Об истории становления компаний и об их развитии на современном этапе рассказывается в статье, предоставленной Министерством транспорта Словацкой Республики.

Центральным органом государственной власти Словацкой Республики в сфере путей и транспорта на путях является Министерство транспорта Словацкой Республики. Законом NQ 298/1991 было учреждено Министерство транспорта и связи Словацкой Республики в 1991 году. За время своего существования Министерство несколько раз регулировало свою деятельность и в связи с тем изменяло своё название. Последнее изменение названия произошло 1 января 2023 г., и с того момента действующим названием является «Министерство транспорта Словацкой Республики».

После возникновения самостоятельной Словацкой Республики с 1 января 1993 г. было учреждено несколько государственных компаний, которые взяли на себя права и обязательства действовавших ранее федеральных предприятий. Одной из таких компаний стала ЖСР – Железные дороги Словацкой Республики. В сентябре 1993 г. был принят закон о ЖСР № 258/1993, который определил ЖСР как государственное предприятие с функциями коммерческого и общественно-правового управления и создал условия для того, чтобы частные компании могли участвовать на рынке транспортных услуг.

В целях осуществления модернизации инфраструктуры железнодорожного транспорта в Словакии и в связи с интеграцией страны в Евросоюз для обеспечения благоприятного развития экономической деятельности ЖСР постановлением Правительства Словацкой Республики №830 от 2000 года был принят План преобразования и реструктуризации ЖСР. Это был проект физического и экономического разделения функций административных и управления эксплуатацией железнодорожной инфраструктуры, с одной стороны, и транспортной и экономической деятельности, с другой стороны. На основе этого постановления произошло разделение имущества и деятельности компании, и с 1 января 2002 г. возникли две железнодорожные компании – АО «Железнодорожное общество» (Železničná spoločnosť, a.s.), в ведении которой находились вопросы управления транспортными перевозками и экономической деятельностью, и Железные дороги Словацкой Республики (Železnice Slovenskej republiky, ŽSR) в качестве управляющего железнодорожной инфраструктурой. Следующим шагом было разделение (01.01.2005) АО «Железнодорожное общество» на АО «Железнодорожное общество Словакия» (Železničná spoločnosť Slovensko, a.s., ZSSK), осуществляющее пассажирские перевозки, и АО «Железнодорожное общество Карго Словакия» (Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a.s., ZSSK Cargo/ZSCS), осуществляющее грузовые перевозки. На основе этого возникли три юридически независимые железнодорожные компании.

Железные дороги Словацкой Республики (ЖСР)

ЖСР управляют железнодорожной инфраструктурой (ЖИ), владельцем которой является государство – Словацкая Республика. Из этого для них вытекает обязательство обеспечивать эксплуатацию и уход за государственными и региональными железными дорогами и организовывать перевозки на этих путях для всех перевозчиков в соответствии с государственной транспортной политикой без каких-либо дискриминационных ограничений. ЖСР управляют железнодорожными путями (нормальной, широкой и узкой колеи), тяговыми сетями, железнодорожными туннелями и мостами, железнодорожными переходами, железнодорожными вокзалами и станциями и т. д.

Основным видом деятельности ЖСР является:

- эксплуатация и управление железнодорожной инфраструктурой;
- предоставление услуг, связанных с эксплуатацией ЖИ;
- постройка и эксплуатация железнодорожных путей, телекоммуникационных сетей и сетей радиосвязи;
- строительство и обслуживание ЖИ;
- прочая деятельность, зарегистрированная в Торговом регистре.

АО «Железнодорожное общество Словакия» (ЗССК)

Стопроцентным акционером АО «Железнодорожного общества Словакия» (ЗССК) является Словацкая Республика, а акционерные права осуществляются посредством Министерства транспорта Словацкой Республики. Основным видом деятельности ЗССК является перевозка пассажиров по государственным и региональным железным дорогам Словакии и связанная с этим деятельность. Эксплуатация пассажирского транспорта обеспечивается в соответствии со Словацкой государственной транспортной политикой и на основании «Договора о транспортных услугах, предоставляемых в общественных интересах», который заключён между ЗССК в качестве поставщика и государством (представленным Министерством транспорта Словацкой Республики) в качестве заказчика. Кроме поездов, курсирующих на основе государственного заказа, компания осуществляет также эксплуатацию поездов на коммерческом принципе (без государственной помощи).

АО «Железнодорожное общество Карго Словакия» (ЗССК Карго)

Основателем и стопроцентным акционером АО «Железнодорожного общества Карго Словакия» (ЗССК Карго) является Словацкая Республика, интересы которой представляет Министерство транспорта Словацкой Республики. Целью ЗССК Карго является предоставление достоверных, безопасных, экологически чистых и доступных с точки зрения тарифов услуг в области грузовых перевозок с учётом интересов и потребностей клиентов.

Кроме дополнительных услуг, которые связаны с грузовыми и комбинированными перевозками, ЗССК Карго предоставляет услуги, связанные с арендой, обслуживанием и ремонтом подвижного состава.

Правительство Словацкой Республики в 2013 г. утвердило комплекс мер по консолидации грузовых железнодорожных перевозок в стране, реализация которых должна была обеспечить экономическое благополучие и дальнейшее развитие ЗССК Карго. Принятые меры позволили ЗССК Карго создать 3 дочерних компании: по управлению парком грузовых вагонов (Cargo Wagon, a.s.), по интермодальным перевозкам (ZSSK Cargo Intermodal, a.s.) и по ремонту и техническому обслуживанию подвижного состава (Depo Services, a.s.), а также обеспечить последующие присоединение квалифицированных и известных партнёров в качестве дочерних компаний. Первые две названные компании были основаны в 2013 г., а третья – в 2023 г.

Реформа государственных органов в области управления железнодорожным транспортом

В 2005 г. было создано Управление по регулированию железнодорожного транспорта, которое, будучи органом государственной власти, осуществляло регулирование в области железнодорожного транспорта, специализированных путей и канатных дорог. Оно также являлось органом по расследованию аварийных и чрезвычайных ситуаций, обеспечению безопасности на железных дорогах, лицензированию и регуляции. Управление выполняло функцию специализированного строительного управления и функцию государственного надзора за участками путей, за специальным техническим оборудованием и за железнодорожным транспортом.

Законом №402/2013 было учреждено Транспортное управление в качестве органа государственной власти с общегосударственной деятельностью в сфере:

- путей и транспорта на путях,
- гражданской авиации,
- внутреннего водного транспорта.

Транспортное управление является правопреемником Управления по регулированию железнодорожного транспорта, Авиационного управления Словацкой Республики и Государственного судоходного управления. Все права и обязательства этих учреждений взяло на себя Транспортное управление, которое по своей структуре делится на высокоспециализированные департаменты для каждого отдельного вида транспорта.

Департамент путей и транспорта на путях

Департамент путей и транспорта на путях, который подчинён Транспортному управлению, выполняет задачи в сфере обеспечения движения на рельсовых путях и канатных дорогах. В соответствии с законом о путях №513/2009 и в соответствии с законом о транспорте на путях №514/2009 в ответственность Департамента путей и транспорта на путях входит в основном обеспечение безопасности и регуляция на железнодорожном транспорте и управление железными дорогами, специальными путями и канатными дорогами, в том числе обеспечение движения по этим путям. Департамент выполняет также задачи по лицензированию железнодорожного транспорта и транспорта по специализированным путям и канатным дорогам. Он выполняет функцию органа регулирования стоимости проезда в пассажирском транспорте, а также государственного специализированного надзора за участками железнодорожных путей, специализированных путей и канатных дорог, в том числе надзора за движением на этих путях и канатных дорогах.

Планы на будущее и цели стратегического развития железнодорожного транспорта в Словацкой Республике совпадают с европейскими и национальными правовыми и стратегическими документами, которые учитывают как европейские требования, так и национальные интересы в сфере железнодорожного транспорта.

Словацкая Республика приняла и разработала несколько стратегических материалов, направленных на поддержку и развитие железнодорожного транспорта.

1. Стратегический план развития транспорта в Словацкой Республике до 2030 года – это документ долгосрочного характера, целью которого является определение эффективного направления развития транспортного сектора и способов его реализации. Эффективный и экономный железнодорожный общественный транспорт имеет потенциал стать современным, безопасным и экологически безвредным видом транспорта, который нуждается в государственной поддержке, особенно в части общественного пассажирского транспорта как в международном, так и во внутригосударственном (межрегиональном и пригородном) сообщении. С точки зрения негативного воздействия на окружающую среду железные дороги являются наиболее экологичным и энергоэффективным видом транспорта.

2. Закон об общественном пассажирском транспорте

Основой общественного пассажирского транспорта является предоставление транспортных услуг населению на недискриминационной основе. В настоящее время проблематика общественного пассажирского

транспорта регулируется в словацкой правовой системе несколькими правовыми актами, что вызывает значительную дисгармонию в транспортной системе. В соответствии с постановлением Министерства транспорта Словацкой Республики №332/2023 Кодекса, исполняются отдельные положения, касающиеся заказа общественного пассажирского транспорта. Были созданы единые условия для создания планов транспортного обслуживания с точки зрения единой структуры и содержания этих планов. Был определён диапазон объёма предоставления оперативных данных об услугах в общественном интересе. Кроме того, были оформлены структура основных тарифных групп и нормы технического обеспечения выдачи и контроля проездных документов или транспортных документов. В соответствии с этим законом общественный пассажирский транспорт будет получать поддержку как наиболее экологичная и безопасная альтернатива индивидуальному автомобильному транспорту. Этот закон определяет параметры для унификации тарифных условий перевозки между железнодорожным, пригородным автобусным транспортом и городским транспортом и закрепляет соответствующие правила и нормы.

3. План железнодорожного транспортного обслуживания в Словацкой Республике

Это концептуальный документ, который является важной частью комплексной реформы общественного транспорта. Он определяет направление развития общественного пассажирского железнодорожного транспорта. К 2030 году намечается создать условия для переориентирования пассажиров с индивидуального автомобильного транспорта на более экологичный железнодорожный транспорт за счёт увеличения частоты курсирования поездов по маршрутам с наибольшим потенциалом. Эффективность транспортной системы окажет прямое положительное влияние на эмиссию парниковых газов и качество воздуха. План предусматривает также выявление перспективных железнодорожных пассажирских линий на основе объективных критериев и определение количества поездов в общественном интересе направлений и количества пересадок на узловых станциях. План железнодорожного транспортного обслуживания вводит единые нормы интервалов движения поездов, предусматривает развитие и улучшение движения на наиболее перспективных маршрутах, в том числе в региональном и межрегиональном сообщении.

4. Либерализация железнодорожного транспорта

24 декабря 2017 г. вступил в силу Регламент Европейского парламента и Совета (ЕС) 2016/2338 от 14 декабря 2016 г. об открытии рынка услуг внутренних железнодорожных пассажирских перевозок. Целью данного

Регламента является либерализация рынка услуг железнодорожного транспорта в качестве поддержки экономической конкуренции, что способствует развитию железнодорожного транспорта и эффективному использованию его возможностей. В соответствии с ним Словацкая Республика продолжит данный процесс, который должен быть концептуальным и координированным на территории страны. Согласно европейскому законодательству, намерение объявить тендер на обеспечение общественного железнодорожного пассажирского транспорта, с точки зрения транспортных услуг, состоит в выборе наиболее выгодных линий, и чтобы при этом государство не создавало корыстную конкуренцию самому себе.

5. Приоритеты обновления и развития железнодорожной инфраструктуры

Совершенствование и модернизация железнодорожной инфраструктуры необходимы для устойчивого экономического развития словацкой экономики. Целью является состояние железнодорожной инфраструктуры, обеспечивающей быстрые, регулярные и безопасные пассажирские перевозки, а также надёжную перевозку грузов. Качественное техническое состояние железнодорожных линий необходимо для обеспечения конкурентоспособности железнодорожного транспорта, т.е. линии должны иметь достаточную пропускную способность и обеспечивать курсирование поездов с необходимой скоростью, тем самым повышая конкурентоспособность железных дорог по отношению к другим видам транспорта.

Целью данного стратегического материала является предложение аналитически обоснованной методики выбора приоритетов обновления и развития железнодорожной инфраструктуры, а также планирование подготовки железнодорожных проектов до 2030 года. Выбор приоритетов должен учитывать транспортный аспект, состояние линий и социальную значимость проектов. Кроме того, последующий план реализации (график) должен учитывать состояние разработки проекта, государственные возможности для подготовки проектов и бюджетные ограничения. Целесообразно также подготовить достаточное количество «резервных» проектов на случай задержек с подготовкой существующих проектов или увеличения ресурсов.

Целью стратегического развития железнодорожного транспорта в Словакии с точки зрения состояния инфраструктуры является обеспечение всех параметров, в том числе пропускной способности путей, а также обеспечение достаточной длины путей на вокзалах и станциях за счёт обеспечения их качественного и своевременного ухода и обслуживания, а также модернизации важнейших линий.

В рамках стратегического развития был обеспечен свободный доступ на публичную железнодорожную инфраструктуру, в результате чего сегодня на территории Словацкой Республики могут осуществлять деятельность в области пассажирских и грузовых перевозок как государственные, так и частные перевозчики.

В области пассажирских перевозок целью стратегического развития является создание качественной и привлекательной системы железнодорожного пассажирского транспорта. Речь идёт не только об оборудовании поездов, вокзалов и станций, но и об обеспечении соответствующих транспортных связей.

В области грузовых перевозок важнейшими задачами являются повышение безопасности и обеспечение всех условий, необходимых для эксплуатации. Все эти меры направлены на повышение конкурентоспособности транспортных услуг, конечной целью которых является обеспечение высоких темпов экономического роста и оптимального использования транспортной сети, а также сбалансированное развитие отдельных транспортных услуг.

Источник: Бюллетень ОСЖД.-2024.-№6.-с.1-7

СЕВЕРНАЯ АМЕРИКА

Одобрена сделка по слиянию железных дорог Canadian National и Iowa Northern

Совет по наземному транспорту США (Surface Transportation Board, STB) одобрил слияние железной дороги первого класса Canadian National (CN) и железной дороги Iowa Northern (IANR). Договоренность о приобретении CN железной дороги Iowa Northern была достигнута еще в декабре 2023 г.

Линии IANR примыкают к сети Canadian National на станциях Уотерлу и Сидар-Рэпидс в штате Айова. И теперь для клиентов будут доступны услуги по бесшовной доставке различных грузов, прежде всего зерна, удобрений и биотоплива.

CN ежегодно перевозит по своей сети протяженностью более 32 тыс. км свыше 270 млн т различных грузов, в том числе минеральные ресурсы и промышленные товары. Сеть линий CN связывает Восточное и

Западное побережье Канады с регионом Среднего Запада США и портами Мексиканского залива.

Источник: zdmira.com, 05.03.2025

В США отменили грант на поддержку проекта ВСМ Даллас - Хьюстон

Министерство транспорта США (USDOT) сообщило об отзыве гранта в размере 63,9 млн долл. США, выделенного национальному оператору Amtrak на поддержку проекта высокоскоростного коридора между Далласом и Хьюстоном.

О предоставлении этого гранта в рамках программы развития коридоров (CID) для выполнения очередного этапа работ по планированию ВСМ Texas Central Railway Федеральная железнодорожная администрация (FRA) объявила в сентябре 2024 г.

Изначально проект формировался как частная инициатива, однако затем оценка стоимости работ выросла до 40 млрд долл. США, в связи с чем разрабатывающая концепцию проекта компания Texas Central Partners обратилась за поддержкой к Amtrak и государственным органам. Комментируя свое решение, USDOT отмечает, что реализация проекта такого масштаба сопряжена с неоправданными рисками, в том числе для налогоплательщиков. Кроме того, Amtrak следует сосредоточиться прежде всего на выполнении своих задач в сфере пассажирских перевозок на должном уровне.

В частности, Amtrak сейчас испытывает серьезные проблемы эксплуатационного характера, включая задержки поездов на инфраструктуре, принадлежащей оператору в Северо-восточном коридоре, а также сокращение рабочего парка из-за случаев обнаружения коррозии на вагонах Horizon.

Как отмечается в пресс-релизе USDOT, отмена гранта не означает, что с приходом администрации президента Трампа FRA потеряла интерес к предложениям по новым железнодорожным коридорам, включая высокоскоростные. Средства отмененного гранта будут перераспределены на другие проекты, связанные с поддержанием высокого уровня безопасности и надежности работы транспорта, а также с повышением эффективности перевозочного процесса

Источник: zdmira.com, 18.04.2025

В 2025 году объем инвестиций Amtrak вырастет на 50 %

В 2025 г. национальная пассажирская компания США Amtrak планирует увеличить по сравнению с прошлым годом на 50 % объем инвестиций в проекты по обновлению инфраструктуры и замене подвижного состава. В 2024 г. было вложено 4,5 млрд долл. США.

На встрече с представителями частного бизнеса руководители Amtrak отметили, что в первую очередь будут профинансированы работы по капитальному ремонту, реконструкции и замене старых мостов, тоннелей и других исторических объектов, в том числе построенных в XIX в.

Одним из таких проектов является замена тоннеля Балтимор – Потомак (Baltimore & Potomac), открытого в 1873 г. Кроме того, инвестиции будут направлены на повышение доступности более 380 станций национальной железнодорожной сети, а также на реконструкцию нескольких крупных станций.

Помимо этого, Amtrak намерена заменить значительную часть подвижного состава, который обслуживает население, проживающее более чем в 500 больших и малых городах в 46 штатах страны. Средний возраст парка Amtrak сегодня приближается к 40 годам, а отдельные единицы подвижного состава работают с 1971 г. – времени создания компании. Запланирован ввод в эксплуатацию 111 новых современных поездов, в том числе собранных на заводе компании Siemens Mobility в Сакраменто (штат Калифорния) экспрессов локомотивной тяги Airo, и 125 локомотивов большой мощности. В ближайшее время будет заключен контракт, который предполагает замену сотен вагонов поездов дальнего следования.

Компания продолжает следовать своим обязательствам в части покупки продукции, изготовленной в США. Так, в 2024 финансовом году до 99 % всех комплектующих было закуплено Amtrak у американских компаний.

