

№ 3-4 / 2024



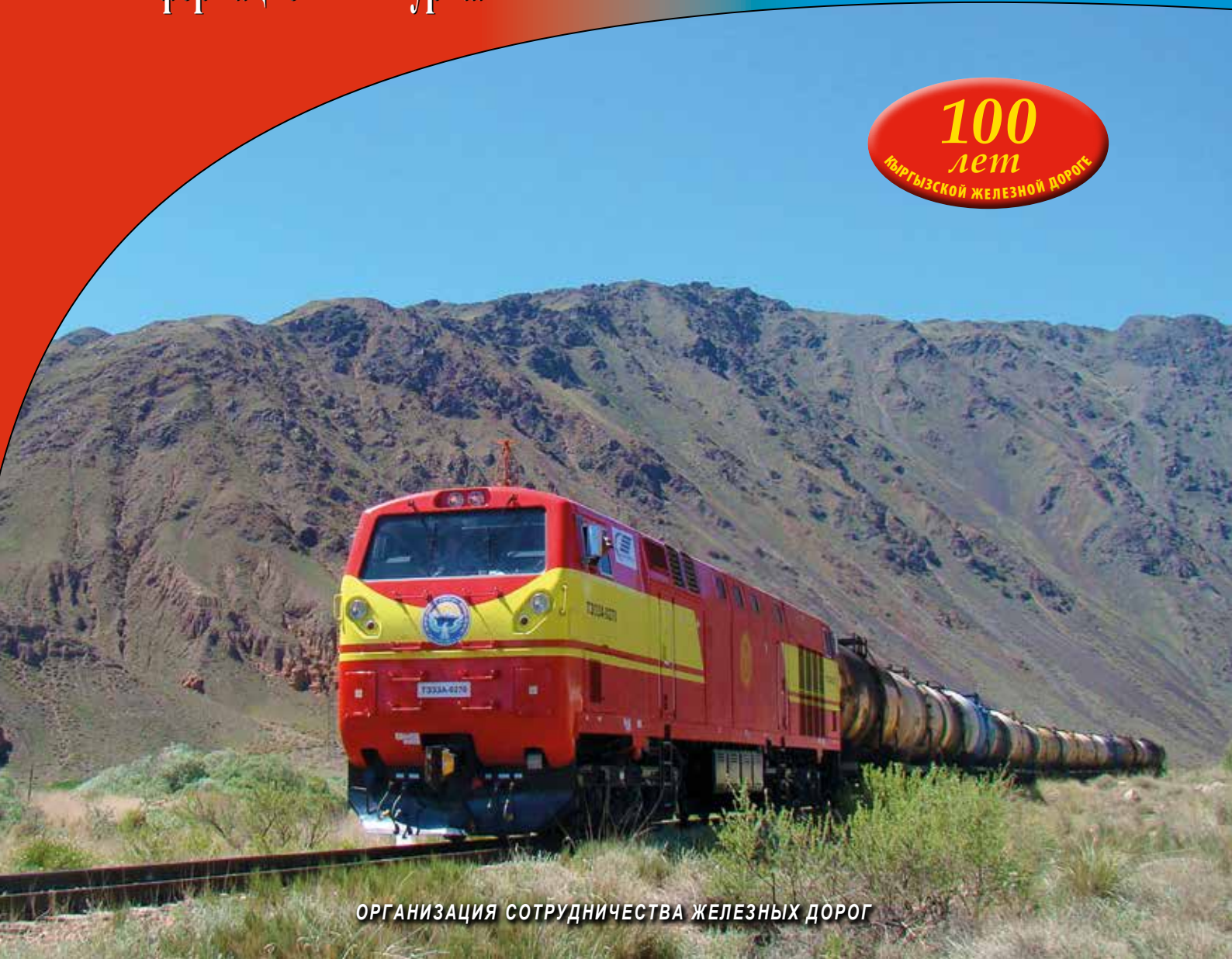
Бюллетень ОСЖД

Бюллетень ОСЖД

Технико-экономический
информационный журнал



100
лет
КЫРГЫЗСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ



ОРГАНИЗАЦИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

ISSN 0208-869X

Бюллетень ОСЖД

№ 3-4 / 2024 (395-396)

67 год издания



ИЗДАТЕЛЬ

Комитет Организации сотрудничества
железных дорог (ОСЖД)

РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ

доц. Сергей Кабенков (председатель)

к.э.н., проф. Мирослав Антонович

инж.-экон. Зубайда Аспаева

инж. Радован Вонапалекский

инж. Зураб Козмава

MS Марио Матта

инж. Чжу Хайфэн



РЕДАКЦИЯ

Главный редактор: Сергей Кабенков

Редактор: Чжу Хайфэн

Секретари: Т. Корнилюк, А. Глоговска

Адрес: 00-681 Варшава, ул. Хожа 63/67

Телефон: (+4822) 657-36-17; (+4822) 657-36-18

Факс: (+4822) 621-94-17; (+4822) 657-36-54

osjd@osjd.org.pl; <https://osjd.org/>

СДАНО В НАБОР: 12 июля 2024 г.

ПОДПИСАНО К ПЕЧАТИ: 17 июля 2024 г.

На первой странице обложки



33, 58, 72-80, 84



1, 6, 44, 46, 51, 54, 81, 89, 94

Вверху:

Слева:

Новый подвижной состав и технологии на железных дорогах ОСЖД. Подробнее – на стр. 33, 58, 72-80 и 84.

Справа:

Работа в области развития грузовых железнодорожных перевозок на пространстве ОСЖД. Подробнее – на стр. 1, 6, 44, 46, 51, 54, 81, 89 и 94.

Внизу:

100 лет Кыргызской железной дороге. Подробнее – на стр. 21.



21

Бюллетень ОСЖД выходит шесть раз в год на китайском, английском и русском языках. Бюллетень на желаемом языке можно выписать путём непосредственного заказа через Комитет ОСЖД, 00-681 Варшава, ул. Хожа 63/67, Республика Польша. Все публикации Бюллетеня могут быть использованы с указанием источника и автора.

Печатается в типографии PAB-Font s.c.,
03-450 Варшава, ул. Ратушова 11
Телефон: (+48) 22 814-10-34
e-mail: biuro@pabfont.pl

СОДЕРЖАНИЕ

• LI сессия Совещания Министров ОСЖД (информационное сообщение)	1
• XXXVIII заседание Конференции Генеральных директоров в Ашхабаде: итоги, решения, перспективы (информационное сообщение)	6
• 100 лет Кыргызской железной дороге (статья представлена ГП «НК "Кыргыз темир жолу"»)	21
• Мирослав АНТОНОВИЧ – Комитет ОСЖД Об этике в управлении на железнодорожном транспорте	27
• К.т.н. Александр ЛУВИШИС Водородные поезда на железных дорогах ОСЖД и мира	33
• Раздел «О работе ОСЖД»:	
- «Заседания членов Комитета ОСЖД»	41
- «Совещание Комиссии ОСЖД по грузовым перевозкам по темам "Актуализация ГНГ" и "Актуализация Перечня грузовых станций железных дорог ОСЖД"»	44
- «Деятельность ОСЖД по актуализации тарифов на международные железнодорожные грузовые перевозки»	46
- «Совещание представителей Сторон Соглашения о перевозке контейнеров в составе контейнерных поездов в международном сообщении»	51
- «Совершенствование Договора о ПГВ»	54
- «Работа в области инфраструктуры и подвижного состава»	58
• Раздел «О сотрудничестве ОСЖД»	69
• Раздел «Новости железных дорог»	70
• Раздел «Международные конференции, семинары и выставки»	81
• Раздел «Присоединённые предприятия ОСЖД»	94

ИЗДАТЕЛЬ

• 铁组第五十一届部长会议 (消息报道)	1
• 在阿什哈巴德举行的第三十八次总局长会议: 总结、决议和前景 (消息报道) ..	6
• 吉尔吉斯斯坦铁路开通一百周年 (吉尔吉斯斯坦国有铁路公司文章)	21
• 铁组委员会主席米罗斯拉夫·安东诺维奇: 关于铁路运输管理中的道德问题 ..	27
• 技术科学副博士亚历山大·卢维希斯: 铁组和世界铁路上的氢动力列车	33
• 铁组工作	
— 铁组委员会委员定期会议	41
— 铁组货物运输专门委员会“修订通用货物品名表 (GNG)” 和“修订铁组铁路货运站一览表”专题会议	44
— 铁组关于修订国际铁路货物运输运价规程的工作	46
— 《国际联运集装箱列车中的集装箱运输协定》协定方代表会议	51
— 完善货车规则协议	54
— 基础设施和机车车辆方面的工作	58
• 铁组合作	69
• 铁路新闻	70
• 国际大会、研讨会和展览	81
• 铁组加入企业	94

CONTENTS

• Session LI of the OSJD Ministerial Conference (press-release)	1
• Meeting XXXVIII of the Conference of General Directors in Ashgabat: Summary, Decisions, Prospects (press-release)	6
• 100 Years of Kyrgyz Railway (the article has been provided by the "Kyrgyz Temir Zholu NC" State Enterprise)	21
• Mirosław ANTONOWICZ – OSJD Committee Ethics in Railway Transport Management	27
• Alexander LUVISHIS, PhD Hydrogen Trains on the Railways of OSJD and the World	33
• Section "OSJD Activities":	
- "Meetings of the OSJD Committee members"	41
- "Meeting of the OSJD Commission on Freight Traffic on the subjects 'Updating the GNG' and 'Updating the List of freight stations of the OSJD railways'"	44
- "OSJD activities towards updating tariffs in international railway freight traffic"	46
- "Meeting of the representatives of the Parties to the Agreement on the carriage of containers as part of container trains in international traffic"	51
- "Updating the PGW Agreement"	54
- "Works in the field of infrastructure and rolling stock"	58
• Section "OSJD Cooperation"	69
• Section "Railway News"	70
• Section "International Conferences, Seminars and Exhibitions"	81
• Section "OSJD Affiliated Enterprises"	94

INHALTSVERZEICHNIS

• LI. Tagung der Ministerkonferenz der OSShD (Pressemitteilung)	1
• XXXVIII. Sitzung der Konferenz der Generaldirektoren in Ashgabat: Zusammenfassung, Entscheidungen, Perspektiven (Pressemitteilung)	6
• 100 Jahre Kirgisische Eisenbahn (der Artikel wurde vom Staatsunternehmen „Kyrgyz Temir Zholu NC“ bereitgestellt) ...	21
• Mirosław ANTONOWICZ – Komitee der OSShD Ethik im Eisenbahntransportmanagement	27
• Alexander LUVISHIS, PhD Wasserstoffzüge auf den Eisenbahnen der OSShD und der Welt	33
• Abschnitt „Aktuelles aus der Arbeit der OSShD“:	
- „Sitzungen der Mitglieder des OSShD-Komitees“	41
- „Sitzung der OSShD-Kommission für Güterverkehr zu den Themen „Aktualisierung des GNG“ und „Aktualisierung der Liste der Güterbahnhöfe der OSShD-Eisenbahnen“	44
- „Aktivitäten der OSShD zur Aktualisierung der Tarife im internationalen Eisenbahngüterverkehr“	46
- „Treffen der Vertreter der Vertragsparteien des Übereinkommens über die Beförderung von Containern als Teil von Containerzügen im internationalen Verkehr“ ..	51
- „Aktualisierung des PGW-Übereinkommens“	54
- „Aktivitäten im Bereich Infrastruktur und Fahrzeuge“	58
• Abschnitt „Über die Zusammenarbeit der OSShD“	69
• Abschnitt „Aktuelles der Eisenbahnen“	70
• Abschnitt „Internationale Konferenzen, Seminare und Ausstellungen“	81
• Abschnitt „OSShD angegliederte Unternehmen“	94

LI сессия Совещания Министров ОСЖД

В Комитете ОСЖД в г. Варшаве в период с 18 по 21 июня 2024 г. в очном формате прошла LI сессия Совещания Министров ОСЖД, в которой приняли участие члены Совещания Министров ОСЖД от следующих стран:

Азербайджанской Республики,
Республики Беларусь,
Республики Болгарии,
Венгрии,
Социалистической Республики Вьетнам,
Грузии,
Республики Казахстан,
Китайской Народной Республики,
Корейской Народно-Демократической Республики,
Республики Кореи,
Кыргызской Республики,
Лаосской Народно-Демократической Республики,
Латвийской Республики,
Монголии,
Республики Польша,
Российской Федерации,
Словацкой Республики,
Республики Таджикистан,
Республики Узбекистан,
Украины,
Чешской Республики,
Эстонской Республики.

Присутствовал также представитель Межправительственной комиссии (МПК) ТРАСЕКА.

Открывая сессию, Председатель Комитета ОСЖД Мирослав Антонович приветствовал все делегации, прибывшие в г. Варшаву для участия в очном формате, пожелал плодотворной и конструктивной работы и кратко проинформировал участников о всех направлениях деятельности ОСЖД, осуществляемой в настоящее время.

