



# МОНИТОРИНГ

ЦНТИБ ОАО «РЖД»

**СТРАТЕГИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ  
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА**

**II ПОЛУГОДИЕ 2025**

## СОДЕРЖАНИЕ

ЕВРОПА .....	4
Девятый отчет Еврокомиссии по рынку железнодорожных перевозок.....	4
МСЖД: тенденции рынка пассажирских и грузовых перевозок в 2024 году .....	15
SCI Verkehr: европейский рынок железнодорожных грузовых перевозок в упадке .....	16
Железнодорожная отрасль призывает ЕС увеличить транспортный бюджет	
CEF на 2028-2034 годы .....	17
Евросоюз выделяет 2,8 млрд евро на проекты развития сети TEN-T .....	18
Фонд объединения Европы выделит больше средств на транспорт и	
инфраструктуру двойного назначения .....	19
Еврокомиссия приняла план развития ВСМ до 2040 года .....	19
Мировой рынок подвижного состава продолжает демонстрировать рост .....	20
Крупные инвестиции в железнодорожный сектор Великобритании .....	21
Великобритания: South Western Railway перешла под контроль государства .....	22
Еще четырех британских пассажирских операторов передадут под	
контроль государства .....	23
Законопроект о реформе железных дорог внесен в британский парламент .....	24
Германия: DB Cargo: ориентация на прибыльность .....	24
DB Cargo продает грузового оператора Transfesa испанской судоходной компании .....	30
Счетная палата ФРГ: правительство плохо контролирует DB .....	30
Минтранс Германии представил план оптимизации работы DB за 100 млрд евро .....	31
Транспортные администрации Германии намерены закупать	
стандартизированные поезда.....	32
DB сократили убыток почти на миллиард евро в первом полугодии 2025 года.....	33
Эвелина Палла приступает к реформированию железных дорог Германии .....	34
В развитие железных дорог Австрии инвестируют около 20 млрд евро .....	35
В Швеции хотят выделить на железные дороги 45,4 млрд евро .....	36
Греция рассматривает немецкий план модернизации железнодорожной сети.....	37
Новая компания «Железные дороги Греции» создана для контроля за	
железнодорожной сетью .....	37
В Испании проходит второй этап либерализации рынка высокоскоростных	
перевозок .....	38
Испания вложит 1 млрд евро в объекты обслуживания Renfe.....	39
Франция: стратегии регионов по управлению парками подвижного состава.....	40
Италия: ход реализации инфраструктурных проектов .....	47
Грузовые перевозки в Польше сокращаются на фоне их общего	
снижения в Европе .....	56
Инфраструктурные проекты Румынии .....	57
Готовность к будущему – три распространенных ошибки при модернизации	
железнодорожного транспорта и как их избежать .....	62
СЕВЕРНАЯ АМЕРИКА.....	66
Идут переговоры о слиянии железных дорог Union Pacific и Norfolk Southern.....	66
Акционеры одобрили слияние железных дорог Union Pacific и Norfolk Southern.....	67
Проект ВСМ в Калифорнии лишился федерального финансирования .....	68
АЗИЯ.....	68
Железные дороги Турции: курс на неуклонный рост .....	68
Железным дорогам Индии необходимы реформы.....	76
Железные дороги Индии вышли на второе место в мире по объему .....	83
грузовых перевозок .....	83
Китай: CRRC фиксирует рост доходов и прибыли по итогам 2024 года.....	83

Китай: рекордный объем пассажирских перевозок и рост инвестиций.....	84
Рост железнодорожных перевозок экспортно-импортных грузов Китая .....	85
АФРИКА .....	91
Танзания выделит собственные средства на развитие железной дороги TAZARA .....	91
Замбия, Танзания и Китай подписали соглашение о реконструкции ТАНЗАМ.....	92
Сектор грузовых железнодорожных перевозок ЮАР накануне реструктуризации.....	93
В ЮАР частным грузовым операторам предоставят доступ к железнодорожной инфраструктуре.....	98
АВСТРАЛИЯ .....	99
В Австралии началась ренационализация железных дорог .....	99

## ЕВРОПА

### Девятый отчет Еврокомиссии по рынку железнодорожных перевозок

*Европейская комиссия ведет мониторинг состояния и динамики рынка железнодорожных перевозок, результаты которого необходимы для принятия обоснованных политических решений. Очередной, девятый отчет о развитии рынка железнодорожных перевозок в странах ЕС, опубликованный в июле 2025 г., охватывает период с 2018 по 2022 г.*

Европейская комиссия с интервалом 2 года в соответствии со статьей 15(4) директивы 2012/34/EU представляет в Европейский парламент и Европейский совет результаты мониторинга состояния рынка железнодорожных пассажирских и грузовых перевозок. Очередной, девятый отчет (Ninth monitoring report on the development of the rail market under Article 15 (4) of Directive 2012/34/EU of the European Parliament and of the Council) составлен по данным для 27 стран-членов ЕС и Норвегии за период с 2018 по 2022 г.

#### ***Железнодорожный транспорт и устойчивое развитие***

Предприятия железнодорожного транспорта стран ЕС начиная с 1990 г. проводят политику, направленную на снижение загрязняющих атмосферу выбросов. В 2022 г. их доля в грузовых перевозках, выполненных всеми видами транспорта в странах ЕС, составила около 16,6 %, в пассажирских – 8,1 %. Транспортный сектор, включая международные воздушные и морские перевозки, несет ответственность за четвертую часть всех выбросов парниковых газов в 27 странах ЕС, но при этом доля железных дорог в загрязняющих выбросах не превысила 0,3 %.

В 2022 г. на долю транспортного сектора в потреблении энергии в странах ЕС приходился 31 %, в том числе железных дорог – только 0,6 %. Это соотношение показывает, насколько важно увеличивать долю этого вида транспорта на рынке перевозок как пассажиров, так и грузов для достижения глобальных климатических целей в соответствии с европейским «зеленым курсом» (European Green Deal).

#### ***Сеть железных дорог стран ЕС***

В 2022 г., по данным Eurostat, протяженность железных дорог в странах ЕС по сравнению с 2018 г. увеличилась на 0,1 % и составила 202 131 км (рис. 1). За этот период максимальным был прирост в Эстонии (более 6 %), наиболее заметным стало сокращение протяженности эксплуатируемых линий в Греции (более чем на 13 %) и Франции (почти на 3 %). Длина

электрифицированных линий выросла на 1,4 %, их доля в протяженности сети приблизилась к 57 %.

Что касается высокоскоростных магистралей, то их протяженность в этот же период росла более высокими темпами и увеличилась на 10,6 %, составив 12 015 км. Стратегия устойчивой и интеллектуальной мобильности ЕС ставит амбициозные задачи в сфере высокоскоростных перевозок, предусматривая удвоение их объема к 2030 г. и утроение к 2050 г. относительно базового уровня 2015 г.

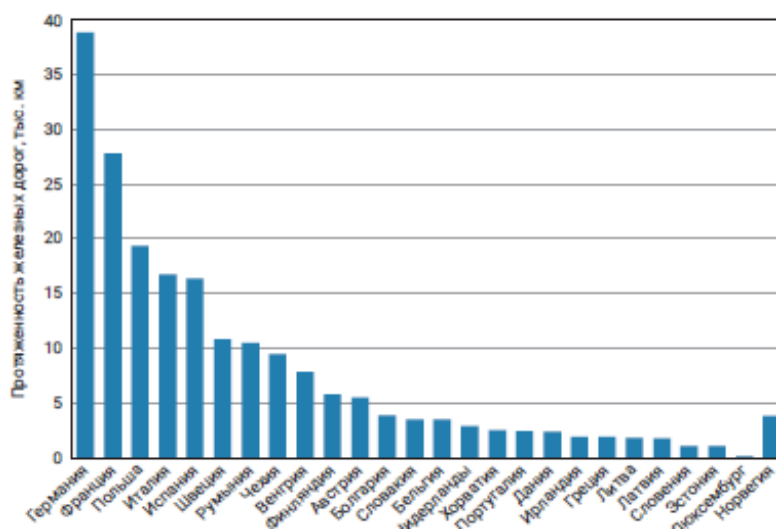


Рис.1. Протяженность железных дорог стран, входящих в ЕС, и Норвегии в 2022 г.

### ***Динамика перевозок***

Тенденцию умеренного роста пассажиро- и грузооборота, наблюдавшуюся в течение десятилетия, изменила пандемия COVID-19. В 2020 г. по сравнению с предыдущим годом грузооборот снизился на 8 %, падение пассажирооборота было более значительным – на 46 %. В 2021 г. грузооборот восстановился до уровня 2019 г., но в 2022 г. несколько снизился. Пассажирооборот в 2022 г. поднялся до 96 % предпандемийного уровня и достиг величины 395 пассажиро-км (рис. 2).

В 2022 г. железные дороги стран ЕС перевезли около 1,5 млрд т грузов и 6,6 млрд пассажиров, что стало отражением роста активности после резкого падения в период пандемии.

В пассажирских перевозках подавляющий объем приходится на внутренние сообщения – более 93 % пассажиро-км (рис. 3). Пандемия только усилила характер их преобладания над международными сообщениями. До кризиса доля перевозок в международных сообщениях составляла 7 %, но упала до 4 % в 2020 г. в силу действовавших ограничений на передвижения граждан. Однако к 2022 г. она восстановилась до 7 %.

В 2020 г. совокупная протяженность железнодорожных поездок, приходящаяся на одного жителя Европы, резко снизилась до 500 пассажиро-км/год по сравнению с 934 пассажиро-км в 2019 г. К 2022 г. величина этого показателя подросла до 888 км. Доля железнодорожного транспорта на рынке пассажирских перевозок, составлявшая 7,8 % в 2019 г., снизилась на 2,4 % в 2020 г. за счет увеличения доли лиц, отдавших предпочтение личным автомобилям. К 2022 г. доля железных дорог поднялась до 8,1 %, но личные автомобили оставались доминирующим видом транспорта с долей 82,4 % (рис. 4).

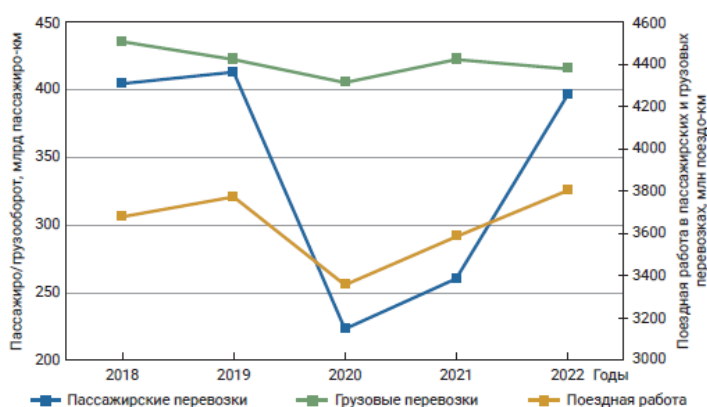


Рис.2. Динамика грузо- и пассажирооборота, поездной работы в 2018-2022 гг.



Рис.3. Динамика пассажирооборота по видам сообщений (внутренние и международные) в 2018-2022 гг.

Грузооборот железнодорожных перевозок в странах ЕС снизился с 422 млрд ткм в 2019 г. до 405 млрд в 2020 г. из-за ограничений, действовавших в период пандемии. В 2022 г. грузооборот восстановился до 416 млрд ткм.

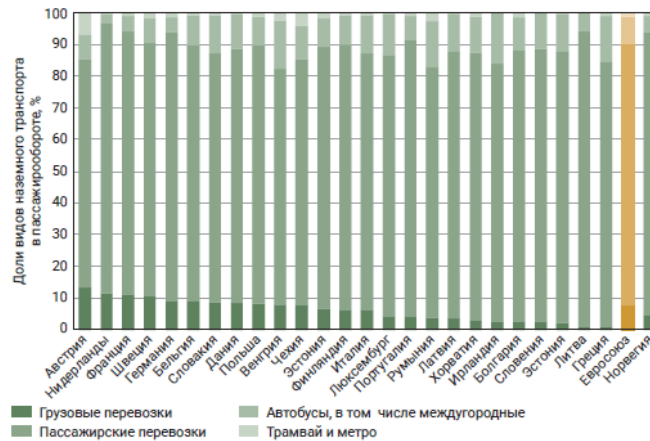


Рис.4. Распределение пассажиропотока в европейских странах по видам наземного транспорта в 2022 г.

Доля железнодорожных перевозок грузов в трансграничных коридорах оставалась в рассматриваемый период на уровне выше 50 %: максимальной, равной 55 %, она была в 2019 г. и стабилизировалась на уровне 54 % в 2022 г. (рис. 5). Эта ситуация контрастирует с более выраженным негативным влиянием пандемии на пассажирские перевозки в международных сообщениях.



Рис.5. Динамика грузооборота во внутренних и международных сообщениях в 2018-2022 гг.

Между 2018 и 2022 г. на рынке грузовых перевозок стран ЕС доминировал автомобильный транспорт с долей, превышающей 75 % в грузообороте, выполненном наземными видами транспорта (рис. 6).

Максимальной эта доля была в 2022 г. – 77,7 %. За рассматриваемый период доля железных дорог снизилась с 18,7 до 17,2 %, что стало отражением стабильности тенденции по предпочтительному выбору

грузоотправителями услуг автомобильного транспорта. Позиции железных дорог в мультимодальных сообщениях все же лучше, чем в перевозках массовых грузов и повагонными отправками.

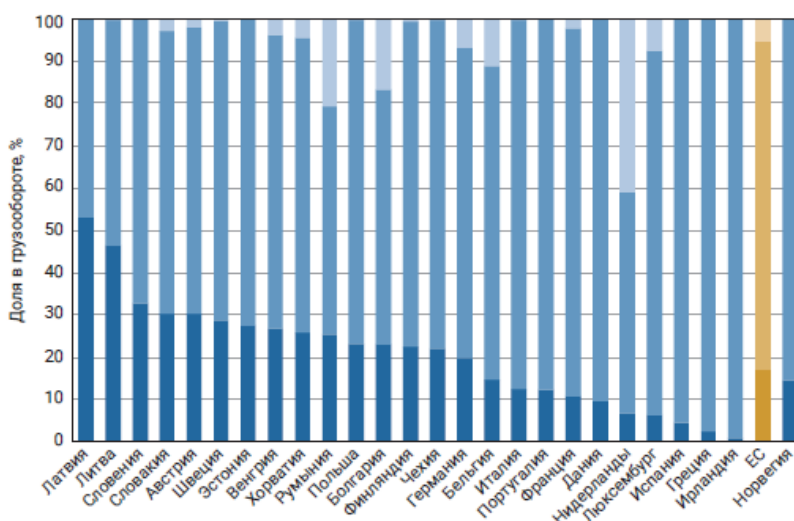


Рис.6. Распределение грузооборота по видам наземного транспорта в странах ЕС в 2022 г.

Увеличение грузооборота в период с 2018 по 2022 г. в пределах до 5 % отмечено только в четырех странах (Франции, Болгарии, Бельгии и Хорватии), тогда как снижение грузооборота во всех видах перевозок характерно для большинства стран ЕС, причем самое значительное в странах Балтии (в Латвии и Литве – более чем на 20 %). В целом по ЕС грузооборот железнодорожного транспорта сократился не менее чем на 2 %.

### ***Эволюция рамочных условий в железнодорожном секторе***

#### ***Плата за доступ к инфраструктуре***

В 2022 г. плата за доступ к инфраструктуре на высокоскоростных линиях (исключая наценки оставалась более высокой, чем на обычных линиях, во всех странах, располагающих ВСМ (рис. 7). Вместе с тем в 2022 г. эта плата была все же ниже, чем в 2018 г.

Мониторинг платы за доступ к инфраструктуре проводится для грузовых поездов массой брутто до 1000, 1600 и 6000 т. В большинстве стран ЕС размер платы увеличивается в зависимости от длины поезда, но необязательно пропорционально тоннажу (рис. 8).

В октябре 2020 г. в ЕС вступил в силу регламент 2020/1429, направленный на смягчение последствий пандемии COVID-19. Регламент давал право странам - членам ЕС временно регулировать размер платы за доступ к инфраструктуре в сторону уменьшения или ее упразднения. Это решение существенно снижало финансовую нагрузку на операторов железнодорожных перевозок, особенно в части пассажирских, объемы



которых значительно сократились. Срок действия регламента продлялся 4 раза и истек 31 декабря 2022 г.

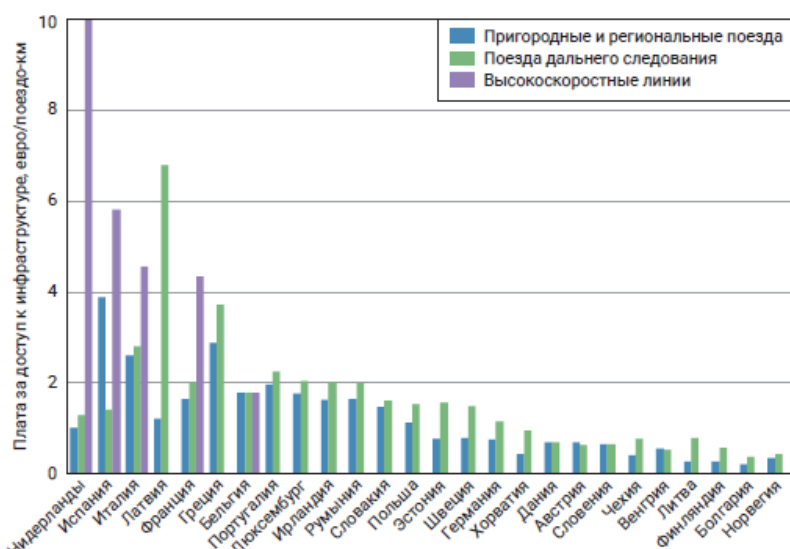


Рис.7. Плата за доступ (исключая наценки) к железнодорожной инфраструктуре для пассажирских поездов по странам ЕС в 2022 г.

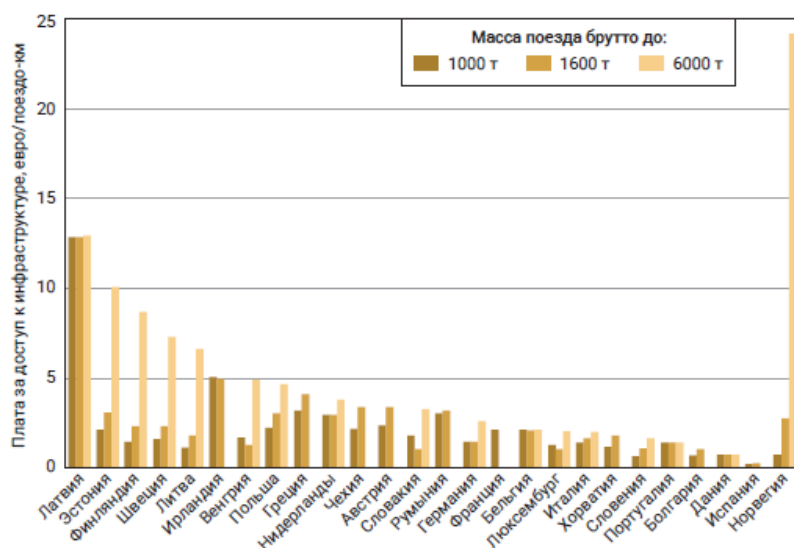


Рис.8. Плата за доступ (исключая наценки) к железнодорожной инфраструктуре для грузовых поездов в зависимости от массы брутто по странам ЕС в 2022 г.

### Распределение ниток графика, инфраструктурные ограничения

В 2022 г. плотность использования железнодорожной инфраструктуры в странах ЕС пассажирскими и грузовыми поездами составила 18,7 тыс. поездо-км/км, что незначительно превысило показатель 2018 г. – 18,1 тыс. поездо-км/км. На долю пассажирских поездов приходилось 79 % этой величины.

Суммарная длина линий, относящихся к категории интенсивно используемых (congested track), увеличивалась между 2018 и 2020 г., но снизилась в 2022 г. до 6711 км, включая 3523 км, приходящихся на грузовые коридоры. Резкий рост после 2018 г. в значительной степени обусловлен изменением в Италии критерия для отнесения линий/участков к категории интенсивно используемых.

В большинстве стран ЕС высший приоритет на таких линиях имеют поезда, выполняющие перевозки по контрактам на оказание социально необходимых услуг (PSO), за ними следуют поезда международных сообщений. В редких случаях приоритет имеют грузовые поезда.

В целях более эффективного использования национальных железных дорог и достижения эксплуатационной совместимости в ЕС принята стратегия развертывания европейской системы управления движением поездов ERTMS/ETCS. На момент публикации этого отчета доля линий базовой сети, уже оборудованных этой системой, не превышала 14 %. Заключенные контракты охватывали еще 19 %. Несмотря на некоторый прогресс, достигнутые результаты по переходу на единую систему сигнализации далеки от намеченных.

#### *Финансирование инфраструктуры*

Суммарные расходы на инфраструктуру по 27 странам ЕС выросли с 38,7 млрд евро в 2018 г. до 50,8 млрд в 2022 г. (рис. 9). Распределение расходов в 2022 г. выглядело следующим образом: по 25 % – на текущее содержание и модернизацию, 26 % – на работы по реконструкции и 24 % – инвестиции в новое строительство. При заметном росте инвестиций за этот период инфляция существенно повлияла на реальные величины. Приведение к ценам 2018 г. показывает, что фактический рост ограничен величиной 5 %.

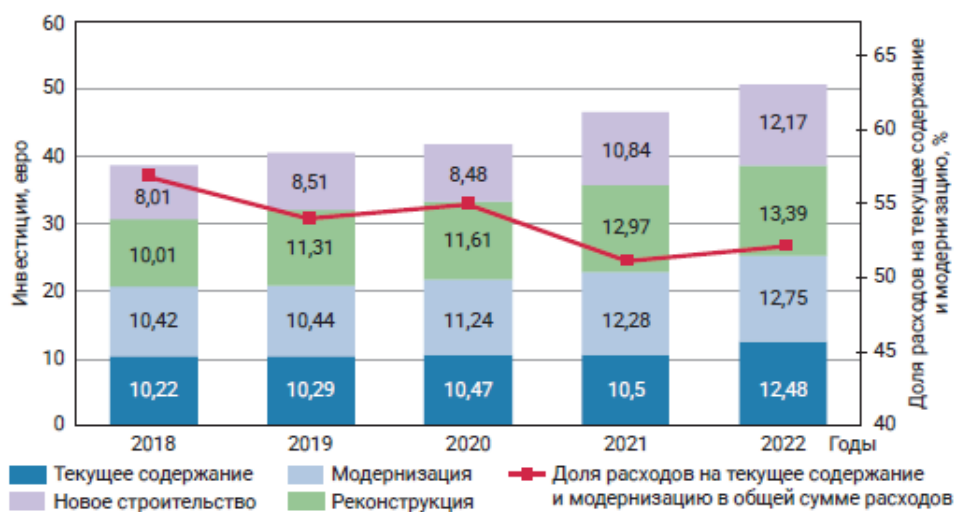


Рис.9. Динамика затрат на инфраструктуру с распределением по статьям расходов в ЕС в 2018-2022 гг.

В 2022 г. расходы на текущее содержание и модернизацию в 27 странах ЕС составили 25,2 млрд евро, или 50 % суммарных затрат на инфраструктуру при заметных вариациях по странам. Национальные бюджеты остаются основным источником финансирования с 70 %-ной долей в общей сумме, на долю поступлений из фондов ЕС пришлось 8 %, остальные 22 % – кредиты, долевое финансирование и разного рода сборы.

#### *Качество оказываемых услуг*

Безопасность перевозок остается главным приоритетом на едином европейском железнодорожном пространстве. Европейское железнодорожное агентство (ERA) ведет непрерывный мониторинг уровня безопасности перевозок и эксплуатационной совместимости. В отчете ERA Report on Railway Safety and Interoperability in the EU 2024 отмечено, что в Европе железные дороги остаются самым безопасным видом транспорта. Риск происшествий с фатальным исходом для поездок в легковом автомобиле выше в 84 раза, в автобусе – в 7,3 раза, чем по железной дороге.

Средняя пунктуальность в региональных и местных сообщениях в 27 странах ЕС в 2022 г. составляла 90 %, снизившись с 94 % в 2020 г., но все же была выше, чем в предпандемный год. Точность соблюдения расписания поездов дальнего следования и высокоскоростных снизилась с 93 % в 2020 г. до 87 % в 2022 г.

С точки зрения надежности сообщений доля отмененных региональных и местных поездов увеличилась с 1,9 % в 2018 г. до 4,4 % в 2022 г. Для поездов дальнего следования и высокоскоростных доля отмен за тот же период выросла с 1,3 до 4,9 %. Основными причинами отмен поездов были нехватка персонала, старение инфраструктуры и несоблюдение регламентов технического обслуживания.

В грузовых перевозках точность обращения поездов во внутренних сообщениях в 2022 г. была на уровне 56 %, трансграничных – 42 %. Доля отмененных грузовых поездов во внутреннем сообщении выросла до 8,1 %, трансграничных составила 14,5 %.

#### *Контракты на оказание социально значимых услуг*

В 2022 г. доля перевозок по контрактам на оказание социально необходимых услуг (PSO) составила в среднем 58,7 % в общем пассажирообороте стран ЕС по сравнению с 66 % в 2020 г. Это снижение отражает тенденцию роста доли услуг, оказываемых на условиях конкуренции. Контракты PSO охватывают практически весь объем услуг в таких странах, как Дания, Эстония, Ирландия, Латвия, Люксембург, Нидерланды и Румыния (рис. 10). Такие контракты заключаются в основном на перевозки во внутренних сообщениях, в 2022 г. их доля в

пассажирообороте составила 99,1 % с преобладанием услуг, оказываемых в региональных сообщениях, над дальними.

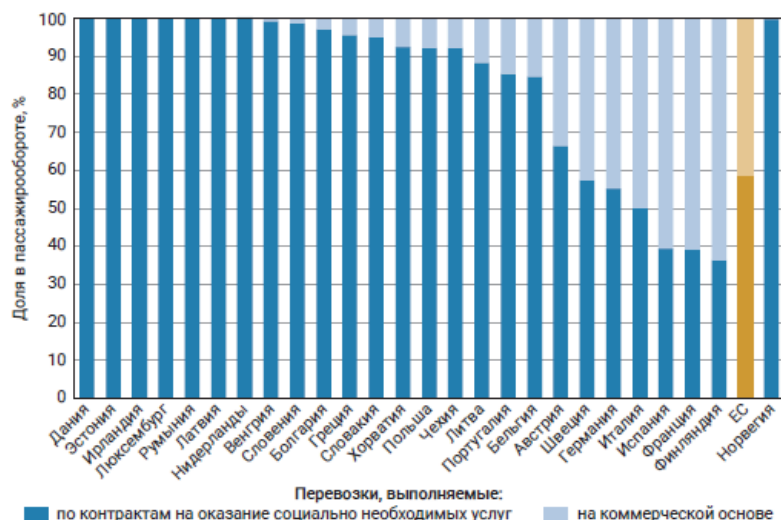


Рис.10. Распределение пассажирооборота, выполняемого по контрактам на оказание социально-необходимых услуг и на коммерческой основе, по странам ЕС в 2022 г.

С 2018 по 2022 г. доля операторов, выполняющих пассажирские перевозки на коммерческой основе, увеличилась с 6 до 12,6 %, по контрактам PSO – выросла с 8 до 21 %. В 2022 г. по контрактам PSO в 27 странах ЕС пассажирооборот составил 231 млрд пассажиро-км, из них 29 % приходилось на контракты, заключенные по результатам тендеров. По аналогии с предыдущими годами доли перевозок по контрактам PSO, заключенным с победителями тендеров, были самыми большими в двух странах, первыми открывших рынок: Германии (81 %) и Швеции (13 %). Компенсационные выплаты по контрактам PSO остаются важным источником доходов для железнодорожных предприятий во многих странах ЕС.

#### *Лицензирование*

В 2022 г. в странах ЕС действовали 1202 лицензированных оператора перевозок по сравнению с 1192 в 2020 г. По-прежнему наибольшее число лицензированных предприятий работает в Германии (490), за ней следуют Польша (126) и Чехия (109).

#### *Открытие рынка*

В 2022 г. доля новых операторов в грузовых перевозках достигла 49 %, продолжив тенденцию роста от 39 % в 2018 г. (рис. 11). С 2018 по 2022 г. доля частных новых операторов в суммарном грузообороте сократилась в трех странах: Латвии, Дании и Нидерландах (соответственно на 2, 4 и 6 %). Максимальный прирост отмечен в Испании, Хорватии и Бельгии (соответственно на 14, 15 и 25 %).

