



МОНИТОРИНГ

ЦНТИБ – филиал ОАО «РЖД»

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

I ПОЛУГОДИЕ 2021

СОДЕРЖАНИЕ

10 ключевых инновационных трендов, определяющих развитие железнодорожной отрасли в 2021 г.	4
Цифровизация железных дорог Европы: призыв к действию	11
Европейский Союз.....	13
Европа пересматривает свою транспортную стратегию	13
Доходы железных дорог Евросоюза упали на 26 млрд евро из-за коронавируса.....	16
Страны Евросоюза планируют направить на нужды транспорта 85 млрд евро	16
Железнодорожные ассоциации Европы выступают за продление Года железных дорог.....	17
Европа планирует развивать международные пассажирские сообщения	18
Железные дороги Германии, Австрии и Бельгии оштрафованы за нарушение антимонопольного законодательства в трансграничных грузовых перевозках.....	19
Рынок железнодорожных перевозок Евросоюза в 2015 - 2018 годах	20
Великобритания.....	34
Британское правительство: планы реформирования железнодорожного сектора.....	34
В Великобритании предложено создать единую стратегическую транспортную сеть.....	35
Пассажирские перевозки на железных дорогах Великобритании из-за пандемии упали до уровня 1872 года.....	36
Британский оператор Network Rail предложил привлечь частные инвестиции для оснащения железных дорог оптоволоконной сетью	37
Германия.....	38
DB: уроки пандемии и перспективы развития	38
Германия: объем пассажирских перевозок в 2020 году сократился почти вдвое.....	43
Парламент Германии одобрил участие государства в финансировании частных грузовых линий.....	43
Австрия	44
В 2020 году железные дороги Австрии отработали на безубыточном уровне	44
Франция	46
SNCF: прогнозы и перспективы.....	46
Перспективы рынка грузовых железнодорожных перевозок Франции.....	55
Испания	61
Испанский оператор Renfe откладывает выход на французский рынок высокоскоростных сообщений.....	61
Португалия	62
Португалия — приоритет инвестиций в развитие железных дорог	62
Словения.....	67
Транспортные коридоры как драйвер развития железных дорог Словении	67

Китай.....	70
Китай – развитие железных дорог как фактор урбанизации	72
Железные дороги Китая меняют приоритеты	75
В Китае началась укладка пути на ВСМ, которой будет управлять частная компания.....	75
SCI Verkehr прогнозирует сдержанный рост рынка железнодорожной техники в Китае	76
Ход реализации инициативы «Один пояс – один путь».....	77
В первом квартале 2021 года объем грузовых перевозок на железных дорогах Китая вырос на 12 %.....	78
США.....	78
Американский оператор Amtrak получит от государства около 1,7 млрд долларов США на возмещение потерь от коронавируса.....	78
В первом квартале 2021 года объемы грузовых перевозок по железным дорогам США выросли на 5,6 %, при этом в марте – на 14,2 %	79
Американские железные дороги Canadian Pacific и Kansas City Southern объединяются.....	80
Индия	81
Индия активно вводит в эксплуатацию выделенные грузовые коридоры	81
Железные дороги Индии получают крупнейшее за свою историю финансирование	82
Бразилия	84
Перспективы грузовых и пассажирских перевозок в Бразилии	84
ЮАР.....	88
ЮАР планирует привлечь частных операторов для укрепления роли железных дорог.....	88

10 ключевых инновационных трендов, определяющих развитие железнодорожной отрасли в 2021 г.

Железнодорожная отрасль претерпевает существенные изменения, обусловленные непрерывно растущим спросом на скоростные междугородные и международные перевозки. Среди основных трендов развития данной отрасли использование беспилотных летательных аппаратов и интеллектуальных датчиков для проведения работ по осмотру железнодорожного пути; платформы цифровой связи, а также системы автоведения поезда (АТО). Отмечается, что на железных дорогах процесс внедрения новых технологий проходит крайне медленно, в связи с этим стартап-компании, работающие в данной сфере, стараются создать оптимальное сочетание различных технологий, таких как биометрические данные, искусственный интеллект и облачные вычисления. Использование технологии «Интернет вещей» (IoT) позволяет железнодорожным компаниям перейти к профилактическому техническому обслуживанию. Наряду с переходом к такому виду технического обслуживания, другие инновационные тренды в сфере железнодорожного транспорта (поезда с гибридным приводом, высокоскоростные железнодорожные перевозки) продолжают пополнять перечень технологий будущего, применяемых на железной дороге.

Благодаря использованию собственной платформы компании StartUs – StartUsInsightsDiscoveryPlatform, ее аналитиками было обработано более 1,38 млн стартап-проектов. На основании результатов этого исследования были выделены те инновационные технологии, которые будут оказывать наибольшее влияние на развитие железнодорожной отрасли в 2021 году.

На рисунке представлена схема инновационного развития, на которой показаны ключевые тренды. Для каждого тренда представлены по 2 наиболее выдающихся стартап-проекта.

10 основных трендов 2021 г. в сфере железнодорожного транспорта представлены ниже.



Схема инновационного развития железнодорожной отрасли

1. Поезда с системой автоведения

Внедрение систем автоматического управления движением поездов, а также обновление средств СЦБ позволяет снизить количество технических ошибок, оптимизировать информационные потоки, повысить уровень привлекательности железнодорожного транспорта для пассажиров.

OTIV – система помощи машинисту (ADAS) для легкорельсовых транспортных систем

Бельгийская стартап-компания OTIV осуществляет разработку инновационной системы помощи машинисту (ADAS), а также технологии автоматического управления для легкорельсовых транспортных систем и проведения маневровых работ (FSD). Она активно использует искусственный интеллект, технологию глубокого обучения, компьютерного зрения, а также сенсоры для разработки системы OTIV с нулевым уровнем выбросов загрязняющих веществ (OTIV Light Rail Vehicle System), которая будет адаптировать локомотивы к городским эксплуатационным условиям. Благодаря тому, что системы ADAS и FSD оснащены технологиями обнаружения препятствий и предупреждения столкновений, их внедрение даст возможность повысить уровень эффективности работы транспортной системы в целом.

GEARInternationalHoldings – интегрированная система железнодорожной сигнализации

Южно-африканский холдинг GEARInternationalHoldings занимается разработкой комплексных решений в области железнодорожной сигнализации. Интегрированная система использует данные о местонахождении поезда для обеспечения работы устройств централизации, а также системы управления движением поездов по радиоканалу (CBTC). Помимо этого, данные о перемещении поездов и работе приборов централизации интегрируются с информацией, получаемой от путевых устройств сигнализации. Таким образом, реализация стартап-проектов в сфере железнодорожной сигнализации позволяет обеспечить высокий уровень безопасности, оптимизировать движение поездов, повысить пропускную способность железных дорог.

2. Технология «Интернет вещей» в железнодорожной отрасли

Использование технологии «Интернет вещей» дает возможность существенно повысить надежность и безопасность объектов железнодорожной инфраструктуры. Система, при которой техническое обслуживание проводится по мере необходимости, позволяет предотвратить задержки в движении поездов по причине неисправности подвижного состава и участков пути. Благодаря этому сокращаются затраты на обслуживание и ремонт инфраструктуры.

TRAINFO – система мониторинга железнодорожных переездов

Канадская стартап-компания TRAINFO предлагает экономичное решение, которое дает возможность сократить задержки при движении поездов на железнодорожных переездах. В новой системе используются сенсоры, технология Bluetooth, а также специальное программное обеспечение, определяющее, когда необходимо открыть и закрыть переезд. Далее информация может быть передана машинисту различными способами: при помощи знаков на пути, мобильных приложений или через систему СЦБ.

HUMIndustrialTechnology – система предиктивной аналитики и отслеживания состояния подвижного состава

Американская стартап-компания HUMIndustrialTechnology предлагает технологию предиктивной аналитики для грузоотправителей и собственников подвижного состава. В данной технологии используются беспроводные датчики Интернета вещей (IoT-датчики) для проведения в автоматическом режиме мониторинга уровня безопасности и прогнозирования проблем с колесами и подшипниками, а также утечек топлива.

3. Искусственный интеллект

TheTrainBrain – планирование и управление движением поездов

Компания The Train Brain (Швеция) предлагает модели, основанные на технологии искусственного интеллекта, позволяющие повысить уровень надежности общественного транспорта. Разработанный компанией инструмент прогнозирует задержки поездов, обрабатывая данные расписания движения поездов, системы сигнализации и связи или глобальной системы позиционирования GPS.

CedarAI – работа сортировочной станции

Британская компания CedarAI в своих разработках активно использует технологию искусственного интеллекта для повышения эффективности маневровых работ на сортировочной станции. В частности, новая платформа легко интегрируется с уже используемым программным обеспечением, которая помогает компаниям-операторам оптимизировать работу на сортировочных станциях, снизить нагрузку, при этом повысить уровень безопасности.

4. Декарбонизация

Несмотря на то, что железная дорога является наиболее экологичным видом транспорта, все развитые страны ставят перед собой цель сокращения объема выбросов до нуля. В связи с этим непрерывно ведется работа по снижению выбросов загрязняющих веществ на объектах железнодорожной инфраструктуры.

Core Environmental Systems – технологии изготовления аккумуляторов

Австралийская компания CoreEnvironmentalSystems предлагает технологии хранения энергии для различных областей использования, включая железнодорожный транспорт. Система EnviroCell – Rail была разработана специально для железнодорожной отрасли. Она решает некоторые проблемы, возникающие при использовании аккумуляторных батарей традиционного типа.

Hoeller Electrolyzer – хранение водорода

Американская компания Hoeller Electrolyzer предлагает производителям водородных топливных элементов полимерные электролитические мембраны для хранения водорода.

5. Структурная транспортная связность

Современные высокопроизводительные железнодорожные системы коммуникации, дополненные технологиями передачи данных 5G, позволяют осуществлять бесперебойную передачу данных с низким уровнем задержки,

тем самым повышая уровень надежности железнодорожной инфраструктуры в целом.

Tethir – система связи «поезд – земля»

Британская компания Tethir занимается разработкой электронно-оптических устройств для связи «поезд – земля», которые предоставляют возможности для высокоскоростной передачи данных, но при этом потребляют меньше энергии (работают за счет солнечной энергии).

Passengera – система передачи данных на борту поезда

Чешская компания Passengera разрабатывает платформу, которая обеспечивает Wi-Fi соединение и доступ к информационно-развлекательной среде для пассажиров на борту поезда.

6. Комфорт пассажиров

Для повышения уровня комфорта пассажиров железнодорожные компании активно внедряют автоматические системы продажи билетов и технологии видеонаблюдения, организуют на борту поездов услуги доставки, а также вводят в эксплуатацию так называемые «поезда-отели».

GoWith – платформа для распределения мест в салоне поезда

Стартап-компания GoWith (Израиль) специально для железнодорожных компаний создала платформу для оптимального распределения мест для пассажиров в салоне поезда. Программное обеспечение RideWith представлено в формате SaaS (Software as a service, «программное обеспечение как услуга»), оно дает возможность создавать на борту поезда специальные зоны.

RailResto – доставка блюд до пассажирского кресла на борту поезда

Индийская компания RailResto предлагает пассажирам поезда услуги по доставке блюд: онлайн сервис заказа блюда из меню ресторанов и кафе, предусмотрена возможность бесконтактной доставки.

7. Высокоскоростные железнодорожные перевозки

Целью развития высокоскоростных железнодорожных систем является повышение уровня эффективности и скорости перевозки пассажиров и грузов.

Zeleros – автономные транспортные средства для сверхскоростного поезда Hyperloop

Компания Zeleros (Испания) занимается разработкой электрических автономных транспортных средств и инфраструктуры для системы Hyperloop.

NEVOMO – поезд на основе технологии пассивной магнитной левитации

Стартап-компания NEVOMO разрабатывает железнодорожную систему на основе технологии магнитной левитации, в которой скорость движения поезда достигнет 550 км/ч. Поезд использует технологию пассивной магнитной левитации и оснащен линейным электродвигателем.

8. Автоматизация

Процесс автоматизации в железнодорожной отрасли выходит далеко за пределы технологии автоведения. Проводятся разработки роботизированных систем для чистки и уборки объектов инфраструктуры, исследуются возможности использования дронов для проведения дистанционного осмотра различных объектов.

TerraDrone – технологии воздушного наблюдения и моделирования

Австралийская компания TerraDrone представляет широкий спектр услуг для промышленного сектора, включая железнодорожную отрасль. Компания предлагает услуги по проведению топографических и волюметрических исследований, автоматизированному проектированию (Computer-aided design, CAD), созданию 3D-моделей и др. В частности, компания провела с использованием дронов осмотр железнодорожного моста.

LaserPrecisionSolutions – техническое обслуживание железнодорожного пути с использованием лазерных технологий

Датская компания LaserPrecisionSolutions разрабатывает лазерную технологию для проведения работ по техническому обслуживанию пути. В частности, система LaserTrain помогает решить проблему недостаточно плотного прилегания к головке рельса, что становится причиной задержек в движении поездов в осенний период – по причине попадания листвы на пути. Другой перспективной технологией является TriboMeter: данная система в режиме реального времени проводит измерения показателей трения в системе «колесо-рельс». На основе этих данных проводится оптимизация ускорения и энергопотребления.

9. Аналитика и большие данные

Использование больших данных в железнодорожной отрасли открывает новые пути для развития технологий поездной связи, прогнозной аналитики, управления активами, информирования пассажиров, а также совершенствования платформ управления данными.

Raildiary – система управления проектами

Британская компания Raildiary предлагает платформу отслеживания данных, разработанную специально для компаний, занимающихся железнодорожным строительством. Она создала приложение для мобильных

устройств Sitediary, которое представляет собой платформу для управления проектами железнодорожной сферы и аналитики. Его использование позволяет существенно повысить эффективность, минимизировать задержки, избежать необоснованного расхода ресурсов и лишних затрат.

Everydens – управление железнодорожными перевозками

Французская компания Everydens предлагает железнодорожным компаниям-операторам грузовых перевозок инновационные системы управления перевозками в режиме реального времени. Собственная платформа компании TMSRail сочетает в себе технологии искусственного интеллекта и интернета вещей.

10. Дополненная и виртуальная реальность

Применение технологий дополненной и виртуальной реальности позволяет существенно расширить возможности для обучения персонала, визуализации будущих дизайн-проектов и вовлеченности клиентов. Интерактивные окна в поездах дают пассажирам доступ к информации о поездке, в то время как мобильные приложения на основе технологии дополненной реальности позволяют пассажирам принять участие в проектировании объектов железнодорожной инфраструктуры.

TSUKAT – виртуализация железнодорожных станций

Компания TSUKAT (Украина) занимается разработкой приложений с использованием технологий дополненной и виртуальной реальности, которые могут использоваться в различных отраслях. В частности, приложение для мобильных устройств дает возможность пассажирам ознакомиться с инфраструктурой той или иной железнодорожной станции и получить инструкции по навигации.

VRTECH – персональная система обучения

Датский стартап VRTECH предлагает системы для обучения и торговли, созданные на основе технологии виртуальной реальности. Среди продуктов компании железнодорожные симуляторы, использование которых позволит повысить квалификацию инженеров и инспекторов, осуществляющих проверки подвижного состава. Также VRTECH предлагает симулятор железнодорожных станций, при помощи которого пассажиры могут ознакомиться с инфраструктурой и получить информацию об услугах, которые будут предоставляться на конкретной станции в будущем.

Источник: по материалам интернет-сайта startus-insights.com (англ. яз.)

Цифровизация железных дорог Европы: призыв к действию

Будущее железнодорожных перевозок – за цифровыми технологиями. Чтобы ускорить цифровизацию железных дорог Европы и тем самым обеспечить успешное будущее отрасли, заинтересованные стороны должны изменить принцип ее работы

Несмотря на всю мощь европейской сети железных дорог, в ее составе имеются технически устаревшие системы, которые становятся все труднее, а в некоторых случаях почти невозможно, поддерживать в рабочем состоянии в условиях технологического сдвига.

Автоматизированные системы централизации, диспетчерского управления и регулирования инцидентов предлагают значительные преимущества в плане пропускной способности, эффективности, безопасности и устойчивости для пассажиров, операторов, регулирующих органов и производителей железнодорожного транспорта.

Принятие в 2000 году Европейской системы управления железнодорожным движением (ERTMS) стало знаковым событием и привело к некоторым технологическим улучшениям, но прогресс на сегодняшний день остается медленным, с периодическими задержками и откатами назад. Отчасти причина в том, что эффективная цифровизация требует «большого толчка», то есть масштабной трансформации, а не поэтапного подхода. Кроме того, существующая регуляторная среда плохо приспособлена для логики цифровых платформ и препятствует переходу к новым цифровым системам.

Чтобы преодолеть эти трудности и модернизировать европейскую систему контроля и управления движением поездов, лидеры отрасли должны признать, что цифровые технологии полностью меняют правила игры. Исследования показали, что крупномасштабная цифровизация такого рода принесет следующие существенные выгоды грузоотправителям, пассажирам, операторам, регулирующим органам и производителям оборудования:

- **Дополнительная мощность.** Повышение спроса на железные дороги привело к тому, что многие системы исчерпали свои возможности. Цифровизация может увеличить пропускную способность многих линий более чем на 20% без строительства дополнительных путей.
- **Менее дорогой, но более эффективный сервис.** Операторы железнодорожных сетей выиграют от повышения эффективности эксплуатации и технического обслуживания. Они также выиграют от более низкой стоимости оборудования, поскольку

более 90% сигнальных постов потенциально могут быть заменены несколькими центрами управления. Кроме того, снижение затрат может привести к снижению сборов за доступ к путям, от чего операторы опять же получают прибыль. Как только будут внедрены цифровой контроль за поездами и цифровое управление движением, доступность, надежность и пунктуальность железнодорожной системы возрастут.

- **Укрепление технологического лидерства.** Автоматизация и гармонизация стандартов, необходимые для цифровизации, дают европейским производителям оборудования, и железнодорожной отрасли в целом, возможность для внедрения инноваций и шанс завоевать новые рынки.
- **Повышение экологической устойчивости.** Цифровизация обеспечивает более отлаженную работу, что станет ключевым фактором вклада железнодорожной отрасли в достижение общих целевых показателей выбросов CO₂ на транспорте к 2030 году и в последующий период.
- **Шанс защитить отрасль от будущих потрясений.** Только пережив цифровую трансформацию железнодорожная система сможет конкурировать в транспортной отрасли будущего; железнодорожные операторы не могут надеяться превзойти платформы «умной мобильности», пока у них остаются системы сигнализации 1920-х годов, железнодорожные переезды 1940-х годов или системы централизации 1960-х годов.

Медленный переход на цифровые технологии ограничивает скорость исследований и разработок европейских производителей оборудования и оставляет место для выхода на рынок других игроков с более агрессивной стратегией, подкрепленной огромными инвестициями.

Европейская железнодорожная отрасль, безусловно, может продолжать внедрять инновационные технологии. Цифровизация имеет фундаментальное значение для превращения железнодорожного транспорта в экономически жизнеспособный и экологически чистый вид транспорта. Европа находится в хорошей стартовой позиции для достижения этого роста и успешной цифровой трансформации.

Проблема значительна, а окно возможностей ограничено, и все представители отрасли, независимо от того какую роль они играют, должны быть готовы к сотрудничеству и изменениям. Потенциальный выигрыш в экономической эффективности и мощности, а также выгода от сокращения выбросов CO₂ велики как в Европе, так и за ее пределами. Чтобы добиться

успеха, операторам, правительствам и производителям оборудования необходимо действовать немедленно.

Источник: mckinsey.com, 10.12.2021

Европейский Союз

Европа пересматривает свою транспортную стратегию

Евросоюз еще не оправился от последствий пандемии COVID-19, а его законодательные органы в сотрудничестве с представителями железнодорожных предприятий и общественности уже разработали план мероприятий по ускоренной модернизации транспортной отрасли, который поможет ей к 2050 году стать на 100% климатически нейтральной.

Основные принципы Европейской транспортной стратегии были приняты в 2019 году. В начале 2021 года Европейский парламент их пересмотрел. Изменения вступят в силу с III квартала 2021 года. Новая стратегия Евросоюза предусматривает, что к 2030 году на европейских дорогах будет эксплуатироваться не менее 30 млн автомобилей с нулевым уровнем выбросов парниковых газов, объёмы пассажирских высокоскоростных железнодорожных перевозок в странах ЕС увеличатся вдвое, все поездки длиной менее 500 км станут климатически нейтральными. Кроме того, появится большое количество беспилотных транспортных средств, начнут вводиться в эксплуатацию морские и речные суда с нулевым выбросом CO₂. Существует вполне реальная перспектива того, что к 2035 году появятся пассажирские самолёты с нулевым уровнем выбросов парниковых газов. К 2050 году в странах Евросоюза практически весь автотранспорт станет климатически нейтральным, а объёмы грузовых железнодорожных перевозок увеличатся вдвое.

Возрождение железнодорожного транспорта

С 01.01.2021 г. начался Европейский год железных дорог. Данная инициатива Еврокомиссии призвана подчеркнуть преимущества железнодорожного транспорта как надёжного и экологически безопасного средства передвижения и доставки грузов. На протяжении 2021 года во всех странах ЕС будут проводиться мероприятия для стимуляции использования железнодорожного транспорта пассажирами и грузоотправителями. Таким образом, каждый сможет внести свой вклад в достижение цели Евросоюза по обеспечению климатической нейтральности к 2050 году. Иными словами,

всем жителям ЕС предлагается открыть для себя железнодорожный транспорт заново.

В странах ЕС железные дороги являются наиболее экологически чистым видом транспорта. На их долю приходится менее чем 0,5% от всех выбросов парниковых газов, создаваемых транспортной отраслью. Помимо экологических преимуществ, железная дорога также является самым безопасным видом транспорта. Несмотря на все эти преимущества, в настоящее время всего лишь 7% пассажиров регулярно используют железную дорогу для своих поездок по Европе. Что касается перевозимых по железной дороге грузов, то их доля составляет только 11% от всего объёма грузовых перевозок в ЕС. За исключением нескольких стран, железнодорожный транспорт в Европе переживает период спада.

Планируется, что Европейский год железных дорог создаст мощный импульс для увеличения доли железнодорожного транспорта в пассажирских и грузовых перевозках. Это значительно сократит выбросы парниковых газов и загрязнение окружающей среды, будет способствовать реализации Европейского зеленого курса. В 2021 году планируется создать Единое европейское железнодорожное пространство с трансграничной мобильностью.

Создание общей и функциональной железнодорожной сети по всей Европе – это часть политики сплочения ЕС. Европейский год железных дорог является очень важным событием, которое произойдёт именно в тот момент, когда ЕС особенно нуждается в подобных коллективных действиях.

Европарламент обращает особенное внимание на то, что морские и речные порты во всё большей степени становятся универсальными кластерами для различных видов транспорта, промышленности и энергетики. Существует объективная необходимость усиления в портах синергического взаимодействия между объектами транспортной, энергетической и цифровой инфраструктуры. Одним из необходимых для этого условий является упрощению требований регулирующих органов по отношению перемещению грузов внутри портов.

Комитет ЕС по транспорту уделяет большое внимание развитию велотранспорта. В частности им подготовлено предложение о включении общеевропейской системы велодорожек EuroVelo в единую Трансьевропейскую транспортную сеть. Это подразумевает увеличение финансовой поддержки системы EuroVelo.

Большие надежды возлагаются на возрождение Трансьевропейского экспресса – сети прямых железнодорожных маршрутов между крупнейшими европейскими столицами. В докладе, подготовленном по поручению

правительства Германии, говорится, что это может стать ключевым фактором, способствующим достижению углеродной нейтральности в ЕС к 2050 году. Трансьевропейский экспресс, процветавший в 1960-е и 1970-е годы, может стать моделью для создания новой подобной сети.

Трансьевропейский экспресс существовал с 1957 по 1995 г. Он включал в себя 31 маршрут, большинство из которых проходили между ключевыми европейскими столицами. Основной причиной прекращения его активного использования пассажирами стала конкуренция со стороны национальных высокоскоростных железнодорожных перевозок, а также непомерно дорогая стоимость доступа к железнодорожной сети при выполнении трансграничных рейсов. Существующая в настоящее время в ЕС железнодорожная инфраструктура позволяет создать большое количество новых маршрутов за счёт улучшения координации расписания на общеевропейском уровне. Полностью восстановить прежний формат Трансьевропейского экспресса сегодня невозможно, но его отдельные элементы могут успешно применяться при организации в Европе дальних железнодорожных перевозок, в первую очередь высокоскоростных.

Почему 2021 год?