На повестке дня сессии стояли следующие вопросы:

- Отчёт о деятельности ОСЖД за 2023 год;
- Отчёт Ревизионной комиссии ОСЖД за 2023 год;
- рассмотрение результатов работы за 2023 год Комиссий ОСЖД по транспортной политике и стратегии развития и по транспортному праву;
- обсуждение хода работы Временной рабочей группы по вопросам профессионального обучения/подготовки в области железнодорожных перевозок;
- обсуждение целесообразности разработки проекта стратегии развития ОСЖД;
- Программа работы ОСЖД на 2025-й и последующие годы;
- рассмотрение вопросов, связанных с уплатой членских взносов и Бюджетом Комитета ОСЖД;



*Главы делегаций LI сессии Совещания Министров ОСЖД
(20.06.2024, г. Варшава)*

- определение местопребывания Комитета ОСЖД;
- распределение должностей в руководстве Комитета ОСЖД, председателей и специалистов в рабочих органах ОСЖД;
- назначение руководства Комитета ОСЖД;
- утверждение проекта предварительной повестки дня, места и даты проведения LI сессии Совещания Министров ОСЖД.

Совещание Министров ОСЖД отметило выполнение Программы и Плана работы ОСЖД за 2023 год и утвердило Отчёт о деятельности ОСЖД за 2023 год и отчёт Ревизионной комиссии ОСЖД за 2023 год.

В области транспортной политики и стратегии развития сессия одобрила результаты работы Комиссии ОСЖД по транспортной политике и стратегии развития за 2023 год, в том числе результаты работы консультативных встреч по железнодорожному транспортному коридору ОСЖД № 1, и поручила продолжить проведение работ по:

- актуализации «Комплексных планов совершенствования перевозок и развития железнодорожных транспортных коридоров ОСЖД №№ 1-13 до 2030 года»;
 - мониторингу реализации «Комплексных планов совершенствования перевозок и развития железнодорожных транспортных коридоров ОСЖД №№ 1-13 до 2030 года»;
 - актуализации Техничко-эксплуатационных паспортов железнодорожных транспортных коридоров ОСЖД №№ 1-13;
 - реализации положений Меморандумов о сотрудничестве в области технического, эксплуатационного и коммерческого развития железнодорожных транспортных коридоров ОСЖД;
 - актуализации Памятки ОСЖД Р 305-1 «Глоссарий ОСЖД»;
 - совершенствованию отчётов статистических данных ОСЖД по железнодорожному транспорту с учётом предоставления информации по установленной форме;
 - разработке мер, направленных на облегчение пересечения границ при международных железнодорожных перевозках в евроазиатском пространстве;
 - совершенствованию Соглашения об организационных и эксплуатационных аспектах комбинированных перевозок в сообщении Европа – Азия и актуализации Приложений I, II, III и IV к Соглашению с участием заинтересованных членов ОСЖД;
 - вопросам экологии и охраны окружающей среды на железнодорожном транспорте.
- Также сессия поручила заинтересованным странам – членам ОСЖД и рабочему аппарату



В зале проведения пленарного заседания LI сессии Совещания Министров ОСЖД (20.06.2024, г. Варшава)

Комиссии ОСЖД по транспортной политике и стратегии развития проанализировать состав предоставляемых данных по комплексным планам по совершенствованию перевозок и развитию железнодорожных транспортных коридоров ОСЖД и Техно-эксплуатационных паспортов железнодорожных транспортных коридоров ОСЖД №№ 1-13 и предоставить свои предложения на совещании Комиссии, которое состоится 5-8 ноября 2024 года.



В области транспортного права сессия приняла решение одобрить результаты работы Комиссии ОСЖД по транспортному праву за 2023 год и поручила продолжить работу:

- по совершенствованию СМПС и СИ к СМПС, СМГС и СИ к СМГС;
- ВРГ по вопросам товарораспорядительного документа Комиссии ОСЖД по транспортному праву – по созданию товарораспорядительного документа;
- ВРГ в области Правил перевозок опасных грузов Комиссии ОСЖД по транспортному праву – по актуализации Приложения 2 «Правила перевозок опасных грузов» к СМГС;
- ВРГ по разработке технических условий размещения и крепления грузов Комиссии ОСЖД по транспортному праву – по разработке технических условий размещения и крепления грузов в вагонах колеи 1520 мм;
- Комиссии ОСЖД по транспортному праву – по совершенствованию Приложения 6 «Руководство по накладной ЦИМ/СМГС» к СМГС в рамках проекта «Транспортно-правовая гармонизация ЦИМ/СМГС».

Принята к сведению информация о введении в действие с 1 мая 2024 года изменений и дополнений в СМПС и СИ к СМПС, а также с 1 июля 2024 года – в СМГС и СИ к СМГС.

Совещание Министров ОСЖД отметило важность завершения подготовки и внесения комплексных изменений с целью расширения сферы применения накладной СМГС для перевозки грузов с использованием водных участков пути.

Сессия одобрила Отчёт о ходе работы

*Президиум пленарного заседания 11 сессии
Совещания Министров ОСЖД (20.06.2024, г. Варшава)*

Временной рабочей группы по вопросам профессионального обучения/подготовки в области железнодорожных перевозок за июль 2023 года – март 2024 года и поддержала работу ВРГ по наполнению контента Web-портала информационного ресурса ОСЖД в сфере профессиональной подготовки и обучения.

ВРГ поручено продолжить выполнение работы по:

- разработке проектов документов ОСЖД, связанных с функционированием Академии ОСЖД, с последующим согласованием и утверждением их руководящими органами ОСЖД;
- формированию состава редакционной коллегии информационного интернет-ресурса ОСЖД в сфере профессионального обучения и подготовки в области железнодорожных перевозок – «Академия ОСЖД»;
- актуализации и сопровождению Web-портала информационного интернет-ресурса ОСЖД в сфере профессиональной подготовки и обучения – «Академия ОСЖД».

Также сессия решила продолжить работу:

- над типовыми программами обучения рекомендательного характера, повышения квалификации и подготовки персонала по применению нормативных правовых документов в области транспорта;
- по проведению пилотных проектов обучения в области подготовки и обучения персонала с приглашением заинтересованных организаций;
- по проведению конференций, семинаров, кру-



Делегация Комитета ОСЖД на пленарном заседании сессии Совещания Министров ОСЖД (20.06.2024, г. Варшава)

глых столов в области подготовки и обучения персонала, а также их проведению в рамках заседаний руководящих органов;

- по обмену лучшими практиками в сфере обучения и подготовки.

ВРГ поручено подготовить предложения по взаимосвязи между Комитетом ОСЖД и Академией ОСЖД и предложения по изменениям и дополнениям действующих документов по данному вопросу, в том числе связанных с финансированием работы Академии ОСЖД, с учётом решений XLVII сессии Совещания Министров ОСЖД.

LI сессия Совещания Министров приняла к сведению информацию Председателя Комитета ОСЖД о стратегии развития ОСЖД, утвердила Программу работы ОСЖД на 2025-й и последующие годы в области транспортной политики, стратегии развития, транспортного права, профессионального обучения в сфере железнодорожных перевозок и Общего раздела и поручила Комитету ОСЖД и рабочим органам ОСЖД на основе утверждённой Программы работы ОСЖД на 2025-й и последующие годы разработать проекты планов работы на 2025 год и представить их на утверждение совместному совещанию Уполномоченных представителей членов Совещания Министров ОСЖД и Конференции Генеральных директоров (ответственных представителей) железных дорог ОСЖД, которое запланировано на 10-13 декабря 2024 года.

Рабочим органам ОСЖД и Комитету ОСЖД поручено продолжить выполне-

ние работ в соответствии с утверждёнными Программой и планами работы.

Совещание Министров установило местом пребывания Комитета ОСЖД столицу Республики Польша г. Варшаву.

Совещание Министров утвердило предварительную повестку дня LI сессии Совещания Министров ОСЖД и решило провести её в июне 2025 года.

Перед церемонией подписания протокола LI сессии Совещания Министров состоялось подписание Меморандума о сотрудничестве между Организацией сотрудничества железных дорог и Межправительственной комиссией (МПК) ТРАСЕКА. Со стороны ОСЖД Меморандум подписал Председатель Комитета ОСЖД Мирослав Антонович, а со стороны МПК ТРАСЕКА – Генеральный секретарь Асет Асавбаев.

LI сессия Совещания Министров ОСЖД решила провести свою LI сессию в июне 2025 года.

Решения, принятые в ходе LI сессии СМ, направлены на выполнение стоящих перед Организацией задач, дальнейшее развитие железнодорожного транспорта во всех странах-членах, повышение его эффективности и конкурентоспособности, а также укрепление сотрудничества и взаимного доверия между всеми железнодорожными администрациями во имя процветания экономик всех государств-членов. ■



Подписание Меморандума о сотрудничестве между ОСЖД и МПК ТРАСЕКА (20.06.2024, г. Варшава)

Фоторепортаж с LI сессии Совещания Министров ОСЖД
(18-21 июня 2024 г., Комитет ОСЖД, г. Варшава)



XXXVIII заседание Конференции Генеральных директоров в Ашхабаде: итоги, решения, перспективы

С 15 по 19 апреля 2024 г. в столице Туркменистана г. Ашхабаде было проведено XXXVIII заседание Конференции Генеральных директоров (ответственных представителей) железных дорог ОСЖД. В данной статье рассказывается о том, какие итоги были достигнуты, какие решения были приняты, какие задачи поставлены на перспективу, а также обо всех других событиях, которыми была насыщена вся рабочая неделя.

Организованное на самом высоком уровне XXXVIII заседание Конференции Генеральных директоров (ответственных представителей) железных дорог ОСЖД (КГД) прошло в столице Туркменистана с участием делегаций от:

- ЗАО «Азербайджанские железные дороги»,
- Белорусской железной дороги,
- ЗАО «Мав Венгерские государственные железные дороги»,
- ГК «Вьетнамская железная дорога»,
- АО «Грузинская железная дорога»,
- АО «Национальная компания “Қазақстан темір жолы”»,
- Государственной корпорации «Китайские железные дороги»,
- Железных дорог Корейской Народно-Демократической Республики,
- Корейской национальной железнодорожной корпорации KORAIL,
- ГП «Национальная компания “Кыргыз темір жолу”»,
- АО «Улан-Баторская железная дорога»,
- АО «Польские государственные железные дороги»,
- ОАО «Российские железные дороги»,
- Железных дорог Словацкой Республики,
- ГУП «Рохи охани Тоҷикистон»,
- Агентства «Туркмендемирёллары» («Туркменские железные дороги») Агентства транспорта и коммуникаций при Кабинете



Город Ашхабад, где с 15 по 19 апреля 2024 г. прошло XXXVIII заседание Конференции Генеральных директоров (ответственных представителей) железных дорог ОСЖД

- Министров Туркменистана,
- АО «Узбекистон темир йуллари»,
 - АО «Чешские железные дороги»,
 - АО *Эстонская железная дорога*.

В заседании КГД также принимали участие представители присоединённых предприятий ОСЖД: ЗАО «Железнодорожная корпорация “Северо-Восточная Азия”» провинции Цзилинь (КНР), Пекинского транспортного университета (КНР), ООО SIGIS (Латвийская Республика), ПАО «Дальневосточное морское пароходство (ПАО «ДВМП»/FESCO) (Российская Федерация), АО «Евросиб СПб - транспортные системы» (Российская Федерация), АО «Почта России» (Российская Федерация), «Гепард Экспресс» (Gepard Express, SE) (Чешская Республика), АО «Объединённая транспортно-логистическая компания – Евразийский железнодорожный альянс» (АО «ОТЛК ЕРА»).

Необходимо отметить, что мероприятие ОСЖД такого уровня проходило в Туркменистане впервые, поэтому ему было уделено самое большое внимание как со стороны руководства страны, и прежде всего Президента Туркменистана Сердара Бердымухамедова, так и со стороны многочисленных средств массовой информации – телевизионных каналов, газет, интернет-порталов

и др., которые на протяжении всей рабочей недели непрерывно и подробно освещали ход проведения заседания и всех мероприятий, проводившихся в его рамках.

Во время торжественной церемонии открытия заседания КГД 15 апреля генеральный директор Агентства транспорта и коммуникаций при Кабинете Министров Туркменистана Мамметхан Чакыев отметил, что этот год ознаменован 30-летием с момента вступления Туркменистана в ОСЖД, а также 300-летием великого туркменского поэта Махтумкули Фраги. Он зачитал приветственное обращение Президента Туркменистана Сердара Бердымухамедова к участникам XXXVIII заседания, в котором, в частности, было отмечено, что Туркменистан занимает активную позицию в развитии транспортно-транзитных коридоров, в том числе в вопросах сотрудничества на площадках ООН, ОСЖД и других крупных международных организаций. Являясь независимой страной, Туркменистан выдвинул ряд конструктивных инициатив и многочисленные соответствующие резолюции в этом направлении.

В разные годы Генеральной Ассамблеей ООН были приняты представленные Туркменистаном Резолюции «Роль транспортных и транзитных коридоров в обеспечении международного



Главы делегаций XXXVIII заседания Конференции Генеральных директоров (ответственных представителей) железных дорог ОСЖД (18 апреля 2024 г., Туркменистан, г. Ашхабад)



В зале проведения XXXVIII заседания Конференции Генеральных директоров (ответственных представителей) железных дорог ОСЖД (15-19.04.2024, г. Ашхабад, Туркменистан)

сотрудничества в целях устойчивого развития», «На пути к обеспечению всестороннего взаимодействия между всеми видами транспорта в целях содействия созданию устойчивых мультимодальных транзитных коридоров», «Укрепление связей между всеми видами транспорта для обеспечения стабильных и надёжных международных перевозок в целях устойчивого развития в период и после пандемии коронавирусного заболевания (COVID-19)».