Источник: Железные дороги мира.-2025.-№4.- с.7-8

АЗИЯ

Китайские железные дороги: ориентация на высококачественное развитие

Китайская Народная Республика является членом Организации сотрудничества железных дорог с самого момента её образования в 1956 году и принимает активное участие по всем направлениям работы ОСЖД.

Роль КНР в ОСЖД невозможно переоценить: именно отсюда отправляется основной поток грузов по железным дорогам в международном сообщении по многочисленным маршрутам всего Евразийского континента, и именно здесь берут своё начало самые протяжённые железнодорожные транспортные коридоры ОСЖД – № 1, 2 и 5, соединяющие Китай с Вьетнамом, Казахстаном, КНДР, Монголией, Россией и многими другими странами Азии и Европы.

За последние десятилетия в Китайской Народной Республике сделан огромный рывок в плане развития железнодорожного транспорта, являющегося основой транспортного комплекса в стране, особенно в сфере строительства и развития инфраструктуры, подвижного состава, высокоскоростного движения, электронных и цифровых сервисов и в других областях, а накопленный в Китае опыт и ноу-хау в этих областях представляет значительный интерес для всех железных дорог стран – членов ОСЖД.

В Китайской Народной Республике железные дороги являются важнейшей артерией национальной экономики, значимым проектом в сфере народного благосостояния и опорой комплексной системы транспортных перевозок. Их роль и значение в социально-экономическом развитии страны чрезвычайно важны. В последние годы Китайские железные дороги добились исторических успехов и претерпели колоссальные преобразования в своём развитии. В процессе продвижения модернизации с китайской спецификой они способствуют реализации прекрасной мечты «комфорт для пассажиров, бесперебойность для грузов». Благодаря передовым технологиям, эффективной эксплуатации и высококачественному обслуживанию железные дороги стали яркой визитной карточкой китайского производства, китайской скорости и китайского сервиса.

Железнодорожная сеть мирового уровня

В Китае полностью завершено строительство основной структуры сети высокоскоростных железных дорог по схеме «четыре вертикали и четыре горизонтали», в значительной степени сформированы главные коридоры для высокоскоростного движения и магистральные линии для движения с обычными скоростями по схеме «восемь вертикалей и восемь горизонталей», в результате чего была создана крупнейшая в мире сеть высокоскоростных железных дорог.

В целом сложилась рационально спланированная, с масштабным охватом, чётко структурированная и высокоэффективно организованная железнодорожная сеть. По состоянию на конец 2024 года протяжённость эксплуатируемых железных дорог в стране составила 162 000 километров, из которых 48 000 километров – это высокоскоростные линии. Протяжённость

высокоскоростных железных дорог в Китае составляет более 70 % от общей протяжённости таких линий в мире. Железнодорожная сеть охватывает 99% городов страны с населением более 200 тыс. человек, а сеть высокоскоростных железных дорог – 97 % городов страны с населением более 500 тыс. человек.



Схема железнодорожной сети Китайских железных дорог

Комфорт для пассажиров, бесперебойность для грузов

В 2024 году объём пассажирских перевозок по железным дорогам Китая составил 4,312 миллиарда человек, а объём грузовых перевозок – 3,985 миллиарда тонн. Основные показатели пассажирских и грузовых перевозок остаются самыми высокими в мире. Составы «Фусин» курсируют по всей территории страны, охватывая 31 провинцию. Процесс рыночной ориентации, повышения удобства и цифровизации услуг пассажирских перевозок ускоряется. В Китае создана крупнейшая в мире система онлайн-продажи железнодорожных билетов. Предложение грузовых транспортных услуг постоянно оптимизируется. Интенсивно развиваются тяжеловесные перевозки, перевозки ускоренными грузовыми поездами, контейнерные и рефрижераторные перевозки, а также услуга экспресс-доставки по высокоскоростной железной дороге.

Благодаря таким характеристикам, как высокая провозная способность, большая дальность перевозок, низкое энергопотребление и круглосуточная работа в любых погодных условиях, железнодорожный транспорт стал основой комплексной транспортной системы Китая. Он играет ключевую роль в обеспечении удобства поездок для населения, снижении общих логистических издержек в обществе и в содействии экологически чистому и низкоуглеродному развитию. В 2024 году объём пассажирских перевозок по железной дороге составил 25 % от общего объёма пассажирских перевозок в стране, а пассажирооборот – 46,6 %. Объём железнодорожных грузоперевозок составил 9,1 % от общего объёма грузоперевозок, а грузооборот – 14,1 %.



Научно-технические инновации как движитель развития железнодорожной отрасли

Инновационный потенциал в области науки и технологий, общий уровень железнодорожных технологий Китая вышел на передовые мировые позиции. Технологии скоростных, высокогорных, холодоустойчивых и тяжеловесных железных дорог занимают лидирующие позиции в мире. Развивается серия поездов «Фусин»: уже выпущен опытный образец электропоезда CR450 для движения со скоростью 400 км/ч, а в настоящее время проводятся его испытания и проверка характеристик. Также успешно выпущены: самая мощная в мире тяжеловесная электрическая грузовая локомотивная платформа с прямым приводом от постоянных магнитов, первые в мире лёгкие грузовые вагоны из углеродного волокна, первый в мире городской и пригородный электропоезд нового поколения на новых источниках энергии, а также транспортная система магнитной левитации для движения со скоростью 600 км/ч. Успешно разработаны самые большие в мире полнофасонные проходческие комплексы для твёрдых пород, первая в

мире интеллектуальная машина для одновременного бурения и укладки свай и балок, а также мостоукладчики грузоподъемностью более тысячи тонн.

***Плодотворное международное сотрудничество
в сфере железнодорожного транспорта***

В последние годы страна активно расширяет свои зарубежные рынки, в результате чего при непосредственном участии Китая был введен в эксплуатацию ряд железных дорог, таких как «Джибути (Джибути) – Аддис-Абеба (Эфиопия)», «Момбаса – Найроби (Кения)», участок Бенилюкс железной дороги «Венгрия – Сербия», железная дорога «Китай – Лаос» и высокоскоростная железная дорога «Джакарта – Бандунг (Индонезия)», а техническое оборудование экспортируется в более чем 100 стран и регионов по всему миру. Эти проекты отличаются масштабностью, высоким качеством и высокой эффективностью, обеспечивая устойчивое развитие экономики стран, расположенных вдоль маршрутов, и повышая благосостояние их населения.

Благодаря более чем десятилетнему динамичному развитию перевозок контейнерными поездами в сообщении Китай – Европа, в общей сложности было отправлено более 100 тысяч контейнерных поездов с назначением в 229 городов в 26 европейских странах. Было организовано сообщение с более 100 городами в 11 азиатских странах. Контейнерными поездами было отправлено более 11 млн. ДФЭ, а общая стоимость перевезенных грузов составила более 420 миллиардов долларов. Контейнерные поезда в сообщении Китай – Европа, которые называют «стальными верблюдами» азиатско-европейского континента, являются живым примером совместной реализации инициативы «Один пояс – один путь», благодаря чему не только создается новый ландшафт международных транспортных сетей на евразийском пространстве, но и углубляется сотрудничество и взаимодействие в производственных цепочках и цепочках поставок между странами, расположенными вдоль маршрутов «Одного пояса – одного пути». Сегодня он стал новым локомотивом, стимулирующим торгово-экономический обмен на Евразийском континенте.

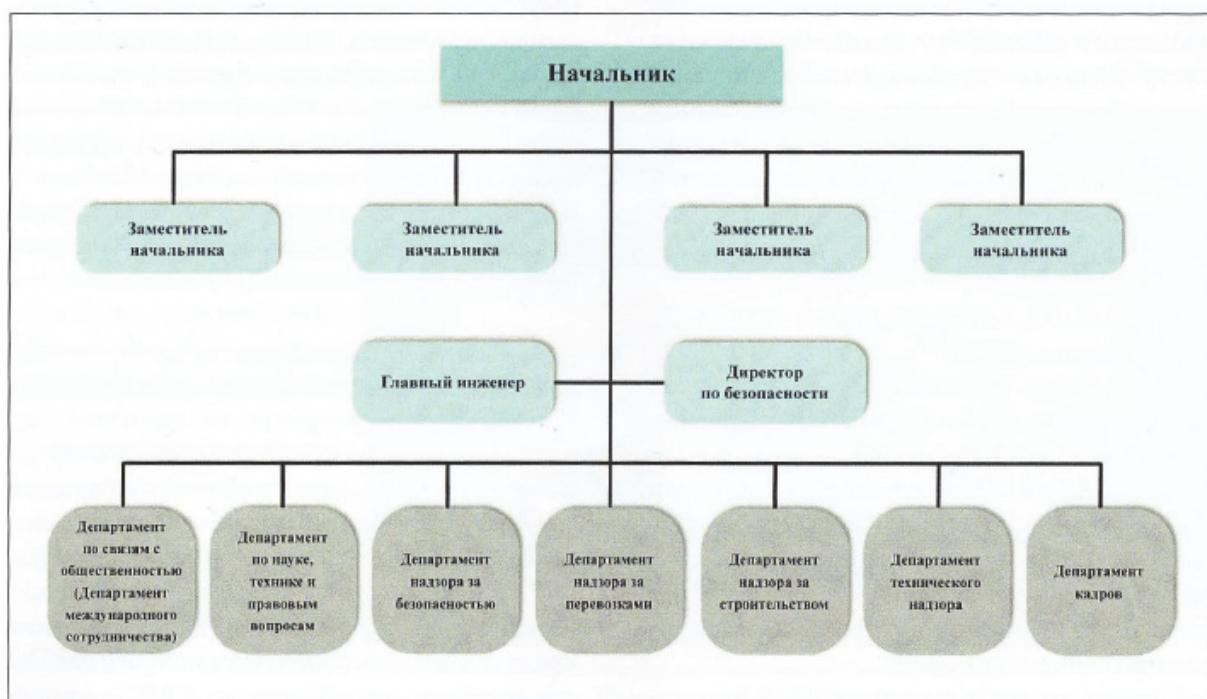
***Совместная деятельность государственных органов
и железнодорожных предприятий способствует
высококачественному развитию железнодорожной отрасли***

В марте 2013 года в Китае была осуществлена реформа по разделению государственных и хозяйственных функций в железнодорожной сфере. Министерство железных дорог КНР было упразднено, а вместо него были созданы Государственная администрация железных дорог КНР и Китайская железнодорожная корпорация (сегодня Государственная корпорация

«Китайские железные дороги»). Это стало исторически ключевой вехой в процессе реформирования Китайских железных дорог.

Государственная администрация железных дорог КНР отвечает за разработку законопроектов, нормативных актов в сфере железнодорожного надзора и управления, принимает участие в изучении и планировании развития железных дорог, политики и институциональных реформ, занимается разработкой технических стандартов для железных дорог и контролем над их соблюдением, утверждает порядок надзора и управления безопасностью железнодорожного транспорта, осуществляет контроль за качеством и безопасностью инженерных работ, оборудования и техники, также отвечает за организацию межправительственных контактов и сотрудничество в железнодорожной сфере. В течение последних десяти с лишним лет система надзора и управления железнодорожной отраслью последовательно совершенствовалась.

Структура Государственной администрации железных дорог Китайской Народной Республики представлена на схеме.



Структура Государственной администрации железных дорог КНР

Руководствуясь принципом верховенства права, Государственная администрация железных дорог КНР укрепляет стратегическое планирование, принимает участие в работе по разработке и актуализации законодательных норм, а также разрабатывает и реализует серию нормативных правовых актов и регламентирующих документов с целью укрепления институциональной основы развития железных дорог и

содействия в создании рыночно ориентированной, регулируемой правом и интернационализированной деловой среды в железнодорожном секторе.

Ведущие железнодорожные предприятия

1. Государственная корпорация «Китайские железные дороги» (КЖД)

Государственная корпорация «Китайские железные дороги» отвечает за эксплуатацию государственных железных дорог Китая, за осуществление пассажирских и грузовых перевозок, включая организацию движения контейнерных поездов в сообщении Китай – Европа. В 2024 году общий доход государственных железных дорог Китая от перевозок составил 990,18 млрд юаней, количество перевезённых пассажиров составило 4,312 млрд человек, а объём перевезённых грузов достиг 3,985 млрд тонн.

Государственная корпорация «Китайские железные дороги» отвечает за единое диспетчерское управление и координацию железнодорожных перевозок, оптимизацию распределения пропускной способности железнодорожной сети, выполнение социально значимых перевозок, определённых государством, клиринг доходов от железнодорожных перевозок в железнодорожной отрасли, инвестиции и строительство объектов государственной железнодорожной инфраструктуры. В число международных проектов Государственной корпорации «Китайские железные дороги» входят железная дорога «Китай – Лаос», высокоскоростная железная дорога «Джакарта – Бандунг (Индонезия)», железные дороги «Венгрия – Сербия», «Китай – Таиланд», «Китай – Кыргызстан – Узбекистан» и т.д.

2. Китайская железнодорожная инженерная корпорация (CREC)

Деятельность Китайской железнодорожной инженерной корпорации охватывает инженерные изыскания и проектирование, строительно-монтажные работы, промышленное производство, развитие недвижимости, использование ресурсов, финансовые инвестиции и другие перспективные направления. Корпорация заняла 35-е место в рейтинге Fortune Global 500 в 2024 году. Китайская железнодорожная инженерная корпорация участвовала в строительстве двух третей от общей протяжённости железных дорог Китая; с её участием построено 90 % электрифицированных железных дорог Китая и реализовано три пятых китайских проектов в области городского рельсового транспорта. Зарубежные проекты, реализованные CREC, включают в себя железную дорогу «Китай – Лаос», высокоскоростную железную дорогу «Джакарта – Бандунг», железную дорогу «Венгрия – Сербия», Ханойский проект легкорельсового транспорта, железную дорогу «Аддис-Абеба – Джибути», проект Южной железной дороги (Малайзия), Камчикский железнодорожный тоннель на участке Андижан – Пап (Узбекистан) и др.

3. Китайская железнодорожная строительная корпорация (CRCC)

Деятельность Китайской железнодорожной строительной корпорации охватывает подрядные работы по инжинирингу, консалтинг в области проектирования и планирования, инвестиции и управление активами, развитие недвижимости, промышленное производство, поставки материалов и логистику, экологически чистые технологии, промышленные финансы и другие перспективные направления.

География деятельности CRCC распространяется на более чем 140 стран и регионов. Корпорация заняла 43-е место в рейтинге Fortune Global 500 в 2024 году. Зарубежные проекты, реализованные корпорацией, включают в себя железную дорогу «Танзания – Замбия», высокоскоростную железную дорогу «Анкара – Стамбул» (этап II, Турция), высокоскоростную железную дорогу Хаарамейн («Мекка – Медина», Саудовская Аравия), железную дорогу «Абуджа – Кадуна» (Нигерия), железную дорогу «Аддис-Абеба – Джибути» (Эфиопия – Джибути), железную дорогу «Китай – Лаос», железную дорогу ОАЭ (этап II), Танзанийскую железную дорогу стандартной колеи (Центральная линия), железную дорогу «Венгрия – Сербия» и др.

4. Китайская корпорация коммуникаций и строительства (CCCC)

Деятельность Китайской корпорации коммуникаций и строительства охватывает инвестиции, строительство и эксплуатацию транспортной инфраструктуры, производство оборудования, комплексное городское развитие и т.д. Продукция и услуги корпорации представлены более чем в 150 странах мира. CCCC заняла 63-е место в рейтинге Fortune Global 500 в 2024 году. Корпорация является крупнейшей в мире компанией по проектированию и строительству портов, проектированию и строительству автомагистралей и мостов, дноуглубительной работе, производству контейнерных кранов. Кроме того, CCCC также является крупнейшим международным подрядчиком в Азии в сфере инжиниринга, крупнейшим инвестором в строительство автомагистралей в Китае. Корпорация осуществила строительство и в настоящее время осуществляет эксплуатацию железной дороги «Момбаса – Найроби» (Кения), а также осуществляет строительство железнодорожной линии на восточном побережье в Малайзии.

5. Китайская корпорация по производству железнодорожного подвижного состава (CRRC)

Китайская корпорация по производству железнодорожного подвижного состава является единственным индустриализированным холдингом Китая в области изготовления рельсового подвижного состава, ведущим производителем высокотехнологичного оборудования и поставщиком системных решений, а также ключевым предприятием в сфере производства

оборудования для выработки чистой энергии. CRRC успешно разработала передовую продукцию для рельсового транспорта, включая высокоскоростные поезда, локомотивы большой мощности, пассажирские и грузовые вагоны, а также поезда для пригородного сообщения и метро. Компания создала ведущую в мире платформу для исследований и разработки технологий подвижного состава и построила полную производственную систему в данной отрасли. Продукция и услуги CRRC охватывают более 110 стран и регионов на шести континентах. Компания принимала участие в таких проектах, как высокоскоростная железная дорога «Джакарта – Бандунг» (Индонезия), железные дороги «Китай – Лаос», «Венгрия – Сербия» и др.

6. АО «Китайская корпорация железнодорожной связи и СПБ» (CRSC)

Компания CRSC является ведущим мировым поставщиком решений для систем управления железнодорожным транспортом. Она обладает полной производственной цепочкой, объединяющей инженерное проектирование, разработку оборудования и инженерные услуги. Компания активно способствует созданию национальной системы технических стандартов в области связи и сигнализации для железнодорожного транспорта, а также системы отраслевых стандартов для железных дорог Китая.

CRSC – это ключевое предприятие, обеспечивающее безопасную эксплуатацию национальной сети железнодорожного транспорта. Оно является основным поставщиком технологий и оборудования для систем управления движением поездов большинства действующих в Китае линий высокоскоростных железных дорог. Компания также активно участвует в зарубежных железнодорожных проектах, таких как высокоскоростная железная дорога «Джакарта – Бандунг» (Индонезия), железная дорога «Венгрия – Сербия», железная дорога «Китай – Лаос» и др.

Активное участие в деятельности ОСЖД

Начиная с 1956 года, когда Китай стал одной из стран – учредительниц ОСЖД, Китайские железные дороги активно участвуют в работе по всем направлениям деятельности ОСЖД, добросовестно выполняют свои обязательства страны – члена и играют важную роль в ОСЖД. После реформы 2013 года по разделению государственных и коммерческих функций в железнодорожной отрасли Китая, Государственная администрация железных дорог КНР унаследовала статус страны – члена Сопровождающих Министров ОСЖД, ранее принадлежавший Министерству железных дорог Китая. Государственная корпорация «Китайские железные дороги» сохранила право на участие в Конференции Генеральных

директоров (ответственных представителей) железных дорог ОСЖД, продолжая активно участвовать в работе ОСЖД.

