



МОНИТОРИНГ

ЦНТИБ ОАО «РЖД»

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

II ПОЛУГОДИЕ 2024

СОДЕРЖАНИЕ

Развитие глобального рынка железнодорожной техники и технологий	4
ЕВРОПА.....	11
Евросоюз выделит 7 млрд евро на транспортные проекты.....	11
Европейская ассоциация ERFA обозначила основные приоритеты развития грузовых железнодорожных перевозок	12
Грузовой сектор критикует подход к европейскому регулированию пропускной способности	12
Король Великобритании озвучил предложения по национализации железных дорог	13
Юго-Западная железная дорога (SWR) станет первым оператором, который вернется в государственную собственность (Великобритания).....	14
Arriva предложила план по улучшению работы британских железных дорог	15
Стратегический план развития железнодорожного транспорта на острове Ирландия.....	16
Оператор Eurostar и авиационный альянс SkyTeam объявили о партнерстве	22
Fret SNCF в 2025 году заменят две компании – Hexafret и Technis (Франция)	22
Железные дороги Германии: убытки растут	23
DB предложили план улучшения показателей и выхода на прибыль в 2027 году (Германия)	24
DB со следующего года не сможет помогать DB Cargo (Германия)	25
Евросоюз: господдержка грузового оператора DB Cargo была правомерна	26
Компанию DB Schenker продают датской DSV за 14,8 млрд евро	26
В железнодорожную сеть Испании инвестируют более 24 миллиардов евро	27
Испанские частные грузовые операторы усиливают позиции на национальном рынке.....	28
Renfe: успех перевозок высокоскоростными поездами между Испанией и Францией	29
Надвигается кризис в секторе железнодорожных грузовых перевозок в Италии	30
Европейская комиссия оштрафовала ČD и ÖBB за нарушение правил конкуренции	31
Финляндия: пассажирские перевозки растут, грузовые – падают	31
Исследование рынка пассажирских перевозок в Финляндии для подготовки допуска иностранных операторов на условиях открытого доступа к инфраструктуре	32
СЕВЕРНАЯ АМЕРИКА	35
В Мексике объявили о планах строительства пассажирских железнодорожных линий	35
Одобрена сделка по созданию связующего участка между железными дорогами CSX и CPKC (США)	35
Партнерство RailPulse охватывает уже четыре железные дороги первого класса (США)	36
Union Pacific открывает еще пять центров транспортного обслуживания клиентов (США).....	37

Amtrak: рекордный объем перевозок в 2024 финансовом году (США).....	37
АЗИЯ	38
Китай форсирует реализацию инфраструктурных проектов.....	38
Инвестиции в железнодорожный транспорт Китая превысили 410 млрд юаней.....	39
Протяженность сети железных дорог Китая достигла 160 000 километров	39
Инвестиции в железнодорожный транспорт Китая превысили 711 млрд юаней.....	40
Потенциал Транскаспийского международного транспортного маршрута.....	41
Новые транскаспийские маршруты свяжут Китай и Европу.....	50
Расширение сотрудничества Китая и Казахстана.....	51
Казахстан ускоряет развитие железных дорог	52
Концепция развития железнодорожного транспорта Республики Казахстан до 2029 года	62
100 лет Кыргызской железной дороге.....	66
АФРИКА	72
В Африке начинается новая эпоха развития железных дорог.....	72
Для южноафриканского оператора Transnet одобрен кредит в 1 млрд долларов США	75
Одобен очередной кредит на реконструкцию коридора Lobito в Анголе	76
Египет: бум развития рельсового транспорта	76
Железные дороги Танзании как фактор экономического роста	85
Сенегал: возрождение железных дорог	92

Развитие глобального рынка железнодорожной техники и технологий

По данным исследования немецкой консалтинговой компании SCI Verkehr, глобальный рынок железнодорожной техники, технологий и услуг в 2023 г. впервые преодолел уровень 200 млрд евро и в следующие 5 лет прогнозируется его 4 %-ный ежегодный рост.

Консалтинговая компания SCI Verkehr ко времени проведения международной выставки InnoTrans 2024 подготовила исследование с оценкой прогнозов роста мирового рынка железнодорожной продукции (рис. 1). Результаты этого исследования свидетельствуют, что за последние 2 года удалось ликвидировать или, по крайней мере, сгладить последствия сбоя в цепочках поставок и всплеска цен на энергоносители.

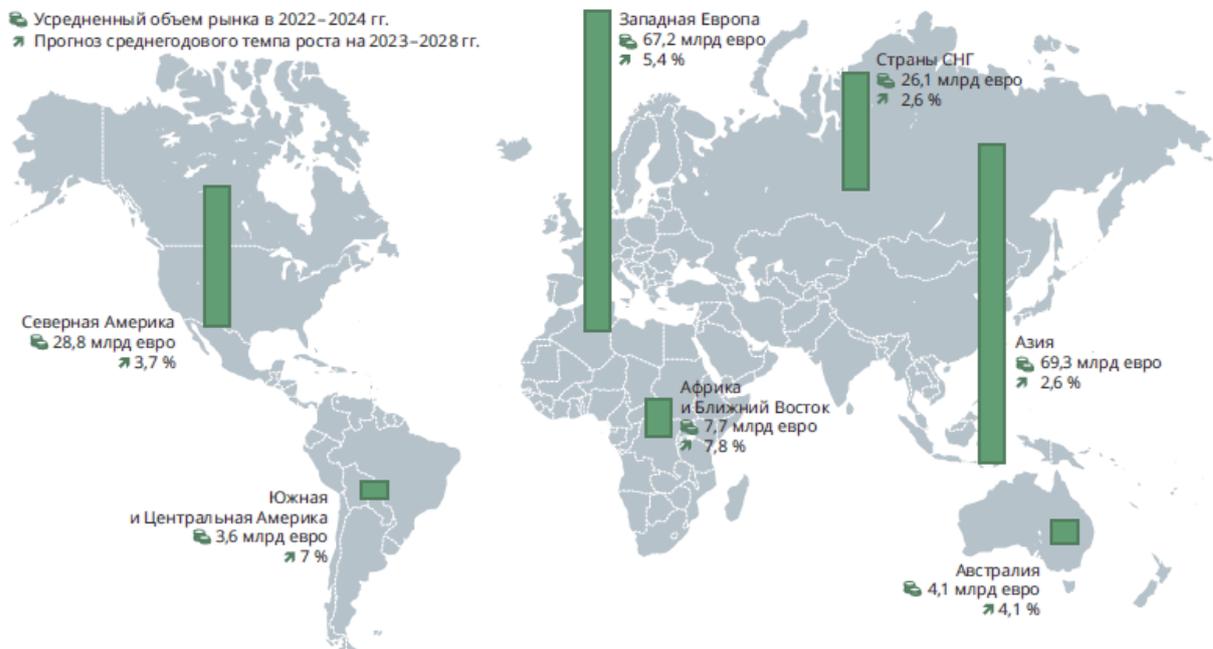


Рис. 1. Прогноз роста рынка железнодорожной техники и технологий по регионам мира до 2028 г.

Общие тенденции

Самые серьезные изменения на транспорте в настоящее время связаны с цифровизацией технологических процессов и транспортных логистических цепочек в целом, которая является драйвером высоких темпов роста в секторе системных технологий. В следующие 5 лет рост в этом секторе цифровых технологий продолжится со среднегодовым темпом 4,6 %, опережающим темпы роста на сложившихся рынках железнодорожной инфраструктуры и подвижного состава (рис. 2).

Создание новых рельсовых систем, особенно в странах Ближнего Востока, сопряжено с обеспечением соответствия современным стандартам, в том числе для технологических операций с высоким уровнем цифровизации. Реконструкция существующих сетей с внедрением цифровых систем, напротив, сопряжена со значительными затратами времени и финансов в определенной степени потому, что выполняется без закрытия линий для перевозок.

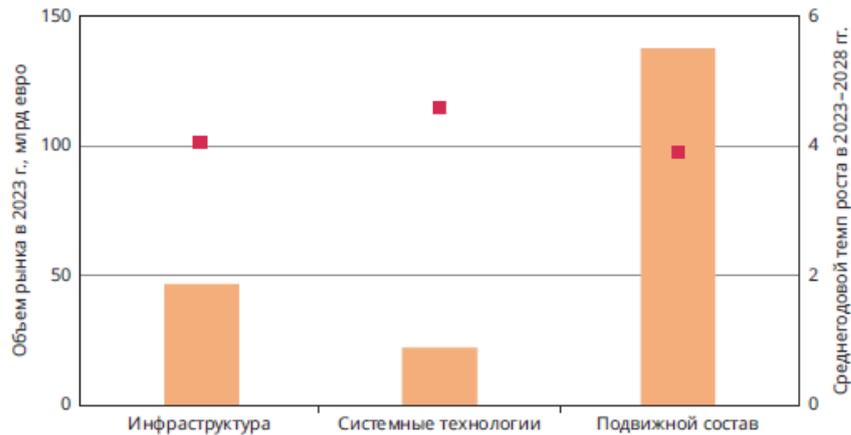


Рис. 2. Объем рынка и прогноз роста по основным секторам

На китайском рынке, по-прежнему крупнейшем в мире, рост наблюдается только в секторе послепродажных услуг. Его уравновешивает стабильный рост выпуска новой продукции в других регионах мира, в частности в Индии и странах Ближнего Востока.

Геополитическая нестабильность провоцирует усиление протекционизма в железнодорожной промышленности. Так, в последние годы значительно уменьшился объем национальных рынков, доступных для международных компаний. Признаков изменения этой тенденции пока не наблюдается.

Создание транспортных систем в рамках проектов нового строительства имеет очевидные преимущества с точки зрения использования инновационных цифровых решений. На этапе их проектирования в такие системы могут закладываться функции автоведения и управления движением поездов по радиоканалу, искусственного интеллекта и т. п. Мероприятия по наращиванию пропускной способности эксплуатируемых систем требуют более значительных инвестиций. Использованные в них технологии, как правило, устарели и препятствуют внедрению решений, необходимых для повышения эксплуатационной готовности и безопасности, не говоря уже об увеличении пропускной способности. Модернизация таких систем сопряжена с решением комплексных задач, реализуется поэтапно и более медленными темпами по сравнению с внедрением современных технологий на новых линиях.

Несмотря на заметные успехи в осуществлении некоторых пилотных проектов и примеры стабильной эффективной работы автоматизированных линий на метрополитенах мира, реализация режима беспилотного движения на магистральных железнодорожных линиях отодвигается на более далекую перспективу вследствие необходимости крупных инвестиций.

В Европе оснащение подвижного состава бортовым оборудованием европейской системы управления движением поездов ETCS и создание инфраструктуры этой системы являются важными предпосылками для цифровизации железных дорог. Однако завышенные ожидания пока не подкреплены реальными результатами. Особую проблему представляет собой дооснащение бортовым оборудованием ETCS эксплуатируемого подвижного состава и недостаток производственных мощностей для выполнения этих работ.

Китай в последние десятилетия выступал в роли драйвера роста железнодорожной промышленности и сохраняет лидирующую позицию в мировом рейтинге с объемом национального рынка около 40 млрд евро (рис. 3). При этом рост генерируется сейчас в большей степени сектором послепродажных услуг, чем продажами новой техники.

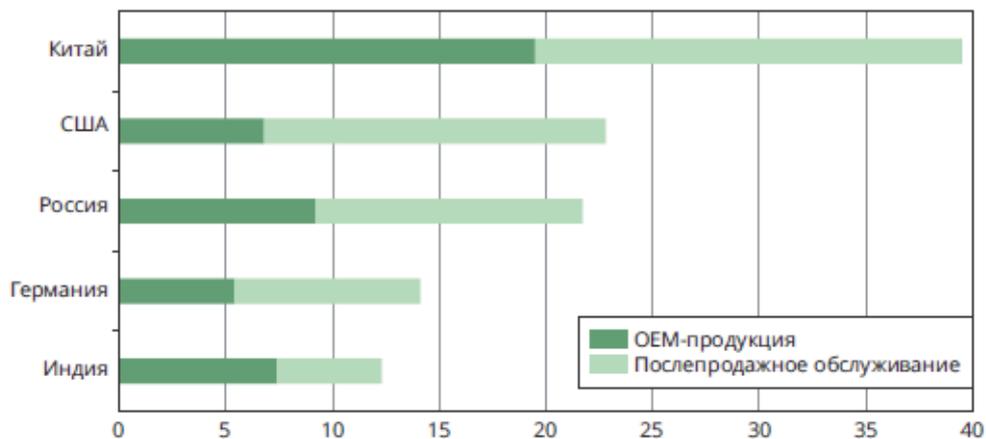


Рис. 3. Пять крупнейших национальных рынков по состоянию на 2023 г.

Что касается всего азиатского рынка, оцениваемого в целом величиной 69,3 млрд евро, то на нем особенно заметен рост Индии. В этой стране развитие железных дорог получило мощную политическую поддержку. Индия, занимающая третью позицию после Китая и России в поставках новой техники, заключает контракты с международными промышленными компаниями, которые привлекают к выполнению заказов местные предприятия.

В регионе Африки и Ближнего Востока, самом быстрорастущем в мире, настроены на достижение темпов ежегодного роста рынка в размере до 8 % в следующем пятилетии. Сейчас объем этого рынка сравнительно невелик –

7,7 млрд евро. В странах Ближнего Востока реализуется ряд проектов строительства рельсовых систем, причем по самым высоким стандартам. Это обязывает поставщиков отвечать на спрос предложениями с инновационными технологиями.

Европейский рынок, стоимость которого в настоящее время оценивается величиной 67,2 млрд евро, до 2028 г. ожидает рост с годовым темпом 5,4 % благодаря масштабным инвестициям в модернизацию и развитие существующих железных дорог и значительной потребности в наращивании пропускной способности как систем городского рельсового транспорта, так и высокоскоростных линий.

Грузовые перевозки

Драйвером роста в секторе грузовых железнодорожных перевозок стало быстрое восстановление национальных экономик после пандемии COVID-19, рост спроса на сырье и развитие торговых связей. После всплеска активности в допандемийный период и последовавшего затем резкого спада в 2020 г. наблюдался стабильный рост грузовых перевозок в 2021 и 2022 гг. Однако в 2023 г. рост сменился стагнацией.

На страны Азии, СНГ и Северной Америки приходится 87 % глобального рынка грузовых перевозок. При этом азиатские страны опережают любой другой регион, их доля составляет почти 40 % мирового грузооборота. Азия и в следующем пятилетии сохранит лидирующие позиции с годовым темпом роста 2,8 %.

В регионе Африки и Ближнего Востока есть основания для прогнозирования и более высоких темпов роста в секторе грузовых перевозок благодаря появлению новых проектов. Хотя надо учитывать, что этот сектор рынка в регионе только начинает развиваться.

Европейский рынок грузовых железнодорожных перевозок, напротив, по крайней мере с 2023 г. находится в фазе структурного кризиса, выход из которого возможен только за счет значительного повышения эффективности и усиления конкуренции между операторами. Для такого развития важным условием является наличие политической поддержки железных дорог.

Электрификация

Развитие грузовых и пассажирских железнодорожных перевозок будет играть критически важную роль в достижении целей в борьбе с изменениями климата применительно к транспортному сектору, который остается вторым по значимости источником загрязнения – на него приходится почти четверть выбросов парниковых газов. При этом, по данным Международного энергетического агентства, доля рельсового транспорта в эмиссии парниковых газов составляет только 1 %. Тем не менее большое внимание уделяется

декарбонизации железнодорожного транспорта, в частности сокращению использования дизельного топлива.

Ключевым фактором на этом направлении является электрификация. Рынок соответствующей продукции для проектов нового строительства и модернизации действующих систем будет расти, по прогнозам, с годовым темпом 5,8 % до 2028 г. В Азии в последнем десятилетии достигнут заметный прогресс в этой области, что способствовало повышению эффективности эксплуатации. В Китае при протяженности сети железных дорог, равной 160 тыс. км, доля электрифицированных линий приближается к 75 %. В Индии выполняются планы по электрификации всех 68 тыс. км эксплуатируемых в стране линий.

В Европе электрифицировано порядка 54 % железных дорог. Цели по увеличению темпов электрификации, заданные в ряде стран, например в Великобритании и Германии, пока не достигнуты. Такие проекты требуют существенных затрат времени и финансов. К тому же перевод на электрическую тягу ряда линий не всегда оправдан экономически. Тем не менее, этот сектор рынка в Европе растет с темпом около 8 % в год.

В Северной Америке на электрифицированные линии приходится только 2 % из 260 тыс. км эксплуатируемых железных дорог. В ближайшие годы существенного изменения ситуации не прогнозируется.

Для сетей с тяжеловесным движением и перевозками больших объемов грузов на дальние расстояния железнодорожная промышленность разрабатывает технические решения, которые позволят в будущем заменить тепловозную тягу. Однако пока нет оснований рассчитывать, что в ближайшей перспективе использование локомотивов с тяговыми аккумуляторами, а также работающих на сжиженном природном газе или водородных топливных элементах позволит полностью отказаться от тепловозов. Пока в некоторых странах проходят испытания опытных локомотивов, построенных отдельными компаниями.

Что касается пассажирского подвижного состава, здесь прогресс очевиднее, и в ближайшие годы ожидается значительный рост рынка подвижного состава с питанием от альтернативных источников энергии. Однако важно отметить, что такой подвижной состав стоит дороже, но не дает особых эксплуатационных преимуществ.

Ориентация многих стран мира на стратегию устойчивого развития ставит перед железнодорожной промышленностью задачи в таких областях, как экономия энергии в энергоемких производственных процессах и технологиях эксплуатационной деятельности, переход на возобновляемые источники энергии, применение при строительстве инфраструктуры материалов, отвечающих принципам устойчивого развития на протяжении всего

жизненного цикла (от добычи сырья до утилизации), вместо таких углеродоемких материалов, как сталь, алюминий и бетон.

Протекционизм

Запущенный в 2022 г. процесс изоляции российского рынка железнодорожной техники и технологий в последующие 2 года усилился масштабными санкциями. Уход европейских и североамериканских компаний привел к сокращению выпуска продукции и объема услуг по техническому обслуживанию, особенно в части современных и высокопроизводительных компонентов. Этот дефицит к настоящему времени в основном компенсирован продукцией отечественных предприятий или импортом из стран Азии. Российская железнодорожная промышленность укрепила свои позиции с точки зрения объема выполнения заказов.

В других регионах мира также отмечается усиление внимания к местному производству для ослабления зависимости от глобальных изготовителей. Показательный пример в этом отношении представляет решение Германии о вводе запрета на использование компонентов китайских компаний Huawei и ZTE в сетях 5G с конца 2026 г. Аналогичные меры в последние годы приняты еще в 11 европейских странах, включая Великобританию, Францию, Италию, Швецию и Данию.

Компания CRRC Qingdao Sifang Locomotive (входит в состав корпорации CRRC) отозвала заявку на участие в повторном тендере на поставку 20 пассажирских поездов локомотивной тяги стоимостью около 610 млн евро в Болгарию через месяц после того, как Еврокомиссия объявила о начале детального расследования масштаба господдержки китайской компании в соответствии с принятыми в середине 2023 г. новыми европейскими правилами.

Лидеры рынка

Корпорация CRRC с доходами порядка 20 млрд евро остается крупнейшим поставщиком железнодорожной техники и технологий на мировом рынке, несмотря на замедление роста доходов (рис. 4). Некоторое увеличение экспорта не компенсирует в полной мере потери, связанные со спадом на внутреннем рынке. Прогнозируется сохранение этой тенденции в ближайшие годы.

Вторую позицию в мировом рейтинге компаний занимает Alstom, которая в 2023 г. заработала 17,5 млрд евро и имеет все основания рассчитывать на сохранение достигнутого положения. Высокий потенциал компании обусловлен ее присутствием в разных секторах рынка – инфраструктуры, комплексных систем и подвижного состава, тогда как CRRC специализируется преимущественно на разработках и выпуске подвижного состава.

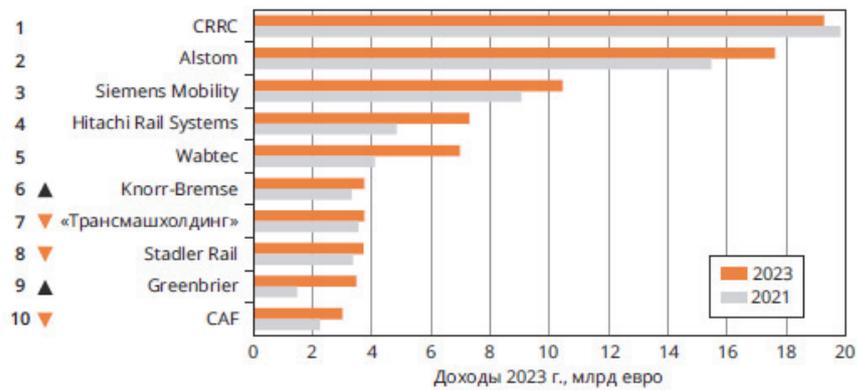


Рис. 4. Рейтинг крупнейших поставщиков продукции для железных дорог по доходам в 2023 г.

Компании Hitachi Rail и Wabtec благодаря серии приобретений выдвинулись на четвертое и пятое места соответственно вслед за компанией Siemens. Компания Hitachi Rail в мае 2024 г. завершила процесс поглощения бизнес-подразделения Ground Transportation Systems (GTS) французской компании Thales. GTS входит в число крупнейших игроков на рынке ЖАТ. Стоимость сделки составила 1,66 млрд евро. Теперь японская компания присутствует в 51 стране мира, а основным источником ее доходов становятся высокорентабельные проекты в сфере управления движением поездов. По итогам 2023 г. оборот Hitachi Rail впервые достиг 7,3 млрд евро. Wabtec в последние 2 года демонстрировала стабильный рост доходов, особенно в восстанавливающемся грузовом сегменте североамериканского рынка.

В топ-10 крупнейших поставщиков на мировом рынке в 2024 г., как и 2 года назад, входит только один изготовитель грузовых вагонов. Это – компания Greenbrier, сумевшая подняться на одну позицию в рейтинге.

Источники: по материалам исследования консалтинговой компании SCI Verkehr “Worldwide Market for Railway Industries 2024” (www.sci.de); International Railway Journal, 2024, № 9, pp. 26 – 29; Железные дороги мира.-2024.-№10.-с.31-34.

ЕВРОПА

Евросоюз выделит 7 млрд евро на транспортные проекты

Европейская комиссия отобрала 134 проекта в транспортной сфере, на софинансирование которых из фонда Евросоюза Connecting Europe Facility (CEF) выделяется свыше 7 млрд евро. Это самый большой пакет финансовой помощи в рамках текущей транспортной программы CEF. На долю железнодорожного транспорта приходится 80% предоставляемых средств. Номинированные проекты выбраны из 408 поданных заявок.

Суммарный финансовый пакет направлен в основном на поддержку проектов в рамках экологической инициативы European Green Deal и стратегии природосберегающей и интеллектуальной мобильности Sustainable and Smart Mobility. Предусматриваются, прежде всего, развитие и модернизация трансъвропейской сети транспортных коридоров (TEN-T), а также совершенствование трансграничных сообщений. Этому же будет способствовать вступивший в действие 18 июля 2024 г. обновленный регламент Евросоюза по TEN-T, нацеленный на формирование природосберегающей и устойчивой транспортной сети, развитие экологичных видов транспорта, цифровизацию и мультимодальность.

В частности, самые крупные гранты по программе CEF планируется предоставить проектам Rail Baltica (1,2 млрд евро), первой очереди строительства высокоскоростной магистрали Лиссабон – Порту (813 млн евро), тоннеля на линии Лион – Турин (765 млн евро), Фемарнбельтского (160 млн евро) и Бреннерского базисного (86 млн евро) тоннелей и др. Предусмотрено также развертывание европейской системы управления движением поездов ETCS на ряде направлений.

По транспортной программе CEF на 2021-2027 гг. на софинансирование проектов, связанных с развитием сети TEN-T, намечено выделить 25,8 млрд евро. С 2014 г. фонд поддержал свыше 1500 проектов в транспортном секторе на общую сумму 37,5 млрд евро.

После отбора проектов Еврокомиссия примет официальное решение о финансировании, на основании которого Европейское исполнительное агентство по климату, инфраструктуре и окружающей среде (CINEA) подготовит грантовые соглашения.

Источник: zdmira.com, 23.07.2024

Европейская ассоциация ERFA обозначила основные приоритеты развития грузовых железнодорожных перевозок

Европейская ассоциация операторов грузовых железнодорожных перевозок (ERFA) представила обращение по ключевым направлениям развития данного сегмента рынка на период 2024 – 2029 гг., которое адресовано, прежде всего, европейским политикам и представителям органов власти.

В документе сформулированы три основные цели: обеспечение стабильного состояния железнодорожной инфраструктуры, создание единого европейского железнодорожного пространства (Single European Railway Area, SERA), а также улучшение условий для развития конкуренции на рынке грузовых железнодорожных перевозок.

В ERFA полагают, что для их выполнения необходим комплексный подход как с финансовой стороны, так и в политической плоскости. Для достижения данных целей необходимо выполнить четыре требования:

- обновить инфраструктуру, а также завершить формирование трансъвропейской сети транспортных коридоров (TEN-T);
- пересмотреть правила и условия установления платы за доступ к инфраструктуре, которые должны получить дальнейшее развитие в качестве стратегической программы, направленной на поддержку переключения грузопотоков на железнодорожный транспорт;
- приоритетным направлением должно стать развертывание европейской системы управления движением поездов ETCS, при этом изменения в ее технические спецификации должны быть сведены к минимуму;
- создание SERA должно сопровождаться сокращением бюрократических препонов, упрощением языковых требований и процессов сертификации операторов и подвижного состава

Источник: zdmira.com, 18.09.2024

Грузовой сектор критикует подход к европейскому регулированию пропускной способности

Стратегия устойчивой и интеллектуальной мобильности Европейского союза (ЕС) устанавливает цель увеличения железнодорожных грузовых перевозок на 50% к 2030 г., а затем удвоения к 2050 г.

Однако Европейский совет принял общий подход к регулированию пропускной способности, который отложит его вступление в силу до 2029 г.

Некоторые положения не будут реализованы до 2032 г. В ответ было опубликовано совместное заявление пяти отраслевых организаций: Европейской ассоциации экспедирования, транспорта, логистики и таможенных услуг (Clecat); Европейской ассоциации железнодорожных грузоперевозок (ERFA); Европейского совета грузоотправителей (ESC); Международного союза владельцев вагонов (UIP); и Международного союза комбинированных автомобильно-железнодорожных перевозок (UIRR).

По мнению этих групп, отсрочка внедрения регламента будет означать, что он не окажет никакого влияния на достижение целевого показателя в 50% по привлечению большего количества грузов на железную дорогу к 2030 г.

Источник: International Railway Journal. – 2024. – № 8. – P. 11 (англ. яз.)