Также были приняты такие резолюции, как «Всемирный день устойчивого транспорта» и «Укрепление связей между всеми видами транспорта для достижения целей в области устойчивого развития», а 26 ноября каждого года объявлено «Всемирным днём устойчивого транспорта». Следует особо отметить, что в дни работы этого важного заседания с 15 апреля текущего года в городе Нью-Йорк Соединённых Штатов Америки проводилась Неделя устойчивого развития Генеральной Ассамблеи ООН и в её рамках – министерская встреча Группы друзей устойчивого транспорта, созданной по инициативе Туркменистана, а также заседание высокого уровня по устойчивому транспорту.

Туркменистан, расположенный на перекрёстке Центральной Азии и Европы, посредством модернизации материально-технической базы национальной транспортной инфраструктуры последовательно расширяет свои международные транзитные возможности.

За годы независимости были построены международные железные дороги Теджен – Серахс – Мешхед, Казахстан – Туркменистан – Иран, Керки – Имамназар – Акина и Серхетабат – Тургунди, стальные магистрали Зергер – Керки – Керкичи и Ашхабад – Гарагум – Дашогуз, а также железнодорожные мосты Керки – Керкичи и Туркменабат – Фараб.

Последовательно интегрируясь в транспортную систему, Туркменистан в числе приоритетных вопросов ставит дальнейшее расширение инфраструктуры основных транспортно-транзитных коридоров, соединяющих важные дороги и модальные центры по маршрутам Север-Юг и Восток-Запад.

В подтверждение вышесказанному – принятая по итогам Международной конференции высокого уровня, прошедшей в туркменской столице под эгидой ООН в 2016 году, Ашхабадская декла-



Во время церемонии открытия XXXVIII заседания Конференции Генеральных директоров (ответственных представителей) железных дорог ОСЖД (15.04.2024, г. Ашхабад, Туркменистан)

рация «Соглашение о транзитном и транспортном сотрудничестве» (Соглашение по направлению Ляпис Лазули), а также транспортный коридор ТРАСЕКА.

Наряду с этим предпринимаются необходимые меры для развития транспортно-транзитного коридора Китай – Казахстан – Туркменистан – Иран и расширения грузоперевозок. Кроме того, между железнодорожными ведомствами государств – членов Организации ведётся планомерная работа по активизации международного мультимодального транспортно-транзитного маршрута страны Азиатско-Тихоокеанского региона – Китай – Кыргызстан – Узбекистан – Туркменистан – Азербайджан – Грузия – Турция – страны Европы.

Сегодня Туркменистан, руководствуясь важностью налаживания сотрудничества между государством и частным сектором для развития и содействия мультимодальной транспортно-коммуникационной системы, включая железные дороги, автотранспорт, водные пути, порты, а также привлечения в это направление инвестиций, уделяет особое внимание созданию конкурентоспособных национальных логистических компаний.

Являясь с 1994 года членом Организации сотрудничества железных дорог, Туркменистан

проводит скоординированную транспортную политику, направленную на гармоничное развитие на национальном уровне железнодорожной инфраструктуры, а также транзитных международных грузоперевозок в региональном масштабе.

В заключение своего обращения Президент пожелал успешного проведения XXXVIII заседания КГД, а его участникам – крепкого здоровья, долгих лет жизни, семейного благополучия и больших успехов в работе.

С приветственным словом к участникам Конференции обратился председатель Агентства «Туркмендемирёллары» Агентства транспорта и коммуникаций при Кабинете Министров Туркменистана Азат Атамуратов, который остановился на вопросах развития железнодорожного транспорта в Туркменистане, отметив, что в стране продолжается широкомасштабная реализация проектов по строительству и развитию объектов транспортной инфраструктуры с целью дальнейшего укрепления и совершенствования единой транспортной системы страны и её интеграции в международную транспортную сеть региона и евразийского пространства в целом для дальнейшего экономического процветания. Азат Атамуратов также выполнял функции пред-



Президиум пленарной сессии XXXVIII заседания Конференции Генеральных директоров (ответственных представителей) железных дорог ОСЖД (18.04.2024, г. Ашхабад, Туркменистан)



Вид на центральную часть города Ашхабада

седателя Конференции, а секретарём заседания являлся Агтила Кишш – Секретарь Комитета ОСЖД.

В рамках повестки дня участники заседания КГД обсудили и одобрили результаты работы за 2023 год Комиссий ОСЖД по грузовым перевозкам, по пассажирским перевозкам, по инфраструктуре и подвижному составу, Постоянных рабочих групп ОСЖД по кодированию и информатике, по финансовым и расчётным вопросам. Также были рассмотрены следующие вопросы:

- ход взаиморасчётов и механизм погашения задолженностей между железными дорогами;
- ход работы ВРГ по вопросам профессионального обучения/подготовки в области железнодорожных перевозок;
- Отчёт о деятельности ОСЖД за 2023 год;
- о целесообразности разработки проекта стратегии развития ОСЖД;
- о Программе работы ОСЖД на 2025-й и последующие годы;
- Бюджет Комитета ОСЖД (окончательный – на 2024-й и предварительный – на 2025 г.);
- о месте пребывания Комитета ОСЖД;
- о предоставлении статуса присоединённого предприятия ОСЖД;
- о предварительной повестке дня, дате и месте проведения XXXIX заседания КГД.

Конференция отметила успешное выполнение Программы и Плана работы ОСЖД за 2023 год и одобрила «Отчёт о деятельности ОСЖД за 2023 год», утвердила «Программу работы ОСЖД на 2025-й и последующие годы» в области грузовых и пассажирских перевозок, инфраструктуры и подвижного состава, кодирования и информатики, а также финансовых и расчётных вопросов.

В области деятельности **Комиссии ОСЖД по грузовым перевозкам** было принято решение утвердить и ввести в действие с 1 июня 2024 года изменения и дополнения в Гармонизированную номенклатуру грузов (ГНГ) и утвердить и ввести в действие с 15 мая 2024 года изменения в Памятку ОСЖД О 405 «Регламент по созданию и сопровождению Перечня грузовых станций железных дорог ОСЖД». Также принято решение продолжить проведение работ по:

- совершенствованию Договора о Едином транзитном тарифе (ЕТТ) и актуализации ЕТТ;
- совершенствованию Договора о Международном железнодорожном транзитном тарифе (МТТ) и актуализации МТТ;
- совершенствованию Договора о пользовании грузовыми вагонами в международном сообщении (ПГВ) и актуализации Правил пользования грузовыми вагонами в международном сообщении (Приложение Б к Договору о ПГВ), в том числе по вопросу передачи и обмена информацией по грузовым вагонам совместного пользования;
- совершенствованию Соглашения о перевозке контейнеров в составе контейнерных поездов в международном сообщении;
- актуализации Гармонизированной номенклатуры грузов (ГНГ) с участием экспертов Постоянной рабочей группы ОСЖД по кодированию и информатике (ПРГ КИ) и по тарифным вопросам;
- обеспечению гармонизации ГНГ и Гармонизированной номенклатуры грузов МСЖД (ННМ) в сотрудничестве с Руководящим комитетом МСЖД по вопросам ННМ/DIUM;
- актуализации Перечня грузовых станций железных дорог ОСЖД согласно Памятке

ОСЖД О 405 «Регламент по созданию и сопровождению Перечня грузовых станций железных дорог ОСЖД» с участием экспертов Постоянной рабочей группы ОСЖД по кодированию и информатике (ПРГ КИ);

- согласованию объёмов перевозок грузов в международном сообщении;
- согласованию железнодорожными компаниями расписаний движения грузовых поездов в международном сообщении;
- организации контейнерных перевозок в международном сообщении и перевозок с применением накладной ЦИМ/СМГС в сотрудничестве с ЭСКАТО ООН, ОЭС, ЕЭК, ВТамО, КСТП, ТМТМ, ФИАТА и с приглашением заинтересованных международных организаций;
- развитию мультимодальных, интермодальных, комбинированных перевозок в международном сообщении, включая в смешанном сообщении, в сотрудничестве с ЭСКАТО ООН, ЕЭК ООН, ВПС, ЕЭК, ОЭС, ВТамО, ТРАСЕКА, ЦИТ, КСТП, ТМТМ, ФИАТА и с приглашением заинтересованных международных организаций;
- организации почтовых отправок в международном сообщении в сотрудничестве с ВПС, ВТамО, ОТИФ, ЦИТ, КСТП;
- теме «Проведение исследования по терминологии комбинированных, интермодальных и мультимодальных перевозок (ТКИМП)» в рамках консультативной группы экспертов от ЭСКАТО ООН, Российского университета транспорта (РУТ (МИИТ)) и АО «ПЛАСКЕ» – присоединённых предприятий ОСЖД, а также рабочего аппарата Комиссии ОСЖД по грузовым перевозкам;
- развитию сотрудничества с международными организациями в области железнодорожных грузовых перевозок, в том числе мультимодальных; транспортной логистики.

С целью повышения эффективности планирования объёмов перевозок Конференция приняла решение включить в повестку дня

итогового совещания Комиссии ОСЖД по грузовым перевозкам (15-18 октября 2024 г.) рассмотрение вопроса использования информационных технологий при планировании объёмов перевозок внешнеторговых грузов и заинтересованным участникам темы представить предложения по техническим решениям по вопросу цифровизации планирования объёмов перевозок внешнеторговых грузов.

Комиссии ОСЖД по пассажирским перевозкам было поручено продолжить работы по:

- разработке и согласованию расписания движения, схем формирования составов пассажирских поездов и включения в них вагонов в международном сообщении I и II групп железных дорог ОСЖД на 2024-2025 гг.;
- теме «Системы резервирования мест, справочно-информационного обслуживания пассажиров, предоставления услуг и формирования финансовой отчётности»;
- совершенствованию Договора о международном железнодорожном пассажирском тарифе (Договор о МПТ) и самого МПТ, в том числе и с учётом принятых изменений и дополнений в СМПС;
- совершенствованию Договора о «Правилах пользования пассажирскими вагонами в международном сообщении» (Договор о ППВ) и самих ППВ;
- теме «Управление вокзалами и пассажирскими железнодорожными станциями».

Железным дорогам ОСЖД продолжить работу



*Туркменистан активно развивает перевозки по коридорам
Север – Юг и Восток – Запад*

по возобновлению международного пассажирского сообщения на двухсторонней и многосторонней основе.

Комиссии ОСЖД по инфраструктуре и подвижному составу поручено продолжить в 2024 году работу по темам:

- «Габариты подвижного состава в международном сообщении с учётом требований интероперабельности»;
- «Железнодорожный путь и искусственные сооружения»;
- «СЦБ и сети связи, разработка инновационной системы железнодорожной связи на основе технологии 4G/5G»;
- «Устройства энергоснабжения и электрической тяги»;
- «Подвижной состав для железных дорог. Технические требования к его элементам»;
- «Вопросы конкурентоспособности и повышения эффективности железнодорожного транспорта с учётом технических аспектов».

Комиссии ОСЖД по инфраструктуре и подвижному составу поручено рассмотреть вопрос о создании на площадке ОСЖД общего цифрового банка железнодорожных инновационных технических и технологических решений в области инфраструктуры и подвижного состава для обмена информацией о результатах проведённых компаниями стран – членах ОСЖД научно-исследовательских разработок и для содействия более широкому внедрению наиболее успешных, апробированных, прорывных решений.

Учитывая, что в странах – членах ОСЖД расширяются сети высокоскоростных железнодорожных магистралей, в 2025 году Комиссии ОСЖД по инфраструктуре и подвижному составу поручено провести семинар по вопросам инфраструктуры (железнодорожный путь, энергоснабжение, СЦБ и сети связи (4G/5G)) и подвижного состава для высокоскоростных железнодорожных магистралей с приглашением международных организаций.

Постоянной рабочей группе ОСЖД по кодированию и информатике (ПРГ КИ) поручено



Пассажирский поезд перед отправкой на центральном железнодорожном вокзале в г. Ашхабаде

продолжить работу по темам:

- «Кодирование и информатика»;
- «Безбумажная технология перевозки грузов в международном железнодорожном сообщении»;
- «Проведение международных финансовых расчётов с применением безбумажной технологии»;
- «Безопасность информационных ресурсов и информационно-телекоммуникационной инфраструктуры»;
- «Web-сайт ОСЖД».

Были утверждены очередные издания памяток обязательного и обязательно-рекомендательного характера: О 920-14, О+Р 943 и О+Р 944 с соответствующим аннулированием их предыдущих изданий.

Решено одобрить продолжение работ по реализации проектов по информационному сопровождению международных железнодорожных грузовых перевозок:

- данными накладной СМГС;
- данными накладной ЦИМ/СМГС;
- данными о поезде;
- данными иных документов, применяемых в СМГС;
- данными сопроводительных документов (инвойс/счёт-фактура, упаковочный лист);
- данными о грузоотправителях и грузополучателях.

Решено предложить Холдингу БДЖ, «ЧФР-Марфа» присоединиться к проекту по информационному сопровождению международных

железнодорожных грузовых перевозок.