В последние годы некоторые организации железнодорожной отрасли, как Китайская инженерная железнодорожная корпорация Эр Юань (CREEC-China Railway Eryuan Engineering Group Co., Ltd.), ЗАО «Железнодорожная корпорация «Северо-Восточная Азия», Пекинский транспортный университет, Юго-Западный университет путей сообщения получили статус присоединённых предприятий ОСЖД. Это свидетельствует о возрастающей активности китайской стороны в работе ОСЖД, а также о расширении значимости, популярности и влияния ОСЖД в железнодорожной отрасли Китая.

Китайская сторона готова совместно с другими членами ОСЖД углублять сотрудничество в рамках Организации, содействовать взаимосвязанности и взаимодоступности на евразийском пространстве, повышать уровень удобства международного железнодорожного сообщения и способствовать социально-экономическому развитию стран - членов ОСЖД, а также приносить позитивную энергию для обеспечения мира и стабильности на континенте.

10-13 июня 2025 года в г. Циндао в Китае запланировано проведение ЛП сессии Совещания министров ОСЖД. Китай, как принимающая страна, приложит все усилия для тщательной подготовки к проведению мероприятия, создания условий для непосредственного общения между членами ОСЖД и содействия развитию сотрудничества в рамках Организации.

Активное содействие сотрудничеству и взаимодоступности железных дорог на евразийском пространстве

Активно развивая железнодорожную сеть в стране, Китайские железные дороги также стремятся к укреплению взаимосвязанности железных дорог на евразийском пространстве, постоянно повышая транспортный потенциал железнодорожных коридоров в Азии и Европе.

1. Прежде всего, совместно со странами-членами ОСЖД ведутся активные работы по развитию и использованию железнодорожного транспортного коридора ОСЖД №1, который является Главным евразийским континентальным мостом, железнодорожных транспортных коридоров ОСЖД № 2 и №5, представляющих собой Новый евразийский континентальный мост, а также по организации перевозок контейнерными поездами, уделяя особое внимание устранению барьеров и узких мест на наиболее грузонапряжённых погранпереходах, способствуя модернизации и реконструкции существующих коридоров, повышая их пропускную способность.

2. Кроме того, совместно с Россией, Казахстаном, Монголией и другими соседними странами ведётся целенаправленная работа по строительству новых железнодорожных погранпереходов и подходов к ним. Активно реализуются такие проекты, как строительство железной дороги «Китай – Кыргызстан – Узбекистан» в целях раскрытия транзитного потенциала Центральной и Западной Азии, развитию Транскаспийского международного транспортного маршрута (ТМТМ), тем самым диверсифицируя выбор транспортных маршрутов для железнодорожных перевозок на евразийском пространстве.

3. Помимо этого, проводятся работы по гармонизации нормативных документов, повышению уровня «правовой взаимосвязанности» железных дорог на евразийском пространстве, в рамках ОСЖД осуществляется разработка товарораспорядительного документа для железнодорожных перевозок, проводятся работы по расширению сферы применения СМГС в железнодорожно-водном сообщении, совместно со странами, расположенными вдоль маршрутов движения контейнерных поездов Китай – Европа (Центральная Азия), продолжается осуществление курса на цифровизацию в международном прямом сообщении и упрощение процедур при пересечении границ, проводятся совместные мероприятия по организации движения маршрутных контейнерных поездов с фиксированным расписанием и т.д.

Необходимо также отметить, что Китайские железные дороги активно участвуют в создании трансазиатской железнодорожной сети, обеспечивая высококачественную эксплуатацию железной дороги «Китай – Лаос» и высокоскоростной железной дороги «Джакарта – Бандунг», реализуют проекты по укреплению взаимосвязанности железных дорог Китай – Лаос – Таиланд и Китай – Вьетнам, ускоряя развитие нового сухопутно-морского коридора из западной части Китая, содействуют соединению маршрутов грузовых контейнерных поездов, проходящих между Китаем и Европой (Центральной Азией), с маршрутами, проходящими между Китаем и Лаосом и Китаем и Вьетнамом, тем самым формируя более обширную и современную железнодорожную сеть Евразийского континента.

В рамках грандиозной инициативы «Один пояс – один путь» Китайские железные дороги, обладающие большим потенциалом и мощностями в области инфраструктуры и технологических инноваций, следуя духу взаимовыгодного международного сотрудничества, играют ключевую роль в обеспечении взаимосвязанности железных дорог на евразийском пространстве, становясь важным связующим звеном между Азией и Европой.

Перспективы на будущее

В ближайшей и долгосрочной перспективе Китайские железные дороги будут и далее держать курс на создание железнодорожной системы, отвечающей ожиданиям народа, удовлетворяя потребности населения в бесперебойных перевозках для обеспечения высококачественного уровня жизни.

К 2035 году планируется создать современную железнодорожную державу с высоким уровнем безопасности перевозок, качества обслуживания, с надёжным техническим обеспечением и с лидирующими позициями на мировой арене. Планируется довести общую протяжённость железнодорожной сети до примерно 200 тыс. км, из которых около 70 000 километров составят высокоскоростные железные дороги. При этом будет полностью сформирована национальная сеть высокоскоростных пассажирских перевозок с дальностью курсирования в пределах одного, двух и трёх часов, а также грузовых экспресс перевозок с дальностью доставки в пределах одного, двух и трёх дней.

К 2050 году будет создана высокоуровневая диверсифицированная современная железнодорожная сеть, способная высокоэффективно обслуживать и обеспечивать строительство развитого социалистического государства.

Китай выступает инициатором и практиком концепции построения «сообщества единой судьбы человечества». Китайские железные дороги будут и далее воплощать в жизнь «Новую концепцию развития инноваций, координации, экологичности, открытости и совместного использования», способствовать укреплению взаимосвязанности железнодорожной инфраструктуры, высококачественному и глубинному претворению в жизнь инициативы «Один пояс – один путь», а также делиться результатами развития Китайских железных дорог с народами всех стран.

Источник: Бюллетень ОСЖД.-2025.-№2-3.-с.1-9 (перевод с китайского яз.)

Железные дороги Китая за первый квартал 2025 года перевезли 970 млн тонн грузов

За первые три месяца 2025 г. железные дороги Китая (CR) перевезли 970 млн т грузов – на 3,1 % больше, чем за аналогичный период годом ранее. Среднесуточная погрузка составила 179 тыс. вагонов, это на 4,2 % превышает показатель первого квартала 2024 г.

Наращиваются объемы трансграничных грузовых перевозок. По магистрали Китай – Лаос, связывающей Куньмин, административный центр китайской провинции Юньнань, с Вьентьяном, столицей Лаоса, в первом квартале 2025 г. было перевезено более 1,51 млн т трансграничных грузов, на 10 % больше, чем за аналогичный период 2024 г.

По данным CR, с января по март 2025 г. инвестиции в основные средства достигли 131,2 млрд юаней (около 18,2 млрд долл. США), что на 5,2 % превышает уровень инвестиций в первом квартале 2024 г. Это позволит ускорить реализацию ключевых железнодорожных проектов.

Источник: zdmira.com, 14.04.2025

Китай наращивает грузопоток в страны Центральной Азии

Из китайских городов Ухань и Чэнду соответственно 12 и 13 апреля 2025 г. отправлены грузовые контейнерные поезда в Ташкент. Таким образом, открыты регулярные сообщения этих промышленных центров Китая с регионом Центральной Азии с периодичностью курсирования один поезд в неделю.

Контейнеры из Ухани загружены преимущественно листами стального проката и кондиционерами, из Чэнду – бытовой техникой и другими товарами. Поезд из Чэнду, преодолев расстояние 4800 км, должен прибыть в пункт назначения через 10 сут. По информации отделения железных дорог Китая (CR) в Чэнду, в ближайшей перспективе будет рассмотрена возможность запуска в страны региона маршрутов доставки скоропортящихся грузов и грузов электронной торговли.

Согласно скорректированному графику движения грузовых поездов, между Китаем и странами Центральной Азии действуют 44 регулярных железнодорожных маршрута. За первый квартал 2025 г. по таким маршрутам проследовали 3582 грузовых поезда, что на 25,5 % больше, чем за соответствующий период 2024 г.

В январе 2025 г. официально дан старт строительству железной дороги Китай – Кыргызстан – Узбекистан, объективную необходимость создания которой подтверждает растущий грузопоток через два погранперехода между Китаем и Кыргызстаном – Иркештам и Торугарт. По состоянию на начало апреля в 2025 г. через эти погранпереходы проследовали соответственно свыше 49 тыс. и 42 тыс. ед. автотранспорта, что на 76 и 51 % больше, чем годом ранее.

Источник: zdmira.com, 14.04.2025

Дан официальный старт строительству железной дороги Китай – Кыргызстан – Узбекистан

В районе города Джалал-Абад Кыргызстана прошла торжественная церемония закладки первого камня в основание железной дороги Китай – Кыргызстан – Узбекистан. Этому предшествовало подписание инвестиционного соглашения между кабмином Кыргызстана и совместным предприятием «Железнодорожная компания «Китай – Кыргызстан – Узбекистан», которое займется проектированием, строительством, финансированием и эксплуатацией кыргызского участка железной дороги.

О создании этого совместного предприятия было объявлено в сентябре 2024 г. в Бишкеке. Доля Китая в нем составляет 51 %, Кыргызстана и Узбекистана – по 24,5 %.

Протяженность железной дороги составит 486 км, из которых около 312 км в однопутном исполнении пройдет по территории Кыргызстана. В этой стране планируется построить 18 станций, 81 мост и 41 тоннель. На начальном этапе заложено использование дизельной тяги, затем линию электрифицируют.

По данным китайской стороны, начать строительство кыргызского участка железной дороги планируется в июле 2025 г., а завершить его – в течение 6 лет. Линия пройдет от Кашгара в Китае до Торугартского перевала на китайско-кыргызской границе и далее протянется через Макмал и Джалал-Абад до Андижана в Узбекистане. Максимальная скорость движения поездов на линии составит 120 км/ч, а расчетный объем грузовых перевозок – 12 млн т/год.

Источник: zdmira.com, 13.01.2025

Транспортные структуры Пакистана и ОАЭ формируют стратегическое партнерство

Железные дороги Пакистана (PR) и Объединенных Арабских Эмиратов (Etihad Rail) 28 февраля 2025 г. подписали два меморандума о взаимопонимании, имеющих целью совместную деятельность по развитию и повышению эффективности работы PR. Соглашения заключены на основе межправительственного договора, подписанного в январе 2024 г. с намерением ОАЭ инвестировать более 3 млрд долл. США в развитие железнодорожной инфраструктуры Пакистана.

В рамках достигнутых соглашений планируется строительство грузовой железной дороги длиной 50 км порт Карачи – Пипри, а также

создание логистических комплексов при участии портового оператора Dubai Port World (DP World).

Кроме того, 27 февраля 2025 г. портовый и логистический оператор AD Ports Group (Абу-Даби, ОАЭ) и Пакистанский совет по инвестициям (Board of Investment, BOI) подписали меморандум с целью разработки проекта промышленной зоны в регионе портов Карачи и Касим. Также заключены три соглашения, расширяющие возможности деятельности AD Ports Group в области транспорта, логистики и цифровых услуг.

Стратегическое партнерство позволит реализовать потенциал транспортно-логистической системы Пакистана и превратить страну в «морские ворота» Среднего коридора для стран Центральной Азии. В июле 2023 г. подписано трехстороннее межправительственное соглашение о строительстве железнодорожной магистрали Узбекистан – Афганистан – Пакистан. Также новые соглашения усиливают позиции компаний ОАЭ в регионе. AD Ports Group приобрела ряд транспортно-логистических активов в Грузии, Казахстане и Узбекистане.

Источник: Железные дороги мира.-2025.-№4.- с.6

Иран планирует создание девяти транспортных коридоров протяженностью 17 тыс. километров

По информации Министерства транспорта и городского развития Ирана (MRUD), в стране планируется сформировать девять транзитных железнодорожных коридоров общей протяженностью 17 тыс. км, из которых предстоит построить около 3200 км новых линий. При условии получения финансирования в объеме 10 млрд евро проекты этих коридоров могут быть завершены в течение 3-7 лет, что поднимет потенциал провозной способности железнодорожного транспорта страны до 60 млн т в год.

В направлении север – юг планируется сформировать коридоры, соединяющие пограничную с Азербайджаном железнодорожную станцию Астара с портами Персидского залива Бендер-Хомейни, Бушир, Бендер-Аббас и Чабахар. С востока на запад пройдут коридоры от пограничной с Туркменистаном станции Серахс до станций Рази и Чешме-Сория на границе с Турцией и Хосрави – на иракской границе. Вдоль восточной границы Ирана планируется построить железную дорогу протяженностью 2040 км Чабахар – Серахс, которая может обеспечить выход стран Центральной Азии к портам Индийского океана. Она станет продолжением линии Чабахар – Захедан,

строительство которой возобновлено после двухлетнего перерыва и на сегодня выполнено примерно на 75%.

Национальная компания по строительству и развитию транспортной инфраструктуры, отвечающая за формирование транзитных коридоров, в настоящее время реализует 34 проекта, охватывающих железнодорожные линии общей протяженностью около 10 тыс. км, в том числе 3000 км находятся в стадии строительства, остальные – на этапе разработки.

Источник: zdmira.com, 13.01.2025

Железные дороги Грузии: планы и перспективы

Государственные железные дороги Грузии после продолжительного периода упадка, обусловленного в том числе недостаточным финансированием, находятся на этапе реформирования. Благоприятные перспективы связаны с развитием транзитных перевозок по транскавказскому маршруту между Каспийским и Черным морями.

Компания Georgian Railways (GR) учреждена в 1991 г. после распада СССР. Последующие годы характеризовались недостатком инвестиций в развитие и обслуживание транспортной инфраструктуры, включая железнодорожную, а также падением объемов грузовых и пассажирских перевозок, в том числе в международных сообщениях. Грузино-абхазский конфликт разорвал сухопутную железнодорожную связь с Россией, но сохранились сообщения с Азербайджаном и Арменией на юге и паром между портами Потти и Кавказ.

Эксплуатируемая GR сеть линий колеи 1520 мм протяженностью 1576 км связывает практически все крупные центры страны с населением 3,8 млн чел. Однако многие второстепенные линии находятся в неудовлетворительном техническом состоянии, пассажиропоток невысок или вовсе отсутствует.

Благодаря огромному гидроэнергетическому потенциалу вся железнодорожная сеть страны электрифицирована начиная с линии через Сурамский перевал в 1930-х годах. Тбилисский электровозостроительный завод, основанный в 1939 г. как паровозоремонтный, был с 1957 г. основным поставщиком электровозов постоянного тока на территории бывшего СССР.

Развитие железнодорожной инфраструктуры

Правительство страны в начале 2010-х годов приступило к реализации серии инфраструктурных проектов, в том числе по строительству линии вокруг Тбилиси для пропуска грузовых поездов, включая перевозящие

опасные грузы, в обход центральных районов города. Для финансирования проекта GR выпустили еврооблигации на сумму 250 млн долл. США и получили дополнительно заем 100 млн евро от Европейского банка реконструкции и развития.

Однако проект был спорным по двум позициям. Во-первых, он предусматривал закрытие существующей линии, проходящей через город и центральный вокзал. Этим сеть используемых для пассажирских перевозок линий разделялась на две не связанные между собой части. Фатальным для проекта оказался второй фактор. Трассу линии проложили слишком близко к берегам Тбилисского водохранилища. Потенциальный риск схода с рельсов нефтеналивного состава означал высокую вероятность загрязнения источника питьевой воды. Именно этот фактор привел к отказу от продолжения реализации проекта, несмотря на то что он был выполнен в объеме 60 % с расходами 213 млн долл. США. В результате размер долговых обязательств GR не оставлял компании шансов на получение внешнего финансирования для других проектов.

Коридор Восток – Запад

Еще один инициированный в 2010 г. проект охватывал модернизацию магистрали восток – запад, основным узким местом которой являлся участок на Сурамском перевале между станциями Зестафони и Хашури. Подходы к нему отличались уклонами крутизной до 29 % на западном склоне, где на спуске и на подъеме нужны локомотивы-толкачи.

Центральным элементом проекта является новый 9-километровый тоннель, который заменит самые крутые участки. Кроме того, ряд новых более коротких участков позволит снизить величину руководящего уклона с 29 до 17 % и повысить максимальную скорость грузовых поездов до 80 км/ч, пассажирских – до 120 км/ч.

Первоначально проект предполагалось финансировать из собственных источников GR и завершить к 2019 г. Однако собственных средств GR оказалось недостаточно, на проект перенаправили ресурсы, оставшиеся неиспользованными после отказа от завершения проекта обхода Тбилиси. После значительных отсрочек открытие новой трассы линии ожидается в ноябре 2025 г. Последний перенос даты ввода в эксплуатацию был связан с необходимостью изыскать 19 млн евро на средства обеспечения безопасности в пассажирских перевозках. Грузовые перевозки, возможно, начнутся раньше этого срока.

Международные связи

Несмотря на наличие границы с соседней Турцией, железнодорожных связей между двумя странами никогда не было. В советский период железнодорожное сообщение осуществлялось через погранпереход Гюмри в

Армении. Годы политической нестабильности в регионе стали препятствием для использования этого направления. В 1985 г. была введена в эксплуатацию линия длиной 160 км Тбилиси – Ахалкалаки. Однако она проходила через территории со слабо развитой промышленностью, и в силу малой востребованности ее перестали использовать.

Проект железной дороги Баку – Тбилиси – Карс (БТК) был призван оживить этот коридор. В рамках проекта в 2007 г. было начато строительство линии длиной 105 км нормальной колеи от турецкого Карса до пункта перелома колеи в Ахалкалаки. По территории Грузии проходит участок длиной 29 км – от Ахалкалаки до границы. Открытие состоялось в октябре 2017 г. с курсированием в опытном порядке ограниченного числа поездов.