Король Великобритании озвучил предложения по национализации железных дорог

Король Карл III обнародовал программу нового британского правительства лейбористов, предусматривающую национализацию под брендом Great British Railways активов всех частных пассажирских операторов по истечении сроков действия контрактов с ними. В число этих операторов входят: Avanti West Coast, c2c, Chiltern Railways, CrossCountry, East Midlands Railway, Gatwick Express, Grand Central, Great Northern, GWR, Greater Anglia, London Northwestern Railway, London Overground, Merseyrail, South Western Railway, Southern, Stansted Express, Thameslink и West Midlands Railway. Срок действия большинства контрактов на выполнение пассажирских перевозок с этими компаниями истекает к концу 2025 г., по остальным правительство может воспользоваться правом досрочно прекратить их действие.

Такие компании, как LNER, Northern, Transport for Wales, Southeastern, Scotrail, Caledonian Sleeper и Transpennine Express, уже контролируются государством. Вместе с тем допускается, что частными останутся пассажирские компании, работающие на условиях открытого доступа к инфраструктуре, – Grand Central, Heathrow Express, Hull Trains и Lumo, а также операторы грузовых перевозок.

Лейбористы рассчитывают, что за счет национализации будет достигнута экономия средств, выплачиваемых операторам по контрактам с государством. Перевод на такие контракты произошел в период пандемии, когда объем перевозок резко снизился.

В 2021 г. стало известно о планах создания централизованного органа Great British Railways, которому предлагалось, в частности, передать функции

оператора железнодорожной инфраструктуры, выполняемые государственной компанией Network Rail.

Источник: zdmira.com, 18.07.2024

Юго-Западная железная дорога (SWR) станет первым оператором, который вернется в государственную собственность (Великобритания)

Министерство транспорта Великобритании (DfT) объявило, что Юго-Западная железная дорога (SWR) станет первым железнодорожным оператором, который вернется в государственную собственность в соответствии с недавно вступившим в силу Законом о пассажирских железнодорожных перевозках (государственная собственность) 2024 г.

Этот переход, намеченный на май 2025 г., знаменует собой начало реформы британских железных дорог. Ожидается, что услуги c2c появятся к июлю 2025 г., а в Большой Англии – к осени 2025 г.

Инициатива реализует ключевое обещание правительства вернуть железнодорожные перевозки под общественный контроль, направленное на повышение надежности обслуживания, сокращение задержек и отмен рейсов, а также сокращение расходов.

Согласно DfT, государственная собственность, по прогнозам, также позволит сэкономить до 150 млн ф.ст. в год за счет отмены сборов, выплачиваемых частным операторам, гарантируя, что все средства будут reinvestированы в сеть.

После этой реформы государственные службы будут управляться компанией DfT Operator Limited, ранее известной как DfT Operator of Last Resort Holdings Limited (DOHL). Эта организация, которая в конечном итоге будет интегрирована в Great British Railways (GBR), сосредоточится на повышении финансовой устойчивости и эксплуатационной надежности всей сети.

Процесс перехода структурирован таким образом, чтобы свести к минимуму сбои в работе. Пассажиры продолжат приобретать билеты в обычном режиме, а железнодорожный персонал сохранит свои функции. Для обеспечения бесперебойной реализации запланирован предварительный переход, при этом ожидается, что все контракты Департамента транспорта будут переведены к 2028 г.

Переход к государственной собственности является частью более широких железнодорожных реформ. Компания Great British Railways, задуманная как единый орган, координирующий железнодорожные пути и

движение поездов, нацелена на дальнейшую оптимизацию отрасли. Тем временем Shadow GBR будет работать над укреплением сотрудничества в отрасли, уделяя особое внимание финансовой устойчивости и улучшению обслуживания пассажиров.

Уже приняты срочные меры по повышению эффективности, включая разрешение производственных споров и усовершенствование работы на ключевых станциях, таких как Юстон. Эти усилия направлены на восстановление доверия к железнодорожной системе и создание сети, ориентированной на пассажиров, отвечающей требованиям будущего.

Источник: railway-news.com, 04.12.2024 (англ. яз.)

Arriva предложила план по улучшению работы британских железных дорог

Пассажирская компания Arriva Group опубликовала адресованные британскому правительству рекомендации в рамках неотложной реформы железных дорог. В июне 2024 г. Arriva Group перешла под контроль инвестиционного фонда I Squared Capital после закрытия сделки с железными дорогами Германии (DB).

Оператор предлагает следующие пять шагов, которые могут обеспечить более полное использование потенциала национальных железных дорог:

– разработать стратегию управления национальным парком подвижного состава, чтобы не допускать малой населенности поездов за счет более эффективного их использования и стимулировать инвестиции в развитие железнодорожной инфраструктуры;

– разрешить ускоренный порядок пересмотра расписаний движения пассажирских поездов в соответствии с реальным спросом на перевозки, что поможет ускорить темпы экономического роста;

– обеспечить рост численности квалифицированных работников на британских железных дорогах за счет расширения программ повышения квалификации;

– поддерживать открытие новых маршрутов, в том числе на условиях свободного доступа к инфраструктуре, в частности в коридоре Оксфорд – Милтон Кинс – Кембридж, связывающем крупные научные центры;

– ускорить развертывание системы оплаты Pay-As-You-Go (по факту оказания услуги).

Arriva является ведущим пассажирским перевозчиком в Европе с персоналом 34,4 тыс. чел. В состав компании входят четыре структурных

бизнес-единицы: UK Bus, UK Trains, The Netherlands и Mainland Europe. Подразделение UK Trains Arriva включает четыре пассажирских оператора, действующих в Великобритании. Кроме того, Arriva присутствует в таких странах, как Чехия, Хорватия, Венгрия, Италия, Нидерланды, Польша, Румыния, Словакия, Словения и Испания.

Источник: zdmira.com, 20.09.2024

Стратегический план развития железнодорожного транспорта на острове Ирландия

В подготовленном Департаментом транспорта Ирландии и Департаментом инфраструктуры Северной Ирландии «Стратегическом обзоре железнодорожного транспорта всего острова» представлено стратегическое видение будущего железных дорог в обеих юрисдикциях острова Ирландия до 2050 г. В нем рассматривалось, как железные дороги острова используются в настоящее время, какую роль они могут играть в будущем и как могут лучше обслуживать население обеих юрисдикций.

Основное внимание в обзоре было уделено тому, как железнодорожная сеть острова может способствовать экологической повестке, устойчивому сообщению между крупными городами, повышению региональной доступности и поддержки сбалансированного регионального развития. В нем также была рассмотрена взаимосвязь между предлагаемыми улучшениями и существующими или планируемыми услугами пригородного железнодорожного транспорта. Временной интервал обзора охватывает период с сегодняшнего дня по 2050 г.

Железнодорожная сеть сегодня

На карте железных дорог общего пользования (рис. 1) показаны электрифицированные в настоящее время участки сети, а также линии, где планируются инвестиции в инфраструктуру.



Рис. 1. Железные дороги общего пользования Ирландии

Сейчас на острове Ирландия протяженность линий общего пользования составляет около 2300 км. Государственная железнодорожная компания Ирландии Iarnród Éireann (Irish Rail) эксплуатирует 1944 км линий, а государственная транспортная компания Северной Ирландии Translink (Northern Ireland Railways) эксплуатирует еще 357 км в Северной Ирландии.

Единственными электрифицированными участками железной дороги являются те, которые используются Дублинской службой скоростного транспорта (DART). Все остальные работают на дизельной тяге. На острове используется ирландская колея шириной 1600 мм.

Максимальная разрешенная скорость на составляет 160 км/ч на линиях Дублин – Корк, Килкенни и Атлон. Максимальная скорость на маршрутах Северной Ирландии составляет 145 км/ч между Белфастом и Дублином, а также на некоторых участках маршрута Белфаст – Дерри-Лондондерри. На этих маршрутах и на остальной сети действуют многочисленные ограничения скорости.

На острове Ирландия насчитывается 199 железнодорожных пассажирских станций. Каждый из 7 крупных городов служит конечной станцией железнодорожного сообщения. В Дублине, Белфасте и Корке есть сеть пригородных железных дорог, хотя некоторые из них обслуживают лишь ограниченное число районов в пределах этих городов.

Частота движения поездов в настоящее время относительно невелика, особенно в регионах и сельских районах, где на многих маршрутах курсирует один поезд в течение двух часов, а на некоторых – только два поезда в день. Частота обслуживания значительно выше в пригородных сетях DART и Дублина, а также в пригородных перевозках в районе Белфаста.

Ряд железнодорожных линий также используются совместно с грузовыми перевозками. Сейчас железнодорожные грузовые перевозки в Северной Ирландии не осуществляются.

Проблемы и сдерживающие развитие факторы

Основные проблемы и сдерживающие факторы:

- В охвате железнодорожной сети имеются значительные пробелы.
- Частота и скорость движения поездов относительно невелики по сравнению с аналогичными железными дорогами (например, в Шотландии и Дании). Поезда между ключевыми городами часто ходят медленнее, чем автомобили и автобусы.
- В Ирландии самый низкий уровень электрификации железных дорог в ЕС, а в Северной Ирландии нет электрифицированных железных дорог.
- Качество предлагаемых услуг не всегда соответствует ожиданиям клиентов. Многие респонденты, принявшие участие в первоначальных общественных консультациях, выразили обеспокоенность по поводу качества обслуживания (например, из-за отсутствия общественного питания).
- Доступ к станциям не удобен, а кое-где и вовсе затруднен. Многие станции не доступны для пользователей с ограниченными возможностями, а ряд станций расположены на некотором расстоянии от населенных пунктов, которые они обслуживают.
- В настоящее время ни один крупный аэропорт острова не обслуживается железной дорогой. Сейчас сеть идет только в аэропорты Белфаст-Сити имени Керри и Джорджа Беста, но они не имеют прямого сообщения со зданиями аэровокзалов. Дублинский аэропорт является самым загруженным аэропортом в Европе, в котором нет железнодорожной станции или метро.
- Существующая инфраструктура ограничивает возможности для проведения доступных преобразований.
- Демографические условия на острове не позволяют содержать сеть железных дорог с высокой плотностью и высокой частотой движения во многих местах. Есть ряд коридоров и населенных пунктов, чьи потребности в общественном транспорте лучше удовлетворять автобусами.
- Природные богатства острова создают некоторые препятствия для будущего развития железных дорог на некоторых коридорах. Многие прибрежные транспортные коридоры острова проходят через живописные (и

специально обозначенные/охраняемые) районы.

Проблемы и ограничения, описанные выше, приводят к следующим негативным результатам:

- Низкая доля пассажирских железнодорожных перевозок и высокая доля частных автомобилей.
- Низкая доля грузовых железнодорожных перевозок и высокая доля автомобильных перевозок.
- Относительно высокие выбросы CO₂ на железных дорогах и в транспортной системе в целом.

Наличие этих проблемы означает, что железная дорога в настоящее время не в состоянии обеспечить высокую долю пассажирских и грузовых перевозок, что приводит к нежелательным социально-экономическим и экологическим последствиям.

Рекомендации

По декарбонизации:

- разработать и внедрить стратегию декарбонизации железных дорог на всем острове, включая электрификацию междугородних сетей;
- разработать планы инвестиций в навыки, цепочки поставок и подвижной состав для обеспечения декарбонизации;
- в среднесрочной перспективе закупить гибридный и электрический подвижной состав.

Для междугородних перевозок:

- модернизировать железнодорожную сеть по пересеченной местности до двухпутной (а местами и четырехпутной) и увеличить частоту движения;
- модернизировать основную железнодорожную сеть междугородних перевозок для максимальной скорости 200 км/ч;
- проложить короткие участки новых железных дорог по перегруженным коридорам;
- разработать решение для пересечения Дублина.

Для развития регионов:

- обеспечить прямое сообщение между Западным и Южным побережьями Ирландии;
- обеспечить, чтобы на региональных и сельских линиях курсировал как минимум один поезд в течение двух часов;
- увеличить скорость движения на линиях как минимум до 120 км/ч;
- интегрировать расписание автобусного и железнодорожного сообщения, чтобы соединить населенные пункты, где прямое железнодорожное сообщение оказывается нежизнеспособным.

По устойчивому развитию городов:

- соединить Дублин, международный аэропорт Белфаста и аэропорт

Шеннон с железной дорогой и улучшить существующее железнодорожное сообщение с аэропортом;

- отделить междугородние/экспресс маршруты от остановочных;
- изучить возможность строительства новых станций в Белфасте, Корке, Дерри–Лондондерри и Лимерике - Шенноне.

По перевозке грузов:

- разработать рациональное решение для обеспечения доступа к железнодорожным путям Дублина на протяжении первой и последней мили;
- снизить плату за доступ к железнодорожным путям для перевозки грузов;
- расширить железнодорожное сообщение с наиболее загруженными портами острова;
- развивать сеть внутренних терминалов вблизи крупных городов железнодорожной сети.

По работе с клиентами:

- инвестировать в инициативы по работе с клиентами;
- оценивать и контролировать качество обслуживания и постоянно улучшать его;
- следить за тем, чтобы спецификации будущего подвижного состава соответствовали мерам, направленным на развитие инфраструктуры;
- инвестировать в улучшение интеграции на железнодорожном транспорте, а также между железнодорожным транспортом и другими видами транспорта;
- разработать трансграничные структуры для повышения эффективности трансграничной инфраструктуры и планирования железнодорожных перевозок;
- инвестировать в программу улучшения транспортной доступности;
- раз в 10 лет проводить анализ и обновлять Стратегический обзор железных дорог всего острова с учетом последних изменений в политике.

Выгоды и затраты

При выполнении всех рекомендаций, то число людей, живущих в радиусе 5 км от железнодорожной станции, могло бы вырасти более чем на 700 тыс., что на 25% больше, чем сегодня. Кроме того, в каждом графстве Ирландии и округе местного самоуправления в Северной Ирландии будет как минимум одна железнодорожная станция, обслуживаемая регулярным пассажирским железнодорожным сообщением. Кроме того, интегрированные билеты на автобусно-железнодорожные перевозки и расписание движения поездов позволят воспользоваться преимуществами расширения железнодорожного сообщения и добраться до населенных пунктов, обслуживаемых сельскими автобусными маршрутами, которые пересекаются с железнодорожными узлами.

Количество пассажирских перевозок по железнодорожной сети острова может удвоиться. Аналогичным образом, доля железнодорожного транспорта на рынке также удвоится с примерно 3% пасс-км на сегодняшний день до более чем 6% (до принятия каких-либо мер по управлению спросом, которые могут еще больше увеличить долю этого вида транспорта). Это также могло бы увеличить доходы железнодорожной отрасли, в зависимости от принятой тарифной политики.

Рекомендации также позволят крупнейшим городам острова расширить возможности использования мультимодального общественного транспорта. Новая железная дорога восток-запад в Дублине значительно улучшит транспортное сообщение между городами в районе Большого Дублина. Города Дублин, Белфаст и Шеннон выиграют от железнодорожного сообщения с аэропортами, которое позволит 90% пассажиров коммерческой авиации добираться до своих аэропортов по железной дороге.

Они также позволят оживить отрасль железнодорожных грузоперевозок за счет обеспечения более совершенных маршрутов между портами острова и его основными экономическими центрами, обеспечения мультимодальных перевозок внутри страны между грузовыми операторами и снижения стоимости железнодорожных перевозок в целом. Усовершенствования Западного коридора и Юго-восточного направления позволят свести к минимуму конфликты между грузовыми и пассажирскими перевозками.

Расходы

В ценах 2021 г. капитальные затраты на реализацию рекомендаций, содержащихся в обзоре, оцениваются примерно в 32 млрд евро.

Дополнительные расходы на эксплуатацию и техобслуживание более крупной железнодорожной сети на острове, по оценкам, составят около 600 млн евро, которые могут быть покрыты за счет дополнительных доходов и/или государственной поддержки (в зависимости от уровня тарифов).

Реализация этих инвестиций займет около 25 лет, что предполагает ежегодные капитальные затраты порядка 1,3 млрд евро сверх существующих обязательств.

Хотя эти дополнительные расходы значительны и будут увеличиваться с ростом инфляции, они аналогичны по масштабам финансированию, которое Ирландия инвестировала в 2000-х годах в расширение своей сети автомагистралей, и будут распределены между обеими юрисдикциями.

Источник: Департамент транспорта и департамент инфраструктуры – Стратегический обзор железнодорожного транспорта всего острова. Заключительный отчет. «All-Island Strategic Rail Review Final Report», 31.07.2024 (англ.яз.)

Оператор Eurostar и авиационный альянс SkyTeam объявили о партнерстве

Оператор высокоскоростных пассажирских перевозок Eurostar и авиационный альянс SkyTeam подписали меморандум о взаимопонимании, что открывает для миллионов пассажиров возможность приобретения комбинированных билетов на поезд и самолет. Таким образом, оператор Eurostar становится первым, не относящимся к сфере воздушного транспорта партнером SkyTeam.

SkyTeam охватывает 19 авиакомпаний из разных стран мира. Благодаря новому партнерству пассажиры SkyTeam, прибывающие в аэропорты Франции, Нидерландов и Великобритании, смогут продолжить путешествие по мультимодальному маршруту поездами Eurostar. В настоящее время около 13 % пассажиров Eurostar пользуются услугами таких наиболее крупных аэропортов, как Схипхол в Амстердаме, Шарль-де-Голль в Париже и лондонский Хитроу.

В ближайшие месяцы Eurostar и SkyTeam займутся масштабированием совместного опыта в сфере организации мультимодальных перевозок с сохранением всех льгот, предоставляемых пассажирам обоих видов транспорта. Ощутить реальную выгоду от партнерства Eurostar и SkyTeam пассажиры смогут уже в первой половине 2025 г.

Оператор Eurostar уже сотрудничает с нидерландской авиакомпанией KLM, членом альянса SkyTeam, в части организации мультимодального маршрута между Амстердамом и Брюсселем, что, по данным SkyTeam, способствовало сокращению числа воздушных рейсов между этими городами.

Источник: zdmira.com, 03.10.2024

Fret SNCF в 2025 году заменят две компании – Hexafret и Technis (Франция)

С 1 января 2025 г. функции грузового оператора Fret SNCF – дочернего подразделения Национального общества железных дорог Франции (SNCF) переходят к двум компаниям: Hexafret 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.

Реорганизация проводится по согласованию с Европейской комиссией, начавшей в январе 2023 г. проверку правомерности финансовой поддержки, которую государство оказывало национальному оператору Fret SNCF в период с 2005 по 2019 гг. В 2006 г. рынок грузовых перевозок Франции был открыт для

новых операторов, действующих на правах открытого доступа к инфраструктуре, и поддержка национального оператора со стороны государства нарушала условия конкуренции.

Hexafret и Technis войдут в Rail Logistics Europe (дочернюю компанию в составе SNCF Group) наряду с операторами Captrain, Forwardis, VHA 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.

Источник: zdmira.com, 07.11.2024

Железные дороги Германии: убытки растут

В первом полугодии 2024 г. железные дороги Германии (DB) вновь отчитались о негативных финансовых результатах, которые руководство компании объясняет системными ограничениями сети и сложной эксплуатационной ситуацией, обусловленной экстремальными погодными условиями (в частности, наводнениями на юге Германии в мае-июне) и забастовками машинистов в первые месяцы 2024 г. Убыток только вследствие забастовок машинистов DB оценили примерно в 300 млн евро.

Скорректированный показатель EBIT концерна DB оказался негативным (-677 млн евро), убыток после уплаты налогов достиг 1,2 млрд евро (против убытка 71 млн евро в первой половине 2023 г.). Оборот DB за отчетный период также снизился на 3% и составил 22,3 млрд евро. Тем не менее концерн намерен по итогам 2024 г. сократить убыток на 2 млрд евро по сравнению с результатом 2023 г., рассчитывая на положительный эффект от мероприятий по модернизации сети, сокращению расходов и повышению эффективности деятельности. В частности, начавшаяся модернизация магистрали Riedbahn, соединяющей Франкфурт-на-Майне и Мангейм, будет способствовать сокращению задержек поездов на направлении вследствие нарушений в работе железнодорожной инфраструктуры на величину до 80%.

За счет выплат из федерального бюджета страны значительно выросли чистые капиталовложения в развитие сети и подвижной состав – до 4 млрд евро (+35%), а валовые капиталовложения – до 7,1 млрд евро (+18%).

Поездами дальнего следования за первые 6 месяцев 2024 г. перевезено 64,2 млн чел. (-6%). Пассажирооборот вследствие забастовок и негативных погодных явлений также снизился до 20,9 млрд пасс.-км (-3,6%). В региональных пассажирских перевозках достигнут рост пассажиропотока до 855 млн пассажиров (+6%), пассажирооборот увеличился до 19,5 млрд пасс.-км (+17%), что в значительной мере обусловлено популярностью месячного проездного Deutschland-Ticket за 49 евро. При этом подразделения DB, отвечающие за дальние (DB Fernverkehr) и региональные (DB Regio) перевозки, показали нарастающие убытки.

Грузовой оператор DB Cargo зафиксировал падение объема перевозок на 10,2% (до 93 млн т) и грузооборота – на 7,6%, а выручка сократилась на 106 млн евро до 2,8 млрд евро. Откорректированный показатель EBIT оператора упал до -261 млн евро (на 66 млн евро хуже значения за первое полугодие 2023 г.).

Хорошие финансовые результаты показала дочерняя логистическая компания DB Schenker. Ее откорректированный показатель EBIT составил +520 млн евро с хорошими перспективами дальнейшего роста.

Источник: zdmira.com, 29.07.2024

DB предложили план улучшения показателей и выхода на прибыль в 2027 году (Германия)

Правление железных дорог Германии (DB) представило наблюдательному совету концерна обобщенную программу структурного оздоровления на ближайшие 3 года. Она должна позволить DB повысить точность движения поездов дальнего следования примерно на 20 % и выйти на операционную прибыль (EBIT) в размере 2 млрд евро. Наблюдательный совет DB рассчитывает получить от правления детализацию программы в декабре 2024 г. в рамках бюджетного и среднесрочного планирования.

В последние годы качество эксплуатационной работы на сети железных дорог и финансовое положение концерна существенно ухудшились. DB объясняют это плохим состоянием во многом устаревшей железнодорожной инфраструктуры, последствиями пандемии коронавируса, геополитической напряженностью, нарушением цепочек поставок, ростом цен и дефицитом персонала.

DB намерены существенно ускорить работы по реконструкции инфраструктуры и улучшить их организацию, чтобы минимизировать влияние этих работ на движение поездов. Кроме того, повышенное внимание будет уделяться обеспечению готовности поездов и внедрению цифровых технологий в сфере технического обслуживания и организации перевозок. За счет этих мер DB рассчитывают повысить точность движения поездов дальнего следования до 75-80% за 3 года.

Планируется в ближайшие годы сократить потребность в персонале, выполняющем, прежде всего, управленческие функции и функции сбыта. При этом DB обещают обойтись без увольнений и использовать естественные процессы выхода сотрудников на пенсию, текучести кадров и т.п.

Источник: zdmira.com, 23.09.2024

DB со следующего года не сможет помочь DB Cargo (Германия)

Государственная железнодорожная корпорация ФРГ Deutsche Bahn, вероятно, будет вынуждена прекратить финансовую поддержку своего грузового оператора DB Cargo: Европейская комиссия готовит решение о запрете этих субсидий с 1 января, сообщает Süddeutsche Zeitung.

В начале 2022 г. ЕК инициировала расследование возможного нарушения конкуренции в ситуации, когда правительство компенсирует DB убытки DB Cargo, чтобы компания могла продолжать работу. Таким образом, DB Cargo получает необоснованное преимущество по отношению к частным операторам.

Хотя итоги расследования еще официально не объявлены, по данным Süddeutsche Zeitung, правление DB проинформировано о предстоящем запрете на продолжение практики предоставления поддержки через покрытие убытков. В прошлом году ЕК уже приняла аналогичное решение, запретив французской государственной железнодорожной компании SNCF оказывать финансовую поддержку своему грузовому оператору Fret SNCF.

За первое полугодие 2024 г. DB Cargo получила операционный убыток EBIT 261 млн евро, на 66 млн евро больше, чем годом ранее. Выручка оператора сократилась на 106 млн евро к уровню годом ранее до 2,8 млрд евро. Несмотря на обвинения в занижении цен и несправедливом преимуществе, дочка DB продолжает терять долю рынка в пользу частных конкурентов и сокращать объемы. Объем перевозок по итогам первого полугодия составил около 93 млн тонн грузов, что на 10% меньше, чем годом ранее.

Источник: infranews.ru, 23.08.2024

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 считала, что все пункты, кроме первого, не относятся к вопросам государственной поддержки. 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 перестает действовать 1 января 2025 г. При принятии решения Еврокомиссия также учитывала значимость грузовых железнодорожных перевозок в декарбонизации транспорта.

Источник: zdmira.com, 03.12.2024

Компанию DB Schenker продают датской DSV за 14,8 млрд евро

Железные дороги Германии (DB) подписали договор о продаже своей дочерней транспортно-логистической компании DB Schenker датской группе DSV за 14,8 млрд евро. Договор предусматривает инвестиции DSV в развитие бизнеса на территории Германии в размере 1 млрд евро в течение ближайших 3 – 5 лет. Группа DSV также специализируется на предоставлении транспортно-логистических услуг.

Ожидается, что разрешение на выполнение сделки будет получено от регуляторов в течение 2025 г. Договор одобрен наблюдательным советом DB и федеральным правительством Германии.

DSV обязалась обеспечить сохранение рабочих мест персонала DB Schenker в течение 2 лет после закрытия сделки. Приобретая DB Schenker со штатом 72 700 чел. и 1850 площадками и офисами в 130 странах, датская группа рассчитывает выйти на лидирующую позицию на глобальном рынке транспортно-логистических услуг. Сейчас группа DSV располагает 74 тыс. сотрудников в 80 странах. В 2023 г. суммарный доход DSV и DB Schenker составил около 40 млрд евро.

Продажа DB Schenker позволит железным дорогам Германии сократить задолженность, превышающую 30 млрд евро, и сосредоточиться на своей основной деятельности, в том числе на масштабной реконструкции железнодорожной сети.

По данным агентства Reuters, на финальном этапе процесса продажи вторым претендентом на приобретение DB Schenker был консорциум во главе с люксембургским инвестиционным фондом CVC Capital Partners. Членами консорциума также были Сингапурский фонд национального благосостояния GIC и Суверенный фонд благосостояния ADIA эмирата Абу-Даби (ОАЭ). Консорциум планировал разместить акции DB Schenker на Франкфуртской фондовой бирже и был готов увеличить цену предложения до 16 млрд евро, если правительство Германии станет соинвестором и сохранит за собой миноритарную долю в DB Schenker. В число претендентов на покупку DB Schenker входила также датская Maersk, но в июле 2024 г. она сняла свое предложение

Источник: Железные дороги мира.-2024-№10.-с.2

В железнодорожную сеть Испании инвестируют более 24 миллиардов евро

До конца 2026 г. операторы инфраструктуры традиционных и высокоскоростных железных дорог Испании (Adif и Adif AV) инвестируют 24,1 млрд евро в рамках программы развития на 2022-2026 гг. Более половины этих средств (12,108 млрд евро) предназначены для развития традиционных железных дорог, пригородных и грузовых линий. Примерно половина инвестиций будет освоена до конца 2024 г.

В области грузового движения финансируются работы по реконструкции и цифровизации логистических узлов в Викальваро (район Мадрида), Вальядолиде, Фуэнте-де-Сан-Луис (район Валенсии), Ла-Льягосте (провинция Барселона) и др., а также подходов к портам Сагунто, Кастельон и Ла-Корунья.