ПРГ КИ поручено продолжить работы по признанию и применению электронных транспортных документов с электронной цифровой подписью/электронной подписью в трансграничном сообщении между железнодорожными предприятиями стран – членов ОСЖД в соответствии с заключёнными ими соглашениями, а также совместную работу с ПРГФ по разработке и внедрению электронного документооборота в сфере финансовых взаимоотношений при наличии соответствующих договорённостей между Сторонами Договора о Правилах о расчётах в международном пассажирском и грузовом железнодорожном сообщении.

Конференция согласилась с необходимостью создания Базы данных железнодорожных служебных объектов стран – членов ОСЖД (БД ЖСО) и поручила ПРГ КИ продолжить работу по созданию БД ЖСО.

ПРГ КИ поручено рассмотреть на совещании в 2024 г. новую тему «Цифровизация процесса планирования объёмов перевозок внешнеторговых грузов», включив её выполнение в План работы ПРГ КИ на 2025 год.

Постоянной рабочей группе ОСЖД по финансовым и расчётным вопросам (ПРГФ) поручено продолжить работу по актуализации действующего Договора о Правилах о расчётах в международном пассажирском и грузовом железнодорожном сообщении и самих Правил о расчётах в международном пассажирском и грузовом железнодорожном сообщении с учётом современных условий работы железнодорожного транспорта, в том числе за грузовые перевозки, по совершенствованию технологии и сокращению сроков проведения расчётов за перевозки в международном железнодорожном сообщении, по организации электронного документооборота в сфере финансовых взаимоотношений, а также группы экспертов ПРГФ по направлениям деятельности ПРГФ.



Новый тепловоз 2ТЭ25К^М производства АО «ТМХ» для Железных дорог Туркменистана

Конференция приняла к сведению информацию «О ходе взаиморасчётов и механизме погашения задолженности между железными дорогами стран – членов ОСЖД». ПРГФ поручено продолжить работу по погашению задолженности между железными дорогами стран – членов ОСЖД, а о результатах и конкретных предложениях доложить XXXIX заседанию КГД.

Одобрив **Отчёт о ходе работы Временной рабочей группы по вопросам профессионального обучения/подготовки в области железнодорожных перевозок за июль 2023 года – март 2024 года**, Конференция предложила LI сессии Совещания Министров ОСЖД принять по данному пункту соответствующие решения.

Конференция приняла к сведению информацию Председателя Комитета ОСЖД о **стратегии развития ОСЖД** и предложила LI сессии Совещания Министров ОСЖД принять к сведению данную информацию, посчитав целесообразным разработать проект стратегии развития ОСЖД и создать для этого Временную рабочую группу.

Конференция рекомендовала LI сессии Совещания Министров ОСЖД установить **местом пребывания Комитета ОСЖД** на период 2025-2029 гг. столицу Республики Польша город Варшаву.

Конференция приняла решение предоставить статус присоединённого предприятия в ОСЖД следующим компаниям:

- ООО «Восточный Экспресс» (г. Москва, Российская Федерация);
- Shenzhen Dayang Co., Ltd. (г. Шэньчжэнь, Китай);
- ОЮЛ «СРО «Ассоциация казахстанских грузовых железнодорожных перевозчиков»» (г. Астана, Республика Казахстан);
- ООО «Новый сухопутный зерновой коридор» (г. Москва, Российская Федерация).

XXXVIII заседание КГД приняло предварительную повестку дня XXXIX заседания, которая включает рассмотрение результатов работы за 2024 год Комиссий ОСЖД по грузовым перевозкам, по пассажирским перевозкам, по инфраструктуре и подвижному составу, ПРГ КИ и ПРГФ, а также ряд других вопросов, находящихся в компетенции КГД.

В завершении участники заседания также рассмотрели и приняли Ашхабадскую декларацию, в которой отражены основные итоги XXXVIII заседания КГД и выражена признательность Правительству Туркменистана за оказанное гостеприимство и высокий уровень организации Конференции.

Делегация ОАО «РЖД» пригласила участников заседания принять участие в Круглом столе по ускорению цифровой трансформации железнодорожного транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, организуемом ОАО «РЖД» в сотрудничестве с ЭСКАТО ООН в период с 21 по 22 мая 2024 г. в г. Москве с участием руководителей и экспертов министерств транспорта, таможенных органов и железнодорожных компаний региона, международных организаций. В ходе Круглого стола запланировано обсуждение вопросов информатизации железнодорожных перевозок, а также предложений по применению нового Приложения к Межправительственному соглашению по сети Трансазиатских транспортных коридоров.

Во время торжественной церемонии закрытия XXXVIII заседания КГД было зачитано обращение президента Туркменистана Сердара Бердымухамедова по случаю завершения заседания, в котором он отметил значение принятых решений для развития транспортных связей между странами и поблагодарил всех участников

за активную совместную работу, пожелав всем всего самого наилучшего, дальнейшего развития железнодорожного транспорта для экономического процветания всех стран ОСЖД и благотворного международного сотрудничества.

Помимо проведения заседания КГД вся рабочая неделя пребывания делегации Комитета ОСЖД в Туркменистане была наполнена различными мероприятиями.

13 апреля в рамках подготовки к XXXVIII заседанию КГД состоялось заседание Кабинета Министров Туркменистана, в котором приняла участие делегация Комитета ОСЖД во главе с заместителем Председателя Михаилом Всеволожским. С докладами на заседании выступили министр иностранных дел Туркменистана Рашид Мередов, генеральный директор Агентства транспорта и коммуникаций при Кабинете Министров Мамметхан Чакыев, председатель Агентства «Туркмендемирёллары» Азат Атамурадов, заместитель Председателя Комитета ОСЖД Михаил Всеволожский, генеральный директор ОАО «Транспортно-логистический центр Туркменистана» (ОАО «ТЛЦТ») Мердан Бяшимов и ректор Института инженерно-технических и транспортных коммуникаций Туркменистана Мухамметрахым Овезов. В выступлениях были затронуты вопросы развития транспортных связей в стране и в регионе, расширения сотрудничества и транспортной дипломатии, а также рассмотрен ход подготовки к проведению XXXVIII заседания КГД.

17 апреля представители ОСЖД приняли участие в торжественной церемонии открытия в г. Мары II участка Теджен – Мары скоростной автомобильной магистрали Ашхабад – Туркменабат. В торжественной обстановке открыл новый участок Президент страны Сердар Бердымухамедов. Кроме представителей ОСЖД в мероприятии приняли участие члены дипломатического корпуса и многочисленные гости со всей страны.

Выступая во время торжественной церемонии открытия, Президент отметил, что в Туркменистане сегодня происходят грандиозные события в области жилищного и транспортного строительства, свидетельством чему является в том числе открытие участка Теджен – Мары высокоскоростной автотрассы Ашхабад –

Туркменабат, сдача в эксплуатацию в городе Мары Центра охраны здоровья матери и ребёнка Марыйского вelayата, а также целого жилого комплекса – 59 двухэтажных домов, передача жителям региона в качестве подарка около 200 современных автобусов для обеспечения потребностей в пассажирских перевозках в Марыйском вelayате.

В этом году, проходящем под девизом «Кладёзь разума Махтумкули Фраги»¹, в независимом Туркменистане успешно реализуются колоссальные реформы, о чём свидетельствует и данное торжественное мероприятие.

Прокладка скоростной автомагистрали Ашхабад – Туркменабат общей протяжённостью 600 километров стартовала 24 января 2019 г., а уже 29 октября 2021 г. состоялась церемония открытия I участка Ашхабад – Теджен протяжённостью 203 км. Открытый 17 апреля II участок длиной 109 км соединил города Теджен и Мары, а протяжённость III участка Мары –

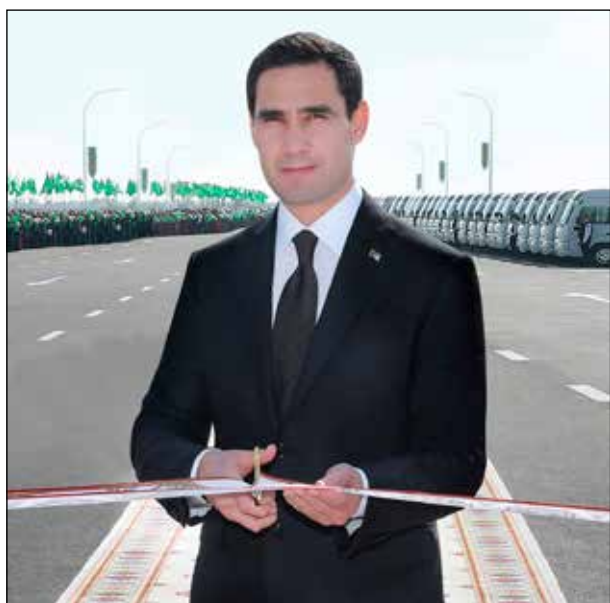


Выступление Президента Туркменистана Сердара Бердымухамедова на торжественной церемонии открытия в г. Мары 2-го участка Теджен – Мары скоростной автомобильной магистрали Ашхабад – Туркменабат (17.04.2024, г. Мары, Туркменистан)

Туркменабат будет составлять 288 км.

Новому инфраструктурному сооружению были присвоены сертификаты: соответствия качества автобана стандарту ISO 9001, а также подтверждающие соответствие работ по проектированию и строительству международным стандартам, в частности, «Проектирование дорожного строительства» и «Строительные работы». Также автобан Ашхабад – Туркменабат удостоен сертификатов, подтверждающих высокую степень безопасности трассы и использование при его строительстве инновационных высококачественных технологий. Данная высокая оценка подтверждает, что основным требованием при прокладке дорог в Туркменистане является использование передового опыта и современных технологий, соответствие проводимых работ международным стандартам. Реализация данного крупнейшего в стране и регионе транспортного проекта позволит обеспечить высокоскоростные интермодальные транзитные грузовые перевозки между странами Азии и Европы.

Вдоль автомагистрали построено множество самых современных объектов для поездки



Президент Туркменистана Сердар Бердымухамедов разрезает ленточку во время торжественной церемонии открытия 2-го участка Теджен – Мары скоростной автомобильной магистрали Ашхабад – Туркменабат и передачи 200 современных автобусов для обеспечения потребностей в пассажирских перевозках в Марыйском вelayате (17.04.2024, г. Мары, Туркменистан)

1 Махтумкули Фраги (туркм. Magtymguly Pyragy; перс. مخدومقلى فراغى, Maxdumqolli Faraği) (1724-1807) – туркменский поэт, философ, классик туркменской литературы, основоположник туркменского литературного языка, 300-летие которого в 2024 году широко отмечается в Туркменистане.



Кадры из трансляции по центральному телевидению Туркменистана рабочей встречи делегации Комитета ОСЖД с делегацией Агентства транспорта и коммуникаций при Кабинете Министров (15.04.2024, г. Ашхабад)

и отдыха пассажиров и водителей: магазины, автозаправочные станции, пункты общественного питания и др. По всей трассе обеспечен видеоконтроль, имеются 3 пункта для въезда и выезда с терминалами для оплаты, обустроены заграждения от животных, проложены гидротехнические коммуникации и сельскохозяйственные оросительные сооружения. Позитивная динамика в реализации столь масштабного проекта отражает достойную преемственность традиций предшествующих поколений.

Развитие современных транспортных коридоров страны по направлениям Восток – Запад и Север – Юг, подчеркнул Президент Туркменистана, остаётся одной из приоритетных целей. Прокладка скоростной автомагистрали – очередное свидетельство возрождения древнего Великого шёлкового пути в современном формате. Шоссе Ашхабад – Туркменабат, маршрут которого пролегает по территории Ахалского и Марыйского велятов, свяжет Ашхабад с Лебапским велятом и позволит преодолевать огромное расстояние между столицей и регионом за весьма короткое время. Она также обеспечит беспрепятственную транспортировку пассажиров и грузов. Завершение строительства высокоскоростной автомагистрали Ашхабад – Туркменабат позволит существенно повысить пропускную способность транспортной системы страны и качества транспортно-логистических услуг. Совершенствование транспортной системы, в свою очередь, окажет огромное влияние на положительную динамику национальной экономики и повышение социального уровня населения.

Туркменистан находится на стыке двух континентов, и столь выгодное расположение даёт огромное преимущество в формировании международного транспортно-логистического коридора, интеграции отечественной транспортной сферы в глобальную систему и наращивании торгово-экономических, культурно-гуманитарных связей со странами-партнёрами.

Открытие Центра охраны здоровья матери и ребёнка, оснащённого всем необходимым современным оборудованием, стало ещё одним свидетельством тому, что в Туркменистане придаётся огромное значение охране здоровья человека, профилактике заболеваний и утверждению принципов здорового образа жизни. В национальную систему здравоохранения внедряются технические разработки последнего поколения и передовые достижения медицинской практики в мире.

15 апреля прошла рабочая встреча делегации Комитета ОСЖД во главе с Председателем Мирославом Антоновичем с делегацией Агентства транспорта и коммуникаций при Кабинете Министров во главе с его генеральным директором Мамметханом Чакыевым, во время которой стороны обсудили вопросы взаимного сотрудничества. Мирослав Антонович также обратился к Туркменской стороне с просьбой о скорейшем направлении представителя Туркменистана для работы в Комитете ОСЖД.