В 2023 г. участок Ахалкалаки – Тбилиси закрыли на реконструкцию с целью повышения провозной способности и открыли после завершения работ в мае 2024 г. Расчетная провозная способность линии увеличена с 1 до 5 млн т грузов в год.

В 2013 г. железными дорогами трех стран – Казахстана, Азербайджана и Грузии был дан старт инициативе Транскаспийского международного транспортного маршрута (ТМТМ), или Среднего коридора, как альтернативного варианта организации транзитных грузовых перевозок между Китаем и Европой с использованием железнодорожного и морского транспорта. Задача усложнялась необходимостью в нескольких перегрузках контейнеров, не говоря уже о наличии узких мест на железнодорожной инфраструктуре и недостаточной перерабатывающей способности портов. Еще одна проблема состояла в нехватке вагонов-платформ, которая была обусловлена главным образом невысоким уровнем контейнеризации.

На грузинской стороне основными узкими местами остаются порты Поти и Батуми. Поти – самый важный порт страны – отличается недостаточным развитием портовой железной дороги. Кроме того, в порту работают около 20 небольших контейнерных терминалов, способных перерабатывать малое число вагонов одновременно, что препятствует эффективной переработке маршрутных контейнерных поездов.

Порт Батуми играет второстепенную роль, его развитие ограничено сложившейся городской застройкой. Портовая железная дорога здесь также является лимитирующим фактором, поскольку пути небольшой длины определяют сложность маневровой работы.

В 2016 г. правительство Грузии объявило победителем тендера на строительство глубоководного порта Анаклия консорциум Anaklia Development, включающий местных и иностранных инвесторов. Проект представлялся спорным с экономической и политической (рядом граница с

Абхазией) точек зрения. Кроме того, проект глубоководного порта в Потти оценивали как более конкурентоспособный.

Несмотря на завершение в 2018 г. начального объема работ, проект порта Анаклиа в 2020 г. был закрыт. Однако в июне 2024 г. правительство Грузии объявило об участии китайско-сингапурского консорциума в строительстве и управлении портом. Его доля в совместном предприятии равна 49 %, государственной компании Anaklia Deep Sea Port – 51 %. Несомненно, что порт будет ориентирован на ускорение продвижения китайских грузов и станет важным транспортным узлом в соответствии с инициативой «Один пояс – один путь» (Belt and Road, BRI).

Владелец 80 %-ной доли в капитале порта Потти – компания APM Terminals, подразделение датской A. P. Moller-Maersk, выполнила ряд проектов по развитию инфраструктуры, включая строительство нового терминала. Однако планы сооружения глубоководных причалов пока далеки от реализации.

Несмотря на инициативы по развитию Среднего коридора, контейнерный поток на GR остается незначительным. Основной объем грузовых перевозок приходится на массовые грузы, в частности на транзит нефтепродуктов из Азербайджана. Объем перевозок во внутренних сообщениях невелик, в основном это минеральное сырье и уголь.

Парк подвижного состава

Парк грузовых локомотивов GR представлен двухсекционными электровозами постоянного тока ВЛ10 и ВЛ11, построенными с 1961 по 2005 г. на Тбилисском электровозостроительном заводе (ТЭВЗ). Они в основном исчерпали срок службы и отличаются невысокой эксплуатационной надежностью. В рабочем парке GR – 45 грузовых электровозов, но финансовое положение компании не позволяет покупать новые на их замену. Поскольку ТЭВЗ прекратил свое существование, на капитальный ремонт локомотивы отправляются на российские предприятия.

В 2023 г. GR открыли тендер на поставку 10 электровозов для работы на железной дороге Баку – Тбилиси – Карс. Тендер выиграл завод «Уральские локомотивы», который должен был поставить трехсекционные электровозы ЗЭС6. Однако в августе 2024 г. GR прервали контрактные отношения, поскольку материнская компания «Уральских локомотивов» – Группа «Синара» попала под санкции в июне 2024 г.

Пассажирские перевозки

В начале 2010-х годов в секторе пассажирских железнодорожных перевозок наблюдалось оживление, связанное с планами закупок нового подвижного состава и ремонта станций. В 2012 г. GR приобрели 10

электropоездов у китайской корпорации CRRC, которым отводилась роль возрождения перевозок между Тбилиси и городами на Черноморском побережье. Однако невысокое качество поставленных поездов стало причиной многочисленных отказов. Это в совокупности с отсутствием запасных узлов привело к тому, что в эксплуатации в настоящее время находятся только четыре поезда.

В 2016 г. GR приобрели четыре двухэтажных электропоезда KISS постройки компании Stadler, которые ранее предназначались для российского оператора «Аэроэкспресс». Четырехвагонный поезд вмещает примерно 530 пассажиров, вагоны оборудованы подъемниками для инвалидных кресел и туалетами, доступными для лиц с ограниченной мобильностью. Электропоезда обслуживают сообщение Тбилиси – Батуми.

Основу пассажирского парка формируют электропоезда ЭР2, построенные на Рижском вагоностроительном заводе еще в годы существования СССР, часть которых прошла модернизацию в местных условиях. Поезда локомотивной тяги используются в дальних сообщениях.

В период пандемии пассажирские перевозки, субсидируемые за счет доходов от грузовых перевозок, на многих местных маршрутах прекратились и после отмены ограничений не возобновились, равно как и перевозки ночными поездами.

Современное расписание движения поездов имеет традиционную, зависящую от спроса структуру. Поезда, связывающие удаленные населенные пункты с крупными городскими центрами, курсируют в часы пик, обычно выполняя один-два рейса в день, причем с ограниченными возможностями для согласованной пересадки между маршрутами. В летние месяцы число поездов, обслуживающих черноморские курорты, увеличивается.

В период пандемии было приостановлено обращение всех поездов в международном сообщении. Со снятием ограничений Южно-Кавказская железная дорога возобновила курсирование поезда Тбилиси – Ереван. В летний сезон некоторые рейсы продлены до Батуми.

До пандемии железные дороги Азербайджана планировали организовать курсирование ночного поезда по железной дороге БТК между Баку, Тбилиси и Карсом, используя подвижной состав с раздвижными колесными парами постройки компании Stadler. Однако причины разного рода не способствовали реализации этой инициативы.

Реформирование

В 2004 г. в GR были выделены три оператора: инфраструктуры, грузовых и пассажирских перевозок, что стало важным шагом в части обеспечения прозрачности управления и коммерциализации грузовых

железнодорожных перевозок. Компания имеет структуру холдинга с современной системой корпоративного управления. Однако полное вертикальное разделение и открытый доступ к инфраструктуре пока не обсуждаются.

До 2023 г. владельцем GR была государственная холдинговая компания Partnership Fund, в ведении которой находились госпредприятия разного профиля. В январе 2023 г. GR перешли под начало министерства экономики и устойчивого развития, что способствует координации действий в части разработки стратегии развития железнодорожной отрасли и ее реализации.

Еще одним важным шагом на пути реформирования стало учреждение в июле 2023 г. Агентства железнодорожного транспорта Грузии (Rail Transport Agency of Georgia) с широким спектром полномочий – от контроля за обеспечением безопасности на транспорте до приведения действующих нормативных актов в соответствие с принятыми в ЕС. В обязанности агентства также входит заключение контрактов на оказание социально необходимых транспортных услуг (PSO) и контроль за их исполнением.

Перспективы

Высокие темпы роста транзитных перевозок по Среднему коридору представляют потенциально важный ресурс для развития GR. Завершение проекта модернизации линии через Сурамский перевал устранил узкое место и обеспечит прирост пропускной способности на направлении восток – запад. Однако остаются проблемы, связанные с возрастом парка подвижного состава, состоянием железнодорожной инфраструктуры на основной сети и в черноморских портах. Долговые обязательства, появившиеся после отказа от строительства обхода Тбилиси, препятствуют привлечению финансирования из внешних источников для продвижения проектов модернизации.

Обоснованные надежды связаны с повышением провозной способности линии Баку – Тбилиси – Карс. В августе 2024 г. грузинская компания Marabda-Kartsakhi Railway и железные дороги Азербайджана (ADY) учредили совместное предприятие BTKI Railways с функциями управления инфраструктурой и перевозками на грузинском участке БТК. В задачи нового СП входит повышение эффективности эксплуатации магистрали.

Значение железных дорог страны для национальной экономики подчеркивает следующий факт. По данным Агентства железнодорожного транспорта Грузии, к сентябрю 2024 г. объем грузовых перевозок наземным транспортом достиг 21 млн т, при этом доля GR составляла 44 %, что превышает средние величины, характерные для европейских железных дорог.

Что касается пассажирских перевозок, то заключение контрактов PSO гарантирует стабильность и открывает возможности для повышения уровня оказываемых населению услуг. Вместе с тем пока отсутствует орган, обеспечивающий непредвзятое распределение пропускной способности между грузовыми и пассажирскими поездами.

В 2022 г. GR отметили 150-ю годовщину отправления из Тбилиси первого поезда. Несмотря на имеющиеся проблемы, железные дороги страны сохраняют шанс использовать свое географическое положение для усиления роли в транскавказских перевозках между Каспийским и Черным морями.

*Источники: Материалы Агентства железнодорожного транспорта Грузии (www.rta.gov.ge);
компания APM Terminals (apmterminals.com/en/poti);
Railway Gazette International, 2024, № 12, pp. 38 – 4;
Железные дороги мира.-2025.-№2.-с.22-28.*

Деятельность ЗАО «АЖД» по развитию международных транспортных коридоров и основные достижения в 2024 году

Одной из основных целей диверсификации экономики Азербайджана, снижения зависимости от нефти и развития ненефтяного сектора является повышение транспортного потенциала страны и превращение её в международный транспортный узел.

Хотя выгодное географическое положение страны, находящейся на пересечении торговых путей с Востока на Запад и с Севера на Юг, и является значимым фактором в достижении этой цели, одного этого недостаточно. Кроме этого для достижения поставленной цели необходимы, с одной стороны, развитие и модернизация транспортной инфраструктуры внутри страны с целью обеспечения международных транзитных грузопотоков и, с другой стороны, повышение функциональности коридоров за счёт активного взаимодействия со странами, через которые проходят международные транспортные коридоры. Мультимодальная структура транзитных перевозок через территорию Азербайджана, осуществляемых с использованием железнодорожного, автомобильного, морского и воздушного транспорта, обуславливает необходимость многостороннего сотрудничества и координации на международном уровне.

Долгосрочные стратегические шаги, предпринимаемые Азербайджаном в этом направлении, уже приносят свои плоды. Основу транзитных перевозок через Азербайджан составляют перевозки по железной дороге, причём с

2022 года объём транзитных перевозок значительно увеличился. В 2024 году по Азербайджанским железным дорогам было перевезено в транзитном, импортном, экспортном и внутреннем сообщении более 18,5 млн тонн грузов. По сравнению с 2023 годом объём перевезённых транзитных грузов за аналогичный период 2024 года увеличился на 5,7 % и составил 7,3 млн тонн, импортных грузов – на 10 %, составив 5,2 млн тонн. По основному транзитному маршруту Восток – Запад за год перевезено более 3,2 млн тонн грузов. Номенклатура транзитных грузов была представлена нефтью и нефтепродуктами (более 2,8 млн тонн, что на 11 % превышает показатели 2023 года). По основным грузам зафиксирован рост на 8 % в сегменте железной руды и продукции металлургической промышленности и на 26 % – в сегменте древесины, целлюлозы и бумажных изделий. Наибольшую долю в импортных перевозках также составила нефть и нефтепродукты,

Железнодорожная линия Баку – Тбилиси – Карс модернизирована и вновь введена в эксплуатацию

Грузовые перевозки по линии Баку – Тбилиси – Каре (БТК), одного из ключевых элементов Срединного коридора, были временно приостановлены в мае 2023 года с целью ускорения и завершения работ по модернизации, направленных на расширение пропускной способности железнодорожной линии. Благодаря ускоренному выполнению работ, модернизация грузинского участка железной дороги БТК была завершена в 2024 году, что позволило увеличить годовой объём перевалки грузов с 1 млн тонн до 5 млн тонн.

После завершения работ по модернизации, с 20 мая 2024 года грузоперевозки возобновились. Благодаря обширным возможностям Срединного коридора и модернизированной железнодорожной линии БТК, с июня 2024 года, помимо порта Сиань, в тестовом режиме начались перевозки грузов из одного из крупнейших портов на востоке Китая – Ляньюньгана.

После завершения работ по модернизации в 2024 году было создано совместное предприятие ООО BTKI Railways, учредителями которого выступили дочерние компании ADY и ООО «Железная дорога Марабда – Карцахи». Новое предприятие будет способствовать эффективному управлению работами на БТК и привлечению новых грузов, укреплению стратегических транспортных связей в регионе и многократному увеличению потенциала Срединного коридора. При этом, помимо эксплуатации и управления всей железнодорожной инфраструктурой участка Марабда – Карцахи, вырученные средства будут направлены на полное погашение кредитной задолженности, выделенной грузинской стороне.

Компания Middle Corridor Multimodal Ltd., учреждённая совместно с Грузинской и Казахстанской железными дорогами с целью укрепления

потенциала Срединного коридора, также играет важную роль. Совместное предприятие обеспечивает реализацию принципа «единого окна», стабильную тарифную политику и эффективные условия транспортировки. В то же время присоединение в 2024 году к совместному предприятию Китайской железнодорожной контейнерной транспортной корпорации (CRCT), дочерней компании Китайских железных дорог, открывает возможности для более передового подхода и более профессиональных транспортных технологий в Срединном коридоре.

Евразийский транспортный маршрут, считающийся южным крылом Срединного коридора, обеспечивает диверсификацию международных маршрутов и привлекает дополнительные грузопотоки, создавая новые торговые возможности для стран Центральной Азии, Афганистана и Пакистана. Заинтересованность Австрийских федеральных железных дорог в развитии этого маршрута создаёт благоприятную основу для реализации потенциала грузоперевозок в направлении Запад – Восток.

Продолжается работа по реализации стратегического потенциала коридора Север – Юг

В 2024 году Азербайджан существенно расширил сотрудничество с соседними странами и международными финансовыми институтами по развитию коридора Север – Юг, который имеет большое стратегическое значение и транзитный потенциал, связывая Северную Европу, Россию и Индийский океан.

В декабре 2024 года между Азербайджанской Республикой и Российской Федерацией было подписано Соглашение, направленное на развитие транзитных грузоперевозок, включая железнодорожные, по коридору Север – Юг. Цель соглашения – установить условия для сотрудничества в области развития железнодорожной инфраструктуры и транзитных перевозок, а также усилить потенциал западного направления коридора. В рамках этого Соглашения будет стимулироваться привлечение новых грузопотоков на железнодорожный транспорт, а также обеспечен сбалансированный рост объёмов перевозок и темпов развития железнодорожной инфраструктуры.

Параллельно, в декабре 2024 года, руководство ЗАО «АЖД» посетило Иран, где встретилось с представителями железнодорожной отрасли этой страны. На встрече были обсуждены ключевые этапы и сроки реализации проекта по развитию терминала в иранском городе Астаре, завершение проводимых работ на терминале к концу 2025 года, а также новые направления сотрудничества и планы финансирования. Особое внимание было уделено расширению деятельности ООО «Южный грузовой терминал»,

управляющего Астаринскими терминалами, расположенными в Азербайджане и Иране.

ЗАО «АЖД» также активно работает над развитием коридора Север – Юг. В сентябре 2024 года было подписано кредитное соглашение с Азиатским банком развития на сумму 131,5 млн долл. для модернизации железнодорожной линии Сумгаит – Ялама. В целях более быстрого и эффективного осуществления растущих объёмов грузоперевозок по данному коридору, ЗАО «АЖД» в 2024 году завершило реконструкцию грузового терминала в Астаре, расположенного на территории Азербайджана, а также обеспечило создание системы быстрого таможенного пропуска. В рамках реконструкции был отремонтирован склад в соответствии с современными стандартами, терминал был оснащён необходимой техникой и камерами для обеспечения безопасности. Также был создан таможенный пункт, оснащённый весами для определения веса грузов и высокоскоростным Интернетом.

Терминал, предоставляющий мультимодальные транспортные услуги, открывает новые возможности для экспедиторских компаний. Для перевозки и перегрузки припятых грузов применяются скидочные (или льготные) тарифы. Деятельность терминала позволила увеличить объём транзитных грузоперевозок по коридору Север – Юг на 10-15 % к концу года. После введения в эксплуатацию железнодорожной линии Астара – Решт планируется использовать потенциал терминала для обработки большего объёма грузов. Объём транзитных грузоперевозок по территории Азербайджана в рамках коридора Север – Юг в 2024 году составил 814 тысяч тонн, что на более чем 28% больше по сравнению с тем же периодом 2023 года.

Реформы, направленные на повышение эффективности транзитных грузоперевозок

ЗАО «АЖД» в 2024 году продолжило работу по цифровизации железнодорожной транспортной инфраструктуры международных коридоров, предоставив владельцам грузов эффективный, быстрый и основанный на принципе «одного окна» пакет услуг с использованием онлайн-калькулятора тарифов и платформы ADY Smart. Кроме того, в условиях растущего значения контейнерных перевозок для повышения эффективности транзитных перевозок по коридорам, ЗАО «АЖД» приступило к совершенствованию управления в области контейнеризации и транзитных перевозок в целом, опираясь на передовой международный опыт, особенно на опыт соседних стран, таких как Турция, Россия, Грузия и Казахстан. В этом контексте приоритет был отдан наличию компаний,

которые предоставляют сильные экспедиторские услуги и способствуют развитию коридоров.

В рамках реформ, проводимых в этом направлении, с 1 ноября 2024 года в результате соединения дочерних компаний ЗАО «АЖД», а именно присоединения ADY Konteyner к ADY Ekspress, было реорганизовано ООО ADY Ekspress, которое взяло на себя все функции и начало предоставлять клиентам более широкий и эффективный спектр услуг как по контейнерным, так и по вагонным перевозкам.

Реализация долгосрочной стратегии, направленной на превращение Азербайджана в транспортный узел

В целом, все упомянутые работы проводятся в рамках реализации долгосрочной стратегии, определённой в документе «Стратегические направления развития Азербайджанских железных дорог до 2030 года», утверждённом Наблюдательным советом ЗАО «АЖД» в 2024 году. Основная стратегическая цель – содействовать превращению страны в международный транспортный узел, активно используя международные транспортные коридоры Восток – Запад и Север – Юг, проходящие через территорию Азербайджана, а также увеличить ежегодный объём транзитных перевозок в 2-4 раза к 2030 году.