Средства направляются на модернизацию традиционных железнодорожных коридоров и обновление систем сигнализации, электрификации и связи.

В расширение высокоскоростной сети и ее модернизацию до конца 2026 г. Adif AV инвестирует 12 млрд евро, из них 7 млрд – до конца 2024 г. В настоящее время сеть ВСМ Испании протяженностью 4000 км является крупнейшей в Европе.

Adif AV направляет инвестиции в строительство высокоскоростных линий в автономной области Кантабрия, Стране Басков, провинции Наварра, автономном сообществе Эстремадура и в районе города Альмерия, а также в расширение и реконструкцию крупных станций и другие проекты. Существуют и обязательства по модернизации действующей сети ВСМ, включая комплексную реконструкцию высокоскоростной линии Мадрид – Севилья.

Источник: zdmira.com, 24.09.2024

Испанские частные грузовые операторы усиливают позиции на национальном рынке

Во втором квартале 2024 г. на рынке грузовых железнодорожных перевозок Испании продолжился рост основных показателей работы частных операторов – Captrain España и MEDWAY, дочернего предприятия компании Mediterranean Shipping Company (MSC). В то же время наблюдается ослабление позиций государственного грузового оператора Renfe Mercancías.

Такие выводы сделаны в докладе Национальной комиссии по рынкам и конкуренции (CNMC). Во втором квартале 2024 г. по сравнению с аналогичным периодом 2023 г. Captrain увеличил грузооборот на 13,7%, объем перевозок – на 8,5%, пробег поездов – на 10,8%, причем в контейнерных перевозках рост этих показателей оказался еще более существенным – соответственно на 40,8%, 29,7 и 38,8%.

В период с апреля по июнь 2024 г. прослеживается положительная динамика по этим показателям и у MEDWAY, в том числе по грузообороту – прирост 20,6%, по объему перевозок – 16% и по пробегу поездов – 23,4%. Впечатляющий рост этих же показателей отмечен у данного оператора и в перевозках маршрутными поездами – соответственно 71,4%, 53,6 и 121,6%.

У государственного оператора Renfe Mercancías, напротив, во втором квартале 2024 г. отмечается снижение грузооборота на 7,3%, объема перевозок – на 7,8% и пробега поездов – на 8,2%. Основное падение зафиксировано по

этим же показателям в перевозках контейнеров и полуприцепов – соответственно на 25,7%, 20,1 и 22,4%.

Министерство транспорта и устойчивой мобильности Испании обнародовало предварительное решение по второму этапу выделения грантов на общую сумму 21,8 млн евро семи частным операторам грузовых перевозок. Оказываемая операторам финансовая поддержка означает признание железнодорожных перевозок как экологически более щадящих и направлена на поощрение перераспределения грузов в пользу этого вида транспорта. В число операторов, отобранных для получения грантов, входят Captrain España, Continental Rail, MEDWAY, CSP Logitren, CEFSА, Low Cost Rail и Go Transport Servicios. Размер каждого гранта будет определен по результатам работы 2023 г., когда эти компании выполнили грузооборот 4053 млн ткм нетто.

Данная инициатива реализуется по программе грантов, охватывающей три этапа. В рамках первого этапа 26,1 млн евро получили восемь операторов по результатам перевозочной деятельности с 30 апреля по 31 декабря 2022 г. Предложения по третьему этапу – по распределению 23,5 млн евро по итогам 2024 г. появятся в ближайшее время. Гранты выделяются из фонда Евросоюза NextGenerationEU в рамках национального плана восстановления и устойчивости (National Recovery and Resilience Plan).

Программа грантов направлена на увеличение доли железнодорожного транспорта в грузовых перевозках как альтернативы автомобильному, в том числе благодаря снижению тарифов и повышению качества оказываемых услуг. Поощряется также использование электрической тяги.

Источник: zdmira.com, 04.10.2024, 17.10.2024

Renfe: успех перевозок высокоскоростными поездами между Испанией и Францией

Испанский национальный пассажирский оператор Renfe подвел итоги первого года эксплуатации высокоскоростных поездов AVE на трансграничных маршрутах между Мадридом и Марселем, а также между Барселоной и Лионом. Объем перевозок составил 620 тыс. пассажиров, было выполнено 1320 трансграничных рейсов. Движение поездов AVE по маршруту Барселона – Лион началось 13 июля 2023 г., первый поезд из Мадрида в Марсель был отправлен 28 июля 2023 г.

Первоначально поезда курсировали не каждый день, с октября 2023 г. число рейсов по обоим маршрутам было увеличено до 28 в неделю. Средняя заполняемость поездов AVE в сообщениях с Францией составила 82 %.

До декабря 2022 г. пассажирские перевозки высокоскоростными поездами между Испанией и Францией выполняло совместное предприятие Elipsos с участием Renfe и Национального общества железных дорог Франции (SNCF). В дальнейшем SNCF вышло из СП и в октябре 2023 г. приступило к перевозкам на испанском рынке высокоскоростных сообщений, напрямую конкурируя с Renfe. Тем временем Renfe готовится к расширению своего присутствия на французском рынке.

Источник: zdmira.com, 16.07.2024

Надвигается кризис в секторе железнодорожных грузовых перевозок в Италии

Ассоциации железнодорожных грузовых перевозок Fermerci и FerCargo обратились к правительству страны с требованием срочного вмешательства, чтобы избежать «катастрофического кризиса с непредсказуемыми последствиями». Грузовые операторы уже несколько месяцев работают в неприемлемых условиях без какой-либо поддержки, в результате ситуация является неустойчивой и грозит серьезным сбоем в экономике. Проблемы вызваны снижением в этом году более чем на 50% пропускной способности сети, вызванным инфраструктурными работами по реализации проектов в рамках Национального плана восстановления и устойчивости Италии (PNRR), действующим до 2026 г.

Также негативно повлияло полное закрытие ключевого трансальпийского перехода во Францию через тоннель Фрежюс из-за оползня в августе 2023 г. и частичное закрытие Готардского базисного тоннеля, соединяющего Италию со Швейцарией.

Эти проблемы с инфраструктурой в сочетании с наводнениями в регионах Эмилия-Романья и Тоскана, а также кризисом безопасности, нарушающим контейнерные перевозки через Красное море, приводят к коллапсу железнодорожных грузовых перевозок. Объем перевозок сократился на 3,2% в 2023 г. и, по прогнозам, снизится еще на 6,7% в этом году. Экономический ущерб в 2024 г. оценивается в 90 млн евро, и аналогичные потери прогнозируются на следующие два года.

Источник: International Railway Journal. – 2024. – № 9. – P. 14 (англ. яз.)

Европейская комиссия оштрафовала ČD и ÖBB за нарушение правил конкуренции

Европейская комиссия оштрафовала национальных операторов – железные дороги Чехии (ČD) и Австрии (ÖBB) на общую сумму 48,7 млн евро по результатам расследования, которое установило, что они, вступив в сговор, препятствовали компании RegioJet в доступе к приобретению бывшего в эксплуатации подвижного состава ÖBB (в частности, вагонов), тем самым ограничив конкуренцию на рынке пассажирских перевозок.

Компания RegioJet вышла на чешский рынок перевозок в дальнем следовании в 2011 г., ориентируясь на использование бывших в эксплуатации вагонов для конкуренции с операторами ČD и ÖBB. Расследование Европейской комиссии установило, что ČD и ÖBB между 2012 и 2016 гг. нарушали правила конкуренции, закрепленные в статье 101 договора о функционировании Европейского союза (TFEU), препятствуя RegioJet в закупке вагонов, которые отвечали требованиям оператора по качественным и техническим характеристикам и к тому же были сертифицированы для эксплуатации в Чехии.

На ÖBB наложен штраф в размере 16,7 млн евро, сотрудничество в расследовании оценено 45%-ным смягчением санкции. ČD оштрафованы в размере 31,94 млн евро. Компания не согласна с выводами расследования и намерена обратиться в Европейский суд.

Источник: zdmira.com, 29.10.2024

Финляндия: пассажирские перевозки растут, грузовые – падают

В первом полугодии 2024 г. поездами дальнего следования во внутренних сообщениях Финляндии перевезено 7,4 млн пассажиров, на 3% больше по сравнению с аналогичным периодом 2023 г. В июне 2024 г. было совершено 1,4 млн поездок в таких поездах, что на 4% превышает прошлогодний уровень.

Заполняемость в поездах дальнего следования в июне 2024 г. составила 53%. Национальным оператором VR Group в летний период в разных частях Финляндии введены дополнительные поезда.

В июне 2024 г. точность выполнения расписания движения поездов дальнего следования составила 77% (с учетом погрешности до 5 мин.). Почти половина задержек (49%) произошла по причинам, связанным с состоянием и содержанием пути, например, с введенными ограничениями скорости или неисправностями оборудования. Около пятой части (21%) всех задержек

отнесены на ответственность VR Group, остальные обусловлены другими причинами, например вандализмом.

В июне 2024 г. объем грузовых железнодорожных перевозок, выполненных финским оператором VR Transpoint, составил около 2,1 млн т, на 17% больше, чем годом ранее. Вместе с тем за январь - июнь 2024 г. по сети железных дорог Финляндии перевезено около 10,6 млн т грузов, примерно на 10% меньше, чем за соответствующий период 2023 г. О существенном снижении объемов грузовых перевозок в Финляндии было объявлено оператором VR Group в июне 2023 г. Основной причиной названа приостановка поставок продукции лесной промышленности из России.

Источник: zdmira.com, 26.07.2024

Исследование рынка пассажирских перевозок в Финляндии для подготовки допуска иностранных операторов на условиях открытого доступа к инфраструктуре

Министерство транспорта и коммуникаций Финляндии заказало у датской инженерной и консалтинговой компании Ramboll проведение исследования рынка услуг железнодорожного транспорта. Оно готовилось на основании анализов, интервью и круглых столов организованных Ramboll с операторами дальних и региональных пассажирских перевозок из 12 стран Европы. Цель исследования состояла в выработке рекомендаций для подготовки Финляндии к выполнению требований в соответствии с новыми правилами ЕС в отношении допуска сторонних операторов на условиях открытого доступа к инфраструктуре и на рынок пассажирских железнодорожных перевозок страны.

Работа Ramboll велась по трём основным направлениям и включала в себя:

- законодательное и организационное обеспечение;
- анализ организации тендеров;
- осуществление перевозок на условиях открытого доступа.

Оценка рынка пассажирских перевозок Финляндии

Законодательно Финляндия готова к допуску других участников пассажирских перевозок на свой рынок, однако существуют серьезные сомнения в существовании самого рынка для такого типа услуг из-за отсутствия потенциально привлекательных маршрутов, а так же линий ВСМ и свободных провозных мощностей.

Структурно, пассажирские перевозки Финляндии схожи с Норвегией и

Эстонией. В частности, малая доля рынка у пассажирских железнодорожных перевозок – 6,2% (Швейцария – 20%; Эстония – 2,2%, здесь и далее приведены цифры за 2018 г.), низкий показатель значения пасс.-км к численности населения – 823 (Швейцария – 2362; Эстония – 325) и невысокое значение показателя средней дальности поездки – 53 км (Франция – 76,3 км, Нидерланды – 29,2 км), низкий показатель значения поездо-км на протяженность линий – 5,9 (Нидерланды – 47,2; Эстония – 5,4) и самое большое расстояния между станциями – 29,7 км (Чехия – 3,65 км).

Поддержка обязательств по предоставлению социально необходимых услуг населению (PSO) в Финляндии крайне низка – 0,01 евро на пасс-км (Норвегия – 0,12; Великобритания – 0,01). Затраты на инфраструктуру из расчета на одного человека так же незначительны – 96,5 евро (Норвегия – 387,7; Эстония – 49), однако плата за пользование инфраструктурой в Финляндии также одна из самых низких – в пригородном и региональном сообщении 0,18 евро за км, в дальнем следовании – 0,65 евро за км (Испания – 3,91; Франция – 3,27).

При нормализации обстановки и открытии границы с Россией в будущем, маршрут Хельсинки – Санкт-Петербург будет представлять большой интерес, однако из-за того, что он не соединяется с другими линиями, идущими через города Финляндии, маршрут имеет определенные ограничения.

Обслуживание подвижного состава в Финляндии для операторов открытого доступа не вызовет каких-либо трудностей, как и наличие необходимой для устойчивой работы инфраструктуры.

В Финляндии действует собственная система по продаже билетов, но для привлечения операторов открытого доступа рекомендовано создание другой – открытой цифровой платформы.

На основе приведенного анализа, внутренние пассажирские перевозки операторами открытого доступа на данный момент в Финляндии не представляются реализуемыми.

Проведение тендеров в Финляндии

Для организации тендеров на осуществление конкурентных перевозок в Финляндии, подходят три подхода.

1. Модель Германии и Швеции:

В этих странах тендеры на региональные перевозки предлагаются в одном или более пакете, а тендеры на ночные перевозки осуществляются отдельно или частично с перевозками дальнего следования или региональными.

2. Модель Великобритании №1:

В этой модели предлагаются тендеры на перевозки дальнего следования, а также на региональные перевозки в одном или более пакете.

3. Модель Великобритании №2 и Норвегии:

В данном случае тендеры предлагаются на перевозки дальнего следования и региональные.

По уровню проведения, тендеры могут проводиться как на национальном уровне (Норвегия, Великобритания, Дания и Чехия), так и на региональном (Германия, Швеция, Нидерланды). Для ночных поездов может подойти вариация модели Швеции, где тендеры на региональные перевозки проходят на региональном уровне, а на дальние перевозки – на национальном.

Рекомендации исследования Ramboll

Ситуация с рамочными соглашениями европейского рынка железнодорожных перевозок постоянно меняется и выбранные решения в будущем не всегда будут оптимальными для отрасли, которой необходимо долгосрочное планирование.

При учете опыта других стран, чтобы Финляндии соответствовать новым правилам ЕС в отношении пассажирских железнодорожных перевозок и допуска на свою сеть других операторов, ей следует принять во внимание опыт Норвегии из-за схожести по многим аспектам, включая:

- долгосрочное и прозрачное планирование с политической поддержкой;
- выставление на тендер больших объемов услуг;
- создание нескольких схожих по объему и логике пакетов;
- выделение достаточного времени для планирования и подготовки участников тендера;
- обеспечение широкой политической поддержки для повышения привлекательности рынка Финляндии для конкуренции.

Поэтому, в силу приведенных выше фактов, финский рынок пассажирских перевозок может представлять интерес только для небольших, нишевых перевозчиков.

В области инвестиций в подвижной состав, рынок Финляндии не представляет какой-либо интерес из-за отсутствия хоть сколько-нибудь значимого объема пассажиров. Факт отличия финской колеи от европейской не настолько важен, нежели ограниченный пассажирооборот.

*Источники: julkaisut.valtioneuvosto.fi/handle/10024/164712, 2023-03-09 (англ. яз.)
исследование «Study on passenger rail markets and services» (англ. яз.)*

СЕВЕРНАЯ АМЕРИКА

В Мексике объявили о планах строительства пассажирских железнодорожных линий

Новый президент Мексики Клаудиа Шейнбаум (инаугурация состоится 1 октября 2024 г.) заявила, что продолжит реализацию программы возрождения железнодорожных пассажирских перевозок, начатую нынешним главой государства Лопесом Обрадором, с акцентом на линии в северном направлении от столицы Мехико до границы с США.

Планируется построить как минимум три пассажирские железнодорожные линии: международный аэропорт Фелипе Анхелес (AIFA) – Пачука (1540 км); Мехико – Сан-Луис-Потоси – Монтеррей – Нуэво-Ларедо (1143 км); Мехико – Керетаро – Гвадалахара (581 км).

В проектах нового строительства с большой долей вероятности за основу будет взята модель магистрали Tren Maya, сочетающая сооружение новых линий с модернизацией существующей инфраструктуры. Проведение тендеров запланировано на текущий год, а начать строительство предполагается в 2025 г.

У избранного президента есть намерения завершить проекты строительства магистрали Tren Maya и модернизации межконтинентального коридора через перешеек Теуантепек.

По словам избранного президента, реализация проектов займет от 4 до 5 лет, а за время ее правления будет сооружено 3000 км пассажирских линий, что вдвое больше, чем построено за годы правления Лопеса Обрады. Новые линии будут электрифицированы и рассчитаны на максимальную скорость движения поездов 160 км/ч. В настоящее время движение грузовых поездов в Мексике осуществляется на дизельной тяге. Подвижной состав изготовят в Мексике, где такие мировые производители, как Alstom, CAF и CRRC, имеют свои предприятия

Источник: zdmira.com, 16.07.2024

Одобрена сделка по созданию связующего участка между железными дорогами CSX и CPKC (США)

Совет по наземному транспорту США (Surface Transportation Board, STB) одобрил сделку двух железных дорог первого класса CSX и Canadian Pacific Kansas City (CPKC) по созданию в штате Алабама прямой связи между железнодорожными сетями этих компаний путем приобретения участков

железнодорожной Meridian & Bigbee Railroad (MNBR), входящей в корпорацию Genesee & Wyoming. Сделка по созданию прямого коридора, связывающего Мексику, Техас и Юго-Восток США, вступает в силу 16 ноября 2024 г.

СРКС приобретает участок длиной 80 км Меридиан (штат Миссисипи) – Миртлвуд (штат Алабама). В собственность CSX переходит линия протяженностью 150 км от Миртлвуда до Берквилла (Алабама). Компания MNBR по-прежнему будет оказывать услуги местным клиентам на участке Меридиан – Миртлвуд.

По оценке совета STB, созданный коридор должен способствовать усилению конкуренции и появлению новых предложений, направленных на передачу грузопотоков с автомобильного транспорта на железные дороги, а также улучшению обслуживания новых рынков.

Источник: zdmira.com, 28.10.2024

Партнерство RailPulse охватывает уже четыре железные дороги первого класса (США)

Североамериканская железная дорога первого класса CSX присоединилась к партнерству RailPulse, образованному в 2020 г. для продвижения технологий цифровизации грузовых вагонов и отслеживания их местоположения при помощи датчиков спутниковой навигации GPS. Таким образом, теперь в состав RailPulse входят четыре из шести крупнейших грузовых железных дорог Северной Америки.

CSX стала 11-м участником партнерства, которое охватывает в том числе железнодорожных операторов Genesee & Wyoming и Watco, а также вагоностроительные компании.

В число основных задач партнерства RailPulse входят обеспечение совместимости бортового телематического оборудования и создание ИТ-инфраструктуры для сбора, обработки и анализа данных о местоположении и состоянии грузовых вагонов и перевозимых в них грузов.

С партнерством RailPulse сотрудничают ведущие американские и европейские поставщики телематических устройств.

Источник: zdmira.com, 16.07.2024

Union Pacific открывает еще пять центров транспортного обслуживания клиентов (США)

Североамериканская железная дорога первого класса Union Pacific (UP) объявила об открытии еще пяти центров транспортного обслуживания, клиенты которого получают удобный доступ к сети линий UP протяженностью более 50 тыс. км. Новые центры суммарной площадью свыше 6000 га расположены в Шони (штат Оклахома), Сидар-Сити и Грантсвилле (штат Юта), Сан-Антонио и Тексаркане (штат Техас). Центры будут выполнять функции железнодорожных хабов, где клиентам предоставят логистические и другие адресные услуги, включая возможности для строительства специализированных складов и промышленных объектов.

На данный момент на сети UP уже работают 32 таких центра. Кроме того, Union Pacific на платформе Site Solutions Tool предоставляет клиентам для ведения бизнеса более 6000 своих объектов недвижимости, расположенных в пределах 800 м от железнодорожных линий. И этот список постоянно актуализируется.

Ранее Union Pacific объявила, что в 2024 г. планирует инвестировать в обновление основных фондов, в том числе в мероприятия, направленные на рост клиентской базы, 3,4 млрд долл. США.

Источник: zdmira.com, 08.07.2024

Amtrak: рекордный объем перевозок в 2024 финансовом году (США)

Компания Amtrak – национальный пассажирский оператор США – с 1 октября 2023 г. по 30 сентября 2024 г. перевезла 32,8 млн чел., что на 15% превышает показатель предыдущего года и является историческим максимумом. Доходы в виде проездной платы выросли на 9%, до 2,5 млрд долл. США, операционные доходы достигли 3,6 млрд долл. (прирост 9%), а скорректированная операционная прибыль увеличилась тоже на 9% – до 705,2 млн долл.

Компания инвестировала в прошедшем финансовом году 4,5 млрд долл. США в проекты модернизации инфраструктуры и наращивания парка современного подвижного состава, создания новых рабочих мест, а также на мероприятия, направленные на улучшение мобильности на территории страны.

Рост пассажиропотока подтверждает востребованность в США услуг на железнодорожные перевозки и реальность достижения поставленной Amtrak задачи по удвоению объема перевозок пассажиров к 2040 г.

Источник: zdmira.com, 11.12.2024

АЗИЯ

Китай форсирует реализацию инфраструктурных проектов

За первые 5 месяцев 2024 г. инвестиции в развитие сети железных дорог Китая достигли 228,47 млрд юаней (около 31,46 млрд долл. США), что на 10,8 % больше, чем годом ранее. В первую очередь средства направляются на реализацию проектов, определенных в 14-м пятилетнем плане социально-экономического развития страны.

В регионе Дельта реки Янцзы вслед за открытием в апреле 2024 г. высокоскоростной линии Чичжоу – Хуаншань начаты статические испытания на ВСМ Сюаньчэн – Цзиси. На ВСМ Шанхай – Сучжоу – Хучжоу идет укладка верхнего строения пути, начато комплексное тестирование для ввода в эксплуатацию железной дороги Ханчжоу – Вэньчжоу. Ввод в эксплуатацию этих линий будет способствовать укреплению региональной сети и развитию Экономического пояса реки Янцзы.

В регионе Сычуань – Чунцин в мае 2024 г. сдан тоннель Дэшэн, являющийся важным элементом железной дороги Сычуань – Цинхай. На участке Чунцин — Ибинь высокоскоростной магистрали Чунцин – Куньмин завершаются работы по укладке пути и строительству станционных зданий. Начат этап опытной эксплуатации ВСМ Бачжун – Наньчжун в провинции Сычуань.

Несколько линий к северу и югу от Великой Китайской стены подготовлены к вводу в эксплуатацию. Завершаются предварительные испытания на участке Ланьчжоу – Увэй магистрали Ланьчжоу – Чжанье. В стадии подготовки к комплексным испытаниям и последующему пуску находится участок ВСМ Баотоу – Иньчуань. Начата укладка верхнего строения пути на высокоскоростной линии Цзиньпин – Датун – Юаньпин, ввод в эксплуатацию которой намечен на конец 2024 г.

На полуострове Шаньдун приближается присоединение ВСМ Вэйфан – Яньтай к существующей сети высокоскоростных линий страны. Близится ввод в эксплуатацию линии Рижао – Ланькао – Чжуанчжай – Ланьконань (на

границе провинций Шаньдун и Хэнань) – одного из важных элементов опорной сети ВСМ из восьми линий направления север – юг и восьми линий – восток – запад. Завершена укладка пути на ВСМ Цзинмэнь – Цзинчжоу в провинции Хубэй и Мэйчжоу – Лонгчуань в провинции Гуандун.

Источник: zdmira.com, 26.06.2024

Инвестиции в железнодорожный транспорт Китая превысили 410 млрд юаней

За первые 7 месяцев 2024 г. железные дороги Китая (CR) инвестировали в основные средства 410,2 млрд юаней (57,6 млрд долл. США), что на 10,5% больше, чем годом ранее. Это позволило увеличить темпы реализации ключевых инфраструктурных проектов.

Открытие для движения поездов последнего участка ВСМ Жичжао – Ланькао способствовало улучшению транспортных связей между городскими агломерациями полуострова Шаньдун и провинции Хэнань. Завершение работ на высокоскоростных линиях Баотоу – Иньчуань и Сычуань – Цинхай позволило начать на них комплексные испытания, предшествующие вводу в эксплуатацию. Начата опытная эксплуатация ВСМ Ханчжоу – Вэньчжоу.

На ВСМ Хэфэй – Синьи окончены работы по сооружению моста через реку Хуай, а на магистрали Ланьчжоу – Хэцзуо состоялось перекрытие основных опор моста через реку Тао, завершается строительство моста Чжунсянь Ханьцзян на высокоскоростной линии Шанхай – Чунцин – Чэнду.

За рассматриваемый период CR выполнили рекордный объем перевозок – 2,522 млрд чел., пассажирооборот составил 945,453 млрд пасс.-км, что соответственно на 15,7 и 10,6% больше, чем за первые 7 месяцев 2023 г. Ежедневно в среднем на сети национальных железных дорог отправляются 10434 пассажирских поезда (прирост 10,6%). Нарастают объемы трансграничных пассажирских перевозок. По ВСМ Гуанчжоу – Шэньчжэнь – Гонконг за первые 7 месяцев 2024 г. перевезено 15,377 млн чел., что на 54,7% больше, чем годом ранее, а по линии Китай – Лаос – 139 тыс. пассажиров.

Источник: zdmira.com, 12.09.2024

Протяженность сети железных дорог Китая достигла 160 000 километров

После ввода 13 сентября 2024 г. в эксплуатацию высокоскоростной линии длиной 94 км, соединившей город Мэйчжоу с уездом Лунчуань (провинция

Гуандун), протяженность сети железных дорог Китая достигла 160 тыс. км, в том числе 46 тыс. км высокоскоростных, что усилило лидирующие позиции Китая в мире по протяженности сети ВСМ с долей 70 %. По состоянию на конец 2023 г. протяженность железных дорог Китая составляла 159 тыс. км, в том числе ВСМ – 45 тыс. км.

Начиная с 2012 г. железнодорожная инфраструктура Китая активно развивается, ежегодно вводится в эксплуатацию в среднем около 3000 км ВСМ. За прошедшие с тех пор годы общая протяженность сети железных дорог увеличилась на 64,2 %, высокоскоростных линий – на 392,2 %. Сеть ВСМ охватывает 96 % крупных (с населением свыше 500 тыс. чел.) городов Китая, в том числе специальный административный район Гонконг. Расширение сети ВСМ позволило сократить время в пути между крупными агломерациями страны в среднем в 3 раза, что способствует промышленному и социальному развитию регионов, обслуживаемых такими линиями.

На ряде ВСМ, таких как Пекин – Гуанчжоу, Пекин – Ухань, поезда курсируют с максимальной скоростью 350 км/ч. Суммарная длина линий с допустимой скоростью движения 300 – 350 км/ч составляет 20 тыс. км (43 %), а со скоростью 200 – 250 км/ч – 26 тыс. км (57 %).

В Китае новые линии вводят в эксплуатацию преимущественно в конце года.

Источник: zdmira.com, 16.09.2024

Инвестиции в железнодорожный транспорт Китая превысили 711 млрд юаней

В период с января по ноябрь 2024 г. железные дороги Китая (CR) инвестировали в железнодорожную инфраструктуру 711,7 млрд юаней (около 99 млрд долл. США), что на 11,1 % превышает показатель предыдущего года. Это позволило ускорить реализацию ряда крупных инфраструктурных проектов. Так, в ноябре 2024 г. началась опытная эксплуатация двух высокоскоростных железных дорог. ВСМ Шанхай – Сучжоу – Хучжоу протяженностью 163 км рассчитана на скорость движения до 350 км/ч, ее официальное открытие намечено на конец 2024 г.