Проведение Европейского года железных дорог в 2021 году поможет ускорить темпы модернизации железных дорог, что необходимо для того, чтобы сделать их более популярной альтернативой менее экологически безопасным видам транспорта. Этот год станет первым годом, в течение которого правила, согласованные в рамках четвертого железнодорожного пакета, будут применяться на всей территории ЕС. В 2021 году произойдёт несколько важных юбилеев для железнодорожного транспорта: 20-летие первого железнодорожного пакета, 175-летие первого в истории железнодорожного сообщения между двумя европейскими столицами (Париж - Брюссель), 40-летие TGV и 30-летие ICE.

Очень важным является вопрос в том, какое место в новой Европейской транспортной стратегии сможет занять Россия, являющаяся частью Евразийского транспортного коридора. Положительным фактором для успешной интеграции России в новые условия игры является то, что дальние пассажирские железнодорожные перевозки в РФ не подверглись такой деградации, как в Европе. Сохранился даже свой вариант Трансьевропейского экспресса – поезд Москва – Владивосток. Вполне вероятно, что когда-нибудь появятся поезда, которые будут возить пассажиров из Западной Европы на Дальний Восток.

Доходы железных дорог Евросоюза упали на 26 млрд евро из-за коронавируса

Сообщество европейских железных дорог и инфраструктурных компаний (CER) сообщило, что в 2020 г. доходы членов организации сократились на 26 млрд евро по сравнению с 2019 г.

Больше всего пострадали пассажирские перевозки – доходы связанных с ними железнодорожных компаний снизились на 24 млрд евро (–42 %). Грузовые перевозки пострадали в меньшей степени (– 2 млрд евро, или –12 %), причем их сокращение удалось минимизировать во втором полугодии.

По пассажирским перевозкам сильно ударила вторая волна пандемии в осенний период. После некоторого восстановления в летние месяцы их падение продолжилось, и в декабре снижение доходов достигло рекордных 50 %.

Эти результаты были представлены на заседании генеральной ассамблеи CER, проходившей в режиме видеоконференции 26 января 2021 г.

Источник: zdmira.com, 27.01.2021

Страны Евросоюза планируют направить на нужды транспорта 85 млрд евро

В рамках национальных планов восстановления и устойчивости (National Recovery and Resilience Plans) страны Евросоюза в коллективном порядке направят 85 млрд евро на повышение эффективности и надежности работы транспорта. Об этом на пленарной сессии Европарламента 8 июня 2021 г. объявила председатель Еврокомиссии Урсула фон дер Ляйен (Ursula von der Leyen).

О своих планах восстановления после пандемии COVID-19 пока сообщили 23 из 27 стран – членов ЕС. Общая сумма затрат, закладываемая в созданный Евросоюзом фонд восстановления, который получил название NextGenerationEU, составляет 750 млрд евро.

Урсула фон дер Ляйен отметила, что финансирование, направляемое на повышение эффективности и надежности работы транспорта, охватывает такие сферы, как цифровизация железных дорог, внедрение бесшовных технологий в сегменте пригородных перевозок, а также развитие станций зарядки для «умных» транспортных средств. Кроме того, железнодорожный транспорт должен извлечь определенную выгоду и за счет финансирования других направлений, таких как использование экологически чистых видов

энергии, включая водород (на развитие этого направления планируется потратить 50 млрд евро), а также реконструкция зданий и сооружений, на это закладывается еще 50 млрд евро. По словам Урсулы фон дер Ляйен, транспорт и строительный сектор сегодня являются основными источниками выбросов углекислого газа.

Председатель Еврокомиссии также подчеркнула, что на развитие цифровых технологий должно быть потрачено более 20 % всех заложенных в планах средств и не менее 37 % будет направлено в проекты в рамках экологической инициативы European Green Deal.

Источник: zdmira.com, 09.06.2021

Железнодорожные ассоциации Европы выступают за продление Года железных дорог

Сообщество европейских железнодорожных и инфраструктурных компаний (CER), Европейская ассоциация операторов железнодорожной инфраструктуры (EIM) и Европейская ассоциация железнодорожной промышленности (UNIFE) призвали продлить Год железных дорог в ЕС.

Главы трех ассоциаций направили совместное письмо в адрес председателей Европейского парламента, Европейского совета и Европейской комиссии с призывом к продлению Европейского года железных дорог до конца 2022 года. Всецело поддерживая данную инициативу, ассоциации заявляют, что их коллективные усилия по ее продвижению находятся под угрозой из-за неопределенности вследствие пандемии COVID-19.

По их словам, есть определенный риск, что запланированные мероприятия будут отложены до улучшения ситуации или отменены, а ресурсы затрачены впустую, что недопустимо, учитывая значительные потери, которые несут железные дороги из-за пандемии.

Письмо адресовано председателю Европарламента Давиду Сассоли, председателю Европейского совета Шарлю Мишелю, председателю Еврокомиссии Урсуле фон дер Ляйен, первому заместителю председателя Еврокомиссии по Европейской зеленой сделке Франсу Тиммермансу и еврокомиссару по транспорту Адине Валеан.

Официальный старт Европейскому году железных дорог был дан 29 марта на онлайн-мероприятии, организованном Португалией, председательствующей в ЕС, и Генеральным директором Еврокомиссии по мобильности. Ключевой инициативой программы является Экспресс

«Соединяя Европу» – специальный поезд, который отправится в пятидневное путешествие через Европу из Лиссабона и пересечет 25 государств-членов ЕС, включая Словению, которая примет председательство в Совете ЕС во второй половине 2021 года. Завершится поездка в Париже, поскольку Франция станет председателем Совета ЕС в первой половине 2022 года. При этом старт поезда уже был отложен с июня на сентябрь. Есть опасения, что и другие инициативы будут сорваны.

Источник: railjournal.com, 14.04.2021

Европа планирует развивать международные пассажирские сообщения

Экспертный совет по международным железнодорожным пассажирским сообщениям Platform on International Rail Passenger Transport (IRP), сформированный по решению состоявшейся в июне 2020 г. видеоконференции министров транспорта ЕС, выпустил в конце марта 2021 г. первый отчет, приуроченный к открытию Европейского года железнодорожного транспорта.

В нем отмечается, что в 2020 г. потери доходов европейских операторских и инфраструктурных железнодорожных компаний, обусловленные пандемией коронавируса, составили от 40 до 70 %, а в международных сообщениях превысили 95 %. При этом Европейский год железнодорожного транспорта в сочетании с экологической инициативой Green Deal может стимулировать разработку механизмов возрождения европейского рынка пассажирских перевозок в постковидное время.

Одним из таких механизмов IRP считает расширение трансграничных сообщений на основе представленной Европейскому совету в сентябре 2020 г. инициативы по формированию сети трансъвропейских экспрессов TEE 2.0, в которую могут быть включены около 40 действующих и перспективных маршрутов.

К предстоящей в июне 2021 г. встрече министров транспорта ЕС совет IRP подготовил ряд рекомендаций по развитию пассажирского сервиса. В частности, подчеркивается необходимость предоставления пассажирам доступа к простой, надежной и всеобъемлющей платформе, интегрирующей данные о расписаниях, ценах, предоставляющей в реальном времени актуальную информацию о движении поездов и позволяющей бронировать и приобретать билеты на поезда в международных сообщениях.

Важным фактором, способствующим повышению конкурентоспособности железнодорожного транспорта, может стать общеевропейское тактовое расписание Eurotakt, позволяющее рационально организовать стыковочные рейсы на станциях пересадки.

Разработанная Европейской комиссией стратегия природосберегающей и интеллектуальной мобильности Sustainable and Smart Mobility предусматривает обеспечение к 2030 г. возможности пассажирских перевозок протяженностью до 500 км внутри ЕС только видами транспорта с нейтральным уровнем выбросов углерода. Стратегия предлагает до 2030 г. поддержать 15 пилотных международных пассажирских сообщений, заявляет о намерении пересмотреть в 2022 г. технические спецификации по совместимости, относящиеся к подвижному составу, путевой инфраструктуре, средствам сигнализации и управления движением поездов, регламентам эксплуатационной деятельности с точки зрения модернизации процессов на основе цифровизации.

Источник: zdmira.com, 09.04.2021

Железные дороги Германии, Австрии и Бельгии оштрафованы за нарушение антимонопольного законодательства в трансграничных грузовых перевозках

Европейская комиссия наложила санкции в размере 48,594 млн евро на Федеральные железные дороги Австрии (ÖBB), железные дороги Германии (DB) и Национальное общество железных дорог Бельгии (SNCB) за нарушение антимонопольного законодательства. На долю DB приходится 99,4 % суммы штрафа.

Проведенное по поручению комиссии расследование подтвердило, что три оператора участвовали в картельном сговоре в части организации перевозок трансграничными маршрутными поездами в ключевых европейских коридорах. Они обменивались информацией по запросам клиентов и гарантировали друг другу высокие квоты в собственных интересах.

Этот сговор действовал с 8 декабря 2008 по 30 апреля 2014 г., SNCB участвовало в нем с 15 ноября 2011 г. Выводы расследования касаются перевозок трансграничными маршрутными поездами, организованными при участии только этих трех операторов. Маршрутные поезда, как правило,

формировались крупными отправителями массовых грузов одного рода, курсировали по одним и тем же направлениям, например между портами и промышленными зонами.

Базой для расчета санкций была выручка за 2013 г. Сумма штрафа DB была сначала увеличена на 50 %, поскольку ранее на DB уже налагались санкции за участие в подобном сговоре в 2002 – 2007 гг. Вместе с тем в качестве поощрения за сотрудничество в разбирательстве штрафы DB и SNCB (270 тыс. евро) были уменьшены на 45 и 30 % соответственно благодаря программе Leniency Notice от 2006 г., касающейся освобождения от штрафов и уменьшения их размера в делах о картелях, и на 10 % – по программе Settlement Notice от 2008 г.

ÖBB согласно программе Leniency Notice получили полный иммунитет от санкций как первый участник картеля, который предоставил Еврокомиссии соответствующую информацию, и избежали штрафа в размере 37 млн евро.

Источник: zdmira.com, 23.04.2021

Рынок железнодорожных перевозок Евросоюза в 2015 - 2018 годах

Европейская комиссия 13 января 2021 г. опубликовала седьмой отчет по динамике развития рынка железнодорожных перевозок, в котором охвачен период с 2015 по 2018 г. Такие исследования проводятся каждые 2 года согласно статье 15 (4) Директивы 2012/34/ЕС. Мониторинг услуг, оказываемых железными дорогами стран – членов Европейского союза в перевозках пассажиров и грузов, имеет фундаментальное значение для понимания тенденций развития этого рынка и принятия политических решений.

Цель подготовки седьмого отчета, как и предыдущих, – оценка тенденций развития рынка железнодорожных перевозок в контексте европейской политики. В отчете, естественно, не учтено влияние пандемии COVID-19. В 2020 г. операторы перевозок продолжали оказывать услуги, и причем более активно в части транспортировки грузов, но спрос на пассажирские перевозки, особенно в международных сообщениях, в силу локдаунов и экономического спада снизился значительно.

Это второй отчет, подготовленный по данным опроса, сформулированного в соответствии с Директивой 2015/1100 (RMMS Regulation) по мониторингу рынка, и первый, выполненный по окончании переходного периода (2018 г.). В дополнение к данным опроса,

представленным 27 странами-членами ЕС (фактически 25 странами, так как на Кипре и Мальте железных дорог уже нет), а также Великобританией (в числе 28 стран ЕС) и Норвегией, использованы и другие источники статистической информации.

В отчете сформулированы следующие основные выводы для 27 стран ЕС, а также Великобритании и Норвегии по данным с 2015 по 2018 г. (исключение составляет длина высокоскоростных линий, в этом показателе учтены данные 2019 г.):

- объем железнодорожных пассажирских перевозок рос на 2,5% ежегодно, грузовых – на 4,1%;
- доля железных дорог в общем объеме транспортных услуг, оказываемых всеми видами наземного транспорта, увеличилась с 7,6 до 7,8% в части пассажирских перевозок и уменьшилась с 18,8 до 18,7% в части грузовых;
- железные дороги – единственный вид транспорта, стабильно с 1990 г. уменьшающий выбросы создающих парниковый эффект газов (включая углекислый), при этом его доля в грузовых перевозках, выполняемых наземным транспортом, составила около 13%, пассажирских – 7% (27 стран ЕС, 2018 г.); в 2018 г. доля железных дорог в выбросах всеми видами транспорта газов, создающих парниковый эффект, составила 0,4%, а в потреблении энергии была равна 2%;
- протяженность высокоскоростных линий с 2015 по 2019 г. выросла на 17%;
- суммарная длина линий с близкими к исчерпанию резервами провозной способности более чем удвоилась;
- в 2018 г. в странах ЕС действовали 1082 лицензированных оператора;
- средняя рыночная доля независимых операторов в 2018 г. составляла 42% в грузовых перевозках (рост на 8 процентных пунктов), 10% – в коммерческих пассажирских перевозках (прирост 2 процентных пункта), 16,2% – в пассажирских перевозках по контрактам на оказание социально необходимых услуг (снижение на 0,5 процентного пункта);
- железные дороги остаются одним из самых безопасных видов транспорта; поездка в автомобиле сопряжена с риском, в 50 раз более высоким, чем в поезде;
- по состоянию на конец 2018 г. на железнодорожном транспорте было занято более 916 тыс. чел., из них 527 тыс. в государственных и частных компаниях, оказывающих перевозочные услуги, и 389 тыс. – в инфраструктурных компаниях.

Устойчивое развитие

Суммарная длина железных дорог в 27 странах ЕС в 2018 г. приблизилась к 201 тыс. км (рис. 1). Это на 0,4% меньше, чем в 2015 г. На электрифицированные линии приходилось 56% общей протяженности европейской сети, относительно 2015 г. прирост составил 1,2% (855 км).

Протяженность высокоскоростных линий в Евросоюзе выросла на 9100 км к концу 2019 г., или на 17% относительно 2015 г.

Объем поездной работы (в грузовых и пассажирских перевозках) сохранял тенденцию роста на протяжении 10 лет (рис. 2). Однако после кризиса 2008 г. грузовые и пассажирские перевозки восстанавливались с разным темпом. С 2015 по 2018 г. железные дороги наращивали пассажирские перевозки с темпом 2,5% в год, грузовые – 4,1%.

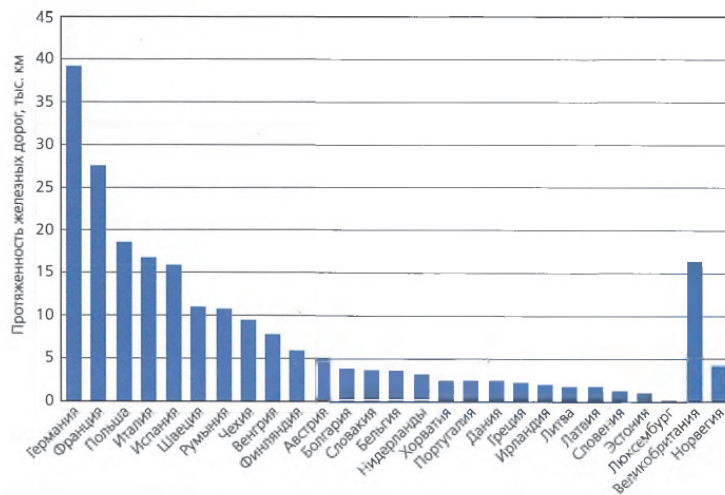


Рис. 1. Протяженность железных дорог 27 стран ЕС, Великобритании и Норвегии (2018 г.)

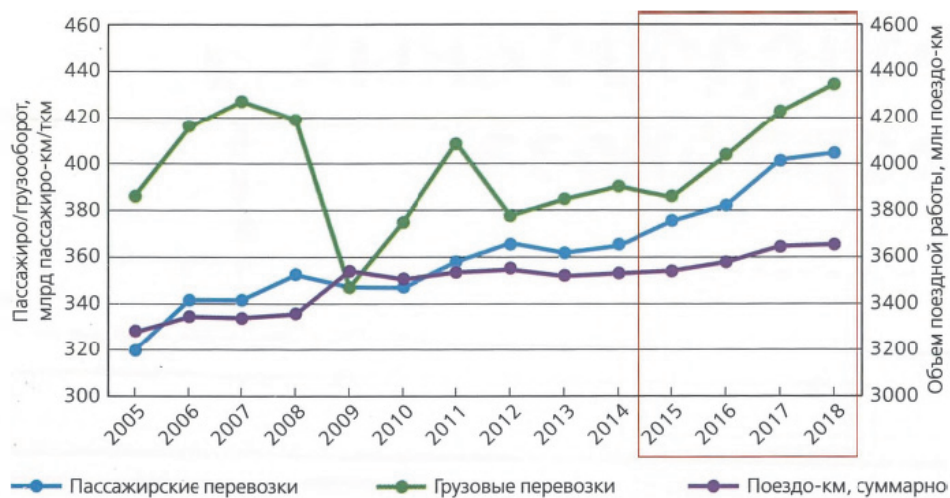


Рис. 2. Показатели грузовых и пассажирских перевозок (27 стран ЕС, 2005-2018 гг.)

К 2018 г. пассажирооборот железных дорог в 27 странах ЕС приблизился к 404 млрд пассажиро-км, тогда как все виды наземного транспорта выполнили около 5 трлн пассажиро-км (рис. 3). Преобладали перевозки во внутренних сообщениях, только 7% пассажирооборота приходилось на трансграничные поездки.

В 2018 г. на гражданина ЕС приходилось в среднем 909 км поездок по железным дорогам, что на 2,4% больше, чем в 2015 г.

С 2015 по 2018 г. доля легковых автомобилей в пассажирообороте всех видов наземного транспорта выросла с 81 до 81,4%, доля железных дорог увеличилась с 7,6 до 7,8% при наличии существенного разброса этого показателя по странам (рис. 4).

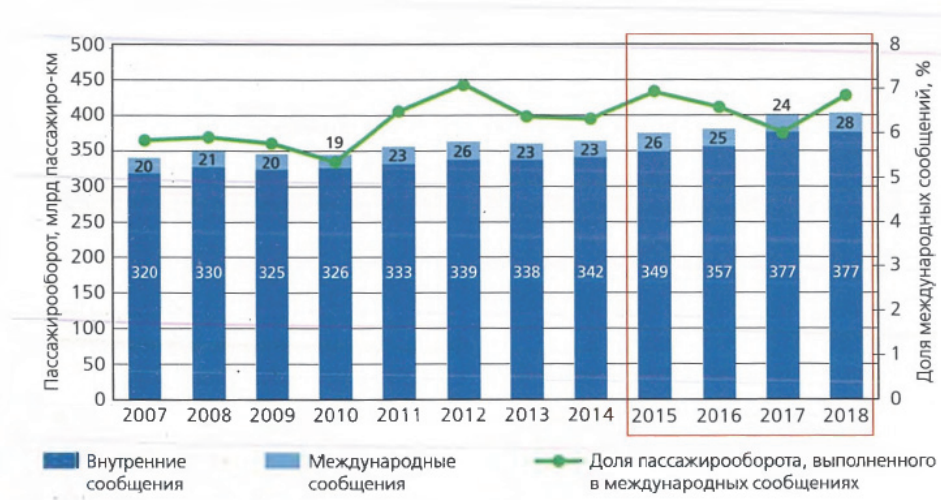


Рис. 3. Динамика пассажирооборота во внутренних и международных сообщениях (27 стран ЕС, 2007-2018 гг.)

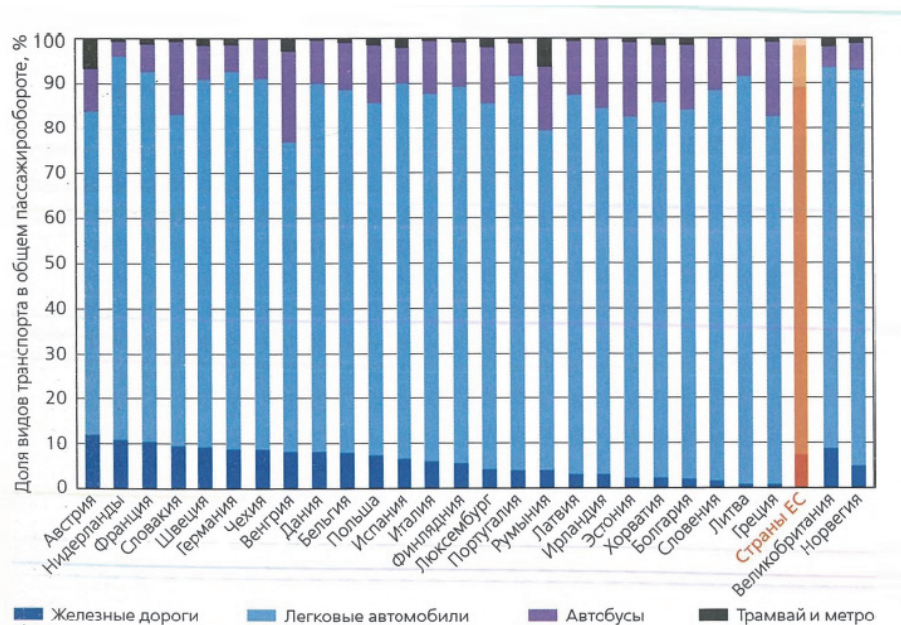


Рис. 4. Динамика доли видов транспорта в пассажирских перевозках (2018 г.)

В 2018 г. железные дороги 27 стран ЕС выполнили грузооборот в объеме 435 млрд ткм, все виды наземного транспорта – 2,3 трлн ткм. По 28 странам ЕС (включая Великобританию) 452 млрд ткм пришлось на железные дороги, 2,4 трлн – на наземный транспорт в целом. Более половины грузооборота выполнено в трансграничных перевозках (рис. 5). Это значит, что их конкурентоспособность зависит от эксплуатационной совместимости участвующих в процессе транспортировки национальных железнодорожных сетей.

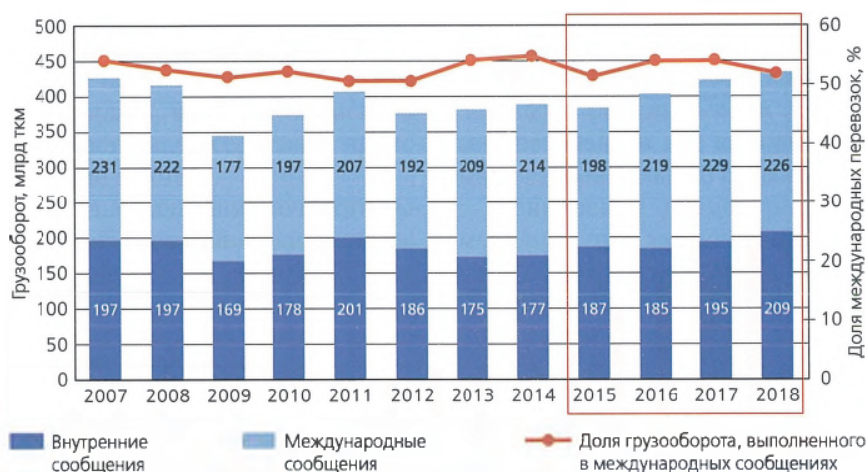


Рис. 5. Динамика перевозок грузов во внутренних и международных сообщениях (27 стран ЕС)

В период с 2015 по 2018 г. доля автомобильного транспорта в грузообороте 27 стран ЕС выросла с 74,2 до 75,4%, тогда как железнодорожного снизилась с 18,8 до 18,7% (рис. 6).

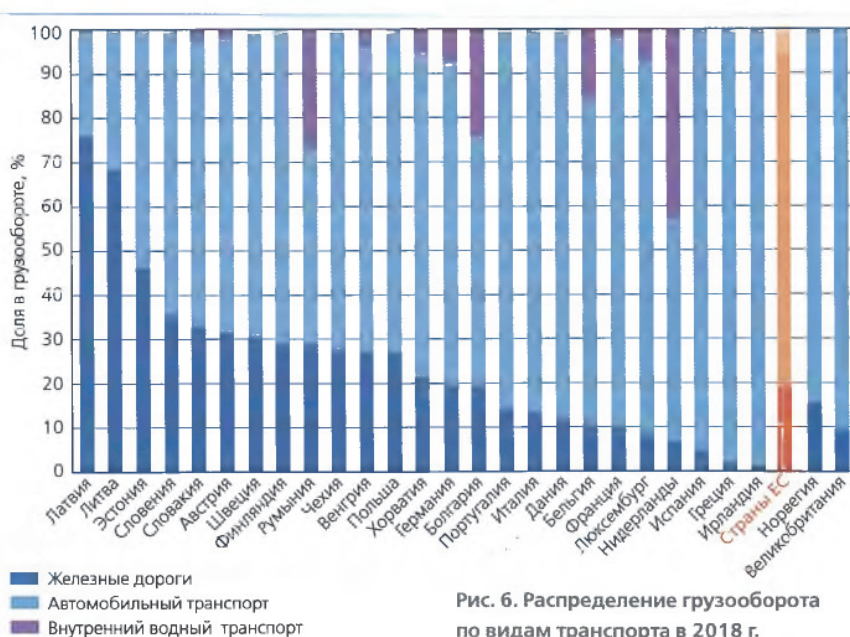


Рис. 6. Распределение грузооборота по видам транспорта в 2018 г.