Для этой цели ЗАО «АЖД» предусматривает реализацию стратегических инициатив, направленных на приоритетную транспортировку основных стратегических грузов, эффективную организацию работы с клиентами, внедрение динамичных тарифов и эффективных механизмов скидок, цифровизацию и оптимизацию, расширение деятельности по всей цепочке поставок, предоставление новых услуг и выход на новые рынки, создание платформ для сотрудничества с зарубежными партнёрами – ассоциациями, консорциумами и совместными предприятиями.

В Баку обсудили создание Международной ассоциации «Евразийский транспортный маршрут» для дальнейшего развития Срединного коридора

19-20 сентября 2024 г. в г. Баку состоялась консультативная встреча руководителей железнодорожных администраций, посвящённая созданию Международной ассоциации «Евразийский транспортный маршрут» (ЕАТМ).

В мероприятии приняли участие руководители и представители железнодорожных администраций Азербайджана, Австрии, Китая, Кыргызстана, Таджикистана, Турции и Узбекистана. В ходе встречи обсуждались документы о создании Международной ассоциации ЕАТМ, структура организации, создание рабочих групп и другие важные вопросы. Также был проведён обмен мнениями по темам цифровизации маршрута,

коммерческих вопросов, маркетинга и коммуникаций, логистических услуг, нормативно-правовых актов и инфраструктуры.

Председатель ЗАО «Азербайджанские железные дороги» (АЖД) Ровшан Рустамов в своём выступлении отметил, что динамика глобальных логистических рынков меняется, и наблюдается рост объёмов грузоперевозок из Китая в Европу и в обратном направлении, который, по прогнозам, будет продолжаться и в ближайшие годы. Это создаёт необходимость в новой инфраструктуре и требует диверсификации транспортных путей.

Председатель ЗАО «АЖД» также подчеркнул, что на западном берегу Каспийского моря, помимо линии Баку – Тбилиси – Карс, ведутся работы по созданию железнодорожной линии Баку – Нахчыван – Карс как дополнительной ветви Срединного коридора (Middle Corridor или Средний коридор). Параллельно планируется, что соединение Срединного коридора с транспортным коридором «Север – Юг» расширит транзитные возможности как для Азербайджана, так и для его партнёров.

Председатель Правления АО «Узбекистан темир йуллари» (Узбекские железные дороги) Зуфар Нарзуллаев, поддержав идею создания ассоциации, отметил, что наблюдается растущий интерес европейских стран к рынкам Центральной Азии, особенно к рынку Узбекистана. Узбекистан также проявляет интерес к грузовым операциям по Евразийскому транспортному маршруту.

Заместитель председателя Агентства «Туркмендемирёллары» Бекмурат Ишангуллиев, присоединившийся к совещанию в режиме ВКС, также выразил поддержку инициативе по развитию Срединного коридора, особенно по улучшению доступа стран Центральной Азии к Европе.

Генеральный директор и председатель совета директоров компании TCDD Taşmacılık Уфук Ялчин, выступая на встрече, отметил большой потенциал грузоперевозок по Евразийскому транспортному маршруту. По его словам, модернизированная железнодорожная линия Баку – Тбилиси – Карс даст значительный импульс для увеличения объёмов грузоперевозок по Срединному коридору.

Президент Корпорации контейнерных перевозок Китайских железных дорог (China Railway Container Transport Co., Ltd. - CRCT) Ян Бинь подчеркнул интерес Китая к увеличению грузоперевозок по Срединному коридору и отметил, что участие CRCT в совместном предприятии Middle Corridor Multimodal Ltd. внесёт вклад в рост объёмов перевозок по этому маршруту.

Заместитель директора государственной унитарной компании «Таджикские железные дороги» Сорбон Кулахмадов и заместитель генерального директора ГП «Национальная компания «Кыргыз темир жолу»

(Кыргызская железная дорога) Дастан Улубакунов также выразили заинтересованность своих стран в грузоперевозках по Срединному коридору. Было отмечено, что в этом году достигнуто соглашение о строительстве новой железной дороги Узбекистан – Кыргызстан – Китай, и реализация этого проекта ещё больше повысит роль ЕАТМ. Одновременно, грузы, доставленные автомобильным транспортом через Таджикистан, могут быть отправлены по железной дороге на запад по Евразийскому транспортному маршруту.

После выступлений были обсуждены учредительный протокол и устав ассоциации. Также ЗАО «АЖД» был представлен диагностический отчёт: «Проблемы и препятствия», «Цифровизация маршрута» и «Международный маршрут и устойчивое развитие: новые горизонты». Глава ЗЛО «АЖД» отметил, что для достижения поставленных целей необходима структурированная работа, развитие концепции коридора, формирование тарифной политики, повышение эффективности операций, а также изучение и внедрение цифровых решений в Срединном коридоре для более быстрых и безопасных перевозок.

ЗАО «Азербайджанские железные дороги» уже активно участвует в работах, проводимых в рамках Международной ассоциации «Транскаспийский международный транспортный маршрут» (ТМТМ) для развития Срединного коридора. В рамках этой работы созданы комиссии и рабочие группы для эффективной организации грузоперевозок из Китая через Казахстан, Азербайджан и Грузию. Успешное сотрудничество Азербайджана с Грузией и Турцией продолжается в рамках ТМТМ. Цель новой Международной ассоциации «Евразийский транспортный маршрут» заключается в дальнейшем расширении маршрута с активным вовлечением стран, находящихся на южной ветви Срединного коридора.

Отчёт об устойчивом развитии Азербайджанских железных дорог и «зелёные» реформы компании – вклад в повышение эффективности и привлекательности железнодорожного транспорта

ЗАО «Азербайджанские железные дороги» (АЖД) вносит свой вклад в общемировой процесс нивелирования негативных последствий изменения климата во имя устойчивого будущего.

Задачи, определённые Парижским соглашением ООН об изменении климата, к которому присоединился и Азербайджан, нацелены на достижение углеродной нейтральности к 2050 году. Соответствующие задачи также указаны в рамках «Национальных приоритетов социально-экономического развития: Азербайджан 2030» и повестки 2024 года, объявленного «Годом солидарности во имя зелёного мира», которые утверждены Президентом Азербайджанской Республики Ильхамом

Алиевым. Эти задачи являются ключевыми и для железнодорожного транспорта, на который приходится менее 1% мировых выбросов углекислого газа, а в Азербайджане ~ менее 0,5 %.

Совместно с Азиатским банком развития (АБР) АЖД стремятся интегрировать передовые методы декарбонизации, направленные на сокращение выбросов парниковых газов и развитие устойчивого транспорта, что отражено в подписанном 23 октября 2024 г. Меморандуме о сотрудничестве.

В тот же день АЖД представили свой первый «Отчёт об устойчивом развитии», в котором были отмечены достижения по электрификации железнодорожных линий (в 2023 г. этот показатель составил около 63 %).

Подобные меры не только снижают углеродный след, но и помогают сокращать потребление природного газа, дизельного топлива, воды. Все это служит повышению операционной эффективности ЗАО «АЖД», улучшая качество предоставляемых услуг, экологию, и тем самым обеспечивая создание устойчивой транспортной системы для будущих поколений.

Понимая и принимая свою ответственность в этом вопросе, АЖД в 2023 году присоединились к Глобальному договору ООН касательно базовых принципов ESG (environmental, social & governance), подтвердив свою приверженность принципам устойчивого развития.

Важной инициативой также стало внедрение цифровых технологий для сокращения углеродного следа. В 2023 году АЖД полностью отказались от использования бумажных билетов на пригородных маршрутах, что позволило не только сократить выбросы углекислого газа, но и повысить операционную эффективность перевозок. В результате, переход на цифровые билеты через мобильное приложение ADY Mobile и Web-сайт компании существенно снизил углеродный след.

В 2024 году АЖД продолжили активное внедрение возобновляемых источников энергии и развитие технологий переработки отходов, опираясь на такой успешный опыт, как установка в предыдущем году солнечных панелей в локомотивных депо в Баладжары и Гяндже, и очевидности прогресса (в 2024 году за счёт этих панелей уже произведено 82 тыс. кВт•ч «зелёной» электроэнергии, тогда как за весь прошлый год показатель был 79 тыс. кВт•ч). Это позволило предотвратить выбросы 20 тыс. тонн углекислого газа. В целом же, АЖД к 2050 году планируют сократить свой углеродный след на 40%.

Цифровая трансформация Азербайджанских железных дорог: основные достижения и инициативы для активизации функционирования транспортных коридоров

Азербайджанские железные дороги, стремясь стать глобальным транспортным узлом, активно работают над цифровизацией транспортной инфраструктуры. Одним из приоритетов является повышение эффективности международных транспортных коридоров, таких как Север – Юг и Восток – Запад. Благодаря цифровым технологиям происходит упрощение процессов перевозок, сокращается время обработки грузов на границах, а грузоотправители могут отслеживать свои грузы в режиме реального времени.

В рамках международного транспортного коридора Восток – Запад были реализованы комплексные мероприятия, включая внедрение современных информационных и аналитических систем для управления грузовыми операциями. Также планируется создание сервисов отслеживания грузов в реальном режиме времени, что значительно повысит прозрачность и контроль перевозок. Аналогичные процессы цифровизации ведутся и в рамках коридора Север – Юг. Важно отметить такие инициативы, как интеграция с международной логистической платформой Global DTC, что позволяет улучшить обмен данными о грузах и предоставить сервисы отслеживания (Track&Trace).

Модернизация инфраструктуры и обновление информационных систем в АЖД направлены на оптимизацию управления перевозками и мониторинг грузов в реальном режиме времени. Цифровые решения упрощают логистические процессы и укрепляют связи с международными клиентами, делая Азербайджан более привлекательным транспортным узлом в регионе.

В рамках модуля «Служба грузовых операций» системы ADY SMART внедрён цифровой процесс оформления нарядов, который сокращает продолжительность операций с нескольких часов до 20 минут. Благодаря этому нововведению клиенты могут подавать заявки на оформление наряда, грузовые накладные и другие документы в электронном виде через единую платформу. Система автоматически подготавливает необходимые тарифы, что экономит время и позволяет отслеживать все этапы в режиме реального времени.

Ещё одним из значимых нововведений стало внедрение на сайте АЖД (www.ady.az) тарифного калькулятора, который значительно упростил и ускорил расчёты стоимости перевозок для клиентов. Также внедрена система управления закупками, которая автоматизирует весь процесс – от тендеров до контроля контрактов. Компания сосредоточена не только на повышении эффективности операций в рамках транспортных маршрутов, но и на цифровизации своих внутренних процессов.

Цифровая трансформация Азербайджанских железных дорог получила значительный импульс благодаря финансовой поддержке международных

партнёров. Так, Азиатский банк развития выделил кредит в размере 47 млн долларов США на реализацию «Проекта цифровой трансформации Азербайджанских железных дорог». Это свидетельствует о международном признании масштабности и важности цифровой трансформации АЖД. В рамках проекта планируется цифровизация управления грузовыми операциями, включая оптимизацию маршрутов, отслеживание грузов в режиме реального времени и автоматизацию документации, а также создание интеллектуальной системы управления активами и т.д.

Как видно, цифровизация АЖД – это не просто модернизация транспортной инфраструктуры, но и шаг к превращению Азербайджана в ключевой узел глобальной транспортной сети. Совместные усилия компании и международных партнёров создают прочную основу для устойчивого развития, укрепляя позиции страны в мировом транспортном секторе.

Новое соглашение между ЗАО «АЖД» и Stadler Rail Group: создаётся Центр обучения и развития для подготовки кадров в железнодорожной отрасли

В рамках «КС-29» (COP29), 19 ноября 2024 года председатель ЗАО «АЖД» Ровшан Рустамов и исполнительный вице-президент швейцарской компании Stadler Rail Group Даниэль Баер подписали соглашение о создании Центра обучения и развития. Центр, который планируется ввести в эксплуатацию в 2027 году, будет играть важную роль в подготовке квалифицированных кадров в железнодорожной отрасли, а также в подготовке машинистов, которые будут управлять поездами производства компании Stadler.

Источник: Бюллетень ОСЖД.2025.-№1.-с.9-16

Казахстан претендует на роль транспортно-логистического центра Евразии

Казахстан должен стать главным транспортно-логистическим хабом Евразийского региона – такую задачу перед профильными структурами поставил президент Касым-Жомарт Токаев. По данным Министерства транспорта страны, в настоящее время через Казахстан проходят 13 международных коридоров, в пяти из которых основная часть перевозок выполняется по железным дорогам, в остальных – по автомобильным. Объем перевозок по этим коридорам в 2023 г. составил 32 млн т, по итогам 2024 г. ожидается 34 млн т. К 2030 г. поставлена задача увеличить этот показатель в 2,3 раза – до 74 млн т.

С 2013 г. доля китайских товаров в общем объеме транзита по территории Казахстана увеличилась с 24 до 40%. Нарастают перевозки по Транскаспийскому международному транспортному маршруту (ТМТМ), за последние 4 года грузопоток здесь увеличился с 800 тыс. до 4,1 млн т. Одновременно средний срок доставки грузов из Китая до пунктов назначения в Азербайджане и Грузии сократился до 13-15 сут. В настоящее время провозная способность ТМТМ оценивается в 6 млн т. Казахстан совместно с Азербайджаном, Грузией и Турцией разработал дорожную карту мероприятий, направленных на увеличение этого показателя до 10 млн т.

Также Казахстан все активнее включается в работу международного транспортного коридора «Север – Юг». В целях развития его восточной ветви совместно с Россией, Туркменистаном и Ираном разработана программа, предусматривающая модернизацию пограничных станций и увеличение пропускной способности железнодорожных линий. Росту объемов перевозок по коридору будет способствовать создание совместно с Россией и Туркменистаном единого оператора перевозок и предоставление скидок на тарифы.

Казахстан развивает инфраструктуру каспийских портов Курык и Актау. В течение ближайших 3 лет планируется увеличить со 140 до 550 тыс. TEU перерабатывающую способность контейнерного терминала порта Актау, в модернизации которого участвует крупный китайский порт Ляньюньган. Кроме того, с компаниями Rhenus (Германия), Wandernet (США) и CMA CGM (Франция) прорабатывается проект создания в Актау еще одной контейнерной площадки мощностью 300 тыс. TEU. В порту Курык строится многофункциональный терминал с возможностью перевалки контейнеров. При этом сдерживающим фактором транскаспийских перевозок является дефицит флота, который оценивается как минимум в семь судов. В настоящее время на линии Курык (Казахстан) – Алят (Азербайджан) работают только азербайджанские паромы.

Казахстанский бизнес формирует сеть зарубежных перевалочных мощностей. Так, на территории порта Ляньюньган и сухого порта Сиань действуют совместные казахстанско-китайские терминалы, в порту Потти вводится в эксплуатацию казахстанско-грузинский хаб с проектной перерабатывающей способностью до 500 тыс. TEU в год. В 2025 г. казахстанские компании планируют начать строительство перевалочных площадок в азербайджанском порту Алят, подмосковном Селятино, на белорусской станции Свислочь и в Ташкенте (Узбекистан) суммарной мощностью 1,2 млн TEU в год. Намечено также создание новых совместных логистических баз в румынском порту Констанца, в китайском Урумчи и под Будапештом (Венгрия). В общей сложности мощность зарубежных

терминалов Казахстана должна увеличиться в 5 раз, что будет способствовать росту грузопотока по транспортным коридорам, проходящим по территории страны.

Ключевое значение для развития транспортно-логистической системы страны имеют железные дороги Казахстана (ҚТЖ). Одна из задач ҚТЖ состоит в устранении дефицита локомотивного парка. Списочная численность локомотивов на сети ҚТЖ в настоящее время составляет 1807 ед., из них более 60% устарели и требуют замены. В 2023 г. было приобретено 113 локомотивов, в 2024 г. – еще 185. В течение следующих 3 лет планируется закупить 257 ед., что позволит покрыть дефицит тяги и снизить уровень износа парка с 61 до 44%. Парк грузовых вагонов, принадлежащий более чем 300 частным операторам, насчитывает около 140 тыс. ед., которых, по оценке Минтранса, достаточно для выполнения перевозок. В перспективных планах намечена закупка 3000 полувагонов и 2000 платформ.

Также проблемой ҚТЖ является высокий уровень износа и недостаточное развитие инфраструктуры. До 2029 г. намечено отремонтировать около 11 тыс. км железных дорог, работы уже завершены на 2600 км, в том числе в 2024 г. отремонтированы 1400 км путей. Кроме того, запланировано построить 5000 км новых и вторых путей, оборудовать автоблокировкой 2600 км путей и реконструировать 184 станции.

По состоянию на конец 2024 г. работы по укладке вторых путей на линии Достык – Мойынты длиной 836 км и обхода Алматинского узла (74 км) выполнены на 75%. Начато строительство линий Дарбаза – Мактаарал (152 км) и Бахты – Аягоз (272 км).

Министерство транспорта отмечает, что погранпереходы с Китаем работают на пределе возможностей, обеспечивая пропуск 28 млн т грузов в год, при этом потребность превышает 30 млн т в год. Реализация проекта линии Бахты – Аягоз на северо-востоке страны даст прирост провозной способности на величину до 20 млн т. Модернизация станции Алтынколь позволит увеличить ее перерабатывающую способность с 12 до 21 млн т в год. Развитие приемо-отправочных парков и терминальной инфраструктуры на участке Достык – Мойынты даст прирост мощности с 16 до 35 млн т. Суммарное увеличение провозной способности приграничной сети железных дорог необходимо увеличить в 2,5 раза, до 76 млн т в год.

Организация четвертого погранперехода с Китаем потребует строительства линии длиной 120 км до Тугыла (Восточный Казахстан) и порта на реке Иртыш. Реализация проекта позволит создать новый мультимодальный коридор, который соединит Китай и Россию через Казахстан по рекам Иртыш и Обь и обеспечит выход к портам морей

Северного Ледовитого океана. Прогнозируемый объем перевозок по коридору может достигать 2,5 млн т. Трехстороннюю встречу по реализации проекта на уровне министерств транспорта стран-участниц намечено провести в мае 2025 г.