Вторая ВСМ соединит Цзинин в автономном районе Внутренняя Монголия с городами Датун и Юаньпин в провинции Шаньси. Тестовые поездки на этой магистрали протяженностью 268,3 км на севере Китая начались 21 ноября 2024 г. ВСМ Цзинин – Датун – Юаньпин, рассчитанная для движения со скоростью до 250 км/ч, свяжет центральные и западные регионы Внутренней

Монголии с национальной сетью высокоскоростных железных дорог. Эксплуатировать линию будет компания China Railway Hohhot Group, дочернее предприятие CR. Новая линия соединяется с тремя ВСМ (Хух-Хото – Чжанцзякоу, Датун – Сиань и Чжэнчжоу – Тайюань), благодаря чему время в пути между Хух-Хото, административным центром Внутренней Монголии, и Тайюанем, столицей Шаньси, сократится с 5 до примерно 2,5 ч.

Источник: zdmira.com, 18.12.2024

Потенциал Транскаспийского международного транспортного маршрута

Транскаспийский международный транспортный маршрут (ТМТМ) привлекает интерес как альтернативный коридор для транзита контейнеризованных грузов между Китаем и странами Европы. В обнародованном Всемирным банком исследовании Middle Trade and Transport Corridor: Policies and Investments to Triple Freight Volumes and Halve Travel Time by 2030 оцениваются возможности ТМТМ в конкуренции за перевозки между Китаем и Европой, а также его потенциал с точки зрения роста торгового оборота и конкурентоспособности трех стран – Азербайджана, Грузии и Казахстана, подписавших в 2013 г. Соглашение об учреждении Координационного комитета по развитию ТМТМ.

Центральная Азия когда-то была оплотом мировой торговли. С развитием морских путей сухопутные маршруты, проходящие через страны региона, теряли значение и усиливалась изоляция этих стран от глобальных рынков.

За последние 30 лет результатом ряда инициатив внутреннего и международного характера стало появление в регионе коридоров, использующихся для местных и транзитных перевозок. В 1993 г. Евросоюз инициировал программу Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia (TRASECA), направленную на совершенствование инфраструктуры портов и наземного транспорта в интересах развития торговых маршрутов между Европой и Азией. В ноябре 2013 г. железные дороги Азербайджана, Грузии и Казахстана заключили Соглашение об учреждении Координационного комитета по развитию Транскаспийского международного транспортного маршрута (ТМТМ), известного также как Средний коридор (Middle Corridor). Китайские инвестиции в развитие сухих портов в рамках инициативы «Один пояс – один путь» (Belt and Road, BRI) способствовали появлению в 2014 г. ускоренного контейнерного маршрута через Казахстан и Россию. В ноябре 2022 г. Азербайджан, Грузия, Казахстан и Турция подписали дорожную карту, определяющую приоритет инвестиций и действий, направленных на раскрытие

потенциала ТМТМ, а в июне 2023 г. железные дороги этих стран заключили трехстороннее соглашение о базовых принципах деятельности совместного предприятия по развитию ТМТМ. В то же время Всемирный банк, Евросоюз, Европейский банк реконструкции и развития, Европейский инвестиционный банк, Азиатский банк развития и другие структуры выразили готовность оказывать техническую и финансовую поддержку инициативе.

ТМТМ – современное состояние

ТМТМ работает как мультимодальный коридор, связывающий Казахстан, Азербайджан и Грузию через Каспийское море. В 2021 г. в коридоре доминировали экспортные перевозки из Казахстана и другие региональные потоки и только треть объема перевозок приходилась на транзит между Китаем и странами ЕС (рис. 1).

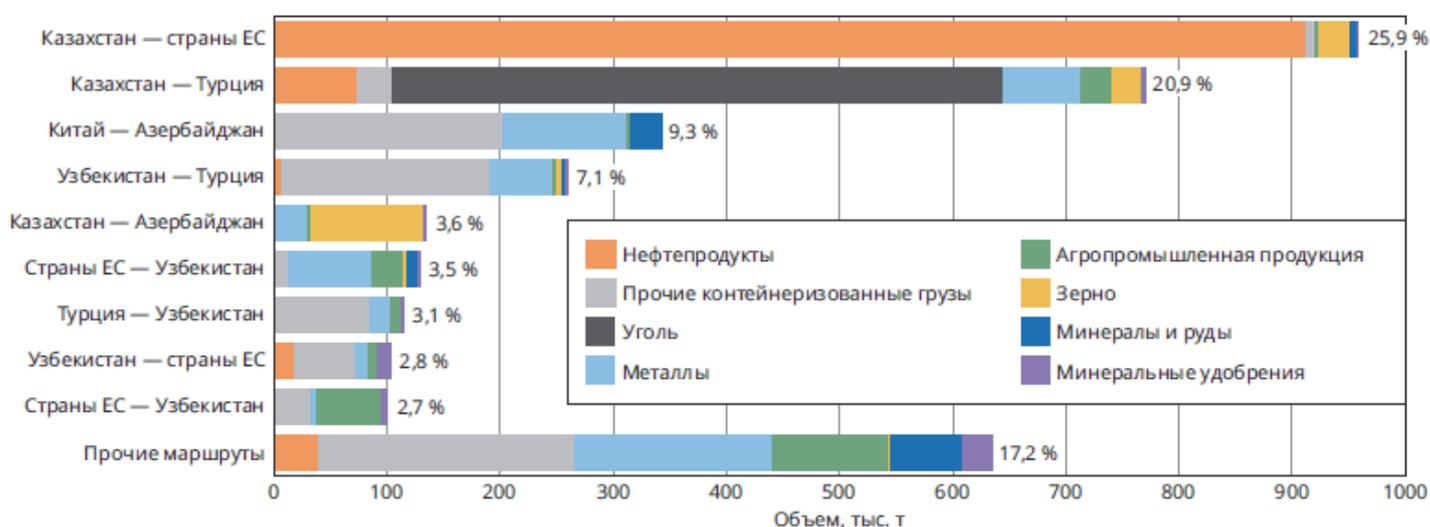


Рис.1. В 2021 г. в коридоре ТМТМ доминировали экспортные потоки из Казахстана

С 2014 по 2021 г. между Китаем и Евросоюзом по всем маршрутам прошли 49 тыс. поездов. Только в 2021 г. более 15 тыс. контейнерных поездов доставили около 1464 тыс. TEU, прирост относительно предыдущего года составил 22,4 и 29 % соответственно. Несмотря на столь впечатляющий рост, на сухопутные (включая транскаспийские) перевозки приходится только 4 % объема и 5 % стоимости торгового оборота между Китаем и ЕС. При этом предпочтительным является северный маршрут через Казахстан, Россию и Белоруссию, тогда как коридор через Казахстан, Азербайджан, Грузию, порты Черного моря и/или Турцию не выглядел привлекательным по причине большего числа пограничных переходов, пунктов перевалки грузов и операционной неэффективности.

На фоне геополитической напряженности в период с марта по октябрь 2022 г. контейнерный поток на ТМТМ вырос на 33 % по сравнению с

аналогичным периодом предыдущего года. Предел пропускной способности ТМТМ не был достигнут, однако к марту 2023 г. значительная часть этого дополнительного объема перевозок вернулась на морские маршруты вследствие проблем с пересечением границ, перевалкой грузов и координацией перевозок (рис. 2).

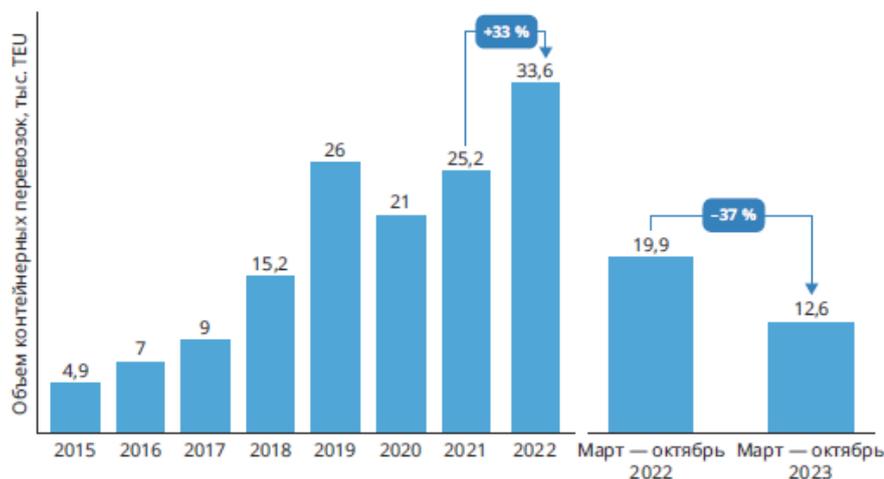


Рис. 2. Динамика контейнерных перевозок в коридоре ТМТМ

Евразия: диверсификация торговых маршрутов

Северный коридор (Northern Corridor), проходящий по территории России, появился как альтернатива морскому варианту в перевозках нишевых товаров, продемонстрировал наличие рыночного спроса на железнодорожные перевозки между Китаем и Европой, а также способность реагировать на изменение спроса, в том числе в условиях кризиса, вызванного пандемией COVID-19. Однако его работа осложняется рядом проблем, включая финансовую нестабильность, требующую прямых и косвенных субсидий с китайской стороны, несбалансированность торгового оборота между ЕС и Китаем, практически монопольное положение коридора в наземных сообщениях с Европой.

ТМТМ позиционируется не только как альтернатива Северному маршруту, но и как инструмент для Казахстана, Азербайджана и Грузии по диверсификации торгового оборота и ослаблению зависимости от небольшого числа крупных партнеров по экспорту ограниченного перечня грузов.

В последнее время обсуждаются варианты нескольких новых альтернативных коридоров, инициируемых, как правило, китайской стороной. Это будущая железная дорога Китай – Кыргызстан – Узбекистан с возможными вариантами прохождения через Таджикистан, Туркменистан, с продолжением

через Иран в направлении Аравийского полуострова или через Афганистан и Пакистан к побережью Аравийского моря. В отличие от предлагаемых вариантов Северный и Транскаспийский коридоры, хотя и требуют крупных инвестиций в развитие, используют в основном уже существующую инфраструктуру и развиваются вдоль уже существующих трасс. В рассматриваемых альтернативных коридорах велика доля новой инфраструктуры, что требует тщательного выбора методов финансирования, а их эксплуатация сопряжена с высокими рисками, включая конкуренцию с другими коридорами.

Потенциал ТМТМ для трех стран

В рассматриваемом отчете Всемирный банк, признавая важность развития ТМТМ как альтернативного наземного коридора между Китаем и Европой, особое внимание уделяет его потенциалу с точки зрения диверсификации торговых маршрутов и содействия укреплению экономик стран региона, не имеющих выхода к глобальным торговым морским путям, а также с позиций открытия для них новых рынков сбыта местной продукции с приемлемыми транспортными издержками. Отмечено, что в настоящее время большинство стран региона ориентируются на выход к глобальным транспортным коридорам через Россию. Так, порядка 39 % импорта поступает в Казахстан через Россию. Между тем ТМТМ потенциально готов способствовать росту экспорта в страны ЕС и выходу на новые рынки, включая Ближний Восток, Северную Африку, Юго-Восточную Азию.

В отчете обосновывается вывод, что политические решения и инвестиционные программы могут способствовать утроению объема грузовых перевозок и сокращению вдвое времени транзита по коридору ТМТМ. Прогнозируется, что к 2030 г. перевозки контейнеризованных грузов по маршруту через Каспийское море вырастут суммарно до 11 млн т (прирост 209 % относительно 2021 г.), из них 4 млн т придется на транзитные грузы в контейнерах (+303 % по сравнению с 2021 г.). Большую часть из 11 млн т прироста обеспечат потоки из Азербайджана, Грузии и Казахстана, хотя и при менее заметном, 169 %-ном приросте. ТМТМ сохранит роль второстепенного игрока в трансконтинентальных торговых потоках между Китаем и Европой в силу существования других маршрутов, в том числе морского.

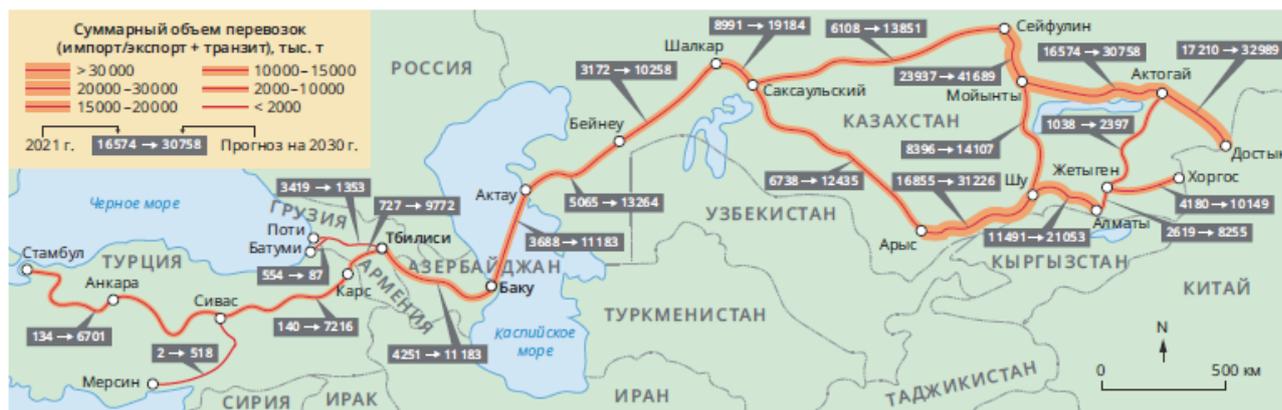


Рис.3. Грузовые перевозки в коридоре ТМТМ в 2021 г. и прогноз спроса на 2030 г.

Однако на региональном уровне (рис. 3) развитие коридора и диверсификация транспортных сообщений будут способствовать привлечению грузов с высокой добавленной стоимостью, например минеральных удобрений, объем перевозок которых может удвоиться, а также металлопродукции, продуктов питания, техники и химических грузов. Приток этих грузов возможен за счет Северного коридора. Доля перевозимого сырья при этом снизится с 60 до 53 %.

Особо в исследовании Всемирного банка отмечается высокая стоимость транспортных услуг и их нестабильность в коридоре ТМТМ по сравнению с Северным маршрутом. В 2022 г. на доставку груза от Достыка или Хоргоса по ТМТМ в черноморский порт Констанца (Румыния) требовалось более 50 сут, что было вдвое дольше, чем по Северному маршруту, и сравнимо с доставкой морским путем из портов Китая в Европу.

Хотя самые значительные задержки связаны с морской составляющей маршрута и обусловлены главным образом нехваткой судов, большую роль играют непредсказуемое время транзита, высокие цены на услуги, отсутствие координации и цифровых систем по отслеживанию продвижения отправок, трудности на этапах перевалки и доставки на последней миле, а также неудовлетворительное состояние подвижного состава и низкий уровень оснащённости логистических терминалов.

Состояние железнодорожной части коридора

Что касается анализа состояния железнодорожной части коридора, отмечено, что для железных дорог Казахстана (КТЖ), Азербайджана (ADY) и Грузии (GR) характерна высокая, исторически обусловленная степень эксплуатационной совместимости – единые колея 1520 мм и технологии, обеспечивающие сквозной пропуск поездов. Перевозки контейнеров на вагонах-платформах по нескольким железным дорогам представляют возможность приобретения и эксплуатации общего парка таких вагонов. Однако позитивный

эффект данного фактора снижается необходимостью перевалки контейнеров в каспийских портах, поскольку только часть вагонов переправляют с использованием железнодорожных паромов.

Согласованные программы модернизации

Чтобы в полной мере использовать потенциал коридора ТМТМ, необходимы инвестиции в согласованные мероприятия по модернизации инфраструктуры, оборудования и технологий. Обычно узкие места находятся в пунктах перевалки грузов или их передачи другому оператору (рис. 4). В контейнеризованных перевозках высока степень стандартизации, поэтому ҚТЖ, ADY и GR необходимо адаптировать оборудование и технологии для эффективного продвижения контейнерных потоков через ТМТМ, в частности ликвидировать нехватку вагонов-платформ, подъемно-транспортной техники, требуемых для переработки контейнеров. Кроме того, участки коридора отличаются размерами пропускной способности. Как правило, линии направления север – юг рассчитаны на большие размеры движения, чем направления восток – запад.

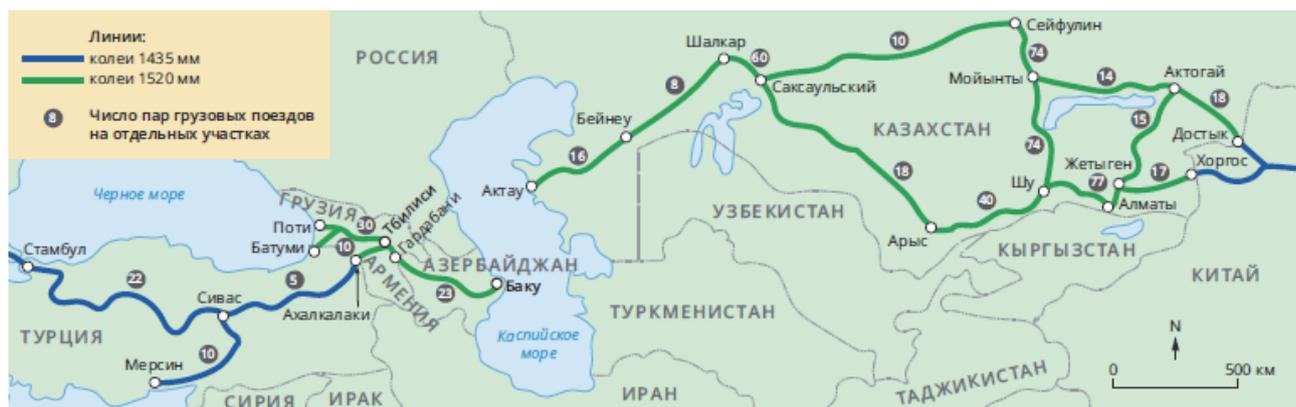


Рис. 4. Пропускная способность участков коридора ТМТМ

Поскольку пропускная способность коридора в целом лимитируется такими узкими местами, ҚТЖ, ADY и GR важно следовать скоординированной политике в части их устранения. Критические участки коридора выделены в таблице. В ближайшей перспективе наибольший эффект могут дать меры по обеспечению доступности подвижного состава, дефицит которого особенно заметен в настоящее время в Азербайджане и Грузии, где также немедленного решения требуют проблемы на этапах перевалки грузов между железнодорожным транспортом, с одной стороны, и морским и автомобильным – с другой.

В дальней перспективе повышение эффективности рассматриваемых железных дорог возможно за счет модернизации систем ЖАТ, приобретения новых локомотивов и вагонов-платформ. К числу приоритетных инфраструктурных проектов в Казахстане относятся повышение провозной

способности линии Достык – Мойынты, строительство обхода Алматы и реконструкция участков Арыс – Саксаульская, Бейнеу – Мангистау и Сейфулин – Шалкар. В Азербайджане требуется реконструкция участка от Баку до границы с Грузией, включая модернизацию систем ЖАТ, перевод системы электрификации с постоянного на переменный ток и повышение максимальной скорости. Для Грузии приоритетной была реконструкция коридора от Ахалкалаки до турецкого Карса (эти работы завершились в мае 2024 г., уже после публикации отчета Всемирного банка).

Пункты пересечения границ

В коридоре ТМТМ работают четыре пограничных перехода, различающихся по уровню развития инфраструктуры и технической оснащенности, применяемым технологиям и специфическим решениям, что в совокупности влияет на скорость и предсказуемость пропуска грузов. Переходы с колеи 1435 мм на китайской стороне на колею 1520 мм в Хоргосе и Достыке отличаются более развитой инфраструктурой и логистикой, ориентированной на мультимодальные транспортные решения. Однако помимо инфраструктурных ограничений, на обоих пунктах пропуска отмечается дисбаланс потоков, идущих в западном и восточном направлениях. С китайской стороны поезда в западном направлении пропускаются без задержек, но есть ограничения по пропуску поездов в восточном направлении.

Расчетная пропускная способность перехода Достык – Алашанькоу составляет 18 пар поездов/сут, в настоящее время ее достаточно. Однако в перспективе с развитием коридора ТМТМ потребуется ее увеличение. Ключевым вопросом является время ожидания на границе, которое может приближаться к 60 ч из-за ограниченного числа станционных путей и отсутствия системы предварительного уведомления о времени прибытия поездов, а также по причине неэффективности управления эксплуатационными процессами на станциях.

Пропускную способность перехода Алтынколь – Хоргос ограничивает 17 – 18 поездами/сут двухпутный транзитный парк на китайской стороне. В отличие от Достыка здесь на казахской стороне инфраструктура более развита, чем на китайской, но время транзита схоже по аналогичным причинам.

Переход Гардабани – Бёюк-Кясик между Грузией и Азербайджаном является самым узким местом ТМТМ. В среднем на пересечение границы требуется 3 сут. Инфраструктурные ограничения и недостаток локомотивов усугубляются отсутствием электронного обмена данными. Станции Гардабани и Бёюк-Кясик не проектировали как пограничные. Здесь отсутствуют возможности для сортировочной работы и переформирования поездов. Обе станции находятся в населенных районах с плотной застройкой, что ограничивает возможности дальнейшего их развития.

Участок	Расчетная пропускная способность, пар поездов/сут	Доля используемой пропускной способности, %	Примечание
Достык – Мойынты (Казахстан)	18	80	Участок входит также в Северный коридор, проходящий через Россию и Белоруссию, и является важной артерией для экспорта из Казахстана в Китай
Сейфулин – Саксаульская (Казахстан)	10	70	Однопутная неэлектрифицированная линия, из 10 поездов 7 – грузовые, из которых половина перевозит руду и металлы. Возможен пропуск дополнительно одного-двух поездов со скоростью немногим более 10 км/ч
Хоргос – Арыс (Казахстан)	От 17 до 77 на отдельных участках	17 – 40	Однопутный неэлектрифицированный участок Жетыген – Алматы работает на пределе пропускной способности – 24 пары поездов. Перед выходом на двухпутный электрифицированный участок к западу от Алматы необходима замена тепловоза на электровоз. На участке Шу – Арыс велика доля местных перевозок
Шалкар – Актау (Казахстан)	От 8 до 60 на отдельных участках	8 – 60	Пропускная способность используется на минимальном уровне – 8 пар грузовых поездов/сут. Проблема состоит в низкой скорости, нехватке локомотивов и крутых уклонах на участке Бейнеу – Мангистау. По этим причинам в восточном направлении поезда приходится разделять на два, что приводит к накоплению вагонов на станции Мангистау или в порту Актау
Порт Алят – Бёюк-Кясик/ Гардабани (граница Азербайджана с Грузией)	25	80	Износ контактной сети и состояние пути этой двухпутной электрифицированной линии ограничивают пропускную способность. АДУ планируют увеличить ее за счет обновления системы электрификации. Среднее время прохождения через пограничный переход Гардабани равно 3 сут из-за нехватки локомотивов
Гардабани – Поти/Батуми (Грузия)	50	70	Использование пропускной способности на участке от Гардабани до Поти ограничивается нехваткой локомотивов. В Батуми прибывают 7 поездов/сут, более 85 % контейнеров доставляет в порт автомобильный транспорт

Станция Ахалкалаки открыта в 2017 г. Технологически это современная станция, рассчитанная для перегрузки между поездами колеи 1520 и 1435 мм.

Однако со строительством новой линии в Сивас (Турция) эта станция может превратиться в узкое место.

Рекомендации

В отчете Всемирного банка сформулированы пять ключевых рекомендаций, которые определяют инвестиционные и политические приоритеты, необходимые для освоения существующего и прогнозируемого спроса на транспортные услуги в коридоре, с одной стороны, и содействия развитию экономик трех стран – Казахстана, Азербайджана и Грузии, с другой.

Эти задачи определяют следующие направления деятельности:

- переосмысление сути и задач ТМТМ как экономического коридора, способного содействовать развитию торговли и предоставлять новые возможности странам, не имеющим выхода к глобальным морским путям, для интеграции с глобальным рынком. Для этого важно принять институциональный механизм стимулирования, выходящий за национальные границы и направленный на продвижение и максимально возможное использование потенциала ТМТМ как интегрированного торгового и экономического коридора;

- разработка и реализация логистических решений, распространяющихся на все участки коридора, включая единые стандарты обслуживания и тарифы;

- унификация технологических процессов и процедур, в том числе по координации работы операторов контейнерных перевозок, пограничных, таможенных и железнодорожных служб с целью ускорения пропуска транзитных потоков;

- использование потенциала цифровых технологий для ускорения обмена актуальной информацией между грузовладельцами и операторами перевозок;

- продолжение модернизации инфраструктуры и технических средств, используемых в коридоре, следуя скоординированной его участниками программе приоритетов. Некоторые позиции программы наращивания провозной способности коридора должны иметь более высокий приоритет в силу особых рисков – в частности, это относится к взаимодействию железных дорог и портов.

Реализация перечисленных рекомендаций позволит создать условия для сокращения вдвое времени транзита по ТМТМ (рис. 5) и повышения эффективности работы этого коридора.

по нему примерно в 3 раза больше, чем по маршрутам через территорию России. Интерес грузоотправителей к транскаспийскому маршруту стимулируется геополитической ситуацией

Источник: zdmira.com, 08.07.2024

Расширение сотрудничества Китая и Казахстана

В ходе официального визита в Казахстан председателя Китайской Народной Республики Си Цзиньпина подписано более 30 межгосударственных и межведомственных документов и договоров. В частности, Министерство транспорта Республики Казахстан и Государственный комитет по реформам и развитию КНР скрепили подписями меморандумы о взаимопонимании по развитию трансграничных железнодорожных переходов, а также по наращиванию перевозок грузов по Транскаспийскому международному транспортному маршруту (ТМТМ). В 2023 г. объем железнодорожных грузовых перевозок между странами увеличился на 22 % и достиг рекордных 28 млн т. При этом поставлена цель удвоения товарооборота в ближайшей перспективе.

В рамках состоявшегося 2 июля 2024 г. Казахстанско-Китайского делового совета, собравшего более 500 участников, включая представителей 50 крупных китайских компаний, стороны достигли договоренности по более чем 40 документам на общую сумму, превышающую 3,7 млрд долл. США. ҚТЖ и одна из крупнейших портовых групп Китая «Порт Ляньюньган» заключили соглашение об инвестициях в строительство контейнерного хаба на базе порта Актау.

АО «KTZ Express» – дочерняя структура ҚТЖ, российское АО «Славтранс-Сервис» и китайская компания Xi'an Free Trade Port подписали соглашение о создании единой цифровой платформы контейнерных перевозок – интегрированной системы, позволяющей значительно усовершенствовать логистику, содействовать развитию электронной торговли, упростить таможенные процедуры, снизить торговые барьеры, повысить прозрачность и эффективность цепочек поставок. В феврале 2024 г. партнеры договорились о сотрудничестве с целью создания новой площадки в подмосковном транспортно-логистическом центре «Селятино».