В тот же день группа представителей ОСЖД посетила пограничную передаточную станцию в г. Сарахе, расположенную на туркмено-иранской границе на участке «Теджен – Мешхед» железной дороги Казахстан – Туркменистан – Иран, где

осмотрела 3 действующих грузовых терминала открытого типа, 1 строящийся терминал, парк перестановки вагонов (между колеями шириной 1435/1520 мм), а также ознакомилась с процессом замены колёсных пар (тележек), приёмом и выдачей повагонных отправок грузов, допускаемых к хранению на открытых площадках станций. Был осмотрен пассажирский терминал, где предусмотрено всё необходимое оборудование и помещения для организации и осуществления международных пассажирских перевозок, в том числе проведения пограничного, таможенного и других видов контроля.

16 апреля для участников XXXVIII заседания КГД была организована техническая экскурсия в город Аркадаг, официальное открытие которого состоялось совсем недавно – 29 июня 2023 года. За пять лет строительства удалось возвести 336 зданий, среди которых жилые дома, музеи, культурные, спортивные, образовательные и административные объекты. Аркадаг является «умным городом». В частности, светофоры могут реагировать на изменения городского трафика, парковки – сигнализировать автомобилистам о свободных местах, а мусорные баки – сообщать коммунальщикам о своём заполнении. Для сохранения окружающей среды установлены солнечные батареи и ветрогенераторы, закуплены электробусы и электротакси. Кроме того, организован сбор и очистка дождевых вод, проложены велосипедные дорожки и специальные тактильные тропинки для слабовидящих. В диспетчерском центре осуществляется цифровой контроль за расходом энергии, воды и других ресурсов.



16 апреля участники XXXVIII заседания КГД посетили уникальный «умный город» Аркадаг

Также представители ОСЖД посетили порт Туркменбаши, где ознакомились с его техническими возможностями. Железнодорожная станция в Туркменбаши позволяет осуществлять перевалку экспортно-импортных и транзитных грузов различных типов в Международном порту из вагонов на морские суда и обратно в международном сообщении с другими странами региона через Каспийское море. В Международном морском порту Туркменбаши имеются следующие терминалы:

- паромный пассажирский,
- контейнерный,
- для сыпучих грузов,
- для генеральных грузов,
- полипропиленовый.



Пункт перестановки тележек между колеями 1520 мм/1435 мм на станции Сарахс на туркмено-иранской границе



Здание вокзала на станции Сарахс оборудовано всеми необходимыми техническими средствами контроля и помещениями для организации трансграничного пассажирского сообщения

Помимо этого, с целью увеличения грузовых перевозок по территории Туркменистана в 2018 году указом Президента Туркменистана было создано ОАО «Транспортно-логистический центр Туркменистана» (ТЛЦТ), учредителями и акционерами которого являются все транспортные ведомства Туркменистана. ОАО «ТЛЦТ» выполняет перевозки грузов различными видами транспорта, в том числе мультимодальные, сочетая автомобильные, железнодорожные, воздушные, морские и контейнерные перевозки, путём отгрузки товаров от места погрузки груза до места его разгрузки, а также работы по хранению, погрузке и разгрузке и таможенному оформлению грузов.

В целях своевременного, эффективного и качественного оказания данных услуг, а также координации соответствующих решений, связанных с транспортом и грузами, в каждом велаяте Туркменистана, а также в Международном порту Туркменбаши имеются квалифицированные представители. В настоящее время филиал ОАО «ТЛЦТ» имеется в Российской Федерации, а также открыты представительства в таких странах, как Турецкая Республика, Китайская Народная Республика, Объединённые

Арабские Эмираты, Республика Узбекистан. Прорабатывается вопрос об открытии представительства в Республике Индии.

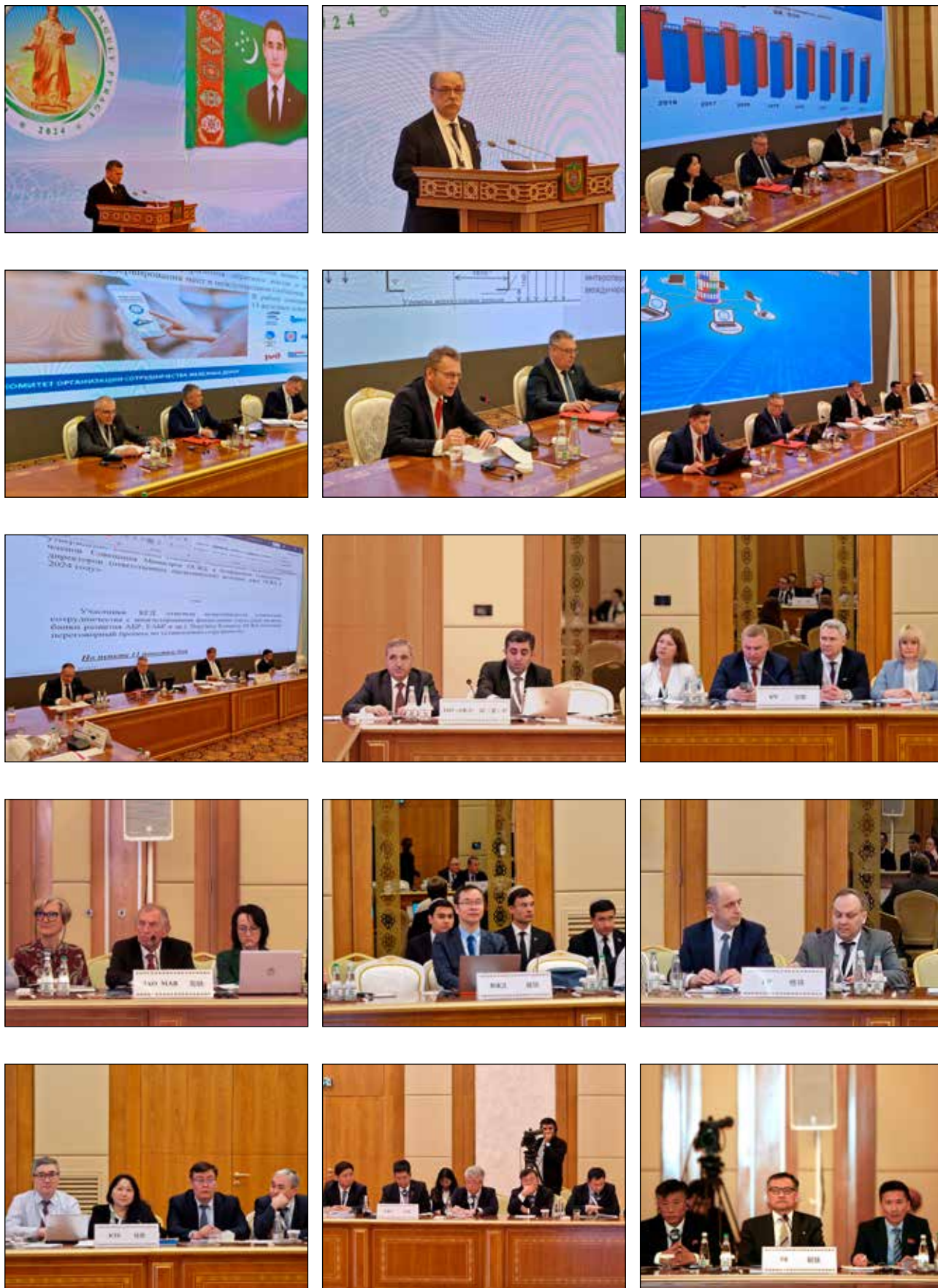
Всю рабочую неделю средства массовой информации Туркменистана – телевидение, газеты, интернет-порталы и др. – активно освещали все события, проходившие в рамках XXXVIII заседания КГД, что также свидетельствует о большом значении, которое Туркменистан придаёт работе ОСЖД и сотрудничеству в её рамках.

Комитет ОСЖД выражает слова благодарности и глубокого уважения Туркменской стороне за организацию и проведение XXXVIII заседания Конференции Генеральных директоров (ответственных представителей) железных дорог ОСЖД на высоком профессиональном уровне, а также за исключительное гостеприимство и незабываемое радушие, оказанное всем участникам Конференции – всё это на благо дальнейшего развития железнодорожного транспорта для экономического процветания всех стран ОСЖД и благотворного международного сотрудничества. ■



Международной морской порт Туркменбаши оборудован всеми необходимыми терминалами и техническими средствами для осуществления международных перевозок

**Фоторепортаж с XXXVIII заседания Конференции Генеральных директоров
(ответственных представителей) железных дорог ОСЖД
(15-19.04.2024, г. Аихабад, Туркменистан)**



*Фоторепортаж с XXXVIII заседания Конференции Генеральных директоров
(ответственных представителей) железных дорог ОСЖД
(15-19.04.2024, г. Ашхабад, Туркменистан) (продолжение)*



100 лет Кыргызской железной дороге

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



**Генеральный директор
ГП «НК “Кыргыз темир жолу”» Азамат Сакиев**

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

Это был тот самый момент, когда локомотив-

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

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

Кыргызская железная дорога сегодня

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

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

На сегодняшний день Кыргызская железная дорога выполняет перевозки пассажиров и грузов как во внутреннем, так и в международном сообщении. Эта транспортная артерия не имеет альтернативы при перевозках таких массовых грузов, как строительные материалы, уголь, цемент и нефтепродукты. Это объясняется высокой грузоподъёмностью и надёжностью



Железнодорожный вокзал г. Фрунзе во второй половине XX века



Грузовой двор на станции Аламедин

железнодорожного транспорта, что делает его незаменимым для экономики страны.

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

Ежегодно ГП «НК «Кыргыз темир жолу»» перевозит свыше 300 000 пассажиров, а также осуществляет грузоперевозки в более чем 35 стран мира.

Грузовые перевозки

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

стран – членов ОСЖД.

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

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

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



Организованы перевозки контейнеров с грузом из Китая через территорию Кыргызстана в Узбекистан и далее в Афганистан (ККУА)

международных грузовых перевозок продолжает развиваться, способствуя укреплению позиций Кыргызстана на глобальном транспортном рынке и улучшению связей между странами региона.

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

Пассажирские перевозки

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

Компания осуществляет перевозку пассажиров железнодорожным транспортом, обеспечивая своевременное, безопасное и качественное обслуживание пассажиров на вокзалах и в поездах, создавая необходимые для них удобства. Перевозка пасса-



Строительство новой железнодорожной линии

жиров осуществляется как в международном, так и во внутриреспубликанском сообщении.

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

- пассажирский поезд № 317/318 сообщением Бишкек – Самара – Бишкек курсирует два раза в неделю, отправлением с железнодорожной станции Бишкек-2 по средам и пятницам;
- пассажирский поезд № 405/406 сообщением Бишкек – Казань – Бишкек курсирует один раз в неделю, отправлением с железнодорожного вокзала Бишкек-2 по воскресеньям;
- пассажирский поезд № 385/386 сообщением Бишкек – Новосибирск – Бишкек курсирует по датам через каждые 8 дней.

Во внутриреспубликанском пассажирском сообщении курсирование поездов осуществля-



Пассажирский поезд № 405/406 Бишкек – Казань – Бишкек курсирует один раз в неделю



В 2022 году по маршруту Бишкек – Рыбачье запущен пассажирский вагон категории «Люкс»

ется по следующим маршрутам:

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

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

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

Пассажирский вагон класса VIP, 2023 год.

Этот вагон спроектирован с учётом требований безопасности, в нём усилена конструкционная часть кузова, позволяющая установить панорамные окна с большим радиусом обзора. Важным элементом является интерьер вагона, выполненный с использованием национального колорита – на стене расположено панно в этническом стиле, на котором изображены древние кыргызские узоры. Уют в вагоне создают мягкие диваны, подушки и шторы, украшенные кыргызскими орнаментами. Для удобства пассажиров в вагоне класса VIP есть система кондиционирования «зима-лето», установлена стереосистема, два телевизора и беспроводной Интернет. Кроме этого, обустроен бар с холодильным оборудованием и кулером, где можно приобрести закуски и напитки.

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

Пассажирский вагон класса VIP, 2024 год.

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

Дизайн, комфорт и респектабельность нового вагона:

- барная стойка с функцией холодильника: в вагоне установлена современная барная стойка с функцией холодильника, где могут



В салоне вагона категории VIP, запущенного в 2023 году



6 июня 2024 г. в Пекине состоялась церемония подписания межправительственного соглашения о реализации проекта строительства железной дороги Китай – Кыргызстан – Узбекистан

храниться еда и напитки;

- рундуки под сиденьями: в вагоне реализовано удобное решение для хранения груза – рундуки под сиденьями. Теперь пассажиры могут легко разместить свой багаж под комфортными сиденьями;
- панорамные окна и более мощные кондиционеры: вагон оборудован панорамными окнами, позволяющими наслаждаться пейзажами, и более мощными кондиционерами, обеспечивающими комфорт даже при температуре до +40 °С;
- система видеонаблюдения и развлекательные возможности: для безопасности пассажиров вагон оснащён системой видеонаблюдения. Также в вагоне установлены стереосистема и телевизоры для комфортного и приятного путешествия.