Осуществлению амбициозных планов Казахстана способствует поддержка международных финансовых организаций. Операционная и финансовая стабильность ҚТЖ в очередной раз подтверждена международными рейтинговыми агентствами Fitch и S&P.

Источник: zdmira.com, 10.01.2025

Агентство S&P Global подтвердило прогноз рейтинга ҚТЖ как «стабильный»

Международное рейтинговое агентство S&P Global подтвердило кредитный рейтинг железных дорог Казахстана (ҚТЖ) на уровне ВВ с прогнозом «стабильный». Основанием для решения, по оценке агентства, стало увеличение объемов перевозок грузов в 2023 г. на 7 % (в сравнении с 2022 г.) и ожидаемый в 2024 г. рост грузооборота до 266 млрд ткм, что на 1,3 % больше, чем за 2023 г. В последующие 2025 – 2026 гг. ожидается прирост грузопотока на 1 – 2 % в год за счет не только увеличения объемов транзита, но и стабильного наращивания экспортно-импортных перевозок.

Способствовать кредитоспособности ҚТЖ должно поэтапное повышение регулируемых тарифов в 2023 г. на 23,7 % по сравнению с 2022 г. и в период 2024 – 2026 гг. до уровня рентабельности перевозок – примерно на 24 %. Это решение было принято правительством страны в сентябре 2024 г. на фоне значительной долговой нагрузки ҚТЖ и убыточности грузовых перевозок, около 73 % которых в период 2020 – 2023 гг. оплачивались по тарифам ниже себестоимости.

Для обеспечения роста перевозочного потенциала ҚТЖ запланирована масштабная программа развития инфраструктуры и обновления локомотивного и вагонного парков. В 2023 г. расходы компании на эти цели достигли 785 млрд тенге (около 1,5 млрд долл. США), что в 2,34 раза больше, чем в 2022 г. По оценке агентства, в 2024 г. такие расходы могут составить 650 – 700 млрд тенге, в 2025 г. – 700 – 800 млрд тенге, а в 2026 г. – 400 - 500 млрд тенге. Финансирование ожидаемо будет осуществляться за счет инвестиций правительства и привлечения льготных кредитов.

Источник: zdmira.com, 28.01.2024

Повышение тарифов на железнодорожные перевозки – критически необходимая мера?

Железнодорожный транспорт играет важнейшую роль в экономике Казахстана, обеспечивая более половины всего грузооборота и перевозку большей части экспортных и транзитных грузов. Только по итогам 2024 года на железнодорожный транспорт пришлось 64% грузооборота.

В стране уделяется серьёзное внимание развитию этого сегмента. Так, только на текущий момент можно определить три важных госпрограммы, которые направлены на становление железнодорожного транспорта в РК:

- Концепция развития железнодорожного транспорта Республики Казахстан до 2029 года;
- Концепция развития транспортно-логистического потенциала Республики Казахстан до 2030 года;
- Национальный инфраструктурный план Республики Казахстан до 2029 года.

В целом железнодорожная отрасль РК содержит большие возможности для развития. Находясь в центре Евразии, Казахстан обладает гигантским транзитным потенциалом.

В Казахстане сформированы и функционируют пять международных транспортных коридоров:

1. Северный коридор Трансазиатской железнодорожной магистрали (ТАЖМ).

Связывает Западную Европу с Китаем, Корейским полуостровом и Японией через Россию (на участке Достык/Хоргос – Актогай – Саяк – Мойынты – Астана – Петропавловск (Пресногорьковская)).

2. Южный коридор ТАЖМ.

Коридор проходит по маршрутам Юго-Восточная Европа – Китай и Юго-Восточная Азия через Турцию, Иран, страны Центральной Азии (на участке Достык/Хоргос – Актогай – Алматы – Шу – Арысь – Сарыагаш).

3. Центральный коридор ТАЖМ.

Имеет важное значение для региональных транзитных перевозок по направлению Центральная Азия – Северо-Западная Европа (на участке Сарыагаш – Арысь – Кандагач – Озинки).

4. TRACEKA (ТРАСЕКА).

Связывает Восточную Европу с Центральной Азией через Черное море, Кавказ и Каспийское море (на участке Достык/Хоргос – Алматы – Актау, в том числе через перспективный спрямляющий железнодорожный маршрут Жезказган – Бейнеу, а также Ахалкалаки (Грузия) – Карс (Турция)).

5. Север – Юг.

Пролегает в Северную Европу из стран Персидского залива в Россию и Иран с участием Казахстана на участках морской порт Актау – регионы Урала России и Актау – Атырау, а также через новую железнодорожную линию Узень – Берекет (Туркменистан) – Горган (Иран).

Железнодорожная сфера в Казахстане в основном контролируется государством, и особую роль в этом играет национальная компания «Қазақстан темір жолы» (КТЖ), причём как на внутреннем, так и на внешнем рынке. Недавно в компании объявили о росте тарифов на услуги магистральной железнодорожной сети (МЖС) при перевозке грузов на экспорт. Повышение начинается с 7 марта 2025 года и касается в основном сырьевого экспорта.

Новость в СМИ вызвала сильный резонанс.

Для начала следует отметить, что это решение не было спонтанным. Ещё в сентябре прошлого года правительство во главе с премьер-министром поддержало КТЖ и одобрило повышение регулируемых тарифов на грузовые перевозки до уровня рентабельности.

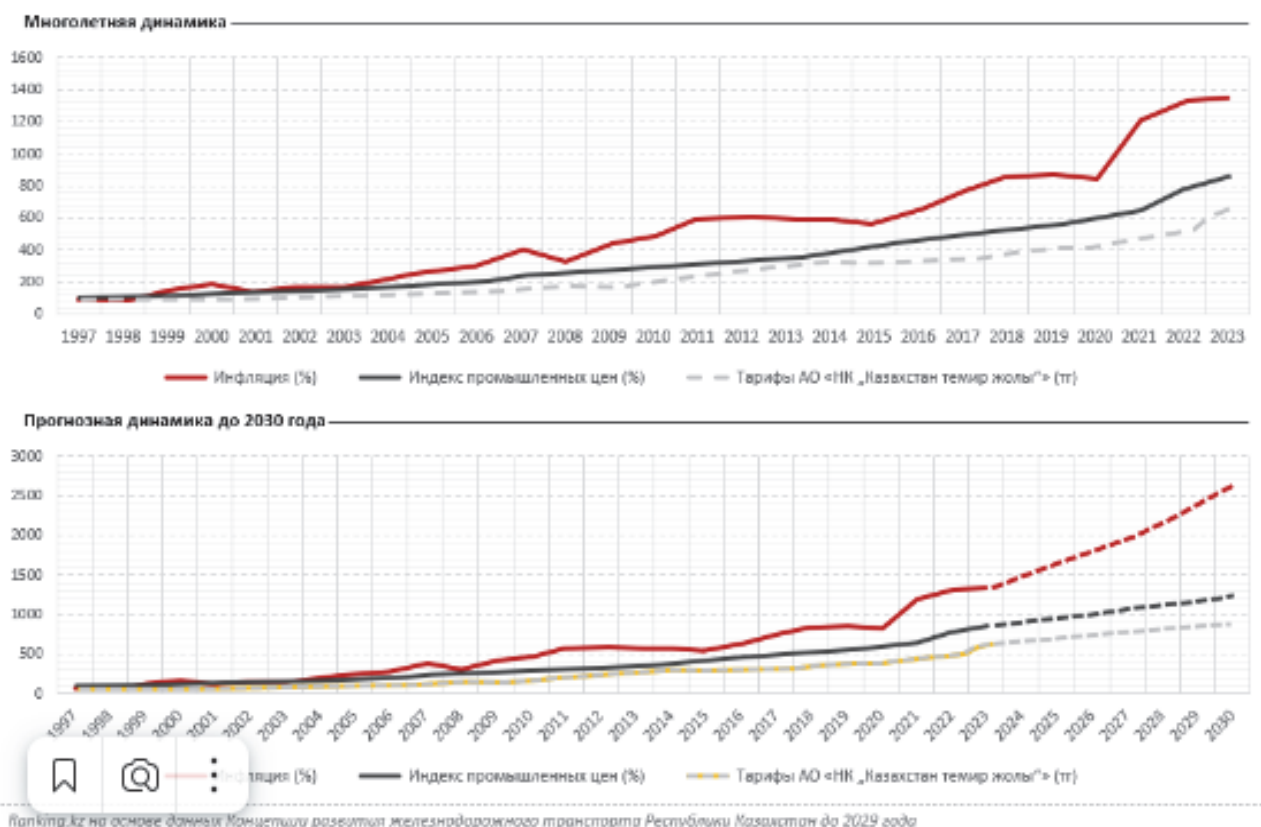
Кроме того, проблемы, связанные с искусственным сдерживанием тарифов в многолетней динамике и в целом с недостатками тарифной политики в железнодорожной отрасли отмечаются во всех вышеупомянутых государственных программах, а также в разных исследованиях, в том числе от «Аналитического исследовательского центра развития конкуренции» и Halyk Finance.

Так, в Концепции развития железнодорожного транспорта Республики Казахстан до 2029 года отмечено, что номинальный рост тарифов за перевозку грузов за весь период с обретения независимости существенно отстаёт от роста цен в экономике (производственных и потребительских цен), что приводит к накоплению износа и невозможности простого воспроизводства активов, не говоря уже про расширенное воспроизводство.

Ухудшение стоимости и качества активов вследствие недофинансирования инвестиционных потребностей и сдерживания тарифов ниже индекса цен в экономике накапливает проблемы отрасли в течение длительного времени. Прогноз долгосрочной динамики цен и тарифов показывает продолжение тенденции отставания роста тарифов от роста цен в экономике. Поэтому все долгосрочные финансовые обязательства, связанные с инвестициями в активы, порождают критические риски неправильной оценки динамики цен и тарифов, поскольку существует прямая и обратная зависимость изменения регулируемых тарифов и уровня инфляции.

Помимо этого, сдерживание цен на нерыночных условиях и необходимость инвестиций привели к повышению долговой нагрузки КТЖ. Таким образом, в случае если тарифы компании сохранились бы на текущем уровне, к 2030 году задолженность КТЖ, по оценкам «Аналитического исследовательского центра развития конкуренции», увеличилась бы более чем в 2 раза, до 7,2 трлн тг.

Изменения инфляции, индекса промышленных цен и тарифов АО «НК «Казахстан темир жолы»



В этих условиях критически важно менять тарифную политику в железнодорожной отрасли, что и происходит сейчас.

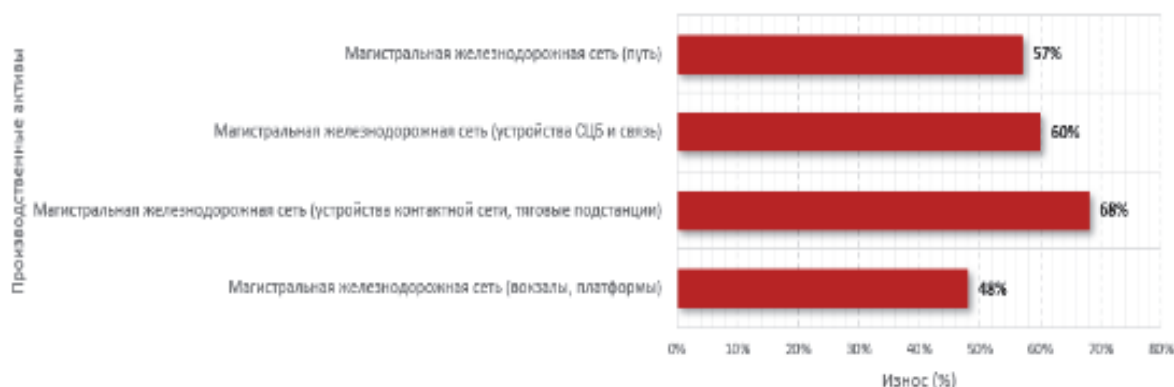
При этом, как отмечают в КТЖ, среди стран СНГ на территории Казахстана действуют самые низкие железнодорожные тарифы на грузовые перевозки. Так, если сравнивать с ближайшими соседями, казахстанские тарифы ниже российских в 2,7 раза, кыргызстанских – в 4,5 раза, узбекистанских – в 7 раз. По сути такими низкими тарифами АО «НК «Казахстан темир жолы» субсидирует соседние страны, которые в основном импортируют казахстанское сырьё для дальнейшей переработки.

Текущий уровень тарифов не позволяет возместить себестоимость оказываемых КТЖ услуг и получить в полном объёме прибыль для поддержания в надлежащем состоянии железнодорожной сети. В результате

магистральные пути демонстрируют высокую степень износа, что сказывается на их надёжности.

По сравнению с внутренними перевозками экспортные не влияют на инфляцию и менее чувствительны к росту железнодорожных тарифов КТЖ. Получаемая выручка от роста экспортных тарифов будет направляться на развитие железнодорожной инфраструктуры, в том числе на проекты Трансказахстанского железнодорожного коридора. Это очень важный момент. К примеру, КТЖ совместно с правительством РК реализует крупные инфраструктурные проекты стоимостью в 2,1 трлн тг (строительство линий Достык – Мойынты, Дарбаза – Мактаарал, обводной линии вокруг алматинского узла, Мойынты – Кызылжар, Алтынколь – Жетыген, строительство автоблокировок), направленные на развитие транспортно-логистического потенциала страны. В проводимой работе особое внимание уделяется развитию Трансказахстанского железнодорожного коридора, упомянутого главой государства на расширенном совещании правительства РК.

Степень износа производственных активов в железнодорожном секторе



Banking.kz на основе данных Концепции развития железнодорожного транспорта Республики Казахстан до 2029 года

Как отмечалось ранее, именно сдерживание тарифов сильно сказывается на инвестиционной активности в отрасли, и это привело к существенному износу всей инфраструктуры. Так, на текущий момент ситуация по износу производственных активов такова:

магистральная железнодорожная сеть (путь) – 57%;

магистральная железнодорожная сеть (устройства СЦБ и связь) – 60%;

магистральная железнодорожная сеть (устройства контактной сети, тяговые подстанции) – 68%;

магистральная железнодорожная сеть (вокзалы, платформы) – 48%.

Таким образом, повышение экспортных тарифов – критически необходимая мера, которая должна улучшить ситуацию с износом сетей,

привлечением инвестиций в отрасль и в целом становлением железнодорожной отрасли. Острота этой проблемы отмечена во многих государственных программах. Кроме того, важно понимать: искусственное сдерживание цен в рыночной экономике – путь в один конец. В Казахстане активно переходят на рыночную тарификацию в разных отраслях, в том числе в коммунальном секторе, сфере ГСМ и не только. Железнодорожная отрасль – не исключение, причём если в коммунальном секторе меры по увеличению тарифов начались несколько лет назад, то в этой сфере – только сейчас.

Источник: ranking.kz, 12.03.2025

Новые горизонты развития Железных дорог Узбекистана

В ноябре 2024 года исполняется 30 лет с момента образования АО «Узбекистон темир йуллари» (Железные дороги Узбекистана). О том, каких успехов удалось достичь к настоящему времени, какие проекты реализуются сегодня и какие задачи стоят на будущее, рассказывается в статье, предоставленной АО «Узбекистон темир йуллари».

Республика Узбекистан – независимое государство, расположенное в сердце Центральной Азии, которое граничит с Афганистаном, Таджикистаном, Кыргызстаном, Туркменистаном и Казахстаном. Страна, выбравшая демократический путь развития, обладает устойчивой рыночной экономикой и является сегодня одной из самых стабильно развивающихся республик в Центральной Азии.

За последние годы в Узбекистане осуществлены масштабные мероприятия, направленные на развитие сферы транспорта и транспортных коммуникаций, обеспечение высокого уровня безопасности перевозок, совершенствование системы управления отраслью, подготовку квалифицированных специалистов. Вместе с тем, современные тенденции экономического развития требуют формирования и реализации единой государственной транспортной политики для обеспечения доступности и качества транспортных услуг с учётом географического расположения республики, а также внедрения современных технологий.

Железные артерии Узбекистана

АО «Узбекистон темир йуллари», с момента своего образования 7 ноября 1994 года, уже более 30 лет является важнейшим структурообразующим звеном в формировании и развитии экономики Республики Узбекистан.

Устойчивое развитие, стабильность, внедрение инновационных технологий, динамичное повышение темпов экономического и промышленного роста предприятий АО «Узбекистон темир йуллари» создают благоприятные условия для развития транспортной отрасли и всей экономики Республики Узбекистан в целом.

Одной из основных задач Компании является удовлетворение потребностей экономики в обеспечении своевременными грузовыми и пассажирскими перевозками. Работа в указанном направлении ведётся в разных сферах и направлена на обеспечение безопасной максимально возможной пропускной и провозной способности сети железных дорог Республики Узбекистан.

Формирование грузо- и пассажиропотоков, оптимизация расходов на эксплуатацию железных дорог, обеспечение безопасности движения поездов осуществляется в тесном сотрудничестве с зарубежными партнёрами, в рамках международных соглашений.

АО «Узбекистон темир йуллари» представляет собой единую сеть железных дорог Республики Узбекистан общей протяжённостью 7488 км, из которых 3328,7 км электрифицировано. Текущее состояние железнодорожных путей и сопутствующих коммуникаций позволяет обеспечивать движение поездов с максимальной скоростью до 160-250 км/ч. Локомотивный парк состоит из 500 единиц локомотивов и моторвагонного подвижного состава, включая тепловозы, электровозы и электропоезда. Вагонный парк включает в себя 20 тыс. грузовых и 700 пассажирских вагонов. В объёме грузооборота всех видов транспорта доля железнодорожных перевозок составляет 55 %.

АО «Узбекистон темир йуллари» продемонстрировало впечатляющие результаты за последние восемь лет (2016 - 2024 гг.): общий объём перевезённых грузов достиг уровня в 606,5 млн тонн, что свидетельствует о высокой эффективности и интенсивности работы компании.

Согласно статистическим данным, общий объём грузооборота в АО «Узбекистон темир йуллари» составил 207,6 млрд ткм. При этом количество экспортируемых товаров достигло 83,5 млн т, что позволило увеличить грузооборот до 23,1 млрд ткм. Объём импортируемых грузов достиг 156,5 млн т, при этом грузооборот по этим товарам составил 28,3 млрд ткм. Транзитные перевозки также продемонстрировали высокие показатели, достигнув объёма в 75,0 млн т, с грузооборотом в 47,0 млрд ткм.