С китайской машиностроительной корпорацией CRRC заключен договор на поставку ҚТЖ 200 локомотивов, адаптированных для работы в широком диапазоне температур (от –40 до +50 °С) окружающего воздуха и отличающихся низким уровнем вредных выбросов.

На станции Алтынколь 2 июля 2024 г. состоялась церемония передачи заказчику первых маневровых локомотивов, досрочно поставленных компанией CRRC в рамках соглашения о сотрудничестве, подписанного 17 октября 2023 г. во время официального визита президента Казахстана Касым-Жомарта Токаева в Китай. Всего CRRC поставит 100 маневровых и 100 магистральных локомотивов.

Источник: zdmira.com, 04.07.2024

Казахстан ускоряет развитие железных дорог

Строительство новых линий и обновление подвижного состава укрепляют позиции Казахстана как стратегически важного логистического звена на евразийском рынке грузовых перевозок. Крупные инвестиции направляются на реализацию новых проектов в развитие транспортных коридоров, в том числе международных. До 2030 г. планируется модернизировать 11 тыс. км железных дорог и построить более 5000 км новых линий.

Первые три десятилетия существования Казахстана как независимого государства были периодом активного развития и преобразования железнодорожного транспорта страны. Для усиления ее роли как крупного евразийского логистического звена требовалось сбалансировать грузопотоки, развивая широтные направления железнодорожной сети, на которой в советский период доминировали меридиональные коридоры. В настоящее время на сети выделяют 13 транспортных коридоров. На их развитие направлена инвестиционная программа, рассчитанная на период до 2030 г.

В период с 1990 по 2000 г. грузооборот железных дорог сократился с 407 млрд до 125 млрд ткм/год. Улучшению ситуации способствовал рост транзитных перевозок. Поставлена задача довести грузооборот до 400 млрд ткм в год и выйти по этому показателю на уровень таких стран, как Бразилия и Канада. Казахстан уже занимает третье место в мире по удельному среднегодовому грузообороту – 19 млн ткм/км, уступая только России (30 млн ткм/км) и Китаю (23 млн ткм/км).

В 2023 г. объем грузовых перевозок всех видов транспорта в Казахстане достиг 980,7 млн т, из которых 416,4 млн т (при грузообороте 269 млрд ткм) пришлось на долю железных дорог. По сравнению с 2022 г. объем грузовых перевозок по железным дорогам увеличился на 7 %. При этом контейнерные перевозки (1,18 млн TEU, или 24,8 млн т) составляют около 6 % годового объема, но их доля в грузообороте железных дорог превысила 50 %,

поскольку они сосредоточены на нескольких протяженных транзитных направлениях.

Казахстан с ВВП в размере около 260 млрд долл. США обладает наиболее мощной экономикой в Центральной Азии. Ведущими отраслями здесь являются сельское хозяйство, а также горнодобывающая и нефтегазовая промышленность. По размерам площади (2,7 млрд км²) страна занимает девятое место в мире и является самой крупной на планете, не имеющей выхода к мировому океану. Вместе с тем население Казахстана только в 2023 г. достигло 20 млн чел., что почти в 2 раза меньше населения соседнего Узбекистана.

Транспорт традиционно вносит заметный вклад в ВВП страны: в 2018 г. его доля достигла 8,5 %, но под влиянием пандемии коронавируса COVID-19 к 2023 г. она снизилась до 6,5 %, из которых приблизительно третья часть приходится на железнодорожный транспорт. В стране поставлена задача: к 2026 г. довести долевое участие логистического сектора в ВВП до 9,0 % (с 14 млрд до 34 млрд долл. США).

Исторический экскурс

Годом основания железнодорожного транспорта в Казахстане считается 1904-й, когда началось строительство железной дороги Оренбург – Ташкент протяженностью 1668 км. Казахская железная дорога, самая крупная в СССР, была образована 1 июля 1958 г. Имея протяженность свыше 11 тыс. км, она объединяла все магистрали, соединяющие Казахстан с Сибирью, Уралом, Поволжьем и Средней Азией. В апреле 1977 г. она была преобразована в три железные дороги: Целинную, Алма-Атинскую и Западно-Казахстанскую, на базе которых в 1997 г. были учреждены железные дороги Казахстана (Qazaqstan Temir Joly, ҚТЖ). В настоящее время ҚТЖ являются крупным транспортно-логистическим холдингом, в составе которого работают девять дочерних компаний.

Единственным акционером компаний холдинга ҚТЖ является Фонд национального благосостояния «Самрук-Қазына», 100 % акций которого контролируются правительством Республики Казахстан.

В 2006 г. на законодательном уровне санкционирован недискриминационный доступ на инфраструктуру ҚТЖ независимых перевозчиков, который на практике до настоящего времени по большому счету пока не реализован.

По состоянию на 2023 г. длина линий сети ҚТЖ превышала 16 тыс. км, доля двухпутных участков составляла 30 %, протяженность электрифицированных – 4217 км. Ширина колеи на всем полигоне сети равна 1520 мм. Появившийся в 2000-х годах проект строительства коридоров колеи 1435 мм в целях упрощения железнодорожных сообщений с Китаем, Ираном и Турцией остается нереализованным.

После распада СССР сложилась ситуация, когда на территории Казахстана находятся 514 км линий Российских железных дорог (включая участок одной из ветвей Транссиба в районе Павловска) и 60 км железнодорожной инфраструктуры Кыргызстана. В свою очередь, Казахстан располагает участками железнодорожной инфраструктуры в этих странах длиной 259 и 16 км соответственно.

Протяженность сухопутной государственной границы Казахстана составляет 13,4 тыс. км. На севере и западе республика имеет общие границы с Россией (самая длинная непрерывная сухопутная граница в мире), на востоке – с Китаем, на юге – с Кыргызстаном, Узбекистаном и Туркменистаном. На границе Казахстана с Россией действуют 20 железнодорожных пограничных переходов, на границах с Китаем – два, с Узбекистаном – три и по одному на границах с Кыргызстаном и Туркменистаном.

Международная логистика

К празднованию 120-летия появления железной дороги на территории Казахстана была приурочена церемония открытия логистического центра в Сиане, который является совместным проектом казахстанской компании KTZ Express, входящей в холдинг ҚТЖ, и китайской Xi'an Free Trade Port Construction & Operation.

Данный центр, рассчитанный на годовой объем переработки 66,5 тыс. TEU, – крупнейший из 125 логистических хабов на территории Китая. По расчетам, он будет перерабатывать до 40 % контейнерных поездов, курсирующих между Китаем и странами ЕС. Ввод в действие данного центра позволяет существенно сократить время, затрачиваемое на перемещение грузов между Китаем и Казахстаном. С октября 2023 г. компании – участники проекта ведут строительство терминала аналогичного назначения на сопредельной стороне, в Алматы. Эти же компании в сотрудничестве с российской компанией АО «Совтранс-Сервис» приступили в апреле 2024 г. к строительству новых объектов на терминале в подмосковном транспортно-логистическом центре «Селятино». В рамках церемонии, связанной с началом строительных работ, из Селятина в Сиань отправился контейнерный поезд Hub-to-hub.

В начале 2024 г. ҚТЖ заключили соглашение с логистическими хабами в Сиане, Цзянсу, Пекине, Чжэнчжоу и Чунцине о транзите через территорию Казахстана 3500 контейнерных поездов с суммарным грузом 350 тыс. TEU.

Китайский транзит, значительная доля которого приходится на железнодорожный транспорт, играет особую роль в торговой стратегии Казахстана. В 2023 г. через два железнодорожных перехода на границе с Китаем было пропущено 28 млн т грузов – на 22 % больше, чем в 2022 г. Приблизительно такой же объем прогнозируется и в 2024 г. Между тем

товарооборот между Китаем и Казахстаном стабильно растет и в 2023 г. превысил 41 млрд долл. США.

Железнодорожный переход Достык/Алашанькоу был открыт в 1990 г. (за год до того, как Казахстан стал независимым государством), а пропуск через него транзитных грузов начался годом позже. О размерах сегодняшнего грузопотока на этом переходе свидетельствует тот факт, что тысячный грузовой поезд с начала 2024 г. проследовал через Достык уже в конце февраля. Ведутся работы по наращиванию инфраструктуры данного перехода и удвоению пропускной способности.

Со времени запуска в 2013 г. инициативы «Один пояс – один путь» (Belt and Road, BRI) через Достык пропущено более 36,6 тыс. контейнерных поездов. На другом железнодорожном переходе – Алтынколь/Хоргос со времени его ввода в действие в 2012 г. было обработано более 33,4 тыс. поездов. Проведенная модернизация позволила сократить потери времени поездами на границе с 12 ч с лишним до 6 – 8 ч.

В начале 2024 г. запущен пилотный проект по внедрению цифровой платформы Tez Customs, позволяющей автоматически оформлять транзитные таможенные декларации для грузов, отправляемых по железнодорожным маршрутам из Китая в Центральную Азию и Европу. Система создана в сотрудничестве с сингапурской компанией Global DTC – дочерним предприятием PSA International. Тестирование новой системы проводится на железнодорожных направлениях Алтынколь – Сарыагаш (вблизи границы с Узбекистаном) и Достык – Брест-Северный.

Строительство новых линий

Приблизительно три четверти железнодорожной сети Казахстана построено до 1970 г. Новые линии суммарной протяженностью 2440 км, сооруженные в 2001 – 2019 гг., переформируют национальную железнодорожную сеть применительно к пропуску транзитных потоков.

Наиболее значимыми проектами нового железнодорожного строительства стали линии Жетыген (Алатау) – Алтынколь/Хоргос (293 км) и Жанаозен – Болашак/Серхетяка (145 км). Первая была построена в 2009 – 2012 гг. по проекту стоимостью 148 млрд тенге. Благодаря ее появлению страна получила еще один железнодорожный переход на границе с Китаем. Затраты на сооружение второй (2011 – 2013 гг.) составили 65 млрд тенге. Данная линия связала Казахстан с Туркменистаном и стала частью формируемого международного железнодорожного коридора направлением на Иран.

Введенная в эксплуатацию в 2009 г. линия Чарск (Шар) – Усть-Каменогорск (Оскемен) протяженностью 150 км впервые в Казахстане строилась на концессионной основе. Стоимость проекта составила 14 млрд тенге.

Открытая для движения поездов в 2001 г. 180-километровая линия на северо-востоке страны связала Павлодар с Восточно-Казахстанской областью. А введенная в эксплуатацию в 2004 г. линия Алтынсарин – Хромтау протяженностью 404 км соединила северо-восточный регион с портом Актау на Каспийском море, исключив необходимость транзита через территорию России. Примерно в то же время была введена в действие линия длиной 12,5 км, обслуживающая каспийский порт Курык с железнодорожным паромным комплексом. Проектная мощность железнодорожного причала в порту Курык составляет 4 млн т грузов в год. В реализацию проекта было инвестировано 32,7 млрд тенге.

Помимо строительства новых линий, был уложен второй путь на 300-километровой линии Алматы – Чу.

Железнодорожные связи с портами

Географическое положение Казахстана диктует необходимость организации эффективного взаимодействия железнодорожного и водного транспорта. ҚТЖ являются владельцем порта Курык, все акции порта Актау находятся у холдинга в доверительном управлении.

Порт Актау был построен в 1963 г. в расчете на экспорт нефти и урана, добываемых на территории Мангышлакской области (ныне – Мангистауской). В последние два десятилетия производственные мощности порта значительно увеличены, включая открытие терминала «Северный» в 2014 г.

Порт Курык находится в 50 км южнее Актау. Он был открыт в 2016 г. целевым назначением для обслуживания Транскаспийского международного транспортного маршрута (ТМТМ), известного также как Средний коридор. В обоих портах работают железнодорожные паромные комплексы.

В 2023 г. суммарный объем переработки грузов в этих двух портах составил 2,8 млн т. В течение ближайших 2 лет в их дальнейшее развитие намечено инвестировать 618 млн долл. США, чтобы увеличить перерабатывающую способность до 300 тыс. TEU в год. Дноуглубительные работы по соответствующим проектам начаты в Курыке. Контракт на увеличение судоходной глубины на 1,5 – 2 м заключен с бельгийской компанией Jan De Nul. В Актау аналогичные мероприятия намечены на 2025 г. В 2023 г. власти Казахстана заключили договор с китайским портом Ляньюньган о создании в Актау контейнерного хаба. Работа над проектом хаба должна начаться уже в 2024 г.

Оба порта задействованы также в международном транспортном коридоре «Север – Юг», связывающем Россию с Ираном и Индией. В первую очередь это касается перевозок зерновых грузов. В 2023 г. казахстанское ТОО Semurg Invest заключило соглашение с группой AD Ports (ОАЭ) о сооружении зернового терминала «Саржа» в порту Курыка, и уже в декабре того же года

AD Ports и ҚТЖ учредили совместное предприятие в целях содействия развитию грузовых перевозок в МТК «Север – Юг». При этом группа AD Ports планировала в 2024 г. создать еще одно совместное предприятие с KTZ Express для переработки казахстанских и российских грузов, следующих в порты Персидского залива через территорию Ирана.

Финансовые результаты

В 2023 г. доходы ҚТЖ увеличились на треть, до 1,9 трлн тенге, чистая прибыль возросла четырехкратно, составив 154 млрд тенге. Этот результат признан лучшим в истории холдинга. При этом 93 % полученного дохода обеспечено грузовыми перевозками. В 2024 г. прогнозируется рост оборота на 15 – 18 %.

Вместе с тем долговая нагрузка к началу 2024 г. достигла 2,9 трлн тенге, увеличившись за последний год на 329 млрд тенге. Основная причина состоит в том, что действующие тарифы на перевозки не обеспечивают возмещения затрат на развитие и содержание железнодорожной инфраструктуры. Традиционно холдинг ҚТЖ использовал для инвестиций внутренние и внешние источники, а также государственные займы. При этом 80 % регулируемых тарифов на внутренние грузовые перевозки не покрывают соответствующих эксплуатационных расходов.

Наибольший вклад в доходы ҚТЖ вносят транзитные грузовые перевозки, тарифы на которые не регулируются. Свидетельством динамичного развития данного сектора является то, что его доля в суммарном годовом доходе ҚТЖ с 2015 по 2023 г. возросла с 27 до 40 %. Вместе с тем доля транзита в общем объеме грузовых перевозок ҚТЖ составляет только 5 % по сравнению с долями внутренних грузовых перевозок – 60 % и импорто-экспортных (главным образом, экспортных) – 35 %.

В настоящее время единый железнодорожный тариф в Казахстане ниже, чем в странах Евразийского экономического союза (ЕАЭС) и СНГ, притом что грузовые тарифы повышались 3 раза в 2023 г. и на 5 % в начале 2024. г. ҚТЖ рассчитывают на дальнейшее повышение тарифов для экспортеров в 2024 и 2025 гг. Согласно предварительным оценкам, это позволит ҚТЖ дополнительно заработать 535 млрд тенге, из которых 179,6 млрд тенге можно будет использовать для погашения долговых обязательств.

Вместе с тем в правительстве рассматривают возможность передачи функций управления железнодорожной инфраструктурой от ҚТЖ к самостоятельному государственному предприятию. За ҚТЖ в этом случае сохранятся функции оператора железнодорожных перевозок.

Ограничивающие факторы

Основными препятствиями для наращивания перевозок ҚТЖ являются недостаток пропускной способности железнодорожной инфраструктуры и

нехватка локомотивов. По данным Министерства торговли Казахстана, в ноябре 2023 г. экспортеры заявили к перевозке 8,5 млн т грузов, но только 3,6 млн т (42 %) были приняты ҚТЖ. Из-за отсутствия в требуемом количестве подходящего подвижного состава и необходимости перелома колеи на границе с Китаем 70 % экспортируемого зерна перевозится в контейнерах. Следует заметить, что за первые 10 мес. 2023 г. более 1 млн т экспортного зерна проследовало через Достык и 396 тыс. т – через Алтынколь.

Еще одна серьезная проблема – нехватка кадров. На фоне активного развития в Казахстане транспорта в целом холдинг ҚТЖ по состоянию на конец 2023 г. нуждался в 3500 квалифицированных специалистах, а среди работающего персонала доля тех, кто старше 50 лет, выросла до 30 %.

Инвестиции Казахстана в транспортную инфраструктуру, в первую очередь железных дорог и портов, за последние 15 лет составили около 35 млрд долл. США. В последующие 5 лет планируются капиталовложения в объеме 40 млрд долл. США.

В 2023 г. на сети ҚТЖ было отремонтировано или обновлено 1369 км пути. В 2024 г. намечено выполнить такие работы еще на 1400 км пути, включая замену одновременно рельсов и шпал более чем на 570 км. В планах ҚТЖ на период до 2030 г. ремонт 11 тыс. км и строительство 5000 км нового пути. На осуществление программы развития и совершенствования инфраструктуры, рассчитанной на период 2024 – 2028 гг., выделяется 6 трлн тенге.

В 2022 г. началась укладка второго пути на линии длиной 836 км Мойынты – Достык/Алашанькоу. По завершении работ по проекту стоимостью 938 млрд тенге пропускная способность данного направления возрастет с нынешних 12 до 60 пар грузовых поездов в сутки. По состоянию на начало августа 2024 г. работы по укладке второго пути были выполнены на 60 %.

В конце 2023 г. запущены еще три инициативы, направленные на наращивание возможностей ҚТЖ для перевозки экспортно-импортных грузов. Ожидают, что в объеме 85 % эти проекты будут опираться на местные ресурсы и позволят создать дополнительно около 2000 рабочих мест.

В рамках первой инициативы в ноябре 2023 г. началось строительство обхода Алматы – двухпутного участка Жетыген – Казыбек Бек с тремя станциями, включая грузовой парк индустриальной зоны и пассажирскую станцию Алматы-3. Общая протяженность главных путей по проекту составляет 75 км, станционных – 50 км.

Этот обход позволит переориентировать грузопоток на новую железную дорогу Жетыген – Казыбек Бек, на 40 % разгрузив железнодорожный узел Алматы и сократив задержки грузовых поездов, достигающие в настоящее время двух суток. Прочие планы, нацеленные на повышение эффективности

работы грузового железнодорожного транспорта в районе Алматы, включают строительство горочной сортировочной станции, оптимизацию перегрузки контейнеров и совершенствование интервального регулирования движения поездов.

В ноябре 2023 г. также был дан старт строительству 152-километровой линии Дарбаза – Мактаарал, которая обеспечит два новых соединения с железнодорожной сетью Узбекистана, а именно с узбекскими городами Джизак с западной стороны и Сырдарья – с восточной. Финансирование проекта стоимостью 161,8 млрд тенге осуществляется из внебюджетных источников. Государственная граница между ставшими независимыми Казахстаном и Узбекистаном перерезала железнодорожную линию, связывавшую столицу Узбекистана Ташкент с Джизаком. В 1990-е годы путь на 15-километровом трансграничном участке был разобран. Новая линия с девятью станциями призвана разгрузить пограничный переход в Сарыагаше, через который в 2023 г. был пропущен 31 млн т грузов. Ввод этой линии в эксплуатацию позволит увеличить годовой объем перевозок между двумя странами на 10 – 14 млн т, а в перспективе – на 25 млн т. Кроме того, данная линия сможет обслуживать местные фермерские хозяйства, которые пока еще находятся на большом удалении от железной дороги.

В декабре 2023 г. было начато строительство двухпутного участка протяженностью 272 км, который соединит станцию Аягоз на действующей линии Семей – Актогай с будущим третьим железнодорожным переходом на границе с Китаем: Бахты – Чугучак. Завершить работы по проекту стоимостью 321 млрд тенге намечено в 2027 г. Реализация проекта позволит увеличить суммарную пропускную способность железнодорожных пограничных переходов между Казахстаном и Китаем с нынешних 28 млн до 48 млн т грузов в год.

Пассажирские перевозки

В Казахстане на долю железнодорожного транспорта приходится 57 % рынка местных и дальних пассажирских перевозок. В 2023 г. объем этих перевозок составил 13,5 млн чел., что на 3 млн меньше, чем в предпандемийном 2019 г., но в принципе не так плохо по сравнению с 8,3 млн в 2020 г. и 7,6 млн чел. в 2021 г. Ожидают, что в последующие 8 лет объем железнодорожных пассажирских перевозок в стране будет расти в основном благодаря росту численности ее населения.

В настоящее время на железных дорогах Казахстана дальние перевозки пассажиров выполняются на 144 маршрутах, причем 74 % рынка (45 маршрутов пассажирских поездов дальнего следования и 60 пригородных направлений) приходится на долю дочерних компаний. Кроме того, 29 направлений обслуживают 13 частных компаний, а операторами

10 межрегиональных пассажирских сообщений являются железнодорожные администрации сопредельных стран. В частности, инфраструктура ҚТЖ используется поездами сообщением между Россией и Узбекистаном.

На сети курсирует достаточно большое число ночных междугородных поездов в силу размеров территории страны. Время в пути поезда самого дальнего следования, связывающего Алматы с Мангыстауской областью (расстояние 2812 км), составляет 54 ч. Поезда «Тулпар-Тальго» сообщением Астана – Алматы покрывают расстояние 1337 км за 16 ч, развивая скорость до 140 км/ч. В 2013 г. было подготовлено технико-экономическое обоснование строительства между этими городами высокоскоростной линии с проектной скоростью 250 км/ч. Реализация данного проекта позволила бы разгрузить существующую однопутную магистраль и сократить время поездки до 5 ч 30 мин., однако пока какой-либо прогресс в его осуществлении отсутствует.

В июне 2019 г. было достигнуто соглашение между Узбекистаном и Казахстаном о строительстве высокоскоростной железнодорожной линии Ташкент – Туркестан. Реализация данного проекта может способствовать увеличению притока туристов в Казахстан на 4-5 млн чел. в год. Строительные работы планировали начать в 2021 г., но пандемия коронавируса COVID-19 заставила отложить осуществление проекта.

На настоящий момент наиболее масштабным проектом в части пассажирской инфраструктуры в независимом Казахстане стал вокзал Нурлы Жол в Астане, открытие которого было приурочено к проведению международной выставки Ехро 2017. Проект шестиэтажного здания с полезной площадью 45 тыс. м² был разработан турецким архитектурным бюро Tabanlıoğlu Architects.

В конце апреля 2024 г. руководство ҚТЖ обнародовало планы, касающиеся запуска туристического поезда Алматы – Сиань через пограничный переход Алтынколь/Хоргос. Ожидается, что будут использованы нитки графика движения, занятые ранее поездом 103/104 Урумчи – Алматы-2, который был отменен во время пандемии коронавируса.

Обновление подвижного состава

По данным на конец 2023 г., ҚТЖ располагали более чем 1600 локомотивами. В обращении находилось около 134 тыс. грузовых вагонов, из них 43 % составляли полувагоны. В результате процесса дерегулирования железнодорожного транспорта более половины вагонов парка находится в частной собственности. Внешние инвестиции помогают удовлетворять растущий спрос на грузовые перевозки и способствуют существенному обновлению парка грузовых вагонов.

В 2023 г. ҚТЖ заказали 138 локомотивов за счет собственных источников. Данный заказ стал самой крупной закупкой в истории компании.

Всего в 2021 – 2023 гг. было приобретено 254 локомотива, что помогло снизить показатель среднего износа парка тяговых средств с 68 % в 2020 г. до 52 % на конец 2023 г. Исходя из того что в основном локомотивы вырабатывают свой эксплуатационный ресурс за 40 лет, для снижения величины среднего износа до 40 % к 2029 г. ҚТЖ необходимо закупить дополнительно более 550 ед.

В ноябре 2022 г. ҚТЖ одобрено финансирование, позволяющее продолжать закупки по ранее заключенным контрактам. К примеру, один из таких контрактов, подписанный с компанией Alstom в 2011 г., оговаривал поставку ҚТЖ 250 грузовых и 119 пассажирских локомотивов. В 2024 г. ожидается поступление 57 грузовых, 26 пассажирских и 18 маневровых тепловозов, построенных предприятием АО «Локомотив құрастыру зауыты» (Астана). Предприятие ТОО «Электровоз құрастыру зауыты» должно поставить 44 электровоза (первые девять уже переданы ҚТЖ в первом квартале 2024 г.).

Несмотря на развитие в Казахстане транспортного машиностроения, основным источником пополнения и обновления локомотивных и вагонных парков ҚТЖ остается импорт. В 2020 – 2022 гг. китайская компания CSR Zhuzhou Electric Locomotive построила для ҚТЖ 70 пассажирских электровозов KZ4A по проекту Siemens. Кроме того, в течение последних 20 лет корпорация CRRC поставила более 6000 грузовых вагонов и около 100 пассажирских.

Осенью 2023 г. ҚТЖ и корпорация CRRC заключили рамочное соглашение о сотрудничестве на сумму 1,3 млрд долл. США с финансовым участием китайской стороны в размере 200 млн долл. Данное соглашение охватывает поставку железным дорогам Казахстана 100 магистральных и 100 маневровых локомотивов, а также организацию сети предприятий для их обслуживания. Получение сертификата соответствия техническим регламентам ЕАЭС обеспечит возможность эксплуатации этих локомотивов на территории всех стран союза. По заключенному в апреле 2023 г. контракту Брянский машиностроительный завод (входит в состав АО «Трансмашхолдинг») поставит ТОО «ҚТЖ – Грузовые перевозки» 50 тепловозов 2ТЭ25КМ.

В сентябре 2023 г. железные дороги Казахстана заключили с банком Citibank поддержанный гарантией государственного Агентства экспортного кредитования США договор об открытии кредитной линии на сумму 900 млн долл. США для закупки 240 локомотивов. Было также заключено рамочное соглашение с американской корпорацией Wabtec по организации производства на предприятии «Локомотив құрастыру зауыты» локомотивов, работающих на водородном топливе, созданию на этом предприятии инженерно-технического центра и передаче технологий. Ранее, в 2022 г., ҚТЖ и Wabtec подписали меморандум о взаимопонимании, касающийся модернизации магистральных

тепловозов для работы на сжиженном природном газе и поставки 150 маневровых локомотивов на тяговых аккумуляторах FLXdrive.

АО «Қазтеміртранс» – дочерняя компания ҚТЖ располагает крупнейшим в стране парком грузовых вагонов, насчитывающим 40 тыс. ед. За последние 10 лет она приобрела более 25 тыс. новых вагонов. В феврале 2024 г. Министерство транспорта Казахстана анонсировало покупку у отечественных поставщиков 3000 грузовых и 100 пассажирских вагонов на общую сумму 184 млрд тенге, которую предоставляет Единый накопительный пенсионный фонд. Было также обнародовано намерение закупить к 2030 г. еще 16 тыс. грузовых вагонов.

В декабре 2022 г. со швейцарской компанией Stadler был заключен контракт стоимостью 2,3 млрд евро на поставку с последующим техническим обслуживанием в течение 20 лет 537 пассажирских вагонов четырех типов. Вагоны будут собирать на производственной площадке «Stadler Казахстан» в Астане, причем уровень локализации производства должен постепенно повышаться с 9,4 % в 2025 г., когда начнутся поставки, до 35,2 % к 2030 г.

