

**Основные производственные показатели железных дорог стран – членов ОСЖД за 2021 год**

**ЗАО «Азербайджанские железные дороги» (ЗАО «АЖД»)**

Основные показатели эффективности				
Наименование показателя	Единица измерения	2020 год	2021 год	Соотношение в %
				2021/2020
Грузовые перевозки:	тыс. тонн	14 631,5	15 057,6	102,9
<i>(В том числе международные)</i>	тыс. тонн	11 814,2	12 019,4	101,7
Пассажирские перевозки:	тыс. пасс.	2124,4	2826,1	133,0
<i>(В том числе международные)</i>	тыс. пасс.	29,4	-	-

В январе 2021 года в рамках трёхстороннего сотрудничества в области железных дорог между Азербайджаном, Турцией и Россией, из Турции (Анкара, Турецкая Республика) в Россию (станция Ворсино Калужская область, Российская Федерация) по железной дороге Баку – Тбилиси – Карс был отправлен контейнерный поезд, состоящий из пятнадцати 40-футовых контейнеров;

В апреле 2021 года в рамках проекта TURKUAZ из Турции в Баку был отправлен контейнерный поезд, разработанный дочерней компанией ЗАО «АЖД» ООО «ADY Container» совместно с турецкой компанией Pacific Eurasia Logistics и GR Logistics and Terminals of Georgia. Тестовый поезд состоял из двадцати одного 45-футового контейнера. Регулярное движение поездов, перевозящих экспортно-импортные грузы из Турции в Азербайджан и обратно, также оказало значительное влияние на увеличение объёмов грузов, перевозимых по железной дороге БТК.

21 июня 2021 г. был отправлен контейнерный поезд из г. Хельсинки (Финляндия) в индийский порт Нава-Шева (Мумбаи) через станции Ялама (Азербайджан) и Астара (Иран). Поезд, состоящий из тридцати двух 40-футовых контейнеров с грузом бумажных изделий, был доставлен в Индию в положенный срок. Данный проект является пилотным, реализованным в результате тесного сотрудничества между соответствующими железнодорожными операторами стран – участниц Международного Транспортного Коридора «Север-Юг».

С 17 сентября 2021 года в рамках проекта TURKUAZ началось применение накладной ЦИМ/СМГС по железнодорожной линии Баку – Тбилиси – Карс (БТК) по маршруту Турция – Азербайджан и Казахстан.

В 2021 году была построена новая железная дорога Ляки – Габала протяжённостью 43 км.

250-километровый участок Бёюк-Кясик – Гянджа – Уджар эксплуатируется с переменным током. Построено и введено в эксплуатацию 6 новых тяговых подстанций (2x25 МВА 110/22,5/10) на участке Бёюк-Кясик – Уджар. Введена в эксплуатацию 43-километровая часть Ляки – Габала с переменным током и (2x17,5 МВА 35/27,5/10) и одна тяговая подстанция.

При участии ООО «1520 Сигнал» на станции Гянджачай оборудование СЦБ было подключено МПЦ.

На участке Новый Алят – Османли установлена 31 кабельная коробка для обеспечения резервного питания объектов СЦБ и АБ.

На станции Астара (на территории Ирана) сотрудниками ШЧ-6 установлено 15 единиц стрелочных электроприводов, которые временно управляются вручную.

На станциях Евлах, Баш Мингячевир, Горан, Кюракчай, Далимамедли, Зазалы и объектах между ними, расположенных в направлении железной дороги Баку – Бёюк-Кясик, завершён II этап проекта по переходу с электрической системы централизации на микропроцессорную систему централизации с участием ООО «1520 Сигнал».

В связи с вводом в эксплуатацию новой железной дороги Ляки – Габала на станции Ляки был установлен новый прибор КТСМ для обнаружения перегрева вагонных буксов.

Семь станций Зазалы – 20-й км – Габала – Баш Мингячевир – Горан – Кюрекчай – Далимамедли западной линии участка Уджар – Бёюк-Кясик переведены в систему управления МПЦ.

67 км западной линии (от станции Евлах до станции Гянджа) автоблокировки обновлено системой МПЦ.

На участке 67 км западной линии 10 сигнальных систем обновлено на базе МПЦ.

На участке Уджар – Бёюк-Кясик западной линии было установлено устройство контроля габарита подвижного состава: Пойлу – Агстафа 1 ед., Салахлы – Союгбулаг 1 ед., Мингячевир – Евлах 1 ед., Барда – Евлах 1 ед., Ляки – Евлах 1 ед. и Уджар – Ляки 2 ед.

На участке западной линии Уджар – Бёюк-Кясик установлены 12 комплектов КТСМ-02.

В течение 2021 года ЗАО «АЖД» было закуплено 113 вагонов, из них 60 думпкаров, 28 платформ и 25 крытых вагонов.

В связи с приостановлением курсирования пассажирских поездов в международном и внутригосударственном сообщении из-за пандемии COVID-19 с марта 2020 года показатели объёма перевозок пассажиров за 2021 год отсутствуют. В указанный период функционировало только пригородное сообщение, и объём перевезённых пассажиров в этом направлении за 2021 год составил 2660,52 тыс. чел.

С конца 2016 года в ЗАО «АЖД» была разработана «Программа развития железнодорожного сектора», предусматривающая проведение реформ в области корпоративных, институциональных, финансовых и кадровых ресурсов железнодорожной системы Азербайджанской Республики.

В рамках ряда важных реформ с целью управления государственными компаниями и предприятиями на основе общих принципов и улучшения их деятельности ЗАО «АЖД» был передан в управление Азербайджанского инвестиционного холдинга. В целях улучшения корпоративного управления был

создан наблюдательный совет ЗАО «АЖД». Также созданы консультативные органы при Наблюдательном совете: Комитет по аудиту, стратегии и инвестициям, по кадрам и вознаграждениям. Обновлён расчёт ключевых показателей эффективности (КПЭ), определённых в корпоративной стратегии, ведётся работа по его реализации. Разработан конечный проект 10-летней Корпоративной стратегии Компании и соответствующих документов, которые представлены на утверждение.

На основе дорожной карты, разработанной для улучшения управления рисками с внедрением новых инструментов, проводится идентификация и оценка рисков. Были обновлены и утверждены ряд нормативных документов, включая Политику управления рисками и Правила управления рисками. Также для осуществления мониторинга уровня рисков были определены индикаторы рисков и проводится периодический сбор информации по ним. Была подготовлена программа по обучению сотрудников принципам работы управления рисками в ЗАО «АЖД».

Разрабатывается программное обеспечение, позволяющее регистрировать и следить за инцидентами. Кроме того, для создания карты рисков были проведены встречи с определёнными структурными подразделениями в рамках процесса выявления и оценки рисков. По выявленным рискам высокого уровня начата работа по составлению и внедрению планов действий для их смягчения. Предоставляются квартальные отчёты, отражающие ключевые индикаторы рисков и результаты оценки операционных рисков. Продолжается диагностическая работа по разработке инструментов отчётности для управления финансовыми рисками.

В рамках проекта по обновлению Бизнес-плана и финансовой модели Компании был подготовлен аналитический отчёт, включающий анализ деятельности ЗАО «АЖД». Ведётся работа по развитию сегментных стратегий, а также разработке финансовой модели.

При поддержке международных экспертов началась реализация проекта технической помощи по разработке 10-летнего оперативного плана технического обслуживания инфраструктуры.

Продолжается реализация поставленных задач по вопросам, возникающим в связи с проведением корпоративной реструктуризации. В результате корпоративной реструктуризации для проведения плановых и текущих ремонтов локомотивов и улучшения ремонтных работ было создано ООО «Локомотив Сервис».

Благодаря применению инновационных технологий, позволяющих осуществлять безналичный расчёт, начиная с 2 июня 2021 года на всех станциях Апшеронской кольцевой железной дороги созданы условия для бесконтактной оплаты с помощью банковских карт, принадлежащих любому банку страны. Эта инициатива была реализована в партнёрстве ЗАО «АЖД» с Центральным Банком Азербайджанской Республики и Международным Банком Азербайджана.

### **Белорусская железная дорога (БЧ)**

За 2021 год объём перевозок грузов Белорусской железной дорогой составил 128,6 млн. тонн или 102,9 % к 2020 году, в том числе: при вывозе - 50,0

млн. тонн; при ввозе - 16,4 млн. тонн; в транзите - 27,2 млн. тонн; во внутриреспубликанском сообщении - 35,0 млн. тонн.

В международном сообщении в 2021 году Белорусской железной дорогой перевезено 93,6 млн. тонн грузов. Объём перевозок грузов в международном сообщении увеличился по сравнению с 2020 годом на 4,2 млн. тонн (на 4,7 %). Грузооборот вырос на 4,9 % и составил 44,5 млрд. т·км. Рост грузооборота обеспечен за счёт наращивания объёмов в вывозе и транзитном сообщении.

Одним из приоритетных направлений совершенствования перевозочного процесса является развитие перевозок грузов в сообщении Восток – Запад – Восток организованными контейнерными поездами. Данный вид перевозок характеризуется устойчивой положительной динамикой роста. Нормативным графиком движения поездов на 2021/2022 год предусмотрено движение 91 пары специализированных контейнерных поездов в сообщении Восток – Запад – Восток (увеличение на 15, % в сравнении с графиком 2020/2021 года).

За 2021 год общий объём перевозок грузов в контейнерах по Белорусской железной дороге составил более 1,2 млн. контейнеров в ДФЭ (рост в 1,2 раза к 2020 году), в том числе транзитом в сообщении Китай – Европа – Китай перевезено более 735 тыс. контейнеров в ДФЭ (рост в 1,3 раза).

В организации курсирования контейнерных поездов значимую роль играет экспедиторская компания Белорусской железной дороги – государственное предприятие «БТЛЦ».

В сообщении Китай – Европа – Китай выделяются следующие основные маршруты контейнерных поездов:

- Достык/Алтынколь – Брест/Брузги/Свислочь/Калининградская обл./Литва/Украина – Достык/Алтынколь;
- Замын-Ууд – Брест – Замын-Ууд; Забайкальск – Брест – Забайкальск; Гродеково – Брест – Гродеково.

Основными пунктами отправления и назначения контейнерных поездов являются:

- 4 в Европе: Германия (Гамбург, Дуйсбург, Нюрнберг, Нойс), Чехия (Пардубице), Польша (Лодзь, Малашевиче, Вроцлав), Нидерланды (Тилбург);
- в Китае: Ченду, Чунцин, Сиань, Чжэнчжоу, Ухань, Хэфэй, Чанша.

В рамках многолетнего сотрудничества с железными дорогами Литвы, Украины, Эстонии, Латвии, России организовано курсирование ускоренных контейнерных поездов: поезд комбинированного транспорта «Викинг», следующий по маршруту Литва – Беларусь – Украина – Молдова; контейнерный поезд ZUBR, следующий по маршруту Эстония – Латвия – Беларусь – Украина – Молдова; контейнерный поезд Baltic Ukraine Shuttle, следующий в транзитном сообщении по маршруту Литва – Беларусь – Украина; контейнерный поезд, следующий по маршруту Колядичи – Купавна (Москва); контейнерный поезд, следующий по маршруту Жодино – Литва/Латвия.

В 2020 году Белорусская железная дорога полностью перешла на безбумажную технологию при оформлении перевозок грузов во внутриреспубликанском сообщении. Также применение электронных перевозочных документов стало важным элементом работы с сопредельными железными дорогами. Созданы и постоянно развиваются соответствующие информационные системы, организовано конструктивное взаимодействие с таможенными органами.

Белорусская железная дорога открыта для перевозок грузов с использованием унифицированной накладной ЦИМ/СМГС по всем направлениям, продолжают работы по использованию данной накладной на пограничных переходах в направлении Запад – Восток и обратно. В 2021 году Белорусской железной дорогой с использованием унифицированной накладной ЦИМ/СМГС перевезено 37 798 вагонов и 52 415 контейнеров, на которые оформлена 40 801 накладная, или 125 % к 2020 году, из них: экспорт - 2326 накладных, что составляет 4157 вагонов и 294 контейнера; транзит – 38 305 накладных (31 650 вагонов и 52 109 контейнеров); импорт - 170 накладных (1991 вагон и 12 контейнеров).

В 2021 году пассажирооборот по Белорусской железной дороге составил 4,5 млрд. пасс. км, или 120 % к 2020 году. Всего перевезено 61,2 млн. человек, или 102,1 % к 2020 году, в том числе в международном сообщении перевезено 1,7 млн. человек. Поездами городских линий воспользовались 3,2 млн. человек, или 96,6 %, региональных 4 экономкласса - 48,7 млн. человек, или 97,6 %, региональных линий бизнес-класса и межрегиональных - 7,6 млн. человек, что выше в 1,2 раза объёма 2020 года. Несмотря на складывающуюся эпидемиологическую ситуацию в 2021 году в организации пассажирских перевозок совместно с ОАО «РЖД» приняты меры по возобновлению международных транспортных связей в сообщении с Москвой, Санкт-Петербургом, Адлером, Калининградом и Мурманском, реализован успешный двусторонний проект дневного скоростного сообщения между Минском и Москвой с задействованием моторвагонного подвижного состава «Ласточка» ОАО «РЖД» (за 2021 год перевезено 360 тыс. пассажиров). В настоящее время в сообщении Беларусь – Россия курсирует 14 пар пассажирских поездов с соблюдением всех необходимых противоэпидемиологических норм, осуществляется поиск новых пассажирообразующих направлений. Для привлечения пассажиров на железнодорожный транспорт в постпандемийный период и снижения тарифной нагрузки на пассажира в 2021 году в сообщении с Российской Федерацией было согласовано снижение объявленных ранее коэффициентов индексации к базовым ставкам МППТ на билет на 21 %. Также пролонгированы на 2021 год, ранее согласованные на 2020 год, маркетинговые инициативы по применению специальных тарифных предложений: в зависимости от глубины продажи, при одновременном оформлении проездных документов «туда» и «обратно», при проезде в плацкартных вагонах на боковых местах, применение системы динамического управления тарифами и стимулирования спроса (ДУТИСС).

В целях повышения качества обслуживания пассажиров на Белорусской железной дороге продолжена работа по развитию каналов самообслуживания для оформления проездных документов как в пунктах их продажи, так и через сеть Интернет.

За 2021 год с использованием электронных сервисов на поезда с нумерованными местами было оформлено более 3,7 млн. электронных проездных документов. В 2021 году в рамках инвестиционного проекта «Электрификация участков железной дороги Гомель – Жлобин – Осиповичи и Жлобин – Калинковичи. 3-я очередь. Участок Жлобин – Калинковичи» завершена электрификация железнодорожного участка Жлобин – Калинковичи – Барбаров протяжённостью 141 км. Всего за период 2010-2021 гг. электрифицированы железнодорожные участки Жлобин – Осиповичи, Гомель –

Жлобин, Молодечно – Гудогай – госграница, Жлобин – Калинковичи – Барбаров, а так же в обход г. Минска на перегоне Колодищи – Шабаны. Общая протяжённость электрифицированных железнодорожных участков составила 431 км. В результате на текущий момент протяжённость электрифицированных железнодорожных участков Белорусской железной дороги составляет 25 % от общей протяжённости железнодорожных линий.

Также велась работа по обновлению парка грузовых вагонов и моторвагонного подвижного состава. Важным звеном логистической инфраструктуры Республики Беларусь является терминал Колядичи, расположенный на пересечении I и IX транспортных коридоров ОСЖД. Терминал Колядичи – один из ключевых объектов для всего железнодорожного полигона Белорусской железной дороги по переработке транзитных, экспортных и импортных грузов. На терминале Колядичи разработана и реализуется технология работы по обработке грузов, прибывших из Китая в составе контейнерных поездов с хранением на складе и использованием возможностей железнодорожного и автомобильного транспорта с дальнейшей отправкой грузов в Европу, Турцию, Россию, Украину, страны Балтии и Скандинавии. Благодаря наличию двух тяжёловесных площадок вместимостью более 2700 контейнеров ДФЭ и площадью 35,9 тыс. м<sup>2</sup> имеется возможность перерабатывать в среднем 227 контейнеров за сутки, осуществлять консолидацию, хранение груженых контейнеров, оформление таможенных документов, крановых операций, доставку автотранспортом и подключение к электросети рефрижераторных контейнеров. Также с целью устранения мест, имеющих ограничения пропускных способностей на границе с Республикой Польша, реализуется инвестиционный проект «Модернизация контейнерного терминала станции Брест-Северный». Введены в эксплуатацию две очереди строительства, что позволило увеличить перерабатывающую способность по перегрузу контейнеров в 1,5 раза, расширить площади хранения контейнеров в 2 раза.

Белорусская железная дорога объединяет в одном лице функции владельца железнодорожной инфраструктуры и железнодорожного перевозчика, что позволяет эффективно обеспечивать перевозочный процесс, представлять полный спектр транспортно-логистических услуг, оперативно реагировать на изменение транспортных услуг. Структура Белорусской железной дороги утверждена локальным правовым актом Белорусской железной дороги, в соответствии с которым в состав государственного объединения «Белорусская железная дорога» входит 22 юридических лица, в том числе 8 обособленных структурных подразделений (филиалов) и 6 дочерних предприятий отделений дороги.

Вопросы, задачи и направления стратегического развития Белорусской железной дороги отражены в соответствующих государственных планах, стратегиях развития и программах, основной из которых является государственная программа Республики Беларусь «Транспортный комплекс» на 2021-2025 годы, регулирующая развитие транспортной отрасли Республики Беларусь.

### **Холдинг «Болгарские государственные железные дороги» (Холдинг БДЖ)**

Объём перевозок пассажиров и грузов в 2021 году составил:

Показатели	Мера	2020	2021	Изменение в %
Объём перевозок пассажиров	тыс. п.	16 810	17 147	2,00
Объём перевозок пассажиров в международном сообщении	тыс. п.	301	279	-7,31
Объём перевозок грузов	тыс. т	16 486	18 055	9,52
Объём перевозок грузов в международном сообщении	тыс. т	6396	6508	1,76

В рамках вопроса по облегчению пересечения границ железнодорожным транспортом проводились следующие работы:

- железнодорожные пункты пропуска с Республикой Румыния:
  - гармонизация правил о численности предохранительных вагонов при перевозке опасных грузов по железнодорожным сетям ГП НКЖИ и CFR S.A.;
- железнодорожный пункт пропуска с Греческой Республикой:
  - улучшение отчёта простоя грузовых поездов в общей пограничной станции Кулата;
  - более чем в 3 раза снизились средние простои грузов в пограничной станции Кулата;
- железнодорожный пункт пропуска с Республикой Сербия:
  - улучшение процедур регулирования железнодорожного трафика через пограничный пункт пропуска;
  - регламентированы взаимоотношения между болгарскими железнодорожными перевозчиками и компанией «Инфраструктура железнице Србије».