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

Предприятие продолжает работать над новыми проектами и инициативами, которые направлены на улучшение сервиса и расширение возможностей для пассажиров. Таким образом, внедрение новых

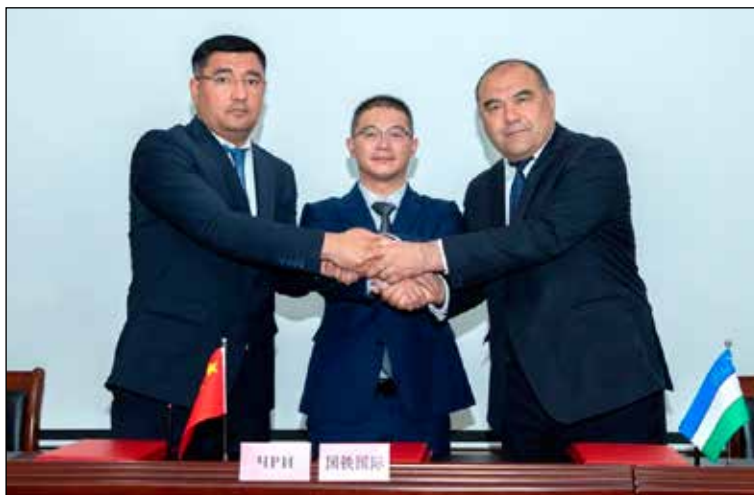
вагонов класса VIP и «Люкс» не только повысило комфортность и безопасность пассажирских перевозок, но и привлекло дополнительно пассажиров, увеличив доходы компании.

Развитие Кыргызской железной дороги

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

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

В рамках Стратегического плана развития Государственного предприятия «Национальная компания «Кыргыз темир жолу»» в соответствии с распоряжением Кабинета Министров Кыргызской Республики было закуплено 100 единиц полувагонов производства Российской Федерации АО «Алтайвагон» за счёт собственных средств. Все 100 вагонов поступили на террито-



7 июня 2024 г. по итогам обсуждений в Пекине были подписаны «Дорожная карта» по реализации проекта строительства железной дороги Китай – Кыргызстан – Узбекистан, а также меморандум о создании рабочей группы. Данные документы подписали (слева направо): генеральный директор ГП «НК «Кыргыз темир жолу»» Азамат Сакиев, генеральный директор корпорации «Китайские железные дороги» Чжоу Синь и председатель правления АО «Узбекские железные дороги» Зуфар Нарзуллаев

рию Кыргызстана с декабря 2021 года по май 2022 года.

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

Цифровизация

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

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

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

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



С декабря 2021 года по май 2022 года были запущены в эксплуатацию 100 полувагонов производства АО «Алтайвагон»

всех видов безналичных платежей и международных платёжных систем.

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

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

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

Об этике в управлении на железнодорожном транспорте

Вопросы этики при осуществлении управления деятельностью железнодорожных компаний являются важными в современных условиях организации перевозок пассажиров и грузов на железных дорогах ОСЖД. Правильные подходы в вопросах этики способствуют привлечению большего количества клиентов, улучшению качества их обслуживания и, соответственно, существенному повышению эффективности и конкурентоспособности в работе железных дорог.

Своё видение в этой области с учётом научного анализа представляет в данной статье Председатель Комитета ОСЖД Мирослав АНТОНОВИЧ. На основе проведённого анализа сделаны выводы и даются конкретные предложения в вопросах применения этики на практике.

Введение

Одним из основных и, следовательно, самых важных ресурсов любой из железнодорожно-транспортных компаний или организаций являются люди. То, как осуществляется забота об этих ресурсах, напрямую влияет как на благополучие отдельного человека, так и на организацию в целом. Естественно, что при работе с транспортными компаниями и организациями необходимо иметь надёжного партнёра, отождествляющего себя с важными ценностями, такими как уважение, честность или ответственность. Одним из проявлений внимания к человеческим ресурсам при управлении организацией является уделение внимания вопросам этики.

Кризисы – это неотъемлемая часть жизни, они заставляют меняться и принимать новые вызовы. Некоторых можно избежать, ограничить их радиус, построив инфраструктуру и организационную культуру, которая в своих основах имеет морально-этические ценности, сопровождающие повседневную работу людей, коллективов, целых организаций. Этические дилеммы возникают в жизни любой организации. Иногда они превращаются в этические проблемы, порождающие множество негативных последствий. Управление этическими вопросами в организациях означает, что организации внедряют различные решения, способствующие прозрачности и высоким этическим стандартам, созданию соответствующей организационной культуры, соответствующих стандартов и формированию поведения сотрудников. Из необходимости применения принципов этики на рабочем месте

следует необходимость в минимизации этических рисков и в построении чётких и прозрачных принципов сотрудничества на внутреннем уровне организации, а также в отношениях с партнёрами организации. Этика становится частью культуры любой организации, построенной на ценностях. Это важный элемент, устанавливающий границы для нежелательных явлений. Она организует общую сферу поведения членов данной организации и социальную ответственность на уровне конкретного индивида, в том числе, за соблюдение моральных и этических принципов и норм.

Слово «этика» происходит от греческого слова *ethos*, что означает обычай. Первые этические кодексы появились ещё в древние времена. В настоящее время многие отрасли, профессии и организации имеют такие руководящие принципы поведения. Всё чаще этические кодексы имеют реальную ценность для организации. Помимо определения ценностей, которыми должны руководствоваться сотрудники и управленческий персонал, вокруг кодекса создаётся этическая система и внедряются инструменты для поддержания определённой организационной



Вопросы этики занимают важное место в повседневном общении на железнодорожном транспорте

культуры. В организациях появляются должности специалиста по контролю за соблюдением норм поведения (от англ. compliance officer) или омбудсмен по этике или специальные бюро по этике (например, при Генеральном секретаре ООН), следящие за соответствием деловых решений законам и принятым этическим принципам. Для предотвращения злоупотреблений в этике используется инструмент информирования о злоупотреблениях (от англ. whistleblowing), позволяющий сообщать о нарушениях. Совокупность этих действий и процедур направлена в основном внутрь организации. Немаловажным остаётся и внешнее восприятие этических норм. Ценности, нормы и принципы поведения, важные для данной организации, кодифицируются и являются этическим руководством. Этические кодексы – это запись ключевых ценностей и норм в организации. С точки зрения управления они организуют и облегчают принятие решений. Они также являются инструментом для обеспечения желаемого поведения, иногда имея предписывающий и контрольный характер.

Сущность понимания этики и этического поведения в организации

Этика может быть определена по-разному. Основными принципами этики считаются уважение достоинства человека и жизни во всех её проявлениях, правдивость, честность, обязанность соблюдать принятые обязательства и признание права на свободу убеждений и права собственности. К этим принципам относятся также: надёжность, справедливость, ответственность, недискриминация и уважение к другому человеку, его культуре, происхождению, религии и т.д. Этические нормы должны следовать не только из законов, но и из общепринятых обычаев. Этика определяет совокупность принципов и норм, касающихся поведения организации в отношениях с партнёрами. Этические действия должны соответствовать как правовым нормам, так и нормам нравственности, действующим в обществе, человеческих коллективах, трудовых группах и организациях. Основными функциями этики в профессиональном аспекте является регулирование отношений внутри данной группы лиц, коллективов сотрудников. Важны, среди прочего, такие принципы, как: профессиональная солидарность, обмен знаниями и опытом с младшими по возрасту и по стажу коллегами по профессии, взаимопомощь, поддержание здоровой конкурен-

ции. Задача этики – нормировать человеческое поведение и ставить идеалы нравственной жизни. Этику в любой организации, по существу, можно разделить на две плоскости, а именно:

- внешнюю, которая описывает отношения организации (её сотрудника) с партнёрами, в широком понимании: она призвана привлечь внимание и информировать сотрудников и руководство об этическом аспекте функционирования организации;
- внутреннюю, которая формирует отношение работодателя к сотруднику и отношения между сотрудниками и которая сосредоточена на заботе о положительном имидже и репутации организации.

Наиболее эффективным методом регулирования вопросов этики в организации является создание Кодекса этики сотрудника или другого внутреннего акта, который бы объединял руководящие принципы правильных действий и поведения. В рамках железнодорожной отрасли имеются такие примеры, к которым можно отнести «Кодекс этики группы ПКП». С практической точки зрения в Кодексе этики сотрудника должен содержаться целый спектр нормативных актов, являющихся ориентиром моральных действий и поведения сотрудника. Он должен включать правила поведения, касающиеся дружелюбных отношений между сотрудниками, запрет на моббинг¹, запрет на дискриминацию, нормы соответствующего поведения по отношению к партнёрам организации. Эти нормы относятся к концепции KYOSEI, которая гласит, что все люди, независимо от расы, религии и культуры, гармонично живут и работают вместе для достижения блага и процветания сообщества или организации, общества, в котором они в настоящее время функционируют и действуют.

Этика является многогранным и ценным аспектом, как для организации, так и для сотрудников. В современном мире, где конкуренция понимается в самых разных измерениях и в разных плоскостях и становится всё более жёсткой, а требования и вызовы рынка и общества ставят перед организациями новые задачи, этика играет одну из ключевых ролей. К основным ценностям этики можно отнести следующие качества.

- **Законная деятельность.** Основная ценность этики заключается в соблюдении закона.

¹ Моббинг (от англ. mob – агрессивная толпа, банда) – форма психологического насилия над отдельным человеком со стороны группы в любом контексте.

Организации и сотрудники должны действовать в соответствии с действующими правилами, нормами и стандартами, чтобы избежать недобросовестной практики и юридических последствий.

- **Честность.** Укрепление доверия и достоверности требует честности в деловой деятельности. В отношениях с различными партнёрами в бизнесе важно говорить правду, выполнять обещания и сохранять прозрачность.
- **Уважение к другим.** Ценность уважения к другим людям, таким как сотрудники, партнёры, клиенты, конкуренты, так и к сообществу, в котором работает предприятие/организация, является основой этического подхода в бизнесе. Уважение к разнообразию и иным точкам зрения позволяют строить позитивные отношения. Этическое поведение означает поведение, не нарушающее личного достоинства человека, при этом решения должны приниматься и выполняться достоверным, надёжным и честным образом.
- **Социальная ответственность.** Предприятия/организации должны нести ответственность за свою деятельность и влияние на общество и окружающую среду. Забота об общем благе и внедрение устойчивых практик – этическая обязанность современного функционирования организации и бизнеса.
- **Справедливость и честная конкуренция.** Предприятия/организации с высокими этическими нормами должны стремиться к честной конкуренции и не использовать несправедливую практику, которая может нанести вред другим игрокам на рынке. Конкуренция, основанная на честных принципах, способствует инновациям и долгосрочному развитию любой отрасли, в том числе железнодорожного транспорта.
- **Конфиденциальность информации.** Организации обязаны соблюдать конфиденциальность данных своих сотрудников и своей информации, чтобы избежать нарушения личной сферы и доверия. Обеспечение конфиденциальности данных является важным аспектом укрепления доверия между организацией и её партнёрами.



В современных условиях вопросы этики приобретают всё большее значение при подготовке как административного, так и технического персонала и поездных бригад

- **Интеграция этики в стратегию организации.** Этические ценности должны быть неотъемлемой частью стратегии и деятельности организации. Принятие этической позиции должно проявляться как в оперативной деятельности, работе сотрудников, так и в принятых стратегических решениях.
- **Активное присутствие в данной среде.** Организация должна знать, что она не может действовать изолированно от окружающей её среды. Ключом к успеху является активность на разных уровнях: местном, региональном, международном и глобальном, а также взаимодействие в этих плоскостях.

Важность этики и этического поведения для организации

Этика в организациях, особенно в железнодорожной транспортной, имеет первостепенное значение для достижения долгосрочного успеха и обеспечения устойчивого развития. Организации, которые подчёркивают этические ценности, укрепляют доверие среди партнёров, что, следовательно, приводит к лояльности и позитивным отношениям. Сотрудники, которые идентифицируют себя с этическими ценностями компании, вовлечены в работу в большей степени, что приводит к повышению эффективности и лучшим результатам работы организации. Кроме того, организации с сильными этическими ценностями более привлекательны для потенциальных сотрудников. Наряду с этим, этический подход в бизнесе способствует созданию позитивного имиджа организации. Компания, деятельность которой соответствует этическим нормам, строит репутацию надёжного делового

партнёра и социально ответственного игрока на рынке. Такой имидж приводит к большому доверию со стороны клиентов, партнёров, инвесторов и местных сообществ, что, в свою очередь, способствует росту бренда и его выходу на новые рынки. Важность этики для организации должна рассматриваться на многих уровнях. С точки зрения управления следует обратить внимание на следующие аспекты.