Источники: по материалам железных дорог Казахстана (railways.kz);

KTZ Express (www.ktze.kz);

Railway Gazette International, 2024, № 7, pp. 22 – 26;

Железные дороги мира.-2024.-№9.-с.18-26.

Концепция развития железнодорожного транспорта Республики Казахстан до 2029 года

Концепция развития железнодорожного транспорта Республики Казахстан до 2029 года утверждена Приказом Министра транспорта Республики от 27 июня 2024 года. В ходе ее реализации предусматривается поэтапное решение основных задач – формирование оптимальной для государства и общества системы функционирования железнодорожного транспорта страны посредством внедрения конкурентной модели отрасли, обновление и модернизация основных средств производства, внедрение цифровых инструментов для обеспечения роста эффективности.

Концепция составлена на основе анализа текущей ситуации в области грузовых и пассажирских перевозок железнодорожным транспортом. В ходе разработки документа были изучены реформы соседних стран в области перевозок, а также рассмотрена действующая институциональная и регуляторная модель железнодорожной отрасли.

Важно отметить, что Концепция развития железнодорожного транспорта Республики Казахстан будет реализована за счет средств республиканского бюджета, АО «НК «Қазақстан темір жолы» и частных инвестиций.

Основные направления и механизм реализации Концепции, направленной на повышение производительности работы отрасли:

1. Первый этап (подготовительный) – 2025-2026 годы, включающий:

- разработку новой методологической базы тарифообразования на услуги магистральной железнодорожной сети (МЖС) и перевозчиков грузов и пассажиров;

- реализацию изменений в области законодательной базы и механизмов привлечения частных инвестиций в отрасль;

- поэтапное формирование Национального оператора инфраструктуры (НОИ) с возможным последующим созданием отдельного юридического лица;

- изменение действующей технологии работы железнодорожного транспорта, которая изначально создана с учетом функционирования единого перевозчика на сети;

- снятие инфраструктурных ограничений для работы множества перевозчиков (дефицит пропускной способности на сети и перерабатывающих мощностей на станционных путях, слабая автоматизация, и т.д.);

- достаточную компетентность перевозчиков, а также долгосрочное намерение и обязательство перевозчика инвестировать в отраслевое развитие;

- обеспечение безопасности интересов государства при интеграции рынка с задачами по развитию транспортно-логистического потенциала РК;

- обеспечение финансовой устойчивости Национального оператора инфраструктуры с учетом инвестиционных потребностей транспортно-логистического комплекса.

2. Второй этап (этап внедрения) – 2027 год – включает открытие доступа к услугам магистральной сети и создание конкуренции на рынке услуг по перевозке грузов во внутриреспубликанском сообщении.

В рамках реализации реформы миссия государства дифференцируется в зависимости от секторов отрасли. В целевой модели отрасли предусматривается:

- снятие ответственности государства за обеспечение услуг грузовых перевозок и формирование цен на услуги. Качество, объем и ассортимент предлагаемых услуг грузовых перевозчиков, в том числе и государственного грузового перевозчика, а также формирование цен на эти услуги, будут регулироваться рыночными силами;

- усиление требований к пассажирским перевозчикам, используемому ими парку подвижного состава. Цены на билеты в сидячих (общих) плацкартных, купе вагонах будут регулироваться на основе договоров

государственно-частного партнерства, чтобы предоставить населению доступный способ передвижения, однако цены на билеты в вагонах с более комфортабельными условиями (СВ) не будут подлежать регулированию;

- регулирование государством тарифов на услуги МЖС. При этом принципы и механизмы регулирования будут существенно реформированы. Учитывая, что предоставление железнодорожной инфраструктуры, также, как и автодорожной, не может быть самофинансируемым в краткосрочной и среднесрочной перспективе, необходимо государственное финансирование инвестиций в железнодорожную инфраструктуру.

Достижение целевых показателей Концепции предусматривается за счет осуществления приоритетных инвестиционных проектов и реализации комплексных инициатив. Ключевой задачей до 2029 года является модернизация МЖС и увеличения пропускной и перерабатывающей способности участков и станций.

Также в рамках инвестиционного планирования развития инфраструктуры будет рассмотрена возможность формирования портфеля проектов на основе частных инвестиций на принципах ВОО (строительство – владение – эксплуатация), ВОТ (строительство – эксплуатация – передача) и ГЧП (государственно-частное партнерство).

Реализация концепции развития МЖС станет драйвером роста экономики РК, который позволит внести вклад в рост ВВП страны, увеличить грузооборот, создаст дополнительные рабочие места и окажет мультипликативный эффект, стимулируя рост и развитие сопутствующих отраслей.

В период действия Концепции будут реализованы четыре крупных стратегических проекта: строительство вторых путей на участке «Достык – Мойынты», новых линий «Бахты – Аягоз», «Дарбаза – Мактаарал» и «Казыбек-Бек – Жетыген» в обход узла Алматы.

В качестве примера можно привести эффекты от реализации проекта «Достык-Мойынты», где 85% доли в работах и материалах при строительстве имеют казахстанское содержание, трудоустройство на период строительства составит 6 000 человек, с возвратом в Национальный фонд 543 млрд. тенге с процентами и обеспечением налоговых поступлений в бюджет более 4 трлн тенге за 20 лет.

Кроме того, определены потребные мероприятия по увеличению провозной способности ключевых транзитных маршрутов.

В рамках развития ТМТМ: строительство вторых путей на участках «Алтынколь – Жетыген», «Казыбек-бек-Жетыген-Алматы», «Арыс – Казалы», «Шалкар – Порт Курык»; электрификация участка «Алтынколь – Алматы»; развитие 56 отдельных пунктов на этих участках.

В рамках развития МТК «Север-Юг»: строительство вторых путей на участке «Кигаш – Алимбет»; внедрение автоблокировки на участках «Алимбет – Кандыагаш», «Никельтау – Тобол»; развитие 23 отдельных пунктов на этих участках.

В рамках развития транзитного коридора «РФ – КНР, ЦА»: строительство вторых путей на участках «Павлодар – Куркамыс», «Аксу – Жана Семей», «Жана Семей – Актогай»; внедрение автоблокировки на участках «Аксу – Жана Семей», «Жана Семей – Актогай», «Жана Семей – Локоть»; развитие 41 отдельных пунктов на участке «Павлодар – Жана Семей – Актогай». В рамках развития транзитного коридора «КНР – ЕС»: строительство новой линии «Кызылжар – Мойынты» (320 км); строительство вторых путей на участках «Жарык – Сексеул», «Актобе – Илецк»; внедрение автоблокировки на участке «Сексеул – Кызылжар»; развитие 45 отдельных пунктов на этих участках.

В рамках развития пропускной способности участков для обеспечения перевозки местных грузов: модернизация участка «Костанай – Новоишимская», внедрение автоблокировки; развитие 23 отдельных пунктов на участках «Жарык – Астана», «Есиль – Кызылжар», «Астана – Павлодар».

Все проекты планируется реализовать, как за счет бюджетных средств, так и частных инвестиций.

Что касается модернизации сети, то до 2029 года ежегодно, в среднем, будет осуществляться ремонт от 1400 до 1600 км за счет собственных источников финансирования Национального оператора инфраструктуры.

Наряду с этим, Концепция предусматривает меры по развитию логистической системы (контейнерные перевозки, сеть ТЛЦ, международное сотрудничество и т.д.) и пассажирских перевозок (обновление пассажирских вагонов в количестве 1131 единиц и др.).

Реализация в полном объеме заложенных в Концепции принципов, подходов и видения развития железнодорожной отрасли позволит достичь следующих ожидаемых результатов в 2029 году:

- снижение потребности в капитальных вложениях на модернизацию инфраструктуры;

- внедрение конкуренции в перевозочной деятельности;

- рост спроса со стороны железнодорожного транспорта на подвижной состав, контейнера и т.д.;

- повышение качества услуг железнодорожного транспорта, в том числе комфортности пассажирских перевозок;

- оптимизация географии грузовых и пассажирских перевозок с учетом конкуренции с другими видами транспорта.

В результате реализации мер Концепции, грузооборот увеличится с 270 млрд. ткм в 2024 году до 312 млрд. ткм в 2028 году, пассажирооборот – с

17 млрд пасс.-км до 20,9 млрд пасс.-км. Износ МЖС снизится с 57% до 52%, а средняя участковая скорость достигнет 43 км/ч (в 2024 году – 39 км/ч).

Источники: материалы сайтов kapital.kz, 12.07.2024; gov.kz.ru, 10.07.2024; lsm.kz,i, 14.05.2024; rail-news.kz/ru; adilet.zan.kz/rus/; online.zakon.kz; arfc.kz/ru.

100 лет Кыргызской железной дороге

В этом году Кыргызской железной дороге исполняется 100 лет. О том, какие задачи решает и как развивается железная дорога в настоящее время, рассказывается в статье, предоставленной государственным предприятием «Национальная компания "Кыргыз темир жолу"».

Ранним утром 8 августа 1924 года до окраин Пишпека (позднее г. Фрунзе, сегодня г. Бишкек – столица Кыргызской Республики) донёлся необычный возбуждённый стук колёс приближающегося локомотива и пронзительный, непривычный для большинства собравшихся, звуковой сигнал – гудок паровоза. И хотя присутствовавшие на перроне кыргызстанцы с упоением ждали этого события, в толпе нарастало возбуждённое состояние: кто-то свистел и радостно махал руками, пристально вглядываясь вдаль, а кто-то аплодировал приближающемуся долгожданному гудящему составу.

Это был тот самый момент, когда локомотивный свисток просигналил присутствовавшим не просто о пришедшем первом составе поезда, но и о том, что стартовала новая эра в строительстве железной дороги в республике, положившей начало удивительной и значимой истории становления кыргызской железнодорожной магистрали. Участок железной дороги Луговая – Пишпек был доведён до Пишпека и сдан в эксплуатацию согласно проекту строительства Туркестано-Сибирской железной дороги. И этот день стал днём рождения Кыргызской железной дороги!

Теперь каждое первое воскресенье августа в Кыргызской Республике празднуют день железнодорожника.

Кыргызская железная дорога сегодня

Кыргызская железная дорога, протяжённость которой составляет 424,6 км, играет ключевую роль в транспортной системе Кыргызской Республики. Она состоит из двух географически разделённых участков. Северный участок длиной 323,4 км соединяет Рыбачье с Турксибом в Казахстане. Южный участок протяжённостью 101,2 км обеспечивает выход из Кыргызстана на железнодорожную сеть Узбекистана. Оба участка выполняют стратегически важные функции, связывая Кыргызстан с железнодорожными

сетями соседних государств, что способствует развитию международной торговли и пассажирских перевозок.

На сегодняшний день Кыргызская железная дорога выполняет перевозки пассажиров и грузов как во внутреннем, так и в международном сообщении. Эта транспортная артерия не имеет альтернативы при перевозках таких массовых грузов, как строительные материалы, уголь, цемент и нефтепродукты. Это объясняется высокой грузоподъемностью и надёжностью железнодорожного транспорта, что делает его не заменимым для экономики страны.

Помимо своей ключевой роли в грузоперевозках железная дорога также обеспечивает важные пассажирские перевозки, соединяя регионы страны и предоставляя доступ к международным направлениям. Это особенно важно для развития туризма и способствует интеграции Кыргызстана в мировую экономику.

Ежегодно ГП «НК "Кыргыз темир жалу"» перевозит свыше 300 тыс. пассажиров, а также осуществляет грузоперевозки в более чем 35 стран мира.

Грузовые перевозки

ГП «НК "Кыргыз темир жалу"» осуществляет грузовые перевозки в соответствии с положениями Соглашения о международном грузовом железнодорожном сообщении (СМГС). Компания на регулярной основе принимает активное участие в международных совещаниях и форумах, где принимаются решения, способствующие развитию грузоперевозок и увеличению их объёмов. Особенно необходимо отметить работу в рамках ОСЖД, которая приносит конкретные результаты, такие как развитие международных транспортных коридоров, эффективное использование международного транспортного права – соглашений СМПС и СМГС, совершенствование международных тарифов и правил пользования вагонами в международном сообщении, что позволяет говорить о высоком уровне взаимодействия между железными дорогами стран - членов ОСЖД.

Кыргызстан, благодаря своему выгодному географическому положению, обладает значительным потенциалом для осуществления транзитных перевозок на мультимодальных маршрутах экономического пояса Шёлкового пути, на пересечении транзитных путей с Востока на Запад и в обратном направлении.

Этот потенциал уже начал реализовываться в различных проектах. Например, в рамках одного из таких проектов успешно организованы перевозки контейнеров с грузом из Китая через территорию Кыргызстана в Узбекистан и далее в Афганистан (ККУА). Если раньше время доставки составляло 14 дней, то благодаря новому маршруту оно сократилось до 9 дней. Сокращение времени доставки значительно повышает эффективность

перевозок и логистических операций и демонстрирует преимущества транзита через Кыргызстан.

Ведётся активная работа по развитию мультимодального коридора «Страны Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР) – Китай – Кыргызстан – Узбекистан – Туркменистан – Турция – Европа». Этот коридор основан на соглашении, подписанном главами железнодорожных администраций шести стран, и представляет собой важный элемент интеграции в международную транспортную систему. Он призван облегчить перевозку грузов между Азией и Европой, обеспечивая более быстрые и эффективные логистические решения. Таким образом, деятельность ГП «НК "Кыргыз темир жолу"» в области международных грузовых перевозок продолжает развиваться, способствуя укреплению позиций Кыргызстана на глобальном транспортном рынке и улучшению связей между странами региона.

Кроме того, в рамках развития международных контейнерных железнодорожных коридоров в направлении Исламской Республики Иран и из неё, прорабатывается вопрос запуска пилотного контейнерного поезда по маршруту Иран – Туркменистан – Узбекистан – Кыргызстан. Данный проект имеет стратегическую важность для Кыргызстана, поскольку формирование железнодорожного коридора контейнерных перевозок через иранский порт Бендер-Аббас с проходом через Туркменистан, Узбекистан и Кыргызстан и обратно является ключевым для поддержки развития бизнеса и увеличения поставок товаров из Китая, Индии и других стран Юго-Восточной Азии. Кроме того, этот коридор обеспечит оптимальное транспортное сообщение со странами Ближнего Востока.

Пассажирские перевозки

Роль пассажирских перевозок в деятельности Кыргызской железной дороги также нельзя недооценивать. Ежегодно тысячи граждан пользуются услугами железной дороги для перемещения внутри страны и за её пределами. Железнодорожный транспорт является наиболее доступным и удобным способом передвижения для многих жителей, особенно для тех, кто проживает в отдаленных районах. Он обеспечивает устойчивое и безопасное сообщение между городами и сёлами, а также перевозки по международным маршрутам, что способствует укреплению социальных и экономических связей.

Компания осуществляет перевозку пассажиров железнодорожным транспортом, обеспечивая своевременное, безопасное и качественное обслуживание пассажиров на вокзалах и в поездах, создавая необходимые для них удобства. Перевозка пассажиров осуществляется как в международном, так и во внутриреспубликанском сообщении.

В международном сообщении в целях создания условий для повышения качества и уровня перевозок населения республики функционируют следующие маршруты:

- пассажирский поезд № 317/318 сообщением Бишкек – Самара – Бишкек курсирует два раза в неделю, отправлением с железнодорожной станции Бишкек-2 по средам и пятницам;

- пассажирский поезд № 405/406 сообщением Бишкек – Казань – Бишкек курсирует один раз в неделю, отправлением с железнодорожного вокзала Бишкек-2 по воскресеньям;

- пассажирский поезд № 385/386 сообщением Бишкек – Новосибирск – Бишкек курсирует по датам через каждые 8 дней.

Во внутриреспубликанском пассажирском сообщении курсирование поездов осуществляется по следующим маршрутам:

- Бишкек – Токмок (ежедневно);

- Бишкек – Каинды (ежедневно);

- Бишкек – Балыкчы в летний период (июнь-июль – по выходным, август – ежедневно).

В целях реализации Указа Президента Кыргызской Республики Садыра Жапарова о развитии туризма и повышения комфортности пассажирских перевозок по инициативе ГП «НК "Кыргыз темир жолу"» по маршруту Бишкек – Рыбачье в 2022 году запущен пассажирский вагон категории «Люкс», затем в 2023 году вагон категории VIP. Эти нововведения зарекомендовали себя значительным спросом со стороны как местных пассажиров, так и иностранных гостей.

Пассажирский вагон класса «Люкс», 2022 год. Данный экспериментальный вагон оборудован широкими панорамными окнами, кондиционером «зима-лето», удобными мягкими креслами, холодильником для охлаждения напитков и кулером. В вагоне установлена аудио-, видеосмстема и телевизор. Кроме того, произведено усиление кузова, установлены новые элементы ходовых частей и автотормозов, что увеличивает безопасность конструкции. При модернизации конструкция вагона не подвергалась изменениям и соответствует требованиям технической документации. Модернизация вагона была произведена собственными силами предприятия на вагонном заводе станции Бишкек-1, без привлечения внешних инвесторов.

Пассажирский вагон класса VIP, 2023 год. Этот вагон спроектирован с учетом требований безопасности, в нем усилена конструкционная часть кузова, позволяющая установить панорамные окна с большим радиусом обзора.

Важным элементов является интерьер вагон, выполненный с использованием национального колорита – на стене расположено панно в этническом стиле, на котором изображены древние кыргызские узоры. Уют в

вагоне создают мягкие диваны, подушки и шторы, украшенные кыргызскими орнаментами. Для удобства пассажиров в вагоне класса VIP есть система кондиционирования «зима-лето», установлена стереосистема, два телевизора и беспроводной Интернет. Кроме этого, обустроен бар с холодильным оборудованием и кулером, где можно приобрести закуски и напитки.

Пассажирский вагон класса VIP, 2024 год. В этом году компания ввела в эксплуатацию очередной пассажирский VIP-вагон для сообщения Бишкек – Балыкчы – Бишкек. Новый VIP-вагон выполнен по аналогии с предыдущим, но дополнен рядом дизайнерских новшеств и усовершенствований, что делает путешествие еще более комфортным и приятным.

Дизайн, комфорт и респектабельность нового вагона:

- барная стойка с функцией холодильника: в вагоне установлена современная барная стойка с функцией холодильника, где могут храниться еда и напитки;

- рундуки под сиденьями: в вагоне реализовано удобное решение для хранения груза – рундуки под сиденьями. Теперь пассажиры могут легко разместить свой багаж под комфортными сиденьями;

- панорамные окна и более мощные кондиционеры: вагон оборудован панорамными окнами, позволяющими наслаждаться пейзажами, более мощными кондиционерами, обеспечивающими комфорт даже при температуре +40 °С;

- система видеонаблюдения и развлекательные возможности: для безопасности пассажиров вагон оснащён системой видеонаблюдения. Также в вагоне установлены стереосистема и телевизоры для комфортного и приятного путешествия.

Также в рамках развития туризма в Кыргызской Республике в течение 2023 года по заявкам немецкой и английской туристических компаний проследовало 6 туристических поездов по маршруту Шёлкового пути: Алматы – Бишкек – Рыбачье – Ташкент – Самарканд – Худжанд – Бухара – Ташкент с туристами из стран Америки и Европы. Компания оказала активную поддержку в организации безопасного проезда внутри страны.

Предприятие продолжает работать над новыми проектами и инициативами, которые направлены на улучшение сервиса и расширение возможностей для пассажиров. Таким образом, внедрение новых вагонов класса VIP и «Люкс» не только повысило комфортность и безопасность пассажирских перевозок, но и привлекло дополнительно пассажиров, увеличив доходы компании.

Развитие Кыргызской железной дороги

В числе основных показателей работы ГП «НК "КТЖ"» можно назвать сохранение финансово-экономической стабильности Компании. На

сегодняшний день ГП «НК "КТЖ"» является одним из крупных налогоплательщиков Кыргызской Республики: текущие платежи в бюджет и Социальный фонд Кыргызской Республики перечисляются вовремя в соответствии с установленными сроками.

В рамках Стратегического плана развития Государственного предприятия «Национальная компания "Кыргыз темир жолу"» в соответствии с распоряжением Кабинета Министров Кыргызской Республики было закуплено 100 единиц полувагонов производства Российской Федерации АО «Алтайвагон» за счёт собственных средств. Все 100 вагонов поступили на территорию Кыргызстана с декабря 2021 года по май 2022 года.

Работы по обновлению подвижного парка и парка спецтехники продолжаются. Так, в рамках сотрудничества с международными финансовыми организациями прорабатывается вопрос приобретения грузовых вагонов и тепловозов. Реализация данных мер будет способствовать удовлетворению спроса на железнодорожные перевозки и другие услуги железнодорожного транспорта, повышению эксплуатационной надёжности подвижного состава, повышению эффективности хозяйственной деятельности компании, укреплению безопасности грузовых и пассажирских перевозок, повышению устойчивости работы и увеличению пропускной способности железной дороги.

Цифровизация

Проводится масштабная работа по модернизации аппаратно - программного комплекса «КТЖ», переход на новую автоматизированную систему управления грузовыми перевозками с использованием современных технологий и программно-технических комплексов. Уже сегодня имеются конкретные результаты автоматизации документооборота на предприятии, а также использования электронной системы предварительного уведомления, относительно поступающих грузов между ГП «НК "КТЖ"», Государственной налоговой службой и Государственной таможенной службой при Минфине Кыргызской Республики посредством системы межведомственного электронного взаимодействия «Тундук».

В рамках цифровизации госпредприятие «Кыргыз темир жолу» впервые внедрило мобильное приложение и Web-сайт продаж билетов для проезда в пассажирских поездах во внутриреспубликанском сообщении в стандартных вагонах и вагонах повышенной комфортности.

Теперь билеты на внутриреспубликанские поезда Бишкек-2 – Рыбачье, Бишкек-1 – Токмок, Бишкек-2 – Каинды можно купить онлайн на вебсайте <https://ticket.railway.kg> или в его мобильном приложении railway.kg на платформе Android.

Вместе с тем, билеты можно приобрести в билетных кассах вокзала Бишкек-2, предъявив документы, удостоверяющие личность, или в поезде за

наличную плату и с использованием всех видов безналичных платежей и международных платёжных систем.

***ГП «НК "Кыргыз темир жолу"» признано
лучшим госпредприятием 2023 года среди госкомпаний***

В конце 2023 года в Госагентстве по управлению государственным имуществом при Кабинете Министров Кыргызской Республики состоялось торжественное мероприятие, посвящённое подведению итогов деятельности госпредприятий. Мероприятие было организовано для того, чтобы отметить достижения и вклад госпредприятий в развитие экономики страны. Лучшим предприятием 2023 года среди государственных компаний признано Государственное предприятие «Национальная компания "Кыргыз темир жолу"». Также в ходе торжественного мероприятия генеральный директор ГП «НК "Кыргыз темир жолу"» Азамат Сакиев был награждён именным нагрудным знаком «Отличник системы управления государственной собственностью».

В Госагентстве по управлению государственным имуществом при Кабинете Министров Кыргызской Республики подчеркнули, что ключевые показатели успешной деятельности предприятия – это стабильный рост капитала и активов, эффективное развитие внутренней сети железных дорог в Кыргызской Республике, создание благоприятных условий для привлечения дополнительных видов грузов и пассажиров. ГП «НК "Кыргыз темир жолу"» также идёт в авангарде внедрения цифровых технологий и проведения технического перевооружения, тем самым повышая эффективность и улучшая качество предоставляемых услуг.

Источник: Бюллетень ОСЖД.-2024.-№3-4.-с. 21-26

АФРИКА

В Африке начинается новая эпоха развития железных дорог

В Африке сосредоточено примерно 30 % мировых запасов полезных ископаемых. Замбия и Конго являются крупнейшими производителями меди, необходимой для солнечных панелей и ветряных турбин. Конго – один из основных в мире поставщиков кобальта, который используется в производстве аккумуляторов для электромобилей. В Анголе добывают 36 из 51 минерала, имеющего решающее значение для технологий возобновляемой энергии.

Но экономическому росту континента препятствует слаборазвитая транспортная инфраструктура. Вся железнодорожная сеть Африки сегодня по размеру лишь немногим больше, чем у Франции и Германии вместе взятых. Дороги, что были построены еще в период колониализма, связаны в первую очередь с портами и местами добычи полезных ископаемых и приходят в полный упадок. В Западной Африке до сих пор работает только одна трансграничная линия.

Как пример, построенная французами железная дорога, соединяла сенегальский порт Дакар и Мали и дальше вела в Сахель. По этой дороге на побережье доставляли арахис, золото и другое сырье для экспорта. Но после приватизации железной дороги в 2003 году, она переходила под управление нескольких иностранных компаний. Ни одна из них не смогла сохранить дорогу или расширить ее, как итог – в 2018 году участок, соединяющий Сенегал и Мали, полностью прекратил работу.

История этой железной дороги является поучительной для правительств всего континента. По оценкам экспертов, для того чтобы плотность африканской железнодорожной сети сравнялась с плотностью китайской или индийской, требуется инвестировать до 105 миллиардов долларов ежегодно, вплоть до 2050 года. Однако по данным Всемирного банка, в период с 2012 по 2022 годы общий объем частных вливаний в железнодорожные проекты Африки составил не более 6 млрд долларов, даже если учитывать резкий рост китайских инвестиций в развитие инфраструктуры Западной Африки.

Тем не менее, в некоторых местах континента железная дорога может получить новую жизнь.

В феврале 2024 года официальные лица КНР объявили о намерении инвестировать 1 миллиард долларов в модернизацию железной дороги, которая была построена Поднебесной от медного пояса до Дар-эс-Салама в Танзании еще в 1970-х годах.

Китайская инициатива по финансированию и строительству Трансгвинейской железной дороги в Гвинее тоже является важным этапом в стратегии диверсификации сырьевых поставок. Этот проект не только способствует уменьшению зависимости Китая от австралийской железной руды, но и укрепляет его позиции в Африке. Реализация данной инфраструктурной инициативы способствует развитию экономических связей между Китайской Народной Республикой и африканскими странами и имеет глобальное значение, влияя на геополитическую динамику.

Однако власти Гвинеи, так же, как и руководство Анголы и Замбии, работают над тем, чтобы уменьшить доминирующее положение китайских

горнодобывающих компаний в своих регионах и разнообразить круг своих иностранных партнеров.

В 2023 году были пересмотрены условия лицензий на добычу железной руды стоимостью 20 миллиардов долларов. Это было сделано для того, чтобы консорциум китайских компаний объединился с западным горнодобывающим гигантом Rio Tinto для совместного финансирования строительства более 600 км новых железнодорожных путей от карьеров до моря. «Ожидается, что горнодобывающие компании будут, в том числе, предоставлять услуги по грузопассажирским перевозкам», – говорит Джерард Райнбергер, управляющий директор подразделения Rio Tinto в Гвинее. Он отметил: идея заключается в том, чтобы Трансгвинейская железная дорога «обеспечивала не только доставку железа в порт, но и связь с внутренними регионами страны».

В рамках соглашения о сотрудничестве между ЕС, США, Демократической республикой Конго, Замбией и Анголой по развитию коридора «Лобито», модернизируется 1300-километровая железная дорога колониальных времен, которая проходит через ангольскую границу от порта Лобиту до медных рудников Конго. Замбия так же надеется, что вскоре будет проложено 800 км путей от северного медного пояса до границы с Анголой. Общая стоимость проекта составляет 2,3 миллиарда долларов, и из них около 250 миллионов долларов на строительство дорог выделяет американское правительство. Это делает коридор крупнейшим инфраструктурным объектом на африканском континенте.