В рамках модернизации объектов железнодорожной инфраструктуры завершён проект «Реконструкция вокзального комплекса Карнобат».

В настоящее время реализуются следующие проекты:

- развитие железнодорожного узла София;
- модернизация железнодорожного участка София – Елин Пелин;
- модернизация железнодорожного участка Костенец – Септември;
- развитие железнодорожного узла Пловдив;
- модернизация тяговых подстанций Враца и Перник;
- исследование связи между железнодорожной инфраструктурой и аэропортом Бургас.

В 2021 году вступило в силу Постановление о внесении изменений и дополнений в Постановление № 46 от 30 ноября 2001 г. о перевозке опасных грузов железнодорожным транспортом, охватывающее следующие основные группы изменений.

1. В 2021 году национальное законодательство Республики Болгарии в области перевозки опасных грузов железнодорожным транспортом приведено в соответствии с Директивой ЕС 2020/1833 от 2 октября 2020 года. Этой Директивой вносятся изменения в Приложения к Директиве 2008/68/ЕС с целью адаптации её к техническому и научному прогрессу.

Директива 2008/68/ЕС о внутренних перевозках опасных грузов (2008/68/ЕС) была введена в национальном законодательстве Постановлением

№ 46 от 30.11.2001 о перевозке опасных грузов железнодорожным транспортом. Согласно ст. 8 (1) Директивы 2008/68/ЕС, Европейская комиссия принимает делегированные акты о внесении изменений в Приложения к Директиве с учётом поправок к ДОПОГ, МПОГ и ВОПОГ, в частности касающихся научно-технического прогресса, включая использование локализации и отслеживания.

2. Изменение положений, касающихся официального утверждения типа сосудов под давлением, аэрозольных распылителей (аэрозолей) и небольших баллонов, содержащих газ (газовые баллончики), и картриджей топливных элементов, содержащих сжиженный нефтяной газ, переносных цистерн и одобренных ООН многоэлементных газовых баллонов, вагонов-цистерн, передвижных цистерн, контейнеров-цистерн и грузовых прицепов, корпусов цистерн, которые выполнены из металла, и вагонов-батарей:

С внесением изменений в ст. 10а и 10б указан порядок, в котором утверждается одобрение типа оборудования, указанного в цитируемых статьях, а именно в порядке, указанном в главе 6.2 и главе 6.7 Правил международных железнодорожных перевозок опасных грузов (МПОГ). – Дополнение С к Конвенции о международных железнодорожных перевозках.

С предложением о новой ст. 10с регламентируется типовое одобрение, осмотра и проверки вагонов-цистерн, передвижных цистерн, контейнеровозов и грузовых прицепов, корпуса цистерн которых выполнены из металла, а также вагонов-батарей и многоэлементных газовых контейнеров, указывая, что перечисленные действия осуществляется в порядке, определённом в главе 6.8 МПОГ.

### **ЗАО «МAB - Венгерские государственные железные дороги» (ЗАО «МAB»)**

	2021 г.			2021/2020 гг.	2021/2020 гг.
				+/-	+/-
<i>Перевозка пассажиров</i>	<b>внутр.</b> <i>(пасс.)</i>	<b>междунар.</b> <i>(пасс.)</i>	<b>всего пасс.</b>	<b>внутр.</b> <i>(%)</i>	<b>междунар.</b> <i>(%)</i>
<b>ЗАО «МAB-Штарт»</b>	97 406 112	1 172 912	98 579 024	+1,74 %	+70,62 %
<b>ЗАО «ДьШЭВ»</b>	4 002 044	60 326	4 062 370	-3,97 %	+1,04 %
<b>Всего:</b>	101 408 156	1 233 238	<b>102 641 394</b>	+1,07 %	+66,53 %

	2021 г.			2021/2020 гг.	2021/2020 гг.
				+/-	+/-
<i>Перевозка грузов</i>	<b>внутр.</b> <i>(тонно-км брутто)</i>	<b>междунар.</b> <i>(тонно-км брутто)</i>	<b>всего грузов</b> <i>(тонно-км брутто)</i>	<b>внутр.</b> <i>(%)</i>	<b>междунар.</b> <i>(%)</i>
<b>Всего:</b>	5 919 330 257	17 663 416 442	<b>23 582 746 699</b>	-8,75 %	+14,43 %

В 2021 году венгерскими железнодорожными компаниями ЗАО «МAB-Штарт» и ЗАО «ДьШЭВ», выполняющими пассажирские перевозки, в общей сложности было перевезено 102,6 млн. пассажиров, в т.ч.: компанией ЗАО «МAB-ШТАРТ» в целом было перевезено 98,5 млн. пассажиров, пассажиропоток на международных линиях составил 1,1 млн. человек, что на



70,62 % больше, чем за аналогичный период прошлого года, а на внутренних – 97,4 млн. человек, что больше на 1,74 % к уровню 2020 года. ЗАО «ДьШЭВ» в целом перевезло 4,06 млн. пассажиров, из них 60 тыс. пассажиров в международном сообщении, что на 1,04 % больше в сравнении с 2020 г. Во внутреннем сообщении количество пассажиров, перевезённых ЗАО «ДьШЭВ» сократилось на 3,97 % к 2020 г. и составило 4 млн. пассажиров.

Железные дороги стран – членов ОСЖД в 2021 году осуществляли возобновление пассажирских перевозок, приспособившись к ситуации с пандемией COVID-19. Соответственно, учитывая рост пассажиропотоков, ЗАО «МАВ-ШТАРТ» в соответствии со спросом на поездки увеличило количество вагонов в поездах, в частности постепенно включая спальные и купейные вагоны в составы ночных поездов.

Касательно объёмов перевозок железнодорожных грузовых компаний, грузооборот железнодорожного транспорта в Венгрии в 2021 году превысил 23,5 млрд. тонно-километров брутто. Во внутреннем сообщении грузооборот снизился на 8,75 %, до 5,9 млрд. тонно-километров брутто по сравнению с 2020 годом, а в международном сообщении показатель грузовых перевозок составил 17,6 млрд. тонно-километров брутто, что на 14,43 % больше, чем в 2020 году. В целом объёмы грузоперевозок в 2021 году выросли на 2 % по сравнению с предыдущим годом.

В 2021 году в рамках программы «50 возобновляемых станций», начатой ещё в 2019 году, ЗАО «МАВ» осуществило несколько инвестиционных проектов с целью обновления железнодорожных станций и повышения комфорта поездок. В предыдущем году железнодорожная компания отремонтировала станционные здания и залы ожидания на вокзалах Мартонвашар, Цельдёмельк, Альбертирша и Сёд-Сёдлигет, а также установила современное энергосберегающее наружное освещение, современные сидения на перронах, оборудования для информирования пассажиров и системы видеонаблюдения на вокзалах в агломерации Будапешта и крупных городов. Станция Кёбанья, которая играет важную роль в региональном сообщении Будапешта, была оборудована современной системой информирования пассажиров.

Компания ЗАО «МАВ» завершила строительство 100 парковочных мест P+R (Park & Ride) для автомобилей в 3 населённых пунктах и 1298 велопарковок B+R (Bike & Ride) в 26 населённых пунктах.

В рамках одного из приоритетных проектов ЗАО «МАВ» по развитию железнодорожных вокзалов, благодаря завершению реконструкции крыши 144-летнего центрального здания железнодорожного Западного вокзала (вокзал «Будапешт-Ньюгати»), в августе 2021 года снова открылась пассажирская зона. Центральный зал, которым ежегодно пользуется около 18 миллионов пассажиров, после его модернизации стал более современным, комфортным, и оснащён цифровыми системами информирования и LED-дисплеями.

В рамках развития транспортного соединения региона озера Балатон в сентябре 2021 года был завершён первый этап модернизации железнодорожной линии ЗАО «МАВ» № 29 Секешфехервар – Тапольца. Благодаря проведённым работам по электрификации этого участка был создан комфортный, быстрый и экологически чистый транспорт в регионе. В рамках проекта был электрифицирован 55-километровый участок между городами Сабадбаттян и Балатонфюред, который соединяет северный берег озера Балатон с Будапештом и представляет большой интерес для туристов. Разработка включала в себя

проектирование и строительство воздушной контактной сети системы электроснабжения переменным током (2×25 кВ, 50 Гц) расширение и реконструкцию электрической подстанции Сабадбаттян, ремонт железнодорожных путей и замену стрелочных переводов. На железнодорожных станциях Полгарди, Балатонкенеше, Балатонфюзфё и Алшоёрш были построены платформы высотой 55 см с безбарьерным доступом, а также модернизирована система информирования пассажиров и установлено современное наружное освещение.

В 2021 году была установлена Европейская система управления движением поездов 2-го уровня (ETCS L2) на одной из самых загруженных железнодорожных линий Венгрии – линии ЗАО «МАВ» № 30а Будапешт–Секешфехервар (часть транспортного коридора ОСЖД № 5). Основной задачей системы ETCS является контроль движения поездов и обеспечение безопасности железнодорожного движения в различных эксплуатационных ситуациях.

На участке Харош – Эрд линии ЗАО «МАВ» № 40а, а также на участке Ракош – Хатван линии ЗАО «МАВ» № 80 была введена в эксплуатацию система центрального управления движением (KÖFI), которая позволяет управлять дистанционно сигнализацией и устройствами безопасности станций из центрального диспетчерского пункта. В предыдущем году также началось обновление устройства сигнализации, централизации и блокировки (СЦБ) и проект внедрения системы центрального управления движением на железнодорожной линии № 1, которая является одной из важнейших магистралей Венгрии, № 1 Будапешт – Хедьешхалом (часть железнодорожных транспортных коридоров ОСЖД № 5 и № 6).

В рамках программы повышения конкурентоспособности ЗАО «МАВ» выполнило частичную модернизацию путей на участке Вечеш – Монож железнодорожной линии № 100а Будапешт – Цеглед – Сольнок (часть железнодорожного транспортного коридора ОСЖД № 5), которая является одной из самых загруженных линий в пригородном регионе Будапешта. Модернизация включала в себя обновление сквозных путей, разъездов, искусственных сооружений (железнодорожных мостов, пешеходных мостов и т.д.) и переездов. Были обновлены устройства сигнализации, централизации и блокировки (СЦБ), система воздушной контактной сети и телекоммуникационного оборудования.

На железнодорожной линии ЗАО «МАВ» № 120а Будапешт – Надьката – Уйсас – Сольнок (часть железнодорожного транспортного коридора ОСЖД № 6) были реализованы масштабные проекты по ремонту путей на линии Сайол – Бекешчаба. Работы были направлены на предотвращение ухудшения состояния путей, на соблюдение расписания поездов и улучшение состояния рельсов с целью обеспечения движения со скоростью 160 км/ч, которая будет введена в ближайшие годы.

На железнодорожной линии ЗАО «МАВ» № 140 Цеглед – Сегед был модернизирован участок между городами Цеглед и Кишкунфеледьхаза. Проект, который был завершён в октябре прошлого года, включал работы по выправке путей, строительство разъездов и увеличение допустимой осевой нагрузки на путях, а также способствовал повышению соблюдения графика движения поездов и комфорта для пассажиров.

В рамках инновационных разработок ЗАО «МАВ», благодаря установленной в 2020 году новой системе сбора и учёта данных об

электроэнергии, в 2021 году оплата около 10 % электроэнергии, потребляемой другими железнодорожными компаниями на сети ЗАО «МАВ», была произведена за фактически использованное ими количество энергии. Расчёт стоимости использованной электроэнергии на основе счётчиков позволяет железнодорожным компаниям отчитываться о фактическом потреблении энергии и принимать меры по повышению энергоэффективности.

Во второй половине 2021 года в Венгрии началась реализация утверждённой Европейской комиссией программы грантов для поощрения развития повагонных железнодорожных грузовых перевозок. Финансирование предоставляется Министерством инноваций и технологий Венгрии и оплачивается посредством компании ЗАО «МАВ». В рамках государственной поддержки железнодорожный сектор Венгрии в 2021 году получил невозвратную субсидию в размере 1,8 млрд. форинтов, а в период 2022-2025 гг. предусмотрено ещё 6,4 млрд. форинтов в год. Основной целью помощи является поддержание конкурентоспособности сегмента повагонных железнодорожных грузовых перевозок по отношению к автомобильным грузоперевозкам, при сохранении на железных дорогах перевозок грузов малых объёмов. ЗАО «МАВ» играет ключевую роль в программе господдержки, так как железнодорожная компания обеспечивает доступ перевозчикам к инфраструктуре, маневровые работы, электроэнергию на тяговые работы и необходимую ИТ-технологии. С помощью своих информационных систем, ЗАО «МАВ» осуществляет учёт сумм субсидий, координирует выполнение условий и контроль в соответствии с договорами по отношению пользования железнодорожной сетью открытого доступа Венгрии.

В 2021 году в г. Будапеште продолжалась работа над проектом реконструкции и расширения двухпутного Южного соединительного железнодорожного моста через реку Дунай с двумя однопутными пролётными строениями в три однопутных пролётных строения. Мост является ключевым звеном железнодорожной сети страны, связывающим Восточную и Западную часть Венгрии. По мосту проходит в среднем 277 поездов в сутки. Изначально двухпутный мост с двумя однопутными пролетными строениями, имеющий стратегическое значение для международных пассажирских и грузовых перевозок, а также для пригородного сообщения Будапешта, благодаря развитию будет расширен до трёх однопутных пролётных строений. На начальном этапе модернизации первое новое пролётное строение было открыто для движения поездов в апреле 2021 года, а монтаж стальной конструкции среднего моста был завершён в ноябре. Завершение третьего пролётного строения запланировано на 2022 год. Целью расширения Южного соединительного железнодорожного моста является повышение пропускной способности железнодорожной сети столицы, в частности на перегоне Ференцварош – Келенфёльд магистральной линии TEN-T № 1, а также повышение качества пригородных железнодорожных услуг.

15 октября 2021 г. на железнодорожной станции Кишкунхалаш был торжественно заложен краеугольный камень в честь официального начала подготовительного этапа строительства венгерского участка проекта модернизации железной дороги Будапешт – Белград. Благодаря подписанному в 2020 году грантовому контракту между Министерством инноваций и технологий Венгрии и ЗАО «МАВ» на финансирование модернизации железной дороги, на более чем 150-километровом участке железнодорожной линии Будапешт –

Келебия (граница с Сербией) – принимая во внимание, что запланировано строительство двухпутной линии – будет осуществлена модернизация общей протяжённостью 339 км.

В 2021 году началась подготовка к реализации проекта развития сети высокоскоростных железных дорог, которая в настоящее время находится на предварительном этапе в Венгрии. Весной предыдущего года была завершена разработка технико-экономического обоснования проекта венгерского участка высокоскоростной железной дороги, соединяющего столицы стран Вишеградской четверки (V4), в котором была определена трасса железнодорожного пути в направлении Будапешт – Дьёр – Райка (в сторону Словакии)/Хедьешхалом (в сторону Австрии). На основе запланированной трассы в 2021 году также началась подготовка отчёта об оценке воздействия на окружающую среду.

Высокоскоростное железнодорожное сообщение между Венгрией и Румынией также находится на этапе проектирования, при этом исследование по подготовке к принятию решения о дальнейшем планировании было завершено в середине 2021 года, а результаты технико-экономического обоснования ожидаются весной 2022 года.

В 2021 году продолжалась программа модернизации подвижного состава, начатая в предыдущие годы, а также закупка нового подвижного состава и модернизация вагонов.

Пассажирская компания ЗАО «МAB-Штарт» в 2021 году продолжала закупку новых подвижных составов и модернизацию существующих пассажирских вагонов. В предшествующем году было обновлено 3 пассажирских вагона первого и второго класса типа CAF, курсирующих на международных линиях и на маршрутах дальнего следования в составе фирменных поездов. Таким образом, вместе с предыдущими годами в целом было обновлено 44 вагона. Модернизация включала окраску вагонов в новый дизайн IC, усовершенствование теплоизоляции, систем кондиционирования воздуха и энергоснабжения, а также обновление интерьера, облицовки и мебели.

В рамках отечественного пассажирского вагоностроения в 2021 году продолжалось серийное производство новых пассажирских вагонов IC+, разработанных компанией ЗАО «МAB-Штарт» для международных перевозок и перевозок дальнего следования в составе фирменных поездов. В предыдущем году было завершено производство ещё 20 единиц, в результате общее количество новых пассажирских вагонов IC+ достигло 67 вагонов.

В целях развития пригородного общественного транспорта, пассажирская компания ЗАО «МAB-Штарт» заключила контракт с производителем Stadler Rail Valencia S.A.U на поставку 8 новых (с опцией на закупку 4 дополнительных составов) гибридных (дизель-электрических) трамвай-поездов Stadler CityLink. В предшествующем году в Венгрию были поставлены первые 8 трамвай-поездов (вместимостью 198 мест), из которых 3 состава в ноябре 2021 года начали производительный пробег с пассажирами в регулярном сообщении между городами Сегед и Ходмезёвашархей.

В соответствии с контрактом, подписанным с производителем АО Stadler Bussnang на поставку 40 пассажирских электропоездов большой вместимости, к концу 2021 года было изготовлено 23 состава двухэтажных электропоездов типа KISS, из которых 20 составов получили лицензию на производительный пробег с пассажирами. В ноябре прошлого года были введены в эксплуатацию ещё 2

состава, в результате чего на сегодняшний день уже 18 составов двухэтажных электропоездов типа KISS регулярно курсируют на самых загруженных пригородных линиях Венгрии. Просторные, оснащённые кондиционерами поезда вместимостью 600 мест пользуются большой популярностью среди пассажиров. Поезда оборудованы современными камерами и системами информирования пассажиров, системой распознавания заполненности вагонов, Wi-Fi и сетевыми розетками для зарядки мобильных телефонов и ноутбуков.

Специально подготовленный поезд «Соединяющий Европу экспресс» (Connecting Europe Express), запущенный в рамках Года европейских железных дорог, дважды проследовал по территории Венгрии. Спецпоезд сделал сначала остановку 11 сентября 2021 г. в городе Шопрон, где находится штаб-квартира ЗАО «ДьШЭВ». На территории западной Венгрии, по маршруту Хедьешхалом – Шопрон – Заласентиван – Надьканижа – Дьекенеш до венгерско-хорватской границы поезд вёл «зелёный» экологичный локомотив типа Vectron, под названием No PLANet В компании ЗАО «ДьШЭВ Карго». Экспресс-поезд, который был призван повысить популярность экологически чистого и устойчивого железнодорожного транспорта, через неделю, 19 сентября прибыл из Румынии на Восточный вокзал («Вокзал Келети») в Будапеште. Вагоны для маршрута поезда «Соединяющий Европу экспресс» предоставили различные европейские железнодорожные компании, в том числе и ЗАО «МAB-Штарт». В выставочном вагоне, переоборудованном из багажного вагона типа САФ компании ЗАО «МAB-Штарт», была организована передвижная выставка новейших инновационных технологий, совершенствующих железнодорожные перевозки.