Оценка базовых условий в железнодорожных перевозках

Плата за доступ к инфраструктуре

Плата за пользование инфраструктурой обеспечивала более 80% доходов инфраструктурных компаний 27 стран ЕС в 2018 г. (84% для грузовых поездов, 88% – для пассажирских).

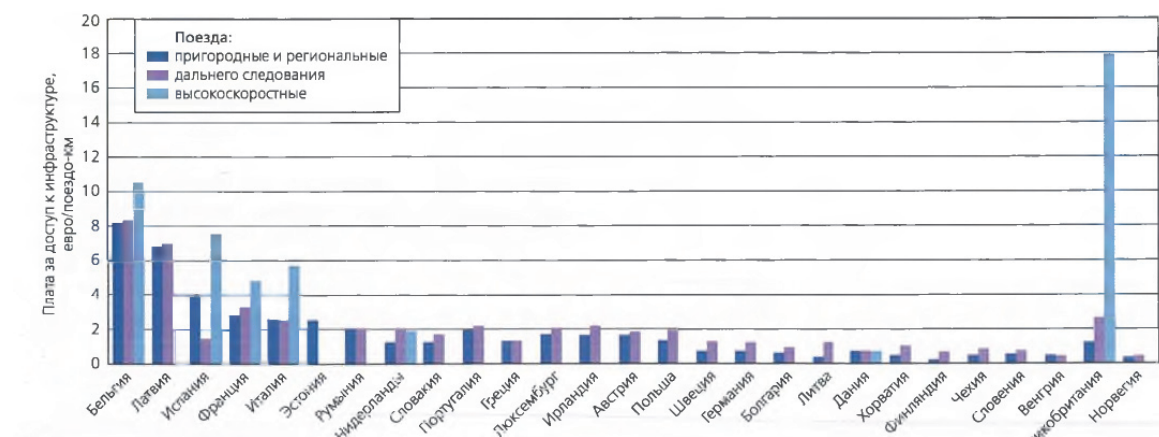


Рис. 7. Плата за доступ к инфраструктуре (без дополнительных платежей) для пассажирских поездов (2018 г.)

На высокоскоростных линиях эта плата выше, чем на обычных (рис. 7). Самой высокой в 2018 г. она была в Великобритании и Бельгии – 18 и 10,6 евро/поездо-км соответственно.

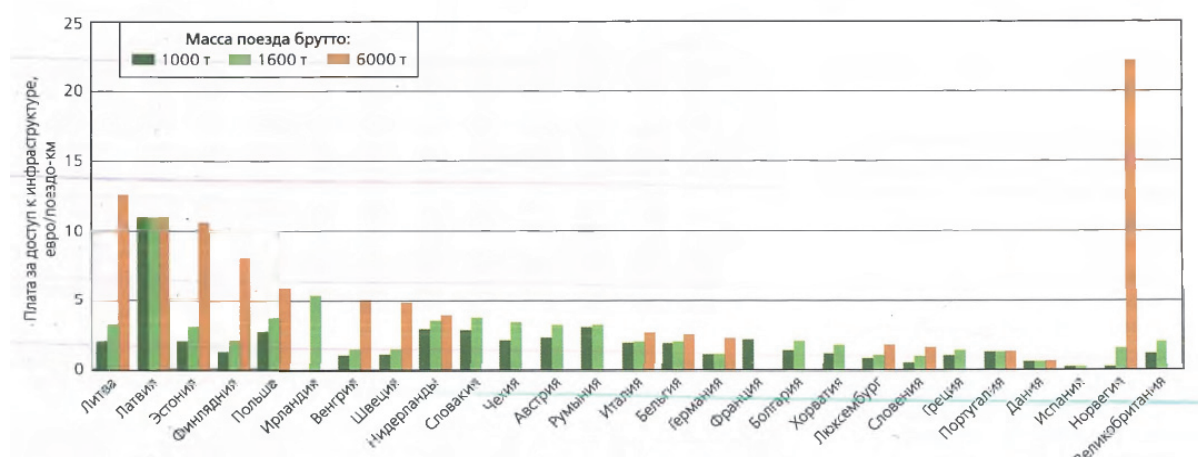


Рис. 8. Плата за доступ к инфраструктуре (без дополнительных платежей) для грузовых поездов (2018 г.)

Плата за доступ, взимаемая с операторов грузовых перевозок, отслеживалась для поездов трех категорий-массой до 1000, 1600 и 6000 т

(рис. 8). В большинстве стран ЕС эта плата повышается с увеличением массы поезда, но не в прямой зависимости от нее.

В данном отчете не выявлено наличие прямой тенденции к повышению или снижению платы за доступ для пассажирских или грузовых поездов с 2015 по 2018 г., за исключением высокоскоростных пассажирских, для которых плата снизилась во всех странах, располагающих соответствующей инфраструктурой, кроме Великобритании.

Ассоциация европейских операторов инфраструктуры PRIME (Platform of Rail Infrastructure Managers in Europe) планирует в 2021 г. завершить и опубликовать исследование, в котором анализируются принципы формирования инфраструктурными компаниями платы за доступ, ее компоненты и механизмы взимания. Эта созданная в 2013 г. организация объединяет представителей Европейской комиссии и руководителей инфраструктурных компаний. В ее задачи входит раннее выявление проблем и формулирование возможных политических решений.

С целью сглаживания отрицательного влияния пандемии COVID-19 на экономику железнодорожной отрасли в октябре 2020 г. был принят регламент 2020/1429, допускающий временное снижение платы за доступ к инфраструктуре.

Распределение ниток графика и инфраструктурные ограничения

В 2018 г. показатель интенсивности использования инфраструктуры по 27 странам Евросоюза составил 18,2 тыс. поездо-км/км (по 28 странам –19,5 тыс. поездо-км/км). Наиболее интенсивно использовались сети на западе Европы, особенно в Нидерландах-50,6 тыс. поездо-км/км. В Греции этот показатель был наименьшим – 4,8 тыс. поездо-км/км. Эти величины мало говорят о менее загруженных направлениях, но дают понимание о наиболее загруженных сетях, которые могут стать ограничивающим фактором для наращивания перевозок в будущем.

Суммарная длина линий, относимых к категории линий с исчерпанным резервом (или достигших предела) пропускной способности, в 27 странах ЕС с 2015 г. постоянно росла и к 2018 г. практически удвоилась. Это относится к 2261 км линий (3482 км в 28 странах с учетом Великобритании), включая 1339 км линий в грузовых коридорах.

В отношении распределения ниток графика приоритеты выстраиваются на государственном уровне: в 13 странах наиболее высокий приоритет отдан перевозкам по контрактам на выполнение социально необходимых перевозок, в семи странах – пассажирским поездам международного сообщения. Грузовые поезда как внутреннего, так и международного сообщения редко имеют самый высокий приоритет.

С целью преодоления препятствий с точки зрения эксплуатационной совместимости между национальными железными дорогами ЕС реализует программу по развертыванию европейской системы управления движением поездов ЕКТМБ/ЕТСБ. По этой программе к 2023 г. новой системой должно быть оборудовано 15682 км пути. По состоянию на конец 2019 г. эта система была развернута на 5906 км (38% запланированной величины), что представляет 78% показателя, намеченного на эту дату.

Расходы операторов инфраструктуры и их финансирование

Расходы операторов инфраструктуры 27 стран ЕС в 2018 г. составили 38,7 млрд евро (рис. 9) против максимума, отмеченного в 2015 г., – 39,1 млрд евро (расходы по 28 странам ЕС за этот период снизились с 49,5 млрд до 47,5 млрд евро). В 2018 г. затраты на текущее содержание и обновление составили 20,6 млрд евро, т.е. 53% общих расходов по 27 странам ЕС (25,8 млрд, или 54% по 28 странам). При этом наблюдался существенный разброс по странам.



Рис. 9. Динамика расходов на инфраструктуру, включая новое строительство, текущее содержание, ремонт и реконструкцию (27 стран ЕС)

В 27 странах ЕС из национальных бюджетов было покрыто 72,3% общих расходов, включая инвестиции в инфраструктуру, 8,3% поступило в рамках программ софинансирования из источников ЕС и 19,4% – из других источников, включая заемные средства, акционерный капитал и сборы.

Качество транспортного обслуживания

Рельсовые системы остаются одним из самых безопасных видов транспорта. Тенденция к улучшению показателей безопасности сохранялась, несмотря на некоторый рост числа серьезных происшествий в 2016 г.

Среднее значение точности выполнения расписания движения (по 27 странам ЕС) за период с 2015 по 2018 г. для региональных и местных пассажирских поездов снизилось с 93 до 90%, для поездов дальнего следования и высокоскоростных также снизилось – с 85 до 79%.

Показатель средней надежности транспортного обслуживания в местных и региональных сообщениях за этот период уменьшился в силу роста доли отмененных поездов с 1,4 до 1,9%, в то же время для поездов дальнего сообщения и высокоскоростных он вырос, поскольку доля отмененных поездов снизилась с 1,5 до 1,3%.

Средняя пунктуальность для грузовых поездов в 2018 г. составила 60% во внутренних сообщениях и 53,2% в международных. Отмены зарегистрированы для 7,3% грузовых поездов внутреннего сообщения и 11% – международного.

Контракты РБО

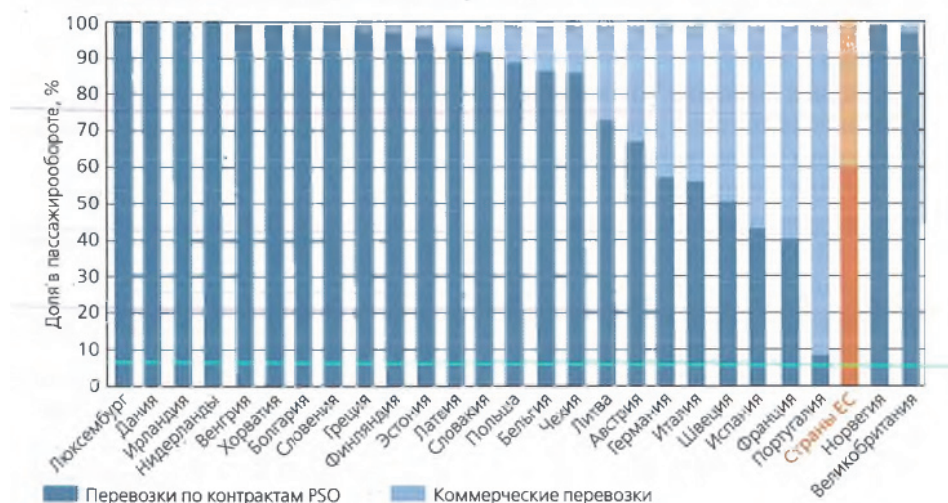


Рис. 10. Распределение пассажирооборота, выполненного по контрактам РБО и коммерческими поездами

В 2018 г. по контрактам на выполнение социально необходимых транспортных услуг (РБО) по 27 странам ЕС было выполнено в среднем 60% пассажирооборота (по сравнению с 53% в 2015 г., рис. 10), из них порядка 98% приходилось на внутренние сообщения, в которых перевозки региональными поездами преобладали над выполненными поездами дальнего следования.

Конкурсные процедуры применялись при заключении только 26% контрактов РБО в 2018 г. по 27 странам ЕС (43% – по 28 странам ЕС), причем проводились они в основном в странах, которые в числе первых

открыли рынок пассажирских перевозок, – в Германии, Швеции и Великобритании.

Компенсации, которые получают операторы перевозок по контрактам РБО, формируют существенную часть их доходов. Размер этих выплат колеблется в широком диапазоне. Средняя величина в 2018 г. составила 10,51 евро/поездо-км по 27 странам ЕС и 8,57 евро/поездо-км – по 28 странам.

Лицензирование операторов

В 2018 г. в 27 странах ЕС действовали 1082 лицензии на операторскую деятельность (1126 лицензий в 28 странах). О наибольшем числе лицензий (434) сообщила Германия, минимальное число, по две, имелось в Ирландии и Люксембурге.

Средняя плата за получение лицензии в 2018 г. колебалась от 37,5 тыс. евро в Португалии до 5 евро в Хорватии. Самый продолжительный период (более 100 дней) требуется для получения лицензии в Испании, Польше и Великобритании.

Степень открытости

Средняя рыночная доля операторов, конкурирующих с национальными компаниями, в грузообороте, выполненном в 27 странах ЕС с 2015 по 2018 г. (рис. 11), увеличилась с 34 до 42% (с 35 до 43%-в 28 странах). В 2018 г. новые операторы, конкурирующие с национальной компанией, работали во всех странах, кроме Греции, Ирландии, Литвы и Люксембурга, и в более чем половине стран доля новых операторов в грузообороте превышала 30%.

В пассажирских перевозках во внутренних сообщениях конкурсный отбор претендентов на контракты РБО стал обязательным на уровне ЕС с появлением четвертого железнодорожного пакета, поэтому информации для обоснованных оценок пока недостаточно. В среднем на рынке коммерческих перевозок в 27 странах ЕС частные операторы, конкурирующие с национальными перевозчиками, в 2018 г. увеличили свою долю до 10% (т.е. на 2 процентных пункта) по сравнению с 2015 г., а доля частных операторов перевозок по контрактам РБО составила 16,2%, уменьшившись за этот период на 0,5 процентного пункта (рис. 12,13).

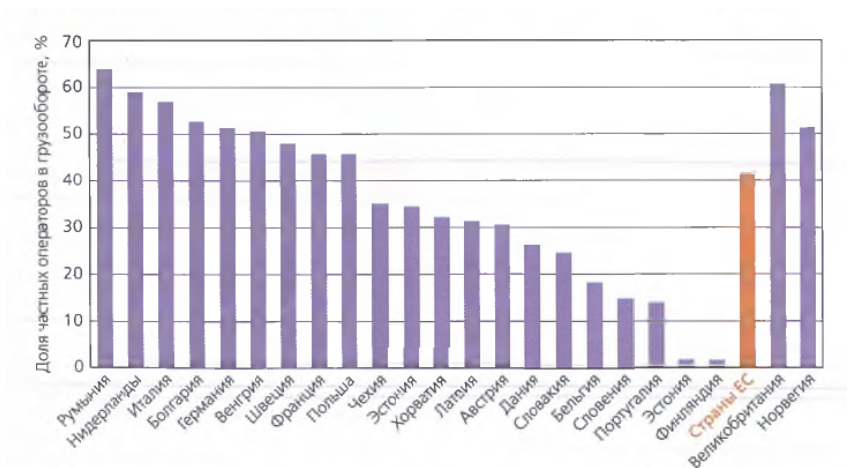


Рис. 11. Доля в грузообороте новых операторов, конкурирующих с национальной компанией

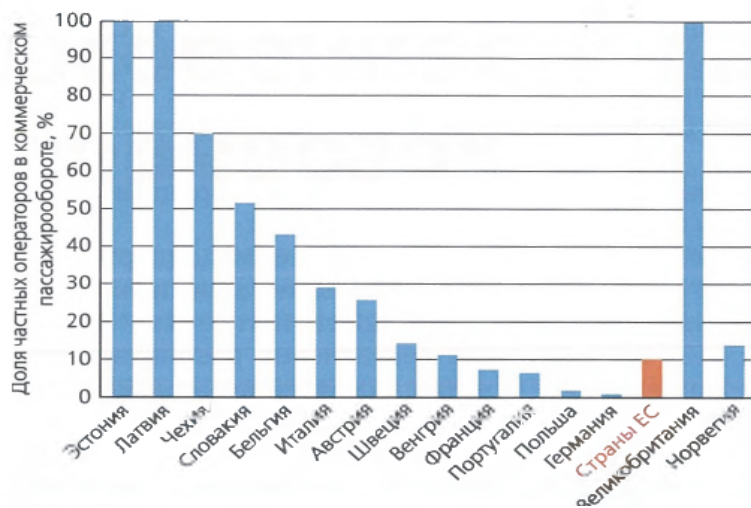


Рис. 12. Доля новых операторов на рынке коммерческих пассажирских перевозок в 2018 г.

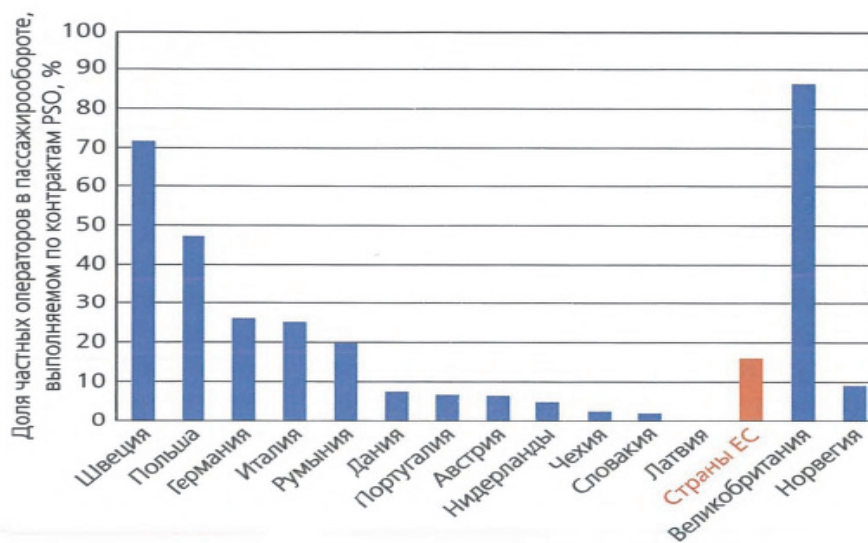


Рис. 13. Доля новых операторов на рынке пассажирских перевозок по контрактам РБО в 2018 г.

Занятость и социальные условия

По состоянию на конец 2018 г. в странах ЕС на железнодорожном транспорте было занято более 916 тыс. чел., из них 527 тыс. в государственных и частных компаниях, оказывающих перевозочные услуги, и 389 тыс., – в инфраструктурных компаниях. Отмечено сохранение тенденции преобладания числа мужчин, доля женщин в среднем составляет 21%, но варьируется в диапазоне от 51% в Эстонии до 9% в Ирландии.

В компаниях, оказывающих перевозочные услуги, доля молодежи в возрасте до 30 лет выросла в 27 странах ЕС с 2015 г. с 8,2 до 10,6%. Остается заметным явлением преобладание работников старшего возраста, особенно в Испании, Румынии, Греции, Болгарии и Литве, где более половины сотрудников в 2018 г. были старше 50 лет.

В инфраструктурных компаниях доля персонала старшего возраста по-прежнему выше, чем в компаниях, оказывающих перевозочные услуги (рис.14). Однако доля молодых сотрудников все же выросла с 7,9 до 8,3%.

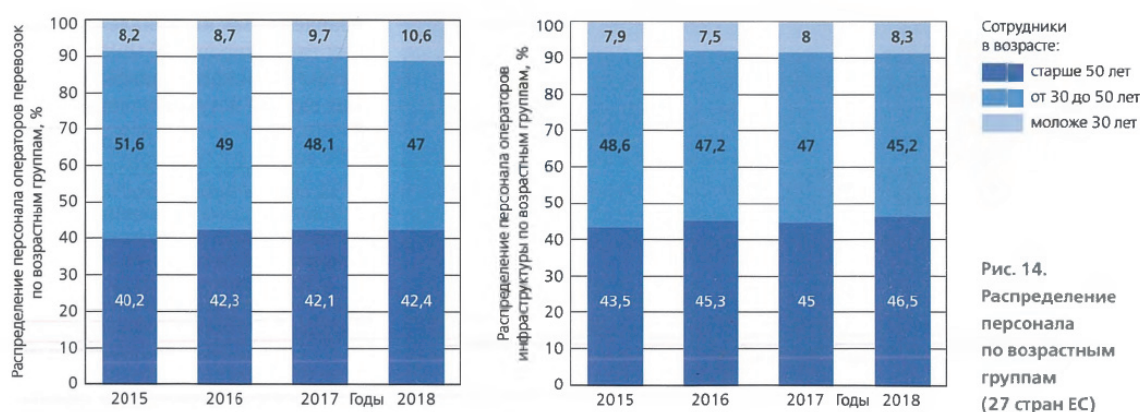


Рис. 14. Распределение персонала по возрастным группам (27 стран ЕС)

Полная занятость характерна для сотрудников как операторов перевозок, так и инфраструктурных компаний. Все работники последних имеют постоянные контракты в Бельгии, Дании и Люксембурге, тогда как в Ирландии – только 89%. Инфраструктурные предприятия Швеции, Италии, Польши, Нидерландов, Германии и Норвегии сообщили, что доля сотрудников с постоянными контрактами ниже 95%. Меньше всего сотрудников с такими контрактами в Нидерландах (83%) и Бельгии (88%).

Среди национальных компаний-операторов перевозок самая низкая доля постоянных контрактов отмечена в Бельгии (86%).

Только несколько стран сообщили о программах ученичества и стажировки. Такие программы наиболее распространены для операторов перевозок и инфраструктуры в Австрии и Германии.

Заключение

Железнодорожный сектор вносит существенный вклад в экономику и социальную сплоченность 27 стран ЕС, обеспечивая прямую занятость более чем 900 тыс. чел., перевозки 1,6 млрд т грузов и 7,1 млрд пассажиров в год.

Более полное использование возможностей железных дорог имеет решающее значение для удовлетворения спроса на услуги более экологичной и устойчиво развивающейся транспортной системы, а также для решения задач, сформулированных в европейской инициативе Green Deal.

1. Высококонкурентный рынок

Справедливый доступ к рынку для всех операторов создаст условия для появления новых предложений мультимодальных услуг и расширит возможности выбора для пассажиров и бизнеса.

В этом направлении действует рыночный блок в четвертом железнодорожном пакете, он вводит конкурсный отбор операторов как стандартную процедуру при заключении контрактов PSO. Переходный период закончится в декабре 2023 г. Этот же блок открывает доступ к рынку пассажирских перевозок во внутренних сообщениях с переходом на новое расписание в декабре 2021 г. Справедливая конкуренция между видами транспорта также поощряется в ЕС, но при условии, что они компенсируют свои внешние издержки.

2. Трансграничные перевозки

Беспрепятственное пересечение границ между странами-членами ЕС является фундаментальным условием увеличения рыночной доли железнодорожного транспорта. Для этого необходимо устранять барьеры эксплуатационной несовместимости, ускоренно разворачивать европейскую систему управления движением поездов ETCS, обеспечить доступность соответствующего подвижного состава и наличие достаточного числа машинистов.

По запросу Европейского парламента готовится исследование по трансграничным коридорам большой протяженности с особым вниманием к сообщениям, обслуживаемым ночными поездами. Его публикация ожидается в середине 2021 г.

3. Соответствие инфраструктуры поставленным задачам

Условием для оказания эффективных транспортных услуг является хорошо развитая и связанная инфраструктурная сеть без узких мест. Инфраструктурная политика ЕС направлена на создание трансъвропейской сети TEN-T, финансовая поддержка обеспечивается с помощью инструмента Connecting Europe Facility.

На развитие железных дорог в странах ЕС выделяются значительные бюджетные средства. Кроме того, растущий рынок так называемых зеленых инвестиций позволяет направлять средства из частных источников на финансирование проектов устойчивого развития. Появившаяся в июне 2020 г. Директива 2020/852 определяет критерии, в соответствии с которыми экономическая деятельность признается экологически сбалансированной и устойчивой, это позволит увеличить поток частных инвестиций.

Повышение интенсивности использования отдельных линий и направлений повышает риск появления узких мест, несогласованное проведение крупных работ по текущему содержанию и ремонту также препятствует эффективному использованию инфраструктуры в целом.

Еврокомиссия поддерживает новые подходы к распределению ниток графика и управлению с помощью взаимно связанных цифровых платформ/инструментов.