Российская компания «Русал» тоже заинтересована в строительстве железной дороги и порта в Гвинее-Бисау, которая соединит страну с Мали, Буркина-Фасо и Нигером, не имеющими выхода к морю. Представители «Русала» обсудили с президентом Умаро Сисоку Эмбало возможность строительства транспортной ветки, а также глубоководного порта в городе Буба. Обсуждения состоялись во время визита бисайского лидера в Москву.

Два инфраструктурных проекта находятся в разработке уже давно, но властям Гвинее-Бисау не удавалось найти партнеров для их реализации.

«Русал» уже подписал один контракт с республикой. В его рамках компания должна перейти к разведке бокситов в районе Бо в 2024 году. Запасы в регионе превышают 113 млн тонн.

В долгосрочной перспективе правительствам африканских стран предстоит решить важную задачу – преодолеть модель «от шахты до порта», которая определяла работу железных дорог на континенте со времён их колониального расцвета. Но история показывает, что сделать это в Африке будет не просто. Эфиопия когда-то планировала строительство национальной железнодорожной сети. На данный момент завершена только одна линия, и та не приносит прибыль из-за нестабильной ситуации в стране и низкого

пассажиropотока. То же самое можно сказать о Кении, которая потратила 4,7 миллиарда долларов на восстановление заведомо убыточной железной дороги, соединяющей побережье с центром страны (хотя столица Кении Найроби когда-то начиналась с железнодорожного депо).

*Источник: zarubejom.ru, 07.08.2024;
9111.ru, 16.08.2023;
afrinz.ru, 17.05.2024;
metallplace.ru 14 08 2023.*

Для южноафриканского оператора Transnet одобрен кредит в 1 млрд долларов США

Африканский банк развития (AfDB) одобрил кредит в размере 1 млрд долл. США (около 18,85 млрд рэндов) на 25-летний срок для южноафриканской национальной транспортно-логистической компании – грузового оператора Transnet. Кредит предоставляется полностью под гарантии правительства ЮАР. Он позволит ускорить выполнение плана восстановления объемов перевозок, рассчитанного на 18 месяцев и нацеленного на удовлетворение клиентского спроса на перевозки. Оператор приступил к его реализации в октябре 2023 г.

По данным агентства Reuters, Transnet имеет долговые обязательства на общую сумму 130 млрд рэндов и несет большие убытки (с апреля по сентябрь 2023 г. они составили 1,6 млрд рэндов) из-за падения грузопотока по основным железнодорожным коридорам, а также вследствие сокращения объемов перевалки грузов в морских терминалах оператора и высоких издержек.

Кредит даст возможность реализовать начальный этап пятилетнего плана капиталовложений в размере 152,8 млрд рэндов (8,1 млрд долл. США), который в первую очередь нацелен на рост грузовых железнодорожных перевозок и логистического бизнеса оператора, после чего предусмотрено дальнейшее развитие деятельности Transnet по всем сегментам транспортной цепочки.

Ранее решение об оказании финансовой поддержки оператору Transnet в виде государственной гарантии по кредитной линии в размере 47 млрд рэндов (около 2,49 млрд долл. США) было принято правительством ЮАР.

Transnet является клиентом AfDB с 2010 г. Штат сотрудников Transnet превышает 50 тыс. чел. Оператор играет ключевую роль в обеспечении торговых связей, как в самой ЮАР, так и в сообщении со странами региона, не имеющими прямого выхода к морю, – Ботсваной, Замбией, Зимбабве, а также с Демократической Республикой Конго.

Источник: zdmira.com, 25.07.2024

Одобен очередной кредит на реконструкцию коридора Lobito в Анголе

Банк развития Южной Африки (DBSA) одобрил кредит в размере 200 млн долл. США на финансирование работ в железнодорожном коридоре Lobito на территории Анголы. Планируется реконструировать линию протяженностью 1289 км от порта Лобиту до Неграо и до Луау на границе с Демократической Республикой Конго (ДРК), а также участок длиной 28 км Неграо – Бимбас.

По информации DBSA, средства направят как на реконструкцию инфраструктуры, так и на закупку до 50% требуемого вагонного парка у одной из южноафриканских компаний. Ранее в 2024 г. оператор Lobito Atlantic Railway подписал контракт с южноафриканской компанией Galison Manufacturing на поставку 275 вагонов-платформ для перевозки контейнеров.

В феврале 2024 г. корпорация US International Development Finance (DFC) оформила кредитное соглашение по этому коридору на сумму 250 млн долл. США. Общая сумма инвестиций в проект составляет примерно 786,4 млн долл. США.

Планируется, что реконструкция коридора позволит увеличить объемы перевозок грузов в регионе, включая медь, кобальт и другие минерально-сырьевые ресурсы, добываемые в ДРК.

Концессионное соглашение сроком на 30 лет на реконструкцию и эксплуатацию коридора было подписано в ноябре 2022 г. с консорциумом компаний Trafigura, Mota-Engil и Vecturis. Работы должны начаться после того, как будут окончательно оформлены все финансовые соглашения.

Источник: zdmira.com, 11.09.2024

Египет: бум развития рельсового транспорта

Концепция развития Египта на период до 2030 г., обнародованная в феврале 2016 г., предусматривает создание в стране мультимодальной транспортной системы, отвечающей потребностям перспективного экономического и социального развития страны и способной обеспечить эффективное обслуживание населения на региональном и национальном уровнях. Одним из значимых положений концепции является повышение привлекательности рельсового транспорта.

В Египте в настоящее время реализуются многочисленные проекты строительства инфраструктуры рельсового транспорта, включая высокоскоростные линии, монорельсовые, метро и пригородные, призванные

способствовать формированию в стране доступной, безопасной, экологичной, эффективной и удобной для пользователей транспортной системы.

Ярким примером такого проекта является строительство транспортно-пересадочного узла Баштил, который станет крупнейшим в Египте. Территориально станция находится в Гизе, юго-западном пригороде Большого Каира. Ее отличительной чертой является треугольный вокзальный комплекс, в центре которого возвышается стеклянная пирамида высотой около 40 м.

Новая станция Баштил с расчетной пропускной способностью 250 тыс. чел./сут располагается на площади 239 га, из которых 164 га занимают железнодорожные пути, платформы, служебные и производственные здания. Площадь здания вокзала составляет 31 тыс. м². В станционно-вокзальном комплексе предусмотрено размещение торговых и офисных центров, устройство многоуровневого паркинга.

Станция Баштил находится в крупном железнодорожном узле, где пересекаются магистральные линии, проходящие через территорию Большого Каира. Ее ввод в эксплуатацию позволит уменьшить нагрузку на расположенную на восточном берегу Нила станцию Рамзес, которая в настоящее время принимает и отправляет все пассажирские поезда дальнего следования направлением из Каира и в Каир.

Станция Баштил спроектирована как крупный пересадочный узел, обслуживаемый линией 3 каирского метро, линией монорельса West of Nile и маршрутами скоростного автобуса. Десять платформ отведено для поездов южного направления, включая прибывающие из Верхнего Египта – Луксора и Долины царей – археологических локаций мирового значения.

Национальная администрация тоннелей

Проекты развития рельсового транспорта выполняются под контролем Национальной администрации тоннелей (NAT), образованной в 1983 г. в связи с реализацией проекта первой в стране линии каирского метро. К 2018 г. в ведении администрации находились все проекты в области железнодорожного строительства, включая электрификацию. Статус NAT позволяет ей вступать в партнерские отношения с другими структурами и компаниями и учреждать дочерние и аффилированные компании в целях выполнения таких проектов. В 2020 г. NAT была преобразована из госструктуры в субъект экономической деятельности, ориентированной на получение доходов для финансирования реализации указанных проектов, а также последующего сопровождения и обслуживания эксплуатируемой инфраструктуры. Источниками таких доходов являются, в частности, поступления от оплаты проезда, размещения рекламы и сдачи в аренду обустроенных на станциях офисных и торговых площадей.

Новая административная столица и Новый Каир (город, построенный неподалеку от исторического Каира с целью его разгрузки) окружены недавно появившимися поселениями, планирование которых велось с учетом организации эффективного обслуживания общественным транспортом. В частности, новая линия монорельса East of Nile соединит станцию метро Каирский стадион с Новой административной столицей. А линия монорельса West of Nile будет обслуживать Город имени 6 октября.

Пригородная линия Capital Train

Пригородная электрифицированная линия Capital Train, связывающая Каир с Новой административной столицей и городом Эль-Ашир-мин-Рамадан, призвана обеспечить услугами общественного транспорта новые поселения, включая Бадр и Аль-Шорук. Участки первой и второй очереди этой линии суммарной протяженностью около 70 км были открыты для регулярной эксплуатации в июле 2022 г. Действующая часть линии проходит от станции Адли-Мансур на линии 3 каирского метро, расположенной в г. Эль-Салам на северо-востоке Большого Каира, поблизости от международного аэропорта, до Города искусств и культуры в центре Новой административной столицы. В состав этой части линии входит также ответвление длиной 8,5 км Бадр – Город знаний в Эль-Ашир-мин-Рамадане.

Контракт на реализацию проекта был заключен с консорциумом в составе China Railway Engineering (CREC) и одной из крупнейших торговых компаний Китая AVIC International. Оператором новой линии является компания RATP Dev, которая также обеспечивает эксплуатацию линии 3 каирского метро.

В настоящее время консорциум CREC-AVIC ведет строительство участка третьей очереди длиной 20,4 км линии Capital Train до будущей станции ВСМ в Новой административной столице, а также участка длиной 16,5 км до города Эль-Ашир-мин-Рамадан. На участке четвертой очереди путь на протяжении 9,3 км должен быть уложен на уровне поверхности земли и остальные 7,2 км – на эстакадах. Между тем уже проводится предпроектное обследование трассы запланированного участка пятой очереди длиной 5,5 км, который должен пройти от станции ВСМ в промышленную зону Новой административной столицы.

NAT и компания AVIC International подписали в ноябре 2023 г. меморандум о взаимопонимании, касающийся сооружения следующего, 40-километрового участка линии Capital Train с семью станциями от пересадочного узла Аль-Рехаб на будущей линии 4 метро. Согласно закрепленной меморандумом договоренности AVIC International должна за 12 месяцев подготовить технико-коммерческое предложение по проекту линии, финансовое обеспечение которого возьмут на себя кредитные организации КНР.

Сеть высокоскоростных линий

Реализуемый в стране государственный план развития национальной железнодорожной инфраструктуры представляет совокупность строительных проектов, гарантирующих наибольшую эффективность капиталовложений. В Египте к числу таких проектов в первую очередь относится сооружение сети ВСМ, наличие которой позволит радикально улучшить организацию транспортных связей в стране, существенно сократить время поездок между основными центрами концентрации ее населения.

Суммарная протяженность строящихся участков двух первых ВСМ равна 1760 км, планируемых – 225 км, находящихся на стадии предпроектного обследования – 250 км (таблица). Эти линии призваны соединить побережье Красного моря со средиземноморскими портами Египта, улучшить транспортное сообщение с югом страны.

Таблица

Проекты рельсового транспорта Большого Каира и Александрии

Проект	Линия	Длина, км	Число станций	Состояние
Высоко- скоростные магистралы	Green	660	21	Строительство
	Red	1100	36	
	Blue	225	3	Планирование
	Линия 4	250	14	Предпроектное исследование
Метрополитен Каира	Линия 1 – продление	19	8	Предпроектное исследование
	Линия 2 – продление	7	–	Предложение
	Линия 3 – этап 4С	7	5	Планирование
	Линия 4 – этап 1	19	17	Строительство
	Линия 4 – этап 2	23	21	Планирование
	Линия 6	34	26	Планирование
Метрополитен Александрии	Линия 1	21,7	20	Строительство
Монорельсовые линии	East of Nile	56,5	22	Строительство
	West of Nile	43,8	13	Строительство
Пригородная железная дорога	Этап 3	20,4	4	Строительство
	Этап 4	16	3	Строительство
	Этап 5	5,5	1	Планирование
	Аль-Рехаб – Новая административная столица	40	8	Планирование
Александрия: реконструкция линии трамвая Raml Tram		13,2	24	Тендер

Особое значение придается также развитию в регионе Большого Каира пригородных железнодорожных сообщений, призванных облегчить жителям существующих и планируемых к строительству больших и малых городов в зоне ее притяжения удобный доступ к местам работы и учебы.

Использование железнодорожной сети для выполнения грузовых перевозок сулит немалые экономические выгоды, поскольку она может стать эффективной сухопутной альтернативой Суэцкому каналу.

Значимой особенностью рассматриваемого плана должна стать отвечающая государственной стратегии развития страны экологическая ответственность, проявляющаяся прежде всего в стремлении минимизировать выбросы в атмосферу углекислого газа. Поэтому включению в него подлежат проекты нового строительства исключительно систем электрического железнодорожного транспорта.

Повышенное внимание к проектам новых железных дорог не отменяет выделения значительных финансовых средств на модернизацию существующей неэлектрифицированной железнодорожной сети Египетских национальных железных дорог (ENR), эксплуатационная длина которой составляет 5625 км. Здесь ведется обновление средств СЦБ и системы управления движением поездов, а также замена выработавших свой эксплуатационный ресурс путевой инфраструктуры и подвижного состава. В частности, в настоящее время выполняются поставки шести 15-вагонных поездов локомотивной тяги и семи ночных поездов от испанского производителя Talgo, а также 1300 прицепных пассажирских вагонов нескольких типов по договору, подписанному российско-венгерским консорциумом «Трансмашхолдинг Венгрия» и железными дорогами Египта (ENR) в сентябре 2018 г. В 2021 г. российская сторона завершила свою часть поставок, после чего производство продолжила венгерская сторона по технологии Тверского вагоностроительного завода. В 2022 г. контракт был увеличен еще на 50 вагонов с зонами для вендинговых автоматов. Чешская машиностроительная группа Škoda выполняет заказ на реконструкцию 280 тепловозов с электрической передачей (соответствующий контракт на сумму свыше 1 млрд евро был заключен в июне 2023 г.).

Осуществление многочисленных железнодорожных проектов неизбежно порождает большую потребность в кадрах. Решение этой задачи вносит значимый вклад в реализацию государственной стратегии занятости населения. Согласно предварительным оценкам, только проект ВСМ требует создания 60 тыс. рабочих мест. Вместе с тем масштаб ведущихся строительных работ превышает возможности имеющегося ограниченного контингента квалифицированного персонала. Эта оценка многократно вырастает с учетом потребности всех компаний, работающих на египетских проектах строительства инфраструктуры рельсового транспорта.

Квалифицированный персонал привлекается преимущественно из-за рубежа, однако представители иностранных компаний отмечают достаточно хорошую подготовку инженерных кадров непосредственно в Египте.

Некоторые компании, например Siemens, наладили тесное сотрудничество с египетскими университетами.

Сотрудничество со всемирно известными компаниями Alstom, Siemens, VINCI Technologies, SYSTRA, HILL International и другими не только облегчает египтянам задачу управления проектами, но также обеспечивает эффективный контроль и гарантию высокого качества выполнения работ, позволяет стране адаптироваться к действующим международным техническим требованиям и стандартам. Эксперты NAT в ежемесячном регламенте контролируют ход реализации проектов непосредственно на строительных площадках и помогают партнерам решать возникающие у них проблемы.

Помимо этого, в ежедневном, еженедельном и ежемесячном регламенте проводятся совещания различного уровня с компаниями-исполнителями, также позволяющие отслеживать темп работ, выявлять узкие места, случаи задержки или приостановки и оперативно вносить коррективы, необходимые для завершения проектов в оговоренные сроки.

Фактор роста расходов

Реализация проектов развития рельсового транспорта в Египте осуществляется в условиях инфляционного давления. Падение курса национальной валюты нанесло чувствительный удар по экономике страны, зависимой от импорта. Сложившаяся ситуация заставила обратить внимание на отечественные предприятия, способные обеспечить поставку материалов и комплектующих для выполняемых проектов, что не позволило существенно замедлить ход реализации масштабных проектов развития рельсового транспорта в стране. Так, в установленные сроки был успешно введен в регулярную эксплуатацию участок продления линии 3 каирского метро.

В краткосрочной перспективе стабилизировать ситуацию в экономике Египта должны помочь прямые инвестиции в сумме 35 млрд долл. США из источников в ОАЭ и увеличение на 5 млрд долл. суммы кредита, выделенного Международным валютным фондом.

В расчете на среднесрочную перспективу в Египте принимают меры по развитию собственной промышленности, способной эффективно обеспечивать масштабную строительную программу страны, включая рельсовый транспорт. В частности, NAT подписала контракт стоимостью 656 млн долл. США с консорциумом в составе компаний южнокорейской Hyundai Rotem и местной National Egyptian Railway Industries (NERIC) на поставку 40 новых поездов (всего 320 вагонов) для линий 2 и 3 метро Каира. До 30 % этих поездов должны быть собраны в Египте, на новом заводе в Порт-Саиде, входящем в экономическую зону Суэцкого канала. Испанская компания Talgo будет строить семь заказанных ей ночных поездов на новом заводе в Абу-Ради, компания Alstom рассматривала вопрос о создании завода в Египте.

Получившие мировое признание египетские строительные компании Orascom и Arab Contractors активно работают и на внутреннем рынке, являясь ключевыми участниками многих реализуемых в настоящее время в стране проектов рельсового транспорта. За последние 5 лет египетские компании построили четыре тоннеля под Суэцким каналом. Приобретенный при этом опыт необходим при сооружении тоннелей метро.

Завершение строительства первых четырех очередей сети ВСМ может побудить соседние страны к реализации подобных инициатив, и Египет с накопленным к тому времени опытом и наличием промышленной базы сможет стать региональным лидером в области высокоскоростного железнодорожного транспорта.

Метро Каира и Александрии

Быстрыми темпами идет наращивание сети каирского метрополитена. В недалеком будущем туристы смогут добираться до знаменитых египетских пирамид и крупнейшего археологического музея в Гизе по новой линии 4 метро, которая обеспечит связь с Городом имени 6 октября и Новым Каиром. Участок первой очереди длиной около 19 км этой линии, на котором будет 17 станций, проходит из исторического центра Каира в западном направлении через станцию Эль-Малек Эс-Салех, где предусмотрена возможность пересадки на меридиональную линию 1 метрополитена.

Консорциум, отвечающий за проведение строительных работ на этой линии метро, возглавляет компания Arab Contractors. В конце февраля 2024 г. была введена в действие третья из четырех запланированных тоннелепроходческих машин. Завершение всех работ по проекту намечено на 2028 г. Дневной пассажиропоток на участке первой очереди после его запуска в регулярную эксплуатацию прогнозируется равным 1,2 млн чел. Вагоны (184 ед.) метropоездов и системы автоматики, управления движением, электроснабжения для линии 4 поставляет компания Mitsubishi. В перспективных планах NAT присутствует дальнейшее продление данной линии в направлении на юг до станции Эль-Фердоуси.

Трасса 23-километрового участка второй очереди линии 4 с 21 станцией проходит в направлении на восток до станции Аль-Рехаб. Предпроектное обследование выполнило Японское агентство международного сотрудничества (JICA). Оно же предоставит для проекта участка первой очереди линии 4 кредит в размере 41 млрд иен (280 млн долл. США). Пассажиропоток на участке второй очереди прогнозируется равным 800 тыс. чел./день.

В первый день 2024 г. был введен в действие участок длиной 6,6 км продолжения линии 3 каирского метро между станциями Кит Кат и Род-эль-Фараг. В мае 2024 г. началась опытная эксплуатация участка длиной

7,1 км с пятью станциями (три – подземные), который является ответвлением от станции Кит Кат линии 3 к Каирскому университету. Участок оборудован системой управления движением поездов по радиоканалу (CBTC) семейства Urbalis, которую поставила компания Alstom. Внедрение CBTC компании Alstom позволит увеличить провозную способность линии 3 общей протяженностью 41,2 км с 34 станциями до 60 тыс. пассажиров/ч в каждом направлении при движении поездов со скоростью до 80 км/ч.

Обсуждается возможность строительства подземного участка данной линии (очереди 4С) протяженностью 6,65 км от недавно реконструированной станции Гелиополис до международного аэропорта Каира.

Параллельно проводится модернизация линии 2 длиной 21,6 км, включающая реновацию систем ЖАТ и управления движением поездов, тягового электроснабжения, а также частичную замену верхнего строения пути и обновление парка подвижного состава – 48 новых поездов метро заказаны компании Hyundai Rotem. Стоимость данного проекта составляет 614 млн евро, из которых 240 млн евро предоставляет Европейский инвестиционный банк. Существуют также планы строительства 7-километрового продолжения данной линии до станции Кальюб.

Проводится предпроектное обследование на предмет строительства 19-километрового участка продолжения в направлении на север линии 1 которая была введена в действие в 1987 г., положив начало существованию каирского метрополитена, а к 1989 г. ее протяженность была доведена до 43 км, суточный объем перевозок составляет 2,5 млн чел. В ноябре 2021 г. Alstom и NAT подписали соглашение на сумму 876 млн евро, охватывающее поставки 55 девятивагонных поездов Metropolis (с техническим обслуживанием в течение 8 лет) для линии 1.

В ноябре 2022 г. с компанией Alstom был заключен рамочный контракт на проектирование, строительство и текущее содержание 35-километровой меридиональной линии 6 с 26 станциями, 12 из которых – подземные. Эта линия пересечет Каир с севера на юг, разгрузит линию 1 и обеспечит пересадки на линии 1, 3 и 4. Она должна стать первой автоматизированной линией метро в Африке, готовой для эксплуатации поездов без машиниста. Пассажиропоток на этой линии прогнозируется равным 1,4 млн чел./сут. Для линии 6 Alstom поставит 294 вагона метро серии Metropolis.

В средиземноморском портовом городе Александрия положено начало строительству первой линии метро протяженностью 21,7 км с 20 станциями и прогнозируемым дневным пассажиропотоком 1,44 млн чел. В ноябре 2023 г. NAT заключила контракт на сумму 1,3 млрд евро с консорциумом в составе компаний Ogascom и Colas Rail (доля последней – 320 млн евро). Контракт охватывает проектирование и устройство верхнего строения пути, систем

электроснабжения, сигнализации и связи, а также оснащение депо. В сферу ответственности подрядчика включены материально-техническое обеспечение, выполнение строительных и монтажных работ, проведение испытаний и работ пусконаладочного цикла, а также сведение всех инженерных систем линии в единый технический комплекс. На выполнение всех работ по проекту отводится 2,5 года.

Одновременно проводится тендер по проекту реабилитации старейшей в Африке линии трамвая Raml Tram длиной 13,2 км, открытой в Александрии в 1863 г. на конной тяге и эксплуатируемой на электрической начиная с 1902 г. Цель данного проекта состоит в превращении устаревшей линии в современную, надежную и эффективную систему городского транспорта, повышении эксплуатационной скорости вагонов трамвая с нынешних 10 - 12 до 21 км/ч и увеличении пассажиропотока на линии до 132 тыс. чел./день. Запланированный комплекс мероприятий по проекту включает отделение линии трамвая от других видов городского транспорта, модернизацию технических систем и обновление подвижного состава. Предпроектное обследование проведено консорциумом в составе SYSTRA, Egis, ACE и Projacs.

По мнению экспертов, масштабы строительных работ, ведущихся в современном Египте, беспрецедентны. При этом важным фактором является то, что одним из основных направлений развития этого арабского государства является создание сетей современного, эффективного и надежного рельсового транспорта.

Источники: по материалам Национальной администрации тоннелей (www.nat.gov), компаний Hassan Allam (www.hassanallam.com) и Arab Contractors (www.arabcont.com); International Railway Journal, 2024, № 4, pp. 14 – 18; Железные дороги мира, 2024, №7, с.18-23

Железные дороги Танзании как фактор экономического роста

Для экономики Танзании, как и для соседних стран, входящих в Восточноафриканское сообщество (East African Community, EAC), особую значимость имеет масштабный проект строительства железной дороги колеи 1435 мм. Не остается без внимания и развитие сети линий колеи 1000 и 1067 мм.

Ключевой составляющей генерального плана развития железных дорог в Восточной Африке является создание коридора, связывающего порт Дар-эс-Салам в Танзании с другими странами региона – Бурунди,

Демократической Республикой Конго (ДРК), Руандой, Угандой и Южным Суданом.

В странах ЕАС на данный момент проживает 295 млн чел., что уже представляет значительный рынок для строящейся линии нормальной колеи. Однако с учетом стран, входящих в Сообщество развития Юга Африки (SADC) и Общего рынка Восточной и Южной Африки (COMESA), эта величина вырастает до 795 млн чел., или примерно 57 % численности населения Африканского континента.

В настоящее время торговые взаимоотношения между странами ЕАС нередко характеризуются преобладанием импорта над экспортом. Сказываются как отсутствие железнодорожного сообщения стран, не имеющих выхода к морю, с портами, так и недостаточно развитая автодорожная инфраструктура, что оборачивается высокими транспортными расходами, большими сроками доставки грузов, а также низким уровнем надежности и безопасности самих перевозок.

Однако этот богатый природными ресурсами, и в частности минералами, регион имеет хорошие перспективы в отношении развития торгово-экономических связей.

В настоящее время осуществляется строительство пяти участков железной дороги нормальной колеи, в которое напрямую вовлечено более 40 тыс. чел. и опосредованно задействовано еще порядка 151 тыс. Заключены контракты на общую сумму 1,45 млрд долл. США. Немаловажно, что повышенный спрос на цемент и другие строительные материалы также способствует росту национального ВВП и развитию промышленного сектора экономики.

По оценкам, для выполнения всего объема строительных работ необходимы, например, 4,6 млн шпал, 226 млн т материалов местного производства и, кроме того, сотни миллионов тонн цемента. Ввод в эксплуатацию железной дороги нормальной колеи обеспечит надежные и экономически эффективные перевозки, существенно сократит время доставки, а также сведет к минимуму число дорожно-транспортных происшествий.

Переключение грузопотоков на железную дорогу также приведет к уменьшению выбросов углекислого газа и в то же время – к сокращению расходов на содержание автомобильных дорог.

Первый пассажирский поезд был отправлен по участку линии колеи 1435 мм из Дар-эс-Салама до Додомы 21 апреля 2024 г., а для коммерческой эксплуатации этот участок планировали открыть в июле 2024 г. Движение пассажирских поездов будет организовано с максимальной скоростью 160 км/ч, грузовых – 120 км/ч. Для новой линии Танзания закупает пассажирские вагоны производства корейской компании Sung Shin Rolling Stock Technology (SSRST).

На начало марта 2024 г. в страну было доставлено 65 из 89 вагонов, заказанных у этой компании.

С Hyundai Rotem заключен контракт на поставку 17 электровозов. Первый из 10 восьмивагонных электропоездов, также производства Hyundai Rotem, прибыл в Танзанию 26 марта 2024 г. Ожидается, что остальные придут туда в октябре 2024 г. Грузовые вагоны в количестве 1430 ед. строит китайская корпорация CRRC.