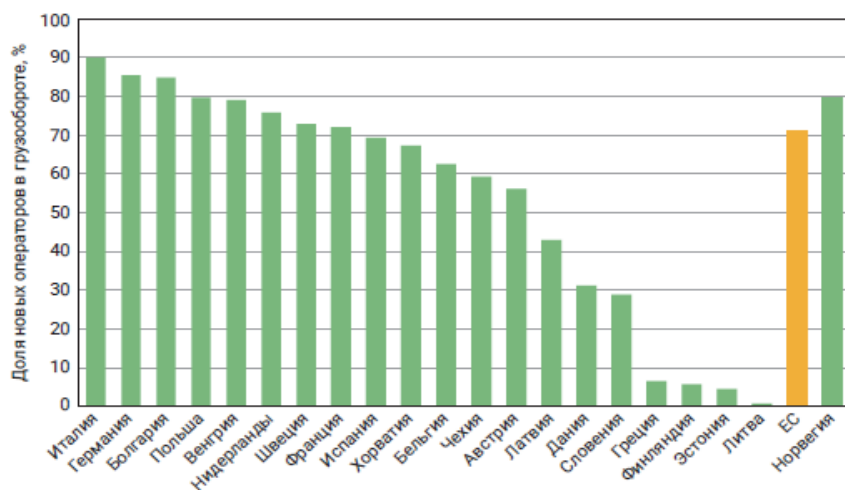


Рис.11. Доля новых операторов на рынке грузовых перевозок ЕС в 2022 г.

В 2022 г. в коммерческих пассажирских перевозках частные операторы увеличили свою долю до 12,6 %, почти удвоив ее по сравнению с 6,6 % в 2020 г. (рис. 12). Незначительное снижение отмечено за период 2018 – 2022 гг. во Франции, Австрии и Чехии. Самый заметный прирост наблюдался в Польше (больше 20 %), Словакии (+44 %) и Венгрии (+50 %).

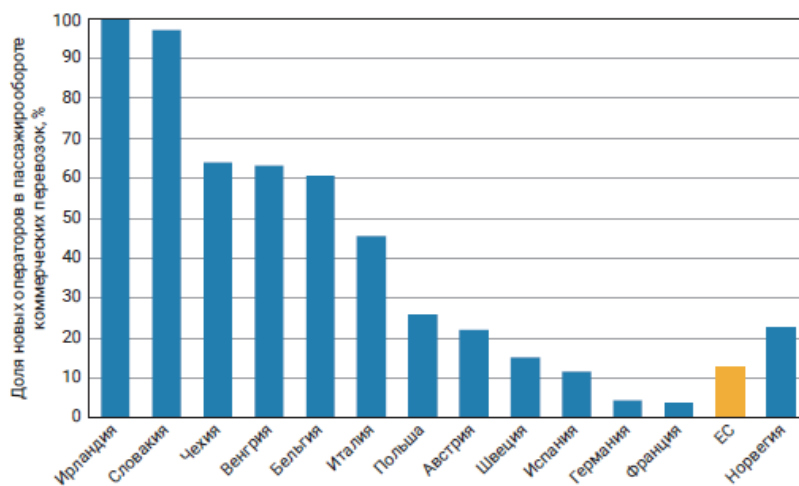


Рис.12. Доля новых операторов на рынке коммерческих пассажирских перевозок ЕС в 2022 г.

На рынке перевозок по контрактам PSO с 2020 по 2022 г. доля частных операторов в пассажирообороте выросла с 18,5 до 21 % (рис. 13). За период 2018 – 2022 гг. пассажирооборот частных операторов уменьшился только в Швеции (на 8 %), а самый заметный прирост отмечен в Польше (более чем 32 %).

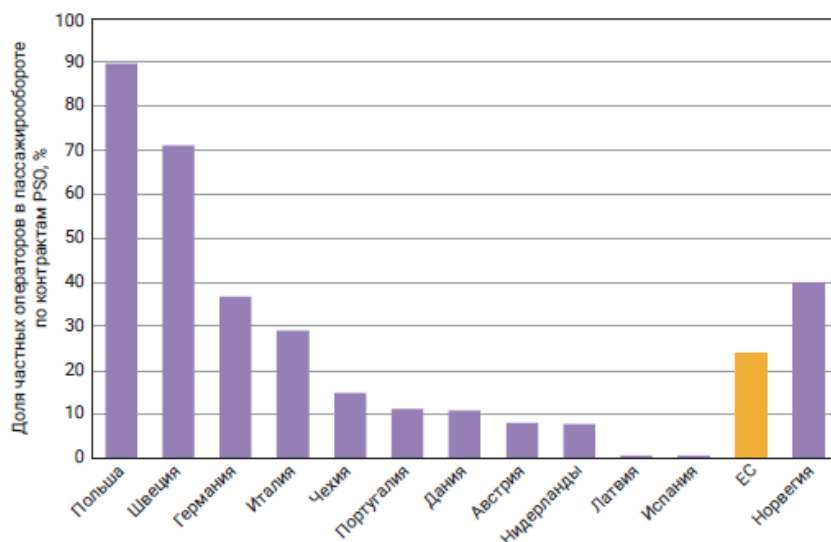


Рис.13. Доля новых операторов на рынке пассажирских перевозок по контрактам PSO в ЕС в 2022 г.

### *Занятость и социальные условия*

К концу 2022 г. в железнодорожном секторе стран ЕС было занято около 900 тыс. чел., в том числе 511 тыс. в компаниях операторов перевозок и 389 тыс. на предприятиях операторов инфраструктуры. В основном это мужчины, доля женщин в 2022 г. составляла 23 %, что на 1 % выше показателя 2020 г.

Проблемой остается старение персонала, несмотря на некоторое улучшение: в 2022 г. доля сотрудников в возрасте старше 50 лет составила 41,9 % против 42,4 % в 2018 г. Доля лиц моложе 30 лет за этот период увеличилась незначительно – с 10,6 до 10,9 %.

Полная занятость остается наиболее распространенным статусом для персонала операторов как инфраструктуры, так и перевозок.

### **Выводы**

По мере реализации в Европе концепции более экологичного и взаимосвязанного будущего, в которой такие глобальные цели, как устойчивое развитие, борьба с изменением климата и обеспечение экономического роста, рассматриваются как единая, неразрывная система, железные дороги будут играть ключевую роль в сокращении выбросов и повышении мобильности. Инвестиции в инфраструктуру, открытие рынка и технологические инновации имеют решающее значение для реализации

представления ЕС об устойчивой транспортной системе к 2050 г. Ключевыми приоритетами на ближайшие годы станут полная реализация четвертого железнодорожного пакета, укрепление трансграничной связности, устранение ограничений пропускной способности и обеспечение более справедливого доступа к железнодорожным услугам.

Благодаря интеграции этих стратегических элементов европейский железнодорожный сектор получает шанс возглавить трансформацию транспортного ландшафта континента, обеспечивая устойчивую, эффективную и инклюзивную мобильность.

*Источник: материалы отчета Европейской комиссии Ninth monitoring report on the development of the rail market under Article 15 (4) of Directive 2012/34/EU of the European Parliament and of the Council (<https://transport.ec.europa.eu>); Железные дороги мира.-2025.-№11.-с.17-23.*

### **МСЖД: тенденции рынка пассажирских и грузовых перевозок в 2024 году**

Согласно статистическим данным, полученным Международным союзом железных дорог (МСЖД) от железнодорожных компаний, входящих в эту организацию, в 2024 г. продолжался рост пассажирооборота во всех регионах. Суммарный 7%-ный рост этого показателя относительно 2023 г. позволил впервые выйти на уровень допандемийного 2019 г.

Азиатский регион продолжает доминировать в секторе пассажирских перевозок, железные дороги Индии (IR) и Китая (CR) суммарно выполнили более 2,6 трлн пасс.-км в 2024 г. CR превзошли допандемийный уровень уже в 2023 г., IR еще не вышли на него, но демонстрируют стабильный рост.

В Европе с 2020 г. наблюдается устойчивое восстановление пассажирооборота благодаря крупным национальным операторам железных дорог Франции (SNCF), Германии (DB), Италии (FS) и Испании (Renfe). Заметный рост показан также национальными операторами железных дорог Польши (PKP), Венгрии (MÁV) и Турции (TCDD).

В Африке пассажирооборот, выполняемый на железных дорогах, остается невысоким, но очевиден скромный рост, особенно показанный оператором Société d'exploitation du Transgabonais (SETRAG, Габон) и Национальным обществом железных дорог Марокко (ONCF). На Американском континенте пассажирооборот растет с медленным темпом, хотя национальному пассажирскому оператору США – компании Amtrak уже удалось превысить уровень 2019 г.

В грузовых перевозках глобальная стагнация является результатом противоположных тенденций: от уменьшения грузооборота многих операторов, особенно в Европе, где в 27 странах ЕС отмечено 8%-ное падение, до 6%-ного роста грузооборота на железных дорогах Индии.

Азиатский регион сохраняет лидерство благодаря росту грузооборота на железных дорогах Китая, Индии и Казахстана. Для Европы характерно продолжение тенденции упадка, особенно заметного в 2023 г. и 2024 г. для операторов PKP, SNCF, DB и LTG (Литва). Вместе с тем некоторым компаниям, например FS, удалось переломить эту тенденцию.

В Африке объемы грузооборота постепенно растут, особенно благодаря ONCF. В США, по данным Ассоциации американских железных дорог (AAR), показатели грузооборота стабилизировались после спада 2020 г.

*Источник: zdmira.com, 05.11.2025*

### **SCI Verkehr: европейский рынок железнодорожных грузовых перевозок в упадке**

По оценке немецкого консалтингового агентства SCI Verkehr, на европейском рынке грузовых перевозок продолжается снижение доли железнодорожного транспорта в пользу автомобильного. Несмотря на общий рост грузовых перевозок всеми видами транспорта, железнодорожные операторы потеряли около 2,5 проц. пункта доли рынка по грузообороту — в 2023 г. она составляла 16,4 % против 18,9 % в 2011 г.

На отрасль влияют геополитическая неопределенность и проблемы в системе мировой торговли, в том числе снижение спроса на массовые грузы — уголь, сталь, химикаты и недостаточный уровень использования цифровых технологий.

Даже при благоприятных экономических условиях SCI Verkehr прогнозирует в период до 2030 г. среднегодовой рост объема перевозок железнодорожным транспортом на уровне 1,3 %. Грузовые подразделения национальных железных дорог Евросоюза работают в условиях жесткой конкуренции. При этом хронически недофинансированным остается сектор железнодорожной инфраструктуры, особенно в Германии. Высокая стоимость ее строительства и содержания снижает конкурентоспособность железных дорог в сравнении с автомобильным транспортом, демонстрирующим большую гибкость и пользующимся федеральными магистралями.



В сфере мультимодальных перевозок наблюдается более стабильная ситуация, что позитивно влияет на рынок в целом. При этом традиционно активные грузоотправители сталелитейной, химической, автомобильной промышленности испытывают значительное давление из-за роста цен на энергоносители. Одновременно меняется структура рынка операторов. Судоходные компании и торговые сети все чаще самостоятельно организуют железнодорожные перевозки с целью обеспечения стабильности цепочек поставок.

Наряду с мегапроектами, такими как внедрение цифровой автосцепки DAC или развертывание европейской системы управления движением поездов ETCS, требующими значительных инвестиций, локальная цифровизация, например, работы терминалов или управления персоналом компании приносит ощутимый прирост эффективности и позволяет повысить конкурентоспособность железнодорожного транспорта.

*Источник: zdmira.com, 17.07.2025*

### **Железнодорожная отрасль призывает ЕС увеличить транспортный бюджет CEF на 2028-2034 годы**

Десять железнодорожных ассоциаций со всей Европы призывают к увеличению предлагаемого ЕС финансирования транспорта в рамках следующего этапа программы Connecting Europe Facility (CEF), предупреждая, что текущее предложение недооценивает финансовые потребности железнодорожной инфраструктуры.

Проект бюджета CEF на 2028-2034 годы, опубликованный Европейской комиссией 16 июля 2025 года, предусматривает выделение 45,7 млрд евро на транспорт. Из них 30 миллиардов евро будет направлено на проекты гражданского транспорта, а 15,7 миллиарда евро – на инфраструктуру двойного назначения с военным применением мобильности. По сравнению с текущим бюджетом, финансирование гражданского транспорта сократится на 1 млрд евро, в то время как доля военной мобильности резко возрастет – с 2 млрд евро до 15,7 млрд евро.

В совместном заявлении подчеркиваются сохраняющиеся «узкие места» в трансъвропейской транспортной сети (TEN-T), особенно на трансграничных участках, в городских узлах и мультимодальных терминалах. Эти участки считаются ключевыми для улучшения грузовых и пассажирских потоков, а также для поддержки оборонной логистики ЕС.

Ассоциации просят государства-члены ЕС и Европейский парламент увеличить финансирование железнодорожного транспорта, особенно трансграничных проектов и проектов с двойным назначением. К числу приоритетных направлений относятся внедрение ЭРТМС, высокоскоростные железнодорожные сообщения и терминалы, поддерживающие комбинированные перевозки.

*Источник: ru.railmarket.com, 09.10.2025*

### **Евросоюз выделяет 2,8 млрд евро на проекты развития сети TEN-T**

Фонд Евросоюза Connecting Europe Facility (CEF) в 2025 г. выделил гранты в размере 2,8 млрд евро (в 2024 г. – 7 млрд евро) на реализацию 94 проектов, отобранных из 258 заявок, ориентированных на развитие трансъевропейских транспортных коридоров TEN-T. Около 77%, или 2,15 млрд евро, пойдут на проекты модернизации инфраструктуры сети железных дорог и сооружение новых.

В число приоритетных входят проекты строительства магистрали Rail Baltica (выделено 295,5 млн евро), реконструкции участка Незамыслице – Коетин в Чехии (294,8 млн евро), линий E75, связывающей Польшу с магистралью Rail Baltica (294 млн евро), и Александруполис – Питхи в Греции (277,2 млн евро), а также проекты по развертыванию европейской системы управления движением поездов ETCS. В 11 странах, включая Австрию, Германию, Италию и Польшу, будут профинансированы 32 проекта по монтажу напольного и бортового оборудования ETCS.

Еврокомиссия планирует создание базовой сети TEN-T к 2030 г., а завершить формирование сети в полном объеме – к 2050 г. Линии сети будут оборудованы системой ETCS и допускать движение поездов со скоростью не менее 160 км/ч.

Транспортная программа CEF на 2021-2027 гг. с бюджетом 25,8 млрд евро предусматривает финансирование проектов ассоциированных членов организации, Украины и Молдовы. На текущий момент 95% этой суммы распределены. Всего за период с 2014 по 2024 гг. фондом оказана поддержка 1861 проекту в транспортном секторе общей стоимостью 47,34 млрд евро.

*Источник: zdmira.com, 08.07.2025*

## **Фонд объединения Европы выделит больше средств на транспорт и инфраструктуру двойного назначения**

Фонд объединения Европы (CEF) будет сохранен в качестве отдельного источника финансирования инфраструктуры в следующей многолетней финансовой программе ЕС (MFF) на 2028-2034 гг. Это предусмотрено предложением Европейской Комиссии, представленным в середине июля 2025 г. Предложение Европейской комиссии о CEF предусматривает существенное увеличение финансирования транспорта. Значительная часть этой суммы будет направлена на военную мобильность, которая увеличилась в 10 раз по сравнению с CEF на 2021-2027 гг. CEF должен содержать в общей сложности 81,43 млрд евро, из которых 51,52 млрд евро предназначены для транспортного сектора, включая 17,65 млрд евро на военную мобильность (военную и гражданскую инфраструктуру двойного назначения). Оставшиеся 29,91 млрд евро из CEF будут направлены в энергетический сектор.

*Источник: Eisenbahntechnische Rundschau. – 2025. – № 7/8. – S. 7 (нем. яз.)*

## **Еврокомиссия приняла план развития ВСМ до 2040 года**

Еврокомиссия обнародовала план создания к 2040 г. сети трансъвропейских высокоскоростных линий TEN-T, реализация которого потребует инвестиций в размере 345 млрд евро. Появление новых и модернизация существующих маршрутов, обслуживаемых высокоскоростными поездами, позволит, например, сократить время поездки между Берлином и Копенгагеном с 7 до 4 ч к 2030 г. В 2035 г. из Софии в Афины можно будет доехать за 6 ч. Кроме того, появится возможность совершить поездку на высокоскоростном поезде из Лиссабона в Мадрид за 3 ч, а в Париж – за 9 ч.

План охватывает также четыре комплекса мер, направленных на совершенствование международных перевозок. Первая группа включает формирование стратегии их финансирования на период до 2040 г. с участием стран-членов ЕС, промышленности и банковских институтов, а также согласование к 2027 г. расписаний в странах, по территории которых проходят трансграничные маршруты, для повышения скорости движения поездов до 250 км/ч и более.

Второй комплекс мер ориентирован на повышение привлекательности железнодорожных сообщений и развитие конкуренции в этом секторе. Он предусматривает, в том числе формирование рынка подержанного

подвижного состава к 2027 г., развитие систем продажи сквозных билетов на трансграничные поездки с участием разных операторов и устранение барьеров для доступа на рынок новых операторов высокоскоростных перевозок.

Третий комплекс включает мероприятия по поддержке с 2026 г. разработок высокоскоростного подвижного состава (через партнерство Europe's Rail), упрощение сертификации машинистов (2026 г.) и обновление плана развертывания европейской системы управления движением поездов ETCS на сети TEN-T.

Наконец, четвертый комплекс мер предполагает усиление роли ЕС в координации железнодорожных проектов и формировании долгосрочной стратегии развития трансграничных перевозок. Он предусматривает наделение Европейского железнодорожного агентства (ERA) правом отменять избыточные национальные правила, кроме того, будет повышена эффективность процедур сертификации для поддержки внедрения инновационных решений.

*Источник: zdmira.com, 06.11.2025*

### **Мировой рынок подвижного состава продолжает демонстрировать рост**

Еще один обзор рынка, представленный в июле 2025 г. консалтинговым агентством SCI Verkehr, носит более оптимистичный характер. Объем продаж подвижного состава на мировом рынке в 2024 г. приблизился к 65 млрд евро, что на 11% превышает уровень 2022 г. В целом 24 компании преодолели порог объема продаж 500 млн евро, это на семь компаний больше, чем в 2022 г.

К основным факторам, определившим такой рост, в исследовании Worldwide Rolling Stock Manufacturers 2025 относятся стабильный спрос на рынках как пассажирских, так и грузовых перевозок, отражающий признание на мировом уровне транспортных решений с низким уровнем выбросов, а также эффект наверстывания отставания в период пандемии и после нее. Однако отрасль продолжает испытывать влияние таких факторов, как нарушения в цепочках поставок, рост цен на материалы и энергоносители, а также нехватка квалифицированного персонала. Кроме того, усложняются процессы финансирования проектов и крупномасштабных закупок.

В число 10 крупнейших компаний — изготовителей подвижного состава, на которые приходится 70% глобального рынка, входят CRRC,

Alstom, Siemens Mobility, «Трансмашхолдинг», Stadler Rail, Greenbrier, Hitachi Rail, Trinity, CAF и «Объединенная Вагонная Компания».

Китайская корпорация CRRC остается лидером, но впервые ее выручка снизилась на 1,2 %.

Alstom и Siemens Mobility увеличили продажи на 7,8% и 23% соответственно, реализуя комплексные стратегии, адаптированные к региональным особенностям. Эти стратегии включают расширение сферы услуг, диверсификацию портфелей и внедрение решений по цифровизации.

Снижение выручки компании Stadler на 12,6% обусловлено проблемами со своими и партнерскими производственными площадками, вызванными погодными катаклизмами в Европе.

Российские «Трансмашхолдинг» и «Объединенная Вагонная Компания» добились значительного роста выручки благодаря высокому спросу на внутреннем рынке.

*Источник: Железные дороги мира.-2025.-№7.-4-5*

### **Крупные инвестиции в железнодорожный сектор Великобритании**

В очередном обзоре расходов правительства Великобритании Spending Review 2025 (SR25), опубликованном в конце июня 2025 г., по отраслям представлены ежегодные бюджеты текущих расходов до 2028 – 2029 гг., инвестиций – до 2029 – 2030 гг., а также правительственные гранты. Отдельно учитываются расходы по созданию высокоскоростной магистрали HS2.

Ключевые позиции инвестиционной программы:

- 15,6 млрд ф. ст. выделено по программе Transport for City Regions (TCR) на проекты строительства новых линий трамвая и интеграцию разных систем общественного транспорта;
- 2,3 млрд ф. ст. – гранты для аналогичных проектов в менее крупных городах, не вошедших в программу TCR;
- 2,2 млрд ф. ст. получит транспортная администрация Transport for London (TfL) на обновление и расширение системы автоматизированного облегченного метро Docklands Light Railway (DLR);
- 24 млрд – инвестиции в инфраструктуру автомобильных дорог;
- 10,2 млрд – инвестиции в железные дороги, включая реконструкцию междугородных и региональных линий;
- 2,6 млрд – финансирование проектов по декарбонизации транспорта.

Выделенные на развитие железных дорог 10,2 млрд ф. ст. включают 3,5 млрд ф. ст. на реконструкцию линии Манчестер – Лидс в рамках проекта TransPennine Route Upgrade, 2,5 млрд ф. ст. – на модернизацию и частично новое строительство линии Оксфорд — Кембридж в рамках проекта East West Rail, 445 млн ф. ст. – на ускорение реконструкции станций и железнодорожных линии в Уэльсе и 240 млн ф. ст. – на развитие станции Лидс. Также будет продолжено финансирование долгосрочной программы развития железных дорог на севере страны и очередного этапа строительства железнодорожного узла Мидлендс (Midlands Rail Hub) для улучшения связности Бирмингема с другими регионами Великобритании.

В рамках проекта HS2 на строительство участка между станциями Керзон-стрит в Бирмингеме и Юстон в Лондоне выделено 25,3 млрд ф. ст.

Министерство транспорта приняло обязательства повысить эффективность работы не менее чем на 5 % за счет реформирования, модернизации и использования искусственного интеллекта. В числе первоочередных мер планируется в ближайшие годы осуществить передачу железнодорожных пассажирских перевозок, в настоящее время выполняемых 14 операторами, под государственное управление.

*Источник: zdmira.com, 12.07.1025*

### **Великобритания: South Western Railway перешла под контроль государства**

Компания South Western Railway 25 мая 2025 г. первой в Великобритании перешла под контроль государства в соответствии с законом Public Ownership Act от ноября 2024 г., отражающим программу британского правительства лейбористов по национализации под брендом Great British Railways активов частных пассажирских операторов по истечении сроков действия контрактов с ними.

Новый оператор с тем же названием South Western Railway превратился в подразделение государственной корпорации DfT Operator (DfTO), которая войдет в состав централизованного органа Great British Railways (GBR) после учреждения последнего.

Следующими по этому закону будут национализированы компании c2c – в июле и Greater Anglia – в октябре 2025 г. В феврале 2025 г. в рамках правительственных консультаций по законопроекту о железных дорогах (Railways Bill) были представлены планы по созданию органа GBR, который объединит 14 компаний – операторов перевозок, оператора инфраструктуры

Network Rail и DfTO. По заявлению министра транспорта Великобритании Хейди Александер (Heidi Alexander), законопроект о железных дорогах будет представлен на ближайшей парламентской сессии и вступит в силу примерно через 12 месяцев после того, как получит королевское одобрение.

*Источник: Железные дороги мира.-2025.-№7.-с.7*

### **Еще четырех британских пассажирских операторов передадут под контроль государства**

Министерство транспорта Великобритании сообщило о планах передать под контроль государства еще четыре частных пассажирских оператора – компании West Midlands Trains, Govia Thameslink Railway, Chiltern Railways и Great Western Railways. Управлять ими будет госкорпорация DfT Operator (DfTO) с последующей интеграцией в новую структуру Great British Railways в соответствии с законом от ноября 2024 г.

Первой 25 мая 2025 г. была национализирована пассажирская компания South Western Railway, в июле 2025 г. за ней последовал оператор c2c, выполняющий перевозки к востоку от Лондона. Оператора Greater Anglia передадут под управление DfTO 12 октября 2025 г.

В феврале 2026 г. планируется национализировать оператора West Midlands Trains, за ним 31 мая 2026 г. последует Govia Thameslink Railway. В результате к середине 2026 г. примерно 80 % пассажирских перевозок в стране будет выполняться компаниями, находящимися под управлением DfTO.

По срокам национализации операторов Chiltern Railways и Great Western Railways решение пока не принято. Завершить процесс возврата в госсобственность частных операторов, выполняющих в Великобритании пассажирские перевозки по контрактам, планируется до конца 2027 г. Национализация осуществляется, как правило, после завершения срока действия контракта с перевозчиком.

Законопроект о создании перевозочной госкомпании Great British Railways правительство лейбористов планирует принять в ходе проходящей ныне парламентской сессии.

*Источник: zdmira.com, 12.07.1025*

## **Законопроект о реформе железных дорог внесен в британский парламент**

В парламент Великобритании 5 ноября 2025 г. внесен законопроект о железных дорогах, в рамках которого создается новая государственная компания Great British Railways (GBR) с функциями управления пассажирскими перевозками и железнодорожной инфраструктурой.

GBR со штаб-квартирой в городе Дерби будет нести ответственность перед пассажирами, грузоперевозчиками и налогоплательщиками, отвечать за координацию работы всей сети железных дорог, а также контролировать условия для поездок и соотношение цены и качества.

Согласно законопроекту новое универсальное приложение и веб-сайт заменят 14 существующих платформ продажи билетов, GBR будет развивать новые системы оплаты и тарифы, в том числе Pay As You Go.

Законопроект также предусматривает создание надзорного органа, который возьмет на себя расследование случаев ненадлежащего обслуживания пассажиров, а также будет иметь право требовать его улучшения.

В отношении грузовых перевозок на GBR возлагается ответственность в части стимулирования роста их объемов. При этом грузовые операторы должны взять на вооружение долгосрочный стратегический подход к планированию, в том числе касательно использования пропускной способности и составления вариантов расписания движения.

В рамках законопроекта местным органам власти на местах будет предоставлено больше возможностей влиять на управление железными дорогами на вверенных им территориях.

*Источник: zdmira.com, 07.11.2025*

## **Германия: DB Cargo: ориентация на прибыльность**

*Программа реструктуризации грузового оператора DB Cargo направлена на выход к концу 2026 г. на уровень безубыточности. Первым результатом курса на кардинальные перемены стало существенное сокращение убытков в 2024 г.*

В ноябре 2024 г. Европейская комиссия завершила расследование по поводу правомерности финансовой поддержки, которую в последние годы получал грузовой оператор DB Cargo со стороны материнской госкомпании – железных дорог Германии (DB). Поводом стала жалоба одного из его



конкурентов, трактовавшего эту помощь как нарушение европейского законодательства. Расследование охватывало договор между DB Cargo и DB от 2012 г., в соответствии с которым концерн DB имеет право забирать прибыль грузового оператора или покрывать его убытки (в частности, в 2022 и 2023 гг.). По оценке Еврокомиссии, этот договор оказал минимальное влияние на условия конкуренции в грузовых железнодорожных перевозках в Германии, тем более что DB Cargo не смог бы продолжать свою деятельность в сфере перевозок повагонными отправками, важную в свете инициатив Евросоюза по переключению грузопотоков с автомобильного транспорта. Обвинения в части взаимоотношений внутри концерна и перекрестного субсидирования до 2022 г. не были признаны господдержкой.

Принимая это решение, Европейская комиссия учла наличие плана по реструктуризации DB Cargo, который предусматривает выход оператора до конца 2026 г. на долгосрочную прибыльность, и трактовала финансирование в объеме 1,9 млрд евро со стороны правительства как средство поддержки оператора грузовых перевозок в рамках внутренней политики страны по декарбонизации транспорта и особенно в части сохранения перевозок повагонными отправками, которые были и остаются основным источником финансовых потерь.

План реструктуризации позволяет DB Cargo избежать участи французского оператора Fret SNCF (дочернего подразделения Национального общества железных дорог Франции, SNCF), функции которого с 1 января 2025 г. перешли к двум компаниям: Hexafret – оператору перевозок и Technis, занимающейся оказанием услуг по техническому обслуживанию локомотивов, принадлежащих SNCF, другим операторам перевозок и лизинговым компаниям. Реорганизация Fret SNCF согласована с Европейской комиссией, признавшей неправомерной финансовую поддержку, которую государство оказывало национальному оператору Fret SNCF в период с 2005 по 2019 г.