4. Ориентация на пользователя услуг

Повышение точности и надежности железнодорожных сообщений, удобный доступ к услугам должны быть приоритетами как в грузовых, так и в пассажирских перевозках. Гарантированное право пассажира на информацию, помощь и непрерывность поездки, компенсацию потерь способно привлечь на железные дороги новых пользователей. Предложение Еврокомиссии по подготовке новой редакции регламента 1371/2007, поддержанное Европарламентом и Советом Европы, направлено на обеспечение прав пассажиров с ограниченной мобильностью, уточнение правил рассмотрения жалоб и полную защиту в случае нарушения условий поездки.

Еврокомиссия поддерживает инициативы по повышению эффективности и гибкости процессов составления расписания движения поездов, взаимодействия в случае непредвиденных ситуаций и координации проведения мероприятий, приводящих к временному ограничению пропускной способности.

Продвижение цифровых технологий признано фундаментальным инструментом повышения привлекательности железных дорог Евросоюза для бизнеса. На поддержку обмена цифровой информацией между участниками процесса перевозки направлен Регламент 2020/1056 от 15 июля 2020 г.

Еврокомиссия поддерживает предложение по созданию Европейского партнерства по исследованиям и инвестициям на железных дорогах на основе совместного предприятия Shift2Rail, его целью будет ускорение и

развитие инновационных технологий и решений на базе автоматизации и цифровых технологий.

Европейский год железных дорог, объявленный в 2021 г., должен быть ознаменован усилиями, направленными на привлечение новых пассажиров и объемов грузов путем широкого применения новых знаний и лучших практик.

Источник: материалы отчета Еврокомиссии по динамике развития рынка железнодорожных перевозок - Seventh 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://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/com20210005-7th-rmms-report.pdf>).

Великобритания

Британское правительство: планы реформирования железнодорожного сектора

В рамках реформы железнодорожного сектора Великобритании предложено создать новый централизованный орган Great British Railways, к которому перейдут функции нынешнего оператора инфраструктуры – компании Network Rail и который будет нести ответственность за планирование развития сети и управление ею. Также GBR получит право сбора доходов, установления платы за перевозочные услуги и формирования расписаний движения.

Предстоит подготовить план развития железных дорог страны на 30-летний период, который будет охватывать программу инвестиций и новую тарифную политику наряду с планомерным восстановлением малодеятельных линий, закрытых в 1960-х годах.

Решение главной задачи реформы по организации работы с большей ориентацией на пассажиров поддержит система новых контрактов с операторами перевозок, в которых наивысший приоритет отдается точности и надежности сообщений. По заявлению правительства, роль частных операторов в улучшении обслуживания пассажиров станет более значимой по сравнению с моделью франшиз, от которой в Великобритании отказались в сентябре 2020 г.

В перспективе контракты типа Passenger Service (PSC) придут на смену контрактам National Rail (NRC) и схеме временной, в условиях пандемии, помощи Emergency Recovery Measures Agreements. Контракты NRC, по которым операторы будут работать в ближайшие 2 года, уже

предусматривают механизмы поощрения за оказание услуг высокого уровня и рост объема перевозок.

Ожидается, что контракты PSC по мере восстановления спроса на перевозки будут допускать большую свободу при предоставлении коммерческих услуг. На этапе тендера не потребуется обоснование долгосрочного прогноза в части доходных поступлений, основное внимание будет уделяться соотношению цены и качества. Местные органы получат больше прав влиять на объем предоставляемых услуг, в том числе на станциях, а также на формирование расписания движения поездов. Более того, новая модель поощряет участие местных операторов в конкурсах на перевозки по второстепенным линиям.

Появятся новый сайт GBR и приложения, призванные упростить процедуры оплаты проезда, включая бесконтактную, и выплату компенсаций за несостоявшиеся поездки. В план действий включен выпуск нового национального сезонного билета, отражающего изменения в режимах работы населения. Электронный билет распространяется на восемь поездок в любые из 28 дней, что даст существенную экономию постоянным пассажирам.

Источник: zdmira.com, 26.05.2021

В Великобритании предложено создать единую стратегическую транспортную сеть

Правительство Великобритании обнародовало планы по созданию Стратегической транспортной сети Соединенного Королевства (UK Strategic Transport Network) с целью улучшения связей между входящими в него четырьмя регионами. Это было сделано после представления Питером Хенди, председателем правления компании Network Rail (оператора инфраструктуры железных дорог Великобритании), промежуточного доклада по транспортной доступности (Union Connectivity Review, UCR).

Этот доклад появился одновременно с заявлением правительства о начале весной 2021 года консультаций в части возможного снижения сборов с авиапассажиров на внутренних рейсах. В докладе П. Хенди отмечается, что вредные выбросы в атмосферу на железнодорожном транспорте примерно в 6 раз меньше по сравнению с воздушным транспортом, и мера по снижению сборов полезна только на тех направлениях, где поездка по железной дороге мало привлекательна, например, на север Шотландии или в Северную Ирландию.

В июне 2020 года британский премьер-министр Борис Джонсон поставил перед Питером Хенди задачу проработать способы улучшения транспортных связей между регионами Великобритании. В нынешнем докладе Хенди указано, что в рамках создания единой стратегической транспортной сети эту задачу можно решить за счет интеграции автомобильного, железнодорожного, морского и воздушного видов транспорта, что приведет к устранению узких мест и стимулированию экономического роста.

Правительство уже согласовало выделение 20 млн ф. ст. на проработку проектов, которые фигурируют в докладе Хенди. Это касается, в частности, улучшения железнодорожного сообщения между северным побережьем Уэльса и Англией, ускорения движения поездов между Англией и Шотландией, в том числе за счет модернизации магистрали Западного побережья, развития железнодорожной сети юго-восточной части Уэльса, а также реконструкции автомагистрали A75, соединяющей шотландские города Гретна, Дамфрис и Странрар.

В объединении Rail Delivery Group (RDG), созданном с целью оптимизировать взаимодействие между британскими операторами инфраструктуры и перевозок, отметили, что прозрачная и упрощенная система продажи билетов, о которой идет речь в докладе Хенди, позволит существенно снизить стоимость поездок и сможет привлечь на железную дорогу дополнительно 300 млн пассажиров на всей территории Великобритании.

Источник: railjournal.com, 10.03.2021 (англ. яз.)

Пассажирские перевозки на железных дорогах Великобритании из-за пандемии упали до уровня 1872 года

По данным британского регулятора Office of Rail and Road (ORR), на железных дорогах Великобритании с 1 апреля 2020 г. по 31 марта 2021 г. было перевезено 388 млн пассажиров, что составляет только 22 % объема предыдущих 12 мес, когда этот показатель равнялся 1,739 млн пассажиров. Это самое низкое значение за исторический период начиная с 1872 г.

За истекший финансовый год (с апреля 2020 г. по март 2021 г.) было получено 1,9 млрд ф. ст. доходов, или лишь 18,3 % объема поступлений 2019/2020 года – 10,4 млрд ф.ст.

В четвертом квартале 2020/2021 финансового года (январь – март 2021 г.) было перевезено примерно 80 млн пассажиров, что более

чем в 2 раза превышает аналогичный показатель первого квартала (апрель – июнь 2020 г.), но в то же время уступает результату третьего квартала (октябрь – декабрь 2020 г.), который составлял 139 млн пассажиров.

Беспрецедентное падение объемов перевозок связано с влиянием пандемии COVID-19. В течение всего пандемийного периода британское правительство рекомендовало своим гражданам воздерживаться от поездок, если нет крайней необходимости. Однако в последнее время наблюдаются признаки восстановления объемов перевозок. Согласно опубликованным данным Министерства транспорта Великобритании (DfT), по состоянию на конец мая 2021 г. пассажиропоток на британских железных дорогах достиг 45 % допандемийного уровня.

Источник: zdmira.com, 04.06.2021

Британский оператор Network Rail предложил привлечь частные инвестиции для оснащения железных дорог оптоволоконной сетью

Оператор инфраструктуры железных дорог Великобритании Network Rail обнародовал планы по привлечению до 1 млрд ф. ст. частных инвестиций для модернизации железнодорожной телекоммуникационной сети. Эти средства будут направлены на замену 16 тыс. км кабельных линий оптоволоконными.

По оценке Network Rail, при таком подходе мощность новой оптоволоконной сети будет превышать потребности железнодорожного транспорта. В связи с этим излишки пропускной способности каналов могут быть использованы третьими сторонами для своих нужд. Сторонние компании также могут воспользоваться в коммерческих целях более низкой стоимостью передачи данных по железнодорожной оптоволоконной сети по сравнению с аналогами.

Применение оптоволоконной сети передачи данных позволит оператору Network Rail вести в режиме онлайн мониторинг состояния инфраструктурных объектов, таких как мосты и дренажные сооружения, и сократить затратные визуальные проверки. Внедрение новой телекоммуникационной сети в конечном счете приведет к сокращению числа задержек поездов и остановок движения. Например, новые оптоволоконные датчики смогут своевременно выявлять оползни вблизи железнодорожного полотна, а также обнаруживать поваленные деревья.

Новая оптоволоконная система сулит преимущества и пассажирам, поскольку создаст предпосылки для улучшения работы сети Wi-Fi, которой они пользуются на борту поезда.

Источник: zdmira.com, 27.04.2021

Германия

DB: уроки пандемии и перспективы развития

Объемы пассажирских перевозок в Германии во время весеннего и осеннего локдауна 2020 г. сокращались на 60-70%, однако спад был не настолько серьезным, как в ряде соседних стран. Тем не менее количество пассажиров поездов дальнего следования весной 2020 г. составляло всего около 10-15% аналогичного уровня 2019 г.; существенное падение уровня доходов оператора междугородных пассажирских перевозок DB Fernverkehr стало одной из причин того, что национальное правительство в мае 2020 г. объявило о выделении железным дорогам Германии (ОБ) финансирования в размере 6 млрд евро для компенсации потерь, обусловленных пандемией. Эти средства дополняют 20 млрд евро, которые должны быть предоставлены ОБ до 2030 г. Комитет по защите климата Германии принял решение о выделении данной суммы на поддержку и развитие железнодорожной отрасли в стране в сентябре 2019 г. в рамках программы по сокращению выбросов парниковых газов и перехода на более экологичный железнодорожный транспорт. Кроме того, национальное правительство намерено поддерживать усилия по передаче грузов на железные дороги, развитию перевозок мультимодальных и повагонными отправками.

Ряд частных операторов пассажирских перевозок, имеющих открытый доступ к инфраструктуре, в том числе FlixTrain, не получили поддержки со стороны государства в 2020 г. Оператор FlixTrain с марта 2020 г. не осуществлял пассажирские перевозки из-за эпидемии коронавируса, договорившись о действительности билетов FlixTrain для проезда в поездах дальнего следования DB категорий ICE и IC. Затем в июле 2020 г. оператор частично возобновил обслуживание – 10 поездов дальнего следования еженедельно курсировали между Берлином и Кёльном, но с 3 ноября снова был вынужден приостановить обслуживание пассажиров (в середине января 2021 г. на сайте компании все еще не появлялось информации о дате возобновления перевозок).

Объемы пассажирских перевозок DB летом 2020 г., во время затишья между двумя волнами коронавируса, восстановились примерно до 70% аналогичного уровня 2019 г. Особенно заметно пассажиропоток вырос в часы пик и в выходные дни, тогда поезда операторов DB Fernverkehr и FlixTrain заполнялись практически полностью.

Большая часть региональных операторов Германии в 2020 г. продолжали обслуживать пассажиров, хотя и сократили число рейсов. При этом увеличились затраты на уборку и дезинфекцию подвижного состава. Подобные расходы в основном покрывались местными администрациями, которые получали некоторую финансовую помощь от национального правительства (чтобы компенсировать потерю выручки от продажи билетов). Объемы пассажирских перевозок на городском рельсовом транспорте также упали, хотя не столь существенно, как на магистральных линиях.

Благодаря решениям, принятым до пандемии, будущее пассажирских перевозок Германии, как междугородных, так и на дальние расстояния, выглядит довольно оптимистичным. В начале 2020 г. между Министерством транспорта Германии (BMVI) и DB было подписано соглашение о целевых показателях производительности и финансирования железных дорог LuFV III на общую сумму 86,2 млрд евро в 2020 – 2029 гг. Эти средства будут направлены на ремонт и модернизацию инфраструктуры, включая путевое хозяйство, станции, устройства электроснабжения и системы централизации; 10 млрд евро пойдет на восстановление закрытых сейчас линий. Значительную часть средств направят на внедрение тактового расписания Deutschlandtakt с согласованным движением поездов в масштабах всей сети, согласно которому к 2030 г. междугородные поезда должны курсировать с интервалом 30 мин. Развертывание Deutschlandtakt должно способствовать сокращению использования личных и грузовых автомобилей, воздушного транспорта, а также снижению уровня вредных выбросов в атмосферу. Ряд исследований показали, что высокоскоростные поезда могут в значительной степени заменить перелеты продолжительностью до 3 ч. Так, авиарейс Берлин – Нюрнберг был отменен после открытия высокоскоростной магистрали Берлин – Мюнхен, соединившей столицу с Эрфуртом и Нюрнбергом в декабре 2017 г. В качестве первого шага по переходу на расписание Deutschlandtakt в ключевых коридорах страны DB в декабре 2020 г. ввели 30-минутный межпоездной интервал на линии между Берлином и Гамбургом.

В ближайшие два десятилетия в Германии планируется строительство по меньшей мере 10 новых высокоскоростных и других линий. К середине

2020-х годов ожидается рост инвестиций в железнодорожную инфраструктуру.

В конце октября 2020 г. состоялось долгожданное открытие нового международного аэропорта Берлин-Бранденбург им. Вилли Брандта (BER) в коммуне Шёнефельд – на 9 лет позже, чем планировалось, причем стоимость инициативы утроилась по сравнению с первоначальной. Его обслуживает новая электрифицированная магистральная линия длиной 15 км, формирующая кольцо, проходящее через аэропорт. Продление длиной 7,7 км, включающее новую промежуточную станцию Васмансдорф, связывает аэропорт с городской железной дорогой S-Bahn Берлина. На станции в аэропорту Берлин-Бранденбург предусмотрено шесть путей (в том числе два – для поездов S-Bahn), ожидаемый пассажиропоток – 125 тыс. чел. ежедневно. Экспрессом до станции Берлин-Главный можно добраться менее чем за 35 мин.

В начале декабря 2020 г., после 10 лет строительных работ, которые велись с перерывами (в том числе из-за археологических раскопок), было введено в эксплуатацию продление длиной 2,2 км линии метро U5, проходящей под историческим центром столицы до железнодорожной станции Берлин-Главный. Протяженность линии U5 составила в итоге 22,4 км, она стала самой длинной на метрополитене Берлина (U-Bahn). Одновременно открылись две новые станции метро – Ротес Ратаус и Унтер ден Линден.

В настоящее время в Германии ведется строительство нескольких новых линий, они будут открываться с 2022 г. Первую из них, линию Вендлинген – Ульм длиной 60 км, рассчитанную на скорость движения поездов 250 км/ч, планируют ввести в эксплуатацию уже в конце 2022 г. Протяженность этой высокоскоростной магистрали невелика, но более 50% (30,4 км) трассы проходит в тоннелях, что значительно осложняет строительство.

Работы по завершению тоннеля Раштатт вблизи одноименного города на магистрали Карлсруэ – Базель коридора Рона – Альпы, приостановленные из-за обрушения в 2017 г., в ближайшем будущем начнутся в полном объеме. Строительство тоннеля начали в 2013 г. Однако обрушение в новом восточном стволе 12 августа 2017 г. не только остановило работы, но и прервало движение поездов на существующей магистрали, одной из самых загруженных в Европе, которая оставалась закрытой в течение семи недель. Это нанесло значительный ущерб отрасли, одной из главных проблем стало отсутствие альтернативных маршрутов. По прогнозам DB, новый тоннель откроется в 2025 г. Это на 3 года позже, чем планировалось изначально.

Новый подвижной состав

Оператор DB Fernverkehr в течение 2020 г. заказал компании Siemens 30 электропоездов Velara ICE 3, рассчитанных на скорость движения 320 км/ч. Поставка будет осуществляться с декабря 2022 по 2026 г. Контракт включает опцию на строительство до 60 дополнительных поездов. Этот заказ является частью плана по увеличению парка подвижного состава, что необходимо для перехода на тактовое расписание движения поездов Deutschlandtakt. Устаревшие поезда ICE 1 сейчас проходят вторую модернизацию. Также в 2021 г. DB планируют ввести в обращение первые поезда ICE 4 в 13-вагонном исполнении, 50 из которых уже заказаны. Каждый такой поезд вмещает 918 пассажиров, максимальная скорость движения составит 265 км/ч. В октябре 2020 г. DB получили 50-й поезд ICE 4 в 12-вагонном исполнении, а эксплуатация первых 37 семивагонных поездов ICE 4 началась в ноябре того же года.

Частный оператор FlixTrain получил первые из 135 модернизированных вагонов для поездов с локомотивной тягой серий Vmmz и Vmmdz в середине 2020 г. (ремонт провела компания Talbot Services в Ахене, Германия), однако в конце года вынужден был отсрочить их ввод в эксплуатацию отчасти из-за второй приостановки обслуживания пассажиров в ноябре. В обновленных вагонах имеется доступ к сети Wi-Fi, пассажирские кресла оснащены электрическими розетками и портами USB; предусмотрены площадки для перевозки велосипедов. В связи со слишком высокой в сложившихся обстоятельствах стоимостью доступа к инфраструктуре RИхТгат отложил на неопределенный срок запуск поездов на пяти междугородных маршрутах во Франции с января 2021 г., но при этом подтвердил свои планы по организации до семи междугородных маршрутов в Германии и о возможном вводе части из них в 2021 г.

Электрификация линии Мюнхен – Линдау протяженностью 155 км, завершившаяся в декабре 2020 г., позволила железным дорогам Швейцарии (SBB) ввести в эксплуатацию электропоезда Pendolino из вагонов, оснащенных механизмом наклона кузовов в кривых, производства компании Alstom, которые заменили поезда с локомотивной тягой в международном сообщении Мюнхен – Цюрих. Работы по реконструкции и электрификации линии Мюнхен – Линдау продолжались в течение 3 лет, их стоимость составила почти 500 млн евро. В результате время в пути между конечными станциями уменьшилось до менее чем 2 часов. Длительность поездки между Мюнхеном и Цюрихом сократилась на 40 мин (до 4 часов). В декабре 2021 г. частный оператор пассажирских перевозок Go-Ahead заменит оператора DB Regio на маршруте Мюнхен – Линдау, используя парк подвижного

состава из электропоездов FLIRT производства Stadler. С декабря 2021 г. линия от Линдау до Ульма через станцию Фридрихсхафен также будет электрифицирована.

В конце 2020 г. оператор DB Regio ввел в обращение последний дизель-поезд серии 633 производства польской компании PESA, заменив оператора Netinera, осуществлявшего пассажирские перевозки в Баварии. Также в Баварии в ноябре 2020 г., на 4 года позже, чем планировалось изначально, были введены в эксплуатацию шесть двухэтажных челночных поездов производства чешской компании Skoda. Эти поезда обслуживают сообщение Нюрнберг – Мюнхен со скоростью до 189 км/ч, каждый поезд способен вмещать 676 пассажиров.

Ситуация с коронавирусом сказалась и на грузовых перевозках, особенно это коснулось оператора DB Cargo, который в 2020 г. перевозил больше продуктов питания и товаров, связанных с пандемией, но потерял часть объема традиционных перевозок в силу временной приостановки работы предприятий ряда ключевых отраслей промышленности. Несмотря на рекомендации Европейского союза о снижении или отмене платы за доступ к инфраструктуре в качестве меры экономического стимулирования, оператор инфраструктуры железных дорог Германии DB Netz намерен повысить сборы в 2021 г.

Во второй половине 2020 г. значительно возросли объемы контейнерных перевозок в коридоре Германия – Китай после временной приостановки движения поездов в начале года из-за вспышки коронавируса в Поднебесной. По данным железных дорог Китая (CR), в августе 2020 г. число грузовых поездов сообщением Китай – Европа значительно увеличилось, был установлен рекорд – 1247 поездов в месяц, что на 62% больше, чем в 2019 г. Пока неясно, сохранятся ли объемы железнодорожных перевозок по Новому шелковому пути в Германии на таком же уровне в 2021 г., поскольку китайские субсидии для некоторых видов перевозок были постепенно отменены, а альтернативные направления, включая маршрут через Балтийское море из портов России или стран Балтии, становятся все более популярными, так как позволяют избежать задержек с перевалкой грузов на белорусско-польской границе.

Источники: материалы железных дорог Германии DB (www.bahn.de); International Railway Journal, 2021, №1, p. 19.

Германия: объем пассажирских перевозок в 2020 году сократился почти вдвое

По данным Федеральной статистической службы Германии Destatis, число пассажиров поездов дальнего следования в 2020 г. упало на 46 % по сравнению с 2019 г. Это падение последовало за стабильным приростом объема перевозок в предшествующие годы. В 2020 г. было совершено 82 млн поездок по сравнению с 151 млн в 2019 г., что стало следствием ограничений на передвижения граждан в связи с пандемией коронавируса.

Падение спроса на услуги поездов дальнего следования было самым заметным во втором и четвертом кварталах года (75 и 63 % соответственно), когда действовали локдауны, а граждан призывали оставаться дома и отказываться от необязательных поездок.

Компания FlixTrain – единственный в Германии частный оператор поездов дальнего следования – приостанавливала обращение своих поездов 19 марта и 3 ноября 2020 г. Возобновить перевозки оператор планирует в июне 2021 г.

На перевозках автобусами дальнего следования пандемия сказалась в еще большей степени. Только 6,1 млн чел. были пассажирами автобусов в 2020 г. по сравнению с 21 млн в предпандемийном году, что соответствует падению спроса на 71 %. Крупнейший в Германии оператор автобусных перевозок FlixBus (дочернее подразделение компании FlixMobility) отменял многочисленные рейсы во время локдаунов. Самое заметное, на 96 %, падение объемов перевозок было отмечено во втором квартале 2020 г.

Перевозки по сетям городских железных дорог и трамвая/метро упали в среднем на треть – на 39 и 31 % соответственно. Однако эти величины могут оказаться заниженными, поскольку в их расчете учтены продажи сезонных билетов, владельцы которых, перейдя на удаленный режим работы, могли не обращаться за возвратом средств и не пользоваться билетами. Число поездок в местных автобусах, расчет которых велся на той же статистической базе, снизилось только на 24 %

Источник: zdmira.com, 12.04.2021

Парламент Германии одобрил участие государства в финансировании частных грузовых линий

Парламент ФРГ (бундестаг) согласовал участие государства в финансировании строительства новых грузовых линий, не являющихся

федеральной собственностью. Это стало возможным благодаря внесению изменений в соответствующие законы. Начиная с 2013 г. федеральные средства были доступны для текущего содержания частных линий, но их нельзя было использовать на строительство объектов новой инфраструктуры. Принятые изменения призваны способствовать передаче грузов с автомобильного транспорта на железные дороги. Федеральное министерство транспорта и цифровой инфраструктуры Германии (BMVI) намерено увеличить долю последних по крайней мере до 25 % к 2030 г.

С 1 марта 2021 г. до 50 % расходов на строительство новых линий и участков, а также на реконструкцию и текущее содержание эксплуатируемой инфраструктуры будет покрываться из федеральных источников. Ежегодно на эти цели намечено выделять 34 млн евро, что вдвое больше, чем в предыдущий год. Начиная с 2024 г. финансирование увеличится до 49 млн евро. Общая стоимость программы в расчете на 5 лет составляет 200 млн евро.

С целью ускорения привлечения частных инвестиций для строительства подъездных путей предприятий длиной до 2000 м и путей к промышленным и торговым площадкам длиной до 3000 м упразднена процедура утверждения плана. Также оговорено участие государства в финансировании обустройства примыканий частных линий к сети государственных железных дорог. Еще одной задачей является развитие грузовых площадок малого и среднего размера. Предусмотрено покрытие по федеральной программе до 80 % затрат на обустройство многофункциональных грузовых дворов. От этой инициативы особенно выиграют сельские районы.

Источник: zdmira.com, 28.04.2021

Австрия

В 2020 году железные дороги Австрии отработали на безубыточном уровне

Федеральные железные дороги Австрии (ÖBB) в 2020 г., несмотря на сокращение доходов на 700 млн евро (по сравнению с плановым значением) с начала пандемии коронавируса, отработали на безубыточном уровне. Этому способствовали принятые меры по снижению издержек – ÖBB удалось сократить расходы примерно на 380 млн евро.