### **АО «Национальная компания “Казакстан темір жолы”» (КЗХ)**

В 2021 году грузооборот тарифный нетто составил 233 336,5 млн. т. км нетто, рост в сравнении с 2020 годом составил 100,7 %, перевезено всего 288 441,8 тыс. тонн, в динамике рост – 100,4 %.

В 2021 году пассажирооборот составил 13 551,2 млн. пасс. км, в сравнении с 2020 годом рост составил в 1,6 раза, перевезено всего 16 367,5 тыс. пассажиров, в динамике рост в 1,5 раза.

По итогам 2021 года объём перевозок грузов железнодорожным транспортом транзитом по территории Республики Казахстан составил порядка 21 млн. тонн, в том числе в контейнерах перевалил за цифру в 1 млн. ДФЭ (+22 % по сравнению с 2020 годом), в том числе в направлении:

Китай – Европа – Китай - 662,2 тыс. ДФЭ (+28 %);

Китай – Центральная Азия – Китай - 216,6 тыс. ДФЭ (сохранился на том же уровне);

Транскаспийский международный транспортный маршрут - 14,7 тыс. ДФЭ (+82 %).

С целью наращивания контейнерных маршрутов между Китаем и Казахстаном, запущен новый грузовой железнодорожный маршрут Наньнинг (КНР) – Нур-Султан. Новый сервис организован в рамках реализации китайской инициативы «Один пояс – один путь».

Совместно с международной морской линией СМА CGM организована первая отправка шести 40-футовых контейнеров из Северо-Восточной Африки в Казахстан. Груз был отправлен из порта Александрия (Египет) по морю до порта

Поти (Грузия), далее по Транскаспийскому международному транспортному маршруту (ТМТМ) прибыл в Костанай (Казахстан).

В партнёрстве с российской компанией «Европак» осуществлена отправка рапсового масла объёмом 2325 тонн со станции Кокшетау (Казахстан) в Северо-Восточный порт КНР Тяньцзинь.

Также в 2021 году совместно с АО QazTrade с казахстанской станции Алматы в китайский город Сиань отправлен первый сборный груз по принципу LCL в составе контейнерного поезда.

На постоянной основе проводится работа по развитию дополнительных маршрутов по направлению КНР – Европа через российские, прибалтийские порты и ТМТМ. В их числе новые проекты по экспорту контейнерными поездами казахстанской пшеницы назначением в Турцию и угля в КНР.

С казахстанской станции Жана Караганды на китайскую станцию Шихэцзы осуществлена отправка первой пилотной партии угольного казахстанского производителя ТОО QazCarbon по новой технологии перевозок open top.

В 2021 году по территории Республики Казахстан с использованием накладной ЦИМ/СМГС перевезено в международном транзитном сообщении 23 053 крупнотоннажных контейнера.

В рамках продолжения снижения уровня износа железнодорожной инфраструктуры, развития и увеличения пропускной способности участков в 2021 году выполнен капитальный ремонт пути в объёме 582 км.

За 2021 год приобретено:

- локомотивов – 66 ед.;
- грузовых вагонов – 1957 ед. (1000 ед. полувагонов и 957 ед. фитинговых платформ);
- пассажирских вагонов – 82 ед.

Большое внимание уделялось вопросам, направленным на улучшение взаимодействия и урегулирования технологических нормативов времени для проведения необходимых контрольных операций на пограничных станциях, периодически проводятся совещания с уполномоченными органами в целях урегулирования вопросов задержек грузовых поездов.

Создан механизм, когда все виды контроля (пограничный, таможенный, ветеринарный, фитосанитарный, радиационный и т.д.) производятся одновременно в одном месте. Контрольные операции всех государственных служб осуществляются параллельно с техническими операциями по обработке поездов и технологическими операциями обработки перевозочных документов. После приёма грузов на территорию Республики Казахстан, в пути следования контрольные операции не производятся, что позволяет максимально увеличить скорость движения грузов по территории страны. Особое внимание уделяется контейнерным поездам, где время обработки поезда совместно со всеми контролирующими службами составляет от 2 до 4 часов, в том числе с учётом перегруза контейнеров на вагоны другой колеи.

Наличие на межгосударственных пунктах пропуска инспекционно-досмотровых комплексов (ИДК) и автоматизированных систем радиационного контроля радиоактивных веществ (АСРК), осуществляющих в автоматическом режиме контроль в отношении товаров и транспортных средств, пересекающих таможенную границу, позволяет вести выборочный контроль и максимально сократить время обработки поездов.

Пограничный контроль пассажирских поездов осуществляется преимущественно во время движения пассажирских поездов.

Взаимодействие с таможенными органами осуществляется на основании совместного приказа Министерства по инвестициям и развитию Республики Казахстан и Министерства финансов Республики Казахстан «Об утверждении Правил взаимодействия органов государственных доходов с национальной железнодорожной компанией, национальным перевозчиком в сфере железнодорожного транспорта Республики Казахстан», регламентирующего порядок действий при перевозке грузов, подпадающих под таможенный контроль.

В целях ускорения прохождения таможенных процедур на границах осуществляется предварительное информирование таможенных органов Республики Казахстан о товарах, ввозимых железнодорожным транспортом на территорию Евразийского экономического союза по межгосударственным стыковым пунктам Достык, Алтынколь, Сары-Агаш, Болашак, Каракалпакстан, а также морскому порту Курык, в объёме сведений, содержащихся в перевозочных документах.

Большое внимание уделяется усовершенствованию нормативно-правовой базы в части таможенного администрирования и цифровизации процессов совершения таможенных операций.

В соответствии с Конвенцией о временном ввозе, принятой под эгидой Совета таможенного сотрудничества, с 2020 года на территории Республики Казахстан упрощены операции таможенного контроля в отношении иностранных контейнеров, ввозимых в рамках международных перевозок грузов.

Кроме того, в результате контейнеризации товарных потоков почтовые перевозки в направлении КНР – Европа осуществляются железнодорожным транспортом в организованных контейнерных поездах.

В настоящее время стратегические задачи железнодорожного транспорта обусловлены проводимой государственной политикой по реализации транзитного потенциала Казахстана. В связи с этим основные проекты и инициативы в отрасли направлены на создание условий для увеличения транзитного грузопотока по территории Республики Казахстан.

Так, постановлением Правительства Республики Казахстан от 12 октября 2021 г. № 729 утверждён Национальный проект «Сильные регионы – драйвер развития страны», предусматривающий, в том числе, реализацию ряда инфраструктурных проектов, направленных на развитие и повышение пропускной способности транзитных маршрутов:

1) Модернизация и электрификация ж/д участка «Достык – Мойынты» на границе с Китаем.

Проект имеет стратегическую значимость в реализации транзитного потенциала республики, в первую очередь, в направлении Китай – Европа – Китай. Реализация данного проекта позволит повысить скорость контейнерных поездов с 834 до 1500 км/сутки и увеличит пропускную способность участка в 5 раз.

2) Строительство железнодорожной линии «Дарбаза – Мактаарал», которая позволит снизить дефицит пропускной способности в направлении Узбекистана, особенно в пиковые периоды сезонной погрузки грузов.

3) Строительство обводной железнодорожной линии Алматы в целях повышения скорости транзитных контейнерных поездов в среднем на 24 часа и переключения транзитного грузопотока на новый кратчайший маршрут.

В течение 2021 года комплексные реформы железнодорожного транспорта в Республике Казахстан не осуществлялись. Государственная политика в отношении железнодорожного транспорта, в целом, направлена на достижение следующих задач:

- снижение государственного участия и коммерциализация государственных предприятий;
- повышение эффективности деятельности, постоянное улучшение финансового состояния;
- внедрение конкурентных взаимоотношений.

В настоящее время АО «НК «КТЖ»» сосредоточено на профильной деятельности – предоставлении услуг железнодорожной инфраструктуры и осуществлении грузовых и пассажирских перевозок железнодорожным транспортом, с одновременной оптимизацией структуры и выводением непрофильных активов за периметр Компании. Сосредоточение Компании на основных видах деятельности ведёт к наращиванию операторских функций в инфраструктуре и усилению роли магистральной железнодорожной сети в перевозочной деятельности.

### **Государственная корпорация «Китайские железные дороги» (КЖД)**

В 2021 году перевезено 2,53 млрд. пассажиров, что на 16,9 % выше уровня 2020 года, пассажирооборот составил 955,91 млрд. пасс. км, на 15,8 % выше уровня 2020 года.

Общий объём перевозок грузов составил 3,73 млрд. тонн, что на 4 % выше уровня 2020 года, грузооборот составил 2995,001 млрд. т. км, что на 9,3 % выше уровня 2020 года.

В 2021 году КЖД отправлено 15 183 контейнерных поездов в сообщении Китай – Европа, что на 22 % выше уровня 2020 года, перевезено 1,464 млн. ДФЭ, что на 29 % выше уровня 2020 года. В том числе в сообщении Китай – Европа (туда) отправлено 8364 поезда, что на 20 % выше уровня 2020 года, перевезено 831 тысяч ДФЭ, что на 29 % выше уровня 2020 года; в сообщении Европа – Китай (обратно) отправлено 6819 поездов, что на 26 % выше уровня 2020 года, перевезено 633 тысяч ДФЭ, что на 29 % выше уровня 2020 года.

По состоянию на конец января 2022 года в сообщении Китай – Европа курсировало больше 50 тысяч контейнерных поездов, их точное количество составило 50 118 контейнерных поездов. Контейнерные поезда курсировали в 23 страны и 182 городов, в том числе по новому маршруту из Китая через Калининград в Норвегию.

В 2021 году было оформлено в общей сложности 14 350 накладных ЦИМ/СМГС в экспортном сообщении на станциях Китайских железных дорог. В частности, через пограничный переход Алашанькоу было оформлено 11 075 накладных ЦИМ/СМГС в экспортном сообщении, через пограничный переход Хоргос было оформлено 3275 накладных ЦИМ/СМГС в экспортном сообщении.

Количество железнодорожных локомотивов по стране составляет 22 тысячи, из них 8 тысяч тепловозов и 14 тысяч электровозов; количество



пассажирских вагонов - 78 тысяч, в том числе 4153 электропоездов (33 221 моторный вагон); количество грузовых вагонов - 966 тысяч.

В 2021 году экологичное развитие Китайских железных дорог привело к замечательным результатам. Удельные энергозатраты на единицу работы на Китайских железных дорогах снизились на 3,9 % по сравнению с предыдущим годом.

В 2021 году значительное внимание в работе уделялось:

- обеспечению бесперебойных перевозок через пограничные переходы и проведению работы по модернизации инфраструктуры пограничных переходов, а также активному повышению способности сдачи и приёма;

- инновации метода организации перевозок и продвижению работы по гибкой замене широкой и стандартной колеей с Россией, Казахстаном и Монголией, а также повышению эффективности использования возвратных порожних вагонов;

- организации работы по обмену электронными данными, на основании имеющегося механизма взаимодействия с Казахстаном, Россией и Монголией, а также активному изучению применения электронной цифровой подписи в перевозке по безбумажной технологии;

- продвижению работы по инновации в сфере растаможивания на границе на основе организации работы по электронной декларации с таможенными органами;

- продолжению работ по распространению применения накладной ЦИМ/СМГС.

### **Корейская национальная железнодорожная корпорация (KORAIL)**

В 2021 году Корейская национальная железнодорожная корпорация (KORAIL) перевезла 990,29 млн. пассажиров, что на 42,46 млн. пассажиров (или на 4,5 %) выше уровня 2020 года. Объём перевозок грузов составил 26,78 млн. тонн груза, что на 0,5 млн. тонн (или на 1,9 %) выше уровня предыдущего года.

Объём перевозок KORAIL в 2021 году увеличился по сравнению с предыдущим годом, но ещё не восстановился к допандемийному уровню. Для борьбы с убытками, которые принесла бизнесу пандемия, компания ориентируется на сокращение размера ненужных расходов, а также на получение косвенных экономических результатов благодаря дальнейшему развитию скоростного и высокоскоростного железнодорожного движения. Производится постепенное закрытие неприбыльных грузовых станций и железнодорожных путей.

На железных дорогах по всей стране усиливались меры по противодействию распространению нового штамма коронавируса «Омикрон». При этом в рамках плана правительства Республики Кореи по постепенному возвращению к обычной повседневной жизни на фоне пандемии With Corona KORAIL активно применяется маркетинг для восстановления спроса на пассажирские перевозки. Отменён особый режим продаж билетов (из-за резкой вспышки коронавируса временно было ограничено количество билетов на одного пассажира до 4 и приостановлено оформление групповых билетов, а также билетов без указания мест), вновь продаются единые проездные билеты RAIL-RO Pass, экскурсионные туры на высокоскоростных поездах KTX и предоставляются другие различные комплексные пакеты услуг во взаимодействии с Министерством культуры, спорта и туризма (MCST) и

Национальной организацией туризма Кореи (КТО). Кроме этого, компания активно разрабатывает и другие меры по восстановлению спроса.

С начала 2021 года пассажиры могут купить билеты не только в мобильном приложении компании KorailTalk, но и в других приложениях крупнейших сайтов в стране Naver и Какао Т. И теперь пользователи приложений Naver и Какао Т, не зарегистрированные на сайте и в приложении KORAIL, могут оформить билеты сразу в этих двух приложениях Naver и Какао Т. Ожидается значительное повышение удобства пользования сервисом с учётом того, что большинство пользователей Naver и Какао Т постоянно в сети, и можно легко купить билеты без скачивания приложения и регистрации в KorailTalk.

В 2021 году KORAIL производилось переустройство следующих однопутных линий в двухпутные (протяжённость всего - 172,7 км):

- от станции Тондэгу до станции Ёнчхон (38,6 км);
- от станции Ильгван до станции Тхэхваган (37,2 км);
- от станции Тхэхваган до станции Синкёнджу (76,5 км);
- от станции Ёнчхон до станции Синкёнджу (20,4 км).

В предыдущем году KORAIL разработала ключевые технологии для укладки бесстыкового пути на мостах с безбалластным мостовым полотном – устройство, соединяющее шпалы между собой и прикрепляющее их к настилу моста (Interlocking Type Sleeper Fastener), и шпалы из синтетических смол, армированные базальтовым волокном (Synthetic Resin Sleeper). Разработка данных технологий позволяет повысить сопротивление, противодействующее изменению длины рельсов при колебании температуры, и тем самым обеспечивать надёжное крепление рельсов и шпал на мостах. В настоящее время эти технологии тестируются на определённых участках действующих линий, и ожидается, что после проверки их эффективности они получат широкое распространение на всех дорогах.

Новый высокоскоростной поезд КТХ-Eum, введённый в эксплуатацию в 2021 году, получил премию «Зелёный продукт 2021 года в Республике Корея» в категории «лучшие услуги». Электропоезд КТХ-Eum является низкоуглеродным и экологически чистым подвижным составом. Он выделяет на 5 % меньше углерода, чем легковой автомобиль, а на 70 % меньше дизельного локомотива. Необходимо отметить, что с 2012 года поезда KORAIL (КТХ, ИТХ и туристические поезда) находятся в списке победителей премии «Зелёный продукт года». Это подтверждает тот факт, что железная дорога является самым экологически чистым видом транспорта в стране.

### **ГАО «Латвийская железная дорога» (ЛДЗ)**

В 2021 году перевезено 21 963 тыс. тонн (91,1 % к 2020 г.) грузов, в том числе в международном сообщении 19 993 тыс. тонн (90,7 % к 2020 г.).

Объём перевозок пассажиров составил 11 194 тыс. пассажиров (87,0 % к 2020 г.), в том числе в международном сообщении – 5 тыс. пассажиров (19,2 % к 2020 г.).

В 2021 году были созданы контейнерные маршруты:

1) Контейнерные поезда Белый Раст РЖД – Черняховск РЖД (транзит по ЛДЗ Зилупе экс. – Мейтене экс. и обратно Мейтене экс. – Зилупе экс). За 2021 г. перевезён 101 контейнерный поезд - 8975 ДФЭ.

2) Контейнерные поезда (из Китая) Находка Вост – Калининград (транзит по ЛДЗ Зилупе экс. – Мейтене экс.). За 2021 год перевезено 18 контейнерных поездов - 1482 ДФЭ.

В 2021 году с использованием унифицированной накладной ЦИМ/СМГС перевезено 671 тонн грузов (71,3 % к 2020 г.).

В 2021 году концерн ЛДЗ выполнил 3,502 км капитального ремонта пути и 5,019 км среднего ремонта, заменил 7,483 км бесстыковых рельсовых плетей новыми рельсами и 7,052 км бесстыковых рельсовых плетей старогодными рельсами. Выполнен капитальный ремонт 4 железнодорожных переездов и устроены 2 пешеходных пешехода. Оборудованы 19 железнодорожных переездов системой видеонаблюдения и 1 контрольный центр наблюдения за железнодорожными переездами. Выполнен капитальный ремонт 1 искусственного сооружения (усиление каменно-железобетонной трубы). Выполнен послеосадочный ремонт 2014-2015 гг. в рамках реконструкции железнодорожных путей в объёме 19 249 м<sup>3</sup> гранитного щебня.

В рамках работы по облегчению пересечения границ ЛДЗ периодически проводит двусторонние расследования с соседними дорогами по случаям задержек пассажирских и грузовых поездов, обменивается информацией и анализирует причины задержек.

Объёмы движения поездов согласовываются сторонами, исходя из эффективного использования пропускной способности пограничных (передаточных) станций и прилегающих к ним участков.

На станциях Резекне и Даугавпилс, Шкиротава и Елгава автоматизирован процесс коммерческого осмотра вагонов грузовых поездов и списывание, распознавание вагонных номеров.

В рамках подписанных договоров осуществляется обмен информационными сообщениями, которые содержат сведения о составах поездов, фактах их передачи с дороги на дорогу, о вагонах, контейнерах, отправлениях и перевозочных приспособлениях, следующих в этих поездах, о фактах и причинах неприёма грузов, вагонов и контейнеров, а также доприёма и возврата ранее неприятых вагонов и контейнеров.

Со всеми соседними железными дорогами подписаны Соглашения об электронном обмене данными накладных СМГС при перевозках грузов в международном железнодорожном сообщении. С БЧ и РЖД осуществляется предварительный обмен информацией об отправлениях по факту приёма груза к перевозке.