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.

### ***Дочерние предприятия DB Cargo***

DB Cargo является не только крупным оператором грузовых перевозок на внутреннем рынке, но и владельцем дочерних компаний и долей в других германских грузовых операторах. DB Cargo под своим именем или в лице дочерних подразделений присутствует во многих европейских странах: Бельгии, Нидерландах, Франции, Дании, Швеции, Венгрии, Италии, Польше и Румынии, а также в Великобритании. Оборот оператора в 2023 г. составил

3,79 млрд евро, что ненамного превысило результат 2012 г. – 3,41 млрд евро при том, что выручка за пределами Германии в 2023 г. добавила к доходам еще 1,79 млрд евро по сравнению с 1,51 млрд в 2012 г. Расходы в тот же период, однако, росли значительно быстрее, что привело к завершению года со скорректированным показателем EBIT в размере – 497 млн евро. В годы между 2012 и 2019-м потери в значительной степени были связаны с расходами по перевозкам повагонными отправками. После 2019 г. инфляция повлияла на все виды перевозок, но на сектор повагонных отправок в 2020 – 2022 гг. приходилось более половины убытков при 30 %-ной доле в обороте.

Рынок грузовых железнодорожных перевозок в Германии отличается высокой конкуренцией. Доля государственного оператора с 2016 по 2022 г. снизилась с 54 до 43 %. Несмотря на убытки, которые влияют на жизнеспособность конкретного сектора перевозок, DB Cargo продолжал реализацию инвестиционных программ и между 2017 и 2023 гг. инвестировал 1,7 млрд евро в приобретение новых вагонов, локомотивов и другого оборудования. Крупные контракты были заключены с компаниями Siemens и Toshiba на электровозы и гибридные локомотивы для замены устаревших тепловозов и электровозов.

Высокая вероятность того, что DB Cargo придется пойти по пути разделения бизнеса, как это случилось во Франции, привела к тому, что в сентябре 2022 г. консалтинговая компания Roland Berger была привлечена к разработке стратегии реорганизации оператора. В октябре 2023 г. правительство Германии представило подготовленный план Европейской комиссии.

Кроме того, железные дороги Германии (DB) объявили в середине декабря 2023 г. о продаже своей дочерней транспортно-логистической компании DB Schenker и 30 апреля 2025 г. закрыли сделку по ее продаже группе DSV, которая также специализируется на транспортно-логистических услугах. DB Schenker была высокоприбыльным подразделением: в 2022 г. при обороте 27,6 млрд евро прибыль до вычета процентов и налогов (EBIT) составила 1,84 млрд евро. Продажа DB Schenker состоялась в основном по требованию государства – единственного акционера с целью сокращения задолженности DB, которая на конец 2024 г. достигала 32,6 млрд евро, а также смещения основного фокуса деятельности DB на внутренний рынок. После продажи DB Schenker масштабы деятельности холдинга DB сократились, соответственно ограничили возможности для субсидирования его убыточных подразделений. Реструктуризация DB Cargo стала неизбежным мероприятием и без требований со стороны ЕС.

### ***Реструктуризация***

В конце 2023 г. DB Cargo обнародовал программу мероприятий по сокращению расходов, включая дочерние компании за пределами Германии. Детали плана реструктуризации стоимостью 4,19 млрд евро не разглашаются, но представление о стратегии в целом дано в документах, опубликованных при ее одобрении в ЕС. DB Cargo планирует сокращение по согласованию с профсоюзами численности персонала на 25% к декабрю 2026 г. и еще на 2% к декабрю 2029 г. Суммарно это соответствует уменьшению численности персонала на 27% по сравнению с состоянием на конец 2023 г. Предполагается обойтись без увольнений и использовать естественные процессы выхода сотрудников на пенсию, текучести кадров и т. п. Эта мера наряду с ниобслуживанием за пределами национальных границ направлена на сокращение расходов на величину до 100 млн евро в год. В планы DB Cargo входит выйти к концу 2026 г. на уровень безубыточности.

### ***Итоги 2024 года***

В 2024 г. DB Cargo продолжил реализацию программы реструктуризации. Снижение спроса на грузовые перевозки в таких энергоемких отраслях промышленности, как сталелитейная и автомобилестроение, а также в мультимодальных сообщениях негативно сказалось на финансовых результатах.

В 2024 г. DB Cargo перевез около 180 млн т грузов, или на 9 % меньше, чем в год был завершён с убытком от основной деятельности в размере 357 млн евро.

### ***Текущая ситуация***

С января 2025 г. DB Cargo действует в рамках упрощенной организационной структуры, включающей два подразделения:

Kombinierter Verkehr — мультимодальные перевозки во внутренних и международных сообщениях;

Bahnlogistik с четырьмя секторами — Branchen Automotive, Steel, Liquids&Bulk и Full Load Solutions, включая перевозки повагонными отправками.

Каждое подразделение располагает собственными парками локомотивов и вагонов и ориентируется на выполнение перевозок с их использованием только в вариантах, дающих прибыль. Иначе возможность осваивать такие перевозки предлагается другим операторам. По данным за 2023 г., к такой категории относится не менее 10 % объема перевозок. С 2023 г. DB Cargo отказывается от политики наращивания объема, реально объем перевозок снижается, поскольку неприбыльные варианты передаются другим операторам.

DB Cargo является акционером (с 50%-ной долей) оператора мультимодальных перевозок Kombiverkehr. Остальными акциями владеют более 200 экспедиторских компаний. Kombiverkehr все чаще привлекает сторонних операторов в случаях, когда DB Cargo отказывается от перевозок, доходы от которых не покрывают расходы. Начиная с декабря 2024 г. DB Cargo выполняет перевозки повагонными отправлениями в коридорах, связывающих сортировочные станции, между которыми поезда курсируют по графикам с небольшими интервалами. Такой подход в отличие от ориентированного на текущий спрос позволяет сократить потребность в машинистах. Еще одним технологическим новшеством, которое может повысить экономическую эффективность перевозок повагонными отправлениями, является цифровая автосцепка DAC. Однако источники финансирования перехода на нее пока остаются неизвестными.

Сокращению расходов могут способствовать также автоматизация диагностики состояния вагонов на станциях, внедрение технологий автоведения поездов (АТО) и маневровых операций на сортировочных станциях. DB Cargo внедряет технологию мониторинга состояния грузовых вагонов на основе искусственного интеллекта, который анализирует изображения, получаемые при помощи смонтированных на диагностических порталах камер, для выявления возможных повреждений вагонов.

DB Cargo продолжает обновлять парк подвижного состава. С компанией Siemens подписан рамочный договор на поставку 400 локомотивов Vectron Dual Mode, которые рассчитаны на питание от контактной сети и дизель-генератора. По двум твердым заказам оператор получит 150 машин. Локомотивы Vectron Dual Mode Light заменят тепловозы с гидравлической передачей серии V90, эксплуатируемые с 1970-х годов. Их будут использовать в маневровой работе и на маршрутах малой дальности. Питание от контактной сети на электрифицированных линиях обеспечит сокращение расходов на дизельное топливо.

Компания Toshiba выполняет заказ DB Cargo на 100 гибридных локомотивов, сборка которых организована в Ростоке (Германия). Гибридный привод предусматривает питание силовой установки от двух дизелей компании MAN мощностью по 471 кВт и двух модулей литиевых аккумуляторных батарей мощностью по 61,8 кВт.

DB Cargo информировал ЕС о намерении отказаться от части своего локомотивного парка путем продажи эксплуатируемых единиц с их обратным лизингом или выбора варианта финансовой аренды новых машин.

Поскольку оператор продолжает получать новые локомотивы, он обязался перед ЕС продать часть эксплуатируемого парка, главным образом электровозов разных серий в возрасте около 25 лет. В начале 2025 г.

некоторое число локомотивов было передано операторам, пользующимся правом открытого доступа к инфраструктуре, или компаниям, предоставляющим локомотивы в краткосрочную аренду. В целом к декабрю 2026 г. DB Cargo предстоит продать активы на сумму до 560 млн евро, в том числе дочерних компаний, обслуживающих терминалы и оказывающих логистические услуги.

### ***Продолжение реструктуризации***

Темпы оздоровления компании зависят не только от структурных изменений и методов эксплуатации, но и от состояния экономики страны в целом. По прогнозам, в секторе мультимодальных перевозок ожидается рост с годовым темпом 2,3 %, тогда как в остальных секторах рынка прогноз значительно ниже – 0,7 %. Это значит, что восстановление прибыльности в большей степени зависит от инициатив по сокращению расходов, нежели от роста доходов.

DB Cargo избежал участи Fret SNCF не только потому, что по результатам расследования ЕС была признана правомерной финансовая поддержка оператора со стороны его материнской госкомпании – железных дорог Германии (DB). Важным аргументом был тот, что без DB Cargo станет невозможной значительная часть перевозок повагонными отправками не только в Германии, но и в соседних Нидерландах и Дании. А это идет вразрез с экологической инициативой.

### ***European Green Deal по перераспределению грузовых перевозок в пользу железнодорожного транспорта***

Между тем перевозки повагонными отправками остаются нерентабельными. Существующий механизм субсидирования перевозок сборными поездами малой составности на расстояние более 300 км без переформирования рассматривается в отрасли как неэффективный, особенно с учетом роста платы за доступ к инфраструктуре.

Реализуемый план реструктуризации создает базу для выхода оператора на безубыточный уровень, но сможет ли бизнес повагонных отправок выжить без адекватной финансовой поддержки со стороны государства, покажет время. В Германии относительно невелико число промышленных предприятий, имеющих выход на сеть железных дорог, а в отсутствие железнодорожной связи между конечными пользователями перевозки повагонными отправками остаются экономически неоправданными, что и подтверждается опытом DB Cargo.

*Источники: по материалам компаний Deutsche Bahn ([www.deutschebahn.com](http://www.deutschebahn.com)),  
оператора DB Cargo ([www.dbcargo.com](http://www.dbcargo.com));  
International Railway Journal, 2025, № 6, pp. 25-27;  
Железные дороги мира.-2025.-№7.-с. 17-21.*

## **DB Cargo продает грузового оператора Transfesa испанской судоходной компании**

DB Cargo – грузовой оператор, входящий в состав железных дорог Германии (DB), договорился о продаже принадлежащих DB акций испанского железнодорожного оператора Transfesa судоходной и логистической компании Boluda Shipping.

Boluda Shipping рассчитывает, что с приобретением доли в Transfesa она станет второй по размерам грузовой железнодорожной компанией в Испании после национального оператора Renfe Mercancías. В настоящее время DB владеют примерно 70% акций Transfesa, еще 20% находятся в собственности испанского национального перевозчика Renfe.

Transfesa располагает парком из 3350 грузовых вагонов и 1000 обменных кузовов для перевозки широкой номенклатуры грузов. В партнерстве с DB Cargo сформирована развитая маршрутная сеть не только на Иберийском полуострове, но и в других европейских странах.

*Источник: zdmira.com, 18.09.2025*

## **Счетная палата ФРГ: правительство плохо контролирует DB**

В немецкую прессу попал подготовленный в июле 2025 г. 40-страничный доклад Счетной палаты ФРГ (BRH), в котором критикуются подходы федерального правительства страны к формированию бюджета на 2026 г. в отношении финансирования транспортной инфраструктуры в целом и железных дорог Германии (DB) в частности. По мнению BRH, несмотря на формальное увеличение финансирования, фактически инвестиции в реконструкцию и развитие всей транспортной инфраструктуры из-за роста цен сократились. Например, в 2019 г. на эти цели было выделено госфинансирование в размере 17,5 млрд евро, в 2025 г. – 23,7 млрд евро, что соответствует 16,5 млрд евро в ценах 2019 г.

Федеральные инвестиции в железнодорожную инфраструктуру составили в 2024 г. 16,4 млрд евро (против 7,2 млрд евро годом ранее), в 2025 г. – 12,4 млрд евро. Значительная часть инвестиций выделяется через специальный фонд и не включается в соглашения, в которых бы фиксировались обязательства DB по улучшению операционных показателей.

BRH считает плохо подготовленными и чрезмерно затратными проекты комплексной реконструкции важнейших железнодорожных магистралей, к выполнению которых DB приступили в 2024 г. Всего планируется реконструкция 41 высокозагруженной линии суммарной

протяженностью около 4000 км. Пилотным проектом, завершенным в конце 2024 г., стала линия Riedbahn (Франкфурт-на-Майне – Мангейм) длиной 78 км, стоимость реконструкции которой составила 1,5 млрд евро – втрое больше, чем планировалось изначально. Линию оборудовали европейской системой управления движением поездов ETCS, которую намеревались пустить во втором квартале 2025 г., но этот срок выдержан не был. В реализуемом в настоящее время проекте комплексной реконструкции магистрали Берлин – Гамбург внедрение ETCS вообще не предусмотрено. По мнению BRH, проекты комплексной реконструкции должны быть приостановлены и пересмотрены.

BRH отметила неудовлетворительную ситуацию с цифровизацией железных дорог Германии, предусматривающей массовое развертывание ETCS и сопутствующих современных систем ЖАТ. Для реализации проектов этой сферы DB учредили отдельную компанию Digitale Schiene Deutschland (DSD). Выделявшиеся с 2016 г. на эти проекты средства использовались лишь частично. Так, в 2023 г. было освоено 240 млн евро из выделенных 638 млн, в 2024 г. – 355 млн из выделенных 1,083 млрд евро. По состоянию на конец 2024 г. ETCS внедрена только на 1,6% протяженности сети DB. По этому показателю DB отстают от всех соседних стран.

BRH констатировала в докладе, что министерство транспорта Германии зачастую плохо представляло интересы федерации как собственника железных дорог страны и несет значительную часть ответственности за кризисное состояние DB. Счетная палата еще в 2023 г. предложила реформировать DB, сохранив за государством только контроль за железнодорожной инфраструктурой, и создать условия для роста конкуренции в сфере перевозок.

*Источник: zdmira.com, 19.09.2025*

### **Минтранс Германии представил план оптимизации работы DB за 100 млрд евро**

Министр транспорта Германии Патрик Шнидер опубликовал доклад о реформе железных дорог. В 34-страничном документе, подготовленном Министерством транспорта, изложен план из 10 пунктов, который должен способствовать повышению эффективности железных дорог страны. Он сообщил, что общий объем инвестиций в DB к 2029 г. должен составить 100 млрд евро.

В докладе изложены пять обязательных приоритетов для DB, в том числе, повышение точности прибытия поездов дальнего следования – до 90%, а также постоянный показатель выше 90% для местных и региональных маршрутов. К 2029 г. предполагается достичь 70%. В прошлом году этот показатель был на уровне 62,5% из-за чего DB выплатила 200 млн евро в качестве компенсации пассажирам.

Также DB необходима устойчивая рентабельность к 2028 г., в том числе для грузового подразделения DB Cargo – к 2026 г.

«Нам нужно показать, что правительство может работать, и что поезда тоже могут работать», – подчеркнул Патрик Шнидер.

В 10 пунктов плана по достижению этих целей входят концентрация на основной деятельности Deutsche Bahn (DB) с последующей продажей акций компании, оптимизация органов управления и реорганизация наблюдательных советов DB и DB InfraGO, а также цифровизация инфраструктуры и подвижного состава и пилотное развертывание телекоммуникационной инфраструктуры 5G.

В марте этого года сообщалось, что DB хочет получить 150 млрд евро из 500 млрд евро инфраструктурного фонда. На запрашиваемую сумму компания рассчитывает в дополнение к 140 млрд евро запланированного бюджетного финансирования до 2034 г.

*Источник: techzd.ru, 24.09.2025*

### **Транспортные администрации Германии намерены закупать стандартизированные поезда**

Ассоциация BSN (Bundesverband SchienenNahverkehr), объединяющая все 27 региональных администраций рельсового транспорта Германии, в конце сентября 2025 г. совместно с Объединением железнодорожной промышленности Германии и немецкой отраслевой организацией Allianz pro Schiene выступила с несколькими инициативами, направленными на развитие региональных железнодорожных перевозок и повышение их эффективности.

В первую очередь администрации подписали хартию о стандартизации подвижного состава для городских и пригородных железных дорог (S-Bahn), а также региональных сообщений. В настоящее время в Германии регионы делают индивидуальные заказы поездов, которые различаются по многим параметрам – длине, ширине и высоте вагонов, числу дверей в них, числу туалетов и т. п. Хартия предусматривает унификацию этих и ряда других параметров, кроме того, администрации будут координировать планы по закупкам, чтобы увеличить серийность производства и тем самым снизить



цены на приобретаемые поезда и эксплуатационные расходы. В будущем планируется увеличить размер минимального заказа на поезда до 15 ед.

Одновременно с подписанием хартии Объединение железнодорожной промышленности Германии (VDB) опубликовало Белую книгу по региональному подвижному составу, где приведен ряд рекомендаций для администраций в отношении организации закупок и унификации конструкции и технического оснащения поездов с целью сокращения их стоимости. Кроме того, с учетом тенденции к росту числа заказов контактно-аккумуляторных поездов VDB отмечает необходимость срочной стандартизации оборудования для подзарядки тяговых аккумуляторов.

*Источник: zdmira.com, 03.10.2025*

### **DB сократили убыток почти на миллиард евро в первом полугодии 2025 года**

Железные дороги Германии (DB) за первые 6 месяцев 2025 г. смогли сократить операционный убыток на 986 млн евро по сравнению с тем же периодом 2024 г. – до 239 млн евро. При этом оборот DB вырос до 13,3 млрд евро (+3,4 %). С учетом дохода от продажи логистической компании DB Schenker в апреле 2025 г. концерн вышел на позитивный финансовый результат после выплаты налогов – 6,9 млрд евро.

Объем пассажирских перевозок продолжил рост и достиг 943 млн чел. (в первом полугодии 2024 г. – 919 млн чел.), пассажирооборот увеличился до 41,9 млрд пасс.-км (+4 %), в том числе в дальнем пассажирском сообщении – до 21,949 млрд пасс.-км (+5,2 %). При этом немного улучшился показатель точности соблюдения расписания поездами дальнего следования – до 63,4 % (годом ранее он составлял 62,7 %).

Объем грузовых перевозок сократился до 83 млн т (–10 %), что объясняется слабой конъюнктурой рынка и сознательным отказом грузового оператора DB Cargo от нерентабельных контрактов. На фоне падения оборота DB Cargo до 2,5 млрд евро (против 2,8 млрд за 6 месяцев 2024 г.) оператор смог сократить убыток на 165 млн евро – до 96 млрд евро.

Инвестиции DB выросли до 7,3 млрд евро (+0,3 млрд) и по итогам 2025 г. должны составить более 20 млрд евро (против 18,2 млрд годом ранее). Концерн реализует стратегическую программу санации S3 с целью масштабной реконструкции железнодорожной инфраструктуры, оптимизации технологических процессов и улучшения финансовых

показателей. По итогам 2025 г. DB рассчитывают выйти на безубыточность и выручку в размере более 27 млрд евро.

*Источник: Железные дороги мира.-2025.-№9.- с.4*

### **Эвелина Палла приступает к реформированию железных дорог Германии**

Наблюдательный совет железных дорог Германии (DB) одобрил предложенную новым председателем правления DB Эвелиной Палла (Evelyn Palla) концепцию реформирования, предусматривающую на первом этапе введение новой структуры концерна с 1 января 2026 г. До конца 2026 г. планируется еще несколько этапов реформы, включающих, в том числе сокращение управленческого персонала. Кроме того, в начале 2026 г. начнется выполнение экстренной программы стоимостью более 140 млн евро с целью улучшить ситуацию с информированием пассажиров, чистотой и безопасностью в поездах, на вокзалах и станциях.

Цель реформы состоит в создании более компактной и менее централизованной структуры концерна, обеспечивающей более быстрое принятие решений и повышение эффективности деятельности DB.

На первом этапе будут сокращены до половины топ-менеджеров DB и ликвидированы промежуточные звенья между правлением концерна и управленческими подразделениями. Число этих подразделений сократится с 43 до 22. Также с 8 до 6 уменьшится число членов правления DB. В том числе в правлении не будет менеджера, курирующего входящую в концерн компанию DB InfraGO – оператора железнодорожной инфраструктуры, что соответствует позиции Федерального правительства Германии по предоставлению большей независимости этой компании от других подразделений DB, работающих на конкурентном рынке.

В самой DB InfraGO число членов правления также сократится с восьми до шести, причем за эксплуатацию и выполнение строительных работ на сети вновь будет отвечать один топ-менеджер, а также менеджеры в регионах, координирующие между собой оперативные действия в интересах всех операторов перевозок.

Оптимизируют свои структуры принятия решений и дочерние компании, отвечающие за дальние (DB Fernverkehr) и региональные (DB Regio) пассажирские перевозки. В частности, планируется ликвидировать независимые маркетинговые отделы, существующие при

правлениях этих компаний, а их обязанности распределить между другими отделами.

Контроль качества и эффективности работы на всех уровнях будет выполнять новая структура, подчиняющаяся непосредственно председателю правления DB.

*Источник: zdmira.com, 16.12.2025*

### **В развитие железных дорог Австрии инвестируют около 20 млрд евро**

Федеральные железные дороги Австрии (ÖBB) 14 мая 2025 г. представили план инвестиций в развитие и модернизацию национальной сети на 2025 – 2030 гг., оцениваемый в 19,7 млрд евро. Это несколько меньше заложенной в предыдущем инвестплане на 2024 – 2029 гг. суммы 21,1 млрд евро. Тем не менее ÖBB продолжат ежегодно вкладывать в развитие железнодорожного транспорта более 3,2 млрд евро.

Инвестплан на 2025 – 2030 гг. обеспечит выполнение важных инфраструктурных проектов, которые будут способствовать повышению стабильности работы железнодорожного транспорта и качества предоставляемых услуг, а также увеличению пропускной способности сети.

Продолжится реализация ключевых инициатив, таких как Koralmbahn (ввод в эксплуатацию скоростной линии запланирован на 2025 г.), строительство Земмерингского и Бреннерского базисных тоннелей, увеличение до четырех числа путей на линии Western. Можно также упомянуть проект модернизации сети городской железной дороги (S-Bahn) в Вене.

В ÖBB отметили, что ни один из реализуемых проектов не будет отменен, но при этом основной целью станет достижение максимально возможного эффекта при меньших затратах. Это означает, что некоторые проекты будут завершены в более поздние сроки. К ним относятся соединение длиной 2,1 км между железной дорогой Eastern и линией Airport Express, строительство участка Кёстендорф – Зальцбург протяженностью 21,5 км, включающего тоннель Флахгауэр длиной 16,2 км.

Продолжится реализация проектов развития региональных железных дорог, в том числе в федеральных землях Верхняя и Нижняя Австрия, а также Штирия. Кроме того, в 2025 – 2030 гг. 4,8 млрд евро выделяются на обслуживание и ремонт инфраструктуры и подвижного состава.

*Источник: Железные дороги мира.-2025.-№6.-с.5*

## **В Швеции хотят выделить на железные дороги 45,4 млрд евро**

Транспортное управление Швеции представило на утверждение правительства страны план развития транспортной инфраструктуры на 2026-2037 гг. Документ предусматривает инвестиции в железнодорожный сектор в размере 45,4 млрд евро, из которых 26,3 млрд евро предлагается направить на его развитие, а оставшиеся 19,1 млрд евро – на техническое обслуживание инфраструктуры. Решение правительства о судьбе инициативы ожидается весной 2026 г.

Одна из главных задач, которую должна решить реализация плана – устранение задолженности на содержание инфраструктуры, составляющей по состоянию на 2025 г. 7,2 млрд евро. Свести ежегодно увеличивающийся долг к нулю авторы плана рассчитывают к 2050 г.

Документ предусматривает ускорение внедрения в Швеции Европейской системы управления железнодорожным движением (ERTMS). К 2042 году планируется завершить её развёртывание на маршрутах с высокой интенсивностью движения. Также, из соображений рентабельности, отмене либо пересмотру предлагается подвергнуть ряд железнодорожных инфраструктурных проектов. Одновременно представляются меры по увеличению провозной способности сети и по её «климатической адаптации».

«Транспортному сектору необходимо укрепить свою способность выполнять важнейшие общественные функции, как в условиях кризисов мирного времени, так и в условиях повышенной готовности, и, в конечном итоге, в условиях войны», – говорится в заявлении Транспортного управления.

Денег, выделенных правительством Швеции осенью 2024 г. на техническое содержание железных дорог сроком на 12 лет, хватило, чтобы погасить 10-15% от общей суммы задолженности. Выделению на решение задачи большего объёма средств препятствует невозможность Транспортного управления их освоить, заявлял министр инфраструктуры и жилищного строительства Швеции Андреас Карлсон.

*Источник: techzd.ru, 02.10.2025*

## **Греция рассматривает немецкий план модернизации железнодорожной сети**

Греческая национальная железнодорожная компания OSE, управляющая инфраструктурой, рассматривает возможность назначить концерн Deutsche Bahn (DB) для оказания технической помощи в реализации пятилетней программы модернизации железнодорожной сети страны. OSE и Министерство инфраструктуры и транспорта ведут активные переговоры с DB о назначении технического руководителя, который будет разрабатывать и осуществлять организационную, операционную и технологическую трансформацию OSE. DB предлагает создать стратегическую структуру, которая обеспечит соответствие сети национальным и европейским транспортным приоритетам, а также позволит эффективнее использовать европейские механизмы финансирования. Перечислены пять направлений плана трансформации.

*Источник: International Railway Journal. – 2025. – № 8. – P. 10 (англ. яз.)*

## **Новая компания «Железные дороги Греции» создана для контроля за железнодорожной сетью**

Для управления железнодорожной сетью Греции была создана новая управляющая компания, целью которой является повышение безопасности и эксплуатационных характеристик в соответствии с европейскими стандартами.

Новая организация, получившая название «Железные дороги Греции» (Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μονοπρίσωπη Α.Ε.), была создана в результате слияния Греческой организации железных дорог (OSE), государственной железнодорожной инфраструктурной компании ERGOSE и подразделения подвижного состава GAIOSSE в соответствии с законами 5167/2024 и 5220/2025.

В недавнем заявлении компании говорится, что её приоритеты включают усиление надзора за сетью, повышение безопасности и оценку персонала в соответствии с европейскими стандартами операционной деятельности и управления.

Совет директоров объединяет ученых и профессионалов отрасли:

– Президент – Джордж Иоанну, профессор управления производством и услугами Афинского университета. С 2024 г. он занимает пост президента OSE, способствуя модернизации организации.

– Генеральный директор – Кристос Палиос: инженер-строитель и обладатель степени MBA, ранее генеральный директор ERGOSE, специалист в области инфраструктурных проектов и государственного управления.

– Вице-президент – Хриса (Кристи) Агапиту: доцент Пирейского университета, специализирующийся на антикризисном управлении и бизнес-стратегии, с опытом работы в сфере местного самоуправления и цифровой трансформации.

– Заместитель генерального директора – Евангелос Христояннис: инженер-строитель с докторской степенью в области экономической эффективности железнодорожных коридоров и 20-летним опытом работы на руководящих должностях в OSE.

– Член правления – Афанасиос Ставерис: основатель Tools of Tech, специализирующейся на кибербезопасности и искусственном интеллекте, и бывший генеральный секретарь по телекоммуникациям.

– Член правления – Катерина Демероути, генеральный менеджер по корпоративной поддержке STASY, специалист в области стратегических коммуникаций, управления персоналом и трансформации общественного транспорта.

– Член правления – Мариос Бобулос: инженер-электрик и генеральный директор PPC Inspectra, имеющий международный опыт работы в железнодорожных и энергетических проектах.

Ожидается, что компания откроет новую главу в истории греческих железных дорог, объединив технический опыт и лучшие международные практики для повышения безопасности, эффективности и доверия общественности к сети.

*Источник: news.gtp.gr, 08.09.2025 (англ. яз.)*

### **В Испании проходит второй этап либерализации рынка высокоскоростных перевозок**

Испанский национальный оператор железнодорожной инфраструктуры Adif и его подразделение Adif AV, отвечающее за сеть BSM, в рамках второго этапа либерализации пассажирских перевозок отправили операторам запросы на предоставление в 2026 г. предложений о выделении новых ниток графика на трех направлениях в Испании.

Согласно исходному рамочному документу пассажирским операторам доступны 32 нитки графика ежедневно в сообщениях между Мадридом и городами в автономном сообществе Галисия на северо-западе Испании,

24 нитки – между Мадридом и Астурией/Кантабрией и 16 ниток – между Мадридом и Кадисом/Уэльвой. Эти маршруты проходят по ВСМ колеи 1435 мм и обычным линиям колеи 1668 мм, поэтому операторы должны располагать поездами с раздвижными колесными парами.