Все подразделения ÖBB показали ровный результат, а суммарная прибыль до налогообложения (показатель EBT) составила 59 млн евро, в то время как в 2019 г. – 169 млн евро.

Общий доход холдинга равнялся 6,72 млрд евро (в 2019 г. – 6,94 млрд евро). В 2020 г. было закуплено материалов и услуг на сумму 1,69 млрд евро, в 2019 г. – 1,78 млрд евро. Расходы на персонал оказались на уровне 2019 г. и составили 2,74 млрд евро, другие эксплуатационные расходы – 439 млн евро по сравнению с 476 млн евро в 2019 г. Показатель EBITDA опустился с 1,95 млрд евро в 2019 г. до 1,85 млрд евро в 2020 г.

Выход на безубыточный уровень для ÖBB стал возможен благодаря таким мерам, как переход на сокращенный рабочий день, дополнительные заказы, а также уменьшение платы за доступ к инфраструктуре. Это позволило получить экономию в размере 378 млн евро. Кроме того, поддержка со стороны государства составила почти 200 млн евро.

В 2020 г. ÖBB перевезли 286,5 млн чел., что на 190 млн меньше, чем годом ранее. В том числе 142,2 млн в дальнем сообщении, 20,6 млн пригородными поездами и 123,7 млн региональными автобусами под брендом Postbus. В пик пандемии пассажиропоток упал на 90 %, а в годовом исчислении на 40 %, что соответствует уровню конца 1980-х годов.

Rail Cargo Group (RCG), дочерняя компания ÖBB, в 2020 г. перевезла как внутри страны, так и в международном сообщении 95 млн т различных грузов, начиная от сырья для промышленности до потребительских товаров, таких как паста, томатный соус и туалетная бумага.

В развитие и обновление железнодорожной инфраструктуры в 2020 г. инвестировано более 2,6 млрд евро. Примерно на 200 инфраструктурных объектах ÖBB работы, в том числе во время пандемии, проводились в прежнем объеме.

На 2021–2026 гг. ÖBB приняли комплексный инвестиционный план стоимостью более 25 млрд евро, из которых 20,6 млрд пойдут на развитие и обновление инфраструктуры, еще 3,4 млрд – на модернизацию и расширение парка пассажирского подвижного состава. Средства также вкладываются в расширение сети ночных поездов Nightjet. В начале лета 2021 г. планируется возобновить сообщения с Римом, Венецией, Миланом, Ливорно, а также ввести в обращение новый поезд в сообщении с Амстердамом. В конце года добавится еще один поезд до Парижа.

В течение ближайших 6 лет планируется инвестировать около 1,5 млрд евро в цифровизацию железнодорожной отрасли. В секторе инфраструктуры ведутся работы по разработке цифрового двойника сети ÖBB. Сквозную

цифровизацию планируется внедрить в области организации управления грузовыми перевозками

Источник: zdmira.com, 27.04.2021

Франция

SNCF: прогнозы и перспективы

Национальное общество железных дорог Франции (SNCF) переживает сейчас непростые времена. Штат общества превышает 270 тыс. сотрудников по всему миру, а ежегодный оборот составляет около 33 млрд евро. В ближайшем будущем SNCF столкнется с серьезной конкуренцией на рынке пассажирских перевозок на дальние расстояния, а также в региональных и пригородных сообщениях. Кроме того, новый закон о мобильности усиливает роль регионов и позволяет местным транспортным администрациям взять на себя ответственность за организацию пассажирских перевозок. В то же время SNCF реализует масштабные планы по удвоению доли на рынке грузовых перевозок Франции к 2030 г., в связи с чем дочерние предприятия общества, отвечающие за грузовые перевозки, реорганизуются для устранения хронических убытков.

За крупнейшей национальной забастовкой в декабре 2019 г. по поводу проведения пенсионных реформ в марте 2020 г. последовала первая волна пандемии COVID-19, а затем локдаун, вызвавшие коллапс в сфере железнодорожных перевозок. Забастовки привели к потере SNCF выручки в размере 690 млн евро и операционному убытку 614 млн евро за 2019 г. Убытки сложились за счет прямых потерь от забастовки, а также затрат, понесенных обществом для смягчения воздействия сложившейся ситуации на пассажиров: ежедневные корректировки расписания движения поездов, организация компенсирующих автобусных маршрутов, помощь пассажирам на станциях, особые предложения и выплаты. После первой волны коронавируса и частичного восстановления объемов перевозок с 30 октября 2020 г. начался новый локдаун, и SNCF снова было вынуждено сокращать размеры обслуживания, поскольку пассажирам рекомендовали воздерживаться от поездок, соблюдать социальную дистанцию и масочный режим.

Влияние пандемии коронавируса отразилось на финансовых результатах SNCF за первое полугодие 2020 г. Доходы общества упали на 21%, что привело к чистому убытку в размере 2,4 млрд евро по сравнению с

20 млн евро прибыли годом ранее. Оператор междугородных пассажирских перевозок SNCF Mobility, на долю которого обычно приходится около 20% годового оборота, пострадал в наибольшей степени, его выручка уменьшилась на 57,5%. На самом пике локдауна, с середины марта до середины мая 2020 г., по сети курсировали лишь 7% высокоскоростных поездов TGV, 16% региональных пассажирских поездов TER и 34% поездов Transilien в регионе Иль-де-Франс, находящихся в ведомстве SNCF.

Объем грузовых перевозок упал на 30% по сравнению с аналогичным показателем годом ранее, в основном из-за приостановки строительных проектов и спада в автомобильной промышленности, что в свою очередь ударило по сталелитейным компаниям. SNCF отреагировало на это сокращением административного персонала в рамках программ с государственной поддержкой и отказом от ряда инвестиционных проектов.

После завершения первого локдауна, по данным за 30 июня 2020 г., объемы пассажирских перевозок в регионе Иль-де-Франс практически вернулись к допандемийным показателям (98%), перевозки региональными поездами TER вышли на уровень 87%, высокоскоростными поездами TGV – 70%. Объем грузовых перевозок достиг 85%.

Предполагалось, что во время летнего периода отпусков и каникул обслуживание будет восстановлено в обычном объеме, однако SNCF было вынуждено сократить часть рейсов поездов TGV вследствие недостаточного спроса. В течение июля и августа 2020 г. высокоскоростные поезда перевезли 2 млн пассажиров, что составило 85% аналогичного показателя 2019 г., но для этого пришлось снизить ряд тарифов на проезд. В июне 2020 г. SNCF для стимулирования пассажирских перевозок прибегло к ряду маркетинговых акций, в том числе выпустило в продажу 5 млн билетов на поезда TGV, Ouigo и обычные междугородные по цене менее 49 евро.

После того как население постепенно вернулось к работе и учебе, выручка от перевозок поездами TGV в октябре 2020 г. достигла лишь 50% аналогичного уровня 2020 г., в то же время объемы перевозок региональными поездами TER упали на 25%, а поездами Transilien в регионе Иль-де-Франс – на 35%. Поездки в бизнес-целях существенно сократились вследствие отмены промышленных отраслевых выставок и продолжающегося режима работы на дому, а также широко используемой видеоконференц-связи (вместо обычных деловых совещаний). Особенно тяжелый удар пришелся на международные сообщения. Так, компания Eurostar – оператор сообщения Лондон – Париж – Амстердам – в сентябре выполнила лишь 11% объема перевозок по сравнению с аналогичным периодом 2019 г.

Влияние на SNCF локдауна, объявленного в октябре 2020 г., должно быть не столь резким, поскольку правительство предприняло большие усилия для поддержания работы промышленности. Кроме того, школы оставались открытыми. Однако дистанционное обучение студентов и призыв правительства работать удаленно ощутимо сократили пассажиропоток. Также до 15 декабря 2020 г. в стране практически отсутствовали отпускные поездки, а перемещения между регионами были запрещены. Предварительно потери SNCF в 2020 г. оцениваются в 3 млрд евро.

В этой связи SNCF испытывает большие сложности по прогнозированию результатов на 2021 г. Количество пассажиров, которые в 2021 г. воспользуются железнодорожным транспортом для поездок разной дальности как внутри страны, так и за рубеж, зависит от темпов заражения коронавирусной инфекцией, а также от тех решений, которые будет принимать национальное правительство, чтобы снизить нагрузку на систему здравоохранения, режим самоизоляции, социальное дистанцирование и работа в удаленном режиме. Если вакцина от коронавируса будет доступна к середине 2021 г., тогда, возможно, объемы пассажирских перевозок постепенно вернуться к обычным, допандемийным показателям.

Результаты недавних опросов показали, что многие пассажиры избегают поездок на поезде, чтобы не заразиться COVID-19, выбирая личный автотранспорт, хотя это приводит к заторам на дорогах и загрязнению окружающей среды. Однако еще больше люди опасаются пользоваться воздушным транспортом, а значит, могут предпочесть железные дороги. По мнению SNCF, сейчас риск заразиться во время путешествия на поезде невелик, поскольку постоянно выполняется уборка и дезинфекция в вагонах (один раз или дважды в сутки). Кроме того, ношение маски является обязательным во всех поездах и на станциях, штраф за ее отсутствие составляет 135 евро. На 120 станциях установлено более 200 диспенсеров с дезинфицирующим средством для рук, сделана специальная разметка для удобства соблюдения социальной дистанции.

Программа France Relance

Национальное правительство 3 сентября 2020 г. сообщило о запуске пакета France Relance стоимостью около 100 млрд евро (из них 40 млрд предоставлены ЕС), нацеленного на стимулирование экономики страны после кризиса, вызванного пандемией коронавируса. Пакет предусматривает выделение SNCF 4,7 млрд евро, из которых не менее 4,1 млрд евро будет направлено оператору инфраструктуры SNCF Réseau на текущие проекты модернизации, включая замену стрелочных переводов и восстановление других объектов в ключевых железнодорожных узлах (2,3 млрд евро), ремонт

мостов и прочих сооружений, а также на изыскания по замене гербицидов, используемых для борьбы с растениями в полосе отвода (1,5 млрд евро). На возобновление обслуживания в полном объеме в будущем направят 600 млн евро. Не обойдут вниманием второстепенные и местные линии, особенно там, где ограничен доступ к общественному транспорту. Правительство также оказало помощь сектору грузовых перевозок, полностью освободив операторов от платы за доступ к инфраструктуре в 2020 г. и снизив ее вдвое в 2021 г.

В SNCF приняли решение о восстановлении движения всех поездов TGV под брендами inOui, Ouigo и Intercity с 15 декабря 2020 г. В течение всех рождественских каникул по своему обычному расписанию курсировали и международные поезда. Не были отменены и поезда с отправлением после 20:00. Пассажирам, которые зарезервировали в них места, не требовалось менять свои планы, связанные с поездкой. В то же время все билеты на поезда inOui, Ouigo и Intercity можно было обменять или вернуть до 4 января 2021 г. Тем временем решение о сокращении количества рейсов поездов TER и Transilien принимают местные транспортные администрации, включая регион Иль-де-Франс. Ношение масок по-прежнему является обязательным на всех станциях и в поездах.

В конце 2020 г. общество начало продажу Ermewa Group – специализирующейся на лизинге грузовых вагонов дочерней компании SNCF. Продаже подлежат 100% акций компании, которая владеет 42 тыс. грузовых вагонов и 60 тыс. цистерн, эксплуатируемых в 13 европейских странах, а также ремонтными и вагоностроительными предприятиями. Компания с штатом 750 чел., являющаяся вторым в Европе арендодателем грузовых вагонов, оценивается в 2,5 млрд евро. Ее оборот в 2019 г. составил 438 млн евро. Вероятно, процесс продажи затронет и другие активы SNCF. В то время как национальное правительство готово погасить часть исторических долговых обязательств общества, связанных преимущественно со строительством инфраструктуры, на SNCF давят и другие задолженности, включая долг оператора грузовых перевозок Fret SNCF (дочерняя компания общества), который терпит хронические убытки в течение последних 15 лет.

SNCF продолжает инвестировать в высокий уровень обслуживания, особенно в части обновления железнодорожной сети. Однако кризис, связанный с коронавирусом, неизбежно повлиял на ряд проектов. Так, была достигнута договоренность о замедлении темпов поставки 100 новых высокоскоростных электропоездов TGV производства Alstom по договору от 2018 г. Первоначально ввод первых поездов Avelia Horizon в эксплуатацию был запланирован на 2023 г., но теперь перенесен на 2024 г., хотя сборка их

уже ведется. Помимо прочего, SNCF отложило реконструкцию ремонтных депо, а также реализацию программ по обучению сотрудников.

Национальный авиаперевозчик Air France в апреле 2020 г. получил финансовую помощь от правительства в размере 7 млрд евро при условии сокращения ряда внутренних рейсов продолжительностью менее 2 ч 30 мин при наличии альтернативы – железнодорожного сообщения, например на маршрутах Париж – Нант и Париж – Бордо. Несмотря на то, что это дает определенные преимущества SNCF, пассажиропоток на данных направлениях относительно невелик по сравнению с вместимостью двухэтажных поездов TGV Duplex производства Alstom. Пара таких поездов вмещает более 1000 пассажиров, что в 5 раз и более превышает число мест в самолетах на тех же маршрутах.

SNCF рассчитывает в перспективе сохранить роль основного перевозчика Франции. Пока же делается все возможное, чтобы удовлетворить текущие запросы пассажиров: поезда должны приходить без задержек, быть комфортабельными и безопасными (в том числе за счет дезинфекции), а станции – быть удобными и доступными. Все еще существует вероятность частичной продажи обществом ее дочерней логистической компании Geodis, осуществляющей грузоперевозки по автомобильным дорогам, на которую приходится около четверти всех доходов SNCF.

Одним из международных проектов, реализация которого ведется в настоящее время, является внедрение низкобюджетных высокоскоростных поездов TGV в Испании, которые будут эксплуатироваться под брендом Ouigo дочерней компанией SNCF – Rielsfera. Хотя пандемия продолжает вызывать сомнения по поводу сроков реализации проекта, SNCF надеется, что первые поезда под этим брендом начнут обращаться между Мадридом и Барселоной с 10 мая 2021 г. (т. е. почти на два месяца позже ранее намеченного срока) с остановками в Сарагосе и Таррагоне (время в пути – 2ч 30мин). В перевозках задействуют двухэтажные поезда Euroduplex оператора SNCF, переоборудованные для работы в Испании. В поездах Ouigo испанской версии будет 1018 мест против 1268 во Франции. Кроме того, в состав поездов намечено включить вагон с баром. В течение 2021 г. планируется накопить необходимый опыт, а затем поезда Ouigo постепенно выйдут и на другие высокоскоростные магистрали в Испании, включая маршруты от Мадрида до Валенсии и Аликанте, а позднее – до Севильи и Малаги. По прогнозам SNCF, первоначально заполняемость поездов составит 60-70%, но по мере развития сервиса этот показатель увеличится до 85-90%.

Открытие рынка пассажирских перевозок

Со сменой руководства в ноябре 2019 г. SNCF, продолжая осуждать стихийные забастовки и считая их неприемлемыми, выступает за налаживание контактов с работниками и восстановление общественного спокойствия и порядка. На данный момент SNCF стремится улучшить повседневные условия работы сотрудников общества, создав комфортную рабочую среду, в том числе за счет ремонта ряда зданий и сооружений железнодорожного транспорта, которые находятся в неудовлетворительном состоянии. Для нормального обслуживания пассажиров требуется большее количество персонала в билетных кассах, особенно на некоторых малодеятельных станциях.

В июле 2020 г. был обнародован план Tous SNCF, нацеленный на то, чтобы вывести SNCF на лидирующие позиции среди европейских стран по устойчивой мобильности к 2030 г. Мероприятия плана сфокусированы на четырех направлениях:

- кадры – повышение престижа работы в SNCF с акцентом на карьерном росте, гендерном равенстве и привлечении молодежи;
- децентрализация – назначение 11 координаторов для связи с региональными органами власти, промышленностью и другими организациями и участия в разработках стратегии развития регионов;
- окружающая среда – экологичность, снижение энергопотребления на 25% в течение 5 лет, а также уменьшение объемов вредных выбросов в атмосферу;
- цифровизация – внедрение инновационных цифровых технологий, обучение сотрудников, особенно в сфере обработки данных.

Руководство SNCF настаивает на важности децентрализации, общество сможет получить контракты на эксплуатацию региональных поездов TER только при условии тесного сотрудничества с местными органами власти.

SNCF неоднократно приводило доводы в пользу отсрочки открытия рынка пассажирских перевозок. Французские же профсоюзы воспринимают эту идею откровенно враждебно. Как бы то ни было, в соответствии с четвертым железнодорожным пакетом ЕС национальный рынок региональных перевозок должен быть открыт для конкуренции начиная с 1 января 2023 г. и Европейский союз продолжает продвигать данную идею в интересах честной конкуренции и повышения конкурентоспособности железных дорог. В 2019 г. во Франции открылся для конкуренции рынок междугородных перевозок, и в 2021 г. итальянский оператор пассажирских перевозок Trenitalia, дочернее предприятие железных дорог Италии (FS), планирует приступить к коммерческой эксплуатации поездов Frecciarossa

1000 (ETR 1000) на высокоскоростной магистрали Париж – Милан (динамические испытания прошли осенью 2019 г.). В дальнейших планах оператора – международное направление Париж – Брюссель, а также внутренний рынок начиная с маршрута Париж – Бордо.

Частный оператор Railcoop намерен с лета 2022 г. восстановить обслуживание ряда междугородных сообщений. Первым будет охвачен прямой маршрут Бордо – Лион, от которого SNCF отказалось в 2014 г. Сейчас пассажиры, путешествующие между двумя городами, вынуждены делать пересадку в Париже. В планах Railcoop перевозить пассажиров и по маршрутам Тулуза – Ренн и Лион – Тьенвиль.

Согласно регламенту ЕС, контракты на оказание социально необходимых услуг (РБО) в сфере региональных и пригородных перевозок должны заключаться на конкурсной основе с 2023 г., однако правительство Франции призывает начать этот процесс до указанной даты. Примерно половина французских регионов уже начали подготовку к либерализации, они готовы к сотрудничеству с национальным правительством по выработке условий проведения тендеров и в целом к работе по обеспечению большей прозрачности в области железнодорожных перевозок. Благодаря открытию рынка перевозок для конкуренции региональные органы власти ожидают снижения расходов более чем на 30% и повышения качества обслуживания.

Французские операторы, включая Keolis – дочернее предприятие SNCF, имеют богатый опыт участия в торгах и в эксплуатации поездов за пределами Франции. Стратегия SNCF на ближайшую перспективу будет заключаться в участии в тендерах как внутри страны, так и по международным. К примеру, SNCF приняло участие в конкурсе, объявленном национальным правительством в январе 2019 г. на междугородные перевозки поездами Intercités из Нанта до Бордо и Лиона, с целью заключения нового контракта к 2022 г. Этот маршрут, вероятнее всего, останется за SNCF, хотя в конкурсе приняли участие операторы Transdev (Франция), Arriva (Германия) и RegioRail (Бельгия).

Что касается региональных пассажирских перевозок поездами TER, уже объявлены тендеры по регионам Прованс – Альпы – Лазурный Берег, Гранд-Эст и О-де-Франс. Так, в последнем планируется заключить три контракта на срок 10 лет по трем маршрутам; подвижной состав новым операторам предоставят местные транспортные администрации, а техническое обслуживание и ремонт станут обязанностью перевозчиков. Ожидается, что регион О-де-Франс выберет предпочтительных участников торгов и завершит все конкурсные процедуры к середине 2022 г.

Новый оператор Green Speed

SNCF владеет контрольным пакетом акций оператора Eurostar, который эксплуатирует высокоскоростные поезда, следующие из Лондона в Париж и Амстердам через тоннель под Ла-Маншем, а также оператора Thalys, осуществляющего железнодорожное сообщение между Парижем, Амстердамом и Кёльном. В 2019 г. было объявлено о возможном объединении компаний Eurostar и Thalys в 2021 г. под новым брендом – Green Speed. По мнению руководства SNCF, слияние позволит создать единую и более эффективную компанию, что должно принести массу преимуществ пассажирам. Объединенная компания составит серьезную конкуренцию автомобильному и воздушному транспорту, связывая пять стран – Францию, Великобританию, Бельгию, Нидерланды и Германию. Сейчас общий пассажиропоток обеих компаний составляет около 18,5 млн чел. ежегодно, но к 2030 г. Green Speed сможет перевозить уже 30 млн пассажиров в год. Новые высокоскоростные поезда будут использовать возобновляемые источники энергии, поездки станут более комфортными и удобными благодаря единому билету и согласованному графику движения поездов.

Поскольку срок эксплуатации подвижного состава компании Thalys приближается к 30-летнему рубежу, приоритетной задачей сейчас является закупка новых поездов. Одним из направлений деятельности объединенной компании станет запуск новых прямых сообщений между Лондоном и Германией.

Правительство Франции 14 июля 2020 г. объявило о перезапуске ночных поездов (большинство из них были отменены в 2017 г. по финансовым причинам) в рамках кампании по сокращению вредных выбросов и отчасти из-за уменьшения количества авиарейсов в связи с пандемией коронавируса. На данный момент курсируют лишь два ночных поезда, связывающих столицу с городами Бриансон в Альпах и Сербер на юге Франции. Они выжили в силу отсутствия альтернативных вариантов сообщений. Первоначально SNCF планирует восстановить движение ночных поездов по маршрутам Париж – Тарб/Андай и Париж – Ницца к 2022 г. Для этого потребуются провести модернизацию пассажирских вагонов Corail, срок эксплуатации которых приближается к 40 годам. В перспективе SNCF предполагает провести исследование рынка маршрутов и ценообразования в отношении ночных поездов, а также изучить вопросы закупки как поддержанного, так и нового подвижного состава.

Кроме того, общество рассматривает возможность восстановления международных ночных поездов. К примеру, уже в декабре 2021 г.

планируется запустить ночной поезд Париж – Вена, а в 2023 г. при сотрудничестве с железными дорогами Германии (DB) ночные поезда будут следовать по маршруту Париж – Берлин. SNCF рассчитывает на новое поколение путешественников, которые не пользуются авиатранспортом и не имеют личных автомобилей и в этой связи заинтересуются новой услугой.

Также SNCF проводит изыскания в отношении новых технологий, таких как внедрение системы автоведения поездов (АТО), однако первоначально она будет использоваться только для передачи порожних вагонов и маневровой работы в пределах грузовых станций. Внедрение системы АТО на основных магистралях должно быть связано с развитием геолокации поездов и развертыванием европейской системы управления движением ETCS. Эта система важна для решения проблем с пропускной способностью национальной сети.

В первую очередь систему ETCS планируется развернуть на высокоскоростной магистрали Париж – Лион, самой загруженной во Франции – по ней проходит 240 поездов ежедневно, 13 поездов в час в каждом направлении. SNCF Réseau-оператор инфраструктуры железных дорог Франции подписал контракт с консорциумом в составе компаний Alstom и Setec Ferroviaire на оборудование этой ВСМ протяженностью более 500 км европейской системой ETCS уровня 2, которая может быть сконфигурирована как гибридная ETCS уровня 3 (с укороченными виртуальными блок-участками). Alstom поставит оборудование, смонтирует, протестирует и возьмет на себя обслуживание системы Atlas, реализующей функции ETCS, а Setec Ferroviaire будет отвечать за верификацию проектного решения, управление проектом и испытания. Стоимость контракта – около 50 млн евро. В целом на модернизацию ВСМ будет потрачено более 600 млн евро, 40% средств выделяет Евросоюз. Проект охватывает развертывание ETCS, замену систем централизации с созданием системы централизованного управления сетью и внедрение новой системы диспетчерского управления. Новые цифровые технологии позволят пропускать в периоды пиковой нагрузки 14 пар поездов в час с 2025 г. и 16 пар – с 2030 г.

Невзирая на пандемию коронавируса, перспективы развития SNCF на ближайшие 10 лет довольно оптимистичные. По мнению руководства, негативное влияние коронавирусной инфекции будет сказываться на работе общества в течение не более 2 лет.

Источники: материалы SNCF (www.sncf.com); SNCF Réseau (www.sncf-reseau.com); onepamopa Eurostar(www.eurostar.com); International Railway Journal, 2020, № 12, pp. 16-19.

Перспективы рынка грузовых железнодорожных перевозок Франции

Объединение частных грузовых операторов Fret Ferroviaire Français du Futur (4F) и национальная компания Fret SNCF летом 2020 г. разработали амбициозную программу (план 4F), направленную на удвоение объема грузовых перевозок на железных дорогах страны в предстоящие 10 лет. Ключевыми задачами ее реализации должны стать дальнейшее развитие инфраструктуры, переключение существенной части грузов с автомобильного транспорта на железнодорожный и рост объемов мультимодальных перевозок.