Обеспечена возможность оформлять железнодорожные перевозки по безбумажной технологии в следующих направлениях:

- Из/в Российскую Федерацию:
  - перевозки гружёных вагонов;
  - перевозки порожних вагонов (кроме вагонов парка общего пользования);
  - перевозки гружёных и порожних контейнеров.
- Из/в Республику Беларусь:
  - перевозки гружёных вагонов;
  - перевозки порожних вагонов (кроме вагонов парка общего пользования);
  - перевозки порожних контейнеров.
- В Республику Беларусь:
  - перевозки порожних вагонов парка общего пользования.
- Из/в Литовскую Республику:

- перевозки гружёных вагонов;
  - перевозки порожних вагонов (кроме вагонов парка общего пользования);
  - перевозки гружёных и порожних контейнеров.
    - В Эстонскую Республику:
      - перевозки гружёных вагонов;
      - перевозки порожних вагонов (кроме вагонов парка общего пользования).
        - В Российскую Федерацию через Республику Беларусь – транзит:
          - перевозки порожних вагонов (кроме вагонов парка общего пользования).
            - В Российскую Федерацию через Литовскую Республику – транзит:
              - перевозки порожних вагонов (кроме вагонов парка общего пользования).
              - В/из Российской Федерации из/в Литовскую Республику через Латвийскую Республику – транзит:
                - перевозки гружёных вагонов;
                - перевозки порожних вагонов (кроме вагонов парка общего пользования).
                - В/из Российской Федерации из/в Калининград через Латвийскую и Литовскую Республику – транзит:
                  - перевозки порожних вагонов (кроме вагонов парка общего пользования);
                  - перевозки порожних контейнеров.
                  - Из Литовской Республики в Эстонскую Республику через Латвийскую Республику – транзит:
                    - гружёных вагонов;
                    - перевозки порожних вагонов (кроме вагонов парка общего пользования).
- В тестовом режиме осуществляются железнодорожные перевозки по безбумажной технологии в следующих направлениях:
- Из Республики Беларусь в Эстонскую Республику через Латвийскую Республику – транзит:
    - гружёных вагонов.

Со всеми соседними железными дорогами подписаны отдельные Соглашения о взаимодействии с применением технологии Доверенной третьей стороны (ДТС) при перевозках в международном железнодорожном грузовом сообщении.

Продолжаются совместные с Таможенной службой Латвии мероприятия по автоматизации Таможенных процедур. Согласно проекту, транзитная декларация будет только в электронном виде в тех случаях, если перевозочная накладная оформлена в электронном виде.

### **АО «Литовские железные дороги» (ЛТГ)**

Несмотря на затянувшуюся пандемию коронавируса, неопределённость на рынке и растущую конкуренцию, группа компаний АО Lietuvos geležinkeliai в 2021 году уверенно двигалась к стратегическим целям.

Показатели объёмов перевозки грузов и пассажиров

| № п/п     | Показатели                                    | январь - декабрь |               | % к 2020 г.  |
|-----------|---|------------------|---------------|--------------|
|           |   | 2020 г.          | 2021 г.       |              |
| <b>1.</b> | <b>Всего перевезено пассажиров, тыс. чел.</b> | <b>3337,7</b>    | <b>4132,6</b> | <b>123,8</b> |
| 1.1.      | в том числе в международном                   | 166,5            | 184,8         | 111,0        |

|           |   |                 |                 |             |
|-----------|---|-----------------|-----------------|-------------|
|           | пассажирам сообщении, чел.                        |                 |                 |             |
| <b>2.</b> | <b>Всего перевезено грузов, тыс. тонн</b>         | <b>53 429,7</b> | <b>51 079,7</b> | <b>95,6</b> |
| 2.1.      | в том числе в международном грузовом сообщении, т | 37 808,4        | 36 414,4        | 96,3        |

Продолжающаяся глобальная пандемия больше всего повлияла на деятельность и результаты дочерней компании по пассажирским перевозкам ЗАО LTG Link. В 2021 году объёмы пассажирских перевозок выросли на 23,8 % по сравнению с 2020 годом и составили 4,1 млн. пассажиров, однако они не достигли уровня 2019 года. Со снятием пандемических ограничений рынок пассажирских перевозок в 2021 году начал восстанавливаться, и ЗАО LTG Link, видя растущие пассажиропотоки, последовательно восстанавливало ранее оптимизированные из-за пандемии маршруты (восстановлено около 90 % полного годового расписания маршрутов). Большое внимание уделялось укреплению культуры обслуживания и повышению удовлетворённости клиентов.

Международных пассажирских перевозок поездами своего формирования в 2021 году ЗАО LTG Link не осуществляло. После объявления карантина в марте 2020 г. пассажирские перевозки на международных маршрутах были отменены, и лишь 6 из 32 международных поездов, следующих транзитом по территории Литовской Республики, были восстановлены с июля 2020 г. В 2021 году транзитными поездами, следующими через Литовскую Республику в Калининград (без права посадки/высадки в Литовской Республике) перевезено 184,8 тыс. пассажиров.

Дочерняя компания по грузовым перевозкам АО LTG Cargo в 2021 году перевезла 51,1 млн. тонн грузов, и хотя это на 4,4 % меньше, чем в 2020 году, предприятие достигло хороших результатов в развитии контейнерных поездов, география обслуживания и перевозки которых охватывает местные рынки, а также рынки Европы и Азии.

Значительно увеличились общие объёмы интермодальных перевозок – на 70,5 % и достигли 255 тыс. ДФЭ. Положительное влияние на рост оказало открытие Каунасского интермодального терминала, который соединён с европейской колеёй.

Новых маршрутов контейнерных поездов со станций АО Lietuvos geležinkeliai на железные дороги других стран в 2021 году введено не было.

Согласованы два транзитных маршрута:

*1295/1296 Страны Европы – Россия – Литва – Беларусь – Россия*

Железнодорожный/Черняховск/Дзержинская – Новая/Мамоново/Калининград-Сортировочный/Балтийск – Кибартай – Гудогай-стык – Красное – Формачёво

*1303/0304 Беларусь – Литва – Россия*

Колядичи – Гудогай-стык – Кибартай – Калининград-Сортировочный

В 2021 году транзитом по территории Литвы в сообщении Китай – Европа – Китай проследовали 25 583 контейнерные отправки, оформленные накладными ЦИМ/СМГС.

С целью повышения конкурентоспособности транспортного сектора Литвы и значительного снижения уровня загрязнения воздуха в 2021 году дочерней компанией АО LTG Infra продолжалась работа по реализации проекта электрификации участков железнодорожной линии Вильнюс – Клайпеда, входящей в международный транспортный коридор IXB и международный

железнодорожный коридор ОСЖД № 9. По завершении работ в 2023 году будут электрифицированы участки общей длиной 363 км.

Осуществляя проекты по наращиванию пропускной способности поездов и устранения наиболее узких мест инфраструктуры, проводились работы строительства второго пути на участке Ливинтай – Гайжюнай, где выполнено работ на около 44,4 млн. евро. Для уменьшения простоя на участках Радвилишкис – Клайпеда и увеличения в два раза максимальной пропускной способности поездов, на линии Радвилишкис – Пагегяй были установлены блокпосты.

Реализовались проекты, направленные на снижение уровня шума до соответствующих гигиеническим нормам значений и существенное улучшение качества жизни людей, проживающих в непосредственной близости от железнодорожных путей: велись строительные работы по возведению шумозащитных заграждений в 9 разных объектах в городах Шяуляй, Клайпеда, Радвилишкис, Кретинга и др.

С целью повышения безопасности на железнодорожных и автомобильных пересечениях, началась модернизация 10 приоритетных одноуровневых переездов на участках железнодорожной линии Вильнюс – Клайпеда. Начата реконструкция двух одноуровневых переездов на участках Лентварис – Вевис (туннель) и Кивишкяй – Вальчюнай (виадук). Установка двухуровневых перекрёстков повысит безопасность движения, пропускную способность и сократит время в пути на автомобиле или общественном транспорте. Также ожидается положительный экологический эффект, так как через данные переезды проходит интенсивное железнодорожное и автомобильное движение.

Также выполнялась программа реконструкции основных железнодорожных путей, в рамках которой выполнено работ за 56,6 млн. евро: на 155,7 км расчищен щебень, заменено 146,5 км длинных рельсов, уложено 111,3 км новых рельсошпальных решёток, на 139,4 км пути выполнена окончательная реконструкция, отремонтировано 9 мостов и путепроводов, 2 переезда, заменено 33 комплекта стрелочных переводов.

В октябре 2021 года в городе Алитус открыт реконструированный железнодорожный виадук и часть улицы. В ходе реконструкции на новых железобетонных опорах был установлен совершенно новый стальной арочный виадук, по которому железнодорожные составы подаются на подъездные железнодорожные пути промрайона. Синергия между железнодорожным виадуком и автомобильной дорогой призвана уменьшить транспортные заторы в городе в часы пик и, таким образом, способствовать снижению уровня загрязнения окружающей среды.

Реализуя программы капитального ремонта подвижного состава, в 2021 году отремонтировано 2110 грузовых вагонов, 97 грузовых локомотивов, 11 из которых локомотивы Siemens. Таким образом завершён первый этап работ по капитальному ремонту магистральных локомотивов Siemens, используемых АО LTG Cargo – менее чем за 2 года подразделение технического обслуживания LTG Tech провело капитальный ремонт 44 локомотивов. Подсчитано, что прямое сотрудничество с производителями компонентов и специалистами компании позволило сэкономить 20,5 млн. евро.

Также отремонтировано 49 единиц пассажирского подвижного состава. ЗАО LTG Link объявило тендер на закупку новых, комфортабельных и экологических электропоездов.

В 2021 году продолжался крупнейший инфраструктурный проект в Балтийском регионе за последние 100 лет – строительство железнодорожной линии Rail Baltica, который соединит страны Балтии с доминирующей европейской (1435 мм) железнодорожной сетью.

Завершены строительные работы на участке Каунас – Палямонас, и с июля 2021 г. грузы на общественный интермодальный терминал Каунаса в Палямонасе можно доставлять по путям с шириной колеи 1435 мм.

На участке Каунас – Латвийская граница завершены процедуры приобретения земли на строительство колеи, выполняется техническое проектирование железнодорожной линии, ведётся подготовка к объявлению конкретных закупок на выполнение строительных работ, выбраны потенциальные поставщики, завершается покупка строительных работ моста в Йонаве через реку Нерис. Данный мост будет самым длинным в странах Балтии, его длина составит 1,5 км.

Суммарный объём инвестиций на осуществление проекта на территории Литвы составляет около 3,4 миллиардов евро. Экологические, социальные и экономические выгоды до 2055 года составят 7,4 миллиарда евро.

АО Lietuvos geležinkeliai постоянно проводит работу, направленную на облегчение и ускорение пересечения границ железнодорожным транспортом. По-прежнему большое внимание уделяется вопросам, направленным на улучшение взаимодействия и урегулирования режима работы железнодорожных администраций с пограничными и таможенными службами: согласовывались технологические нормативы времени для проведения необходимых контрольных операций на пограничных станциях, проводились общие расследования по задержкам пассажирских и грузовых поездов, плановое и внеплановое техническое обучение ответственных работников, совместно рассматривались вопросы улучшения инфраструктуры, внедрения электронного документооборота. Для облегчения процедур досмотра и во избежание задержек поездов сверх установленной нормы, пломбировались соответствующие места в локомотивах и вагонах, осуществлялось предварительное информирование таможенных органов Литовской Республики о грузах до их фактического ввоза/вывоза, на станциях и в пассажирских вагонах распространялась информация о правилах пограничного и таможенного режима.

Группа компаний АО Lietuvos geležinkeliai представляет собой государственную группу компаний, занимающихся грузовыми и пассажирскими перевозками по железной дороге, а также компанию по управлению инфраструктурой железных дорог общего пользования, в состав которой входят материнская управляющая компания АО Lietuvos geležinkeliai и её прямо и косвенно контролируемые дочерние предприятия, публичные компании и ассоциированное предприятие.

С учётом проведённых в 2018–2021 гг. в группе компаний АО Lietuvos geležinkeliai структурных изменений и выделения деятельности перевозчиков и управляющего инфраструктурой в отдельные юридические лица в соответствии с требованиями ЕС, созданы предпосылки для компаний, предоставляющих услуги перевозчиков, для работы в конкурентной среде, а также обеспечена либерализация рынка железнодорожного транспорта.

После проведения структурных изменений в деятельности компаний прослеживается чёткая разделительная линия:

- предприятия, занимающиеся коммерческой деятельностью (действующие на конкурентном рынке на тех же условиях, что и другие литовские и зарубежные участники рынка);
- предприятия, осуществляющие деятельность в общественных интересах и обеспечивающие предоставление услуг, представляющих общественный интерес (выполнение возложенных государством функций);
- предприятия, занимающиеся другими видами деятельности.

АО Lietuvos geležinkeliai успешно трансформировало корпоративное управление компаний группы и постоянно стремится к его улучшению. В 2021 году проведены следующие изменения:

- В конце 2020 года АО LTG Cargo с целью реализации своей стратегии международного развития и диверсификации деятельности учредила в Украине компанию LTG Cargo Ukraine. В начале 2021 года была сформирована команда менеджеров этой компании.
- Правление АО Lietuvos geležinkeliai одобрило присоединение предприятия ЗАО Vilniaus lokomotyvų remonto depas (деятельность по ремонту, модернизации и производству локомотивов и другого подвижного состава) к АО LTG Cargo. Цель присоединения состоит в концентрации операционных компетенций, укреплении деятельности перевозчика и создании наибольшей ценности для группы компаний.
- Ввиду отказа от деятельности, не связанной с железнодорожными перевозками, решением акционера начат процесс ликвидации дочернего предприятия ЗАО Saugos paslaugos, занимавшегося услугами физической защиты.

### ГП «Железная дорога Молдовы» (ЧФМ)

| Показатели работы                         | Выполнение |          |          |
|---|------------|----------|----------|
|   | 2021 год   | 2020 год | % к 2020 |
| Перевезено грузов – всего (тыс. тонн)     | 3317,574   | 2881,5   | 115,13   |
| В том числе по сообщениям:                |            |          |          |
| - транзит                                 | 439,156    | 319,4    | 137,49   |
| - экспорт                                 | 1083,126   | 656,1    | 165,09   |
| - импорт                                  | 1297,805   | 1402,8   | 92,52    |
| - местное                                 | 497,487    | 503,2    | 98,86    |
| Перевезено пассажиров – всего (тыс. чел.) | 597,6      | 720,2    | 82,98    |
| В том числе по сообщениям:                |            |          |          |
| - международное                           | 111,1      | 103,9    | 106,93   |
| - пригородное                             | 429,9      | 536,9    | 80,07    |
| - местное                                 | 56,6       | 79,4     | 71,28    |

В 2021 году ЧФМ не участвовала в создании новых контейнерных маршрутов. Вместе с тем, осуществлялись перевозки контейнеров по ранее организованным контейнерным маршрутам:



| № поезда,<br>название<br>поезда         | Маршрут следования   | Характерис-<br>тика поезда | Частота<br>курсиرو-<br>вания                    | Количество<br>контейнеров |      | Отно-<br>шение<br>2021 к<br>2020,<br>% |
|---|--|----------------------------|---|---------------------------|------|--|
|   |  |                            |   | 2020                      | 2021 |  |
| 1                                       | 2  | 3                          | 4   |                           |      |  |
| <i>Молдавская железная дорога (ЧФМ)</i> |  |                            |   |                           |      |  |
| 1201/1202<br>ZUBR                       | Юлемисте/Мууга-Валга (Эстония) – Лугажи – Индра (Латвия) – Бигосово – Словечно (Беларусь) – Бережесть – Ильичевск/Ильичевск – Паромная/Одесса-Порт/Могилёв-Подольский/Изюв (Украина) – Вэлчинец (Молдова) – Унгень (эксп.)/Етулия (эксп.)/Джурджулешты (эксп.) | контейнерный               | 3 раза в неделю (при необходимости – ежедневно) | 0                         | 0    | -                                      |
| 1362 / 1361<br>«Викинг»                 | Драугисте-Порт – Кяна (Литва) – Гудогай – Словечно (Беларусь) – Бережесть – Ильичёвск-Паромная /Ильичёвск/Одесса Порт/Одесса Лиски/Черноморская/Могилёв-Подольский (Украина) – Вэлчинец – Унгень / Джурджулешты-Порт (Молдова)                                 | контейнерно-контрейлерный  | 2 раза в неделю                                 | 276                       | 328  | 119%                                   |

По территории Республики Молдова за 2021 год было перевезено с использованием накладной ЦИМ/СМГС 6652 вагона, из них транзит – 5336 вагонов, экспорт – 383 вагона, импорт – 933 вагона.

Основными видами грузов, перевозимых по накладной ЦИМ/СМГС, являются: из Республики Молдова – прокат, сахар, гипс; в Республику Молдову – топливо дизельное, чугун, уайт-спирит; в транзитном сообщении – руда и концентраты железные, уголь каменный, зола, удобрения, уайт-спирит, машины-стиральные, чугун, прокат, соль.

В рамках реализации проекта реабилитации железнодорожной инфраструктуры на участке Бендер – Басарабьяска – Етулия – Джурджулешты, финансируемого Европейским банком реконструкции и развития (ЕБРР), Европейским инвестиционным банком (ЕИБ) и Европейским союзом, проведено два двухэтапных тендера: на проектирование и выполнение работ по

реабилитации участка Бендер – Басарабьяска – Етулия – Джурджулешты; по надзору за проектированием и выполнением работ по реабилитации железнодорожной инфраструктуры участка Бендер – Басарабьяска – Етулия – Джурджулешты.

В результате тендера, который проводился в соответствии с Правилами и нормами закупок товаров и услуг ЕБРР, через электронную платформу ЕБРР - ЕСЕРР, заключены контракты с компаниями-победителями. Работы по проектированию начнутся одновременно с подготовительными работами по реабилитации в начале 2022 года.

За отчётный период всеми видами ремонта за счёт собственных средств отремонтировано 0,62 км пути, в том числе средним – 0,12 км, подъёмочным – 0,5 км.

В 2020 году ЧФМ произвела закупку 12 новых дизельных локомотивов согласно контракту с американской компанией GT Transportation. Согласно техническим спецификациям новые локомотивы соответствуют всем экологическим стандартам.

12 июля 2020 года, согласно условиям контракта, локомотивы серии ТЭ33АС прибыли в Республику Молдова. Все локомотивы прошли полный цикл испытаний в соответствии с заявленными характеристиками и безопасностью эксплуатации.

В 2021 году подвижной состав на ЧФМ не приобретался.