- **Влияние этики на организационную культуру организации.** Этические ценности являются ключевым элементом организационной культуры. Организации, которые внедряют этические ценности в повседневную практику, создают среду, в которой люди действуют по правилам, имеют чувство безопасности и мотивации, а также ценят инновации и сотрудничество. Этическая организационная культура поддерживает лояльность сотрудников, снижает риск конфликтов и злоупотреблений, а также положительно влияет на удовлетворённость работой и приверженность к ней.
- **Влияние этики на организацию в эпоху цифровых технологий и глобализации.** По мере развития технологий и глобализации организации сталкиваются с новыми этическими проблемами. Деятельность в цифровом мире требует особого внимания в вопросах защиты данных, конфиденциальности и надёжности информации. Кроме того, глобализация привела к необходимости работы в различных культурах и правовых системах, что требует знания различных этических кодексов и адаптации действий к местным требованиям, например, по месту работы организации.
- **Влияние этики на обеспечение успеха организации.** Этика в бизнесе не только формирует положительный имидж организации, но и влияет на долгосрочный успех и устойчивость организации. Организации, принимающие этические решения, строят прочные отношения с заинтересованными сторонами (например, клиентами и партнёрами), что приводит к лояльности и рыночной стабильности организации. Кроме того, организации с этическим подходом более устойчивы к кризисам и хорошо справляются с отраслевыми проблемами.
- **Влияние психологии на принятие этических решений в организациях.** Изучение психологии морали и этики помогает понять, почему люди принимают конкретные решения, и какие факторы влияют на выбор этического или неэтичного поведения. Стоит отметить ключевую роль, которую лидеры в организации играют в продвижении этики. Именно они создают организационную культуру и являются образцом для сотрудников. Лидеры должны руководствоваться принципами честности и ответственности, являясь примером для других в принятии этических решений. Лидеры, которые признают важность этики, имеют решающее значение для построения этической организационной культуры и вносят вклад в достижение положительных результатов организации.
- **Влияние этики на маркетинговые коммуникации.** Аспект этики в маркетинге и коммуникациях чрезвычайно важен в эпоху глобализации, потребительства и информационного общества. Информация, которая вводит в заблуждение, манипулирует или использует эмоции неэтичным образом, может подорвать доверие к бренду организации. Обеспечение соответствия коммуникационных сообщений реальности и соблюдение конфиденциальности данных партнёров организации является проявлением ответственности и этического подхода к маркетинговым практикам.
- **Роль этики в принятии экономических решений.** Экономические решения, принимаемые организациями, например, в области инвестиций, сокращения рабочих мест или расширения, влияют на партнёров организации. Организации всегда должны руководствоваться не только экономическими, но и этическими критериями, обращая внимание на социальные последствия своих действий и их влияние на имидж организации в обществе. Баланс между бизнес-целями и социальной ответственностью имеет решающее значение для этического принятия экономических решений.
- **Влияние этики на концепцию устойчивого развития.** В контексте ответственного бизнеса этика часто сочетается с заботой об окружающей среде и обществе, в котором функционирует организация. Организации, которые предпринимают сознательные действия по защите окружающей среды, ответственному потреблению и благотворительности, могут создать позитивный имидж как организаций, заботящихся о благополучии общества и планеты.

Каноны этики в организации

Парадигмой функционирования этики в международной организации в контексте её структуры, процесса принятия решений и организационной культуры должна быть упомянута концепция KYOSEI. Она предполагает жизнь и работу для общего блага, а также сотрудничество и взаимное благополучие, которые могут сосуществовать со здоровой и справедливой конкуренцией внутри организации, между членами организации, организацией и её партнёрами. Основой взаимоотношений между людьми в организации является уважение человеческого достоинства, как святости каждого человека, воспринимаемого как самоцель, а не как инструмент для достижения целей других лиц или удовлетворения давления большинства.

Это, несомненно, имеет отношение к необходимости понимания концепций межкультурного управления и управления разнообразием в международной организации. В Этическом кодексе CAUX (уже в преамбуле мы читаем, что законы и рыночные силы являются необходимыми, но недостаточными детерминантами поведения в организации) квантификаторами человеческой деятельности в организациях являются культура и этические ценности, роль и значение которых всё больше ценятся. Это кажется важным также для любой международной организации, если она хочет отвечать на вызовы XXI века.

Тенденции глобализации, скорость передачи информации, неопределённость и современные технологии заставляют культуры менять принципы и ценности. В нынешнюю эпоху не только такие факторы, как капитал, земля, средства производства, но также нематериально-культурные факторы, созданные человеком и его знаниями определяют конкурентное преимущество и являются элементами управления. Первый капитал, который нужно сохранить и оценить – это человек. Он является создателем социально-экономической жизни, её центром и целью.

Поэтому необходима организация, основанная на знаниях, культуре и этических ценностях сотрудников. Принятые этические ценности должны поддерживать основные действия организации и облегчать, а не препятствовать отношениям с внутренней и внешней средой.

В межкультурном управлении больше всего ценятся универсальные этические ценности, такие как: уважение, честность, ответственность, лояльность к коллегам и работодателям, справедливость, правдивость, терпимость, доверие. Нет места моббингу, неуважению, пренебрежению, возвышению, унижению людей, преследованиям или дискриминации. В теории существуют также рекомендации, согласно которым, если кто-то нарушает доброе имя организации, ставит под угрозу её ценности и характер, бросает вызов изменениям, то менеджеры должны иметь смелость принимать трудные решения, так как люди с сильными этическими ценностями более ценны для компании, чем те, кто обладает исключительными техническими навыками. В теории управления также появляются тезисы о том, что люди с искажённой иерархией ценностей не позволяют организации развиваться и сотрудничать с другими.

Стратегия межкультурного управления является частью стратегии управления организацией. Менеджмент культуры сам по себе учитывает миссию, видение и стратегию развития, в том



Участники Всероссийского конкурса профессионального мастерства проводников пассажирских вагонов АО «ФПК» (23.04.2024, г. Москва), где одним из основных направлений была оценка знаний правил этики в общении с пассажирами

числе в контексте этических аспектов. В процессе управления организацией должны использоваться ресурсы социальной, экономической, правовой и культурной среды для выживания и развития организации. Не менее важным вопросом для межкультурного управления в международной организации являются не только этические, но и религиозные вопросы. Мы находимся на стыке великих монотеистических религий и конфуцианских традиций. Эти ценности также важны для этического функционирования любой организации. Рассмотрим наиболее важные ценности организации сосуществования в христианской религии: справедливость, любовь к другому человеку, умеренность, общее благо, принцип солидарности и субсидиарности, или в исламской религии: честность, доброта, справедливость, братство, милосердие. Эти ценности могут стать основой для улучшения качества управления организацией и обеспечения принципов культурного подхода.

Деятельность организации в аспекте этического управления может подвергаться совершенствованию, например, в контексте устранения конфликта интересов между руководящими органами и сохранения прозрачности управления. При этом стоит обратить внимание на концепцию треугольника злоупотреблений Кресси (Cressey) с психосоциологической точки зрения. Теория состоит из вершин: давления, возможностей и рационализации. В отношении возможности подразумевается, что, учитывая знания и возможности использования пробелов в организации, одно лицо не должно совмещать функции на критических должностях. Это может привести к дихотомии в управлении и чувству безнаказанности. Рационализация означает, что член организации сам перед собой оправдывает негативные действия и решения, возлагая вину на других. Давление возникает из-за желания отомстить, возникающего из-за чувства несправедливости или мотивов, которые трудно оценить. Это означает, что следует избегать конфликта интересов, нельзя быть судьёй в отношении себя и судить коллег или подрывать их авторитет на рабочем месте или за его пределами. Это важный этический принцип и принцип прозрачности в деятельности, обеспечивающий развитие организации. Некоторые роли должны быть усилены иницирующими элементами, основанными на реальных инструментах управления организацией, путём расширения права на принятие решений. Это связано

с вызовами, которые ставит окружение, и необходимостью принимать решения в более короткие сроки. Организация должна иметь элементы управления кризисом и межкультурного управления, встроенные в логику своей деятельности.

Выводы

Этика должна быть основой любой деятельности в любой организации. Знание её и применение на практике должно способствовать установлению хороших отношений. В настоящее время этика является ориентиром, управляющим деятельностью организации и её сотрудников. Этика в организации является основой устойчивого успеха. Хорошая рабочая атмосфера мотивирует сотрудников работать лучше и способствует их вовлечённости. Этические кодексы должны чётко формулировать правила. Они должны быть представлены всем сотрудникам для ознакомления независимо от того, какую ступень должностной иерархии они занимают. Задача этических кодексов состоит в том, чтобы налаживать отношения в организациях. ■

Перечень использованной литературы

- Drygiel M. Aspekt etyczny w stosunkach międzynarodowych // *Doctrina. Studia społeczno-polityczne*. – 2010 – № 7 – С. 37-43.
- Gasparski W. (ред.). *Biznes, etyka, odpowiedzialność*. – Варшава: Wydawnictwo Naukowe PWN, 2024. – с. 584.
- Guiding Principles on Business and Human Rights. Implementing the United Nations “Protect, Respect and Remedy” Framework. 2011 / [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://digitallibrary.un.org/record/720245/?ln=ru&v=pdf>.
- Kietliński K. *Etyka w zarządzaniu międzykulturowym*. – Краков: Wydawnictwo Uniwersytetu Jagiellońskiego, 2010. – С. 251-267.
- Kietliński K., Reyes V., Oleksyn T. *Etyka w biznesie i zarządzaniu*. – Краков: Oficyna Ekonomiczna, 2005. – с. 316.
- Kisiel A. *Etyka a zarządzanie – wybrane problemy* // *Studia Ekonomiczne* – 2014 – № 180 ч. 1 – С. 86-93.
- Kostera M., Śliwa M. *Zarządzanie w XXI wieku. Jakość, twórczość, kultura*. – Варшава: WAiP, 2010. – с. 347.
- Kochanowicz M. *Kodeks etyki uporządkuje relacje w firmie*. 2024 / [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.rp.pl/prawo-pracy/art39706121-kodeks-etyki-uporzadkuje-relacje-w-firmie>.
- Koźmiński A.K., Jemielniak D., Latusek-Jurczak D., Pikos A. *Zarządzanie. Nowe otwarcie*. – Варшава: POLTEXT, 2023. – с. 384.
- Matuszewska A. *Istota i znaczenie etyki w biznesie* // *Zeszyty Naukowe PWSZ w Płocku* – 2017 – т. 26 – С. 405-416.
- Smolska M., Ziolo K. *Aspekty etyczne w zarządzaniu projektami* // *Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego. Współczesne Problemy Ekonomiczne. Globalizacja. Liberalizacja. Etyka* – 2018 – № 2(18) – С. 89-98.
- Wells J. T. *Nadużycia w firmach – Vademecum*. – Варшава: Wydawnictwo Prawnicze Lexis Nexis, 2006. – с. 440.
- Zarzycki R. *Etyka codzienności – czy można być dobrym po prostu?* – Варшава: Collegium Civitas, 2021. – с. 376.

Водородные поезда на железных дорогах ОСЖД и мира



Продолжая серию публикаций о новейших разработках в области подвижного состава, кандидат технических наук Александр ЛУВИШИС в своей статье проводит анализ последних тенденций в развитии инновационных моторвагонных поездов с малым и нулевым выделением вредных веществ на железных дорогах стран – членов ОСЖД и других стран мира.

Экологическая повестка как вектор развития железнодорожного транспорта

В ходе Конференции по климату в Париже 12 декабря 2015 года было принято Парижское соглашение – соглашение в рамках Рамочной конвенции ООН об изменении климата, регулирующее меры по снижению содержания углекислого газа в атмосфере начиная с 2020 года. Соглашение было подготовлено взамен Киотского протокола, а его целью является «активизировать осуществление» Рамочной конвенции ООН по изменению климата, в частности, удержать рост глобальной средней температуры «намного ниже» 2 °C и «приложить усилия» для ограничения роста температуры величиной 1,5 °C.

В соответствии с Парижским соглашением для выхода к 2050 г. на нулевой глобальный уровень выброса парниковых газов требуется увеличить долю расходов на энергию в глобальном ВВП с 8 % до 25 % к 2035 году. Это также предусматривает и внедрение альтернативных видов тяги и топлива на транспорте, обеспечивающих минимальный уровень выброса вредных веществ в атмосферу.

Следуя данным тенденциям, в последнее время в сегменте пассажирских перевозок на железнодорожном транспорте в странах – членах ОСЖД и всего мира растёт доля моторвагонной тяги с использованием альтернативных видов топлива, обеспечивающих низкий или нулевой уровень выброса вредных веществ в окружающую среду.

Сегодня на неэлектрифицированных участках железных дорог используются два вида таких моторвагонных поездов: батарейные электропоезда и гибридные поезда с топливными элементами. Поезда с топливными элементами называют также водородными поездами, потому что топливом для таких поездов является водород.

В качестве топливных элементов используются топливные элементы с протонно-обменными мембранами. На вход топливного элемента поступают водород и кислород (из воздуха), а на выходе получается электричество, тепло и вода.

Ниже приведены примеры поездов с топливными элементами, эксплуатируемых на железных дорогах в различных странах мира.

Поезда на железных дорогах Европейского союза

Поезда Coradia iLint и Mireo Plus H на железных дорогах Германии

В сентябре 2018 года на дорогах Нижней Саксонии были запущены в эксплуатацию два поезда с топливными элементами Coradia iLint, разработанные и изготовленные компанией «Альстом» (Alstom). С тех пор прошло немногим более 5 лет.

Вслед за железными дорогами Германии, первыми начавшими эксплуатацию поездов с топливными элементами, использование данного вида поездов начали железные дороги 12 стран. Производство подобных поездов, помимо компании «Альстом», начали ещё более десятка всемирно известных локомотивостроительных и вагоностроительных компаний.



Поезд Coradia iLint

Внедрение поездов Coradia iLint в эксплуатацию на железных дорогах ряда стран оказалось более чем успешным.