В представленной 23 июня 2020 г. программе выделено 10 приоритетных направлений развития рынка, реализация которых будет способствовать удвоению к 2030 г. объема перевозимых по железным дорогам грузов. Из общей стоимости предложенных мероприятий, оцениваемых в 15,7 млрд евро, на модернизацию, расширение и строительство инфраструктуры предлагается направить 13,3 млрд евро. Еще 2 млрд евро позволят обеспечить финансовую поддержку перевозок мультимодальных и повагонными отправками. Кроме того, часть средств предлагается инвестировать в новые технологии, в том числе по использованию альтернативных видов тяги, а также в обновление вагонного парка.

План 4F подготовлен как раз в тот период времени, когда можно рассчитывать на определенные перспективы развития рынка грузовых железнодорожных перевозок во Франции, несмотря на то что эпидемия коронавируса негативным образом сказалась на функционировании транспортного рынка в целом. В то же время и общественность, и правительство Франции признали ту существенную роль, которую грузовой железнодорожный сектор играет в этот непростой период. В пользу возобновления роста грузовых железнодорожных перевозок звучат и мнения относительно негативного влияния на загрязнение окружающей среды и глобальное потепление со стороны автомобильного транспорта. В представленном докладе указывается на масштабные последствия от вредных выбросов автотранспорта, при этом подчеркивается, что существенно исправить ситуацию позволит как раз увеличение доли железных дорог на рынке грузовых перевозок.

Правительство страны 3 сентября 2020 г. обнародовало пакет мер поддержки железных дорог. Всего намечено выделить 7,4 млрд евро, из которых 4,1 млрд направят на проекты, реализуемые оператором инфраструктуры SNCF Réseau. Эти средства могут пойти, в том числе, на

поддержку тех мероприятий, которые обозначены в плане 4F. По информации координаторов плана 4F, его планируется реализовать в два этапа. На первом основное внимание будет уделено обеспечению мер безопасности и улучшению организации перевозочного процесса с акцентом на повышении качества транспортного обслуживания клиентов. На втором этапе в центре внимания окажутся вопросы планирования существенного роста грузопотока.

В то же время ожидаемое удвоение объемов грузовых перевозок приведет к повышению нагрузки на железнодорожную сеть. Поэтому не случайно, что 85% бюджета, предусматриваемого планом 4F, предлагается направить на развитие инфраструктуры. В SNCF считают, что как раз инфраструктурные улучшения, а именно разгрузка ключевых транспортных узлов, увеличение габарита погрузки и длины поезда, станут ключевым фактором, способствующим росту грузовых перевозок на железных дорогах Франции. Важно учитывать и внешние издержки в части влияния автомобильного транспорта на окружающую среду с тем, чтобы ускоренно внедрять инновационные технологии в логистике.

План 4F также предусматривает в период 2025-2030 гг. вложение 10,5 млрд евро в строительство дополнительных путей и внедрение системы сигнализации для движения в обоих направлениях, новых хордовых участков в Сен-Хон-се (район Лиона), Конфлан-ан-Жарнизи (район Меца) и Ле Булу (район испанской границы), а также на ликвидацию ряда железнодорожных переездов и создание объездных маршрутов вокруг Лиона, Лилля и Парижа. Во избежание роста расходов и затрат времени на проектирование основное внимание фокусируется на существующих линиях, где это возможно. Координаторы плана 4Б рассчитывают на электрификацию участка Амьен – Лан – Реймс – Шалон-ан-Шампань с целью создания части кольцевой дороги, которая позволит пропускать транспортные потоки из порта Гавра в обход Парижа.

Еще одно приоритетное направление касается модернизации к 2024 г. существующих грузовых терминалов и сети портовых железных дорог. Стоимость этих работ оценивается в 100 млн евро. Планируется также до 2030 г. профинансировать в объеме 500 млн евро работы по улучшению подходов к портам и грузовым терминалам. По предварительным оценкам, к 2030 г. во Франции необходимо построить от 8 до 10 крупных терминальных комплексов.

На увеличение габарита погрузки планируется выделить 600 млн евро, что обеспечит перевозки полуприцепов во всех стратегически важных коридорах. В дальнейшем потребуется 400 млн евро на мероприятия,

обеспечивающие пропуск по сети грузовых поездов увеличенной длины, сначала до 850 м, а затем и 1500-1700 м.

Особое внимание в плане 4F уделяется работе с клиентами в краткосрочной перспективе. На нужды SNCF Réseau необходимо выделить 210млн евро до 2024 г., что позволит оператору пересмотреть технологии текущего содержания инфраструктуры с тем, чтобы исключить окна с закрытием движения продолжительностью более чем 6 ч в сутки и отказаться от работ с прекращением движения на двухпутных участках до тех пор, пока не будет организован объездной маршрут.

Второстепенные линии

В оценке состояния национальной железнодорожной сети, подготовленной в 2018 г., рекомендовалось рассмотреть вопрос о прекращении эксплуатации 9000 км второстепенных линий, при том что протяженность всей сети Франции составляла 28 тыс. км. В 2019 г. рекомендовалось передать ответственность за перевозки на этих линиях на уровень регионов или других администраций. Протяженность второстепенных линий на сегодня составляет 20% всей сети, однако здесь зарождается до 50% всего грузопотока железных дорог Франции.

Развитие конкуренции

В число высокоприоритетных входит задача по повышению конкурентных преимуществ железнодорожного транспорта по отношению к автомобильному, в том числе за счет повышения привлекательности услуг в мультимодальной сфере, субсидирования существующих и перспективных перевозок. На финансирование мероприятий в этом направлении от правительства потребуется поддержка в размере примерно 120 млн евро в год, в том числе необходимо продление действия текущих субсидий в отношении мультимодальных перевозок, что будет способствовать дальнейшему переключению грузопотока с автомобильного на железнодорожный транспорт. На развитие сектора перевозок повагонными отправками согласно плану 4F необходимо выделять до 75 млн евро в год.

Эти субсидии рассчитаны на 10-летний период и обойдутся правительству в целом примерно в 2 млрд евро. Но это относительно скромный объем финансирования в сравнении с субсидированием пассажирских перевозок в региональных сообщениях. Например, регион О-де-Франс выплачивает SNCF на эти цели 500 млн евро ежегодно.

Есть определенные подвижки в этом направлении и со стороны государства. Так, правительство обязалось до конца 2020 г. оказать Fret SNCF дополнительную помощь в размере 170 млн евро, в том числе

выделить 70 млн евро на поддержку повагонных отправок, 65 млн – в целях сокращения вдвое платы за доступ к инфраструктуре в 2021 г., 20 млн – на развитие мультимодальных перевозок и 15 млн евро – на продвижение трех новых маршрутов для перевозки полуприцепов: Барселона – Перпиньян – Рюнжи – Антверпен; Шербур – Байонна и Кале – Сет.

Новые технологии

На развитие инновационных технологий операторы рассчитывают получить от правительства страны и Евросоюза 670 млн евро. Основная часть этих средств должна пойти на внедрение технологии вождения поездов без машиниста, новых автосцепок, а также программного обеспечения для оценки воздействия транспорта на окружающую среду в режиме реального времени. Предлагается также использовать транспортные средства на комбинированном ходу для сбора и развоза вагонов на второстепенных линиях, малозатратные схемы электрификации и автоматизации терминалов.

В плане 4F также заложено выделение 490 млн евро на модернизацию эксплуатационной сферы деятельности железных дорог, в том числе 320 млн евро предлагается направить на модернизацию локомотивов, включая оснащение бортовыми устройствами европейской системы управления движением поездов ETCS, а также на обновление парка вагонами со сниженным уровнем шума, внедрение системы идентификации вагонов и контейнеров с помощью оптических средств. В течение 10-15 лет планируется полностью заменить дизельную тягу на ее альтернативные виды.

Одно из наиболее привлекательных, но не самых дорогостоящих направлений оценивается в 30 млн евро. Речь идет о создании цифровой платформы для мониторинга продвижения поездов на железных дорогах Франции, что позволит клиентам отслеживать свои вагоны на всем пути.

Платформа также должна идентифицировать резервные возможности для размещения дополнительных грузов в поездах на разных направлениях, что позволит операторам существенно экономить ресурсы, особенно при предоставлении услуги по сбору и развозу вагонов на «последней миле», а также сократить число необходимых ниток графика движения. Это новшество планируется внедрить к 2024 г. В настоящее время отдельные операторы обслуживают повагонные перевозки на своих маршрутах в дополнение к тем возможностям, которые предоставляет Fret SNCF.

Сегодня, несмотря на сложную ситуацию, связанную с пандемией, наметился рост традиционных грузовых перевозок. Однако операторы единодушны в том, что наибольшего увеличения объемов следует ожидать в секторе мультимодальных сообщений. Согласно оптимистичным прогнозам,

в обозримой перспективе ожидается удвоение объемов перевозок повагонными отправками и маршрутными поездами, в то время как мультимодальные грузопотоки могут утроиться или даже вырасти вчетверо.

С этими доводами согласны, например, и в компании CFL Cargo (Люксембург), где также видят большой потенциал для роста мультимодальных перевозок, особенно если сравнивать британский порт Филикстоу, откуда еженедельно отправляется 120-150 поездов, и французский порт Гавра с 12 поездами в неделю, который считается самым загруженным в стране. В компании Euro Cargo Rail также находят, что мультимодальный сектор имеет огромный потенциал для роста. В то же время Франция в этом отношении пока отстает от других европейских стран, особенно Германии. В этой связи разумными представляются предложения по вводу платы за проезд для грузовых автомобилей, следующих транзитом по территории Франции, и ограничению дорожного трафика там, где есть альтернативный вариант транспортировки груза по железной дороге в контейнерах или полуприцепах.

Вероятные сценарии развития рынка

Что касается дальнейшей судьбы плана 4F, то остается ожидать отклика на него железнодорожных профсоюзов. Застой, который наблюдался в последние 10 лет в секторе грузовых железнодорожных перевозок, отчасти можно объяснить массовыми национальными забастовками. Сегодня бытует мнение, что кооперация Fret SNCF с частными операторами в плане организации обслуживания клиентов на «последней миле» может быть более эффективным средством, чем использование собственных ресурсов Fret SNCF в этих целях. Но следует признать, что в предстоящие 2 года в целях оптимизации компании Fret SNCF придется ликвидировать рабочие места в этой сфере.

Очевидно, что профсоюзы уже пришли к пониманию того, что Fret SNCF при худшем сценарии грозит опасность полного исчезновения, и готовы соответственно отреагировать на такой ход событий. Прогнозируемый рост объема перевозок с темпом не менее 5-10% в год позволит создавать новые рабочие места, сохранить позиции на рынке компании Fret SNCF и ее конкурентам и в конечном счете обратить вспять те негативные тенденции, которые неотступно преследовали сектор грузовых железнодорожных перевозок Франции на протяжении последних десятилетий.

Участники грузового бизнеса в структуре SNCF

Крупнейшим оператором грузовых железнодорожных перевозок во Франции является Fret SNCF с долей на рынке 55%. Компания входит в объединение европейских операторов мультимодальных перевозок (TFMM), функционирующее под эгидой SNCF, оказывает услуги в сфере перевозок повагонными отправлениями и маршрутными поездами на национальной сети, а также обеспечивает локомотивную тягу для Novatrans, VIIA и других операторов. В последние 15 лет компания была нерентабельной, но рассчитывает выйти на безубыточный уровень к 2023 г. Большие надежды в плане восстановления бизнеса в компании связывают со вступлением в партнерство Xrail, которое охватывает большую часть железнодорожной сети Европы. Повышению эффективности работы будет способствовать также организация перевозок поездами большей длины и массы.

Общая сумма долга компании сейчас составляет 5 млрд евро, но пока правительство не готово их списывать, в том числе в соответствии с действующими нормами Евросоюза. Согласно французским СМИ, с целью сокращения долга SNCF приступило к распродаже части своих активов. Так, за счет продажи лизинговой компании Ermewa планируется выручить 2,5 млрд евро.

В качестве низкобюджетного дочернего грузового подразделения SNCF, занимающегося различными видами грузовых отправок, выступает компания VFL1, которая в январе 2021 г. получила новое название Captrain France в связи с большей интеграцией с другими дочерними структурами логистической компании Captrain для обеспечения трансграничных перевозок «от двери до двери». Captrain в свою очередь была создана в 2009 г. после того, как SNCF приобрело активы компании Veolia Cargo, а также немецкого частного оператора ITL. С тех пор у Captrain появились дочерние компании в странах Бенилюкса, Италии, Испании и Польше.

Дочерним предприятием VFLI в 2019 г. стало Ecorail Transport, созданное в 2010 г. для перевозки нерудных строительных материалов из западной части Франции. С начала 2020 г. Ecorail предоставляет VFLI услуги машинистов для выполнения таких перевозок.

Оператор Naviland Cargo (дочернее подразделение SNCF) специализируется на контейнерных перевозках из французских портов. Его деятельность в настоящее время нацелена на расширение присутствия в портах на побережье Северного моря, где работает еще одна дочерняя компания Captrain – Railtraxx.

Компания VIIA занимается перевозками автотранспортных единиц по железным дорогам. Пока рост объемов перевозок компании сдерживается

последствиями серий забастовок, а также из-за отсутствия удобных ниток графика в силу приоритета пассажирского движения.

Источники: Материалы Национального общества железных дорог Франции (www.sncf.com); компании VIIA (www.via.com); программы 4F (www.assorail.fr); International Rail Journal, 2020, № 12, pp. 20-23.

Испания

Испанский оператор Renfe откладывает выход на французский рынок высокоскоростных сообщений

Испанский национальный оператор Renfe подтвердил информацию о том, что откладывает выход на французский рынок высокоскоростных сообщений в коридоре Лион – Париж до 2024 г. Также он считает невозможным приступить к перевозкам в сообщении Марсель – Лион в конце 2021 г. Renfe ссылается на проблемы с доступом к информации о железнодорожной инфраструктуре Франции и технических характеристиках, которым должны соответствовать системы сигнализации. Еще одним препятствием является высокая зависимость от компаний группы SNCF, таких как Eurailtest и Materis, в проведении испытаний и получении технической поддержки.

В Renfe отметили, что по-прежнему будут концентрировать свои усилия на реализации планов, связанных с запуском высокоскоростных поездов до Парижа, несмотря на то, что запланированное на 2023 г. начало движения до столицы Франции придется опять же сдвинуть на более поздний срок. Такое решение связано с проблемами, которые возникли при получении допуска на курсирование поездов серии 100 от Лиона до Парижа.

Эти поезда оборудованы французской системой сигнализации TVM 430, в то время как на ВСМ Лион – Париж, открытой в 1981 – 1983 гг., все еще действует система TVM 300. В принципе система TVM 430 совместима с TVM 300, но в случае с испанскими поездами возникают проблемы, связанные с электромагнитными помехами.

В настоящее время Национальное общество железных дорог Франции (SNCF) работает над заменой TVM 300 на линии Париж – Лион на систему ETCS, однако работа будет завершена только к 2028 г.

Renfe в свою очередь сейчас занят получением допуска для новых поездов Talgo серии 106 с целью их эксплуатации во Франции. Поставки

этих поездов, оборудованных системами ETCS, TVM 430, а также традиционной французской системой точечной локомотивной сигнализации KVB, уже начались в 2021 г. Однако и в этом случае Renfe столкнулся с отдельной проблемой – получением разрешения на оборудование новых поездов системой локомотивной сигнализации двойного стандарта ETCS/KVB.

Источник: zdmira.com, 19.05.2021

Португалия

Португалия – приоритет инвестиций в развитие железных дорог

По данным ассоциации Independent Regulators' Group-Rail, в которую входят независимые ведомства регулирования из 31 европейской страны, Португалия относится к числу немногих государств, существенно сокративших длину эксплуатируемых железных дорог в последнее десятилетие. В результате их протяженность в Португалии в расчете на 100км² в 2018 г. составляла 2,76 км, что существенно ниже величины 4,79 км – средней для 31 страны Европы, а протяженность линий в расчете на 10 тыс. жителей, равная 2,48 км, также была ниже средней величины – 4,38 км.

Ситуацию призвана исправить национальная инвестиционная программа Nacional de Investimentos (PNI) 2030, представленная 2 октября 2020 г. и одобренная парламентом для выполнения с 1 января 2021 г. Программа PNI 2030 включает 72 проекта суммарной стоимостью 26,3 млрд евро в области мобильности, транспорта, энергетики, мелиорации, охраны окружающей среды. В их число входят 16 проектов, направленных на развитие железных дорог, намеченных к реализации в течение ближайшего десятилетия и финансируемых из бюджета страны, фондов ЕС и частных источников.

Высокоскоростная линия Лиссабон – Порту

В число поставленных правительством задач входит снижение на 40% выбросов соединений углерода транспортом к 2040 г., а также удвоение пассажиропотока на пригородной сети Лиссабона и пятикратное увеличение перевозок между столицей и Порту, крупнейшим городом страны. В инвестиционном пакете особо выделяется возвращение к проекту высокоскоростной линии между Лиссабоном и Порту, который активно прорабатывался в середине 2000-х годов. Реализация этого проекта

стоимостью 4,5 млрд евро разбивается на несколько этапов. Трасса высокоскоростной линии должна иметь многочисленные выходы на существующую магистраль между двумя крупнейшими городами страны, по которой в настоящее время курсируют поезда Alfa Pendular, сформированные из вагонов с механизмом наклона кузовов в кривых и развивающие максимальную скорость 225 км/ч на отдельных участках.

Первая очередь новой линии охватывает участок Вила-Новади-Гая (южнее Порту) – Сори (округ Коимбра), на который приходится почти половина протяженности строящейся магистрали. Новая линия проектируется с колеей 1668 мм для движения с максимальной скоростью 250 км/ч, но предусматривается возможность последующей реконструкции с переходом на колею 1435 мм и повышением максимальной скорости до 300 км/ч.

Реализация проекта высокоскоростной линии позволит сократить время поездки между Порту и Лиссабоном с 2 ч 44 мин до 1 ч 15 мин. В целях ускорения продвижения проекта предполагается использовать результаты уже проведенных изысканий. Проект предусматривает строительство двух крупных мостов – через реки Дору и Тежу.

В программе PN1 2030 рассматривается перспектива продления линии от Порту в северном направлении, в сторону испанского города Виго, и создания коридора Eixo Atlántico, строительство которого предполагается также вести поэтапно, начиная с участка Брага – Виго (Испания), оцениваемого в 900 млн евро. Появление этого участка позволит сократить продолжительность поездки между городами Брага и Виго до 30 мин.

Сооружение участка второй очереди от Браги до Порту позволит выполнить задачу по обеспечению времени поездки 1 ч между Порту и Виго по сравнению с 2 ч 22 мин в настоящее время. Этот проект является последней по времени попыткой создания высокоскоростной трансграничной связи между Португалией и Испанией после отказа от реализации планов организации прямого сообщения между Лиссабоном и Мадридом в 2012 г.

Пригородные коридоры

Программа PNI 2030 гарантирует финансирование ряда работ по развитию сети, которые выделены в проекты с высоким приоритетом. К таким проектам относятся работы по увеличению до четырех числа путей на нескольких интенсивно используемых для пригородных сообщений линиях вокруг Лиссабона и Порту, включая участок орбитальной линии Лиссабона, от которого намечено построить ответвления в порт и к изолированной пригородной линии, ведущей в Кашкайш.

В районе Большого Порту запланированы работы по увеличению до четырех числа путей на участке Контумил – Эрмезинде магистрали север – юг. На работы по строительству дополнительных путей в районах Лиссабона и Порту выделяется 290 млн евро. В Порту, кроме того, планируется восстановить пассажирское движение на линии Leixões, ведущей от станции Контумил в глубоководный порт Лейшойнш с круизным терминалом, и построить линию в международный аэропорт Порту имени Франсишку Са Карнейру.

Особое внимание уделено вопросам эксплуатационной совместимости железных дорог Португалии и других европейских стран. На развертывание европейской системы управления движением поездов ETCS и цифровой системы радиосвязи GSM-R на 10 направлениях выделено 270 млн евро. Предусмотрены мероприятия по ликвидации 155 переездов и автоматизации еще 79, а также направленные на снижение уровня шума.

Планы электрификации

Программа PN1 2030 преследует три цели, достижение которых возможно путем инвестиций в железнодорожный транспорт. Это обеспечение территориальной связности, конкурентной способности и устойчивости развития.

На достижение целей устойчивого развития направлены проекты стоимостью 740 млн евро по завершению электрификации всей сети национальных железных дорог. На сегодняшний день электрифицировано 70% сети, к 2023 г. эта доля увеличится до 83%. Этот проект предусматривает устранение ряда узких мест на сети и включает:

- модернизацию и электрификацию участка линии Douro в долине реки Дору между станциями Регуа и Посинью и аналогичные работы на участке Калдаш-да-Раинья – Лорисалн линии West;
- укладку второго пути на линии Alfarelos для пропуска грузовых поездов длиной 750 м;
- электрификацию линии East с выходами на Порталегри и Невес-Корво.

Кроме того, в расчете на перспективу планируется подготовить обоснования для возобновления эксплуатации линии Alentejo (Бежа – Орике), закрытой в 2011 г., и участка Посинью – Барка-де-Алва (при участии испанской стороны).

Что касается грузовых перевозок, то пакет мероприятий стоимостью 200 млн евро направлен на развитие связей с тремя глубоководными портами Португалии (Лиссабон, Лейшойнш и Сениш) и грузовыми станциями. Кроме

того, он включает строительство мультимодального терминала к северу от Лиссабона.

На юге страны предложено электрифицировать до 2025 г. после соответствующей модернизации участок Каза-Бранка – Бежа линии Alentejo и отремонтировать ряд участков этой линии с обновлением средств сигнализации. Также до 2025 г. планируется выполнить пакет мероприятий по ремонту и электрификации линии колеи 1000 мм и длиной 90 км Авейру – Эшпинью, проходящей через узловую станцию Сернада-до-Вуга.

Новые линии

В программу PNI2030 включены предложения по строительству новых линий с предварительной подготовкой соответствующего технико-экономического обоснования. В их число входит линия длиной 36 км для обслуживания района Вале-ду-Суса, к северу от Порту, одного из нескольких регионов страны с молодым и быстро растущим населением. Этот проект стоимостью от 200 до 300 млн евро предполагает строительство участка от станции Валонгу на линии Douro до Амаранти и восстановление ранее закрытого участка Амаранта – Ливрасан.

Правительство также рекомендовало ускорить продвижение второй очереди коридора North International даже в случае отказа в финансовой поддержке из источников ЕС. Новая линия из Авейру в Мангуалди, строительство которой оценивается в 600 млн евро, пересечется с линией, ведущей от Коимбры в сторону приграничной с Испанией станции Вилар-Формозу. Реконструкция последней уже ведется в рамках развития коридора North International.

Еще 150 млн евро выделяется на продолжение работ по проекту коридора South International, а именно на строительство электрифицированной линии из глубоководного порта Синиш в Грандолу и удвоение путей между станциями Посейран и Бомбея.

Программы развития обоих коридоров, North International и South International, направлены на поддержку мультимодальных перевозок между портами Португалии и пунктами назначения в Испании и других европейских странах.

Подвижной состав

Программа PNI 2030 предусматривает инвестиции в объеме 1,7 млрд евро на обновление парка пассажирского подвижного состава, используемого в городских, пригородных и дальних сообщениях. Часть из них, 680 млн евро, предназначается на приобретение 62 поездов для пригородных перевозок, из которых 30 ед. заменят поезда, возраст которых превышает

70 лет, на линии Cascáis. Остальные усилят парк поездов, выполняющих пригородные перевозки в Лиссабоне и Порту.

Еще 650 млн евро выделено на приобретение 12 поездов с максимальной скоростью 300 км/ч и сроком выполнения поставки до 2029 г. Они необходимы для работы в сообщениях Лиссабон – Порту и Брага – Виго. Программа включает возможность заказа еще 14 высокоскоростных поездов, которые потребуются для обслуживания сообщения Брага – Порту – Лиссабон – Фаро после завершения первого этапа строительства ВСМ Порту – Лиссабон.

Наконец, 385 млн евро предусмотрены на закупку 55 электропоездов для региональных сообщений с поставкой с 2024 по 2030 г. Закупка этих поездов связана с программами электрификации сети.

Национальный план развития железных дорог

В дополнение к программе PNI 2030 в стране началась подготовка к разработке Национального плана развития железных дорог. Эта работа приурочена к переходу председательства в Совете ЕС к Португалии от Германии. Оно продлится полгода, с 1 января по 30 июня 2021 г., и затем будет передано Словении. При подготовке плана будут учтены мнения операторов, местных властей и ассоциаций пользователей услуг железных дорог.