По состоянию на 31 декабря 2021 г. инвентарный парк подвижного состава принадлежности ЧФМ, составил:

| Вид подвижного состава           | В инвентарном парке |
|----------------------------------|---------------------|
| Грузовые вагоны, единицы         | 4586                |
| Пассажирские вагоны, единицы     | 212                 |
| Дизель-поезда серии Д1           | 8 секций            |
| Мотрисы Д1                       | 7 единиц            |
| Дизель-поезда серии Д1М          | 5 секций            |
| Тепловозы серии 3ТЭ10М           | 52 единицы          |
| Тепловозы серии 2ТЭ10Л           | 11 единиц           |
| Тепловозы серии 2ТЭ10В           | 1 единица           |
| Тепловозы серии 2ТЭ10М           | 2 единицы           |
| Тепловозы серии М62              | 4 единицы           |
| Тепловозы серии ТЭ33АС           | 12 единиц           |
| Маневровые тепловозы серии ЧМЭ-3 | 65 единиц           |

Для поддержания грузовых вагонов рабочего парка в технически исправном состоянии на ЧФМ выполнялась программа ремонта, включая капитальный, деповской виды ремонта. Так, за отчётный период капитальным ремонтом было отремонтировано 327 вагонов, деповским – 357 вагонов.

Принятие долгосрочной Стратегии транспорта и логистики предусматривает привлечение внешних финансовых средств на первоочередные инвестиции в железнодорожную инфраструктуру и подвижной состав. Модернизация железнодорожной инфраструктуры, приобретение нового подвижного состава позволит увеличить скорость движения до 100 км/час, повысить эффективность предприятия.

Процедура пересечения границ между Республикой Молдова и соседними странами основывается на следующих межправительственных и межведомственных отраслевых Соглашениях:

- Регламент (ЕС) № 259/2014 Европейского парламента и Совета от 3 апреля 2014 г., вносящий изменения в Регламент (ЕС) № 539/2001, устанавливающий перечень третьих стран, чьи граждане должны иметь визу при пересечении внешних границ, и список стран, граждане которых освобождены от этого требования. Основным положением учитываются безвизовые поездки граждан Республики Молдова в европейские страны на основании биометрических паспортов;

- Соглашение между Правительством Республики Молдова и Правительством Украины о пунктах пропуска через молдавско-украинскую государственную границу и упрощённом пропуске граждан, проживающих в приграничных районах (подписано 11 марта 1997 года, г. Кишинёв);

- Протокол, подписанный 12 ноября 2013 г. (г. Киев), о внесении изменений в Соглашение между Правительством Республики Молдова и Правительством Украины «О деятельности железнодорожного транспорта» от 20 марта 1993 г. и утверждённый Постановлением Правительства Республики Молдова № 179 от 14 марта 2014 года. Основным положением Протокола является то, что пересечение молдавско-украинской государственной границы железнодорожным подвижным составом государства одной Стороны, следующим транзитом по участку территории государства другой Стороны без остановки, осуществляется без проведения государственных видов контроля в пунктах пропуска;

- Соглашение между Правительством Республики Молдова и Правительством Румынии «О пересечении границ гражданами Республики Молдова и Румынии» (подписано 20 октября 2006 года, г. Бухарест);

- Соглашение между Государственной администрацией железнодорожного транспорта Украины и Государственным предприятием «Железная дорога Молдовы» о железнодорожном сообщении через государственную границу Украины и Республики Молдова (подписано 27 апреля 2000 года, г. Кишинёв);

- Соглашение между Государственным предприятием «Железная дорога Молдовы» и Национальным Обществом Румынских Железных дорог о пограничном железнодорожном сообщении (подписано 28 сентября 2015 года, г. Бухарест);

- Соглашение о международном пассажирском сообщении (СМПС), Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС), утверждённые Постановлением Правительства Республики Молдова № 896 от 20 августа 2018 года.

Постановлением Правительства Республики Молдова № 1042 от 5 декабря 2017 г. утверждена Концепция реструктуризации железнодорожного сектора и ГП «Железная дорога Молдовы» на 2018-2021 годы, согласно которой ключевой стратегией для ЧФМ является создание железной дороги, полностью независимой в финансовом отношении, с покрытием расходов. Данная Концепция предусматривает проведение реструктуризации в масштабе всей отрасли, при этом будут охвачены следующие важные аспекты:

- изменение законодательства и принятие новых законодательных актов в области железнодорожного сектора в полном соответствии с законодательством ЕС;

- создание железнодорожных организаций, главным образом органа по регулированию, органа по безопасности и органа по расследованию происшествий;
- реструктуризация ЧФМ, в том числе отделение различных видов деятельности, в частности, отделение инфраструктуры от операционной деятельности.

Это сценарий возрождения железнодорожного сектора республики, поскольку включает инвестиции, необходимые для инфраструктуры и поддержки реструктуризации, а также консолидацию возможностей на уровне органов публичного управления, перед которыми будут стоять новые задачи в этом секторе.

Процесс реструктуризации ЧФМ разделен на три этапа:

- на этапе акционирования государственное предприятие ЧФМ должно быть преобразовано в акционерное общество;
- этап операционализации подготовит компанию к полному отделению и созданию независимых компаний для инфраструктуры и эксплуатационной деятельности;
- на этапе коммерциализации будут учреждены новые компании, которые будут функционировать независимо.

В целях гармонизации национального законодательства в области железнодорожного транспорта разработан и принят новый Кодекс железнодорожного транспорта.

Принятие нового Кодекса позволит устранить монополию государственного предприятия «Железная дорога Молдовы» на рынке железнодорожных услуг. Согласно новому Кодексу, железнодорожная инфраструктура по-прежнему будет принадлежать государству, а возможность предоставлять услуги пассажирских и грузовых перевозок получат и частные предприятия.

По новым правилам, операторы железнодорожного транспорта будут иметь право доступа к железнодорожной инфраструктуре на основании платы за её использование. Плата будет устанавливаться в соответствии с утверждённой правительством методологией расчёта. Стоимость перевозок частные операторы будут устанавливать самостоятельно.

Компании, оказывающие услуги железнодорожных перевозок, будут работать на основании разрешительного документа – сертификата безопасности, а отвечающая за инфраструктуру компания – на основании авторизации безопасности.

Таким образом, реструктуризация ЧФМ будет проводиться параллельно с реструктуризацией железнодорожного сектора в целом.

### **АО «Польские государственные железные дороги» (ПКП)**

В 2021 году АО «ПКП Карго», несмотря на сложные условия пандемии, продолжило свою деятельность по развитию предложения в сегменте интермодальных перевозок. Эта деятельность охватывала широкий спектр деятельности в области:

- подвижного состава (последовательное расширение парка современных контейнеров и многосистемных локомотивов для перевозок по европейским железнодорожным сетям);

- терминалов (модернизация контейнерного терминала в Малашевиче, внедрение следующих этапов реализации новых контейнерных терминалов/логистических центров: Генюше и Здуньска-Воля-Каршнице);

- логистическо-маркетинговой (в рамках работы в экспертных рабочих форумах ОСЖД; Координационном совете по трансъевразийским перевозкам; Совместной рабочей группе 7 железных дорог на НШП, направленных на совершенствование железнодорожного перевозочного предложения в сегменте «Интермодаль»).

Кроме того, осуществлялись инвестиции АО «ПКП ПЛК» в области линейной железнодорожной инфраструктуры, имеющей ключевое значение для дальнейшего развития транспортных мощностей ПКП на международных перевозочных маршрутах восток-запад и север-юг (особенно в отношении к польским портам на Балтийском море). Комплекс вышеперечисленной скоординированной организационно-инвестиционной деятельности создаст всё более лучшие условия для системного развития сети международных интермодальных перевозок в экономических зонах стран «Междуморья» и других стран ЕС.

АО «ПКП Карго» продолжалась реализация железнодорожных перевозок в рамках НШП до терминалов в Польше (Лодзь, Варшава, Познань) и Германии (Гамбург, Дуйсбург, Нюрнберг, Ганновер, Бремерхафен) и Нидерландах (Тилбург, Амстердам), Франции (Дурж). В рамках сотрудничества в направлении север-юг – польские порты – Будапешт, Пасков, Гливице – Пьяченца, Орадя – Лодзь. Новые направления в 2021 году – Гливице – Турция (Халкали) и Каунас – Тилбург.

В отчётный период Группой «ПКП Карго» производились:

- модернизация контейнерного терминала на станции Малашевиче (планируемое завершение в 2022 г.);

- строительство контейнерных терминалов: на станции Генюше в районе пограничного перехода Кузница-Белостоцка (ПКП) – Брузги (БЧ) и в центральной Польше – в Здуньской-Воле-Каршницах (завершение обеих инвестиций планируется до конца 2023 г.);

- создание «Логистического парка Малашевиче» (планируемое завершение проекта – 2026 г.).

АО «ПКП Карго» располагало парком из 21 мультисистемного локомотива Siemens, предназначенного для перевозок за пределы Польши по колею шириной 1435 мм. 20 новых локомотивов Siemens допущены к эксплуатации в Польше, Германии, Австрии, Чехии, Словакии и Венгрии, а 3 из них дополнительно допущены к эксплуатации в Нидерландах. Кроме того, АО «ПКП Карго» имело 8 многовольтных локомотивов типа Bombardier Traxx E186, которые эксплуатируются с сентября 2021 г. (5) и октября 2021 г. (3). Кроме эксплуатации в Польше и Германии, 2 из этих локомотивов допущены к эксплуатации в Нидерландах.

АО «ПКП Карго» имело 10 современных 6-осных односистемных электровозов, предназначенных для обслуживания тяжеловесных грузовых поездов в стране (по колею 1435 мм); выпуск локомотивов – это 2018 г. и 2019 г. Некоторые из этих локомотивов оснащены так называемым коммутирующим генератором, позволяющий временно использовать электроэнергию, вырабатываемую непосредственно локомотивом.

В рамках работы по облегчению пересечения границ железнодорожным

транспортом АО «ПКП Карго» осуществляло мероприятия по беспрепятственному пропуску грузопотоков в направлении Восток – Запад – Восток, чему способствовало продолжение сотрудничества:

а) многостороннего, в том числе:

- в рамках Семистороннего соглашения (инициатива АО «ПКП Карго» в области разработки совместного постоянного расписания контейнерных поездов на Новом Шёлковом пути (НШП), с учётом слотов на конечных терминалах в Польше и в Германии, внедрение наблюдения и мониторинга таких перевозок с целью координации перевозочного процесса с пограничными операциями и оптимизации срока перевозки);

- продолжение работ по диверсификации контейнерных перевозок по НШП через остальные пограничные переходы колеи 1435/1520 мм (ПКП – БЧ/РЖД) с целью перенаправления контейнеропотоков, проходящих через погранпереход Брест – Тересполь, и сохранения перевозок остальных грузов через этот погранпереход;

б) двухстороннего – с соседними железными дорогами колеи 1520 мм для оптимизации использования перегрузочных мощностей погранпереходов ПКП – РЖД/ЛГ/БЧ/УЗ, в том числе:

- продолжение работ, связанных с проектом Договора между ОАО «Российские железные дороги» и АО «ПКП Карго» о взаимодействии при организации перевозок;

- продолжение работ, связанных с актуализацией Соглашения между Польскими Государственными железными дорогами и «Укрзалізницею» о сотрудничестве в области железнодорожного сообщения через польско-украинскую государственную границу;

- ежедневные телеконференции между операционными службами АО «ПКП Карго» и БЧ, по планированию передачи поездов/грузов на следующие сутки через погранпереход Брест (БЧ) – Тересполь (ПКП), в том числе поезда НШП;

в) внутреннего/национального – с пограничными службами, управляющими железнодорожной инфраструктурой, перевозчиками, компаниями, осуществляющими перегрузку, импортёрами/получателями грузов (приведение в соответствие продолжительности времени работы погранслужб с объёмами перевозимых грузов, сокращение контрольных операций погранслужб путём предварительного информирования и взаимной синхронизации, сотрудничество управляющих железнодорожной инфраструктурой и перевозчиков в области координации перевозочного процесса с процессом модернизации железнодорожной инфраструктуры, оптимизации взаимного использования тягового потенциала и системно-инвестиционной области).

На пограничном переходе Семяновка (ПКП) – Свислочь (БЧ) установлен санитарный контроль, необходимый для диверсификации перевозок В-З-В, в том числе НШП. Сотрудники АО «ПКП Карго» оснащены служебными мобильными устройствами (планшетами).

В 2021 году ООО «ПКП Ширококолейная металлургическая линия» (ПКП ЛХС) перевезено 9,7 млн. тонн грузов (18 % к уровню 2020 года), в том числе экспорт – 8 млн. тонн (6 %), импорт – 1,6 млн. тонн (158 %), внутренние перевозки – 11 тыс. тонн (-15 %).

В 2021 году, помимо регулярных перевозок по маршрутам Сиань (Китай) – Славкув ЛХС и Чунцин (Китай) – Славкув ЛХС, были запущены новые

контейнерные перевозки по следующим маршрутам:

- Славкув ЛХС – Сиань через Украину, Россию и Казахстан, также с опцией перевозки с пломбами ГЛОНАСС;
- Чэнду (Китай) – Славкув ЛХС через Казахстан – Россия – Беларусь – Украина;
- Цзичжоу (Китай) – Славкув ЛХС через Казахстан – Россия – Украина;
- Жижэо (Китай) - Славкув ЛХС через Казахстан-Россия-Украина;
- Находка (Россия) – Славкув ЛХС (через Россию и Украину) – тестовое сообщение.

ПКП ЛХС работает на однопутной линии № 65 и не вводила в эксплуатацию новые железнодорожные линии.

В 2021 году ООО «ПКП ЛХС» провело ремонт инфраструктуры в рамках текущего ремонта.

В 2021 году ООО «ПКП ЛХС» модернизировало 2 тепловоза серии SM48 до типа 15D/A. Проведённые модернизации полностью оправдали предполагаемые ожидания компании, а введённые в эксплуатацию локомотивы отличаются высокой эксплуатационной готовностью. В результате локомотив сможет выполнять как маневровые, так и поездные работы. Основной целью модернизации было повышение безопасности эксплуатации локомотива, снижение шума и увеличение номинальной мощности локомотива до 1480 кВт при одновременном снижении расхода топлива локомотива. Локомотив оснащён двигателем внутреннего сгорания CATERPILLAR 3512C, соответствующим стандарту выброса выхлопных газов EURO IIIA. Кроме того, в 2021 году компанией предприняты шаги по проведению дальнейших модернизаций 3 тепловозов серии SM48 до типа 15D/A и дополнительной покупке 2 локомотивов 15D/A. Реализация данных инвестиций планируется в 2022 году.

АО «ПКП Польские железнодорожные линии» (PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., PKP PLK S.A.), управляющее национальной сетью железных дорог Польши, в 2020 году продолжало выполнение крупнейшей во всей истории страны инвестиционной программы, которая направлена на существенное улучшение состояния железных дорог и инфраструктуры.

Из показателей за 2021 год видно, что было модернизировано и обновлено около 870 км пути, а также произведена модернизация целого ряда объектов железнодорожной инфраструктуры, в том числе:

- платформ – 180;
- железнодорожных переездов (А-Д) – 240;
- контактной сети – 730 км;
- стрелочных переводов – 1110;
- мостов – 85;
- путепроводов – 84.

Проведена реконструкция:

- железнодорожной линии № 52;
- железнодорожной линии № 292;
- второго пути железнодорожной линии № 7 на участке Отвоцк – Пишава;
- второго пути железнодорожной линии № 7 на участке Варка – Радом.

В рамках развития высокоскоростных магистралей в пассажирском сообщении в 2021 году АО «ПКП ПЛК» был осуществлён ряд инфраструктурных инвестиций, направленных на улучшение условий

функционирования основных транспортных коридоров на территории Польши. В этой связи прежде всего следует отметить два проекта, оказывающие особое влияние на значительное развитие инфраструктуры:

- модернизация железнодорожной линии № 4 (ЦЖМ (СМК)), реализованная с целью повышения максимальной скорости для пассажирских поездов до 260 км/ч;
- модернизация железнодорожной линии № 4 (ЦЖМ (СМК)), реализованная с целью повышения максимальной скорости для пассажирских поездов до 260 км/ч.

Кроме того, согласно «Концепции подготовки и реализации инвестиционного проекта Порт Солидарность - Центральный коммуникационный порт для Республики Польша (ЦПК (СРК))», товарищество специального назначения (ООО «ЦПК» (СРК sp. z o.o.)) отвечает за строительство новых железнодорожных линий, которые являются частью проекта так называемых «спиц» ООО «ЦПК», а АО «ПКП ПЛК» – за модернизацию существующей инфраструктуры.

В рамках проекта в 2021 году АО «ПКП ПЛК» сотрудничало на постоянной основе с ООО «ЦПК», в том числе в области:

- определения целевых «стыковых пунктов» между существующей и планированной линейной инфраструктурой (являющейся элементом проекта «спиц» ООО ЦПК);
- создания нового транспортного пассажирского коридора V4 Варшава – Будапешт с параметрами Высокоскоростной железной дороги (KDP).

В 2021 году АО «ПКП Интерсити» перевезено 35,6 млн пассажиров, что на 33,8 % выше уровня 2020 года (26,7 млн. чел.), в том числе в международном сообщении – 314 тыс. чел., что на 60,8 % ниже уровня 2020 года (800 тыс. чел.).

В 2021 году отмечалась тенденция к возвращению поляков к путешествиям с национальным перевозчиком. С января по декабрь 2021 года услугами АО «ПКП Интерсити» воспользовалось около 35,6 млн. пассажиров, т.е. почти на 9 миллионов больше, чем в 2020 году.

Лето было лучшим периодом для компании. С начала июня по конец августа 2021 года услугами АО «ПКП Интерсити» воспользовались почти 12,4 млн путешественников. Это почти в полтора раза больше, чем в летний сезон 2020 года, когда в поездах перевозчика путешествовали почти 8,3 млн. человек. В период Рождественских праздников (с 23 по 26 декабря 2021 г.) в поездах «ПКП Интерсити» перевезено более 400 тыс. человек.

В 2021 году перевозчик продолжал крупнейшую в своей истории инвестиционную программу. Парк подвижного состава был пополнен новыми и модернизированными вагонами и электропоездами. Компания также подписала контракт на поставку новых многосистемных локомотивов.