Не менее важными являются данные по внутренним перевозкам, где объём транспортировки грузов составил 512,7 млн т, а грузооборот достиг 109,3 млрд ткм.

Пассажирские перевозки также демонстрируют положительную динамику. Так, общее число перевезённых пассажиров составило 127,5 млн человек, а пассажирооборот превысил 31,7 млрд пасс.-км.

Продолжая развиваться, расширять свои возможности и увеличивать эффективность своей работы, Акционерное общество привлекало всё большее число железнодорожных работников, средняя численность которых за указанный период достигла 65710 человек, включая 50282 человек, занятых основными видами деятельности.

С момента обретения независимости было построено и восстановлено свыше 5450 км железнодорожных путей, электрифицировано более 2330 км железнодорожных участков, а также возведено и реконструировано 30 вокзалов. Эти масштабные проекты внесли существенный вклад в укрепление транспортной системы страны и обеспечили устойчивый рост экономики.

Стоит отметить, что в целях улучшения транспортных связей между крупными городами и отдалёнными районами, интеграции регионов и увеличения товарооборота, облегчения транспортировки природных ресурсов, а также создания новых возможностей для туризма железнодорожная система Республики Узбекистан была дополнена следующими новыми и модернизированными железнодорожными линиями:

- «Навои – Учкудук – Султауваиздаг – Нукус» длиной 341,6 км;
- «Ташгузар – Бойсун – Кумкурбан» длиной 223 км;
- «Ангрен – Пап» длиной 124,1 км;
- «Бухара – Мискен» длиной 355 км;
- «Шават – Караузьяк» длиной 85 км.

Вместе с тем, в целях повышения скорости движения поездов, в частности, организации скоростного сообщения между городами, поэтапного изменения экологического состояния регионов за счёт сокращения выбросов углекислого газа в атмосферу были электрифицированы следующие железнодорожные участки:

- «Мароканд – Карши» длиной 140 км;
- «Коканд – Маргилан Андижан» длиной 141 км;
- «Карши - Термез» длиной 325 км;
- «Пап-Коканд – Андижан» длиной 145 км;
- «Мароканд – Навои – Тинчлию» длиной 159 км.

Кроме того, в рамках сотрудничества с соседними странами АО «Узбекистон темир йуллари» осуществило строительство первой железнодорожной линии в Афганистане «Хайратон – Мазари-Шариф». Эта линия имеет протяжённость 75 километров и играет важную роль в улучшении транспортной связанности региона.

Стоит отметить, что между Управлением железных дорог Афганистана и АО «Узбекистон темир йуллари» был подписан контракт на ремонт и восстановление железнодорожной инфраструктуры Хайратон – Мазари-Шариф. Согласно этому контракту в 2023 году на железнодорожном мосту «Куш-Тепа» были проложены 163 метра новых железнодорожных путей, что значительно повысило пропускную способность данного участка дороги. Вместе с тем, станция Наибабад была полностью введена в эксплуатацию, и здание вокзала Хайратон также подверглось реставрации, что положительно сказалось на укреплении экономического взаимодействия между странами, улучшении логистики и создании благоприятных условий для ведения бизнеса.

Электрификация железных дорог в Узбекистане: успехи и перспективы развития

Электрификация железнодорожных путей в последние десятилетия стала одной из ключевых стратегических задач для многих стран мира, включая Республику Узбекистан. Внедрение электрической тяги позволяет не только снизить эксплуатационные расходы и увеличить скорость движения поездов, но и способствует устойчивому развитию транспортной инфраструктуры страны.

Сегодня общая протяжённость электрифицированных железнодорожных путей в Узбекистане достигает внушительной цифры – 3328,7 км. Этот показатель отражает результаты много- летних усилий правительства по реализации различных проектов в области железнодорожного транспорта. Электрификация позволила на 20 % сократить расходы на эксплуатацию поездов и увеличить скорость пассажирских и грузовых перевозок в 1,3 раза.

Особое внимание правительство уделяло созданию условий для высокоскоростного движения пассажирских поездов. Так, в 2010 году были завершены работы по строительству электрифицированного участка «Ташкент – Ангрею». В том же году прошли модернизацию участки «Янгиер-новая – Даштабад – Джизаю» и «Галляарал – Булунгур». Это позволило обеспечить движение пассажирских поездов со скоростью до 250 км/ч.

Важным этапом стало внедрение высокоскоростного движения в 2011 году на участке Ташкент – Самарканд, где поезда стали двигаться со скоростью 250 км/ч. В последующие годы были реализованы и другие значимые проекты:

1. 2015 год: электрификация участка «Мароканд – Карши» длиной 140,8 км;

2. 2016 год: строительство электрифицированной железнодорожной линии «Ангрен – Пап» (125 км со строительством тоннеля «Камчию» – 19,2 км). Также была проведена электрификация участка «Пап – Коканд – Андижан» протяжённостью 310 км. Этот проект способствовал укреплению связи Ферганской долины с остальными регионами республики и усилил роль Узбекистана как моста между Европой и Китаем, увеличивая его транзитный потенциал;

3. 2017 год: завершение строительства новой электрифицированной железнодорожной линии «Бухара – Мискен» длиной 355 км;

4. 2018 год: модернизация и электрификация железнодорожных участков «Карши – Китаб» протяжённостью 124 км и «Карши – Термез» протяжённостью 325 км.

До конца 2030 года узбекские железнодорожники планируют довести уровень электрификации железных дорог с текущих 45% до 65%, что свидетельствует о долгосрочных планах по улучшению транспортной системы страны и её интеграции в мировую экономику. Развитие электрифицированных линий способствует снижению вредных выбросов, что делает железнодорожный транспорт экологически чистым и привлекательным для пассажиров и грузоотправителей.

Производственный потенциал отрасли

АО «Узбекистон темир йуллари» является одной из немногих компаний в СНГ, занимающихся машиностроением.

На базе промышленных предприятий АО «Узбекистан темир йуллари» освоен серийный выпуск пассажирских и грузовых вагонов. Это, в частности, купейные пассажирские вагоны с кондиционированием воздуха, наиболее востребованные виды грузовых вагонов – крытые, цистерны для нефтепродуктов и полувагоны. Интенсивно развиваются процессы импортозамещения и локализации производства запасных частей, узлов и деталей для подвижного состава и железнодорожной инфраструктуры.

Благодаря эффективной деятельности железнодорожников в Узбекистане сформированы основы тяжёлого машиностроения.

На базе АО «Узтемирийулмаштаъмир» накоплен огромный опыт работы по ремонту и модернизации локомотивов с продлением срока службы, где модернизируется основная часть парка магистральных локомотивов принадлежности АО «Узбекистан темир йуллари». В настоящее время проводятся опытно-конструкторские разработки, связанные с модернизацией маневровых тепловозов. В связи со строительством новых участков и электрификацией железнодорожных линий в Узбекистане АО «Узтемирийулмаштаъмир» предусматривает расширение номенклатуры

выпускаемой продукции и освоение выпуска новых видов продукции и услуг. С этой целью устанавливается оборудование, отвечающее требованиям современных технологий.

В АО «Ташкентский завод по ремонту и строительству пассажирских вагонов» ведутся работы по капитально-восстановительному ремонту и изготовлению новых пассажирских вагонов, а также вагонов для метрополитена.

Следует отметить также успешное сотрудничество с зарубежными партнёрами. В частности, на АО «Литейно-механический завод», специализирующемся на производстве литейной продукции и строительстве грузовых вагонов, установлено литейное оборудование немецких компаний Künkel Wagner и Otto Junker. Данное оборудование соответствует требованиям высоких технологий. Специалистами завода освоено производство литых деталей для подвижного состава, получены сертификаты соответствия международного уровня на литые детали тележек грузовых вагонов.

Вместе с тем, строительство вагонов-цистерн и полувагонов осуществляется на базе АО «Андижанский механический завод». Завод поставляет вагоны не только промышленным предприятиям Узбекистана, но и зарубежным компаниям.

В текущем году предприятиями АО «Литейно-механический завод» и АО «Андижанский механический завод» произведён 1001 крытый грузовой вагон и 1230 полувагонов. В АО «Ташкентский вагоностроительный и ремонтный завод» выпущено 12 новых пассажирских вагонов.

В настоящее время в целях увеличения производственных мощностей заводов ведутся работы по сотрудничеству с зарубежными странами по закупке оборудования и станков.

«Афросиаб» – первый высокоскоростной электропоезд в Центральной Азии

В соответствии с рейтингом Global High-Speed Train Ranking Узбекистан занимает 17-е место в списке 20 стран с развитой высокоскоростной железнодорожной инфраструктурой. Высокоскоростной электропоезд «Афросиаб» производства испанской компании Patentes Talgo S.L. начал курсировать между основными городами Узбекистана – Ташкентом и Самаркандом с августа 2011 года.

Сегодня АО «Узбекистан темир йуллари» эксплуатирует 6 единиц высокоскоростных электропоездов «Афросиаб» по маршруту «Ташкент – Самарканд – Карши» и «Ташкент – Самарканд – Бухара».

Поезд развивает скорость до 250 км/ч. Путь от Ташкента до Самарканда протяжённостью в 350 км поезд проходит за 2 часа 8 минут, а до

Бухары – за 3 часа 20 минут: ранее время в пути составляло 7-8 часов. Расстояние между городами Ташкентом и Карши, составляющее 511 км, поезд «Афросиаб» преодолевает за 3 часа. Ранее поезда преодолевали этот путь вдвое дольше.

Новый путь развития железных дорог Узбекистана

С 2016 года железнодорожный транспорт, являющийся важной отраслью экономики страны, вступил в новый период развития, как и все остальные отрасли республики. 2 августа 2017 года Президент Республики Узбекистан подписал Указ «Об установлении Дня работников железнодорожного транспорта Республики Узбекистан».

Согласно данному документу начиная с 2017 года первое воскресенье августа официально объявлено «Днём работников железнодорожного транспорта Республики Узбекистан». Это стало примером большого доверия и признания для железнодорожной отрасли, начавшей новый период развития в своей деятельности.

За короткий период времени на пути создания нового Узбекистана в железнодорожной системе были проведены важные исторические работы. В частности, железнодорожники Узбекистана задействованы в строительстве аэропортов, линий метро, мостов и путепроводов, а также в развитии угледобывающей промышленности.

По инициативе Президента Республики Узбекистан сотрудниками отрасли был основан единственный в Центральной Азии Ташкентский надземный метрополитен! Сегодня в Ташкенте надземная кольцевая линия метро общей протяжённостью 23,7 км, состоящая из 14 станций, обеспечивает качественное обслуживание жителей и гостей столицы.

Реформирование железнодорожного транспорта

В октябре 2023 года принято постановление Президента Республики Узбекистан «О мерах по коренному реформированию сферы железнодорожного транспорта Республики Узбекистан». Согласно данному документу определены приоритетные задачи поэтапного реформирования железнодорожной отрасли страны. В частности, в АО «Узбекистон темир йуллари» созданы новые структурные единицы.

В рамках задач, указанных в данном решении:

29 неотраслевых объектов железнодорожной системы выведены из эксплуатации и закреплены за соответствующими министерствами и ведомствами Республики Узбекистан;

пропускная способность за счёт строительства 10 дополнительных станционных путей на 7 станциях увеличена на 30 %;

срок доставки грузов на внутренних маршрутах сокращён на 59 %;

на железнодорожном пункте пропуска «Ок куприк» (Казахстан – Узбекистан) на границе построены 2 дополнительных пути. В результате пропускная способность поездов через Сарыагашский межгосударственный стыковой пункт пропуска Республики Казахстан на станцию «Ок Куприк» Республики Узбекистан увеличилась с 28 до 40 пар поездов в сутки.

Были капитально отремонтированы производственные предприятия по добыче щебня, на полную мощность начали работать рудники в Акче и Караузаке.

В 2024 году введены в эксплуатацию новая железнодорожная линия «Шават – Караузьяк» протяжённостью 85 километров, соединяющая Республику Каракалпакстан с Хорезмской областью, а также 423-метровый совмещённый железнодорожно-автомобильный мост через реку Амударью. В настоящее время по этому мосту в день проходит в среднем 12 000 автомобилей и 24 пары поездов в сутки. Расстояние этого маршрута сокращено до 156 километров, а время в пути поезда составляет 2 часа 30 минут. Также, в рамках проекта построено 10 железобетонных мостов, 241 искусственное водопропускное сооружение, 1 путепровод туннельного типа и 3 железнодорожных путепровода. Были возведены железнодорожные вокзалы Гурлен и Мангит, оборудованные всеми необходимыми удобствами.

АО «Шаргунькумир» совместно с генеральным подрядчиком – консорциумом китайских компаний приступило к монтажу механизированных угледобывающих комплексов в августе 2023 года, первый из которых был полностью сдан в эксплуатацию в ноябре, а второй – к концу декабря 2023 года.

Одна из задач в рамках фундаментальных реформ – это первый шаг в рамках цифровизации, который был реализован 30 октября 2023 года.

Важным этапом в деятельности АО «Узбекистан темир йуллари» по развитию современных информационных технологий стало создание нового IT-центра. В нём трудятся высококвалифицированные программисты, самые опытные специалисты по всем направлениям железнодорожной отрасли, а также квалифицированные сотрудники с опытом работы в зарубежных компаниях.

За короткий период времени был выполнен большой объём работ по цифровизации:

- в едином диспетчерском центре создан «Ситуационный центр», через который осуществляется визуализация, идентификация, контроль и анализ информации о железнодорожном транспорте в формате геоинформации; создана удобная информационная система для грузоперевозок «Единое окно», через которую в настоящее время проходят 99%

внутригосударственных перевозок: время, затрачиваемое клиентом, сократилось на 60 часов, устранены бюрократические барьеры и коррупционные факторы, улучшено качество железнодорожных услуг;

- благодаря внедрению электронной системы продаж, 65% билетов реализуется в электронном виде;

- цифровизация привела к сокращению времени доставки на 20%, увеличению пропускной способности основных железнодорожных участков на 25%, увеличению пассажиропотока на 15% и сокращению эксплуатационных расходов на 7%.

Также, в целях поддержки предпринимательской деятельности были предоставлены льготные тарифные преференции на внутригосударственные, экспортные и импортные грузовые перевозки. Сокращается время таможенного оформления грузов.

В рамках коренных реформ пассажирского хозяйства были образованы такие структурные подразделения, как АО «Узтемирйулйуловчю», АО «Темирйулэкспресс», ООО «Темирйул вокзаллари» и ООО «Шахар атрофида йуловчи ташиш».

За прошедший год были закуплены 28 новых современных пассажирских вагонов, а количество пассажирских поездов увеличено в 2 раза.

Увеличилось количество вагонов в пассажирских поездах дальнего следования, были организованы новые пассажирские маршруты в местном и прямом дальнем сообщении. Количество билетов, проданных в электронном виде, увеличилось с 40 % до 62%.

В рамках сотрудничества с международными организациями в железнодорожной сфере развивается международное взаимодействие с более 32 странами мира, в частности, с Австрией, Азербайджаном, Афганистаном, Германией, Грузией, Индией, Испанией, Италией, Казахстаном, Катаром, Китаем, Республикой Кореей, Кыргызстаном, Пакистаном, Польшей, Россией, Таджикистаном, Туркменистаном, Турцией, Чехией, ОАЭ и другими странами.

Достижения АО «Узбекистон темир йуллари»

за 30-летний период в области логистики и взгляд в будущее

Пройдя масштабный путь развития, модернизации и интеграции в международную транспортную систему, АО «Узбекистан темир йуллари» осознаёт, что логистика всегда была и остаётся ключевым направлением деятельности, которое укрепило позиции Республики Узбекистан на международной арене.

Завершение строительства новых железнодорожных линий «Навои – Учкудук – Султауваиздаг – Нукус», «Ташгузар – Байсун – Кумкурбан» и

«Ангрен – Пап» окончательно сформировало национальную железнодорожную сеть Республики Узбекистан. Эти стратегически важные инфраструктурные проекты существенно повысили транспортную независимость страны, позволив связать отдалённые регионы Узбекистана с основными экономическими центрами и значительно сократив зависимость от внешних транзитных путей.

Введение в эксплуатацию первого крупного железнодорожного проекта на территории Афганистана «Хайратон – Мазари-Шариф» стало важным шагом не только для улучшения торгово-транспортных связей с Афганистаном, но и для стабилизации и укрепления региональной безопасности через экономическую поддержку.

Железная дорога «Хайратон – Мазари-Шариф» соединила Узбекистан с северным Афганистаном, предоставив критически важный транспортный коридор для перевозки грузов и пассажиров. Она также открыла путь для дальнейших глобальных транспортных проектов, связанных с Афганистаном, обеспечив стране важное место на карте международных транспортных путей.

В качестве логического продолжения строительства железной дороги «Хайратон – Мазари-Шариф» в настоящее время Узбекистан активно продвигает проект по строительству железной дороги «Термез – Мазари-Шариф – Логар – Харлачи». Этот проект представляет собой стратегически важный этап в расширении транспортной инфраструктуры, которая свяжет Узбекистан со странами Южной и Юго-Восточной Азии через Афганистан.

В реализации данного проекта участвуют такие страны, как Россия, Катар, Объединённые Арабские Эмираты, Казахстан, а также международные финансовые институты, что подтверждает высокий уровень доверия к проекту и его значимость на международной арене.

Строительство железной дороги «Китай – Кыргызстан – Узбекистан» с более чем 25-летней историей вошло в практическую фазу реализации. В июне 2024 года между руководителями Китая, Кыргызстана и Узбекистана в торжественной обстановке было подписано соглашение о начале строительных работ, что является значимым шагом в развитии транспортной инфраструктуры региона.

В настоящее время с целью реализации этого проекта было создано совместное предприятие между участвующими сторонами. Строительные работы планируется начать до конца текущего года, что откроет новые возможности для развития транспортных связей и экономического сотрудничества между Востоком и Западом.