После проведения переговоров с операторами перевозок предусмотрено в конце 2027 г. заключить с ними рамочные соглашения по выделению ниток графика. Процесс контролируется Национальной комиссией по рынкам и конкуренции (CNMC).

Первоначально завершить второй этап либерализации планировалось в конце 2026 г.

Первый этап либерализации охватывал высокоскоростные сообщения Мадрид – Барселона, Мадрид – Валенсия и Мадрид – Севилья/Малага. Были подписаны рамочные контракты с тремя конкурирующими операторами – национальным Renfe и независимыми Iryo и OUIGO, что привело к значительному росту объема перевозок в этих сообщениях.

*Источник: zdmira.com, 03.10.2025*

### **Испания вложит 1 млрд евро в объекты обслуживания Renfe**

Министр транспорта и устойчивой мобильности Испании Оскар Пуэнте объявил о плане инвестировать 1 млрд евро в объекты обслуживания государственного оператора Renfe в 2025-2030 гг. Планируется, что инвестиции позволят сократить время обслуживания подвижного состава на 29%. По 100 млн евро будет вложено в создание нового центра обслуживания в Мадриде Fuencarral II площадью 18,9 тысяч квадратных метров и постройку трех, а также расширение еще одной мастерской для сети Rodalies в Каталонии. Еще 48 млн евро направят на создание новых мастерских в Аранхуэс, Мостолес – Эль Сото и Фуэнкаррале. Будут созданы и новые пункты обслуживания высокоскоростных поездов в Альмерии, Ируне и Ла-Сагре.

В общей сложности будет модернизировано и создано порядка 60 мастерских и центров обслуживания по всей Испании. Также планируется внедрить технологии по проведению мониторинга в режиме реального времени для обнаружения проблемных ситуаций с подвижным составом, использовать автоматизированные системы контроля пути, провести модернизацию оборудования мастерских.

*Источник: techzd.ru, 14.10.2025*

## **Франция: стратегии регионов по управлению парками подвижного состава**

*Передача ответственности за региональные пассажирские перевозки из ведения Национального общества железных дорог Франции (SNCF) на уровень властей регионов потребовала решения вопросов, связанных с владением, финансированием и обслуживанием парков подвижного состава. Каждый регион страны следует в этой области собственной стратегии.*

Во Франции набирает темпы процесс выбора операторов на выполнение региональных перевозок на тендерной основе. В последние годы пассажирский оператор SNCF Voyageurs в составе Национального общества железных дорог Франции (SNCF) заключал рамочные контракты на крупные партии стандартных поездов, но конкретные поставки финансировали регионы, они же формулировали индивидуальные спецификации с учетом собственных требований. Остальной подвижной состав, передаваемый SNCF Voyageurs регионам, представляют единицы зачастую с большими сроками эксплуатации. Некоторые из них нуждаются в модернизации в середине срока службы, остальные требуют замены в связи с исчерпанием этого срока.

Французские регионы вправе следовать собственной стратегии управления подвижным составом.

Выделяются несколько подходов в зависимости от состояния эксплуатируемого парка и задач, поставленных транспортными администрациями на будущее.

### ***Регион Гранд-Эст***

Grand Est Mobilites – транспортная администрация региона Гранд-Эст – создана в 2022 г. В ее задачи входит управление пассажирскими перевозками и используемыми для их выполнения активами. Открытие рынка региональных пассажирских перевозок для конкуренции означает присутствие нескольких операторов. Grand Est Mobilites относит к приоритетным задачам владение и управление всем парком используемого подвижного состава вне зависимости от его возраста. Этот регион одним из первых во Франции принял такую концепцию и привлек более 700 млн евро заемных средств из 20 банков на выкуп подвижного состава, переданного SNCF Voyageurs. Средства привлекались поэтапно, что позволяло гибко реагировать на появляющиеся эксплуатационные ограничения.

В настоящее время Grand Est Mobilites распоряжается 58 электро- и дизель-поездами семейства Regiolis и может предоставлять их в аренду операторам, выполняющим пассажирские перевозки по контрактам в регионе. Администрация планирует будущие закупки. В региональных сообщениях с центром в Страсбурге используются челночные поезда



постройки 1980-х годов, в ближайшие годы потребуются их замена. В регионе отдают предпочтение использованию двухэтажных поездов, поэтому возможно заключение контрактов на поставки поездов Regio 2N в рамках существующих рамочных контрактов, подписанных SNCF.

Следующая задача с высоким приоритетом связана с заменой челночных поездов из вагонов Corail, ведомых электровозами BB 26000. Здесь решающими являются требования по высокой вместимости и уровню комфорта. Переговоры ведутся с несколькими компаниями-изготовителями. Между тем выполняются работы по программе капитального ремонта в середине срока службы поездов AGC и TER 2N NG.

### ***Регион Прованс – Альпы – Лазурный Берег***

Этот регион в числе первых открыл рынок региональных перевозок для конкуренции под брендом Zou. Первые два контракта были заключены в 2021 г.: по лоту 1 оператор Transdev получил право на перевозки по маршруту Марсель – Тулон – Ницца, по лоту 2 приоритет был отдан SNCF Voyageurs (Канны – Ментона). Подвижной состав в рамках каждого из этих лотов операторы приобретали самостоятельно, используя региональные субсидии. Инвестиции в создание базы технического обслуживания также оговаривались в контрактах. По лоту 1 выделялось 40 млн евро для депо в Марселе и Ницце, по лоту 2 – 62 млн евро для депо в Ницце.

По окончании срока действия контракта право собственности на подвижной состав и депо перейдет к региону.

Оператор SNCF Voyageurs приступил к перевозкам в декабре 2024 г., используя парк, сформированный из поездов Regio 2N, TER 2N NG и AGC. Поезда последних двух серий проходят капитальный ремонт в середине срока службы.

Оператор Transdev должен приступить к обслуживанию пассажиров в сообщении Марсель – Ницца 29 июня 2025 г. Однако он получил только восемь поездов Omneo Premium из 16 заказанных компании Alstom для работы по этому контракту. Поставки будут завершены не ранее ноября 2025 г.

Оператор, готовясь к выполнению контрактных обязательств, договорился об аренде на короткий срок трех поездов Regio 2N в регионе Овернь – Рона – Альпы, одного Omneo Premium – в регионе Центр – Долина Луары и восьми Regiolis – в регионе Гранд-Эст.

Власти региона планируют продолжить такую практику при заключении контрактов по лоту 3 (маршруты Марсель – Тулон – Лез-Арк и Марсель – Бриансон) и лоту 4 (Марсель – Авиньон).

В перспективе переход на европейскую систему управления движением поездов ETCS в коридоре Марсель – Ницца – Вентимилья будет сопряжен с

изменением схем распределения поездов. Кроме того, проекты развития региональных перевозок за счет создания сети коридоров Services Express Regionaux Metropolitains, аналогичных сети RER в Париже или S-Bahn в других европейских городах, потребуют закупки до 20 поездов большой вместимости.

Между тем с компанией Stadler заключен контракт на восемь двухвагонных поездов для железной дороги метровой колеи Chemins de Fer de la Provence (Ницца – Динь-ле-Бен) с поставкой в 2027/2028 году. Они придут на смену эксплуатируемым на этой линии дизельпоездам и способны работать как от тяговых аккумуляторов, так и от силовой установки, использующей биодизельное топливо.

### ***Иль-де-Франс***

Транспортная администрация Большого Парижа Ile-de-France Mobilites (IdFM) изучает разные варианты организации эксплуатации подвижного состава. На начальном этапе она уполномочила Автономное управление транспорта Парижа RATP и оператора SNCF Voyageurs управлять закупками, включая разработку технических условий, заключение контрактов и сертификацию поставленных поездов. Однако после задержек с поставками 146 поездов M120 для линии В сети RER компания IdFM приняла на себя функции контроля за будущими заказами подвижного состава. Это значит, что IdFM намерена контролировать все этапы процесса – от разработки технических условий до ввода в эксплуатацию, создав для этого собственную службу и привлекая при необходимости внешние силы.

Первым подвижным составом, закупленным в рамках новой стратегии, станут электропоезда Z2N NG для линии С сети RER. Необходимость таких изменений диктуется открытием рынка пассажирских перевозок в регионе Иль-де-Франс для конкуренции.

На конкурсной основе уже выбраны первые два оператора. Контракт по лоту 1 (перевозки по маршрутам системы трамвай-поезд T4 и T11 и в сообщении Эбли – Креси) заключен с консорциумом Stretto в составе компаний Keolis (51 %) и SNCF Voyageurs (49 %). Исполнителем по лоту 2 (маршруты T12 и T13) выбран оператор RATP Cap Ile-de-France.

Объявлены тендеры по эксплуатации пригородных линий L, J и N.

К IdFM также перейдут от SNCF Voyageurs функции управления парком поездов категории Transilien, но ответственность за их техническое обслуживание IdFM распределит между операторами, эксплуатирующими эти поезда.

### ***Окситания***

В регионе Окситания реализован другой подход. Здесь в сотрудничестве с соседним регионом Новая Аквитания учреждена компания

Societe Publique d'Investissements dans les Infrastructures et les Transports (SPIIT), в задачи которой входит управление парком подвижного состава, переходящим в собственность региона от оператора SNCF Voyageurs, который становится его арендатором.

В ноябре 2024 г. SPIIT было передано 54 поезда Regiolis и четыре модернизированных AGC. Передача 18 ед. серии Regio 2N и 38 дизель-поездов X73500 намечена на июнь 2025 г.

В регионе реализуются три проекта по декарбонизации подвижного состава. Так, по одному из них проводятся испытания гибридного поезда, который может работать от контактной сети, дизеля и аккумуляторных батарей. Поезд создан при участии компании Alstom на базе поезда Regiolis. Начальные результаты оценены как удовлетворительные.

В рамках второго проекта регион получит три поезда Regiolis, оснащенных для работы на водородном топливе. Они предназначены для линии Монрежо – Баньер-де-Люшон, открытие которой после реконструкции состоялось в июне 2025 г. По третьему проекту три поезда AGC будут оснащены тяговыми аккумуляторными батареями для обслуживания маршрута Ним – Ле Гро-дю-Руа.

Ранее планировалось приобрести еще 18 поездов Regio 2N для освоения растущего спроса на перевозки. Однако изменение финансовой ситуации обусловило отказ от реализации проекта, несмотря на необходимость уплаты штрафных санкций компании Alstom и потерю возможности увеличить провозную способность в ближайшее время. Сделка отложена до 2026–2027 гг.

Вместе с тем регион, один из немногих, выделил средства на финансирование ремонта в середине срока службы 83 поездов AGC. Работы будут выполнены в техноцентрах SNCF Voyageurs и предусматривают обновление интерьеров в салонах вагонов для повышения уровня комфорта, включая установку розеток и USB-разъемов для подзарядки мобильных устройств, увеличение пространства для размещения багажа и перевозки велосипедов, модернизацию систем информирования пассажиров и кондиционирования воздуха. По завершении программы модернизации поезда перейдут в собственность компании SPIIT.

В регионе Новая Аквитания в задачи SPIIT входит выработка стратегии в отношении дизель-поездов серии X72500, низкая эксплуатационная надежность которых представляет серьезную проблему.

### **Овернь – Рона – Альпы**

Этот регион обладает крупнейшим парком поездов категории TER за пределами Парижской агломерации, включающим 400 поездов 15 разных серий. Срок службы части из них приближается к завершению, включая

челночные поезда из вагонов Corail с электровозами серии ВВ 22200 постройки 1970-х годов. Между тем в регионе отмечается стабильный рост пассажиропотока – в 2022 г. было перевезено на 20 % больше пассажиров, чем в 2019 г.

Регион намерен серьезно обновить значительную часть парка до 2035 г., чтобы, с одной стороны, реагировать на рост спроса, а с другой, уменьшить загрязняющее влияние на окружающую среду. Препятствием для реализации таких намерений могут стать ограниченные рамки инвестиционного периода и лимитированные возможности цепочек поставок. Тем не менее регион планирует выделить около 3 млрд евро на новый подвижной состав и разместить первый заказ в объеме до 100 млн евро. Между тем намечены испытания трех поездов Regiolis на водородном топливе, они пройдут на линии Лион – Клермон-Ферран. Поезда AGC и TER 2N NG в ближайшее время пройдут в рамках программы OpTER SNCF модернизацию в середине срока службы.

Регион вкладывает крупные средства в развитие мощностей по техническому обслуживанию подвижного состава, а также финансирует строительство двух депо. Проект депо в Клермон-Ферране оценивается в 52,3 млн евро. Это депо предназначается для поездов Regiolis, эксплуатируемых в Оверни. Здесь же будет построена станция заправки водородом поездов Regiolis H2. Сдача в эксплуатацию комплекса запланирована на середину 2026 г.

Второе депо стоимостью 100 млн евро появится в Сент-Этьене, там будут обслуживаться поезда Regio2N, курсирующие в коридоре Сент-Этьен – Лион – Амберье-ан-Бюже, самом загруженном в регионе, а также поезда категории TER, используемые на радиальных маршрутах из Сент-Этьена. Ввести новое депо в эксплуатацию планируется в середине 2026 г.

Регион намерен взять под полный контроль весь подвижной состав, учитывая открытие рынка для конкуренции. С этой целью при участии межобщинной структуры с центром в Виши (d'Agglomeration Vichy Communauté) была создана финансовая организация Actifs Ferroviaires et Appui à la Mobilité (AFAM), в задачи которой входит управление долговыми обязательствами, связанными с выкупом у оператора SNCF Voyageurs всех поездов (кроме сформированных из возрастных вагонов Corail), и финансирование новых закупок. Выбранные по итогам тендеров операторы получают возможность арендовать подвижной состав наряду с услугами по его техническому обслуживанию.

### **Регион Центр – Долина Луары**

В регионе Центр – Долина Луары контракт на пассажирские перевозки, заключенный с SNCF Voyageurs, действует до 2033 г. Тем не менее ведется

разработка генерального плана в отношении перспектив развития парка подвижного состава и его обслуживания. Возможные изменения связаны с созданием мультимодальной сети региональных сообщений Les Services Express Regionaux Metropolitains (SERM), охватывающей все виды общественного транспорта, конкурсным подходом к выбору операторов и отказом к 2035 г. от подвижного состава на ископаемом топливе. Прогнозируемый рост перевозок требует наращивания вместимости парка, а также развития базы технического обслуживания.

В ближайшее время планируются закупки новых поездов: семи Omneo Premium для направления Париж – Этамп – Орлеан стоимостью 145 млн евро и шести Regio 2N для коридора Париж – Шартр – Ле-Ман (125 млн евро). Они заменят последние поезда из вагонов Corail, эксплуатируемые в регионе. Между тем парк поездов AGC, TER 2N NG и Z TER требует модернизации в середине срока службы.

Перспективы развития сети региональных сообщений SERM также сопряжены с необходимостью увеличения парка за счет закупок новых поездов. Финансировать их предполагается при участии местных администраций. Замена остающихся в эксплуатации дизель-поездов к середине 2030-х годов совпадает с началом тендерного процесса. Ожидается, что претенденты выйдут на конкурс с серийным подвижным составом.

В регионе намерены использовать историческую железную дорогу метровой колеи Chemin de Fer Blanc-Argent в качестве площадки для эксперимента по возобновлению эксплуатации этой линии на всем ее протяжении, включая заброшенные в настоящее время участки. Решить эту задачу планируется с привлечением местного сообщества. Тем временем четыре рельсовых автобуса серии X74500 уже проходят реновацию среднего срока службы в депо Роморантен.

### **О-де-Франс**

Регион О-де-Франс был создан в 2016 г. в результате объединения регионов Нор – Па-де-Кале и Пикардия, каждый из которых придерживался собственной стратегии в отношении управления парком подвижного состава и составления расписания движения поездов. В настоящее время О-де-Франс стремится к гармонизации общего парка и стандартизации технического обслуживания в разных депо.

Потребность в дополнительном подвижном составе связана с ростом пассажиропотока и планами развития новых сообщений, в частности между южными районами региона и аэропортом Париж – Шарль-де-Голль.

В 2020 г. регион О-де-Франс заказал 33 поезда Regio 2N. Поставки начались в ноябре 2024 г., завершить их планируется к 2026 г. В первую очередь новые поезда появятся в сообщениях Лилля с городами региона, где

заменяют челночные поезда V2N, прошедшие реновацию в 2017 г. по программе стоимостью 460 млн евро. В свою очередь V2N заменяют поезда VR 2N постройки 1970-х годов (последние намечено вывести из рабочего парка). На втором этапе, в конце 2026 г., планируется ввести в обращение Regio 2N на маршруте Пикардия – аэропорт Париж – Шарль-де-Голль.

О-де-Франс, как и другие французские регионы, финансирует модернизацию в середине срока службы поездов AGC и 2N NG категории TER.

В регионе О-де-Франс начиная с декабря 2024 г. перевозки в районе Амьена выполняет оператор SNCF Voyageurs Etoile d'Amiens по контракту, заключенному на конкурсной основе. По оценке властей, первые результаты отражают высокий уровень услуг, предоставляемых пассажирам.

Одна из проблем, препятствующих развитию конкуренции, связана с присутствием асбеста в материале тормозных накладок подвижного состава старой постройки. Во Франции в соответствии с европейским законом REACH (законом ЕС по защите здоровья человека и окружающей среды от рисков, которые могут представлять химические вещества) такой подвижной состав не может быть продан регионам его владельцем – оператором SNCF Voyageurs. Это представляет своего рода препятствие открытию рынка пассажирских перевозок, особенно в случае отсутствия возможности приобретения замещающего подвижного состава.

#### ***Обновление парка междугородных поездов***

Параллельно с программами обновления подвижного состава, используемого в региональных сообщениях, правительство страны поддерживает аналогичный подход в отношении поездов дальнего следования Trains d'Equilibre du Territoire (TET). Часть дневных поездов Intercites уже была заменена начиная с 2017 г. благодаря поставкам двухсистемных Coradia Liner постройки Alstom, которые используются на нескольких направлениях (не высокоскоростных), включая Нант – Бордо и Нант – Лион.

В сентябре 2019 г. SNCF по результатам тендера выбрало испанскую компанию CAF в качестве поставщика 28 десятивагонных электропоездов Охугене стоимостью 700 млн евро. Рассчитанные на скорость движения до 200 км/ч, они должны до 2026 г. поэтапно заменить поезда локомотивной тяги из вагонов Corail на маршрутах Париж – Клермон-Ферран и Париж – Орлеан – Лимож – Тулуза. В рамках опциона к контракту от 2019 г. SNCF заказало еще 22 электропоезда Охугене для коридора Бордо – Тулуза – Марсель. Ввод в эксплуатацию первых электропоездов Охугене запланирован на 2027 г.

В ближайшее время планируется запустить тендер на закупку около 180 новых вагонов и до 30 локомотивов для ночных поездов. Это первый за 45 лет заказ на приобретение подобного подвижного состава. Новый парк должен заменить находящиеся в эксплуатации спальные вагоны, срок службы которых составляет в среднем 40 лет. Используются они на восьми ночных маршрутах отправлением из Парижа.

*Источники: По материалам оператора SNCF Voyageurs ([www.sncf-voyageurs.com](http://www.sncf-voyageurs.com));  
Railway Gazette International, 2025, № 5, pp. 24 – 28.  
Железные дороги мира.-2025.-№7.-с.26 -32*

### **Италия: ход реализации инфраструктурных проектов**

*В настоящее время на железных дорогах Италии реализуются многочисленные инфраструктурные проекты, в том числе софинансируемые по программе NextGenerationEU, направленной на восстановление экономики стран ЕС после пандемии COVID-19. Однако недостаточно высокие темпы выполнения работ по некоторым из этих проектов могут привести к тому, что они не будут завершены в установленные ЕС сроки.*

На территории Италии, от Бреннерского базисного тоннеля на северной границе с Австрией до южной оконечности острова Сицилия, реализуется цепочка проектов модернизации и реконструкции железнодорожной сети, большая часть которых охвачена Национальным планом восстановления и устойчивого развития (Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, PNRR), который позволяет получить доступ к фондам Европейского союза NextGenerationEU, созданным для восстановления экономики после пандемии COVID-19.

Этот план определяет пакет инвестиций и программ для периода 2021 – 2026 гг. и рассчитан на инвестиции в размере 225 млрд евро, в том числе 71,8 млрд евро предоставляется по программе ЕС NextGenerationEU в виде грантов, 122,6 млрд евро – кредитами из фонда Recovery and Resilience Facility (RRF) Евросоюза и 30,6 млрд евро – из национальных источников.

Правительство Италии обратилось в Европейскую комиссию с просьбой об отсрочке завершения некоторых проектов, включенных в PNRR, указав в качестве причин задержки с их реализацией инфляцию и повышение цен на материальные ресурсы. Кстати, не только Италия, но и многие страны ЕС использовали для заключения контрактов только половину финансовых средств, доступных из фонда RRF.

В июне 2025 г. Европейский парламент призвал страны – члены ЕС проявить больше гибкости и все же завершить в установленные сроки проекты, по которым к середине 2026 г. будет достигнут наибольший прогресс, исключая тем самым распыление выделенных ресурсов.

Аргументом против каких-либо отсрочек является то, что RRF – временно действующий инструмент, создание которого было вызвано чрезвычайными обстоятельствами.

### ***Проекты развития сети ВСМ в южном направлении***

Крупные средства выделены на проекты развития итальянской сети ВСМ, протяженность которой, по данным оператора инфраструктуры железных дорог Италии Rete Ferroviaria Italiana (RFI), равна 1097 км. Основу этой сети составляет завершенная в декабре 2009 г. магистраль Турин – Милан – Болонья – Флоренция – Рим – Неаполь – Салерно, пересекающая страну с севера на юг. В настоящее время ведутся работы по наращиванию протяженности этой сети в южном и юго-восточном направлениях наряду с завершением строительства на участке Милан – Венеция.

Акцент на развитии ВСМ в южных областях – Апулии, Базиликате и Калабрии, а также на острове Сицилия продиктован социально-демографическими факторами. В данных регионах проживает 18,7 % населения Италии, но создается только 11,9 % ее суммарного ВВП.

В 2023 г. министерство инфраструктуры и транспорта сообщало о намерении правительства вложить 47 млрд евро в развитие железных дорог на юге материковой части Италии и на Сицилии. По данным железных дорог Италии FS Group, 21 млрд евро задействуется в проектах модернизации и развития на Сицилии, включая финансируемые по плану PNRR. В докладе, представленном в национальный парламент 31 марта 2025 г., в частности, отмечается, что для железнодорожных проектов на юге Италии зарезервировано 59,3 млрд евро, или 40,8 % финансовых ресурсов PNRR.

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

В июне 2008 г. ВСМ достигла Салерно с открытием для движения поездов 32-километрового участка, связавшего этот город со станцией Неаполь-Афрагола. Ведутся работы по продлению линии до городов Вилла-Сан-Джованни и Реджо-ди-Калабрия. Стоимость проекта оценивается в 13 млрд евро. Новая линия увеличит протяженность существующей магистрали на 207 км.

В мае 2023 г. RFI заключил два контракта на общую сумму 3,7 млрд евро с консорциумом Xenia в составе компаний Webuild, Impresa Pizzarotti и Ghella. Финансирование обоих проектов осуществляется за счет ресурсов PNRR.



Первый из этих контрактов предполагает сооружение 35-километрового участка Баттипалья – Романьяно (лот 1a), самого северного на ВСМ Салерно – Реджо-ди-Калабрия, рассчитанной для движения поездов со скоростью до 300 км/ч. На данном участке предусмотрены 10 тоннелей общей протяженностью 13,8 км и 19 мостов суммарной длиной 6 км. В феврале 2025 г. была начата проходка тоннеля Сагинара длиной 3090 м.

Второй контракт охватывает строительство участка Кальтаниссетта-Ксирби – Леркара на линии Палермо – Катания (Сицилия). Ожидается, что до конца 2025 г. на тендеры будут выставлены проекты строительства 48-километрового участка Романьяно – Буонабитаколо (лот 1b) и 46-километрового участка до Прая-а-Маре (лот 1c), которые включают прокладку тоннелей общей протяженностью 18 и 37 км соответственно. Открытие регулярного движения поездов на участке Романьяно – Буонабитаколо намечено на 2029 г.

Для реализации проектов, выделенных как лот 2 (строительство участка Прая-а-Маре – Тарсия и ответвления до станции Сибари на линии Jonica) и лот 3 (участок Тарсия – Монтальто и второй путь на участке до Паолы, построенном в 1987 г.), временной регламент пока не задан. Проект, которому присвоено обозначение лот 4, предусматривает строительство участка Монтальто – Ламеция-Терме. По последующим трем участкам – до Джоя-Тауро, Вилла-Сан-Джованни и Реджо-ди-Калабрия лоты еще не определены.

### ***Линия Палермо – Катания – Мессина***

Проекту модернизации магистрали Палермо – Катания – Мессина (Сицилия) для скоростного движения также обеспечено финансирование по плану PNRR. Ветвь магистрали протяженностью 224 км, проходящая вдоль северного побережья Сицилии между Палермо и Мессиной, модернизирована после 1980-х годов.

На ветви магистрали между Палермо и Катанией выделено шесть лотов. Цель модернизации состоит в том, чтобы сократить время в пути между этими городами с 3 до 2 ч. Эта часть подвергается серьезной перетрассировке, на значительном протяжении укладывается второй путь. Начальный участок длиной 43,2 км между станциями Палермо-Центральный и Фьюметорто является частью модернизированной линии направлением на Мессину и поэтому не входит в рассматриваемый проект.

Лотами 1 и 2 охвачен участок длиной 29,9 км Фьюметорто – Леркара, включая тоннель Алия длиной 19,9 км. Главным подрядчиком на этом участке является группа Webuild. Условия контракта стоимостью 1,5 млрд

евро со сроком завершения в 2030 г. исключают возможность финансирования по плану PNRR.

Также группе Webuild принадлежит доля 60 % в контракте стоимостью 1,65 млрд евро по лоту 3 на участок Леркара – Кальтаниссетта-Ксирби протяженностью 47 км, из которых 22 км приходится на тоннели и 11 км на эстакады. В этом лоте предусмотрена также модернизация станции Валлелунга. Кроме того, Webuild имеет долю 75 % в контракте стоимостью 1,2 млрд евро, выделенном как лот 4А, в который включен участок между станциями Кальтаниссетта-Ксирби и Энна-Нуова длиной 27 км, из них 20 км приходится на тоннели и 3 км на эстакады. Кроме того, группы Webuild и Impresa Pizzarotti получили контракт по лоту 4В стоимостью 616 млн евро, распространяющийся на 15-километровый участок Энна-Нуова – Диттайно с тремя тоннелями общей протяженностью 8,5 км и пятью эстакадами.

На участке Диттайно – Катенануова строительство по контракту стоимостью 588 млн евро со сроком завершения в 2026 г., выделенному как лот 5, ведется совместным предприятием компаний Rizzani de Eccher, Manelli Impresa и Sacaim. Лот 6 стоимостью 467 млн евро предполагает реконструкцию участка длиной 37,5 км Катенануова – Бикокка с целью повышения допустимой скорости движения. Начальный сегмент данного участка длиной 11,5 км был введен в регулярную эксплуатацию в июне 2024 г.

На направлении между Катанией и Мессиной группа Webuild является главным подрядчиком по участку длиной 13,9 км Фьюмефреддо – Таормина/Летоянни. Проектом предусмотрено строительство новой подземной станции Таормина и двух тоннелей общей длиной 9,4 км.

### ***Проекты рельсового транспорта местного значения***

К западу от Палермо осуществляется модернизация и электрификация линии направлением на Трапани. Эта линия была введена в действие в 1937 г., но с 2013 г. не эксплуатировалась.

В декабре 2024 г. с консорциумом SIS в составе итальянской группы Fininc и испанской компании Sacug был заключен контракт на строительство участка продления длиной 2,2 км линии метро Катании в западном направлении от станции Монте-По. Он призван заменить закрытый для движения поездов в июне 2024 г. участок железной дороги Ferrovia Circumetnea колеи 950 мм. Финансирование проекта осуществляется из госбюджета Италии.

В южной части Катании линия метро должна быть продлена до аэропорта Фонтанаросса, находящегося на расстоянии 5 км от города. Дополнительно к средствам из регионального бюджета Сицилии для финансирования данного проекта должны использоваться 420 млн евро в

рамках программы Европейского фонда регионального развития (ERDF), которая предоставляет финансовую поддержку для сокращения экономических и социальных диспропорций между регионами в Европейском союзе.