В 2021 году:

- приняты 60 вагонов типа 141А-20, прошедших модернизацию «ПЕСА Быдгощ» в консорциуме от ЗНТК «Минск-Мазовецки». Контракт на их модернизацию составил более 247 млн. злотых брутто. Модернизированные вагоны входят в состав поездов, курсирующих, в том числе: в Варшаву, Труймясто, Вроцлав, Щецин, Познань, Катовице, Краков и Белосток. Модернизация транспортных средств при софинансировании из фондов ЕС в рамках Оперативной программы по инфраструктуре и окружающей среде на 2014-2020 гг.;



- приняты первые из 81 нового вагона, произведённого «Х. Цегельски – Завод рельсовых транспортных средств» в Познани для «ПКП Интерсити» по контракту на сумму почти 700 млн. злотых брутто;

- приняты 27 из 125 вагонов, модернизированных Консорциумом рельсовые поезда «ПЭСА Быдгощ» и вагоноремонтным заводом «Минск-Мазовецки». Стоимость всего контракта составляет более 540 млн. злотых брутто, а его завершение запланировано на июнь 2023 года. Модернизация вагонов – часть крупнейшей инвестиционной программы в истории отечественного перевозчика;

- приняты первые электропоезда ЭД74, модернизированные «ПЭСА Быдгощ» в консорциуме с вагоноремонтным заводом «Минск-Мазовецки»;

- приняты 60 вагонов типа 111А-30 COMBO, модернизированные компанией «ПЕСА Быдгощ» в консорциуме с вагоноремонтным заводом «Минск-Мазовецки». Вагоны COMBO – первые вагоны данного типа в Польше. Это многофункциональные вагоны более высокого стандарта, в которых обеспечена соответствующая звукоизоляция салона, тележки заменены новым типом 25АН4, выделены семейные купе и купе для людей с ограниченными возможностями, в том числе в инвалидной коляске. В вагоне также некупейная часть и место для безопасной перевозки велосипедов. Модернизация проведена при софинансировании из фондов ЕС в рамках Оперативной программы по инфраструктуре и окружающей среде на 2014-2020 гг.

К 2030 году АО «ПКП Интерсити» планирует:

- приобретение 35 и модернизацию 54 электропоездов;
- покупку 35 гибридных моторвагонных поездов (E2T);
- приобретение 162 (в том числе многосистемных) и модернизацию 87 электровозов;

- покупку 926 и модернизацию около 1,5 тыс. (1489) вагонов;
- приобретение 38 семивагонных двухэтажных поездов «пуш-пул» с 45 многосистемными электровозами;

- покупку 16 гибридных электро-дизельных локомотивов с  $V_{max}$  160/120 км/ч;

- приобретение 28 новых маневровых тепловозов;

- модернизацию 13 тепловозов SM42 в двухгенераторный вариант.

В расписании 2020/2021 гг. поезда «ПКП Интерсити» останавливались примерно в 420 городах. Ежедневно перевозчик назначал в среднем около 400 поездов. Уровень перевозок сохранился, несмотря на сложную рыночную ситуацию, вызванную эпидемией.

Изменение расписания привело к сокращению времени в пути на поездах Express InterCity Premium (EIP) из Варшавы в Труймясто. Поезда Pendolino, обслуживающие сообщения категории EIP, сократили время проследования этого маршрута на 20 минут, благодаря введению скорости 200 км/ч на участке линии между столицей и Гданьском. В расписании увеличилось количество поездов между Варшавой и Труймясто до 30 поездов (включая сезонные).

На развитие перевозок на юге Польши повлияло использование первых эффектов модернизации линии E30. Количество пар поездов между Краковом и Катовице увеличилось с 8 до 19. Сократилось и время в пути между городами – поезда преодолевали этот маршрут за 57-70 минут. Увеличилось количество сообщений между г. Краков и г. Вроцлав (14 вместо 9) и сократилось время в пути по этому маршруту – некоторые поезда преодолевали его менее чем за 3

часа. Проезды из г. Кракова в г. Ополе стали короче. Расписание привело к увеличению количества пар поездов между г. Катовице и г. Вроцлав, а также г. Катовице и г. Жешув. Время в пути по этому маршруту сократилось. Время поездки между Люблином и Вроцлавом сократилось примерно на 75 минут.

АО «ПКП Интерсити» постоянно работает в санитарном режиме, направленном на обеспечение безопасности пассажиров и сотрудников компании. Максимально безопасное использование поездов обеспечивается более строгими и строго соблюдаемыми процедурами, связанными с повседневной эксплуатацией подвижного состава. Введена дезинфекция ключевых мест и элементов оборудования вагонов, с которыми пассажиры имеют непосредственный контакт, в т.ч. дверных ручек, поручней, ручек, кнопок управления дверями или туалетами. Процесс очистки и дезинфекции поездов осуществляется по всей Польше и всех отделениях компании, благодаря чему каждый поезд обрабатывался надлежащим образом до и после каждого рейса.

С марта 2020 года по конец 2021 года перевозчик провёл более 617 320 000 дезинфекций и более 35 468 000 дезинфекций методом туманообразования. Начальники поездов и проводники обеспечены средствами индивидуальной защиты и соблюдения личной гигиены – защитными масками и перчатками, а также гелями для мытья и дезинфекции рук. Их контакт с путешественниками во время проверки билетов происходит на безопасном расстоянии благодаря использованию современных бесконтактных терминалов.

В 2021 году ООО «ПКП Информатика», по заказу АО «ПКП Карго», завершило разработку 3-го этапа проекта «Электронная накладная СМГС», что будет способствовать обмену информацией при перевозке грузов АО «ПКП Карго».

### **ОАО «Российские железные дороги» (ОАО «РЖД»)**

Объёмы перевозок грузов по сети ОАО «РЖД» в 2021 году составили 1403,1 млн. т (+3,2 % к уровню 2020 года), в том числе экспорт – 488,5 млн. т (+2,6 %), импорт – 76,3 млн. т (+5,4 %), транзит – 33,1 млн. т (+43,3 %).

Объёмы перевозок пассажиров по сети ОАО «РЖД» по итогам 2021 года составили 1053,6 млн. пассажиров (+20,8 % к уровню 2020 года), в том числе в дальнем следовании – 92,0 млн. пассажиров (+36,3 %), в пригородном сообщении – 961,6 млн. пассажиров (+19,5 %). В скоростном сообщении перевезено более 15,6 млн. пассажиров (+41,2 %). В международном сообщении перевезено около 1443 тыс. чел. (+26 %). Суммарный пассажирооборот по сети в 2021 году составил 103,4 млрд. пасс.-км (+32,4 %).

В 2021 году ОАО «РЖД» в международном сообщении со странами – членами ОСЖД было перевезено 281,7 млн. тонн (рост на 19,3 млн. тонн или на 7 % к уровню 2020 года) внешнеторговых грузов.

В общем объёме международных перевозок на долю экспорта приходилось – 59 %, импорта – 24 % и транзита – 17 %.

За указанный период перевезено:

- экспортных грузов – 167,6 млн. тонн (+1 %);
- импортных грузов – 67,3 млн. тонн (+5 %);
- транзитных грузов – 46,8 млн. тонн (+43 %).

Наибольшие объёмы экспортных перевозок следуют в Китай (76,0 млн. тонн), в Украину (17,4 млн. тонн), в Казахстан (13,0 млн. тонн), в Польшу (11,4 млн. тонн), в Беларусь (10,6 млн. тонн).

Объёмы пассажирских перевозок в прямом сообщении со странами – членами ОСЖД за 2021 год к уровню 2020 года, чел.

| Сообщение           | 2020 г.   | 2021 г.   | 2021г./2020г.<br>в % |
|---------------------|-----------|-----------|----------------------|
| Страны – члены ОСЖД | 1 028 971 | 1 438 634 | 140 %                |

По итогам 2021 года пассажиропоток в сообщении между Россией и странами – членами ОСЖД (сообщение частично восстановлено с Беларусью) вырос на 40 % по отношению к уровню 2020 года. При этом в марте 2020 г. курсирование поездов в сообщении со странами дальнего зарубежья отменено из-за пандемии COVID-19. На протяжении 2021 года возможность открытия границ между Россией и странами дальнего зарубежья – членами ОСЖД для курсирования международных поездов не рассматривалась.

В 2021 году получили развитие новые транзитные маршруты с участием Калининградской железной дороги по направлению Китай – Европа – Китай: через пограничные переходы Мамоново – Бранево, Железнодорожный – Скандава и мультимодальные маршруты через порты Калининград и Балтийск.

В целях диверсификации маршрутов начались перевозки транзитных грузов в мультимодальном сообщении по направлению страны Азиатско-Тихоокеанского региона – страны Европейского союза через порты Северо-Запада России (Санкт-Петербург, Усть-Луга). Также в 2021 году началось активное развитие перевозок контейнерных грузов в сообщении Финляндия – страны АТР (через ЖДПП Бусловская).

Кроме того, с целью сохранения скорости и технологичности пропуска контейнеропотока в рамках сервисов АО «ОТЛК ЕРА» с сентября 2021 года возобновлены регулярные транзитные перевозки контейнеров через белорусско-польские пограничные переходы Свислочь – Семяновка и Брузги – Кузница Белостоцкая. Продолжается развитие инфраструктуры железных дорог и терминалов в Польше на границе с Республикой Беларусь, что в перспективе позволит увеличить пропускную способность погранперехода Брест – Малашевице.

Ещё одним новым маршрутом на направлении Китай – Европа – Китай в 2021 году стали перевозки контейнеров с использованием инфраструктуры украинских железных дорог (через ЖДПП Суземка, Злынка).

В июне 2021 года АО «РЖД Логистика» и финским логистическим оператором Nurminen Logistics осуществлена отправка первого контейнерного поезда из Финляндии в Индию по западному маршруту МТК «Север – Юг». Дальнейшее развитие данного маршрута во многом будет зависеть от решений Ирана по модернизации своей железнодорожной сети.

Всего за 2021 год ОАО «РЖД» осуществлено с использованием накладной ЦИМ/СМГС 28 433 отправки грузов, что на 4,7 % больше, чем в 2020 году, из них:

- импорт – 2681 отправка (на 2,5 % выше уровня 2019 года);
- экспорт – 13 836 отправок (на 18,0 % меньше уровня 2019 года);
- транзит – 11 912 отправок (на 36,0 % выше уровня 2019 года).

При этом за 2021 год ОАО «РЖД» перевезено с использованием накладной ЦИМ/СМГС 58 440 контейнеров, что на 19,1 % меньше в сравнении с 2020 годом, из них:

- импортные перевозки – 23 820 контейнеров (на 27,5 % ниже уровня 2020 года);
- экспортные перевозки – 22 709 контейнеров (на 28,6 % ниже уровня 2020 года);
- транзитные перевозки – 11 911 контейнеров (на 54,4 % выше уровня 2020 года).

С целью развития транзитного потенциала транспортной системы России и привлечения дополнительных объёмов грузов на российских участках международных транспортных коридоров ОАО «РЖД» проводится постоянная работа по развитию и модернизации железнодорожной инфраструктуры международных транспортных маршрутов.

В рамках выполнения Плана мероприятий по формированию и функционированию объединённой транспортной системы Союзного государства на 2019 – 2021 годы на участке международного транспортного коридора МТК-2 Москва – Минск выполнены работы по капитальному ремонту железнодорожного пути 1 уровня в объёме 16,2 км (перегон Можайск – Бородино), планово-предупредительной выправке 224,6 км пути и 179 стрелочных переводов.

На участке транспортного коридора МТК-2 Москва – Нижний Новгород в 2021 году выполнены работы по капитальному ремонту железнодорожного пути 1 уровня в объёме 14,05 км (перегоны Павловский Посад – Дрезна, Жолнино – Дзержинск), планово-предупредительной выправке 218,8 км пути и 152 стрелочных переводов.

На участках международного транспортного коридора МТК-9 Бусловская – Санкт-Петербург – Москва в рамках ремонтно-путевой кампании в 2021 году выполнены работы по капитальному ремонту пути 1 уровня в объёме 25 км (перегоны Решетниково – Клин, Санкт-Петербург – Славянка, Верхнечеркасово – Выборг).

Кроме того, произведена замена 32 стрелочных переводов, в том числе 13 высокоскоростных (ст. Славянка – 10 комплектов, ст. Вышний Волочек – 3 комплекта), выполнена планово-предупредительная выправка 341,8 км пути и 402 стрелочных переводов.

В 2021 году в соответствии с параметрами инвестиционной программы ОАО «РЖД» Центральной дирекцией инфраструктуры проведены работы по модернизации 10 объектов инфраструктуры.

В рамках инвестиционного проекта «Модернизация железнодорожной инфраструктуры о. Сахалин» завершена реконструкция и введены в эксплуатацию 34 искусственных сооружения.

В 2021 году ОАО «РЖД» продолжена работа, направленная на развитие высокоскоростного железнодорожного сообщения в Российской Федерации.

В соответствии с Транспортной стратегией будет обеспечено ускорение железнодорожного сообщения на направлении Москва – Сочи, что приведёт к существенному сокращению времени в пути между г. Москвой и курортами Черноморского побережья, а также предусматривается строительство высокоскоростной железнодорожной магистрали Санкт-Петербург – Москва –

Казань, объединяющей крупнейшие агломерации европейской части Российской Федерации в зоны 2-часовой доступности.

Также в соответствии с Программой организации скоростного и высокоскоростного железнодорожного сообщения, в целевом состоянии развития высокоскоростных перевозок предусматривается реализация ВСМ «Евразия» по территории Российской Федерации в полном объёме (линия Красное – Смоленск – Москва – Нижний Новгород – Казань – Набережные Челны – Екатеринбург – Челябинск – Курган – Петухово), а также начало реализации проекта ВСМ Москва – Тула – Воронеж.

Во исполнение поручения Президента Российской Федерации от 10 апреля 2019 г. ОАО «РЖД» приступило к разработке проектной документации для строительства ВСМ Москва – Санкт-Петербург. Протяжённость магистрали составит ориентировочно 679 км, время в пути между столицами 2 ч. 15 мин. (без остановок). Магистраль соединит крупнейшие агломерации страны с суммарным населением около 30 млн. человек, к ней будут подключены города Великий Новгород, Тверь и Клин. В настоящее время выполняются работы по проведению инженерных изысканий и подготовке проектной документации. Завершение строительства ВСМ Москва – Санкт-Петербург планируется к концу 2027 года.

Одним из важных направлений создания условий по облегчению пересечения границ ЕАЭС в отношении экспортно-импортных и транзитных грузов является работа по совершенствованию нормативной правовой базы таможенного администрирования и реализация механизма «Единого окна», позволяющего сократить сроки проведения административных процедур.

В рамках реализации механизма «Единого окна» в ОАО «РЖД» создана автоматизированная информационная система электронного взаимодействия (АС ЭВ ФТС) для обмена электронными данными и документами с автоматизированной информационной системой ФТС России (ЕАИС) при вывозе и ввозе товаров на таможенную территорию ЕАЭС.

Использование этой системы позволяет осуществлять автоматическое направление в информационную систему таможенных органов предварительной информации о прибытии грузовых поездов в железнодорожные пункты пропуска, а также организовать заблаговременную подготовку электронных версий транзитных деклараций таможенными представителями ОАО «РЖД» при наличии сведений из товаросопроводительных документов.

В рамках МТК «Приморье-1» и «Приморье-2» упрощены административные формальности при перевозке транзитных грузов в контейнерах, перемещаемых из северного Китая через дальневосточные порты России в южные китайские порты, а также в другие страны АТР. Местами прибытия установлены железнодорожные пункты пропуска Пограничный и Махалино, местами убытия – морские пункты пропуска Владивосток, Восточный, Находка, Посъет и Зарубино. Контрольные таможенные операции в соответствии с технологией перемещения товаров, утверждённой Минтрансом России, проводятся в местах убытия (морских портах), исключив их проведение в железнодорожных пунктах пропуска, что обеспечивает существенное сокращение общего времени на перевозку транзитных грузов.

В рамках выполнения поручения Правительства Российской Федерации по дорожной карте транспортной доступности Калининградской области ОАО «РЖД» совместно с Минтрансом России прорабатывается вопрос установления

для маршрутов, следующих в Калининградский морской порт, упрощённого порядка, аналогичного действующему в Приморском крае в отношении транзита товаров по международным транспортным коридорам «Приморье-1» и «Приморье-2».

Для упрощения пересечения товарами границ при организации транзитных перевозок из Финляндии в Китай через территории России и Казахстана при реализации инициативы «Шёлковый путь» ОАО «РЖД» и Федеральной таможенной службой (ФТС) России реализуется технология использования результатов таможенного контроля, проведённого финляндскими таможенными органами. В качестве результатов таможенного контроля используется номер MRN (идентификационный номер перевозки) таможенной службы Финляндии, передаваемый через информационные каналы связи железнодорожных перевозчиков в информационную службу ФТС России.

При получении номера MRN ФТС России применяет упрощённый порядок совершения таможенных операций в отношении транзитных грузов на принципах взаимного признания результатов таможенного контроля. Данная технология позволяет обеспечить увеличение скорости прохождения поездов через пункты пропуска на российско-финляндской границе, оптимизацию и ускорение совершения таможенных операций, повышение эффективности таможенного контроля с обоснованным применением системы управления рисками.

Дальнейшее упрощение таможенных процедур требует принятие государственными контрольными органами решений по пересмотру используемых профилей рисков и порядка их применения в отношении грузов, перемещаемых через территорию ЕАЭС по трансъевразийским маршрутам, в том числе под электронными навигационными пломбами.

Основные задачи структурного реформирования железнодорожного транспорта успешно выполнены, ОАО «РЖД» трансформировалось в конкурентоспособную транспортно-логистическую компанию. Сегодня идёт дальнейшее совершенствование сложившейся модели функционирования российских железных дорог с учётом интересов всех ключевых участников рынка.

Деятельность компании направлена на планомерное развитие сети и повышение качества работы железных дорог в соответствии с принятыми стратегическими государственными документами. Одним из наиболее важных событий 2021 года стало утверждение распоряжением Правительства Российской Федерации в ноябре 2021 года Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года, которая определяет основные направления развития транспортной системы, включая железнодорожный транспорт.

Стратегия предусматривает реализацию следующих долгосрочных целей развития транспортной системы до 2030 года и на прогнозный период до 2035 года:

- повышение пространственной связанности и транспортной доступности территорий;
- повышение мобильности населения и развитие внутреннего туризма;
- увеличение объёма и скорости транзита грузов и развитие мультимодальных логистических технологий;

- цифровую и низкоуглеродную трансформацию отрасли и ускоренное внедрение новых технологий.

Ключевым стратегическим документом компании является долгосрочная программа развития ОАО «РЖД» на период до 2025 года, утверждённая распоряжением Правительства Российской Федерации в 2019 году, которая в настоящее время проходит актуализацию.

### Румынские железные дороги (ЧФР)

На Румынских железных дорогах объём пассажирских перевозок в период с 01.01.2020 по 30.11.2020 в сравнении с периодом от 01.01.2021 до 30.11.2021 составил:

#### а. Общий объём перевезённых пассажиров:

| Категории поездов IR+R | Общий объём перевезённых пассажиров за 2020 г. | Общий объём перевезённых пассажиров за 2021 г. |
|------------------------|--|--|
| <i>Всего</i>           | <i>50 573 386</i>                              | <i>54 935 649</i>                              |

#### б. Общий объём пассажиро-км:

| Категории поездов IR+R | Общий объём пассажиро-км за 2020 г. | Общий объём пассажиро-км за 2021 г. |
|------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|
| <i>Всего</i>           | <i>3 700 853 132,10</i>             | <i>4 245 894 329,663</i>            |

В 2021 году по Румынским железным дорогам в пассажирском сообщении было реализовано 55,207 млн. поездо-км, что составляет 107,19 % к уровню 2020 г., и в грузовом сообщении было реализовано 22,236 млн. поездо-км, что составляет 105,86 % к уровню 2020 г.