Этот план должен представить интегральное видение железнодорожной сети страны с точки зрения развитости связей между сельскими и городскими районами, а также между ее регионами. Основными задачами в этом плане являются обеспечение услугами рельсового транспорта крупных городов пяти регионов Португалии, развитие трансграничных связей и интеграция железных дорог страны в трансевропейскую систему грузовых и пассажирских перевозок. Особое внимание план должен уделить оценке перспектив второстепенных и местных линий, в том числе с точки зрения развития туризма и сохранения исторического наследия.

Источники: материалы портала República Portuguesa(www.portugal.gov.pt); Railway Gazette International, 2021, №1, pp. 36-43; International Railway Journal, 2021, №2, pp. 25-27.

Словения

Транспортные коридоры как драйвер развития железных дорог Словении

Железные дороги Словении (Slovenske Železnice, SŽ), несмотря на свою небольшую протяженность, играют важную роль на трансъевропейской сети TEN-T, поскольку по территории страны проходят два грузовых коридора – Средиземноморский и Балтико-Адриатический.

В силу своего выгодного в географическом плане положения SŽ могут рассчитывать на весомую финансовую поддержку из различных европейских фондов для реализации на территории Словении инфраструктурных проектов, связанных как с модернизацией железнодорожной инфраструктуры, так и со строительством новой. Так, по данным SŽ-Infrastruktura – оператора инфраструктуры железных дорог Словении, в настоящее время работы ведутся в большинстве проходящих через столицу Люблянну радиальных коридоров. Кроме того, ряд проектов находится в стадии планирования. На сегодня из 1207 км железнодорожной сети страны двухпутными являются только 333,5 км.

За исключением двух участков, железнодорожная инфраструктура Словении представляет собой в основном наследие бывших железных дорог Югославии. В 2001 г. был открыт участок протяженностью 28,9 км Мурска-Собота – Ходош (на венгерской границе), а также его продолжение в Венгрии – линия Ходош – Баяншенье – Залолово.

Тем самым здесь было возобновлено сообщение, закрытое в 1960-е годы. Сегодня этот маршрут формирует ключевое звено Средиземноморского коридора, пересекающего страну с востока на запад. Линия Прагерско – Мурска-Собота – Ходош длиной 109 км была электрифицирована в июне 2016 года в соответствии с европейскими стандартами. Половина расходов по проекту стоимостью 465 млн евро была покрыта из Фонда сплочения Евросоюза (Cohesion Fund).

Новая линия Дивача – Копер

С момента обретения независимости улучшение железнодорожного сообщения с основным портом страны Копером рассматривается как один из национальных приоритетов.

Были проведены отдельные работы по повышению пропускной способности этой однопутной линии длиной 48 км. В районе станции Дивача линия отходит от железной дороги Sudbahn и далее спускается к порту с уклоном 26 ‰.

Наиболее важным элементом в рамках этого проекта было завершение перепланировки грузового терминала в порту Копер, а также строительство новых путей к востоку от порта. Были удлинены обгонные пути и обновлена система сигнализации, а также проведены работы по совершенствованию тягового электроснабжения, в том числе реконструированы тяговые подстанции.

Однако растущий спрос на перевозки в сообщении с портом потребовал новых решений. В марте 2016 г. словенским правительством заключено концессионное соглашение с государственной компанией 2TDK, созданной в целях финансирования, строительства и дальнейшей эксплуатации второй линии от Дивачи до Копера.

Реализация данного проекта стоимостью в 1,2 млрд евро позволит, таким образом, повысить общую пропускную способность обеих линий до 222 поездов в сутки, что обеспечит освоение прогнозируемого грузопотока 43,4 млн т грузов в год.

Новая линия будет существенно короче существующей, длиной всего 27,1 км, и с более пологим уклоном 17 ‰. На спрямленной трассе пассажирские поезда смогут развивать скорость движения 160 км/ч, грузовые – 120 км/ч. Для обеспечения такого скоростного режима до 75 % всей длины трассы пройдет в восьми тоннелях общей протяженностью 20,5 км. Длина трех самых протяженных из них составит 6714, 6017 и 3808 м.

Кроме того, будут сооружены два путепровода длиной 452 и 647 м, а первый из них пройдет под существующим самым протяженным и высоким в Словении автомобильным мостом Чрни-Кал. Новую однопутную линию спроектируют таким образом, чтобы в дальнейшем имелась возможность уложить второй путь.

Правительство Словении взяло на себя обязательство профинансировать проект в объеме 400 млн евро, Евросоюз выделит 250 млн евро и еще 250 млн евро обеспечит Словенский банк экспорта и развития (SID). Госкомпания 2TDK 29 мая 2020 г. подписала кредитное соглашение на сумму 112,5 млн евро с банком NLB, входящим в состав одноименной крупнейшей финансовой группы Словении. Взнос в размере 80 млн евро в сентябре 2020 г. получен из Фонда сплочения Евросоюза.

Оставшаяся часть средств, как было объявлено еще в 2018 году, поступит за счет повышения автодорожных пошлин и платы за пользование железнодорожной инфраструктурой. Эти средства пойдут также на погашение кредита, предоставленного банком NLB.

За счет повышения платы за пользование линией Дивача – Копер планируется собрать 3,2 млн евро в год, в то время как за счет

дополнительной платы за проезд грузовых автомобилей по автомагистралям – 13,6 млн евро, и еще 8,5 млн евро в год поступит в результате повышения сборов за перегрузку в порту Копер.

Линия Триест – Дивача – Любляна

Вместо этого был дан зеленый свет планам, связанным со строительством трансграничной линии от Триеста до Дивачи в дополнение к уже существующим двухпутной со множеством кривых линии и однопутной ветки Вилла-Опичина – Триест – Кампо-Марцио. Реализация этого плана позволяет существенно увеличить пропускную способность в сообщении между Триестом и различными пунктами назначения в Словении, в свою очередь способствуя сокращению пробок на автомобильных дорогах из-за большого количества грузового транспорта, и в первую очередь в Триесте, Сежане, Диваче и Копере.

С уклоном 12,5 ‰ линию можно проектировать из расчета на максимальную скорость 250 км/ч. Исследовательские и предварительные проектные работы оценивались в 69 млн евро, из них половину предполагалось профинансировать за счет Евросоюза. Вклад Италии оценивался в 19,8 млн евро, Словении – в 14,8 млн евро.

С учетом этих проектов в SŽ-Infrastruktura приступили к планированию работ по модернизации линии Любляна – Дивача длиной 103,9 км, которая, так же как и идущий далее путь до Копера, формирует часть Средиземноморского коридора. Работа пока ведется на первичной стадии, но основные цели очевидны – это увеличение пропускной способности и повышение скорости движения.

Модернизация участка Зидани Мост — Шпильфельд-Штрасс

Электрифицированный участок длиной 110 км железной дороги Sudbahn, проходящий от станции Зидани Мост через Марибор до станции Шпильфельд-Штрасс на австрийской границе, также входит в состав Балтико-Адриатического коридора. Линия в Венгрию через Ходош ответвляется в Прагерско. Работы по реконструкции здесь ведутся уже в течение нескольких лет. Основная их цель – повышение осевой нагрузки с 20 до 22,5 т и возможность использования более современных электровозов. Согласно данным SŽ-Infrastruktura, выполнение программы реконструкции позволит поднять пропускную способность с 328 поездов в сутки до 354, а годовой объем грузовых перевозок – с 20,6 до 24,4 млн т.

Источник: материалы компании Slovenske Železnice (www.potniski.sz.si)

Китай

Стратегия развития транспортного комплекса Китая на 2021-2035 гг.

В декабре 2020 года в Китае издана Белая книга под названием «Устойчивое развитие транспорта в Китае», подготовленная пресс-канцелярией Государственного совета (правительства) КНР.

Основная часть документа состоит из шести разделов: путь развития транспортного сектора в новую эпоху; растущая мощь Китая в транспортном секторе; ключ к сокращению бедности и полному построению среднезажиточного общества; модернизация управления транспортом; создание глобального сообщества единой судьбы в транспортном секторе; перспективы транспортного сектора Китая. Документ подготовлен с целью показать полную картину достижений страны в этой области и продемонстрировать ее стратегию и деятельность по созданию устойчивой транспортной системы.

К 2035 году в Китае будет создана модернизированная комплексная транспортная система, которая позволит существенно повысить потенциал по модернизации государства и уровень удовлетворенности населения. Данная система будет безопасной, удобной, эффективной, экологически чистой и экономичной. Она будет характеризоваться оборудованием, технологиями, управлением и услугами мирового класса. Эта система выведет скоординированное развитие транспорта в городских и сельских районах на новый уровень, говорится в Белой книге.

Страна сместит акцент со скорости и масштаба развития транспорта на его качество и эффективность, уделит больше внимания интегрированному развитию различных видов транспорта и будет в большей степени опираться на стимулирование развития за счет инноваций, говорится в документе.

К 2035 году в основном сформируются всекитайское транспортное кольцо «1-2-3» и глобальное логистическое кольцо «1-2-3», которые обеспечат удобные комбинированные пассажироперевозки, а также экономичные и эффективные мультимодальные грузоперевозки.

Согласно официальному документу, под всекитайским транспортным кольцом «1-2-3» подразумевается совершение путешествия внутри отдельного города, в пределах той или иной городской агломерации и между любыми двумя из основных городов страны за один, два и три часа соответственно. А глобальное логистическое кольцо «1-2-3» значит, что время доставки грузов в пункты назначения внутри Китая, в соседние страны и основные города мира составит не более одного, двух и трех дней соответственно.

Кроме того, к 2035 году Китай добьется заметного прогресса в развитии интеллектуального, безопасного, экологически чистого транспорта совместного пользования, а также в уменьшении транспортных заторов в городах и создании системы обслуживания безбарьерных поездок, говорится в документе.

В стране также будет создана система научно-технических инноваций в области транспорта, разработано передовое и безопасное ключевое оборудование, подготовлены высококвалифицированные кадры и образована благотворная рыночная среда, отмечается в Белой книге.

Согласно документу, к 2035 году модернизация управления транспортом в стране будет в основном реализована, а международная конкурентоспособность и влияние страны в транспортном секторе будут значительно повышены.

Пять ключевых задач для железнодорожного сектора были обозначены на пресс-конференции 1 марта 2021 года в Государственном совете, на которой присутствовал г-н Лю Чжэньфан, директор Национальной железнодорожной администрации. Это: внедрение инноваций, усиление интеграции железных дорог с другими видами транспорта, повышение качества услуг, бережное отношение к окружающей среде и международная экспансия.

Первой целью определено стимулировать инновации за счет реформирования индустрии железнодорожных перевозок. Для этого будут широко внедряться технологии «Интернет+» и «Интернет вещей+», 5G, искусственный интеллект и др.

Вторая цель заключается в улучшении интеграции железнодорожного транспорта с другими видами транспорта. Достижение этой цели потребует развития сети мультимодальных терминалов, улучшения интеграции с автомобильным, морским и воздушным транспортом, оптимизации и корректировки маршрутов для сокращения расстояний в узлах стыковки видов транспорта.

Третья цель – повышение качества услуг железнодорожных перевозок. Речь идет о создании высокоэффективной системы межрегиональных скоростных пассажирских перевозок на основе сети высокоскоростных железных дорог, запуске высокоскоростных грузовых перевозок, а также развитии сервиса рефрижераторных грузовых перевозок, улучшении товарообмена между городом и деревней и создании новых актуальных логистических продуктов с опорой на железнодорожный транспорт.

Четвертая цель – повышение безопасности и экологичности железнодорожных перевозок, снижение уровня выбросов углерода через

повышение безопасности и надежности инфраструктуры, внедрение интеллектуальных решений и стандартизацию оборудования в условиях комплексного и скоординированного управления отраслью.

Пятая цель – развитие качественного сервиса международных перевозок через развитие взаимодействия с операторами железнодорожной инфраструктуры соседних стран, форсированное создание транспортных коридоров, повышение качества и эффективности сухопутных сервисов, связывающих Китай с Европой.

Согласно новому стратегическому плану, протяженность сети высокоскоростных железных дорог в стране должна к 2035 году достичь 70 тысяч километров, национальной сети – 130 тысяч километров. Развитие сети предполагается в значительной степени сконцентрировать на районах Цзинцзиньцзи, дельты реки Янцзы, регионе Большого залива и агломерации Чунцин – Чэнду.

План также предусматривает расширение внедрения технологии маглев на маршрутах, связывающих между собой крупные города. В настоящее время в стране идет строительство двух высокоскоростных магнитных дорог и двух, рассчитанных на низкоскоростное сообщение, и еще целый ряд проектов находятся на этапе проектирования.

Источники: материалы сайтов railjournals.com, 03.2021; tass.ru, 03.2021; russian.news.cn, 12.2020; trud.ru, 12.2020.

Китай – развитие железных дорог как фактор урбанизации

Темпы урбанизации в Китае можно отнести к самым выдающимся в истории человечества. В 1978 г., к началу реализации политики реформ и открытости, городское население составляло 171 млн чел., или 17,9% всех жителей страны, в 2016 г. выросло до 783 млн (56,8%), а к 2030 г. может преодолеть рубеж 1 млрд чел.

Государство играет главную роль в политике ускоренной урбанизации Китая не в последнюю очередь потому, что, как показывают исследования, темпы урбанизации коррелируются с темпами экономического роста.

В планы страны входит развитие 19 городских кластеров, три из них центральное правительство наделило наивысшим приоритетом: это регион Пекин – Тяньцзинь – Хэбэй, Дельта Янцзы и Район Большого залива Гуандун – Гонконг– Макао.

В декабре 2020 г. Национальная комиссия по развитию и реформам (NDRC) обнародовала планы по строительству в ближайшие 5 лет 10 тыс. км

междугородных и городских железных дорог в этих трех регионах. В первые 3 года предстоит соорудить 6000 км новых линий по стандартам строительства современных междугородных и внутригородских линий. К 2025 г. сеть региональных и городских железных дорог свяжет агломерации поездками продолжительностью 1-2 ч, а внутри агломераций появится сеть пригородных маршрутов с длительностью поездок до 1 ч.

Регион Пекин–Тяньцзинь–Хэбэй

Каждый из трех упомянутых регионов является важным элементом в национальной экономической стратегии. Регион Пекин–Тяньцзинь–Хэбэй, также известный как кластер Цзин-Цзинь-Цзи, или столичная экономическая зона, – крупнейший на севере Китая с населением около 120 млн чел., проживающим на площади более 200 тыс. км². В него входят районы вокруг Пекина, Тяньцзиня и на побережье залива Бохайвань Желтого моря, в том числе 11 городов в провинции Хэбэй. Динамичное развитие этого региона приближает его по значимости к двум другим. В 2019 г. ВВП региона превысил 8% ВВП страны.

Пока Пекин как столица доминирует в регионе, но в ближайшем будущем ситуация должна измениться в рамках плана интеграции Тяньцзиня и провинции Хэбэй в кластер мирового уровня с Пекином в центре.

Дельта Янцзы

Второй кластер – Дельта Янцзы представляет собой треугольной формы мегаполис с вершинами в Шанхае и провинциях Цзянсу и Чжэцзян. В мегаполис входят также города Хэфэй, Нанкин, Сучжоу, Ханчжоу, Шаосин, Нинбо и Чжоушань. В 2019 г. ВВП региона приблизился к 20% национального. На территориях суммарной площадью 99,6 тыс. км² проживают более 125 млн чел., в том числе 95 млн – жители городов. Этот регион, на который приходится около 10% населения Китая, является одним из самых быстрорастущих и богатых регионов Восточной Азии. В национальной стратегии экономического развития этому региону отводится роль лидера в ситуации нестабильности на мировых рынках.

В условиях потрясшей весь мир пандемии COVID-19 и обострения напряженности в отношениях с США Китай намеревается приступить к реализации новой экономической модели под названием *dual circulation strategy* (стратегия двух контуров), которая предположительно станет основой 14-го пятилетнего плана развития страны на 2021-2025 гг. В новой модели предполагается взаимодействие двух экономических контуров – внутренней и внешней торговли, причем с более весомым акцентом на отечественный рынок. В мае 2020 г. центральное руководство Китая

объявило, что собирается в полной мере развивать преимущества суперкрупного рынка потребления страны с населением более 1400 млн чел.

Для запуска внутреннего контура Китаю необходимо обеспечить рост доходов населения и наращивать потребление товаров и услуг. Ключом к решению этой задачи рассматривается ускоренная урбанизация за счет превращения миллионов мигрирующих рабочих в городских жителей и увеличения прослойки среднего класса, к которому относят порядка 400млн жителей страны.

Район Большого залива

Третий кластер – Район Большого залива охватывает территории площадью 56 тыс. км² вокруг дельты реки Жемчужной, включая специальные административные районы Гонконг и Макао, а также девять крупных городов провинции Гуандун: Гуанчжоу, Шэньчжэнь, Чжухай, Дунгуань, Фошань, Чжуншань, Цзянмынь, Хойчжоу и Чжаоцин. Этот регион с населением около 72 млн чел. является крупнейшим и богатейшим в Южном Китае с долей 12% в национальном ВВП.

План преобразования региона, обнародованный в феврале 2018 г, предусматривал его развитие в масштабах Токио или Сан-Франциско, с более тесной интеграцией Гонконга и Макао с континентальными городами. В мае 2020 г. Народный банк Китая и три центральные администрации выпустили новые директивы в поддержку финансовой реформы и открытия региона. Они включают 26 мероприятий по либерализации валютной политики в регионе. План преобразования региона также направлен на поощрение конкуренции между городами региона с точки зрения развития большей инвестиционной привлекательности и инновационного климата. В то же время предусматривается дифференциация ролей Гуанчжоу, Шэньчжэня и Гонконга – крупнейших и процветающих городов региона. Так, Шэньчжэнь должен укреплять свои позиции в сфере развития технологий, Гуанчжоу – решений в области транспорта, Гонконг – финансов и иностранных инвестиций.

Планы по углублению интеграции в пределах этих трех регионов и между ними будут способствовать ускорению темпов урбанизации и тем самым росту в региональном и национальном масштабах.

Источники: материалы Национальной комиссии по развитию и реформам, NDRC (www.ndrc.gov.cn); Railway Gazette International, 2021, №1, p. 35;

Железные дороги Китая меняют приоритеты

Железные дороги Китая (CR) заявили, что в 2021 г. основное внимание будет направлено на повышение эффективности и доходности эксплуатации имеющейся сети, а не на ее расширение. По сообщению министерства финансов страны, более высокий приоритет получают вложения в сферах обеспечения занятости и социальной защиты населения, образования и здравоохранения, необходимые для преодоления последствий пандемии.

За последние 5 лет CR увеличили протяженность линий сети на 20,9 %, до 146,3 тыс. км, а длина высокоскоростных магистралей почти удвоилась, составив 37,9 тыс. км. Однако, по сообщению издания South China Morning Post, масштабные инвестиции в наращивание сети железных дорог привели к росту долговых обязательств CR до 5,49 млрд юаней (845,5 млрд долл. США), или до 65 % стоимости активов.

Вложения в железнодорожное строительство в 2020 г. уже снизились до 781,9 млрд юаней (120,7 млрд долл. США), впервые с 2013 г. опустившись ниже уровня 800 млрд юаней. Планы по вводу в эксплуатацию в 2021 г. 3700 км линий по сравнению с 4933 км в 2020 г., меньшее число новых проектов и изменение государственных приоритетов инвестиционной политики предвещают сокращение вливаний в наращивание национальной железнодорожной сети и в будущем.

CR намерены в 2021 г. увеличить оборот, добиться роста доходов от перевозочной деятельности (до 1,18 трлн юаней по сравнению с 1,13 трлн в 2020 г.) за счет увеличения объема пассажирских перевозок до 3,1 млрд чел. и грузовых – до 3,7 млрд т.

Источник: zdmira.com, 19.01.06.2021

В Китае началась укладка пути на ВСМ, которой будет управлять частная компания

На ВСМ Ханчжоу – Шаосин – Тайчжоу протяженностью 266,9 км после торжественной церемонии начались работы по укладке рельсов. Ввести в эксплуатацию линию, рассчитанную на скорость движения поездов 350 км/ч, планируют в 2021 г. Это один из первых в Китае железнодорожных проектов, реализуемых в рамках частно-

государственного партнерства. Инвестиции в проект составили 44,9 млрд юаней (почти 7 млрд долл. США), а управлять магистралью после ввода в эксплуатацию будет частная компания – для этой цели создан специальный холдинг.

Всего в Китае запущено восемь проектов в сфере ВСМ на условиях частно-государственного партнерства.

Новая ВСМ улучшит транспортное обслуживание в южной части густонаселенного региона дельты р. Янцзы. Время в пути между Ханчжоу (столица провинции Чжэцзян, население более 10 млн чел.) и Тайчжоу (почти 6 млн чел. по состоянию на 2010 г.) сократится вдвое и составит около 1 ч.

Источник: zdmira.com, 02.02.06.2021

SCI Verkehr прогнозирует сдержанный рост рынка железнодорожной техники в Китае

Немецкое консалтинговое агентство SCI Verkehr прогнозирует ежегодный рост рынка железнодорожной техники в Китае на 3,6 % до 2025 г. и оценивает объем этого крупнейшего в мире рынка в 37 млрд евро в настоящее время. Наиболее быстрыми темпами (9,3 % ежегодно) будет в ближайшие годы увеличиваться сектор послепродажного обслуживания. Из-за сокращения закупок в сфере высокоскоростного движения остальные сектора рынка будут преимущественно стагнировать. Исключения составят сегменты грузовых вагонов, электропоездов и подвижного состава для облегченных рельсовых транспортных систем, где рост продолжится.

В рамках 14-го пятилетнего плана (2021 – 2025 гг.) правительство страны и железные дороги Китая (CR) намерены сосредоточиться на повышении эффективности существующей сети, а не на ее дальнейшем расширении. Усилия будут сконцентрированы на цифровизации и автоматизации железных дорог. Для зарубежных компаний это дает шанс усилить позиции на китайском рынке, продвигая высокотехнологичную продукцию. Сейчас доля зарубежных компаний в поставках критически важных компонентов высокоскоростных поездов семейства Fuxing составляет менее 30 %, хотя в поездах CRH предыдущего поколения она превышала 80 %.

Китайская железнодорожная промышленность все больше ориентируется на зарубежные рынки из-за сокращения закупок внутри

страны. Крупнейшие государственные компании CRRC (подвижной состав и средства сигнализации), CREC и CRCC (обе специализируются на железнодорожной инфраструктуре) способны в ближайшие годы успешно конкурировать с другими игроками во всех регионах мира. Тем не менее их доля на наиболее развитых и важных рынках Европы, Северной Америки и стран СНГ мала и имеет тенденцию к дальнейшему сокращению

Источник: zdmira.com, 12.05.06.2021

Ход реализации инициативы «Один пояс – один путь»

Несмотря на негативное влияние пандемии, экономика Китая демонстрирует впечатляющий рост. В первом квартале 2021 г. ВВП страны превысил этот показатель аналогичного периода предыдущего года на 18,3 %. Активно продвигается реализация инициативы «Один пояс – один путь», включающая в себя множество транспортных проектов. По состоянию на конец января 2021 г. в рамках инициативы 171 государство и международная организация подписали с Китаем 205 соглашений о сотрудничестве.

Некоторые итоги работы с партнерами в рамках инициативы подвело информационное агентство Xinhua. Так, в первом квартале 2021 г. товарооборот Китая с партнерами по инициативе «Один пояс – один путь» по сравнению с аналогичным периодом прошлого года вырос на 21,4 % и достиг 2,5 трлн юаней (около 383,24 млрд долл. США), что составляет 29,5 % общего объема внешней торговли Китая.

Импорт из стран-партнеров составил 1,09 трлн юаней (167,1 млрд долл. США, +13,2 %), а прямые нефинансовые инвестиции Китая в экономику стран-партнеров достигли 4,42 млрд долл. США (+5,2 %). Инвестиции в этих странах выросли на 64,6 % и составили 3,245 млрд долл. США. Создано 1241 новое предприятие – рост на 44 %. Подписано новых контрактов на общую сумму 31,34 млрд долл. США.

Китай планирует продолжить поддержку инициативы «Один пояс – один путь» и в текущей 14-й пятилетке (2021 – 2025 гг.).