### ***Мост через Мессинский пролив***

В августе 2025 г. принято решение о строительстве постоянной транспортной связи между островом Сицилия и материковой частью страны, несмотря на финансовые, технические, связанные с экологией и прочие проблемы, препятствовавшие реализации подобного проекта на протяжении десятилетий. Проект стоимостью 13,5 млрд евро (около 15,5 млрд долл. США) включает строительство мостового сооружения протяженностью 3666 м с центральным подвесным пролетом длиной 3300 м над Мессинским проливом.

В окончательном виде проект моста был утвержден в феврале 2024 г. Ширина проезжей части, равная 60 м, позволяет выделить по три полосы для автомобильного движения, две полосы для служебного (технологического) проезда и двухпутную железную дорогу. Ширина фарватера в районе мостового перехода – 600 м, высота моста над уровнем воды – 65 м.

На подходах к мосту необходимо будет построить более 40 км участков автомобильных и железных дорог, в том числе порядка 80 % в тоннелях. Мостовые конструкции и транспортные подходы проектируются способными выдерживать без повреждения землетрясения магнитудой до 7,1 и ветровую нагрузку до 83,3 м/с.

Мост сократит расстояние по железной дороге между станциями Вилла-Сан-Джованни и Мессина до 20,2 км. Для пассажиров время поездки по железной дороге между Вилла-Сан-Джованни и Мессиной сократится до 15 минут по сравнению с 2 ч, которые приходится в настоящее время затрачивать на поездку с участием железнодорожного паромов.

В начале июля 2025 г. итальянские власти подтвердили свое намерение включить затраты на строительство моста через Мессинский пролив в размере 13,5 млрд евро в бюджет расходов на оборону с учетом достигнутой в рамках НАТО договоренности о постепенном наращивании военных расходов стран блока до 5 % ВВП к 2035 г. Министерство внутренних дел Италии проинформировало национальный парламент о том, что данный мост вписывается в трансъевропейский коридор TEN-T Скандинавия – Средиземноморье и его можно рассматривать как объект военно-транспортной инфраструктуры.

### ***Проекты на юго-востоке Италии***

Проект модернизации коридора длиной более 146 км Неаполь – Бари финансируется по плану PNRR, его реализацию намечено завершить к

2028 г. Это позволит сократить время поездки по железной дороге между Неаполем и Бари приблизительно вдвое: с 4 ч до практически 2 ч.

Контракт на перетрассировку и укладку второго пути на участке длиной 15,6 км Неаполь – Канчелло с ликвидацией переездов и сооружением 650-метрового тоннеля Казальнуово на сумму 397 млн евро заключен с группой Webuild. Работы по укладке пути проводятся с февраля 2025 г., а проходка тоннеля была завершена 21 июля 2025 г. Реконструированную линию намечено ввести в эксплуатацию в начале 2026 г.

На данном проекте впервые в Италии тоннель прокладывали с использованием гипербарической технологии, при которой в забое тоннеля поддерживается повышенное давление, создаваемое с помощью передвижного шлюзового устройства, что предотвращает приток грунтовых вод и обрушение грунта, позволяет проводить работы в среде водонасыщенных грунтов, в которой обычные методы были бы неэффективны.

Контракт на выполнение работ на участке длиной 19,3 км Канчелло – Фрассо-Челезино стоимостью 311 млн евро был предоставлен консорциуму в составе компаний Ghella, Itinera, Salcef и Coget Impianti. Участок Фрассо-Челезино – Телезе протяженностью 11,2 км частично введен в эксплуатацию в апреле 2025 г., включая 6 км нового пути и построенный открытым способом тоннель длиной 2,9 км. Комплексный проект был выполнен консорциумом с участием компаний Pizzarotti, Ghella, Itinera, Salcef и EDS Infrastrutture за 242 млн евро.

Основным подрядчиком на участке длиной 19,2 км Телезе – Сан-Лоренцо-Маджоре – Витулано с 7 тоннелями, 14 мостами и эстакадами является французская компания SYSTRA.

Группа Webuild по контракту стоимостью 608,1 млн евро приступила к реализации проекта на участке длиной 18,7 км Апице – Ирпино, охватывающем строительство новой инфраструктуры для движения поездов со скоростью до 200 км/ч, в том числе трех тоннелей общей длиной 13 км. Кроме того, Webuild является основным подрядчиком по участку длиной 28 км Ирпино – Орсара-ди-Пулья, проектом которого предусмотрено сооружение новых участков суммарной длиной 28 км, рассчитанных на скорость движения до 250 км/ч, включая тоннель Ирпино.

Объем работ на участке Орсара – Бовино включает сооружение 11,8 км (в том числе тоннеля длиной 9,8 км) новой инфраструктуры и укладку вторых путей под скорость движения до 250 км/ч. Соответствующий комплексный контракт стоимостью 561,6 млн евро выполняется консорциумом в составе компаний Webuild, Impresa Pizzarotti и Astaldi.

Участок Бовино – Черваро протяженностью 23 км был реконструирован с укладкой второго пути и оснащен системами микропроцессорной централизации АСС-М. Работы по проекту стоимостью 270 млн евро были завершены в июне 2017 г. Максимальная скорость на данном участке ограничена 200 км/ч.

### ***Линия Брешиа – Верона – Падуя***

Эта высокоскоростная линия, рассчитанная на скорость движения поездов до 250 км/ч, строится на севере Италии. К декабрю 2026 г. ожидается ввод в регулярную эксплуатацию участка Брешиа-Восточная – Верона протяженностью 48 км. Вместе с тем участок Верона – Падуя может быть введен в действие не ранее 2029 г.

Строительство ведет консорциум Cerav Due с участием групп ICM и Impresa Pizzarotti, а также компании Saipem. Трасса новой линии берет начало в 11,8 км от Брешии и на протяжении 30 км проходит параллельно автомагистрали А4.

В феврале 2021 г. администрация провинции Падуя отметила необходимость железной дороги между Болоньей и Падуей, являющейся стратегически важной транспортной связью со значимыми городами северо-востока Италии, такими как Триест, Удине, Венеция и Падуя. В середине 2022 г. оператор RFI сообщил о намерении ассигновать 11 млн евро на реконструкцию 30-километрового участка этой линии между станциями Феррара и Поджо-Ренатико.

Между тем на 2027 г. намечено окончание строительства высокоскоростной линии Terzo Valico, связывающей порт Генуи и регионы севера Италии (стоимость проекта оценивается в 6,9 млрд евро). Однако местные СМИ отмечают задержки с проведением работ по данному проекту, которые не позволят завершить его ранее 2030 г. В пользу этого прогноза свидетельствует и то, что, по данным на апрель 2025 г., запланированный объем работ был выполнен на 61,7 %.

В июне 2021 г. консорциуму, образованному группой Webuild и швейцарской компанией Implenia, был предоставлен контракт стоимостью 1,16 млрд евро на выполнение работ по развитию южных подходов к Бреннерскому базисному тоннелю. Оговоренный срок реализации проекта – приблизительно 7 лет. В настоящее время ведется строительство на участке Фортецца – Понте-Гардена, который предполагают ввести в действие в 2030 – 2031 гг. (одновременно с началом регулярной эксплуатации самого базисного тоннеля).

### ***Подземный участок ВСМ во Флоренции***

Во Флоренции продолжается строительство 8-километрового подземного участка ВСМ Милан – Рим, ведущего к новой железнодорожной

станции Бельфоре в обход расположенной в центре города тупиковой станции Санта-Мария-Новелла. Прокладка двух тоннелей средней глубиной заложения 20 м осуществляется двумя тоннелепроходческими машинами с наружным диаметром щита 9,4 м. Первая из них (Iris) работает на строительстве с ноября 2023 г., и к настоящему времени ее выработка составила 1,8 км. Вторая (Marika), приступившая к работе годом позже, уже преодолела свыше 1 км.

Ввод новой линии в регулярную эксплуатацию позволит, в частности, сократить время в пути между Миланом и Римом приблизительно на 20 мин, поскольку отпадет необходимость изменения направления движения поезда на тупиковой станции Санта-Мария-Новелла. Кроме того, наличие обхода позволит высвободить часть пропускной способности существующих линий для пропуска местных пассажирских и грузовых поездов.

Строительство новой линии во Флоренции ведет консорциум Infrarail Firenze. Численность персонала, задействованного на данном проекте, колеблется между 300 и 400 чел. Надзор за ходом реализации проекта поручен компании Italferr, входящей в состав FS Group. Ожидается, что все работы будут завершены в 2028 г. Согласно оценке 2023 г., стоимость строительства подземного обхода составляла 2,7 млрд евро. Финансирование осуществляется из бюджета 2021 г. оператора RFI. Новая линия должна быть оснащена европейской системой управления движением поездов ETCS уровня 2. При этом скорость в тоннелях будет ограничена величиной 100 км/ч.

### ***Транспортное обслуживание Адриатического побережья Италии***

Проекты широтных линий Орте – Фальконара и Рим – Пескара направлены на улучшение транспортных связей между Тирренским и Адриатическим побережьями Италии. Фальконара находится на расстоянии 8,7 км от Анконы, административного центра и крупнейшего города региона Марке и важного морского порта адриатического побережья, объем переработки грузов в котором в 2023 г. составил 11,2 млн т.

Программа модернизации линии Орте – Фалькона включает строительство новой инфраструктуры на отдельных участках и укладку вторых путей на остальных. Проекту обеспечено бюджетное финансирование, в том числе по плану PNRR.

В соответствии с планом PNRR продолжается реконструкция линии Рим – Пескара. Ожидается, что к концу 2026 г. работы будут завершены на участках д'Абруццо – Монопелло и Монопелло – Скафа, суммарные капиталовложения по которым оцениваются приблизительно на уровне 559 млн евро.

### ***Кольцевая железная дорога в Риме***

Среди проектов, реализация которых не укладывается во временной регламент PNRR, оказался северный участок кольцевой железной дороги в итальянской столице (chiusura dell'anello ferroviario nord di Roma). Участок длиной 17,8 км разделен на четыре лота. Оценочная стоимость проекта – 1,25 млрд евро.

В июне 2022 г. после 32-летнего перерыва были возобновлены пассажирские перевозки на участке Валле-Аурелия – Винья-Клара (лот 1А). Через 2 года с консорциумом RTI в составе компаний Mi.cos, Maseg, GEMA и группы Salcef был заключен контракт стоимостью 376 млн евро на укладку второго пути на этом участке. Окончание работ запланировано на конец 2026 г. В начале 2025 г. была завершена разработка проекта и получены необходимые согласования и разрешения для проведения строительных работ на участке Винья-Клара – Тор-ди-Квинто (лот 1В).

Компания RFI готовится объявить о проведении соответствующих тендеров. Завершение строительства двухпутного участка запланировано на 2028 г. Ожидается, что работы на участке Тор-ди-Квинто – Валь-д'Ала (лот 2) будут завершены в 2029 г. Первоначально под соответствующий контрактный пакет из бюджета PNRR было выделено финансирование в размере 175 млн евро. Однако в бюджете 2024/2025 финансового года эти средства были перераспределены ввиду невозможности соблюдения установленных сроков для проведения тендеров и заключения контрактов. Еще хуже ситуация с участком соединения кольцевой линии со станцией Рим-Сортировочный и железнодорожной линией Tirrenica (лот 3). Предварительно открытие данного участка для движения поездов намечено на 2031 г.

### ***Проекты электрификации и оснащения системами СЦБ***

Помимо проектов новых линий, планы компании RTI включают несколько менее масштабных инициатив. Одна из них предполагает модернизацию и электрификацию 63-километровой линии Эмполи – Сиена и укладку второго пути на участке длиной 10,5 км Эмполи – Гранайоло.

Электрификация линии Val Venosta Мерано – Маллес-Веноста практически завершена. Ввод в эксплуатацию намечен до конца 2025 г. Проект включает оснащение контактной сетью 66-километровой линии Ивреа – Аоста и сооружение трех тяговых подстанций. По некоторым сведениям, рассматривается также вопрос о возобновлении работы железнодорожной ветки Аоста – Пре-Сен-Дидье.

По данным FS, к 18 июля 2025 г. 21 линия национальной железнодорожной сети суммарной эксплуатационной длиной 1400 км была оснащена системой ETCS/ERTMS. Это означает достижение среднесрочных

целей соответствующей программы. К настоящему времени объем капиталовложений FS в развертывание системы ETCS, включая линии, где соответствующие работы еще не завершены, составил 2,5 млрд евро. К июню 2026 г. по плану PNRR полигон ETCS намечено увеличить вдвое – приблизительно до 2800 км.

Целевые рамочные контракты заключены с компаниями Hitachi Rail, Alstom, MerMec и Progress Rail. В соответствующих проектах должно быть задействовано около 2000 работников, включая специалистов RFI, Italferr (инженерно-технической компании группы FS) и компаний-подрядчиков.

Знаменательной вехой рассматриваемой программы стало завершение в июле 2025 г. оснащения системой ETCS первой в Европе BCM Direttissima, связывающей Рим и Флоренцию. Первый участок этой линии Ровеццано – Ареццо протяженностью 65 км был переведен на новую систему к 28 декабря 2020 г. Спустя 2 года за ним последовал участок Ареццо – Оривьето. В феврале 2025 г. компания RFI объявила о завершении работ на участке Оривьето – Сеттебаны (соответствующие затраты составили 142 млн евро).

*Источники: материалы компаний Rete Ferroviaria Italiana ([www.rfi.it](http://www.rfi.it)), Webuild Group ([www.webuildgroup.com](http://www.webuildgroup.com));  
Railway Gazette International, 2025, № 9, pp. 36–39;  
Железные дороги мира.- 2025.-№12.-с.42-48*

### **Грузовые перевозки в Польше сокращаются на фоне их общего снижения в Европе**

По данным польского регулятора в области железнодорожного транспорта Urząd Transportu Kolejowego (UTK), в первой половине 2025 г. по железным дорогам страны перевезено на 5,1% меньше грузов, чем за аналогичный период предыдущего года. Грузооборот снизился на 7,4%. Эти показатели отражают тренд, характерный для европейского рынка в целом.

За 6 месяцев 2025 г. по железным дорогам 31 европейской страны отправлено 701,5 млн т грузов, что на 3% меньше, чем за первое полугодие 2024 г. Первые три позиции по объему грузовых перевозок заняли Германия – 165,2 млн т (23,6 % суммарного объема), Польша – 104,9 млн т (15%) и Италия – 49 млн т (7%). Минимальный объем перевозок выполнен железными дорогами Ирландии (85 тыс. т). В трех странах – Черногории, Северной Македонии и Греции объем железнодорожных перевозок не превышал 600 тыс. т. Грузооборот за рассматриваемый период в 31 европейской стране составил 198,6 млрд ткм, что соответствует снижению на 3,6%. Более половины европейского грузооборота выполнено в трех



странах: Германии – 61,9 млрд ткм (31,2%), Польше – 27 млрд ткм (13,6%) и Франции – около 17 млрд ткм (8,5%).

*Источник: zdmira.com, 02.12.2025*

### **Инфраструктурные проекты Румынии**

*В Румынии ряд крупных железнодорожных проектов реализуется за счет финансовой поддержки Европейского союза в рамках Национального плана восстановления и устойчивого развития (NRRP), работы должны быть завершены до конца 2026 г. Часть инициатив, не охваченных этим планом, финансируется местными властями.*

Эксплуатационная длина железнодорожной сети Румынии составляет порядка 10 628 км, из которых 4031 км электрифицированы на переменном токе напряжением 25 кВ, частотой 50 Гц. Это сеть линий преимущественно колеи 1435 мм, за исключением ряда коротких участков колеи 1000 и 1520 мм, в том числе связывающих Румынию с Украиной.

По территории Румынии проходят два транспортных стратегически значимых коридора трансевропейской сети TEN-T: Восток – Восточное Средиземноморье (Orient/East-Med) и Рейн – Дунай (Rhine-Danube). Первый включает участки Тимишоара – Арад (вблизи границы с Венгрией на западе) и Крайова – Калафат (на границе с Болгарией на юге). Северная ветвь коридора Рейн – Дунай пересекает Румынию с запада на восток: от станции Куртичи до порта Констанца через Тимишоару, Оршову, Крайову и столицу Бухарест.

#### ***Проекты, поддерживаемые Евросоюзом***

Ряд железнодорожных проектов Румынии частично или полностью финансируется в рамках плана NRRP Евросоюза. Согласно правилам, эти работы должны быть завершены до 31 декабря 2026 г. К данным проектам относится в том числе модернизация линий Клуж-Напока – Орадя – Епископия-Бихор, Крайова – Калафат и Бухарест-Северный – Джурджу-Северный, а также линий Констанца – Мангалия и Арад – Тимишоара – Карансебеш. Еще две инициативы предусматривают строительство новых сообщений с двумя международными аэропортами, расположенными вблизи городов Брашов и Тимишоара.

Тендер на два пакета работ по модернизации линии Клуж-Напока – Орадя – Епископия-Бихор длиной 166,7 км вблизи границы с Венгрией, объявленный в январе 2022 г., завершился 28 октября 2022 г. Румынская национальная железнодорожная компания CFR, управляющая

инфраструктурой, объявила победителей двух контрактов общей стоимостью 4,5 млрд леев на реконструкцию и электрификацию этой линии с увеличением осевой нагрузки до 22,5 т. Предусмотрены развертывание европейской системы управления движением поездов ETCS уровня 2, укладка второго пути на участке длиной 15 км, ремонт трех тоннелей. После завершения всех работ, разделенных на четыре пакета, допустимая скорость движения пассажирских поездов повысится до 160 км/ч, грузовых – до 120 км/ч.

В августе 2024 г. CFR сообщила о получении двух заявок на выполнение работ по модернизации и электрификации линии Констанца – Мангалия, в том числе от консорциума, в состав которого входила компания Alstom. Однако в декабре 2024 г. данный тендер был отменен, поскольку финансовые предложения превысили оценочную стоимость в 1,3 млрд леев. Линия Констанца – Мангалия протяженностью около 43 км проходит вдоль побережья Черного моря. Проект включает укладку второго пути и электрификацию линии на всем протяжении, что позволит разгрузить ее в летний период, когда наблюдается поток туристов, направляющихся на курорты.

Проект модернизации линии Арад – Тимишоара – Карансебеш охватывает электрификацию, укладку вторых путей на всем протяжении и обновление 155 из 162 км, ремонт существующих и строительство новых станций, ликвидацию ряда железнодорожных переездов. Суммарная стоимость работ оценивается в 1,8 млрд евро, из которых финансирование по плану NRRP покрывает примерно две трети. Проект выполняется в четыре этапа, один из них реализует компания Webuild. К основным задачам относится повышение скорости пассажирских поездов до 160 км/ч, оснащение линии европейской системой управления движением поездов ETCS уровня 2 и системой радиосвязи GSM-R.

Объявлен тендер на реконструкцию коридора Крайова – Карансебеш длиной 225 км для повышения до 160 км/ч скорости движения пассажирских поездов. Проект включает развертывание систем ETCS и GSM-R, значительный объем работ связан со смягчением уклонов на участке линии в горной местности. В октябре 2024 г. компания CFR получила заявки на два из шести лотов: участки Крайова – Филиаши (38 км) и Филиаши – Ижироаса (44 км), общая стоимость работ оценивается в 4,16 млрд леев. Лот 3 включает проходку тоннеля длиной 6,2 км, лот 6 – реконструкцию двух тоннелей и строительство двух новых – Поарта-2 и Поарта-3.

По данным Министерства транспорта Румынии, по лотам 4 и 5, включающим участки Дробета-Турну-Северин – Бэйле-Херкулане и

Бэйле-Херкулане – Поарта суммарной протяженностью порядка 75 км, будут заключены контракты на общую сумму около 5 млрд леев.

При финансовой поддержке Евросоюза в три этапа реализуется проект модернизации участка Сигишоара – Брашов железной дороги Брашов – Симерия (часть трансъевропейского коридора Рейн – Дунай). Работы с 2020 г. выполняет консорциум RailWorks в составе компаний Alstom, Aktor и Arcada, они включают оснащение цифровыми системами управления движением и строительство четырех тоннелей (в том числе длиной 5 и 7 км). Сооружение тоннелей ведется четырьмя тоннелепроходческими комплексами постройки немецкой компании Herrenknecht. Проект намечено завершить не позднее начала 2027 г., скорость движения пассажирских поездов увеличится до 160 км/ч, время в пути между городами Сигишоара и Брашов будет занимать 1 ч 30 мин.

### *Другие проекты*

Компания CFR реализует и ряд проектов, не софинансируемых Евросоюзом. Один из них включает реконструкцию линии Симерия — Куртичи в составе железнодорожного коридора Рейн — Дунай сети TEN-T. Работы по проекту с 2017 г. ведет консорциум RailWorks; на некоторых участках линии требуется масштабная реконструкция, в том числе мостовых сооружений и многочисленных тоннелей. Первоначальная дата завершения проекта (2020 г.) неоднократно откладывалась, в частности, из-за проблем с отчуждением земельных участков и переносом инженерных коммуникаций. В августе 2024 г., по данным RailWorks, объем выполненных работ достиг 73 %, однако, по сообщению румынской некоммерческой ассоциации Pro Infrastructură, отслеживающей реализацию крупных инфраструктурных проектов, на его завершение в полном объеме потребуется еще не менее 3 лет.

Сложная ситуация сложилась на железной дороге Вылчеле — Буджорени-Вылча длиной около 41 км. Неэлектрифицированная однопутная линия является частью запланированного коридора через город Питешти, который позволил бы сократить расстояние между Бухарестом и Арадом более чем на 100 км, а между Сибиу и столицей — не менее чем на 117 км. Строительство первой очереди линии завершили в 1989 г., работы в направлении г. Сибиу продолжались вплоть до 1998 г., но так и не были закончены в полном объеме, а в 2004 г. проект свернули из-за отсутствия финансирования. Тестовые поездки на завершенном участке проводились, но регулярное движение поездов так и не началось. В 2016 г. правительство Румынии внесло проект железной дороги Вылчеле — Буджорени-Вылча в Генеральный план развития транспорта, установив предполагаемую дату завершения в 2026 г. и оценочную стоимость в 366 млн евро. К 2016 г.

существенная часть построенного участка пути была разрушена из-за многочисленных оползней и обрушения насыпей.

### ***Сообщение с Болгарией***

Значительная часть инвестиций направляется в развитие коридоров сети TEN-T и сообщений с Венгрией, но также продвигаются проекты улучшения железнодорожных связей Румынии с Болгарией.

Пассажирские перевозки возобновились на однопутной неэлектрифицированной линии Бухарест-Северный – Джурджу-Северный 1 июня 2024 г. Эта линия протяженностью 88 км не эксплуатировалась с 13 августа 2005 г., когда наводнение разрушило мост Градиште через реку Арджеш между станциями Видра и Комана. В этой связи поезда из болгарского порта Русе на Дунае до румынской столицы следовали обьездным путем, а время в пути между ними увеличилось с 1,5 до 3 ч. Новый однопутный мост длиной 1362 м с 35 пролетами возвела румынская компания PORR Construct (дочернее подразделение австрийской PORR).

На южной границе Румынии так называемый Мост Дружбы длиной 2,8 км соединяет дунайские порты Джурджу и Русе: он был открыт 20 июня 1954 г. и является одним из двух автомобильно-железнодорожных мостов через реку Дунай между двумя странами. Второй мост – Новая Европа (New Europe Bridge) соединяет румынский Калафат и болгарский Видин, он эксплуатируется с 14 июня 2013 г.

Проект возведения моста суммарной стоимостью 226 млн евро включал строительство участка длиной 5 км до железной дороги Крайова – Калафат общей протяженностью 107 км (входит в состав коридора Восток – Восточное Средиземноморье сети TEN-T). Возможности полноценной эксплуатации моста Новая Европа ограничены неудовлетворительным состоянием инфраструктуры этой железной дороги: так, на участке длиной 57 км Голенци – Сегарча допустимая скорость движения поездов составляет 30 км/ч, а на участке Сегарча – Крайова (38 км) максимальная скорость не превышает 70 км/ч.

Проект модернизации коридора Крайова – Калафат включен в список инициатив, которые могут быть реализованы в рамках плана NRRP Евросоюза, его стоимость составляет порядка 3 млрд леев, однако тендеры на проведение строительных работ еще не проводились.

Выдвигались предложения о строительстве еще одного железнодорожного моста между портами Джурджу и Русе (параллельно существующему), однако утвержденных проектов пока нет.

### ***Международные сообщения***

На фоне напряженной геополитической обстановки значение Румынии с ее важнейшим портом Констанца как транзитного узла для евразийских грузовых перевозок за последние годы значительно возросло.

Это отражено в соглашении, подписанном в городе Астана (Казахстан) в июне 2024 г. между национальным грузовым оператором Румынии CFR Marfă и компанией KTZ Express. Меморандум о взаимопонимании предусматривает сотрудничество в сфере развития перевозок по Транскаспийскому международному транспортному маршруту (ТМТМ, или Средний коридор), который связывает Центральную Азию с Каспийским и Черным морями. На встрече обсуждалось использование порта Констанца в качестве ключевого хаба для распределения грузов в европейские страны.

В середине октября 2024 г. в Астане прошла конференция «Порт Констанца – европейский хаб Среднего коридора», где участники проанализировали варианты сотрудничества и стратегию развития этого порта – ключевого элемента трансчерноморской ветви ТМТМ.

В мае 2023 г. в Бухаресте была подписана декларация между Министерствами транспорта Польши и Румынии в поддержку проекта транспортного коридора Rail2Sea в рамках масштабной инициативы «Три моря» (Three Seas). Данный проект предусматривает модернизацию железных дорог между балтийским портом Гданьск и черноморским Констанца; коридор Rail2Sea пересечет четыре страны: Польшу, Словакию, Венгрию и Румынию.

В 2021 г. компания STRABAG в сотрудничестве с венгерской V-Híd получила контракт стоимостью 364 млн евро на реконструкцию в Венгрии 30-километровой линии от г. Бекешчаба до станции Лёкёшхаза на границе с Румынией. Укладка второго пути и электрификация линии позволят улучшить трансграничное сообщение Венгрии с Румынией и портами Черного моря.

### ***Сообщения с аэропортами***

Евросоюз оказывает финансовую поддержку проектам строительства линий до двух международных аэропортов: Брашов-Гимбав и имени Траяна Вуя. Первый открылся в г. Гимбав в 12 км от Брашова (одного из 10 крупнейших городов в стране, центра исторической области Цара Бырсей) в июне 2023 г., второй расположен в 11 км к северо-востоку от центра г. Тимишоара (он четвертый по загруженности в стране).

Совет Брашова объявил о проекте создания прямой железнодорожной связи длиной 21,5 км с аэропортом Брашов-Гимбав в 2023 г. На участке Брашов-Бартоломеу – Гимбав планируется укладка второго пути, также намечено строительство двухпутного участка до станции при

терминале аэропорта. Ориентировочная стоимость этой инициативы составит около 740 млн леев (почти 150 млн евро). Железная дорога пройдет через города Кодля, Фэгэраш и Сибиу.

Проект стоимостью порядка 323 млн леев предусматривает модернизацию участка длиной 5,2 км существующей линии Тимишоара-Восточный – Радна для увеличения ее пропускной способности, а также строительство двухпутного электрифицированного участка длиной 5 км до терминала аэропорта имени Траяна Вуя. С испанской компанией FCC Construcción 2 сентября 2024 г. заключен 30-месячный контракт на выполнение строительных работ.

*Источники: Материалы национальной железнодорожной компании CFR ([www.cfr.ro](http://www.cfr.ro)); компаний Alstom ([www.alstom.com](http://www.alstom.com)) и Webuild ([www.webuildgroup.com](http://www.webuildgroup.com)); Railway Gazette International, 2024, № 12, pp. 34 – 37; Железные дороги мира.-2025.-№3.-с.46-50.*

### **Готовность к будущему – три распространенных ошибки при модернизации железнодорожного транспорта и как их избежать**

По всей Европе железнодорожный сектор испытывает потребность в модернизации. Число пассажиров неуклонно растет, как и их ожидания в отношении надежного, долговечного и современного железнодорожного транспорта. Кроме того, многие существующие поезда больше не соответствуют необходимому уровню техники, хотя их жизненный цикл ещё далек от завершения. Железнодорожные операторы сталкиваются с серьезными проблемами, поскольку они не могут просто полностью заменить и расширить свой существующий парк новыми поколениями поездов из-за затрат, сроков поставки и производственных мощностей. Оптимальным является дооснащение: модернизация существующих поездов и приведение их в соответствие с требованиями в течение следующих 10-20 лет.