#### в. Объём перевозок грузов от «ЧФР Марфа» в 2021 г., в сравнении с 2020 г., и отдельно международных перевозок:

| Перевезено грузов (тонн) | внутренний   | экспорт      | импорт       | транзит | всего        |
|--------------------------|--------------|--------------|--------------|---------|--------------|
| 12 месяцев 2020          | 13 458 948   | 615 215      | 409 512      | 0       | 14 483 675   |
| 12 месяцев 2021          | 15 485 941   | 627 579      | 487 082      | 3815    | 16 604 417   |
| % 2021/2020              | <i>115.1</i> | <i>102.0</i> | <i>118.9</i> | -       | <i>114.6</i> |

#### Перевозки грузов с использованием унифицированной накладной ЦИМ/СМГС:

В течение 2021 года «ЧФР Марфа» было перевезено с использованием унифицированной накладной ЦИМ/СМГС 5465 вагонов, общее количество перевезённых грузов составило около **251 185** тонн:

#### а. Отправленный транспорт из Румынии с использованием унифицированной накладной СМГС (экспорт):

**3931 вагон общим количеством 165 912 тонн грузов, из них:**

- в Молдову: 3569 вагонов / 165 912 тонн;
- в Россию, Беларусь и Украину: 362 вагона;

**б. Отправленный транспорт с использованием унифицированной накладной СМГС (импорт):**

**1534 вагона с количеством груза 85 272 тонны, а именно:**

- 524 вагона отправлены из Украины в Румынию - 25 063 тонны;
- 778 вагонов из Республики Молдова в Румынию - 45 661 тонна;
- 151 вагон из Российской Федерации в Румынию - 9883 тонны;
- 81 вагон из Республики Беларусь в Румынию - 4665 тонн.

**Приобретение нового подвижного состава и модернизация существующего подвижного состава:**

В 2021 году новый подвижной состав не приобретался, но была проведена модернизация 13 локомотивов (8 локомотивов ЕА мощностью 5100 кВт и 5 локомотивов DA мощностью 2100 СР).

**Работа по облегчению пересечения границ железнодорожным транспортом**

В Румынии были приняты следующие меры для облегчения пересечения границ:

- между пограничными станциями Куртич – Лёкёшхаза, Епископия Бихор – Бихаркерестеш, Джурджу Норд – Русе и Видин – Голенц была внедрена информационная система по запросу и предоставлению свободных путей между дежурными по станции Румынии и соседних стран (Венгрии и Болгарии), решая таким образом языковой барьер;

- между железнодорожными сетями ЧФР (Румыния) и МАВ (Венгрия) используется информационное приложение ИММСОМ, и, вследствие хорошего взаимодействия между администраторами железнодорожной инфраструктуры и железнодорожными перевозчиками, было оптимизировано среднее время простоя грузовых поездов на пограничных станциях;

- осуществляется совместный пограничный контроль с Болгарией, через пограничные пункты Джурджу (Румыния)/Русе (Болгария) и Голенцы (Румыния)/Видин (Болгария), на станциях Русе (Болгария) и Видин Товарна (Болгария);

- железнодорожные грузовые коридоры (RFC), установленные в соответствии с Регламентом (ЕС) № 913/2010 Европейского парламента и Совета от 22 сентября 2010 г. относительно европейской железнодорожной сети для конкурентоспособных грузовых перевозок, с изменениями и дополнениями, которые предусматривают возможность C-OSS – Corridor One Stop-Shop для прямых международных грузовых поездов между Румынией и центральной Европой, таким образом поезда пользуются единым маршрутом через несколько государств;

- с апреля 2019 г. некоторые грузовые поезда могут обслуживаться только машинистом локомотива, без второго агента (помощника машиниста, начальника поезда и т. д.);

- начиная с 20 ноября 2020 г. румынская сторона применяет Соглашение о АТТИ (Соглашение о передаче инспекции грузовых поездов/Agreement on Freight Train Transfer Inspections), которое признаёт ревизию формирования и



транзитные проверки, которые были осуществлены в международных грузовых поездах в соседних странах, таким образом была снята отмена технической ревизии при въезде в страну, а также операторы железнодорожного транспорта при приёме/сдаче поездов подписали настоящее соглашение; аналогичным образом ревизии, выполненные в Румынии, признаются в соседних государствах, применяющих настоящее соглашение;

- в 2021 году было подписано «Соглашение об обмене и использовании грузовых вагонов между ЧФР Марфа и BDZ Cargo EOOD».

### **Меры по совершенствованию железнодорожных перевозок:**

- улучшение отношений с клиентами, знание услуг и уровня качества, связанных со стоимостью услуг;
- поиск решений по снижению транспортных расходов;
- улучшение на уровне технических характеристик, требуемых клиентами по контракту;
- оптимизация распределения ресурсов по контрактам, обеспечивающим значительные суммы и доходы;
- обеспечение логистическими ресурсами для развития транспортных услуг;
- поиск новых возможностей перевозки неиспользуемых вагонов;
- поиск решений по выделению вагонов с высокой степенью востребованности и поддержанию показателей для необходимых выполнений;
- оптимизация порожнего маршрута вагонов;
- фокусирование услуг на лучших отношениях.

### **Модернизация объектов железнодорожной инфраструктуры**

В течение 2021 года Национальная компания железных дорог «ЧФР»-АО продолжила проведение проектов, основной целью которых являются реабилитация железнодорожных линий, модернизация систем электронной централизации, безопасности и ERTMS, восстановление мостов, малых мостов и тоннелей. Данные проекты финансируются посредством Оперативной программы Европейского союза «Большая инфраструктура» 2014-2020 (POIM)/Механизма «Соединение Европы» (Connecting Europe Facility – CEF) 2014-2020, а именно:

→ *Реабилитация железнодорожной линии Госграница – Куртич – Симерия, которая является частью IV Панъевропейского коридора, для движения пассажирских поездов с максимальной скоростью 160 км/ч и грузовых поездов с максимальной скоростью 120 км/ч, участок 2: Илтеу – Гурасада и участок 3: Гурасада – Симерия.*

#### Стадия:

- подучасток 2а: 614 км – пункт У Бырзава: 68,20 %;
- подучасток 2в: пункт У Бырзава – пункт У Илтеу: 73,15 %;
- подучасток 2с: пункт У Илтеу – Гурасада: 47,95 %;
- участок 3: Гурасада – Симерия: 55,02 %.

→ *Реабилитация железнодорожной линии Брашов – Симерия, которая является частью IV Панъевропейского коридора, для обеспечения движения пассажирских поездов с максимальной скоростью 160 км/ч и грузовых поездов с максимальной скоростью 120 км/ч, участок Кошларю – Симерия.*

Стадия:

▪ работы завершены для участков Винцу де Жос – Кошларю и Кошларю – Симерия – окончательный приём работ, в периоде гарантии. В 2021 г. состоялся приём по окончанию работ для участка Кошларю – Винцу де Жос (33,02 км);

▪ работы по устройствам сигнализации, ERTMS – контракт на этапе развёртывания, реализовано 87,10 %. С апреля 2021 г. началось тестирование в целях приёма работ.

→ *Реабилитация железнодорожной линии Брашов – Симерия, которая является частью IV Панъевропейского коридора, для обеспечения движения пассажирских поездов с максимальной скоростью 160 км/ч и грузовых поездов с максимальной скоростью 120 км/ч, участок Сигишоара – Кошларю.*

Стадия:

▪ работы завершены для участков Сигишоара – Ацел, Ацел – Микэсаса и Микэсаса – Кошларю – окончательный приём работ, в периоде гарантии;

▪ работы по устройствам сигнализации, ERTMS – контракт на этапе развёртывания, реализовано 96,95 %. С апреля 2021 г. началось тестирование в целях приёма работ.

→ *Реабилитация железнодорожной линии Брашов – Симерия, которая является частью Коридора Рейн – Дунай, для движения пассажирских поездов с максимальной скоростью 160 км/ч и грузовых поездов с максимальной скоростью 120 км/ч, участок: Брашов – Сигишоара, подучастки: № 1 Брашов – Апаца и № 3 Каца – Сигишоара.*

Стадия: контракт на выполнение работ был подписан в 2020 г. и находится на этапе развёртывания.

→ *Реабилитация железнодорожной линии Брашов – Симерия, которая является частью Коридора Рейн – Дунай, для движения пассажирских поездов с максимальной скоростью 160 км/ч и грузовых поездов с максимальной скоростью 120 км/ч, участок: Брашов – Сигишоара, подучасток: № 2 Апаца – Каца.*

Стадия: выполнение работ по контракту, который был подписан в 2020 г. и в данный момент находится на этапе развёртывания.

→ *Проектирование и выполнение работ по инвестиционному объективу «Модернизация железнодорожной линии Бухарест Норд – Международный Аэропорт «Генри Коандэ» Бухарест – Первый этап: Соединение железной дороги с Терминалом T1, Международный Аэропорт «Генри Коандэ» Бухарест».*

Стадия: работы были завершены; приём по окончанию работ состоялся в апреле 2021 г.

→ *Проектирование и выполнение работ по инвестиционному объективу «Модернизация железнодорожной линии на участке Бухарест Норд – Жилава – Джурджу Норд – Джурджу Норд Госграница – Группа 1. Возобновление железнодорожного движения по мосту через реку Арджеиш, между Видра и Комана».*

Стадия: контракт на выполнение работ находится на этапе развёртывания, начиная с 2021 г.

→ *Работы по реабилитации мостов, малых мостов и железнодорожных туннелей – Региональный филиал железных дорог Тимишоара.*

Стадия: контракт на выполнение работ находится на этапе развёртывания, реализовано 92 %.

→ *Работы по реабилитации мостов, малых мостов и железнодорожных туннелей – Региональный филиал железных дорог Клуж.*

Стадия: Группа 4 – 1 мост и 2 малых моста – реализовано 95 %.

→ *Работы по реабилитации мостов, малых мостов и железнодорожных туннелей – Региональный филиал железных дорог Крайова.*

Стадия:

▪ Группа 1 – 99 % – 2 объектива были приняты по завершению работ в течение 2021 г., работы проводятся по одному объективу;

▪ Группа 2 – 100 % – окончательный приём состоялся в 2021 г.;

▪ Группа 3 – 95,50 % – 6 объективов были приняты по завершению работ в течении 2021 г., работы проводятся по трём объективам.

### **Железные дороги Словацкой Республики (ЖСР)**

В 2021 году перевезено 45,67 млн. пассажиров (-2,2 % к 2020 году), в т.ч. в международном сообщении - 2,1 млн. пассажиров (+35,5 % к 2020 году.).

В 2021 году перевезено 31,4 млн. тонн грузов (26,2 млн. тонн в 2020 году), в т.ч.: международные перевозки - 22,9 млн. тонн, внутригосударственные перевозки - 3,2 млн. тонн.

В 2021 году компания ЗССК Карго перевезла 658 партий грузов, 762 вагона и 94 контейнера с использованием накладной ЦИМ/СМГС. В рамках экспорта грузы по накладной ЦИМ/СМГС не перевозились. Все экспортные грузы перевозились напрямую по накладной СМГС. В рамках импорта было перевезено 393 партии, 362 вагона и 76 контейнеров. Основной объём перевозок занимали химикаты, строительные материалы и нефтепродукты из страны-отправителя Украины и России. В рамках транзита было перевезено 222 партии, 357 вагонов и 18 контейнеров. Транзитные грузы перевозились из стран-отправителей Украина и Россия и предназначались в основном для Чешской Республики и Германии.

В 2021 году проведены следующие работы на объектах инфраструктуры:

- модернизация железнодорожного пути Жилина – Кошице, участок Липтовски Микулаш – Попрад Татры (вне), 1-й этап (Попрад – Лучивна);

- ЖСР, достройка сортировочной станции Жилина Тепличка и относящейся к ней железнодорожной инфраструктуры в узле Жилина – проектная документация, реализация;

- ЖСР, Модернизация железнодорожного пути Пухов – Жилина, для путевой скорости до 160 км/час – 1-й этап (Пухов – Поважска Тепла);

- ЖСР, введение системы GSM-R на пути Варин – Кошице – Чиерна-над-Тисоу госграница;

- модернизация двух участков железнодорожного пути государственная граница ЧР/СР – Девинска Нова Вес;

- модернизация железнодорожного пути Девинска Нова Вес – госграница СР/ЧР, участок Малацки-Куты,

- электрификация пути Ганиска при Кошицах – Молдава-над-Бодвоу, реализация.

В 2021 году в ЗССК завершена модернизация 50 пассажирских вагонов 2-го класса Vmz и 7 пассажирских вагонов 1-го класса Amrz. Кроме того, ЗССК ввела в эксплуатацию следующие новые электрические и дизельные поезда:

- 3 электрических поезда серии 495.95 (зубчатый электрический поезд узкоколейки для комбинированного сцепления и зубчатого привода в Высоких Татрах);
- 15 электропоездов серий 660 и 661;
- 4 дизельных поезда серии 861.

План восстановления парка грузовых вагонов в 2021 году предусматривал переоборудование грузовых вагонов под тормозные колодки LL – бесшумные вагоны. До 2021 года совместно ЕСМ и ЗССК Карго переоборудовано под тормозные колодки LL 2848 вагонов. В 2021 году был успешно завершён проект переоборудования 2050 вагонов под тормозные колодки LL. В 2022 году планируется принять участие во 2-м проекте ЕС по переоборудованию 2819 вагонов под тормозные колодки LL.

В целях повышения гибкости, усовершенствования составления графиков и планирования периодического технического обслуживания к 2021 году ЗССК Карго оснастила 5000 грузовых вагонов датчиками GPS. В 2022 году планируется оснастить вагоны датчиками GPS в количестве 1000 шт.

В настоящее время компания ЗССК Карго располагает 21 ед. движущих рельсовых транспортных средств (серия 363) после реконструкции и радиостанциями GSM-R на 143 движущих рельсовых транспортных средствах зависимой тяговой силы и 58 движущих рельсовых транспортных средствах независимой тяговой силы.

В рамках работы по вопросу облегчения пересечения границ на железнодорожном транспорте, учитывая, что Словацкая Республика и соседние страны, кроме Украины, являются частью Шенгенской зоны ЕС, формальные ограничения на пересечение границ по железной дороге для пассажиров отсутствуют.

В международных трансграничных перевозках с Украиной, на которые значительно повлияли принятые меры по противодействию распространения COVID-19, в 2021 году (в пределах сообщения Кошице – Мукачево) соблюдались стандартные правила пересечения государственной границы.

В 2021 году компания ЗССК Карго внедрила следующие приложения:

- мобильное приложение для поддержки работы машинистов поездов в области предоставления законом установленных документов (руководства GVD, правила, директивы, приказы и т.д.) и поддержки оперативного управления движением поездов на железнодорожной инфраструктуре Словацкой Республики;
- мобильное приложение для поддержки работы с накладной при оформлении отправки на железнодорожном дворе;
- функциональные возможности, связанные с оптимизацией работы с накладными на станции отправления с прямой связью с качеством информации, предоставляемой следующему перевозчику – данными накладной;
- мобильное приложение для поездных бригад для поддержки работы поездов при обработке грузов с прямым влиянием на качество информации, предоставляемой следующим перевозчикам – предварительная регистрация поезда/составление поезда.

**АО «Узбекистон темир йуллари» (Узбекские железные дороги, УТИ)**

В 2021 году перевезено 7968,231 тыс. пассажиров (127 % к уровню 2020 года), в том числе в прямом сообщении – 19,259 тыс. пассажиров (9 % к уровню 2020 года).

Пассажирооборот составил 3130,153 млн. пасс. км (175 % к уровню 2020 года).

Объёмы перевозок грузов составил 98 874,7 тыс. тонн, из них в международном сообщении: импорт – 18 655,4 тонн, экспорт – 11 901,3 тонн, транзит – 8507,2 тонн.

В 2021 году были организованы следующие новые контейнерные маршруты:

- Асака – Ходжадавлет (эксп.) – Турменбаши-I порт (перев. эксп.) – Баку Торговая Пристань;
- Бухара 2 – Ходжадавлет (эксп.) – Турменбаши-I порт (перев. эксп.) – Бёюк-Кясик (эксп.) – Алхалкалаки (эксп.);
- Чукурсай – Ташкент – Сергели – Келес (эксп.) – Актау (порт) – Бёюк-Кясик (эксп.) – Алхалкалаки (эксп.);
- Джизак – Келес (эксп.) – Семиглавый Мар (эксп.) – Злынка (эксп.) – Брест-Центральный (эксп.);
- Чукурсай – Ташкент – Сергели – Назарбек – Аблык – Асака – Келес (эксп.) – Кулунда (эксп.) – Камышовая (эксп.).

АО «Узбекистон темир йуллари» не является участником по использованию накладной ЦИМ/СМГС.

В 2021 году новые железнодорожные линии не вводились.

За 2021 электрифицирована железнодорожная линия «Пап – Наманган – Андижан», протяжённостью 145 км.

В целях увеличения пропускной способности поездов, обработки грузовых вагонов и своевременной доставки грузов в 2021 году были выполнены следующие работы:

- в результате реконструкции перегона «Акча – Аблык», весовая норма поездов в данном участке увеличена с 2200 до 3900 тонн брутто;
- по станциям Чукурсай, Ташкент, Хамза и Сергели сданы в эксплуатацию новые электрифицированные приёмоправочные и выставочные пути. В результате реконструкции стрелочных горловин на данных станциях увеличена перерабатывающая способность вагонов и поездов;
- по станциям Уртаул, Фархад, Зарбдор, Хаваст, Коканд, Бувайда, Кувониш, Питняк, Сариясия и Тангимуш восстановлены временно демонтированные пути. В результате на данных станциях увеличена пропускная способность поездов.

В 2021 году промышленными предприятиями АО «Узбекистон темир йуллари» было построено всего 402 грузовых вагона, в том числе 244 полувагона, 30 цистерн для перевозки кислоты, 28 цистерн для перевозки сжиженного газа, 73 хоппер-цементовоза, 12 вагонов-хопперов для перевозки минеральных удобрений, 15 платформ для перевозки крупнотоннажных контейнеров.

Согласно плану работы по ремонту и модернизации грузовых вагонов на 2021 год, в вагонных депо и на заводах был произведён плановый ремонт 6738 единиц грузовых вагонов. Из них 4509 единиц деповским ремонтом, 183 – капитальным ремонтом, 2046 – капитально-восстановительным ремонтом с продлением срока службы на 5 лет.

В 2021 году было произведено 30 единиц электровозов консорциума CNTIC-CRRC DLOCO (КНР), из которых 8 единиц пассажирские серии 2O'z-UY и 22 единицы грузовой серии 2O'z-ELR.