АО «Узбекистан темир йуллари» сегодня является инициатором и активным участником нескольких крупных международных транспортных коридоров. В частности, одним из таких является международный мультимодальный маршрут «Страны АТР – Китай – Кыргызстан – Узбекистан – Туркменистан – Азербайджан – Грузия – Турция» (CASCA+), который играет важную роль в транспортировке грузов по направлению «Восток – Запад». Узбекистан является одним из инициаторов этого коридора, и на сегодняшний день страны Европы, такие как Австрия, Польша, Румыния и другие, проявляют большой интерес к этому транспортному маршруту.

Одновременно Узбекистан активно участвует в развитии международных транспортных коридоров по направлению «Север – Юг», который проходит по маршруту «Беларусь – Россия – Казахстан – Узбекистан – Афганистан – Пакистан». Данный транспортный коридор направлен на перевозку грузов из европейских стран в государства Юго-Восточной Азии через сухопутные маршруты. Развитие этого направления способствует увеличению транзитного потенциала Центрально-Азиатского региона, в частности Узбекистана, делая страну важным звеном в международных логистических цепочках.

Сегодня роль контейнерных перевозок на мировом логистическом рынке стремительно растёт. АО «Узбекистан темир йуллари» также проводит системную работу по развитию этого сегмента. В составе компании действует предприятие АО «Узтемирйулконтейнер», которое является одним из крупнейших операторов контейнерных перевозок как на международном, так и на внутреннем рынке.

На сегодняшний день компанией организованы регулярные контейнерные поезда по направлениям из России, Китая, Республики Кореи, Ирана и портов Европы. Это способствует увеличению уровня контейнеризации в международных перевозках с участием Узбекистана. Кроме того, на внутренних маршрутах между основными областями Узбекистана организованы экспресс-поезда, что значительно улучшает логистическую связь внутри страны и способствует развитию торговли и транспортной инфраструктуры.

Перспективные проекты будущего

В настоящее время ведутся интенсивные работы по электрификации железнодорожных участков «Бухара – Ургенч – Хива» протяжённостью 465 км и «Мискин – Нукус» протяжённостью 196 км.

Ещё одним важным проектом, осуществляемым в целях создания транспортной системы, удобной для туристов и местных жителей в горных районах Бостанлыкского района Ташкентской области, является проект

«Организация скоростного движения электропоездов по маршруту «Ташкент – Чирчик – Ходжикент» протяжённостью 68,6 км.

В результате реализации перечисленных проектов, прежде всего, повысится привлекательность и туристический потенциал, в несколько раз увеличится скорость грузовых и пассажирских перевозок, а также улучшится качество обслуживания граждан и гостей страны. Будет обеспечена экологичность и защита окружающей среды.

Вместе с тем, в 2024 году АО «Узбекистан темир йуллари» подписало контракт с одним из ведущих мировых производителей электропоездов – корейской компанией Hyundai-Rotem о закупке 6 высокоскоростных электропоездов. Курсирование современных электропоездов планируется осуществлять по маршруту «Ташкент – Бухара – Хива».

Кроме того, в столице Китая г. Пекине подписан важный документ о реализации стратегического проекта по строительству железной дороги «Китай – Кыргызстан – Узбекистан», направленный на укрепление экономических и транспортных связей региона. Данная железная дорога станет кратчайшим сухопутным маршрутом, соединяющим Китай с Узбекистаном.

Ведутся работы по реализации проекта «Строительство железнодорожной линии Узбекистан – Афганистан – Пакистан», которая является стратегически важной железной дорогой, соединяющей Центральную Азию с Южной и Юго-Восточной Азией.

Мотивация - главный ключ к успеху

Прочный фундамент каждой отрасли, несомненно, определяется молодыми специалистами и их потенциалом. В этом контексте особое внимание уделяется подготовке молодых специалистов, обладающих современными знаниями и владеющих передовыми технологиями и навыками в железнодорожной сфере. Ежегодно в учебных заведениях, в частности, в Ташкентском государственном университете транспорта, выпускается около 3 тысяч специалистов в данной области, которые трудоустраиваются на различные предприятия и организации железнодорожного транспорта. Кроме того, многие молодые специалисты получают образование и в престижных зарубежных железнодорожных вузах Российской Федерации, Германии, Австрии, Республики Кореи и других стран.

Общественная жизнь железнодорожников, которые самоотверженно трудятся и достигают больших профессиональных высот, также заслуживает похвалы.

С созданием учреждения «Темир йул ижтимоий хизматлар» в результате коренной реформы отрасли деятельность медицинских

учреждений системы, дворцов культуры, железнодорожного музея, детских летних лагерей отдыха идёт в совершенно новом направлении. Санатории-профилактории, больницы и поликлиники оснащены самым современным высоко технологичным медицинским оборудованием.

Помимо этого, в целях повышения качества медицинского обслуживания железнодорожников налаживается перспективное сотрудничество с известными зарубежными и республиканскими медицинскими учреждениями и научно-практическими медицинскими центрами.

Сегодня в новом Узбекистане железной дороге предоставлена широкая возможность для реализации таких задач, как налаживание прямого сотрудничества с мировыми железнодорожными сетями, укрепление материально-технической базы, эффективное использование имеющихся внутренних мощностей, привлечение иностранных инвестиций, а также обновление и модернизация подвижного состава. Благодаря этому, сегодня железнодорожный транспорт страны занимает весомое место среди железных дорог других стран мира по показателям качества и безопасности, модернизации и электрификации.

Трудолюбивые работники и труженики отрасли, посвятившие свою жизнь её развитию, самоотверженно трудящиеся на благо страны и применяющие свой опыт для процветания Родины и благополучия народа, удостоены высокого признания со стороны государства. В частности, 6 наиболее выдающихся работников железнодорожной отрасли удостоены звания «Герой Узбекистана», а сотни сотрудников награждены различными государственными наградами и более тысячи работников награждены знаком «Почётный железнодорожник».

Сегодня, когда темпы жизни и прогресса растут с небывалой скоростью, сама эпоха ставит перед железнодорожной системой, как и перед всеми отраслями экономики, весьма сложные и актуальные задачи.

В частности, железной дороге ещё предстоит проделать огромную работу по дальнейшему развитию железнодорожной отрасли, увеличению объёма предоставляемых услуг и улучшению их качества, строительству важных современных инфраструктурных и коммуникационных объектов в Республике Узбекистан. Коллектив АО «Узбекистон темир йуллари», являющийся многонациональным и сплочённым, благодаря своему самоотверженному труду, богатому опыту и творческому потенциалу, добросовестно выполняет поставленные перед ним задачи.

Источник: Бюллетень ОСЖД.-2024.-№5.-с.1-10

АФРИКА

Железнодорожные проекты Африки в 2025 году

В **ЮАР** в 2025 г. состоится давно планируемое открытие доступа к инфраструктуре для частных операторов грузовых железнодорожных перевозок. В конце 2024 г. наряду с учреждением ведомства Transnet Rail Infrastructure Manager (TRIM) опубликован документ Network Statement, в котором представлена информация, требующаяся для обеспечения прозрачного и свободного от дискриминации доступа к железнодорожной инфраструктуре для частных операторов перевозок.

В этом документе, который будет обновляться ежегодно, принята система дифференцированных тарифов за доступ к инфраструктуре. Тарифы варьируются в зависимости от номенклатуры грузов и направлений перевозок. Вводятся два вида тарифов. За основу одного из них взят объем поездной работы, другого – грузооборот. Заявки по первым выставленным на тендер пакетам перевозок полезных ископаемых и контейнеризованных грузов в объеме до 2,4 млн т по пяти коридорам принимались до 7 февраля 2025 г., затем, после истечения 60-дневного периода, отведенного для подготовки и вынесения решений, будут объявлены победители.

Существенной поддержкой для национального грузового оператора Transnet является одобренный в июле 2024 г. Африканским банком развития (AfDB) кредит в 1 млрд долл. США на 25-летний срок. Первый транш позволит ускорить реализацию рассчитанного на 18 месяцев плана по восстановлению объемов грузовых перевозок.

Что касается пассажирских перевозок, то национальный оператор PRASA и власти Кейптауна согласовали документ Service Level Plan, определяющий объем и качество оказываемых транспортных услуг. Документ нацелен на то, чтобы заложить основу для усиления взаимодействия оператора и властей в сфере управления железнодорожными пассажирскими перевозками, как это предусмотрено в таком основополагающем документе, как National Rail Policy.

PRASA намерен подписать аналогичные документы с администрациями других городов, где он выполняет перевозки.

В 2024 г. существенный импульс в ЮАР был придан развитию высокоскоростного движения. В октябре 2024 г. власти провинций Лимпопо и Гуатенг объявили на совместной встрече о продвижении планов по строительству высокоскоростной линии, связывающей эти две провинции.

Достигнута договоренность о проведении совместных консультаций с основными заинтересованными сторонами на национальном уровне, включая

представителей правительства и ключевых министерств, с тем чтобы определить необходимое долевое участие в проекте. Движущей идеей проекта является слияние экономик двух провинций и их последующий рост наряду с внедрением бесшовных транспортных технологий. Проект железнодорожного сообщения Гаутенг – Лимпопо будет включен в национальный план развития на среднесрочную перспективу.

Замбия как естественный логистический хаб

За пределами Южной Африки одним из наиболее значимых считается проект строительства железнодорожной линии Замбия – Лобиту в рамках еще более масштабного проекта создания трансафриканского коридора между западным и восточным побережьем континента. К строительным работам на линии Замбия – Лобиту запланировано приступить в начале 2026 г. Стратегическое положение Замбии как естественного логистического хаба обусловлено наличием двух железных дорог: Zambia Railways (ZRL) и TAZARA, связывающей Замбию и Танзанию. Наиболее развитой в транспортном отношении частью страны является территория, по которой проходит железнодорожный коридор от Моста водопада Виктория (совмещенного автомобильно-железнодорожного арочного моста через реку Замбези на границе Замбии и Зимбабве) до замбийского города Чилилабомбе на границе с Демократической Республикой Конго.

Широкие возможности открываются и в связи с реализацией проекта Kazungula, который предполагает строительство железной дороги длиной 445 км, соединяющей станцию Мосетсе в Центральном округе Ботсваны с городом Ливингстон в Южной провинции Замбии. Линия пройдет по новому совмещенному автомобильно-железнодорожному мосту Казунгула через реку Замбези на границе между Замбией и Ботсваной. Этот совместный проект правительств Замбии и Ботсваны обеспечит альтернативный маршрут в южноафриканские порты для Замбии и Демократической Республики Конго. В настоящее время проект находится на стадии проведения ТЭО, оцениваются перспективы роста грузопотоков и улучшения региональной связности.

В качестве перспективного торгового маршрута рассматривается также коридор Nacala длиной 912 км, который проходит по северной части Мозамбика и обслуживает глубоководный порт Накала. Недавние инициативы правительства Малави совместно с оператором Nacala Logistics были направлены на улучшение железнодорожной инфраструктуры до границы с Замбией. Железные дороги Замбии (ZRL) в настоящее время совместно с частными партнерами работают над увеличением объема перевозок на линии Чипата – Мчинджи, которая связывает территории Замбии и Малави. В этом проекте в Замбии рассчитывают использовать опыт

Мозамбика и Малави, накопленный в области железнодорожного строительства. Согласно проекту другая линия в Замбии – Чипата – Серендже должна примыкать к железной дороге TAZARA в Серендже. Это еще одно важное для Замбии направление в части диверсификации маршрутов перевозок на экспорт.

В соседнем Мозамбике, несмотря на напряженную внутреннюю обстановку, администрация портов и железных дорог страны (Portos e Caminhos de Ferro de Mocambique, CFM), которая отмечает в 2025 г. свое 130-летие, планирует дальнейшее расширение масштабов деятельности. CFM объявила о проведении двух тендеров на очередной этап реконструкции линии Мапуту – Рессано-Гарсия, включающий проектирование второго пути на участке Мовене – Рессано-Гарсия, мостовых сооружений, расширение сортировочной станции в Рессано-Гарсия и обновление системы сигнализации. Этот этап работ будет включать подготовку тендерной документации по двум отдельным контрактам: первый – на строительство второго пути и расширение сортировочной станции, второй – на обновление системы сигнализации.

Проекты Намибии, Зимбабве, Уганды, Танзании

На западе южной части Африки, в *Намибии*, также планируется реализация проектов развития железнодорожного транспорта.

На 2024/2025 финансовый год на проекты обновления железнодорожной инфраструктуры направляется 2,5 млрд намиб. долл. (140 млн долл. США), включая реконструкцию линии Кранцберг – Очиваронго и железной дороги Сандверхаар – Бухгольцбрунн. В следующие 3 года на развитие железных дорог страны выделяется 6,6 млрд намиб. долл. и еще 300 млн долл. дополнительно направляется на улучшение эксплуатационной работы.

Из внешних источников получено 3,7 млрд намиб. долл. на реконструкцию линий Кранцберг – Цумеб и Отави – Хрутфонтейн, правительство предоставило на эти цели еще 3,4 млрд долл.

В конце 2024 г. было объявлено несколько тендеров, в том числе на ремонтные работы, в частности на участке Китмансхуп – Людериц линии до Ариамсфлея. В ближайшее время планируется подготовить тендерную документацию по проекту линии Виндхук – Гобабис.

Объявлено приглашение на участие в тендере по второму этапу реконструкции линии Сандверхаар – Бухгольцбрунн.

Что касается проекта строительства железной дороги Trans-Kalahari, которая свяжет главный порт Намибии Уолфиш-Бей со столицей Ботсваны Габороне, то заявки на участие в нем подали 13 соискателей.

Программа инвестиций в инфраструктуру *Зимбабве* на 2025 г. была обнародована в ноябре 2024 г. В ней представлены амбициозные планы по восстановлению железнодорожной инфраструктуры в стране и снижению давления на чрезмерно загруженную дорожную сеть. Программа предусматривает привлечение финансирования как со стороны частного сектора, так и из госбюджета, что позволит справиться с серьезными проблемами транспортного сектора экономики.

Заключение в 2024 г. рамочного соглашения между Национальными железными дорогами Зимбабве (NRZ) и компанией China Railway International Group (CRIG) стало отправной точкой для реализации национального проекта реабилитации железных дорог Зимбабве.

В рамках его первого этапа, оцениваемого в 257,2 млн долл. США, планируется приобретение локомотивов, вагонов и оборудования для ремонта подвижного состава, а также срочный ремонт на поврежденных участках сети и восстановление ключевых грузовых и сортировочных станций.

Инициатива нацелена на то, чтобы изменить тенденцию переключения грузопотока на автомобильный транспорт, развитие которой было обусловлено неудовлетворительным состоянием железных дорог страны. Результатом такой тенденции стали увеличение стоимости грузовых перевозок и перегруженность автодорог. В последнее время уже наметился определенный прогресс, в том числе можно отметить улучшение эксплуатационных показателей на железнодорожных линиях Мачипанда – Мутаре и Франсисаун – Булавайо. Приняты также меры по борьбе с воровством, включая контроль с помощью беспилотных средств и камер видеонаблюдения. Для поддержки этих мер из госбюджета выделено 180 млн зимбаб. долл. (479 тыс. долл. США).

В Зимбабве рассчитывают на то, что масштабная программа восстановления инфраструктуры приведет к снижению логистических издержек уже в ближайшие годы.

В расположенной к северу от Танзании *Уганде* в ноябре 2024 г. состоялась торжественная церемония начала строительства железной дороги, которая соединит Кампалу, столицу Уганды, и город Малаба на границе с Кенией. Электрифицированная линия (Eastern Line) длиной 273 км колеи 1435 мм станет важным торговым и транспортным коридором для Восточной Африки с планируемым ежегодным объемом перевозок 25 млн т. Линия свяжет столицу Уганды с портом Момбаса в Кении после завершения там строительства линии Найваша – Малаба. В результате время транзита между Кампалой и Момбасой сократится с нынешних 14 сут до 24 ч.

В декабре 2024 г. в соседней *Танзании* Африканский банк развития (AfDB), Deutsche Bank и французский банк Societe Generale подписали соглашение о взаимодействии, которое предусматривает выделение 1,2 млрд долл. США на развитие сети железных дорог колеи 1435 мм в Танзании. В декабре 2024 г. на площадке Африканского инвестфорума в столице Марокко Рабате была закреплена ведущая роль AfDB в финансировании строительства заключительного участка линии Табора – Кигома длиной 411 км.

В рамках проекта линии колеи 1435 мм стоимостью 2,3 млрд долл. США крупнейший порт Танзании на берегу Индийского океана Дар-эс-Салам связывается с городом Мванза на южном берегу озера Виктория. И далее планируется продлить линию в Руанду, Бурунди, ДРК и Уганду. Это откроет существенные экономические возможности для создания новых коридоров, в частности для транспортировки сельскохозяйственной продукции и полезных ископаемых через Восточную и Центральную Африку.

*Источники: Материалы компании Transnet Rail Infrastructure Manager (www.transnet.net);
IRJ The Railway in 2025, pp. 27 – 29;
Железные дороги мира.-2025.-№3.-с.42-45*

Китайские компании построят железную дорогу для Танзании и Бурунди

Правительства Танзании и Бурунди подписали соглашение на сумму 2,15 млрд долл. с двумя китайскими строительными и инженерными компаниями о создании железной дороги стандартной колеи протяженностью 282 км между двумя странами.

Контракт получили China Railway Engineering Group и China Railway Engineering Design and Consulting. Линия, которую они будут строить, пройдет из танзанийского города Увинза до Мусонгати в центральной части Бурунди, где расположено крупное месторождение никеля, а также находятся запасы золота, платины, палладия, меди и железа.

Новая линия является частью проекта по строительству 651-километровой линии от Таборы до Мусонгати, который спонсирует Африканский банк развития. Основная цель – транспортировка полезных ископаемых до 3 млн тонн в год.

Кроме строительства новых линий, Танзания активно закупает новый подвижной состав. В 2020 г. Tanzania Railway Corporation (TRC) и южнокорейская компания Sing Sung Rolling Stock Technology (SSRST)

подписали контракт на поставку 59 пассажирских вагонов. В 2021 г. был заключен контракт с южнокорейской компанией Hyundai Rotem на производство и поставку 17 электровозов и 10 электропоездов общей стоимостью 295,74 млн долл. В декабре прошлого года TRC получила 264 грузовых вагонов от китайского производителя CRRC International. Приобретение вагонов состоялось в рамках заключенного в 2022 г. контракта на покупку 1430 вагонов за 127 млн долл.

Источник: techzd.ru, 05.02.2025