Deutsche Bahn (DB) в 2024 г. запустили многолетнюю программу реформ S3<sup>1</sup>, в рамках которой не только инвестирует в инфраструктуру, но и уделяет особое внимание цифровым улучшениям существующих поездов и повышению уровня комфорта пассажиров. Железнодорожные операторы во всем мире используют модернизацию как решение по внедрению современных возможностей, таких как цифровое подключение, кибербезопасность и диагностика, без необходимости создания с нуля. Но

---

<sup>1</sup> Программа DB S3 по реструктуризации начата в середине 2024 г. с акцентом на инфраструктуру, операционную деятельность и прибыльность.

модернизация сопряжена с рисками, которые могут сделать такие проекты более дорогими, чем планировалось. Можно выделить три наиболее распространенные типовые ошибки, а также возможности их не совершать.

#### *Монолитная ИТ-архитектура*

Означает ли модернизация полную замену старой системы путем её полного разрушения и замены её чем-то совершенно новым? Нет, но многие железнодорожные операторы оказываются в таком положении, потому что на готовых современных платформах отсутствуют интерфейсы, необходимые для сохранения работоспособности устаревших подсистем, например, MVB<sup>2</sup>, последовательными соединениями или сетями CAN. MVB ещё функционируют во многих транспортных средствах, но часто вынуждены от неё отказываться, потому что новые системы её не поддерживают.

Создается ложный выбор: либо сохранить устаревшую систему и отказаться от современных функций, таких как Wi-Fi для пассажиров, мониторинг состояния с помощью ИИ и расширенная диагностика, либо заменить всё, включая то, что в замене не нуждается. Ещё более неприятным является тот факт, что большинство решений по модернизации по-прежнему являются жесткими – фиксированные по форме, их трудно расширять, а адаптация в дальнейшем обходится дорого. В результате проекты откладываются, затраты растут, а операторы получают системы, которые либо чрезмерно сложны, либо недостаточно функциональны.

Решение заключается в модульной модернизации. Все начинается с выбора совместимых компонентов, предназначенных для поэтапного обновления с учетом рисков. Это может быть реализовано в виде использования стандартизированных платформ, таких как CompactPCI Serial<sup>3</sup>, которые предлагают масштабируемую вычислительную архитектуру на базе стандартных серверных стоек. Это позволяет подключать только необходимую функциональность, будь то современный процессор, модуль Wi-Fi, компонент кибербезопасности или устаревший интерфейсный адаптер. Другой возможный подход заключается в разделении заменяемой системы на отдельные, более управляемые компоненты, например, системы граничных вычислений в сочетании с внешним сотовым модемом или универсальным шлюзом. Вместо замены целых систем это позволяет повысить функциональность, а не сложность. Ещё преимуществом является то, что производители поездов и операторы могут более эффективно управлять сертификациями, поскольку каждый элемент конструкции

<sup>2</sup> Многофункциональная шина (MVB) - стандартизированный сетевой протокол связи, определенный стандартом IEC 61375, используемый в железнодорожном транспорте для передачи данных между различными системами, такими как управление поездом, информация о пассажирах, двери и кондиционирование воздуха

<sup>3</sup> CompactPCI Serial – индустриальный стандарт для встраиваемых компьютерных систем, который является дальнейшим развитием стандарта PICMG 2.0 CompactPCI на основе использования интерфейса PCI Express.

независимо тестируется и сертифицируется для использования на железных дорогах. Они могут поддерживать соответствие требованиям, не повторяя дорогостоящие процессы переквалификации при каждой модернизации компонента.

### *Кибербезопасность*

Устаревший подвижной состав не был спроектирован для современных подключений. Существующие возможности подключения, как правило, основаны на устаревших шинах с низкой скоростью передачи данных и ограниченной функциональностью. Обмен данными осуществлялся исключительно в оперативных целях. Но сегодня появились новые цифровые сервисы, такие как Wi-Fi, удаленный доступ, облачная телеметрия, оперативная диагностика – все это подвергает систему киберугрозам, противостоять которым она никогда не была способна. В результате модернизации появляются новые возможности для атак даже в изолированных или сертифицированных по безопасности системах. Появляются такие нормативные акты, как Закон о киберустойчивости (CRA<sup>4</sup>). Однако, когда речь заходит о кибербезопасности, многие проекты приостанавливаются. Это считается слишком сложным, дорогостоящим или трудным для применения в сложных условиях. Поэтому кибербезопасность либо внедряется поздно, либо полностью игнорируется.

Хорошей новостью является то, что кибербезопасность, даже в случае модернизации, не должна быть чрезмерной. Главное – начать с правильного мышления: кибербезопасность – это не что-то само собой разумеющееся, это часть архитектуры. Особенно при первом подключении старых систем необходимо позаботиться о безопасности на ранней стадии, а не откладывать на потом. Это начинается с основных средств защиты, таких как безопасная загрузка, подписанное встроенное ПО и контроль доступа – функций, которые необходимы.

Не менее важной является возможность разделить критически важные области безопасности от некритичных. В обычном поезде системы безопасности работают параллельно с системами Wi-Fi для пассажиров, видеонаблюдения или диагностики. Это возможно, но только в том случае, если система поддерживает надлежащую изоляцию, например, с помощью виртуальных сетей, брандмауэров или физического разделения, в зависимости от степени безопасности. И, наконец, существует управление жизненным циклом. Только системы, которые поддаются техобслуживанию и обновлению, могут быть безопасными на протяжении всего срока службы

---

<sup>4</sup> Закон о киберустойчивости (CRA) - нормативный акт ЕС, направленный на повышение кибербезопасности и киберустойчивости в ЕС с помощью общих стандартов кибербезопасности для продуктов с цифровыми элементами в ЕС, таких как обязательные отчеты об инцидентах и автоматические обновления системы безопасности.



продукта. Поэтому для железнодорожных операторов, осуществляющих проекты по модернизации и имеющих смешанные парки поездов, важно выбирать технологии и партнеров, знакомых со строгими стандартами, границами безопасности и длительными циклами внедрения в железнодорожном секторе. При соблюдении этих требований модернизация и безопасность могут идти рука об руку.

#### *Несоответствие жизненного цикла*

В железнодорожной отрасли операторы ожидают, что срок службы активов составит от 15 до 20 лет, а в некоторых случаях даже 30 лет. Это справедливо для механических компонентов, и исторически это было справедливо и для многих электронных платформ. Сейчас типичный период поддержки операционной системы составляет 5-7 лет. Промежуточное программное обеспечение, библиотеки безопасности и цепочки инструментов развиваются ещё быстрее, особенно если они основаны на технологиях общего назначения, которые быстро развиваются, чтобы не отставать от ИТ-инноваций и облачных технологий. Этот пробел создает реальные проблемы: хотя аппаратное обеспечение по-прежнему функционирует безупречно, обновления для операционной системы больше недоступны, набор инструментов больше не поддерживается или кибербезопасность больше не гарантируется из-за отсутствия обновлений для системы безопасности. Поэтому несоответствие жизненного цикла является не просто ИТ-помехой, но и становится стратегическим препятствием для безопасного и устойчивого развития системы, что в равной степени влияет на новые поколения поездов, существующий парк и проекты модернизации. Это несоответствие становится всё более распространенным по мере того, как системы становятся более взаимосвязанными, безопасность требует более частых обновлений, программное обеспечение с открытым исходным кодом становится всё более популярным, а темпы изменений ускоряются. Из-за такого ускоренного развития зависимость от аппаратного обеспечения оказывает влияние гораздо быстрее, чем предполагали традиционные сроки и формы использования (рис.14).

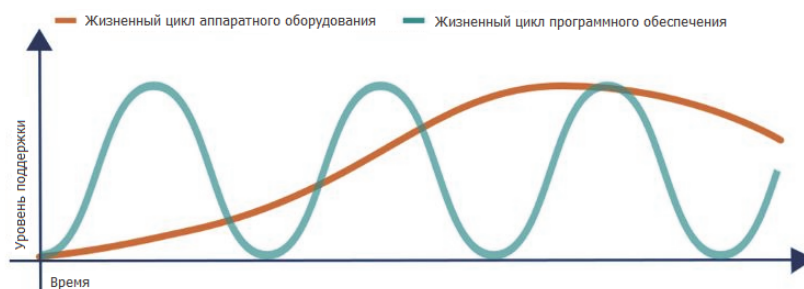


Рис.14. Несоответствие жизненных циклов аппаратного оборудования и ПО

Несоответствия в жизненном цикле можно избежать, если

модернизировать не только производительность, но и надежность как аппаратного, так и программного обеспечения. Первым шагом является выбор платформ, рассчитанных на долгосрочную поддержку. Это означает, что пакеты программного обеспечения были проверены в железнодорожной среде, а не просто заимствованы из быстро меняющихся потребительских или облачных экосистем. Это также стабильные и поддерживаемые операционные системы с известным планом поддержки. Вторым шагом является разделение системных уровней, чтобы они могли развиваться независимо, что включает в себя аппаратное обеспечение, операционную систему, бизнес-логику и платформу. Разделение позволяет обновлять одну часть, не нарушая работу всего остального. В этом контексте это также помогает работать с семействами продуктов, которые механически и электрически совместимы между поколениями – возможна настройка и масштабирование без необходимости перепроектирования с нуля.

И, наконец, планирование жизненного цикла не ограничивается уровнем компонентов. Это также означает наличие процессов мониторинга устаревания, путей модернизации и стратегий использования вторичных источников, особенно для систем, которые должны оставаться в эксплуатации в течение 15 и более лет.

Если объединить все эти аспекты, то в результате получится платформа, которая подходит не только на данный момент, но и на будущее.

*Источники: railwaypro.com, 01.09.2025 (англ. яз.);  
сайт duagon.com (англ. яз.)*

## СЕВЕРНАЯ АМЕРИКА

### **Идут переговоры о слиянии железных дорог Union Pacific и Norfolk Southern**

Североамериканские железные дороги первого класса Union Pacific (UP) и Norfolk Southern (NS) подтвердили, что находятся на начальной стадии переговоров о возможном слиянии. Железная дорога UP располагает сетью линий протяженностью 52 тыс. км на территории 23 штатов на западе США, сеть NS длиной 31 тыс. км обслуживает 22 штата на востоке США.

По данным информационного агентства Reuters, капитализация Union Pacific оценивается величиной 138 млрд долл., Norfolk Southern – 63 млрд долл. Их слияние приведет к образованию мегакорпорации на рынке

грузовых железнодорожных перевозок США. Reuters также отмечает, что при администрации Дональда Трампа Совет по наземному транспорту США (Surface Transportation Board, STB) смягчил подход к сделкам по слияниям и поглощениям на железнодорожном транспорте.

В результате объединения UP и NS впервые в истории США может появиться железная дорога, способная перевозить грузы от восточного до западного побережья страны по собственной инфраструктуре.

Предыдущая крупная сделка стоимостью 31 млрд долл. США в железнодорожной отрасли Северной Америки была закрыта в марте 2023 г. В результате слияния железных дорог Canadian Pacific и Kansas City Southern была образована компания Canadian Pacific Kansas City (CPKC), которая располагает сетью линий протяженностью 36 тыс. км, проходящих от Мексики до Канады через территорию США.

*Источник: zdmira.com, 25.07.2025*

### **Акционеры одобрили слияние железных дорог Union Pacific и Norfolk Southern**

На состоявшихся 14 ноября 2025 г. собраниях акционеров североамериканских железных дорог первого класса Union Pacific (UP) и Norfolk Southern (NS) подавляющим числом голосов было одобрено слияние этих двух компаний. О переговорах между ними стало известно летом 2025 г. Поглощение NS со стороны Union Pacific приведет к созданию первой в Северной Америке трансконтинентальной железной дороги, соединяющей восточное и западное побережье США. Суммарная протяженность ее линий превысит 80 тыс. км.

В результате слияния за каждую акцию NS акционеры этой компании получают одну акцию UP и 88,82 долл. США. Акционеры UP на собрании одобрили выпуск дополнительных акций компании.

Сделка, стоимость которой оценивают величиной 88 млрд долл. США, еще должна получить одобрение регулятора – Совета по наземному транспорту США (STB). Ожидается, что она будет закрыта в 2027 г.

*Источник: Железные дороги мира.-2025.-№12.-с.6*

## **Проект ВСМ в Калифорнии лишился федерального финансирования**

Министерство транспорта США отменило выделение неизрасходованных грантов в размере около 4 млрд долл. на финансирование строительства высокоскоростной линии Сан-Франциско – Лос-Анджелес, за которое отвечает Транспортная администрация штата Калифорния (CHSRA). За 16 лет на проект было выделено федеральное финансирование в размере 15 млрд долл., однако сроки выполнения работ не выдерживались.

Решению предшествовала публикация доклада Федеральной железнодорожной администрации США (FRA), в которой деятельность CHSRA подверглась жесткой критике. В докладе, в частности, отмечается, что CHSRA не смогла представить реалистичный график завершения строительства даже первого участка ВСМ к 2033 г. и нарушила сроки завершения тендерных процедур по приобретению подвижного состава для ВСМ.

В настоящее время стоимость проекта ВСМ оценивается в 135 млрд долл. Минтранс отметил, что на эту сумму каждый житель Сан-Франциско и Лос-Анджелеса смог бы совершить около 200 авиаперелетов между этими городами.

*Источник: Железные дороги мира.-2025.-№8.-с.2*

## **АЗИЯ**

### **Железные дороги Турции: курс на неуклонный рост**

*В Турции взят курс на развитие железных дорог страны – их протяженность в предстоящие 30 лет может вырасти на 8500 км. Параметры национального бюджета на 2025 г. подтверждают реальность достижения этой цели.*

На обновление железнодорожной инфраструктуры страны турецкое правительство планирует направить в 2025 г. 221 млрд турец. лир (по текущему курсу – примерно 5,1 млрд евро). Этот бюджет распределен между министерством транспорта и инфраструктуры (93,3 млрд лир), государственными железными дорогами (TCDD – 96,4 млрд лир), национальным оператором грузовых и пассажирских перевозок TCDD Taşımacılık (31,6 млрд лир). Кроме того, отдельный бюджет выделен

министерству промышленности на поддержку госкомпании по производству подвижного состава Türasaş.

Ключевым направлением в сфере инвестиций является формирование сети магистральных линий, в том числе высокоскоростных, которые должны связать крупные города. Кроме того, в центре внимания – модернизация региональных железных дорог с целью приведения их к современным стандартам. В Турции развитие железнодорожной сети связывают с решением проблем перегруженности автодорог и местных воздушных линий, а также загрязнения окружающей среды. В настоящее время власти Турции подходят к финансированию транспортной отрасли в контексте достижения к 2053 г. углеродной нейтральности.

В то же время модернизация основных железнодорожных коридоров нацелена на увеличение объемов грузовых перевозок в международном сообщении. Это должно способствовать укреплению позиций Турции в качестве ключевого звена транспортной цепи в направлении восток – запад, связывающей Европу, Ближний Восток и Восточную Азию. Турция также заинтересована в развитии коридора «Север – Юг», соединяющего районы Персидского залива и Красного моря с Восточной Европой, Черным морем, Кавказским регионом и Россией.

#### ***Развитие национальной сети железных дорог***

В настоящее время в ведении госкомпании TCDD находится сеть железных дорог протяженностью 13 919 км, из которых 2251 км относятся к высокоскоростным или скоростным линиям, 7142 км электрифицированы и 8046 км оборудованы системами управления движением поездов. В то же время на ряде местных железных дорог диспетчерское управление осуществляется по телефону или путем передачи сообщений на бумажных носителях или вовсе отсутствует.

Согласно долгосрочным планам, к 2053 г. намечено построить 8544 км новых железных дорог, из которых не менее 6425 км относятся к категории линий, рассчитанных на скорость движения от 160 до 250 км/ч. В том числе доля двухпутных магистральных линий должна вырасти с 13 до 38 %.

Планируется также строительство 1474 км традиционных линий, 393 км высокоскоростных (из расчета на скорость от 250 до 300 км/ч), а кроме того, сверхскоростной линии длиной 262 км между Анкарой и Стамбулом, рассчитанной на скорость 400 км/ч. К 2053 г. число провинций с действующими высокоскоростными линиями должно вырасти с 8 до 52.

Доля электрифицированных участков, а также оборудованных устройствами СЦБ вырастет соответственно с 46 и 53 % до 90 % в обеих категориях. Рост объемов грузовых перевозок должен сопровождаться развитием сети объединенных транспортно-логистических центров,

призванных оптимизировать сообщение между турецкими портами, грузовыми мультимодальными терминалами, промышленными зонами и горнодобывающими кластерами.

TCDD также планируют к 2053 г. покрывать до 35 % потребности в энергии за счет ее получения из возобновляемых источников. Объявлены планы по строительству двух электростанций на солнечных батареях. В бюджете на 2025 г. заложены средства на установку солнечных батарей мощностью 12 МВт на крышах станционных зданий в районе Стамбула для обеспечения электроэнергией пригородной железнодорожной сети Marmaray. В 2025 – 2028 гг. в окрестностях Анкары запланирован к реализации проект сооружения электростанции на солнечных батареях мощностью 70 МВт.

### ***Железные дороги на транспортном рынке***

К 2053 г. в Турции планируется существенно увеличить долю железных дорог на транспортном рынке страны, в том числе в пассажирских перевозках с 0,96 % (19,5 млн чел.) в 2023 г. до 5,3 % (145 млн чел.) в 2035 г. и до 6,2 % (270 млн чел.) к 2053 г.

Доля железных дорог на национальном рынке грузовых перевозок должна вырасти с 5,1 (55 млн т) до 21,9 % (448 млн т). Также поставлена задача увеличить с 6 млн до 46 млн т ежегодный объем грузовых железнодорожных перевозок в международном сообщении.

### ***Проекты стратегической важности***

Самый крупный проект железнодорожного строительства в Турции охватывает стратегический коридор, связывающий столицу Анкару с Измиром, третьим по величине городом страны и крупным портом на побережье Эгейского моря. Бюджет проекта разделен между министерством транспорта (11 млрд лир) и TCDD (9 млрд лир).

Большая часть существующей исторической железной дороги между этими городами была построена еще в XIX в. Она представляет собой окружную трассу протяженностью 824 км с общим временем в пути около 14 ч. Новая линия длиной 642 км будет оснащена современными системами СЦБ и электрифицирована на переменном токе напряжением 25 кВ, частотой 50 Гц, что обеспечит движение поездов со скоростью до 200 км/ч, а время в пути может сократиться до 3 ч 30 мин.

Строительство новой железной дороги началось в 2007 г., однако проблемы с финансированием привели к существенным задержкам в продвижении проекта и разделению его на этапы. Ведется сооружение нового участка длиной 152 км от примыкания к линии Анкара – Конья на станции Коджахаджылы, что в 27 км к югу от города Полатлы, до Афьон-Карахисара. Также выполняются работы по реконструкции линии от Афьон-Карахисара до Измира, проходящей через города Ушак и Маниса.

Планируется построить 49 тоннелей, 56 виадуков, 385 подземных и надземных переходов и 779 мостов. По прогнозам министерства транспор, линия будет открыта для движения как грузовых, так и пассажирских поездов к концу 2027 г.

Масштабная реконструкция проводится и на участке между станциями Халкали в европейской части Стамбула и Капикуле на границе с Болгарией. Участок входит в состав единственного в Турции железнодорожного коридора, связывающего страну с Евросоюзом, развитие которого необходимо для наращивания грузовых перевозок. На реконструкцию участка Капикуле – Черкезкёй длиной 153 км из фондов Евросоюза выделено 275 млн евро. Основную же часть финансирования обеспечивает министерство транспорта.

На реализацию проекта выделено 42 млрд лир в период 2021 – 2027 гг., и только в 2025 г. будет освоено 13 млрд лир. Наиболее сложной частью программы строительства на сегодня является 9-километровый новый участок Халкали – Испартакуле, который в основном проходит в тоннеле.

По данным правительства, пропускная способность новой линии длиной 229 км будет в 4 раза выше, чем старой, а время в пути для грузовых поездов сократится с 5 до 3 ч 30 мин. Скорость движения пассажирских поездов вырастет до 200 км/ч, что уменьшит время поездки с 4 ч до 90 мин. Несмотря на имеющиеся задержки при проведении работ, планируется сдать линию в эксплуатацию в намеченный срок – в конце 2025 г.

### ***Восточное направление***

Правительство страны также делает акцент на развитии транзитного потенциала грузовых железнодорожных перевозок на направлении к восточной границе.

В бюджете на 2025 г. заложено финансирование строительства новой линии от города Карс на северо-востоке страны через Ыгдыр и Аралык до пограничного пункта Дилуджу. Всего на турецком участке линии планируется построить пять станций. И далее линия должна пересечь границу с Азербайджаном и пойти через территорию Нахичеванской автономной республики. Завершить строительство планируется в 2029 г. Проект стоимостью 139 млрд турец. лир предусматривает сооружение двухпутной линии, ее электрификацию и развертывание систем сигнализации, а также включает оказание консультационных услуг.

Ожидается, что железная дорога сформирует западное окончание планируемого азербайджанского Зангезурского коридора, в котором задействуют реконструированную инфраструктуру существовавших во времена СССР железнодорожных участков. Таким образом, будет обеспечено соединение каспийских портов Азербайджана с Турцией и

европейскими странами. Нерешенной остается проблема, связанная с прохождением в Зангезурском коридоре участка длиной примерно 45 км через Армению. В случае достижения соглашения между Азербайджаном и Арменией там построят новую железную дорогу.

В 2025 г. существенную финансовую поддержку должны получить еще два крупных проекта. Для проекта ВСМ Бандырма – Бурса – Эскишехир – Османели длиной 201 км выделяется 15 млрд лир. После открытия линия впервые свяжет центр автомобилестроения в Бурсе с основной сетью железных дорог страны.

Строительство участка Бурса – Эскишехир длиной 106 км после многочисленных задержек (первоначально его открытие планировалось в 2017 г.) должно завершиться в 2025 г. Полностью линию введут в эксплуатацию в конце 2026 г., что позволит сократить время в пути от Бурсы до Анкары до 2 ч 15 мин, а до Стамбула – до 1 ч 15 мин.

Второй приоритетный проект – модернизация железнодорожного коридора длиной 286 км в южной части страны, связывающего средиземноморский порт Мерсин и город Адана с промышленными центрами в Османе и Газиантепе.

В 2025 г. министерство транспорта направит 17 млрд лир на работы по электрификации и ремонту пути. TCDD профинансируют в объеме 2 млрд лир аналогичные работы на участках, расположенных между Аданой и Газиантепом, общей протяженностью 140 км.

Проект включает как реконструкцию существующих участков, так и строительство новых спрямляющих, что позволит сократить протяженность маршрута между Аданой и Газиантепом с 315 до 235 км. Планировалось работы по обновлению коридора завершить в конце 2027 г., однако регион, через который он проходит, в том числе и инфраструктурные объекты, серьезно пострадал в результате разрушительного землетрясения в феврале 2023 г. Дополнительно TCDD на период 2023 – 2029 гг. выделяют 34 млрд лир на ликвидацию последствий землетрясения, в том числе 5 млрд – в 2025 г.

### ***Проекты реконструкции и ремонта***

В 2025 г. средства предусмотрены и на ряд других проектов, в том числе на обновление и реконструкцию скоростных и высокоскоростных линий, а также других магистралей, включая:

- реконструкцию до уровня ВСМ коридора Еркёй – Кайсери (завершение – 2029 г., бюджет – 13,6 млрд лир);
- восстановление линии Дивриги – Эрзинджан – Эрзурум – Карс протяженностью 660 км в составе коридора до восточной границы (завершение – 2029 г., на 2025 г. выделено 4,4 млрд лир);



- модернизацию до уровня стандартов ВСМ линии Конья – Караман – Нигде – Мерсин (завершение – 2027 г., в бюджете TCDD выделено 5,8 млрд лир);
- модернизацию ВСМ Анкара – Сивас (бюджет TCDD – 6,5 млрд лир);
- подготовительный этап работ по сооружению традиционной двухпутной линии Кырыккале – Чорум длиной 120 км (общая стоимость – 89 млрд лир, бюджет TCDD на 2025 г. – 4 млрд лир, завершение строительства – 2030 г.);
- заключительный этап реализации проекта пригородной линии Gaziray в городе Газиантеп на юге Турции (стоимость – 883 млн лир).

В 2025 г. правительство выделило 5,3 млрд лир на электрификацию существующих линий, включая участки общей длиной 36 км в окрестностях городов Чукурова (провинция Адана) и Искендерун (3,2 млрд лир), а также нового участка, соединяющего глубоководный черноморский порт Фильос и город Зонгулдак (2,1 млрд лир, в том числе на оснащение средствами ЖАТ).

Финансовая поддержка предусмотрена и по проектам, улучшающим связность в грузовых перевозках:

- сооружение двухпутной 12-километровой линии, связывающей промышленный комплекс в Синджане, к западу от Анкары, с жилыми районами Йеникента и Казана (TCDD выделяют 2 млрд лир, завершение – 2027 г.);
- строительство 15 участков, соединяющих промышленные и коммерческие районы с национальной сетью железных дорог (работы будут проведены в 2026 – 2030 гг., стоимость – 3,1 млрд лир);
- сооружение семи логистических центров и двух складских комплексов в Стамбуле, Сивасе, Мардине, Кайсери, Биледжике, Конье, Нигде, Ширнаке и Мерсине. Общая стоимость этой программы, рассчитанной до 2032 г., составляет 18,3 млрд лир, в 2025 г. выделяется 2,6 млрд лир.

### ***Проект железнодорожного обхода Стамбула***

Проект железнодорожного обхода Стамбула планировался в течение длительного периода, однако и в настоящее время существенного прогресса в части как финансирования, так и строительства не наблюдается. Для пропуска грузовых поездов в районе Стамбула используется проходящая через тоннель под проливом Босфор линия Marmaray. Однако на этой линии с интенсивным пассажирским движением возможно выделение ограниченного числа ниток графика для грузовых поездов.

Названа окончательная стоимость проекта, который ведется под началом министерства транспорта, – 206,4 млрд лир. В бюджете 2025 г.

выделен 1 млн лир – минимальная сумма, требуемая для организации тендеров на строительные и консалтинговые работы.

Обход войдет в состав линии Адапазары (к востоку от Стамбула) – Чаталджа (к западу от Стамбула). Таким образом, он обогнет городскую агломерацию с севера, пересекая Босфорский залив по мосту Султана Селима Явуза с двумя железнодорожными путями.

Эта линия, которую планируется использовать для пропуска как грузовых, так и пассажирских поездов, будет обслуживать ряд крупных транспортных узлов, включая станцию на линии Marmaraу в городе Гебзе, к юго-востоку от Стамбула, а также международный аэропорт имени Сабихи Гёкчен на азиатской стороне Стамбула и международный аэропорт Стамбул на его европейской стороне. Предусматривается примыкание линии к существующей национальной сети на станции Халкали, которую планируется связать с европейскими странами реконструированным коридором.

#### *Долгосрочные планы*

В настоящее время в Турции также рассматривают результаты исследований на предмет выбора вариантов модернизации существующих линий, в том числе с изменением трассы и новыми участками.

В бюджете 2025 г. на эти цели предусмотрено 287 млн лир. TCDD в свою очередь выделяют 193 млн лир на консультационные услуги, ТЭО и оценки воздействия на окружающую среду по не менее чем 13 проектам, из которых девять касаются модернизации существующих линий и пять – строительства новых железных дорог. В их числе линии:

- Адьяман (столица одноименного ила на юго-востоке Турции) – узловая станция Гёльбаши на линии Малатья – Кахраманмараш;
- Диярбакыр – Шанлыурфа – Мардин;
- Эрзинджан – Гюмюшхане – Трабзон;
- Еркёй – Улукышлой через Кыршехир и Аксарай;
- Мардин – Мазыдагы (конечная станция линии в Диярбакыр).

Кроме этого, министерство транспорта выделило 94 млн лир на исследовательские работы по трем новым магистралям:

- 30-километровой линии вдоль западного побережья Черного моря, связывающей Карасу в провинции Сакарья с Акчакоджей и Зонгулдаком;
- 15-километровой линии между городами Дёртйол на Средиземноморском побережье и Хасса в коридоре Османие – Алеппо (Сирия);
- альтернативному маршруту между Адьяманом и городом Малатья в Восточной Турции.