Источник: zdmira.com, 23.04.06.2021

В первом квартале 2021 года объем грузовых перевозок на железных дорогах Китая вырос на 12 %

В первом квартале 2021 г. объем перевозок грузов на железных дорогах Китая (CR) по сравнению с тем же периодом 2020 г. вырос на 12 %, до 920 млн т.

В январе – марте 2021 г. среднесуточная погрузка составила 168900 вагонов, что на 14 % превышает прошлогодний уровень. Рост грузопотока обеспечивался на фоне оптимизации эксплуатационной работы и увеличения числа отправляемых поездов.

В первом квартале 2021 г. в сообщении Китай – Европа было отправлено 3345 грузовых поездов, или 317 тыс. TEU, что на 79 % больше по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года. Таким образом, как отметили в CR, на трансконтинентальных маршрутах железнодорожный транспорт продолжает обеспечивать надежное и эффективное функционирование международных цепей поставок.

В марте 2021 г. объем грузовых перевозок на железных дорогах Китая вырос на 28,4 млн т, или на 10,1 %, до 309,9 млн т. Среднесуточная погрузка в марте составила 165467 вагонов, что 11,5 % больше, чем годом ранее

Источник: zdmira.com, 20.04.2021

США

Американский оператор Amtrak получит от государства около 1,7 млрд долларов США на возмещение потерь от коронавируса

Федеральная железнодорожная администрация США (FRA) предоставит национальному оператору пассажирских перевозок Amtrak финансовую помощь в размере примерно 1,7 млрд долл. США. Средства выделяют согласно вступившему в силу закону об американском плане спасения от 2021 г. в целях возмещения потерь, понесенных из-за пандемии COVID-19.

С приходом коронавируса Amtrak столкнулся с беспрецедентным падением пассажиропотока с последующим сокращением доходов. В результате пришлось отправить часть работников в вынужденный неоплачиваемый отпуск, а также прибегнуть к сокращению размеров движения поездов.

Полученные от государства средства пойдут в основном на возмещение потерь доходов от продаж билетов. После объявления FRA о финансовой помощи Amtrak уже начал отзывать из отпусков своих работников и планирует восстановить пассажирские перевозки в дальнем сообщении начиная с конца мая 2021 г. Уже известно, что начиная с 23 мая 2021 г. восстанавливается движение поездов в сообщении Niawatha между городами Милуоки (штат Висконсин) и Чикаго (штат Иллинойс).

Выделенные в качестве оказания помощи национальному оператору средства распределяются следующим образом: 969,4 млн долл. США направляются на поддержку перевозок в Северо-восточном коридоре (NEC), а оставшаяся часть в размере 728,6 млн долл. США предназначена для сообщений, получающих финансирование из бюджетов штатов и обслуживаемых поездами дальнего следования.

По меньшей мере 109,8 млн долл. США пойдет на оказание помощи штатам и пригородным компаниям в части возмещения их затрат, связанных с работой Северо-восточного коридора, и 174 млн долл. США призваны компенсировать расходы штатов на пассажирские перевозки. Еще 100,8 млн долл. США согласно закону об американском плане спасения пойдут на сокращение долга Amtrak по состоянию на 11 марта 2021 г., даты, когда был принят данный закон.

Источник: zdmira.com, 22.04.2021

В первом квартале 2021 года объемы грузовых перевозок по железным дорогам США выросли на 5,6 %, при этом в марте – на 14,2 %

По данным Ассоциации американских железных дорог (AAR), в марте 2021 г. по железнодорожной сети США было отправлено 1 156 158 вагонов и 1 430 331 интермодальных единиц (контейнеров и полуприцепов), что, соответственно, на 4,1 % (45 504 вагона) и на 24 % (276 781 ед.) больше, чем за аналогичный период 2020 г. Таким образом, всего было перевезено 2 586 489 вагонов и интермодальных единиц, что на 14,2 % превышает уровень 2020 г.

В AAR считают, что при оценке положительной динамики перевозок нельзя сбрасывать со счетов прошлогоднее сокращение объемов, связанное с влиянием пандемии коронавируса.

Из 20 основных позиций номенклатуры грузов, перевозимых по железным дорогам США, рост по сравнению с уровнем 2020 г. отмечен по 11 позициям, в том числе по зерну – на 22,1 %, или на 23 144 вагона, углю – на 7,6 %, или на 22 010 вагонов, транспортным средствам и запчастям — на 16,3 %, или на 10 043 вагона. В то же время в марте 2021 г. «просели» химическая продукция (на 4,8 %), нефть и нефтепродукты (на 8,5 %), щебень, песок и гравий (на 4 %).

Существенное увеличение объемов перевозок в марте 2021 г. стало возможным в основном за счет угля, без учета которого рост составил бы всего 2,9 %, или 23 494 вагонов, а если исключить еще и зерно, то динамика будет близка к нулевой.

Что касается итогов первого квартала 2021 г., то за первые три месяца года железные дороги США отправили 2 911 097 вагонов, что на 2,6 %, или на 77 267 вагонов меньше по сравнению с январем – мартом 2020 г. За этот же период по сравнению с прошлогодним существенно, на 13,2% (до 3 619 546 ед.) выросли объемы перевозок контейнеров и полуприцепов. Общий рост при совокупном исчислении вагонов, контейнеров и полуприцепов за период с начала 2021 г. по 3 апреля включительно оказался ниже – всего 5,6 %.

Источник: zdmira.com, 09.04.2021

Американские железные дороги Canadian Pacific и Kansas City Southern объединяются

Две американские железные дороги первого класса Canadian Pacific (CP) и Kansas City Southern (KCS) 21 марта 2021 г. объявили о заключении соглашения о слиянии. Сделка оценивается в 29 млрд долл. США. Объединенная структура получит название Canadian Pacific Kansas City (CPKC).

В стоимость сделки, которая получила единодушное одобрение советов директоров обеих железных дорог, включены 3,8 млрд долл. США долговых обязательств Kansas City Southern.

Это объединение позволит создать первую в истории Северной Америки железнодорожную сеть, которая свяжет США, Мексику и Канаду. Суммарные доходы объединенной компании не превысят доходов остальных шести железных дорог первого класса, но она получит конкурентное преимущество благодаря сети общей протяженностью примерно 32 тыс. км

с числом занятых около 20 тыс. чел. Эта сеть свяжет крупные порты Атлантики, Тихого океана и Мексиканского залива с основными зарубежными рынками. Доходы объединенной компании, исходя из реальных показателей по итогам 2020 г., могут составить примерно 8,7 млрд долл. США.

Обе железные дороги 20 марта 2021 г. уведомили о сделке Совет по наземному транспорту США (STB). В случае одобрения это будет первая сделка с участием железных дорог первого класса с конца 1990-х годов, когда Norfolk Southern и CSX приобрели акции компании Conrail.

Приобретение акций KCS компанией CP запланировано на вторую половину 2021 г. Вторым шагом процесса слияния станет одобрение сделки со стороны STB и других регулирующих органов США. Окончательное решение со стороны STB должно быть объявлено в середине 2022 г.

После одобрения STB компания Canadian Pacific получит контроль над KCS. Единый головной офис будет размещен в канадском Калгари, головной офис, относящийся к США, – в Канзас-Сити (штат Миссури).

В настоящее время CP и KCS имеют один стыковой пункт в Канзас-Сити на западной границе штата Миссури. Объединение дорог позволит сократить время на необходимые ранее при прохождении стыка процедуры, а также связанные с этим расходы. Слияние также позволит поездам из обслуживаемых KCS станций в США отправляться в пункты назначения на территории Среднего Запада и запада Канады минуя Чикаго по маршруту CP, проходящему через штат Айова

Источник: zdmira.com, 23.03.2021

Индия

Индия активно вводит в эксплуатацию выделенные грузовые коридоры

В конце декабря 2020 г. премьер-министр Индии Н. Моди по видеосвязи официально запустил в эксплуатацию участок Восточного выделенного грузового коридора (DFC) протяженностью 351 км между станциями Нью-Хурджа и Нью-Бейопер (штат Уттар-Прадеш) и дал сигнал к отправлению грузового поезда длиной 1500 м, ведомого электровозом серии WAG12 постройки Alstom.

Новый участок, строительство которого обошлось в 57,5 млрд индийских рупий, разгрузит действующий главный ход между Дели и

Канпуром, ускорит продвижение грузов, привлечет местные промышленные предприятия к железнодорожным перевозкам. Максимальная скорость движения поездов в DFC составляет 100 км/ч по сравнению с 75 км/ч на железных дорогах Индии (IR), средняя – 70 км/ч против 26 км/ч на IR.

Одновременно был официально открыт диспетчерский центр в городе Праяградж, предназначенный для управления движением поездов на всем полигоне Восточного грузового коридора протяженностью 1856 км. Этот коридор, движение по которому планируется открыть в 2022 г., соединит станции Сануол в штате Пенджаб и Данкуни в Западной Бенгалии, пройдя через штаты Уттар-Прадеш, Бихар, Харьяна и Джаркханд.

В начале 2021 г. глава индийского правительства также по видеосвязи открыл участок Нью-Ревари – Нью-Мадар Западного грузового коридора протяженностью 306 км и отправил по маршруту Нью-Атели – Нью-Кишангарх на электротяге тяжеловесный контейнерный поезд длиной 1500 м с двухъярусной погрузкой контейнеров. На введенном участке построено девять грузовых станций, в том числе шесть промежуточных и три узловые. Он соединил Восточный и Западный коридоры.

Дочерняя компания железных дорог Индии – Dedicated Freight Corridor Corporation of India (DFCCIL), выполняющая функции заказчика строительства выделенных грузовых коридоров, планирует в течение ближайших месяцев завершить сооружение 1100 км новых линий. В частности, в марте 2021 г. предстоит подготовить к вводу в эксплуатацию участок Восточного грузового коридора длиной 46 км от станции Нью-Хурджа до узловой станции Дадри к юго-востоку от Дели на стыке двух коридоров. Кроме того, в 2021 – 2022 гг. планируется поэтапно открыть движение поездов на линии длиной 1504 км, связывающей Дели с портом имени Джавахарлала Неру около Мумбаи.

Источник: zdmira.com, 18.01.06.2021

Железные дороги Индии получают крупнейшее за свою историю финансирование

В государственном бюджете Индии на 2021/2022 финансовый год по разделу «Железнодорожный транспорт» предусмотрены расходы в размере 1,1 трлн рупий (примерно 15 млрд долл. США), в том числе 1,07 трлн рупий приходится на капитальные вложения. С учетом внебюджетных источников объем инвестиций в развитие железных дорог страны составит 2,15 трлн

рупий (29,3 млрд долл. США). Это самые крупные в истории железнодорожного транспорта Индии капиталовложения, превышающие показатели предшествующего года на 540 млрд рупий.

Такой рост инвестиций соответствует государственной стратегии, предусматривающей рост бюджетных расходов для смягчения негативных последствий пандемии на экономику страны. При этом одной из важнейших задач считается снижение доли транспортной составляющей в конечной стоимости отечественной продукции.

С этой целью планируется запустить Западный и Восточный выделенные грузовые коридоры к июню 2022 г. Причем участок Восточного коридора Сон Нагар – Гомо длиной 263,7 км, сооружаемый на основе государственно-частного партнерства, будет введен в эксплуатацию в 2021 – 2022 гг., немногим позже движение откроется на участке Гомо – Данкуня длиной 274,3 км. Намечено и дальше развивать сеть выделенных грузовых коридоров. В частности, разрабатываются проекты коридора Восточного побережья между городами Харагпур и Виджаявада, а также коридоров «Восток – Запад» от Бхусавала до Харагпура и Данкуни и «Север – Юг» от Итарси до Виджаявады.

Предстоит сплошная электрификация линий колеи 1676 мм. Длина электрифицированного полигона к концу 2021 г. должна составить 46 тыс. км, или 72 % общей протяженности (по состоянию на 1 октября 2020 г. было электрифицировано 41 548 км). К концу 2023 г. линии широкой колеи намечено полностью электрифицировать.

На ряде направлений предусмотрено строительство вторых путей, выделяются средства на проект высокоскоростной линии Мумбаи – Ахмедабад. В 2021/2022 финансовом году ожидается подготовка проектных предложений еще по семи высокоскоростным линиям общей длиной около 4900 км. Запланировано обновление пассажирского подвижного состава, внедрение средств обеспечения безопасности движения, в частности АЛС.

Большое внимание в государственном бюджете уделено развитию городского общественного транспорта, в том числе метрополитена. В настоящее время в стране действуют линии метро общей протяженностью 702 км и строится еще 1016 км линий метрополитена и скоростного пригородного рельсового транспорта (RRTS) в 27 городах. Предполагается разворачивать строительство рельсовых систем облегченного типа, требующих меньших затрат.

Бразилия

Перспективы грузовых и пассажирских перевозок в Бразилии

В начале 2020 г. в Бразилии после продолжавшего в течение последних лет экономического кризиса наметилось некоторое оживление деловой активности, которое, впрочем, сошло на нет с началом распространения COVID-19. В результате по итогам 2020 г. бразильский ВВП сократился примерно на 4,5%.

Однако в железнодорожной отрасли этой страны ситуация складывается неоднозначно. Вводимые в связи с приходом пандемии коронавируса меры, направленные на соблюдение социальной дистанции и ограничение перемещения граждан в системе городского рельсового транспорта, привели к сокращению пассажиропотока и последующему резкому падению доходов перевозчиков. В то же время довольно оптимистичными сегодня выглядят прогнозы по ситуации в секторе грузовых железнодорожных перевозок, и связаны они, прежде всего с ожидаемым притоком частных инвестиций, а значит, с дальнейшим увеличением доли железных дорог на транспортном рынке.

Грузовые перевозки

По данным Национальной ассоциации железнодорожных перевозчиков (ANTF), а также согласно заявлениям правительства страны, в предстоящие 5 лет инвестиции в развитие этого сектора в рамках концессионных соглашений превысят 30 млрд браз. реалов. Такие крупные вложения позволят существенно повысить провозную способность железнодорожной сети, а также улучшить эксплуатационную деятельность перевозчиков. Планируется инвестировать в развитие станций и закупку новых технических средств, реконструкцию действующих линий, приобретение подвижного состава, а также в инновационные технологии и повышение транспортной доступности в городах.

По предварительным оценкам, такой объем инвестиций может увеличить долю грузовых железнодорожных перевозок на транспортном рынке с 15-20% до более чем 30%.

Первое из пяти новых концессионных соглашений было подписано Национальным агентством наземного транспорта Бразилии (ANTF) с транспортно-логистической компанией Rumo в мае 2020 г.

Новый вариант соглашения теперь распространяется на сеть Paulista протяженностью 1989 км на срок с 2028 по 2050 г. Согласно соглашению, Rumo более чем в 2 раза увеличит провозную способность главного

бразильского коридора перевозки зерна на экспорт – с 35 млн до 75 млн т в год. Инвестиции составят 5,78 млрд браз. реалов, гранты – 2,2 млрд реалов.

В декабре 2020 г. были подписаны новые концессионные соглашения в части организации грузовых перевозок на железных дорогах Estrada de Ferro de Carajas (EFC) и Estrada de Ferro Vitoria a Minas (EFVM). Концессия EFVM предусматривает привлечение инвестиций в строительство новой железной дороги Midwest Integration (FICO) протяженностью более 380 км, которая свяжет города Мара-Роза (штат Гояс) и Агуа-Боа (штат Мату-Гросу). Линия обеспечит прямое сообщение одного из крупнейших в Бразилии регионов, поставляющих сою, с основными портами страны. К 2025 г. по ней планируется ежегодно перевозить 13 млн т грузов. Концессионные соглашения оцениваются в 17 млрд реалов, предусматриваются также гранты в размере 1,75 млрд реалов.

Подготовлено к подписанию концессионное соглашение с оператором грузовых перевозок MRS Logística, в ведении которого находится сеть протяженностью 1643 км на юго-востоке страны. В рамках концессии предусматриваются инвестиции в объеме 7,5 млрд реалов, что позволит увеличить провозную способность этой сети с 56 млн до 107 млн т.

С компанией VLI Logística заключено концессионное соглашение на организацию перевозок по железной дороге Ferrovia Centro-Atlantica (FCA), которая обслуживает юго-восточные и западные регионы страны. Соглашение также оговаривает инвестиции миллиардного порядка.

В 2021-2022 гг. намечено оформить новое концессионное соглашение с компанией Rumo на эксплуатацию железной дороги Malha Sul, что должно обеспечить приток инвестиций в объеме 10,3 млрд реалов.

В 2019 г. ассоциация ANTF подписала концессионное соглашение с компанией Rumo по центральному участку линии North-South Railway (FNS). При этом выделенные Rumo на развитие линии инвестиции превысили 2 млрд реалов. К 2025 г. по этой линии планируется перевозить ежегодно 12,9 млн т грузов, из которых 6,3 млн т составит сельскохозяйственная продукция.

Федеральное правительство также объявило, что для поддержки других железнодорожных проектов, в том числе реализуемых с нуля, будет использоваться перекрестное инвестирование. К таковым, например, относятся проекты по строительству упомянутой ранее линии Midwest Integration Railway (FICO) и по закупке рельсов для линии West-East Integration Railway (FIOL) длиной 1527 км между городами Ильеус (штат Байя) и Фигейрополис (штат Токантис). Федеральной счетной палатой (TCU) подготовлены документы, необходимые для строительства линии FIOL (в

частности, для участка на территории штата Баия Ильеус–Каэтите). Реализация проекта начнется с первого квартала 2021 г. совместно с частными компаниями, при этом планируется привлечь 3,3 млрд реалов.

TCU также рассматривает возможность оформления концессии на строительство новой линии Ferrogrão, которая свяжет город Синоп (штат Мату-Гросу) с портом Мирититуба (штат Пара) на реке Тапажос, на противоположном берегу которой расположен город Итайуба.

Ведется обсуждение проекта приватизации и обустройства железной дороги Parana West Ferroeste, которая в настоящее время находится в собственности штата Парана. Планируется ее продление до города Маракажу (штат Мату-Гросу-ду-Сул), откуда можно будет организовать более короткий выход в порт Паранагуа (штат Парана) в рамках концессионного соглашения с компанией Rumo.

Ассоциация ANTF совместно с агентством ANTT планируют также расширять железнодорожную сеть в северной части страны (North Network) с привлечением инвестиций в объеме 6 млрд реалов. Уже завершены инженерные и экологические изыскания для линии, которая пройдет по территории штата Мату-Гросу от Рондонополиса до Куябы и далее в северном направлении.

Железные дороги в настоящее время существенно диверсифицировали свои предложения клиентам с акцентом на мультимодальные транспортные решения. Например, уже во время пандемии в таком варианте были возобновлены спустя многие годы поставки кофе на экспорт. Еще одной предпосылкой для увеличения инвестиций стало рассмотрение в бразильском сенате законопроекта № 261, который предусматривает альтернативу системе концессий за счет более простой модели оказания социально необходимых услуг, в которой преимущество имеют частные компании. Такая модель позволит исключить необходимость организации торгов при оформлении концессий и выльется в заключение более долгосрочных контрактов.

Кроме того, ожидается, что улучшение работы сектора грузовых перевозок обернется долгожданным ростом производства железнодорожной техники. В 2019 г., так же как и в 2009 г., производство вагонов в Бразилии достигло своего минимума – чуть более 1000 ед. В 2020 г. было выпущено уже 1600 вагонов, хотя планировалось нарастить их производство почти до 2000 ед. Годом восстановления роста производства продукции вагоностроения должен стать наступивший 2021-й. В то же время, по крайней мере до 2022 г., оживления в сфере производства пассажирских вагонов пока не ожидается. По данным Национальной ассоциации операторов железнодорожных пассажирских перевозок (ANPTrilhos),

наиболее существенное падение пассажирского спроса наблюдалось во втором квартале 2020 г, – в среднем почти на 75% (в отдельные дни – на 84%). В Бразилии ситуация осложнялась еще и тем, что убыточные перевозки в этой стране не всегда и не везде субсидируются. Практически отсутствуют субсидии в Рио-де-Жанейро.

Пассажирские перевозки

К началу 2021 г. уже имелись предпосылки для роста пассажиропотока, однако остаются и некоторые опасения, причем напрямую не относящиеся к пандемии коронавируса. Дело в том, что общественным транспортом в Бразилии граждане пользуются в основном для поездок на работу. Однако сегодня в стране насчитывается 14 млн безработных. К тому же от 20 до 30% всей деловой активности осуществляется дистанционно, когда нет необходимости пользоваться теми же пригородными поездами. Но даже те, кому и сейчас нужно ехать на работу, предпочитают другие виды транспорта. В настоящее время потери общественного рельсового транспорта оцениваются примерно в 7 млрд реалов. В этой ситуации важное значение имеет оказание помощи со стороны государства, но и она адресуется пока в основном автобусным компаниям.

Несмотря на пандемию, не остается без внимания и целый ряд крупных проектов в сфере общественного транспорта. Так, продолжается строительство монорельсовой системы в городе Сальвадор (штат Байя). Возобновились также работы в Сан-Паулу по сооружению монорельсовой линии 17 (Gold) и продлению линии 4 (Yellow) метро до района Вила Сония, на очереди также линия 6 (Orange) метро в том же Сан-Паулу.

В начале декабря 2020 г. были объявлены приглашения на участие в торгах по заключению концессионного соглашения сроком на 30 лет и стоимостью 3 млрд реалов на осуществление перевозок в Сан-Паулу на линиях 8 (Diamond) и 9 (Emerald), которые находятся в ведении оператора пригородных и скоростных железнодорожных перевозок СРТМ (Companhia Paulista de Trens Metropolitanos).

Однако некоторые проекты на территории Рио-де-Жанейро, такие как продление линии 4 метро до района Гаваеа, а также проектные изыскания по планируемой линии 3, остановлены ввиду отсутствия финансирования. Перед летними Олимпийскими играми 2016 г. метро Рио-де-Жанейро ежедневно обслуживало 900 тыс. чел., а с вводом новых пяти станций планировалось увеличить пассажиропоток до 1,1 млн чел. в сутки. Однако до прихода пандемии этого сделать так и не удалось.

Непростая ситуация в секторе пассажирских перевозок сказывается и на поставщиках подвижного состава. В минувшем десятилетии в Бразилии

ежегодно выпускалось в среднем 344 пассажирских вагона. Однако в 2019 г. производство упало до 99 ед. В 2020 г. выпуск увеличился до 131 ед., причем большая часть из них была отправлена на экспорт. И пока нет информации о заказах 2021 г.

Сегодня основную нагрузку в том, что касается производства пассажирского подвижного состава, берет на себя правительство страны. Изменению ситуации в лучшую сторону будет способствовать вовлечение частных компаний в развитие рынка пассажирских перевозок на сети железных дорог, как это уже происходит в сфере перевозок грузов.

Источники: материалы Национальной ассоциации железнодорожных перевозчиков Бразилии (ANTF) (wvm2.antf.org.br); Ассоциации производителей железнодорожного транспорта Бразилии (ABIFER) (abifer.org.br); International Railway Journal, 2021, № 01, pp. 36-37.

ЮАР

ЮАР планирует привлечь частных операторов для укрепления роли железных дорог

В Южно-Африканской Республике готовятся открыть доступ к инфраструктуре железных дорог частным операторам, что должно стать важным фактором оживления экономики страны после пандемии. В представленном президентом ЮАР Сирилом Рамафоса в 2020 г. плане перестройки и восстановления экономики страны намечен ряд структурных реформ, в том числе на железнодорожном транспорте. Правительство намерено поддерживать участие частного сектора в усилении роли этого вида транспорта, включая предоставление новым операторам доступа к инфраструктуре магистральных линий.

Эти планы появились в тяжелые времена для железных дорог страны, на которых еще до пандемии наметилась тенденция падения перевозок как грузов, так и пассажиров. Так, с марта 2019 г. по март 2020 г. объем грузовых перевозок снизился с 226 млн до 212 млн т. В 2020/2021 финансовом году снижение станет более заметным в силу влияния коронавируса COVID-19. В пассажирских перевозках падение объемов еще значительнее – с 645 млн чел. в 2008/2009 году до 208 млн в 2018/2019 и до 140 млн чел. в 2020 финансовом году (в силу масштабных краж кабеля и других актов вандализма в период пандемии, вызывавших отмену пассажирских поездов).

По оценке ассоциации Africa Rail Industry (ARIA), открытие рынка для частных компаний позволит повысить эффективность использования железнодорожной сети за счет роста числа операторов, привлечь дополнительные доходы для финансирования программ содержания и модернизации инфраструктуры, снизить внешние издержки логистических компаний и усилить конкурентоспособность железных дорог как экологически более привлекательного вида транспорта.

Источник: zdmira.com, 01.04.2021