При этом было приобретено 2 высокоскоростных пассажирских электропоезда Talgo-250 и 4 вагона экономкласса.

В АО «Узбекистон темир йуллари» начата реализация проекта «Бухара-Ургенч-Хива», будет электрифицировано 452 км пути и организовано высокоскоростное движение пассажирских поездов.

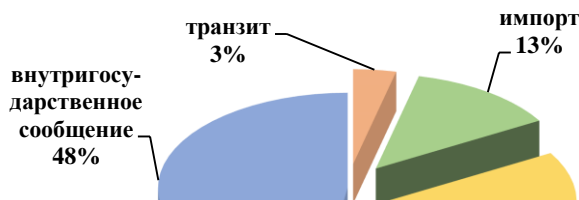
В течение 2021 года были организованы новые пассажирские маршруты по следующим направлениям:

- высокоскоростной поезд № 63-64, сообщения Ташкент – Наманган – Андижан – Ташкент;
- высокоскоростной поезд № 11-12, сообщения Ташкент – Бухара – Ташкент.
- высокоскоростной поезд № 770-769, сообщения Ташкент – Бухара – Ташкент.

### АО «Украинская железная дорога» (АО «Укрзализныця», УЗ)

Грузовые перевозки железнодорожным транспортом Украины за 2021 год составили 314,3 млн. тонн грузов, что по сравнению с 2020 годом больше на 8,9 млн. тонн или на 2,9 %.

Структура объёмов перевозок по видам сообщений



Увеличились объёмы перевозок во внутригосударственном сообщении на 6,4 млн. тонн (+4,5 %) до 149,8 млн. тонн, импорте на 4,1 млн. тонн (+11,2 %) до 40,6 млн. тонн. Экспорт составил 112,4 млн. тонн, что меньше уровня 2020 года на 0,6 млн. тонн (-0,5 %). Транзитные перевозки снизились на 1,0 млн. тонн (-8,3 %) до 2,0 млн. тонн.

В течение 2021 года по унифицированной накладной ЦИМ/СМГС осуществлено 66 133 отправки грузов, что на 34 % больше количества отправок 2020 года (43 548 отправок). Из них 65 975 вагонов (экспорт – 32 609, импорт – 24 420, транзит – 8946) и 158 контейнеров (экспорт – 158, импорт – 0, транзит – 0).

Основной груз, перевозимый по накладной ЦИМ/СМГС:

- экспорт: в Румынию – древесина топливная; щепы; прокат плоский из железа; плиты керамические; древесные отходы; каолин; лесоматериалы из сосны; опилки; кирпичи керамические строительные; смеси нитрата аммония; брёвна из пихты; портландцемент; цементы неокрашенные или окрашенные; гофрированные листы из цемента; шлак и зола; мочевины; ферросилиций;

швеллеры из железа; прутки из железа; смолы каменноугольные; трубы, трубки и профили полые из железа; соль столовая; в Словакию – порожние контейнеры большой грузоподъёмности; гидроксид натрия; смолы каменноугольные; продукция «бензол», содержащая более 50 % бензола; стальные кованные рабочие валки; в Чехию – прокат плоский из железа;

- импорт: из Румынии – порожние вагоны; кирпичи керамические строительные; древесина топливная; древесные отходы; щепа;

- транзит: бумага и картон; сульфиды мышьяка; сульфат аммония; метанол; целлюлоза из Российской Федерации в Румынию; порожние вагоны из Румынии в Российскую Федерацию, Венгрию, Республику Беларусь; изделия из цемента; плиты древесноволокнистые; лесоматериалы из пихты; фанера клеёная; щепа; лесоматериалы из сосны; хлорид калия; опилки из Республики Беларусь в Румынию; масла тяжёлые из нефти из Республики Беларусь в Венгрию; стеатит природный из Венгрии в Российскую Федерацию.

В течение 2021 года по территории Украины курсировали международные контейнерные поезда и поезда комбинированного транспорта по следующим маршрутам:

- Литва (Драугисте-Порт – Кяна) – Беларусь (Гудогай – Словечно) – Украина (Бережесть – Одесса/Черноморск/Паромная/Могилёв-Подольский/Одесса-Сортировочная/Измаил) – Грузия (Поти/Батуми – Гардабани) – Азербайджан (Бёюк-Кясик – Алят)/ Болгария (Варна – София)/ Молдова (Вэлчинец – Джурджулешть/Етулия/Унгень) – Украина (Фрикацей/Рени – Рени-Порт)/ Румыния (Яссы) – «Викинг»;

- Эстония (Таллинн – Валга) – Латвия (Лугажи – Индра) – Беларусь (Бигосово – Словечно) – Украина (Бережесть – Черноморск/Паромная/Одесса-Порт/Могилёв-Подольский) – Молдова (Вэлчинец – Джурджулешть/Етулия/Унгень) – Украина (Фрикацей/Рени – Рени-Порт) – ZUBR;

- Литва (Драугисте-Порт – Кяна) – Беларусь (Гудогай – Словечно) – Украина (Бережесть – Бровары);

- Китай – Казахстан (Достык/Алтынколь – Илецк) – Российская Федерация (Канисай – Суземка) – Украина (Зерново – Чоп/Изюв/Батеве) – Словакия/Польша/Венгрия;

- Китай – Казахстан (Достык/Алтынколь – Елимай/Илецк) – Российская Федерация (Карталы/Канисай – Красное) – Беларусь (Осиновка – Горынь) – Украина (Удрицк – Изюв) – Польша;

- Китай – Монголия – Россия (Наушки – Суземка) – Украина (Зерново – Батеве) – Венгрия;

- Китай – Россия (Забайкальск/Находка-Восточная – Суземка) – Украина (Зерново – Изюв) – Польша;

- Словакия/Польша – Украина (Чоп/Изюв – Казачья Лопань) – Россия (Красный Хутор-Озинки) – Казахстан (Семиглавый Мар – Достык/Алтынколь) – Китай;

- Китай – Монголия – Россия (Наушки – Суземка) – Украина (Зерново – Киев-Лиски);

- Китай – Монголия – Россия (Наушки – Соловей) – Украина (Тополи – Черноморская);

- Китай – Казахстан (Достык/Алтынколь – Илецк) – Россия (Канисай – Красный Хутор) – Украина (Казачья Лопань – Киев-Лиски);

- Российская Федерация (Череповец П/Кошта – Суземка) – Украина (Зерново – Изов) – Польша (Хрубешув – Замосць);
- Россия (Шушары – Суземка) – Украина (Зерново – Запорожье I);
- Украина (Киев-Лиски – Зерново) – Россия (Суземка – Белый Раст/Орехово-Зуево/Тучково).

Потенциал украинских железных дорог позволяет наращивать объёмы и формировать контейнерные поезда в новых направлениях.

В 2021 году организованы и курсируют более 90 контейнерных поездов, в том числе 17 международных. Из общего количества международных поездов в 2021 году организованы 3 поезда в следующих направлениях: Россия – Украина, Китай – Казахстан – Россия – Украина, Словакия/Польша – Украина – Россия – Казахстан – Китай.

Также организована возможность перевозки контейнерных поездов по Транскаспийскому международному транспортному маршруту, в сообщении: страны Европы – Украина (Чоп/Батеве/Изов/Мостиска/Вадул-Сирет – Паромная – Грузия (Поти/Батуми – Гардабани) – Азербайджан (Бёюк-Кясик – Алят) – Казахстан (Актау-Порт – Достык) – Китай с использованием паромных переправ Черного моря (Черноморск – Потти/Батуми) и Каспийского моря (Алят – Актау-Порт).

Пассажирооборот на железных дорогах Украины в 2021 году составил 15 679,6 млн. пасс. км, что на 46,2 % выше уровня 2020 года (10 673,7 млн. пасс. км). Из них по разным видам сообщения перевозки составили:

- в дальнем сообщении – 13 202,9 млн. пасс. км, что на 58,7 % выше прошлого 2020 года (8319,4 млн. пасс. км);
- в международном сообщении – 15,1 млн. пасс. км, что на 87,9 % меньше прошлого 2020 года (124,9 млн. пасс. км);
- во внутреннем сообщении – 13 187,8 млн. пасс. км, что на 60,9 % выше прошлого 2020 года (8194,4 млн. пасс. км);
- в пригородном сообщении – 2476,7 млн. пасс. км, что на 5,2 % выше прошлого 2020 года (2354,4 млн. пасс. км).

В 2021 году АО «Укрзалізниця» проводилась работа по возобновлению курсирования пассажирских поездов в международном сообщении, приостановленного в 2020 году с целью предотвращения распространения на территории Украины COVID-19. По итогам согласования с перевозчиками стран назначения и проследования с учётом эпидемиологической ситуации с 01.06.2021 было полностью возобновлено сообщение с Венгрией и Австрией, с 01.07.2021 – со Словакией, на конец года практически возобновлено сообщение с Польшей.

Кроме того, с целью предотвращения распространения на территории Украины COVID-19, с 21.10.2021 на железнодорожном транспорте введены ограничения, в соответствии с которыми посадка в поезд осуществляется только при наличии одного из следующих документов (кроме проездного документа и документа, удостоверяющего личность):

- документа о получении хотя бы одной дозы вакцины против COVID-19 или о прохождении полного курса вакцинации;
- документа, подтверждающего получение полного курса вакцинации (международный, внутренний или иностранный сертификат о вакцинации против COVID-19); в том числе цифрового;



- отрицательного результата тестирования на COVID-19 методом ПЦР или экспресс-теста на определение антигена коронавируса SARS-CoV-2, сделанного не более чем за 72 часа до поездки.

Совершенствование процедуры пересечения границы является важной составляющей упрощения процедур международной торговли и логистики в Украине.

С целью сокращения времени, отведённого на пересечение границы, АО «Укрзалізниця» провела ряд переговоров с Государственной таможенной службой Украины, результатом которых стало подписание «Соглашения об информационном сотрудничестве между Государственной таможенной службой Украины и акционерным обществом “Украинская железная дорога”». Одновременно, с целью оценки таможенными органами рисков при ввозе товаров сторонами подписан «Протокол об информационном обмене для формирования общей декларации прибытия» на въезжающие на таможенную территорию Украины поезда. Это первый шаг в оптимизации проведения контрольных процедур при перемещении грузов через государственную границу. Также подготавливаются последующие протоколы по организации информационного обмена, которые направлены на упрощение процессов обработки поездов на пограничных передаточных станциях и процедуры выдачи импортных грузов на станциях назначения.

Реализация работ осуществляется по следующим направлениям:

1) упрощение и сокращение времени обработки на пограничных передаточных станциях импортных и транзитных грузов, а именно предоставление на пограничной передаточной станции таможенным органам поездам передаточной ведомости в электронном виде;

2) организация электронного документооборота по реализации функции доставки грузов в таможенную зону назначения (на станцию назначения) с получением от таможенных органов электронного сообщения о проведении таможенного оформления груза и служащее разрешением его выдачи грузополучателю;

3) предоставление перевозчику информации об оформленных таможенными органами Украины декларациях на порожние вагоны, принадлежащие нерезидентам Украины, которые ввозятся как транспортные средства коммерческого назначения.

В 2021 году на железных дорогах региональных филиалов АО «Укрзалізниця» были выполнены основные планово-предупредительные ремонтно-путевые работы и работы по модернизации объектов инфраструктуры:

- реконструкция пути – 194,3 км;
- капитальный ремонт пути – 127,1 км;
- средний ремонт пути – 821,8 км;
- работы для усовершенствования энергодиспетчерского управления и технического переоснащения диспетчерских пунктов;
- реконструкция распределительных устройств тяги;
- работы по модернизации устройств автоматики и связи.

На протяжении 2021 года проводились работы по приобретению нового и модернизации существующего подвижного состава:

- региональными филиалами и филиалами АО «Укрзалізниця» отремонтировано 20 414 грузовых вагонов, в т. ч. деповским ремонтом – 13 431 ед., капитальным ремонтом – 1276 ед., модернизировано вагонов деповским

ремонт с продлением срока службы – 414 ед. и капитальным ремонтом с продлением срока службы – 5293 ед.;

- вагоноремонтными филиалами построено 10 полувагонов и 1 фитинговую платформу;
- выполнен капитальный ремонт одного электропоезда Skoda EJ675;
- проведены текущие ремонты пяти электропоездов ЭКр-1 и одного дизель-поезда ДПКр-3;
- приобретено 3 дизель-поезда ДПКр-3;
- выполнен капитальный и деповский ремонты 10 вагонов межрегиональных поездов локомотивной тяги;
- отремонтировано (деповским, капитальным ремонтом и капитально-восстановительным ремонтом) 1167 пассажирских вагонов;
- согласно программе обновления подвижного состава в течение 2021 года получено 20 ед. новых пассажирских вагонов;
- для моторвагонного подвижного состава проведена модернизация 52 секций электропоездов и выполнен капитальный ремонт 16 секций электропоездов и 2 секций дизель-поездов;
- в условиях локомотиворемонтных заводов выполнен капитальный ремонт с продлением срока службы и модернизацией 119 локомотивов, отремонтировано 9 локомотивов в объёме КР-1 с модернизациями, а также 6 локомотивов в объёме КР-2.

Кроме того, в течение 2021 года АО «Укрзалізниця» проводились работы по реализации проекта обновления локомотивного парка, в частности, реализованы первоочередные шаги по обновлению электровозного парка. Верховной Радой Украины 01.07.2021 г. ратифицировано Рамочное соглашение между Правительством Украины и Правительством Французской Республики относительно официальной поддержки обновления парка грузовых электрических локомотивов акционерного общества «Украинская железная дорога», реализация которого должна позволить закупку 130 ед. грузовых электровозов компании Alstom Transport SA с локализацией их производства в Украине.

С целью проведения структурной реформы АО «Укрзалізниця» разработана Стратегия на 2019-2023 годы, согласованная распоряжением Кабинета Министров Украины от 12.06.2019 г. № 591 «О согласовании Стратегии акционерного общества «Украинская железная дорога» на 2019-2023 годы».

В июне-июле 2021 года наблюдательным советом Общества утверждён План реализации Стратегии на 2019-2023 годы, обновлённый в соответствии с приоритетами и состоянием реализации стратегических инициатив.

Вышеуказанным планом, а также Планом мер по реформированию железнодорожного транспорта, утверждённого распоряжением Кабинета Министров Украины от 27.12.2019 № 1411 предусмотрены структурные реформы АО «Укрзалізниця».

Согласно Стратегии, реорганизация Общества из региональной структуры в бизнес-сегменты предполагает изменение целевой структуры Общества, что обеспечит образование вертикально интегрированной системы управления, которая будет включать:

- корпоративный центр, который будет формировать политики деятельности вертикалей и контролировать их соблюдение, а также предоставлять корпоративные услуги;

- вертикаль грузовых перевозок и логистики, осуществляющую продажу соответствующих услуг;

- вертикаль пассажирских перевозок, которая будет организовывать продажу услуг пассажирских перевозок, в том числе путем заключения соответствующих соглашений с центральными органами исполнительной власти на организацию общественно важных перевозок в дальнем сообщении и с местными органами власти – на организацию общественно важных перевозок в пригородном сообщении;

- вертикаль инфраструктуры, которая будет содержать и обслуживать железнодорожную инфраструктуру, обеспечивать продажу услуг по доступу к железнодорожной инфраструктуре общего пользования;

- вертикаль производства и сервиса, обеспечивающую потребности Общества в восстановлении основных средств производства.

В 2021-2022 годах внимание АО «Укрзалізниця» сосредоточено на реализации инициатив в сфере пассажирских перевозок, включая отделение вертикали пассажирских перевозок от других направлений деятельности. В ближайшее время начнётся процесс концентрации активов пассажирских перевозок.

Выделение вертикали пассажирских перевозок позволит обеспечить прозрачность расходов для полноценного внедрения PSO (рыночной модели заказа транспортных услуг, при которой государство или местные власти оплачивают перевозчику стоимость социально значимых маршрутов).

Также происходит процесс подготовки вертикали локомотивного хозяйства к распределению бизнес-вертикалей Общества. В течение 2021 года начата процедура выделения локомотиворемонтного бизнеса в отдельный филиал, в частности актуализирована и согласована Концепция образования филиала «УЗ Локо Сервис» АО «Укрзалізниця». Целью создания филиала является выделение ремонтной составляющей, концентрация и специализация ремонтных локомотивных депо на отдельных видах ремонта подвижного состава и линейного оборудования.

### **АО Эстонская железная дорога (ЭВР)**

В 2021 году объём перевезённых грузов составил 12,759 млн. тонн, что на 10,6 % больше, чем в 2020 году. В международном сообщении перевезено груза 10,972 млн. тонн, увеличение к 2020 году составило 7,7 %.

За 2021 год перевезено 6,079 млн. пассажиров, что на 1,3 % больше к уровню 2020 года. Пассажиро-километры выполнены на 9,4 % больше к 2020 году и составили 290,3 млн. В международном (прямом – учёт пассажиров осуществляется по дате продажи проездных документов) сообщении перевозка пассажиров не осуществлялась. В 2020 году было перевезено 7,760 тыс. чел.

Новые контейнерные маршруты (согласно плану формирования поездов): не вводились.

Перевозка грузов с использованием унифицированной накладной ЦИМ/СМГС в 2021 году не проводилась. Ввода новых железнодорожных линий – не было.

Приобретение нового подвижного состава:

- закупка грузовых вагонов в инвентарный парк не производилось;
- закупка грузовых вагонов в собственность юридических лиц – 210 ед.

Одна из стратегических целей Eesti Raudtee – увеличение скорости движения пассажирских поездов в направлениях Тарту и Нарва. Начаты работы по выпрямлению изогнутых участков пути. Закончено строительство нового железнодорожного моста через реку Эмайыги.

Основные инвестиции Eesti Raudtee были направлены на автоматизацию процессов управления движением, модернизацию систем безопасности, увеличение пропускной способности железной дороги, увеличение скорости и электрификацию. В рамках проекта модернизации переездов устаревшая технология будет заменена более новыми и надёжными решениями. Проект включает обновление светофоров, шлагбаумов, счётчиков осей и шкафов с оборудованием на переездах. На пешеходных переходах впервые установят светофорную систему предупреждения пешеходов, создадут новую систему мониторинга и обновят мачтовые подстанции на переездах. В ближайшее время будет проведена модернизация 103 переездов и 8 переходов.

В 2021 году предпринимались следующие меры по обеспечению бесперебойного функционирования железнодорожного транспорта в условиях пандемии коронавирусной инфекции COVID-19:

- распространение среди своих сотрудников мер защиты для предотвращения распространения вируса;
- перевод большей части офисных работников в удалённый режим работы (встречи были перенесены на виртуальные платформы, ежедневные обзоры ситуации в стране и на предприятии).