Изучаются также возможности строительства подъездных путей к ряду промышленных зон. В целом новым железнодорожным строительством планируется охватить 59 турецких провинций из 81. Только на исследовательские работы за последнее время выделено 172 млн лир. Семь из наиболее крупных проектов реализуются на внебюджетные средства. Это прежде всего подъездные пути к индустриальным паркам в городах Сакарья и Чорлу на северо-западе Турции, Кютахья, Бозуюк (провинция Биледжик) и Конья на юго-западе страны, а также к различным промышленным зонам в городах Измит на северном побережье Мраморного моря и Кахраманмараш на юго-востоке страны.

### ***Инвестиции в подвижной состав***

Объем финансирования турецкого национального оператора пассажирских и грузовых перевозок TCDD Taşımacılık на 2025 г. в рамках реализации его долгосрочной программы обновления подвижного состава составляет около 146 млрд лир (таблица 1). Основной акцент сделан на дальнейшем развитии национальной цепочки поставок от турецкого изготовителя подвижного состава – государственной компании TURASAŞ.

Таблица 1

**Инвестиции в подвижной состав компании TCDD Taşımacılık**

Статьи расходов	Количество, ед.	Период поставок, годы	Объем закупок в 2025 г., млн турец. лир
Магистральные локомотивы	40	2016 – 2027	11 469
Электропоезда	56	2016 – 2028	63 940
Маневровые локомотивы с тяговыми аккумуляторными батареями	7	2017 – 2027	82
Магистральные электровозы	95	2017 – 2027	26 201
Бортовое оборудование для восстановительных поездов	—	2017 – 2028	13 459
Оснащение депо для подвижного состава	—	2018 – 2027	24 298
Пассажирские вагоны	49	2024 – 2026	4729
Всего		2016 – 2028	145 950

В марте 2024 г. TCDD Taşımacılık подписал контракт с TURASAŞ на поставку 95 магистральных электровозов E5000. В декабре 2024 г. размещен заказ стоимостью 453 млн евро на производство 14 электропоездов, рассчитанных на скорость движения 225 км/ч. Первые поставки этих поездов должны начаться уже в 2025 г., а все 14 ед. будут переданы в эксплуатацию к 2031 г.

*Источники: Материалы железных дорог Турции TCDD ([www.tcdd.gov.tr](http://www.tcdd.gov.tr));  
компании TURASAŞ ([www.turasas.gov.tr](http://www.turasas.gov.tr));  
Railway Gazette International, 2025, № 3, pp.30-33;  
Железные дороги мира.-2025.-№5.-с.18-23*

## **Железным дорогам Индии необходимы реформы**

*Власти Индии последовательно поддерживают развитие железных дорог страны, финансируя проекты строительства новых линий, обновления подвижного состава, мероприятия по повышению надежности и безопасности перевозок. Однако для изменения давней тенденции снижения доли оператора железнодорожных перевозок Indian Railways (IR) на транспортном рынке, кроме инвестиционной поддержки, необходимы радикальные реформы.*

Усилению позиций железных дорог в общей транспортной структуре страны отводится заметное место в рамках национальной стратегии развития *Viksit Bharat*, нацеленной на вывод Индии на уровень развитых стран к 2047 г. – 100-летию получения независимости.

Индийские власти признают роль железнодорожного транспорта в развитии экономического потенциала страны, внутренних и внешних транспортных связей и прилагают значительные усилия для того, чтобы наращивание железнодорожной инфраструктуры соответствовало темпам роста экономики. Приоритетными с точки зрения инвестиций в развитие железнодорожной инфраструктуры признаны: направления с массовыми перевозками энергетических грузов, минерального сырья и цемента; подходы к портам и семь коридоров категории *High Density Network* с высокими размерами движения поездов.

В национальном бюджете Индии на 2025/2026 финансовый год IR на капитальные расходы выделено 2652 млрд рупий, включая 100 млрд рупий, которые IR получают из внебюджетных источников. Таким образом, IR располагают таким же бюджетом, как и в предыдущем финансовом году, и несколько меньшим, чем в 2023/2024 году. По оценке правительства, в ближайшие 4 - 5 лет будут завершены проекты суммарной стоимостью 4,6 трлн рупий, включая строительство новых железных дорог и искусственных сооружений, дополнительных путей на эксплуатируемых линиях, а также завершение программы электрификации. Годовые расходы на повышение безопасности движения увеличены с 1,08 до 1,14 трлн рупий. Планируется их наращивание до 1,16 трлн в следующем финансовом году.

В течение 12 мес намечено приобрести 1600 электровозов и 100 тепловозов, а также 9423 пассажирских и 38 тыс. грузовых вагонов. Долгосрочная программа обновления пассажирского парка предусматривает закупку 17,5 тыс. вагонов, в том числе 100 составов из вагонов *Amrit Bharat* для бюджетных ночных поездов и 200 электропоездов *Vande Bharat* для междугородных поездов в конфигурациях со спальными местами и местами для сидения. Выполнение этой программы в течение двух-трех лет позволит обеспечить комфортное обслуживание сообщений между крупными

городами страны. Кроме того, планируются поставки 50 электропоездов Namo Bharat для работы на региональных направлениях.

В течение 6 лет намечено на всей сети IR развернуть систему автоматической локомотивной сигнализации Kavach собственной разработки с обменом информацией по радиоканалу между локомотивом и стационарным оборудованием. Работы уже развернуты на линиях суммарной длиной 15 тыс. км, в ближайшее время будут оснащены 10 тыс. локомотивов, ведется подготовка 12 тыс. специалистов, включая членов локомотивных бригад и технический персонал.

Помимо средств, предоставленных правительством на инвестиционные проекты, IR планируют в 2025/2026 году использовать 2990,6 млрд рупий из собственных доходов на покрытие эксплуатационных расходов, взносы в пенсионный и резервный фонды, что на 7,7 % больше, чем в предыдущем году, и на 18,3 % больше, чем в 2023/2024 году. Доходы в 2025/2026 году планируются на уровне 3021 млрд рупий.

Доходная часть бюджета отражает продолжение тенденции отставания темпов роста объемов железнодорожных перевозок от темпов роста экономики. Объем грузовых перевозок запланирован в 2025/2026 финансовом году на уровне 1700 млн т (по сравнению с 1650 млн и 1588 млн т в предыдущие годы), грузооборот – на уровне 967 млрд ткм. При 4 %-ном росте доходы от грузовых перевозок прогнозируются величиной 1880 млрд рупий.

В пассажирских перевозках оценки выше: при 8 %-ном приросте объема перевозок доходы заданы величиной 928 млрд рупий (+16 % относительно предыдущего года). Тем не менее пассажирские перевозки остаются убыточными.

### ***IR на рынке грузовых перевозок***

Доля железных дорог на национальном рынке грузовых перевозок уменьшилась с 89 % в 1950 г. до 61 % в начале 1980-х годов и 37 % к концу 1990-х, а на сегодняшний день оценивается на уровне 26 % по объему перевозок и 29 % по грузообороту. Аналогичным образом их доля на национальном рынке пассажирских перевозок сократилась с 74 % в 1950 г. до 6 - 8 % в настоящее время.

Стоит отметить, что в отчете Национального комитета по вопросам стратегии развития транспорта (NTDPC) за 2014 г. было указано, что IR могли бы к концу периода, охватываемого 15-м национальным пятилетним планом экономического развития (т.е. к концу 2031/2032 финансового года), увеличить свою долю на рынке грузового транспорта до 50 %, но для этого необходимо было в течение двух десятилетий поддерживать совокупный среднегодовой темп роста объемов грузовых перевозок на уровне 12%. С

учетом прогнозируемых темпов роста индийской экономики сохранить 30 %-ную долю можно было бы и со среднегодовым темпом роста перевозок свыше 10 %. Однако в действительности тенденция снижения рыночной доли IR остается неизменной. Одной из причин отставания объемов железнодорожных перевозок от темпов развития индийской экономики эксперты считают неоправданное повышение грузовых тарифов.

В настоящее время логистический сектор экономики страны обеспечивает работой 22 млн чел. Здесь создается 5 % ВВП Индии. Согласно экспертной оценке компании NITI Aayog – RMI – India, коммерческая деятельность порождает потребность в перевозках 4,6 млрд т в год и грузообороте 3 трлн ткм. Темпы роста ВВП Индии в ближайшие несколько лет прогнозируются в диапазоне от 7 до 8 % в год благодаря наращиванию экспорта, развитию сектора электронной торговли и росту рынка розничной торговли. Только рынок электронной торговли, согласно прогнозам, может вырасти с более чем 112 млрд до 299 млрд долл. США к 2029 г., отражая наращивание мощности промышленного сектора страны.

Соответственно увеличивается потребность в перемещении товаров. В ближайшие годы совокупный среднегодовой темп роста спроса на грузовые перевозки прогнозируется в пределах от 8 до 10 % (рис. 15).

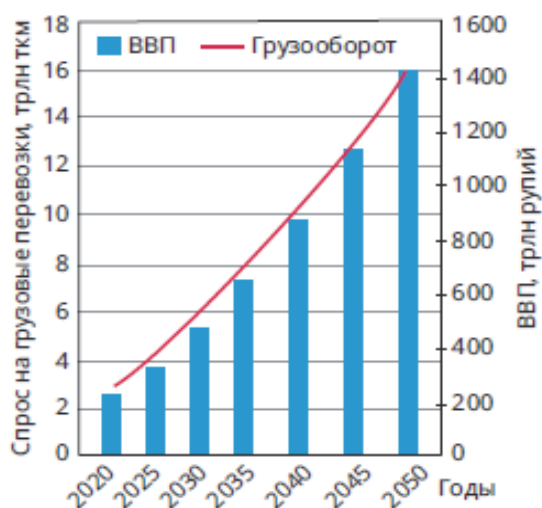


Рис. 15. По прогнозу, спрос на грузовые перевозки будет расти в соответствии с ВВП в течение следующих трех десятилетий

Кроме того, Индия принимает активное участие в мировой кампании борьбы с изменениями климата и ставит целью к 2030 г. сократить выбросы углекислого газа в расчете на единицу ВВП на 35 % по отношению к уровню

2005 г. Общеизвестно, что перераспределение перевозок в пользу железных дорог является эффективной мерой декарбонизации грузового транспорта.

### ***Национальный план развития железных дорог***

При формировании обнародованного в 2021 г. «Национального плана развития железнодорожного транспорта» (NRP) на период до 2030 г. в целях прогнозирования спроса на перевозки основных родов грузов на перспективу был выполнен анализ совокупных объемов их перевозок в 2017/2018 и 2018/2019 финансовых годах. В 2017/2018 финансовом году всеми видами транспорта было перевезено 4464 млн т грузов, из которых 1163 млн т (26 %) пришлось на долю IR. В 2018/2019 году 1829,2 млн т было перевезено на расстояния до 300 км, а 2245 млн т – на более дальние. IR выполнили такой же объем перевозок грузов на дальние расстояния, как в 2007/2008 году, но их доля на транспортном рынке уменьшилась с 51,5 до 32,4 %.

Важно отметить, что заложенный в плане NRP рост объема перевозок предусматривалось получить при 30 %-ном снижении грузовых тарифов и увеличении средней скорости грузовых поездов с 25 до 50 км/ч.

Сектор грузовых перевозок IR зависит от отправителей массовых, прежде всего насыпных и навалочных грузов, для которых железные дороги являются наиболее приемлемым видом транспорта.

Но более 1500 млн т отправляемых грузов к этой категории не относятся, и их перевозки выполняет автомобильный транспорт, причем нередко на расстояния 300 км и более. Согласно экспертным оценкам, у грузоотправителей имеется не менее 1 млрд т грузов для перемещения на расстояния в среднем более 700 км (преимущественно контейнеризованных либо в виде укрупненных грузовых мест), которые по железным дорогам можно было бы перевозить не поездными, а повагонными отправками. Но эти возможности по большому счету не используются. Чтобы изменить сложившуюся ситуацию, IR необходимо сотрудничать с другими видами транспорта. Это позволит обеспечить на регулярной основе хотя бы минимально необходимые для оправдания затрат потоки грузов, перевозимых в мультимодальных сообщениях.

### ***Пути наращивания провозной способности***

При формировании национального плана NRP был проведен анализ узких мест на полигоне IR, без устранения которых невозможен значительный рост перевозок. В частности, выделили две группы линий: High Density Network протяженностью 11 тыс. км, доля которой в суммарной эксплуатационной длине IR составляет 16 %, а в перевозках – 41 %, и Highly Utilised Network с долей в суммарной эксплуатационной длине, равной 35 %, и в перевозках – 40 %.

Сравнение прогноза увеличения спроса на грузовые и пассажирские перевозки свидетельствовало, что даже при успешном завершении всех проектов модернизации инфраструктура IR не позволит освоить ожидаемый прирост спроса. В частности, прогнозируемые грузопотоки в коридорах Дели – Колката, Мумбаи – Колката, Дели – Гаухати и Мумбаи – Ченнай уже к 2021 г. могли превысить имеющуюся провозную способность. Аналогичный вывод был сделан в отношении еще трех направлений.

IR в соответствии с целями NRP санкционировали подготовку технико-экономических обоснований для создания трех дополнительных выделенных грузовых коридоров: Восток – Запад протяженностью 2328 км Палхар – Камаркунду (поблизости от Колкаты); Север – Юг протяженностью 2327 км Пиртхала (поблизости от Дели) – Аракконам (поблизости от Ченная); Восточного побережья протяженностью 1115 км Хиджли (поблизости от Харагпура) – Виджаявада.

Что касается первых двух выделенных коридоров, то к настоящему времени Восточный коридор работает на всем протяжении, строительство Западного планировалось завершить в 2025 г.

### ***Пассажирские перевозки***

Стратегия развития пассажирских перевозок IR затрагивает интересы значительной доли жителей страны с населением более 1,4 млрд чел. В последнее время мобильность жителей Индии значительно увеличилась. Спрос на железнодорожные перевозки уже сейчас значительно превышает предложение и, по всей видимости, в перспективе будет расти быстрыми темпами, учитывая размеры территории страны, увеличение численности среднего класса, тенденции урбанизации и внимание к проблемам экологии.

Заложенный в бюджете 2025/2026 финансового года 16 %-ный рост доходов от пассажирских перевозок в значительной степени должен быть обеспечен повышением стоимости билетов в вагонах более высокого класса (с кондиционированием воздуха) в диапазоне от 20 до 30 %. Эта инициатива обусловлена ростом спроса на такие услуги.

С одной стороны, у населения имеются серьезные претензии к качеству перевозочных услуг IR, а с другой – существует общественный запрос на наращивание числа предоставляемых пассажирских мест, который железные дороги удовлетворить не в состоянии. Наиболее узким местом являются семь перегруженных коридоров, входящих в группу High Density Network, где невозможно обеспечить сколько-нибудь приемлемые скорости движения поездов. Финансовая отчетность IR свидетельствует об убыточности пассажирских перевозок в вагонах всех классов, за исключением вагонов с кондиционированием воздуха.



В 2023/2024 финансовом году только 4,7% всех поездок были совершены в вагонах высокого класса. При средней дальности поездки 750 км их доля в пассажирообороте IR составила 22 %, а в суммарном доходе от пассажирских перевозок – 52 %.

Показатели пассажирских перевозок IR после пандемии коронавируса не восстановились до уровня 2018/2019 финансового года (8439 млн чел.): в 2022/2023 году объем перевозок приблизился к 6396 млн чел. Железные дороги встречают растущую конкуренцию со стороны бюджетных авиакомпаний в секторе перевозок в вагонах высокого класса, а также автобусных компаний, располагающих современным подвижным составом повышенной вместимости, и личного пассажирского автотранспорта.

Национальные железные дороги нуждаются в скоординированной стратегии реорганизации сектора пассажирских перевозок, призванной переориентировать его услуги и тарифы таким образом, чтобы поездки по железной дороге были предпочтительнее, чем услуги бюджетных авиакомпаний и пользование личными автомобилями. Важнейшим фактором реформирования должно стать выделение грузовых и пассажирских перевозок в самостоятельные секторы коммерческой деятельности. Перекрестное субсидирование убыточных пассажирских перевозок из доходов от грузовых сопряжено с повышением грузовых тарифов, что снижает конкурентоспособность железных дорог.

Основу коммерческой деятельности сектора пассажирских перевозок должны обеспечивать междугородные поезда с местами для сидения в дневном варианте и спальными в ночном. Весь спектр услуг таких перевозок на средние и дальние расстояния должен быть обеспечен подвижным составом с адекватными скоростными характеристиками и комфортом для пассажиров, включая кондиционирование воздуха, а также качественными услугами.

Предоставлению пассажирам качественных перевозочных услуг в междугородных поездах способствует наращивание парка поездов Vande Bharat с улучшенными скоростными характеристиками в дополнение к комфортабельным пассажирским экспрессам Shatabdi с местами для сидения и Rajdhani со спальными местами.

Перевозки в вагонах с местами низшего класса являются серьезным бременем для IR. В 2023/2024 году при зарегистрированной средней дальности поездки 57 км их доля в общем количестве поездок составила 10,5 %, в пассажирообороте – 3,8 %, а в суммарном доходе от пассажирских перевозок – лишь 0,8 %. Поезда, следующие с большим числом остановок, недостаточно эффективно используют время занятия инфраструктуры и станций.

Предпочтительнее, чтобы поезда, перевозящие пассажиров на короткие расстояния с большим числом остановок, эксплуатировались отдельными предприятиями, контролирующими мультимодальные сети транспортных сообщений местного значения при участии властей соответствующих штатов.

### ***Инвестиционные приоритеты***

Распыление доступных ресурсов между множеством проектов, характерное для настоящего времени, не является оптимальным путем для решения проблем перегруженности железнодорожных линий, станций и терминалов. Необходима выработка системы инвестиционных приоритетов.

Перерасход финансов и несоблюдение сроков при реализации инфраструктурных проектов характерны для страны в целом. Согласно данным министерства статистики и реализации программ, по состоянию на 1 апреля 2024 г. под его контролем находились 1873 проекта, включая 612 проектов с бюджетом, превышающим 10 млрд рупий, и 1261 проект с бюджетом свыше 1,5 млрд рупий. Из их числа по 449 проектам суммарно величина фактических затрат на 18,7 % превысила санкционированный уровень (было израсходовано 31,9 трлн рупий вместо положенных 26,9 трлн рупий), причем железнодорожные проекты оказались в числе самых крупных нарушителей финансовой дисциплины: суммарно по 249 проектам превышение допустимых затрат составило 54 % (израсходовано 6,85 трлн рупий вместо 4,44 трлн рупий). Аналогичным образом складывается ситуация с превышением установленных сроков реализации проектов: из 1873 подконтрольных министерству проектов по 779 задержка с реализацией в среднем превышала 36 месяцев, а еще по 119 – более 60 месяцев.

Необходимо выделять ресурсы проектным структурам целевым назначением для решения конкретных задач, разработать и ввести в действие систему поощрений и штрафных санкций, стимулирующую соблюдение временного регламента разработки и реализации проектов.

*Источники: По материалам компании Dedicated Freight Corridor Corporation of India (dfccil.com);  
Railway Gazette International, 2024, № 10, pp. 30 – 35;  
Railway Gazette International, 2025, № 4, pp. 43 – 45;  
Железные дороги мира.-2025.-№5, с.24-29.*

## **Железные дороги Индии вышли на второе место в мире по объему грузовых перевозок**

В 2024/2025 финансовом году железные дороги Индии (IR) перевезли более 1617 млн т грузов, что на 1,68 % выше показателя предыдущего года. Этот результат позволил им занять второе место в мире после железных дорог Китая (3,99 млрд т), опередив железные дороги США и России.

Рост перевозок в Индии достигнут благодаря двум выделенным грузовым коридорам (DFC). Восточный выделенный коридор связывает станции Лудхияна и Сон Нагар в штатах Пенджаб и Бихар соответственно,

Западный проходит от крупнейшего в Индии контейнерного порта имени Джавахарлала Неру в Мумбаи до узловой станции Дадри (пригород Дели). По состоянию на август 2025 г. в эксплуатации находились участки суммарной длиной 2741 км. На всем протяжении (более 2800 км) коридоры должны быть готовы для движения грузовых поездов к концу 2025 г.

По выделенным грузовым коридорам DFC ежедневно проходят от 300 до 325 поездов со средней участковой скоростью 50 – 60 км/ч по сравнению со скоростью 20 – 25 км/ч, обычной для линий со смешанным грузопассажирским движением. Это способствует передаче с автомобильного транспорта на железнодорожный грузов, особенно чувствительных ко времени перевозки, а также массовых, включая энергетический уголь.

В период с 2019 до 2025 г. ежегодный объем перевозок грузов на IR вырос с 1,22 до 1,61 млрд т. На выделенные коридоры приходится более 10 % перевозок, что способствует промышленному росту и улучшению транспортного обслуживания слаборазвитых регионов страны.

*Источник: Железные дороги мира.-2025.-№12.-с.5-6*

## **Китай: CRRC фиксирует рост доходов и прибыли по итогам 2024 года**

В 2024 г. выручка CRRC (Китай) увеличилась до 246,46 млрд юаней (34,21 млрд долл. США), что на 5,21% больше, чем в 2023 г., чистая прибыль – до 12,39 млрд юаней (+5,77 %).

Доход от продаж железнодорожной техники достиг 110,46 млрд юаней (+12,5 %), а новой промышленной продукции – 88,37 млрд юаней (+7,13 %).

Портфель заказов в 2024 г. вырос и составил 322,2 млрд юаней, включая 47,2 млрд юаней от иностранных покупателей.

Наиболее значимыми в 2024 г. стали дебют высокоскоростного электропоезда CR450, выпуск локомотивов на нетрадиционных источниках энергии, первого для CRRC скоростного поезда на водородных топливных элементах, грузового вагона с кузовом из углепластика, а также плавающей ветряной турбины мощностью 20 МВт. На прошедших в Берлине и Гамбурге специализированных выставках были продемонстрированы высокотехнологичные решения для рельсового транспорта.

В Китае 2025 год является завершающим в 14-м пятилетнем плане развития страны. Корпорация CRRC, опираясь на результаты работы 2024 г. и предыдущих лет, оптимистично оценивает перспективы своего развития и улучшения показателей работы в будущем пятилетнем периоде.

*Источник: Железные дороги мира.-2025.-№7.-с.2*

### **Китай: рекордный объем пассажирских перевозок и рост инвестиций**

Железные дороги Китая (CR) с января по октябрь 2025 г. перевезли 3,95 млрд пассажиров. Это на 6,4 % больше, чем за аналогичный период прошлого года, и является новым рекордным показателем. Компания реагирует также на разнообразие спроса на пассажирские перевозки – с января по октябрь 2025 г. по национальной железнодорожной сети выполнено 2049 рейсов туристических поездов, что на 28,1 % больше, чем за тот же период 2024 г.

За 10 мес 2025 г. инвестиции в основные средства достигли 671,5 млрд юаней (около 94,8 млрд долл. США), на 5,7 % превысив аналогичный показатель 2024 г. Рост инвестиций способствует стабильному прогрессу в реализации ряда инфраструктурных проектов. Так, в провинции Шэньси в центре Китая близится к завершению строительство высокоскоростной магистрали Сиань – Яньань: 17 ноября 2025 г. начался этап опытной эксплуатации этой линии протяженностью 299,8 км, рассчитанной на скорость движения поездов 350 км/ч. Новая магистраль позволит сократить время в пути между Сианем, столицей провинции Шэньси, и городом Яньань с 2,5 ч до примерно 1 ч. Открыть ВСМ для перевозок намечено до конца 2025 г.

*Источник: Железные дороги мира.-2025.-№12.-с.6*

## **Рост железнодорожных перевозок экспортно-импортных грузов Китая**

*Вариативность направлений и объемов перевозок грузов железнодорожным транспортом из Китая отражает изменения геополитической обстановки, динамики рынка и промышленного производства страны.*

В 2024 г. экономика Китая продемонстрировала рост на 5 %. Политика руководства страны по поддержке промышленного сектора помогает сохранить темпы роста производства и нивелировать влияние внешних рынков. При этом меры по привлечению грузов на железнодорожный транспорт играют важную роль в обеспечении бесперебойности поставок производимой продукции.

В 2024 г. по сети железных дорог Китая всеми операторами перевезено около 5,18 млрд т грузов, что на 2,8 % больше, чем в 2023 г., и превышает показатель всех предшествующих лет. При этом грузооборот снизился на 1,6 %, до 3,586 трлн ткм.

Рост сохраняется и в 2025 г., за первые пять месяцев объем перевозок, выполненных железными дорогами Китая (CR), составил 1,64 млрд т и превысил уровень соответствующего периода 2024 г. на 3,1 %. В том числе перевезено 845 млн т угля (включая 575 млн т энергетического). В этот период CR перевезено более 6,83 млн TEU, рост 18,4 %.

В первом квартале 2025 г. отправлены 12,6 тыс. межрегиональных грузовых поездов (рост 135 %), что свидетельствует о расширении экономических связей между регионами Китая и росте внутреннего рынка.

### ***Стимулирование передачи грузов на железнодорожный транспорт***

Политика поощрения компаний, инвестирующих в железнодорожную инфраструктуру, приносит плоды. В целях обеспечения выхода промышленных предприятий на сеть национальных железных дорог и решения проблемы последней мили государство стимулирует частный бизнес строить подъездные пути. За 2024 г. открыты 59 таких путей и 30 находятся в стадии строительства, что будет способствовать передаче на железнодорожный транспорт дополнительно до 20 млн т грузов.

CR обеспечивают контроль технического состояния и допуск к эксплуатации подъездных путей в портах, промышленных зонах и логистических парках, расположенных в радиусе 20 км от крупных железнодорожных станций. Таким образом CR привлекают новых клиентов, стимулируют передачу грузов с автомобильного на железнодорожный транспорт.

В первом квартале 2025 г. в Синьцзян-Уйгурском автономном районе были реализованы 64 проекта, позволившие организовать перевозки 22 млн т угля вагонами вместо автомобилей. Драйвером процесса послужило заключение угледобывающими предприятиями новых контрактов с восемью металлургическими компаниями, расположенными в регионах Пекина, Чжэнчжоу, Цзинаня, Шанхая и провинции Шаньси.

В начале каждого года CR традиционно начинают транспортировку сезонных грузов сельскохозяйственного назначения, таких как семена, удобрения и пестициды. Благодаря работе сервиса онлайн-бронирования и управления перевозками 95306, а также собственной системе для организации мультимодальных железнодорожно-водных сообщений Ocean CR расширяют спектр предлагаемых логистических услуг.

В целях повышения эффективности и результативности работы логистического сектора страны Государственный совет Китая в феврале 2025 г. объявил о реализации ряда пилотных проектов, направленных на упрощение обмена информацией между банками данных государственных структур, портов, а также компаний автомобильного, железнодорожного и воздушного транспорта. Инновационные модели обмена информацией, в том числе в части стандартизации этих процессов, призваны обеспечить прозрачность условий перевозок. CR при поддержке министерства транспорта реализуют эти пилотные проекты в 16 крупных промышленных и логистических центрах Китая, результаты планируется оценить к концу 2025 г.

### ***Международные перевозки***

Статус Китая как ведущей производственной площадки диктует необходимость совершенствования транспортной связанности с регионами мира, в том числе путем создания альтернатив воздушному и морскому транспорту. При этом многие из международных железнодорожных маршрутов стали конкурентоспособными благодаря государственным субсидиям.

Железнодорожные коридоры между Китаем и Европой в настоящее время охватывают 227 городов в 25 европейских странах и около 100 городов в 11 странах Азии.

В 2024 г. по этим маршрутам проследовали 19 тыс. грузовых поездов, которые перевезли около 2 млн TEU, что на 10 % больше, чем в 2023 г. Большинство контейнеров, поступающих из Китая в Европу, возвращаются порожними, но существует небольшой поток грузов в обратном направлении, включая напитки, продукты быстрого приготовления, предметы домашнего обихода и личного пользования.

Крупная логистическая база в Ухане (провинция Хэбэй) получает и перераспределяет товары из Германии, Италии, Польши, Турции, России и Казахстана. Нарастают объемы экспортных поставок в Китай предприятия Беларуси. Если в 2021 г. в этом направлении был отправлен 151 контейнерный поезд, то за 2024 г. – более 1500.

В последние годы, несмотря на увеличение времени транзита в сравнении с маршрутами через территорию РФ, активно наращиваются перевозки по Среднему коридору. За первую половину 2024 г. через погранпереходы с РФ Маньчжурия, Суйфэньхэ и Тунцзян суммарно прошли около 2900 грузовых поездов с 304 тыс TEU. Повышению конкурентоспособности перевозок по территории РФ будет способствовать ввод в эксплуатацию тоннеля на линии к сухому порту Суйфэньхэ в провинции Хэйлунцзян на северо-востоке Китая, проходка которого была завершена в конце мая 2025 г. Новый тоннель заменит три существующих, построенных около 100 лет назад.