Правительство Танзании объявило о начале второго этапа проекта создания сети линий колеи 1435 мм (таблица), в рамках которого строится участок длиной 506 км Тabora – Кигома, где работы пока выполнены только на 1,8 %. На данный момент продолжаются проектные работы, прорабатываются вопросы, связанные с землеотводом, ведется строительство рабочих поселков, а также организована доставка необходимого оборудования. Для реализации проекта линии длиной 282 км Увинза – Мусонгати – Гитега ведется отбор консалтинговой компании и подрядчика. Африканский банк развития (AfDB) дал согласие на предоставление кредита под сооружение данного участка.

Предпринимаются усилия по заключению соглашений с различными компаниями и организациями, в том числе по модели государственно-частного партнерства, с целью обеспечения финансирования строительства следующих железнодорожных участков:

Калиуа – Мпанда – Карема (321 км);

Исака – Расумо – Кигали (Руанда) (371 км);

Мтвара – Мбамба Бэй с примыканиями до Лиганги и Мчучумы (1000 км);

Танга – Аруша – Мусома (1028 км);

пригородные железные дороги Дар-эс-Салама (166 км) и Додомы (107 км).

На 2024/2025 финансовый год под строительство участков колеи 1435 мм правительством Танзании выделено 1,5 трлн танзан. шиллингов (582 млн долл. США). Предусматривается финансирование поставок локомотивов, вагонов и оборудования для их технического обслуживания, также оговорены средства на обучение менеджеров и оперативного персонала с целью разработки стратегии в области маркетинга грузового рынка.

Этапы строительства линий колеи 1435мм

Этапы	Первый этап					Второй этап	
	Дар-эс-Салам – Морогоро	Морогоро – Макутупора	Макутупора – Табора	Табора – Исака	Исака – Мванза	Табора – Кигома	Увинза – Мусонгати
Длина, км	300	422	368	165	341	506	282
Число станций	6	8	7	3	10	10	–
Депо	Квала	Додома	–	Табора	Мванза	Катошо и Увинза (Кигома)	–
Подрядчик	Yapı Merkezi				ССЕСС и CRCC		–
Инвестор	GOT	Ведущий партнер: Standard Chartered	Ведущий партнер: Standard Chartered	Ведущий партнер: AfDB	Ведущий партнер: AfDB	Ведущий партнер: AfDB	Ведущий партнер: AfDB
Стоимость проекта, млн долл. США	1215	1923	1908	900	1326	2743	—
Выполнение проекта, % (по состоянию на март 2024 г.)	98,93	96,61	14,22	5,74	56,21	Детальное проектирование, землеотвод	Выбор подрядчика

Развитие сети колеи 1000 мм

В настоящее время в ведении железных дорог Танзании (TRC) находится сеть линий колеи 1000 мм протяженностью 2706 км, которая остается критически важным инструментом обеспечения перевозок пассажиров и грузов. Особенно это касается линий Central и Northern. К началу марта 2024 г. по этой сети было перевезено 240,4 тыс. т грузов в сравнении с 310,9 тыс. т за аналогичный период 2022/2023 финансового года.

Такое снижение объемов связано с закрытиями движения более чем на два месяца после проливных дождей, которые, начавшись в ноябре 2023 г., привели к повреждению железнодорожной инфраструктуры на ряде участков.



Рис. Схема железных дорог Восточной Африки

Признавая стратегическую важность существующей железной дороги в продвижении грузов из порта Дар-эс-Салам в соседние страны, правительство Танзании форсирует восстановительные работы. Параллельно TRC реализует второй этап проекта Tanzania Intermodal Rail Project (TIRP II), который включает в себя восстановление железнодорожной инфраструктуры от Дар-эс-Салама до Исаки.

В рамках этого проекта ведутся работы по обновлению пути, строительству мостовых и водопропускных сооружений, а также грузовых терминалов в рассматриваемом коридоре. Старт работам был дан 15 декабря 2023 г., выполнить их планировалось в течение 6 месяцев.

Работы по восстановлению линии Калиуа – Мпанда длиной 210 км на начало июня 2024 г. были выполнены в объеме 11 %. После подписания в июне 2023 г. контракта с китайской компанией China Civil Engineering Construction (CCECC) подготовительные работы организованы на линии Табора – Кигома протяженностью 411 км. Строительство участка (6,2 км) между станциями Годегеде и Гулве, а также моста в его составе по состоянию на март 2024 г. было выполнено в объеме 32,9 % запланированного. Контракты подписаны на поставку материалов для восстановления линии Раву – Мруази протяженностью 188 км.

TRC также занимается модернизацией систем сигнализации и связи. Обновление систем электроснабжения завершено на всей сети железных дорог. Ведутся работы по развертыванию систем ЖАТ между Таборой и Мванзой. Кроме того, на станциях устанавливают системы видеонаблюдения, а также внедряется система электронной продажи билетов.

Что касается тягового подвижного состава, то в депо Морогоро проводятся тяжелые виды ремонта двух магистральных и семи маневровых локомотивов. Выполнено более 60 % всего объема работ. Организованы поставки запчастей для ремонта 600 грузовых и 37 пассажирских вагонов. По состоянию на март 2024 г. в эксплуатацию возвращено 285 грузовых и 28 пассажирских вагонов.

В 2024/2025 финансовом году правительство Танзании планирует выделить из фонда развития железнодорожной инфраструктуры 294,8 млрд шиллингов на реализацию упомянутых работ, а также на восстановление участка Килоса – Кидату длиной 108 км. В рамках TIRP II выделено 17,23 млрд шиллингов на проведение ТЭО и предварительного проектирования для следующих восстанавливаемых участков: Килоса – Микуми (108 км), Танга – Аруша (626 км) и Килоса – Гулве – Иганду.

Железная дорога TAZARA

Администрация TAZARA с долевым участием правительств Замбии и Танзании эксплуатирует одноименную железную дорогу колеи 1067 мм протяженностью 1860 км от Дар-эс-Салама до станции Капири-Мпоши в Замбии. В период с июля 2023 по март 2024 г. по этой железной дороге перевезено примерно 235 тыс. т грузов, что на 6,9 % превышает уровень аналогичного предыдущего периода. Этот рост связывают с завершением ремонта моста через реку Чамбези в Замбии, который был закрыт с сентября 2021 по октябрь 2022 г.

Правительство Танзании продолжает планомерную работу по улучшению инфраструктуры. К началу марта 2024 г. на наиболее проблемных участках сети железных дорог в Танзании ремонт пути был завершен. В рамках проекта восстановления железной дороги TAZARA на 2024/2025 год выделены средства на приобретение шпалоподбивочной машины, закупку запасных частей для 15 магистральных локомотивов и ремонт маневрового локомотива, 100 грузовых и 30 пассажирских вагонов.

TAZARA также закупит вагонные весы для погранперехода Тундума, где будут построены два новых железнодорожных пути. Дополнительный объем работ на 2024/2025 год включает планово-предупредительный ремонт 12 локомотивов, 783 грузовых и 54 пассажирских вагонов. Работы по усилению инфраструктуры будут сфокусированы на участках, где в настоящее время действуют ограничения скорости движения. Кроме того, помимо электронной

продажи билетов, будет внедряться и система автоматизированного оформления перевозочных документов.

Эксплуатационные вызовы

В настоящее время магистраль TAZARA сталкивается с рядом проблем эксплуатационного характера, которые не позволяют этой железной дороге играть заметную роль в транспортной системе данного региона Африки. Правительства Танзании и Замбии обсуждают с китайской стороной вопросы, связанные с повышением эффективности перевозок. Целью переговоров, окончание которых, согласно недавно принятой сторонами договоренности, запланировано на конец сентября 2024 г., является заключение соглашения в части эксплуатации железной дороги TAZARA на концессионной основе.

Для того чтобы стимулировать участие частного сектора в грузовых и пассажирских перевозках, в железнодорожное законодательство внесены поправки, позволяющие частным операторам использовать инфраструктуру на условиях открытого доступа. Эта инициатива нацелена на повышение уровня конкуренции среди операторов и увеличение перевозок грузов в сообщениях с портами. Так, в марте 2024 г. TAZARA и частный оператор перевозок Bravo Group подписали соглашение на выполнение грузовых перевозок на условиях открытого доступа к инфраструктуре между портом Дар-эс-Салам, Замбией и Демократической Республикой Конго.

На организованном правительством инвестиционном форуме, который состоялся в марте 2024 г. в Мванзе с привлечением более 300 участников, были прокомментированы возможности, которые появятся после завершения всех работ, ведущихся на линиях колеи 1000 и 1435 мм. Ввод в действие правил, регулирующих участие частного сектора в железнодорожных перевозках, упрощает для частных компаний процедуру закупок локомотивов и вагонов, что должно стимулировать рост эффективности перевозочного процесса и качества оказываемых услуг.

В функции Агентства по регулированию наземного транспорта LATRA теперь входит предоставление лицензий на осуществление перевозочной деятельности, инспектирование состояния инфраструктуры и подвижного состава на соответствие требованиям действующих стандартов. Кроме того, LATRA займется проверкой нового подвижного состава перед тем, как он будет прибывать в страну, а также непосредственно перед его вводом в эксплуатацию на территории Танзании. Кроме того, агентство возьмет на себя расследование аварий совместно с собственниками подвижного состава с целью установления причин и принятия мер по недопущению их повторения.

Правительство планирует реализовать стратегию, направленную на создание условий, при которых перевозки по линиям колеи 1435 мм будут безубыточными и не потребуют субсидирования. Для придания стимула к

ускорению роста объемов перевозок необходимо, чтобы железные дороги трех сетей – колеи 1000, 1067 и 1435 мм могли обмениваться грузопотоками с использованием перевалочных мощностей на терминале Кидату (провинция Морогоро). Развитию грузовых перевозок как внутри страны, так и в международном сообщении будет способствовать соединение, в том числе линиями колеи 1000 и 1435 мм, сухих портов Квала и Исака, портов Мванза и Кигома на побережье озер Виктория и Танганьика соответственно, а также морских гаваней Дар-эс-Салам и Танга.

Работая в рамках Всемирной продовольственной программы совместно с Агентством по содействию транзитным перевозкам по центральному коридору (ССТТФА), крупными грузоотправителями и другими ключевыми партнерами, Министерство транспорта Танзании определило три основных коридора для стимулирования внутренних грузовых перевозок. Коридор Cold Chain будет специализироваться на перевозках замороженных продуктов, таких как мясо, рыба, фрукты, овощи, а также цветов, в то время как по коридору Yellow Chain повезут минеральное сырье.

По коридору General Cargo Chain планируется транспортировать другие типы грузов, в частности массовые, а также промышленную и сельскохозяйственную продукцию. Правительство рассчитывает, что данная инициатива позволит привлечь достаточный объем грузов для заключения долгосрочных контрактов TRC с крупными клиентами. Это также обеспечит работу частным операторам, использующим железнодорожную инфраструктуру на условиях открытого доступа.

*Источники: по материалам железных дорог Танзании, TRC (www.trc.co.tz);
International Railway Journal, 2024, № 6, pp. 28 – 31;
Железные дороги мира, 2024, №7, с.24-28.*

Сенегал: возрождение железных дорог

В Сенегале ведется строительство участка продления первой очереди электрифицированной линии Train Express Régional (TER) колеи 1435 мм, с 2021 г. связывающей столицу страны и город Диамньадьо, расположенный более чем в 30 км от центра Дакара. Также реализуется ряд проектов по восстановлению сети национальных железных дорог колеи 1000 мм.

Официальная церемония начала регулярных перевозок по первой в стране электрифицированной железной дороге колеи 1435 мм состоялась 27 декабря 2021 г. В этот день поездку по линии TER между станциями Дакар, Колобан и Диамньадьо совершили гости во главе с президентом страны Маки Салем (Macky Sall). До 17 января 2022 г. проезд для пассажиров был бесплатным.

Первая очередь линии TER

Участок первой очереди линии TER протяженностью 36 км с 11 промежуточными станциями электрифицирован на переменном токе напряжением 25 кВ, частотой 50 Гц с питанием от воздушной контактной сети.

Эта двухпутная линия оснащена европейской системой управления движением поездов ETCS уровня 2 и радиосвязи GSM-R. Время в пути со всеми остановками от Дакара до Диамньядьо составляет около 45 мин. Диамньядьо – развивающийся город в департаменте Рюфиск, его строительство началось в 2015 г. с целью разгрузить столицу страны. Здесь размещаются многочисленные администрации (министерства сельского хозяйства, транспорта, горнодобывающей промышленности и т. д.), центры образования, здравоохранения, спортивные учреждения, на территории города проводятся крупные мероприятия, в том числе международные. Прогнозируемая численность населения к 2040 г. – 350 тыс. чел. (в 2019 г. – более 28 тыс.).

В рамках трехлетнего контракта, заключенного в январе 2023 г., обслуживает линию оператор SETER – дочернее предприятие Национального общества железных дорог Франции (SNCF). Первоначально компания SETER полностью принадлежала SNCF, однако позднее правительство Сенегала выкупило 34 % акций и является собственником железнодорожной инфраструктуры и подвижного состава линии TER.

Прогнозировалось, что участок Дакар – Диамньядьо будет пропускать 115 тыс. пассажиров ежедневно. Однако к марту 2024 г. суммарный объем пассажирских перевозок линии TER достиг 43 млн чел., при этом отмечается высокий уровень точности выполнения расписания движения поездов – 98 %. Популярность нового вида транспорта вызвана в значительной степени перегруженными автомобильными дорогами между столицей и ее пригородами.

В октябре 2023 г. в Диамньядьо прошел первый Международный форум по проблемам финансирования железнодорожных проектов в Африке, организованный национальным оператором Grands Trains du Sénégal (GTS) и Международным союзом железных дорог (МСЖД). Участники форума перемещались между Дакаром и международным конференц-центром CICAAD в поездах TER. Успех реализации проекта этой линии явился одной из причин выбора Сенегала в качестве места проведения такого масштабного мероприятия.

Подвижной состав

Согласно контракту, подписанному в декабре 2016 г., компания Alstom поставила для данного проекта 15 поездов Coradia Polyvalent. Сборка осуществлялась на заводе в коммуне Рейшсхоффан (Франция). В январе 2019 г. в Дакаре торжественно отметили завершение статических и

динамических испытаний первого поезда. Четырехвагонные поезда Coradia Polyvalent длиной 72 м развивают скорость до 160 км/ч и рассчитаны на перевозку 531 пассажира. Ранее такие поезда поставлялись во Францию и Алжир.

Межпоездной интервал с понедельника по субботу составляет 10 мин (поезда курсируют с 5 ч 40 мин до 22 ч), в воскресенье – 20 мин. В каждом поезде предлагается два класса обслуживания: первый (стоимость проезда без скидок составляет 2500 фр. КФА, или 4,15 долл. США) и второй (от 500 до 1500 фр. КФА). Пассажиры могут приобрести недельный или месячный проездной, кроме того, действуют скидки для детей до 10 лет и для молодежи (до 22 лет).

Финансирование

Стоимость проекта создания участка первой очереди составила 784 млрд фр. КФА. Строительство финансировалось за счет кредитов Исламского банка развития (Islamic Development Bank), Африканского банка развития (African Development Bank), Банка инвестиций и развития Экономического сообщества стран Западной Африки (ECOWAS) при поддержке со стороны правительства и финансовых структур Франции.

Работы велись с 2016 г. с участием французских групп Equans и Thales, отвечающих за развертывание систем сигнализации и электрификации, а также консорциума в составе компаний Eiffage (Франция) и Yarı Merkezî (Турция) в качестве основного подрядчика. Координировала реализацию проекта французская компания Setec. Помимо прочего, в 2018 г. реконструировали историческое здание вокзала в Дакаре, построенное еще в 1885 г. и перестроенное в 1914 г. Современная станция открылась вместе с участком первой очереди в декабре 2021 г.

Что касается финансирования строительства участка второй очереди, в октябре 2023 г. было заключено соглашение с Западноафриканским банком развития (WADB), а в ноябре – с Исламским банком развития на предоставление 40,25 млн евро. В декабре 2023 г. последовало соглашение с правительством Франции о выделении очередного транша в размере 150 млн евро.

Проект линии TER осуществляется в контексте национального плана Plan Sénégal Emergent (PSE), который реализуется с 2014 г. и нацелен на экономическое и социальное развитие Сенегала, а также повышение качества жизни населения.

Проблемы

Открытие линии неоднократно откладывалось: первоначально к коммерческим перевозкам планировали приступить еще осенью 2019 г. Тысячи жителей Дакара долгое время не могли получить достойную компенсацию за

жилища и бизнесы, которые пришлось ликвидировать для высвобождения земельных участков под строительство. В дальнейшем проблемы возникли в силу ограничений, связанных с COVID-19. Несмотря на все сложности, линия начала пользоваться популярностью сразу после открытия. Однако высокий спрос на перевозки привел к тому, что станция в Дакаре оказалась неподготовленной к такому пассажиропотоку – она почти всегда переполнена желающими приобрести билеты, посадка и высадка пассажиров затруднены, а автомобильные подъезды к станции перегружены.

Сообщение с аэропортом

Работы по строительству участка второй очереди линии TER длиной 19 км от Диамньадьо до международного аэропорта Блез Диань (эксплуатируется с декабря 2017 г.) начались в марте 2022 г. Предполагалось, что от центра столицы до аэропорта можно будет добраться поездом в пределах 60 мин. Продление линии TER с одной новой станцией планировали ввести в эксплуатацию в конце 2023 г., однако дату перенесли. Проект участка включает сооружение девяти путепроводов на пересечениях с автомобильными дорогами, четырех мостов через реки и пешеходного перехода на востоке пригорода Себихотан.

Открытие нового участка потребует увеличения парка подвижного состава. В августе 2022 г. испанская компания CAF заключила сделку с Alstom по передаче технологических платформ поездов Coradia Polyvalent и Talent 3, а также по приобретению предприятия во французском Рейшсхоффане. Продажа этого предприятия и технологических платформ – одно из условий Еврокомиссии при согласовании сделки по слиянию компаний Alstom и Bombardier Transportation, которая была закрыта в конце января 2021 г.

В апреле 2023 г. Национальное агентство Сенегала по продвижению инвестиций и крупным проектам (APIX) заказало CAF еще семь четырехвагонных поездов для линии TER.

Хотя сам участок второй очереди еще не эксплуатируется, 8 июля 2023 г. состоялась торжественная церемония открытия железнодорожной станции при терминале аэропорта Блез Диань, оснащенной траволатором. Главным подрядчиком выступила турецкая компания Summa. Стоимость проекта составила 8 млрд фр. КФА, кредит на его реализацию предоставил банк ECOWAS.

В перспективе запланирован участок третьей очереди, после завершения строительства которого региональные поезда будут следовать по линии TER колеи 1435 мм до крупного города Тиес в 72 км от столицы. Также может появиться маршрут, связывающий Дакар с портовым городом Мбур, расположенным примерно в 80 км южнее столицы.

Линии колеи 1000 мм

Открывшаяся в январе 1924 г. трансграничная линия Дакар – Бамако – Куликоро колеи 1000 мм общей протяженностью 1287 км, связывающая Сенегал и не имеющую выхода к морю Республику Мали, постепенно пришла в упадок из-за отсутствия должного текущего содержания и инвестиций. С 2003 г. оператором являлся франко-канадский консорциум Transrail, который сосредоточился на выполнении грузовых перевозок. Ухудшалось состояние пассажирского подвижного состава, многие станции были закрыты. Из-за нарастающих проблем с безопасностью и ряда аварий пассажирские перевозки были прекращены в мае 2010 г. В 2015 г. правительства Мали и Сенегала расторгли договор с Transrail, ее место заняла новая организация Dakar-Bamako Ferroviaire. Однако ощутимого прогресса не наблюдалось, и в 2018 г. грузовые перевозки также были прекращены.

В настоящее время в Сенегале реализуется ряд проектов по восстановлению участков неэлектрифицированной магистрали Дакар – Кидира (на границе с Мали) и ее ответвлений (рис.). Кроме того, персонал, который раньше работал в организациях Transrail и Dakar-Bamako Ferroviaire, переведен в штат государственной компании GTS – национального оператора грузовых и пассажирских перевозок.

Линия колеи 1000 мм Диурбель – Ндуло – Туба длиной около 50 км после модернизации вновь введена в эксплуатацию в августе 2023 г., первоначально по ней осуществляются пассажирские перевозки, а в дальнейшем она будет пропускать грузы из Дакара в Тубу, на расстояние порядка 215 км. Позднее, в сентябре 2023 г., начались пассажирские перевозки в ограниченном объеме по линии длиной 22 км Тиес – Ндиассан – Тивауан. По ней курсируют пассажирские поезда двух категорий: четырехвагонные дизель-поезда, которые изначально эксплуатировались в Индии, а также поезда из отремонтированных вагонов премиум-класса с кузовами из нержавеющей стали, которые ранее использовались во Франции. Обе эти линии ответвляются от железной дороги Дакар – Кидира.

На участке между городами Диамньядьо и Тиес из-за плачевного состояния инфраструктуры поезда не обращались с 2018 г. После реконструкции пассажирские перевозки возобновились 27 февраля 2024 г. В тот же день открылась и обновленная станция Тиес. Первые пять дней проезд для пассажиров был бесплатным. За сутки четырехвагонные поезда совершают пять рейсов в обоих направлениях. Каждый поезд, рассчитанный на перевозку 500 чел. и оснащенный кондиционерами, формируется из двух вагонов со 152 местами первого класса и двух вагонов с 348 местами второго класса. Теперь пассажиры могут добраться из центра Дакара в Тиес менее чем за 2 ч.

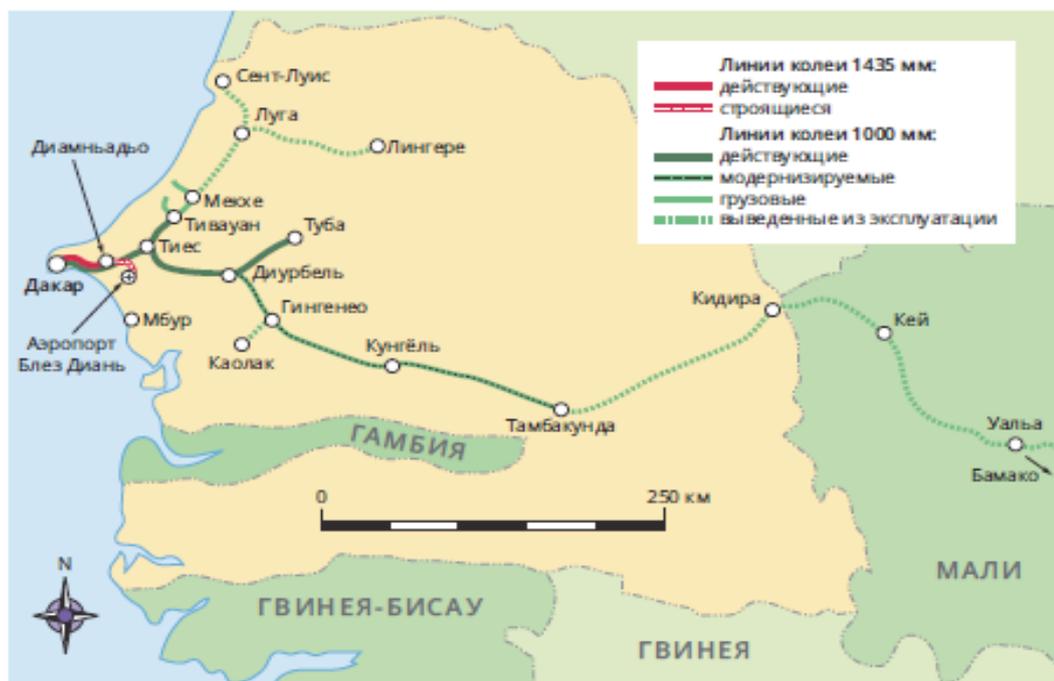


Рис. Схема железнодорожных сообщений Сенегала

От Дакара до Тамбакунды

В феврале 2023 г. начались работы по модернизации участка магистрали Дакар – Кидира колеи 1000 мм до Тамбакунды, крупного города на востоке Сенегала, расположенного примерно в 420 км от столицы. Торжественная церемония состоялась в городе Тиес. Проект стоимостью 17,8 млрд фр. КФА финансируется за счет правительственного гранта, работы выполняют компании Eiffage и Setec.

Планировалось, что проект будет завершен до конца 2023 г., однако к середине июня 2023 г. объем выполненных работ достиг 60 %, и по состоянию на начало 2024 г. они еще продолжались. Испытательная поездка по участку Тиес – Каффрин этой линии состоялась 1 июля 2024 г.

В рамках проекта возобновления движения поездов от Дакара до Тамбакунды в апреле 2022 г. GTS получила три тепловоза GL26MC постройки General Motors от компании Traxtion (ЮАР) на сумму 6 млрд фр. КФА. Это первые локомотивы, доставленные в Сенегал за 36 лет.

Кроме того, в Тамбакунде ведется строительство нового контейнерного терминала (сухого порта) для компании GTS. Проект реализуется в контексте национального плана PSE. Мультиmodalный терминал будет использоваться для переработки грузов, направляющихся в крупный морской порт Дакара или из него.

Будущие планы

В среднесрочной перспективе намечено модернизировать непротяженную линию Тивауан – Мекхе, которая сейчас используется только для пропуска грузовых поездов. В долгосрочной перспективе компании GTS предстоит восстановить выведенный из эксплуатации участок от станции Мекхе до города Сент-Луис в 263 км от Дакара, а также заброшенные линии Гингенео – Каолак длиной 20 км и Луга – Лингере протяженностью около 130 км, перевозки на которых прекратились к 1980-м годам. В конечном итоге потребуются модернизировать оставшийся участок магистрали длиной около 178 км от Тамбакунды до пограничной с Республикой Мали станции Кидира.

Помимо прочего, в июне 2023 г. был предложен проект строительства магистрали Дакар – Тамбакунда колеи 1435 мм и ответвлений общей протяженностью 194 км до портов Барньи, Сианди и Ндейан, а также до горнодобывающих районов в Мборо и Диого.

Центр испытаний и сертификации

Руководство компании GTS в марте 2024 г. обнародовало план создания в Сенегале Национального центра испытаний и сертификации железнодорожной продукции (Centre National Technologique de Référence pour les Essais sur Composants Ferroviaires, CNREF). Он будет построен в городе Тиес по проекту стоимостью 10 млн евро. Поддержку в реализации этого проекта окажет испанская компания IBERTEST. В центре будет организовано тестирование компонентов железнодорожной инфраструктуры и подвижного состава и созданы условия для обучения и подготовки кадров.

Также в марте 2024 г. GTS заключила соглашение с бельгийской компанией Future Resources, в рамках которого первоначально планируется оборудовать системами сигнализации и устройствами заграждения четыре железнодорожных переезда, в том числе два в Тиесе. Финансирует данный проект правительство Бельгии, которое предоставило 700 тыс. евро, а также власти Валлонского региона, выделившие 243 тыс. евро. Реализация этого проекта будет способствовать повышению уровня безопасности на железных дорогах Сенегала.

*Источники: Материалы компании Grands Trains du Sénégal, GTS (www.gts-sa.sn);
оператора SETER (www.terdakar.sn);
Railway Gazette International, 2024, № 06, pp. 42 – 44;
Железные дороги мира.-2024.-38.-с. 43-47.*