Средний коридор приобретает стратегическое значение для транспортировки грузов между Китаем и Европой. Его эксплуатация осуществляется в соответствии с межгосударственными соглашениями. Кроме действующей с 2016 г. международной ассоциации «Транскаспийский международный транспортный маршрут» (ТМТМ, является частью Среднего коридора), с сентября 2024 г. начала работать Ассоциация евро-азиатских транспортных маршрутов (Eurasian Transport Route, ATR) со штаб-квартирой в Баку (Азербайджан), учрежденная семью странами – Китаем, Турцией, Азербайджаном, Узбекистаном, Кыргызстаном, Таджикистаном и Австрией.

В 2024 г. по ТМТМ с перевалкой в каспийских портах Казахстана и Азербайджана было транспортировано 3,3 млн т грузов, что на 20 % больше, чем в 2023 г. Наблюдается значительный рост контейнерных перевозок, до 56,5 тыс. TEU (+176 %). Согласно прогнозам авторитетной консалтинговой компании PricewaterhouseCoopers, в 2030 г. годовой объем перевозок контейнеров по маршруту может достичь 287 тыс. TEU.

Пропускная способность коридора ограничивается недостаточным развитием инфраструктуры. Казахстан как крупнейший транзитный узел активизирует строительство и модернизацию транспортно-логистических объектов. В соответствии с концепцией развития железнодорожной отрасли в Казахстане до 2029 г. запланировано отремонтировать 11 тыс. км путей, построить около 5000 км новых или вторых путей, в том числе завершить строительство линий Дарбаза – Мактаарал, Бахты – Аягоз и обхода узла Алматы, укладку вторых путей на участке Достык – Мойынты и оборудовать средствами ЖАТ 2600 км линий.

Завершение строительства линии Бахты – Аягоз длиной 272 км, начатое в конце 2023 г., в которое инвестировано 1,12 млрд долл. США частных средств, увязано с вводом в эксплуатацию железнодорожного погранперехода Бахты – Покиту. Открытие этого третьего пункта пропуска грузов между Китаем и Казахстаном позволит разгрузить два действующих: Достык — Алашанькоу и Алтынколь – Хоргос, повысить пропускную способность и потенциал Среднего коридора. Кроме того, завершение укладки вторых путей на линии Достык – Мойынты, которое ожидается в 2025 г., позволит увеличить транзитный грузопоток с 27,5 до 55 млн т в год.

За 5 месяцев 2025 г. через железнодорожные пограничные переходы между Китаем и Казахстаном прошло более 14,2 млн т грузов, что на 11 % больше, чем годом ранее, в том числе через станцию Алтынколь пропущено 6,5 млн т (+22 %), а через Достык – 7,7 млн т (+3 %).

Важным этапом интенсификации экспортных поставок по железным дорогам стало создание совместного китайско-казахстанского логистического терминала в крупнейшем в Китае международном сухом порту Чаньба в Сиане, являющемся узловым транспортным центром Китая. В Чаньба формируется около 30 % всех контейнерных поездов в направлении Европы, сюда поступает порядка 40 % импорта из стран СНГ. Терминал начал работать в тестовом режиме в декабре 2023 г.

При потенциале перерабатывающей способности терминала в Сиане до 133 тыс. TEU в год в 2024 г. через него прошли 23 тыс. TEU (276 тыс. т), а за первые 4 месяца 2025 г. – 10 524 TEU (более 126 тыс. т). К 2030 г. прогнозируемый объем переработки может составить 83 тыс. TEU в год. Основными грузоотправителями стали автомобилестроительные (BYD, Geely, Chery) и технологические (Huawei) компании.

Наряду с железнодорожной инфраструктурой Казахстан активно развивает каспийские порты Актау и Курык, через которые проходят транзитные маршруты Среднего коридора. Из проектов за пределами Казахстана наиболее значительным для развития Среднего коридора стало создание сухого порта в Потти (Грузия), введенного в эксплуатацию в начале июня 2025 г., а также логистических баз в румынском порту Констанца и под Будапештом (Венгрия).

Включается в структуру Среднего коридора и Туркменистан. 19 июня 2025 г. отправлен первый контейнерный поезд по маршруту Цзиньхуа (Восточный Китай) – Хоргос (Казахстан) – порт Туркменбаши (Туркменистан) – Баку (Азербайджан). Маршрут проходит также через города Алматы, Ташкент и Ашхабад.

Поезда от каспийских портов Азербайджана до портов Черного или Средиземного моря преимущественно проходят по линии Баку – Тбилиси –



Карс (БТК), ввод в эксплуатацию которой состоялся в 2017 г. В мае 2024 г. завершилась продолжавшаяся 2 года модернизация грузинского участка длиной 183 км, что позволило увеличить провозную способность линии с 1 до 5 млн т в год.

Альтернативами линии БТК могут стать варианты перевозок в обход Каспийского моря через Иран, Нахичевань/Армению и Турцию, но доступность этих путей сильно зависит от геополитической обстановки. Существующий маршрут через погранпереход Иран – Турция с паромной переправой по озеру Ван имеет ограниченную провозную способность, около 1 млн т в год.

В Тегеране 12 мая 2025 г. представители железнодорожных администраций Китая, Казахстана, Туркменистана, Узбекистана, Ирана и Турции выработали ряд мер по наращиванию транзитного потенциала коридора Китай – Европа через Иран и Турцию. За первые 4 месяца 2025 г. объем контейнерных перевозок между Китаем и Ираном, проходящих транзитом по железным дорогам Казахстана и Туркменистана, увеличился в 2,6 раза в сравнении с аналогичным периодом 2024 г. Новый альянс шести стран открывает Китаю альтернативные транспортные пути и способствует встраиванию Ирана в логистический каркас Среднего коридора.

В сложившейся геополитической обстановке Китай стремится диверсифицировать варианты доставки своей продукции европейским потребителям. Одним из знаковых стал проект железной дороги Китай – Кыргызстан – Узбекистан, официальный старт строительству которой был дан в январе 2025 г. Этому предшествовало подписание инвестиционного соглашения между правительством Кыргызстана и совместным предприятием «Железнодорожная компания «Китай – Кыргызстан – Узбекистан», которое займется проектированием, строительством, финансированием и эксплуатацией кыргызского участка железной дороги. Совместное предприятие, в котором доля Китая составляет 51%, Кыргызстана и Узбекистана – по 24,5 %, было создано в сентябре 2024 г. в Бишкеке.

Протяженность железной дороги составит 486 км, из которых около 312 км в однопутном исполнении пройдет по территории Кыргызстана, где планируется построить 18 станций, 81 мостовое сооружение и 41 тоннель. На начальном этапе предусмотрено использование дизельной тяги, затем линию электрифицируют. В конце апреля 2025 г. на кыргызском участке линии начата проходка трех тоннелей, на двух из которых работает компания China Railway Construction Corporation (CRCC).

Следствием интенсификации сотрудничества Китая со странами Центральной Азии является положительная динамика в перевозках. Согласно

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

В апреле 2025 г. из столичного региона Китая через погранпереход Хоргос в Ташкент (Узбекистан) был отправлен первый регулярный поезд с 90 контейнерами, загруженными деталями автомобилей, фармацевтическими препаратами и другими грузами. На начальном этапе в Узбекистан курсируют два поезда в месяц с временем в пути около 12 суток.

Активизируется работа по трансафганскому железнодорожному коридору, который может обеспечить выход Китая через Узбекистан или Туркменистан на сеть железных дорог Ирана и Пакистана, а также в порты Индийского океана. В феврале 2025 г. Министерство общественных работ Афганистана заключило с национальными компаниями контракты на проектирование пяти участков будущей железной дороги Герат – Кандагар протяженностью 737,5 км.

В феврале 2025 г. выполнен первый рейс контейнерного поезда из 55 вагонов с телекоммуникационным оборудованием из Чунцина в Хайратон (Афганистан). Перевозка по железной дороге позволила снизить на величину до 20 % расходы и срок доставки по сравнению с автомобильным транспортом.

В юго-восточном направлении активно используется железная дорога Китай – Лаос, в 2024 г. по ней прошло 1,5 млн т экспортно-импортных грузов, что на 10 % больше, чем в 2023 г., а всего с момента открытия линии в трансграничных сообщениях перевезено более 13,9 млн т.

Для увеличения объемов поставки угля из Монголии в мае 2025 г. Китай начал строительство железной дороги к погранпереходу Ганкимаоду – Гашуун Сухайт в автономном регионе Внутренняя Монголия на севере Китая (сооружение участка на монгольской стороне было окончено в 2022 г.). Завершить проект намечено в 2028 г., что позволит увеличить поставки монгольского угля в Китай до 165 млн т в год. В 2024 г. Монголия экспортировала в Китай около 83 млн т угля (в сравнении с 70 млн т в 2023 г. и 31 млн т в 2022 г.) и стала одним из четырех крупнейших поставщиков угля, в том числе обеспечила 60% потребности металлургических предприятий Китая в коксующихся углях.

Глобальный экономический климат во многом определяется геополитическими конфликтами и напряжением в торговых отношениях между ведущими странами мира. В создавшихся условиях промышленность Китая наращивает усилия в поисках новых рынков. В этом процессе

транспортная связанность является определяющей, а железнодорожный транспорт, доказавший свою эффективность в части как скорости доставки, так и стоимости перевозки, имеет большие перспективы.

*Источники: материалы компании China Railway ([www.china-railway.com.cn](http://www.china-railway.com.cn));  
информационного агентства Xinhua ([www.chinaview.cn](http://www.chinaview.cn));  
железных дорог Казахстана, ҚТЖ ([railways.kz](http://railways.kz));  
International Railway Journal, 2025, № 6, pp. 32–34;  
Железные дороги мира.-2025.-№8.-с.18 -23*

## **АФРИКА**

### **Танзания выделит собственные средства на развитие железной дороги TAZARA**

Правительство Танзании объявило о выделении 27,3 млрд танзан. шиллингов (около 10,2 млн долл. США) из национального бюджета 2025 – 2026 гг. на развитие железной дороги TAZARA, связывающей Танзанию и Замбию. В том числе 14,98 млрд шиллингов направят на заработную плату персонала железной дороги, а 12,32 млрд – на обновление и реконструкцию критически важных объектов инфраструктуры.

Предусматриваются строительство двух дополнительных путей на приграничной станции Тундума, а также закупка 30 пассажирских вагонов, маневрового локомотива и запчастей.

В настоящее время завершается оформление 30-летнего концессионного соглашения с китайской корпорацией China Civil Engineering Construction (CCECC). В его рамках в течение 3 лет CCECC проведет реконструкцию железной дороги Танзания – Замбия, а также организует поставку подвижного состава. Затем в последующие 27 лет CCECC возьмет на себя и эксплуатацию этой железной дороги. Корпорация намерена инвестировать порядка 1 млрд долл. США в восстановление путевой инфраструктуры и еще 400 млн долл. – в закупку подвижного состава.

*Источник: [zdmira.com](http://zdmira.com), 23.05.2025*

## **Замбия, Танзания и Китай подписали соглашение о реконструкции ТАНЗАМ**

Представители Замбии, Танзании и Китая подписали соглашение о модернизации и реконструкции танзанийско-замбийской железной дороги ТАНЗАМ на сумму 1,4 млрд долл., а также закупке нового подвижного состава для нее. Объем работ будет включать: восстановление линии от Дар-эс-Салама до Капири Мпоши, закупку 34 новых локомотивов, 16 пассажирских и 760 грузовых вагонов. Ожидается, что реконструкция займет два года.

Реконструировать дорогу будет китайская China Civil Engineering Construction Corporation (входит в CRCC). 1 млрд долл. будет направлен на модернизацию путей, еще 400 млн долл. будет потрачено на закупку подвижного состава.

ТАНЗАМ – железнодорожная линия длиной 1860 км, открытая в 1975 г., которая соединяет не имеющую выхода к морю Замбию с портом Дар-эс-Салам в Танзании. Колея линии – 1067 мм. Её постройка финансировалась Китаем и была крупнейшим внешним инфраструктурным проектом КНР своего времени. Оператором дороги является СП Танзании и Замбии Tanzania-Zambia Railway Authority (TAZARA).

Целью строительства ТАНЗАМ была транспортировка замбийском меди на внешние рынки в обход ЮАР, проводившей на тот момент политику апартеида и пребывавшей в изоляции среди африканских стран. Однако после окончания апартеида в 1990-е годы линия ТАНЗАМ начала приходить в упадок из-за появления более удобных маршрутов с точки зрения логистики. В результате линия на протяжении последних десятилетий практически не эксплуатировалась.

По модернизированной линии из Замбии будут перевозить медь, редкоземельные металлы и другие виды полезных ископаемых, необходимых Китаю для производства высокотехнологичной продукции. Из Китая будут осуществляться поставки товаров массового потребления, электроники и иной техники для растущего рынка африканских стран.

*Источник: techzd.ru, 01.10.2025*

## **Сектор грузовых железнодорожных перевозок ЮАР накануне реструктуризации**

*К ключевому этапу планируемой реструктуризации железнодорожного сектора в ЮАР относится учреждение нового оператора инфраструктуры и лизинговой компании, специализирующейся на подвижном составе. Однако темпы реализации намеченного пока остаются невысокими.*

В последнее десятилетие оператор грузовых перевозок Transnet Freight Rail (TFR), подразделение южноафриканской национальной транспортно-логистической компании Transnet, столкнулся с серьезными проблемами. Низкие объемы торговли и слабое государственное финансирование ограничили его возможности в части содержания и совершенствования железнодорожной инфраструктуры. Еще более его позиции ослабили акты вандализма.

Однако правительство страны все же рассчитывает, что планы реструктуризации, которые формировались довольно медленно в течение последних лет, смогут заложить основу для повышения конкурентоспособности железнодорожной отрасли на долгосрочную перспективу.

Белая книга по вопросам национальной политики в области железнодорожного транспорта (National Rail Policy) была одобрена в марте 2022 г. Документ предусматривает создание независимой компании по управлению, эксплуатации и обслуживанию железнодорожной инфраструктуры. TFR должен стать одной из конкурирующих операторских компаний, выполняющих перевозки на национальной сети. Несмотря на неоднократные отсрочки, в октябре 2024 г. была образована новая инфраструктурная управляющая компания – Transnet Rail Infrastructure Manager (TRIM), в обязанности которой входит обеспечение допуска к инфраструктуре операторов перевозок с соблюдением соответствующих мер безопасности на сети железных дорог.

Появление частных операторов позволит оптимизировать цепочки поставок и повысить их эффективность, привлечь иностранные инвестиции, создать новые рабочие места и снизить нагрузку на автомобильные дороги.

### ***Текущее состояние железнодорожного сектора***

За последние годы объем перевозимых TFR грузов существенно сократился – с 226 млн т в 2018 финансовом году до 151,7 млн т по состоянию на 31 марта 2024 г.

Оператор поставил цель увеличить объем перевозок в 2025 финансовом году до 170 млн т, однако в феврале 2025 г. эту величину пришлось

скорректировать до 160 – 165 млн т. Правительством поставлена амбициозная задача по увеличению к 2030 г. этого показателя до 250 млн т, в то же время, по данным Transnet, на текущий момент развитие инфраструктуры позволит освоить только 180 млн т.

На ситуацию с перевозками негативно влияет отсутствие у Transnet возможностей финансировать развитие своих морских терминалов, где основными проблемами остаются перегруженность и отсутствие возможностей, включая инвестиции, для создания новых мощностей и совершенствования технической предоставило Transnet гарантии по кредиту в размере 47 млрд рэндсов для покрытия первоочередных финансовых потребностей.

### ***Внешние факторы***

К сожалению, наибольшее негативное влияние на работу TFR оказывает вандализм. Так, согласно данным Transnet, только в 2023 г. было украдено 1121 км медного провода, что на 700 % больше, чем в 2018 г. В настоящее время для борьбы с вандалами принимаются различные меры: патрулирование, применение дронов, размещение видеокамер. Однако они требуют высоких затрат и позволяют лишь частично охватить железнодорожную сеть протяженностью 22 тыс. км.

Воровство привело к многочисленным отменам поездов и даже явилось причиной ряда крушений. Целью нападения криминала стали и контейнерные поезда в коридоре Дурбан – Йоханнесбург. На отдельных участках из-за нарушений в работе систем сигнализации во избежание сбоев в движении поездов персоналу приходилось прибегать к мобильной связи. Также на отдельных участках из-за аналогичных причин пропуск поездов был возможен только по одному пути, что существенно увеличивало время доставки.

### ***Основные направления грузопотоков***

Железнодорожный сектор в ЮАР в экономическом отношении довольно серьезно зависит от перевозок на двух грузонапряженных маршрутах. Это углевозная линия от центра угольной промышленности в провинции Мпумаланга до угольного терминала в Ричардс-Бэй (RBCT) на юго-восточном побережье и линия Сайшен – Салданья, связывающая месторождения железной руды в Северо-Капской провинции с Атлантическим побережьем.

В то время как почти все крупные терминалы в портах страны находятся в управлении Transnet (подразделение Transnet Port Terminals), терминал в Ричардс-Бэй эксплуатируется его владельцем – консорциумом угледобывающих компаний.

Через этот терминал в 2015 г. было экспортировано 75,4 млн т угля. Тогда активно обсуждали перспективу увеличения его перерабатывающей способности до 100 млн т/год. Однако в 2023 г. экспорт упал до 47,2 млн т, затем поднялся до 51,9 млн т. Намечившаяся в 2024 г. положительная динамика вселяет надежду на дальнейший подъем перевозок.

В ЮАР сегодня нет операторов с сопоставимыми с Transnet объемами перевозок и доходами. Помощь в финансировании обслуживания подвижного состава и инфраструктуры оказывают добывающие компании. Они же ведут переговоры с Transnet по возможному заключению долгосрочных партнерских соглашений, однако дальнейший ход событий будет зависеть от политической составляющей.

Министерство транспорта страны рассматривает возможные варианты привлечения частных инвестиций в железнодорожный сектор. Перспективным считается дальнейшее развитие грузовых линий по доставке угля и железной руды, а также специализирующегося на перевозках марганцевой руды коридора, связывающего Северо-Капскую провинцию с Порт-Элизабет (с февраля 2021 г. – город Гцгебеха) в Восточной Капской провинции.

В последние годы сектор добычи марганца можно считать наиболее успешным в экономике ЮАР. Объем экспорта вырос с 4 млн в 2016 г. до 7,4 млн т в 2024 г., и, по прогнозам, рост продолжится и в дальнейшем. По этой причине Transnet работает над увеличением провозной способности коридора до Порт-Элизабет до 16 млн т/год. В настоящее время ведется строительство ориентированного на экспортные отправки терминала в порту Нгкура, что в 20 км от Порт-Элизабет. Завершить работы планируется не позже 2027 г.

В июле 2025 г. Transnet заключила 10-летнее соглашение с добывающей компанией United Manganese of Kalahari (UMK) на перевозку по железной дороге марганцевой руды из Северо-Капской провинции до южноафриканских портов. Соглашение оформлено в рамках национальной программы Manganese Export Capacity Allocation (MECA 3), нацеленной на оптимизацию использования железнодорожной и портовой инфраструктуры в условиях ограниченных пропускных способностей коридоров, специализирующихся на перевозках массовых грузов.

В настоящее время и Transnet, и правительство рассматривают инициативные обращения от частного сектора с различными предложениями в части инвестиций, кадрового наполнения, компетенций и др. с целью восстановления инфраструктуры железных дорог и портов. С предложением передать в концессию одному из частных операторов линию Сайшен – Салданья протяженностью 861 км в феврале 2025 г. выступила Kumba Iron

Ore, крупнейшая в Южной Африке компания по добыче железной руды (дочернее подразделение британской Anglo American).

В 2025 г. Kumba Iron Ore сократила добычу, и в основном из-за неспособности TFR вывозить железную руду в заявленных объемах. Ожидающие отправки запасы руды выросли с 400 тыс. до не менее 7,5 млн т.

Аварии и нехватка инвестиций в железнодорожную инфраструктуру в том числе явились причиной снижения прибыли компании Kumba Iron Ore с 22,7 млрд рэндов в 2023 г. до 12,5 млрд в 2024 г. По данным аналитического центра GMK Center, в 2024 г. ЮАР экспортировала 61 млн т железной руды, что на 3,4 % больше, чем в 2023 г., и почти весь этот объем был перевезен по линии Сайшен – Салданья. Однако считается, что потенциал добывающих предприятий Северо-Капской провинции гораздо выше.

### ***Перспективы заключения концессий***

Вероятнее всего, TFR будет стремиться сохранить контроль над коридорами, по которым перевозят уголь и рудные материалы, они также являются основными источниками доходов, хотя есть вариант партнерства с добывающими компаниями.

Практически во всех случаях предполагается заключение концессий на перевозку контейнеров и массовых грузов. Однако остаются вопросы, насколько быстро могут быть созданы условия для открытого доступа к инфраструктуре для частных операторов и насколько добросовестной будет конкуренция между ними и национальным оператором.

Потенциальные претенденты на заключение концессий уже есть. Это прежде всего две южноафриканские компании – Grindrod и Traxtion Sheltam, которые выполняют перевозки в южной части Африканского континента. Также ожидается проявление интереса со стороны зарубежных компаний. Однако первые попытки ввести режим открытого доступа пока не увенчались успехом.

Концессионный договор с Traxtion Sheltam на перевозки между Крунстадом в провинции Фри-Стейт и Ист-Лондоном в Восточной Капской провинции мог быть заключен еще в 2022 г. по итогам тендера. Однако процесс был прекращен по взаимному соглашению на стадии переговоров по разным причинам, в том числе в связи с началом проведения железнодорожной реформы.

В январе 2023 г. Transnet предприняла еще одну попытку – инициировала квалификационный запрос на эксплуатацию коридора, связывающего крупнейший в ЮАР контейнерный порт в Дурбане с промышленным центром страны в районе Йоханнесбурга. Несмотря на заявленный правительством курс на поддержку переключения грузопотоков с автомобильного на железнодорожный транспорт, наблюдалась прямо



противоположная тенденция. Так, около 80 % всего объема перевозок контейнеров в коридоре Дурбан – Йоханнесбург в 1990-е годы приходилось на железную дорогу, однако сейчас этот показатель упал почти до 12 %, а число курсирующих ежедневно поездов по этой линии сократилось с 80 до около 20. Грузовой автотранспорт потеснил железнодорожный на целом ряде рынков, частично из-за низких цен на услуги по перевозке и топливо и частично из-за почти полного отсутствия механизмов регулирования рынка.

Объявленный Transnet квалификационный запрос можно было рассматривать в контексте проводимой подготовки к заключению 20-летнего концессионного соглашения, однако претенденты так и не нашлись из-за изначально выдвинутых невыгодных для них условий. Так, плата, которую предполагаемые операторы должны были вносить за право выполнять железнодорожные перевозки, оказалась в несколько раз выше, чем стоимость транспортировки груза по автодороге.

По данным анонимных источников, восстановление железнодорожной инфраструктуры этого коридора только до своих проектных значений позволило бы поездам покрывать расстояние 688 км за 18 ч с участием двух машинистов, тогда как сегодня на это уходит 37 ч и требуется восемь машинистов из-за несогласованности графиков их смен.

Ранее в министерстве транспорта страны заявляли, что доступ на сеть сторонних операторов для выполнения грузовых перевозок должен быть введен в мае 2024 г. Однако дальнейшего продвижения по этому вопросу пока не последовало.

В опубликованном в декабре 2024 г. документе Network Statement предлагалась более приемлемая для частных операторов структура тарифов, базирующаяся на сочетании таких показателей, как пробег поездов (поездо-км) и грузооборот брутто (ткм). После его публикации было объявлено о приглашении соискателей на перевозки по пяти коридорам с общим грузопотоком 2,4 млн т/год, включая перевозки железной руды с месторождения Сайшен поездом в составе 348 вагонов, марганцевой руды 104-вагонным поездом в Порт-Элизабет, обращение 50-вагонного контейнерного поезда между терминалами в Претории/Йоханнесбурге и портом Дурбан и 50-вагонного поезда с хромом до порта Ричардс-Бэй, а также двух еженедельных 80-вагонных поездов с магнетитом из промышленного поселка Фалаборва в порты Ричардс-Бэй и Мапуту.

В апреле 2025 г. Transnet объявила о поиске частного партнера, который смог бы инвестировать в новую лизинговую компанию – она будет предоставлять грузовой подвижной состав всем операторам.

Transnet планирует передать новой компании 600 тепловозов и электровозов разных серий, а также 21 тыс. вагонов рабочего парка. Однако затем она должна будет развивать и обслуживать собственный парк.

### ***Первые прогнозы***

Продвижение реформ на железнодорожном транспорте в ЮАР пока сдерживается несколькими факторами, прежде всего политической направленности.

Что касается экономической ситуации, то она складывается таким образом, что южноафриканское правительство вряд ли склонно к выделению дополнительных финансовых средств для улучшения положения Transnet. Вероятнее всего, инвестиции будут привлечены для дальнейшего продвижения процессов реструктуризации и существенного расширения участия частного сектора в железнодорожных перевозках.

О первых результатах реформирования сектора грузовых перевозок можно будет судить, когда к работе на сети железных дорог Южной Африки на конкурентной основе приступит хотя бы один частный оператор.

*Источники: По материалам компании Transnet ([www.transnet.net](http://www.transnet.net));  
Railway Gazette International, 2025, № 07, pp.39–42;  
Железные дороги мира.-2025.-№9.- с.24-28*

## **В ЮАР частным грузовым операторам предоставят доступ к железнодорожной инфраструктуре**

В ЮАР объявили о предоставлении доступа к железнодорожной инфраструктуре частным операторам грузовых перевозок. По сообщению министерства транспорта страны, пока лишь 11 операторов из 25 заявленных кандидатов отвечают требованиям, предъявляемым к претендентам.

Следующим этапом станет проведение переговоров на предмет заключения контрактов. Названия компаний, прошедших первый этап отбора, пока не раскрываются. Однако согласно информации агентства Reuters, одной из них стала логистическая компания Grindrod.

На данный момент выделены нитки графика на 41 маршрут по шести ключевым грузовым коридорам, в основном на перевозки массовых грузов, таких как уголь, железная руда, хром, марганец, сахар, различные виды топлива, а также контейнеров.

В числе ключевых условий для заключения контрактов названы соблюдение требований безопасности, обеспечение готовности подвижного состава к перевозкам, а также предъявление к перевозке объемов грузов,

обеспечивающих полную загрузку портовых мощностей. Нитки графика будут выделяться на срок от 1 года до 10 лет.

Инициатива предоставления доступа частным операторам нацелена не на прямую конкуренцию с национальным железнодорожным оператором Transnet, а на увеличение объема перевозок грузов по железным дорогам. По прогнозам, новые перевозчики смогут привлекать начиная с 2026/27 финансового года дополнительно по 20 млн т грузов в год. Таким образом будет достигнута цель в части увеличения к 2029 г. ежегодного объема грузовых перевозок до 250 млн т. При этом экспорт угля в ближайшие 3 года может вырасти не менее чем на 10 млн т относительно нынешнего уровня (около 50 млн т).

К реформированию сектора грузовых железнодорожных перевозок в ЮАР приступили после того, как Transnet в последние годы столкнулся с проблемами, связанными, прежде всего, с нехваткой оборудования, задержками поставок запчастей, вандализмом и др. В результате объем грузовых перевозок в 2023/2024 финансовом году упал до 152 млн т по сравнению с рекордными 226 млн т шестью годами ранее.

Правительство ЮАР уже предоставило 149 млрд рэндов (около 8,4 млрд долл. США) в поддержку оздоровления Transnet. Однако оператор запросил еще 35 млрд рэндов на финансирование обновления инфраструктуры.

*Источник: Железные дороги мира.-2025.-№10.-с.2*

## **АВСТРАЛИЯ**

### **В Австралии началась ренационализация железных дорог**

Австралия выделяет масштабные инвестиции на модернизацию и развитие железнодорожной инфраструктуры для удовлетворения потребностей в мобильности и значительного сокращения выбросов парниковых газов. В каждом штате реализуются собственные инвестиционные проекты, находящиеся на разных этапах развития, направленные на то, чтобы вывести этот вид транспорта на передовые позиции и сделать его более привлекательным для перераспределения перевозок. Наряду с этими планами, новой тенденцией является ренационализация транспортных услуг. В связи с этим два штата начали

уделять внимание передаче не только инфраструктуры, но и эксплуатации железнодорожного транспорта от частного сектора под государственный контроль.

*Источник: Railway Pro Magazine. - 2025. - № 3(237). - P. 22-25 (англ. яз.)*