Coradia iLint – первый в мире гибридный поезд с топливными элементами на борту с использованием технологии протонно-обменной мембраны (PEM, proton-exchange membrane). Поезд двухвагонный, и на каждом из вагонов на крыше размещён конструктив с баллонами сжатого водорода и модуль топливных элементов мощностью 198 кВт, изготовленный компанией Hydrogenics (Cummins). Под вагоном размещена литий-ионная аккумуляторная батарея с энергией 110 кВт·ч, изготовленная немецким производителем аккумуляторных батарей для электрических транспортных средств Akasol. Под вагоном же размещено преобразовательное оборудование – инвертор, преобразователь собственных нужд и импульсный преобразователь, согласующий напряжение на выходе модуля топливных элементов с напряжением 800 В тяговой батареи. В каждой моторной тележке установлен асинхронный тяговый двигатель мощностью 125 кВт. В поезде 150 мест для сидения, его максимальная скорость – 140 км/ч, пробег поезда на одной заправке (94 кг водорода) – 800-1000 км.

В марте 2020 года поезд Coradio iLint успешно прошёл испытательный пробег в Нидерландах, а в последующие годы – в Австрии, Швеции, Чехии и Польше.

В августе 2022 года 14 поездов Coradio iLint стали осуществлять пассажирские перевозки на единственной в мире дороге, использующей только поезда с топливными элементами, в городе Бремерфёрде (Нижняя Саксония) в Германии. Однако дебют оказался неудачным. Поезда поступили позже, чем было намечено, но и в поступивших поездах были отмечены недостатки. Дорога решила перейти в 2029 году на батарейные поезда.

15 сентября 2022 года поезд Coradia iLint показал рекордный пробег 1175 км без перезарядки.

В июле 2023 года туристическая железная дорога Train de Charlevoix в Канаде начала использовать поезд Coradio iLint на участке длиной 90 км между Парк Шато-Монморанси и городом Бэ-Сен-Поль недалеко от Квебека.

С середины июня до конца сентября 2023 года поезд перевёз 10 000 пассажиров, совершив 130 рейсов, пройдя 10 660 км и предотвратив выброс в атмосферу 22 т углекислого газа.



Поезд Mireo Plus H от компании «Сименс»

Поезд Mireo Plus H от компании «Сименс»

Удостоверившись в положительных результатах первых лет эксплуатации поездов Coradio iLint, компания «Сименс» (Siemens) решила сама изготавливать поезда с топливными элементами на основе выпущенного в 2016 году поезда «Мирео» (Mireo).

Новый поезд с топливными элементами серии Mireo Plus H использует 2 модуля топливных элементов PEM, изготавливаемых канадской компанией Баллард (Ballard), мощностью 200 кВт каждый, и литий-титанатные батареи. Двухвагонный вариант поезда со 120 местами для сидения имеет пробег 600 км, а трёхвагонный вариант со 165 сидячими местами имеет пробег 1000 км на одной заправке. Оба варианта поездов имеют нагрузку на ось менее 20 т и максимальную скорость 160 км/ч, при этом каждый может быть заправлен водородом за 15 минут.

15 сентября 2023 года, за 8 месяцев до поступления в регулярную эксплуатацию поезда Mireo Plus H, прототип поезда успешно закончил 30-месячные испытания в Баварии. По завершении испытаний поезд был охарактеризован как перспективный наряду с батарейными поездами для замены дизельных поездов на дорогах Баварии.

Поезд Coradia iLint и электро-водородный поезд Coradia Polyvalent (Regiolis) на железных дорогах Франции

Спустя чуть более 4 лет после начала эксплуатации на железных дорогах Германии началась эксплуатация поезда Coradia iLint на железных дорогах Франции, а именно 1 февраля 2023 года на линии Тур – Лош.

Регион не единственный, который интересуется новыми технологиями. Овернь-Рона-

Альпы, Бургундия-Франш-Конте, Гранд-Эст и Окситания уже заказали водородные поезда у «Альстом».

Поезд Coradia Polyvalent (Regiolis)

Компания «Альстом» разработала вариант поезда с топливными элементами на основе широко используемых на дорогах серийных поездов Coradia Polyvalent (Regiolis). Это будет двух-системный четырёхвагонный поезд с двумястами килограммами водорода на борту, оборудованный 220 местами для сидения, длиной 72 м и с максимальной скоростью 160 км/ч. Дальность пробега по неэлектрифицированным линиям без перезарядки составляет 400-600 км.

Осевая формула поезда Во'2'2'2'Во'. Напряжение в звене постоянного тока – 1500 В. Мощность на колёсах – 700 кВт.

Так же, как на Coradio iLint, на поезде Regiolis с топливными элементами эти элементы и баллоны со сжатым водородом будут размещены на крыше поезда.

Поезд Coradia Polyvalent (Regiolis) сможет работать на участках с контактной сетью переменного тока 25 кВ 50 Гц, на участках постоянного тока 1500 В и на неэлектрифицированных участках. Поезд отличается от Coradio iLint возможностью следовать по электрифицированным участкам при питании от контактной сети. Традиционные поезда серии Regiolis – электро-дизельные. По аналогии можно назвать поезд Coradia Polyvalent (Regiolis) с топливными элементами электро-водородным (EHMU).

Компания «Альстом» планирует предложить железным дорогам Франции (SNCF) электро-водородные поезда для замены в течение 10 лет 450-500 дизельных поездов.



Поезд Coradia Polyvalent (Regiolis)



Поезд Coradia Stream H

Поезд Coradia Stream H

На выставке EXPO Ferroviaria 2023 итальянская компания Ferrovie Nord Milano (FNM) и компания «Альстом» представили новый поезд с топливными элементами Coradia Stream H. Предполагается, что он поступит в коммерческую эксплуатацию в конце 2024 – начале 2025 г. на неэлектрифицированной линии Брешиа – Изео – Эдола.

В ноябре 2020 г. FNM и Alstom подписали соглашение о поставке шести таких поездов на дороги Италии. В качестве опции предусмотрена постройка ещё восьми.

Источник питания и тяговый привод поезда Alstom Coradia Stream H подобны узлам, применённым на поезде Alstom Coradia iLint, то есть применены топливные элементы компании Cummins и асинхронный тяговый привод.

Каждый поезд вмещает 260 сидящих пассажиров, а запас хода превышает 600 км. Кузова вагонов поезда выполнены из алюминия.

Поезд четырёхвагонный сочленённый, имеются 2 моторные и 4 прицепные тележки.

Давление на ось составляет 18 т. Максимальная мощность – 1170 кВт, максимальная скорость – 140 км/ч.

В качестве источников света в салонах поезда использованы LED.

Поезд создан на базе электропоездов Coradia Stream компании «Альстом». 650 таких поездов уже заказаны железными дорогами Европы.

Поезд Talgo Vittal-One

Поезд с названием Talgo Vittal-One (Испания) и топливными элементами должен был появиться на дорогах Испании в 2023 году. Сначала в 2021 году было испытано и смонтировано в прототипе поезда новое оборудование, а затем с 2021 года до 2023 года проходили испытания прототипа.



Поезд Talgo Vittal-One

Универсальная платформа Vittal предусматривает строительство поездов для эксплуатации на линиях с шириной колеи 1435, 1520 или 1668 мм, электрифицированных на постоянном токе напряжением 1,5 или 3 кВ или переменном токе напряжением 15 кВ или 25 кВ. Эти поезда рассчитаны на движение при питании от топливных элементов со скоростью до 160 км/ч. Пробег поезда без дозаправки составляет 800 км.

Осевая формула поезда – Vo222 Vo, высота пола над уровнем рельса – 560 мм, вес без пассажиров – 131 т (4 вагона), мощность – 2 x 1100 кВт.

Поезд на основе CAF Civia Class 463

Компания CAF (Испания) совместно с «Сименс» создала на основе электропоезда Civia Class 463 гибридный водородный поезд, который представляет собой комбинацию электропоезда и гибридного поезда с топливными элементами. Поезда предназначены для работы под контактной сетью 3000 В постоянного тока и на неэлектрифицированных линиях. Электропоезд, предназначенный для работы на колее 1668 мм, обеспечивает пусковое ускорение 1 м/с². Мощность поезда – 1400 кВт. Поезд выполнен модульным с возможным числом вагонов от 3 до 5. Трёхвагонный поезд имеет 169 сидячих мест для пассажиров. Моторные тележки поезда



Поезд на основе CAF Civia Class 463

имеют два асинхронных тяговых двигателя с независимым подвешиванием. Поезд оборудован дисковыми тормозами.

Компания CAF поставила для поезда литий-титанатные батареи и силовые преобразователи, компания Toyota Motor Europe – модули топливных элементов.

Первая фаза испытаний поезда прошла на участке между Сарагосой и Канфранком. Следующая стадия испытаний прошла на участке линии Торральба – Сория и должна была закончиться в 2024 году.

Поезда в Италии с малой шириной колеи

Итальянские железнодорожные операторы Azienda Regionale Sarda Trasporti (ARST) и Ferrovie della Calabria (FdC) заключили с компанией «Штадлер» (Stadler) соглашения на поставку и техническое обслуживание 10 узкоколейных водородных поездов для ARST на Сардинии и 15 аналогичных транспортных средств для FdC в Калабрии.

Первый заказ предусматривает поставку 12 водородных поездов, по 6 для каждой из двух итальянских компаний.

Транспортные средства будут оснащены экологичными топливными элементами и асинхронным тяговым приводом и будут предназначены для региональных и пригородных перевозок узкоколейной (950 мм) сети в двух итальянских регионах.

Концепция поезда близка к концепции поезда FLIRT H2.

Новые поезда состоят из двух пассажирских вагонов, лёгкая алюминиевая конструкция которых помогает повысить энергоэффективность поезда, и промежуточной секции (power pack), в которой размещаются топливные элементы и водородные баки, а также другое оборудование.

При общей длине около 50 метров новые поезда рассчитаны на 89 мест в каждом вагоне, и они полностью доступны для людей с ограниченными физическими возможностями. В новых поездах предусмотрены специальные зоны для инвалидов колясок, детских колясок и велосипедов, расположенные рядом с дверями входа и выхода, а также туалет, соответствующий действующим европейским стандартам.

Максимальная скорость поездов – 100 км/ч, пробег – 800 км. Поезда поступили на дороги 29 июня 2023 года.

Компания «Штадлер» приступила к работе над новыми поездами с топливными элементами не с чистого листа. В 2018 году компания разработала проект поезда с топливными элементами и шириной колеи 760 мм для Zillertalbahn (Тироль, Австрия).

Начиная с 2010 года компания спроектировала и изготовила для Италии поезда GTW с шириной колеи 950 мм. В мае 2022 года в столице Сардинии Кальяри эксплуатировалось 15 таких составов.

Общеизвестен опыт компании в разработке и изготовлении поездов с топливными элементами FLIRT H2 для США.

Поезда с топливными элементами на железных дорогах Азии

Поезд Hybari

В Японии компании JR East, Hitachi и Toyota совместно изготовили поезд Hybari, в котором система топливных элементов разработана компанией «Тойота», гибридный тяговый привод – компанией «Хитачи».



Поезд FV - E991EMU Hybari

Были применены модули топливных элементов с мощностью 114 кВт, используемых для серийных электромобилей и автобусов с топливными элементами. Прототип создан на основе двухвагонного поезда серии FV - E991EMU (1 моторный и 1 прицепной вагоны).

Кроме топливных элементов поезда оснащены литий-ионными батареями и резервуарами с водородом высокого давления.

Две батареи полимерных топливных элементов мощностью 180 кВт питают две литий-ионные батареи ёмкостью 25 кВт ч. Энергия батарей поступает на преобразователь с двумя инверторами для питания четырёх тяговых двигателей мощностью 95 кВт каждый. Водород хранится

в четырёх рядах резервуаров из углеродного волокна, каждый из которых состоит из пяти 51-литровых модулей. При максимальном давлении 70 МПа это обеспечит пробег 140 км по сравнению с 80 км при 35 МПа. Максимальная скорость поезда для колеи 1067 мм составит 100 км/ч.

Испытания поезда начались в конце февраля 2022 года, ввод его в эксплуатацию планируется на 2030 год.

Китайский пассажирский поезд на водородных топливных элементах

28 декабря 2022 года первый китайский пассажирский поезд на водородных топливных элементах, разработанный CRRC Changchun совместно с Chengdu Railway Group, сошёл с конвейера на производственной базе CRRC Changchun в Цзиньцзяне (Чэнду).

Поезд состоит из четырёх вагонов, может развивать скорость до 160 км/ч и на одной заправке водородом способен проехать 600 километров. В силовой установке сочетаются водородные топливные элементы и суперконденсаторы, запаасающие заряд.

Поезд оснащён современной микропроцессорной системой автоматического управления и диагностики. По команде он может автоматически включаться, запускаться и останавливаться, а также возвращаться в депо. Для обеспечения безопасного вождения он использует технологию связи с высокой пропускной способностью 5G и анализирует огромное количество данных. Поезд с топливными элементами включает в себя несколько интеллектуальных систем диагностики с тысячами датчиков. По данным Китайской железнодорожной корпорации, «системы могут автоматически контролировать, диагностировать и защищать систему хранения водорода и систему



Пассажирский поезд на водородных топливных элементах производства CRRC

водородных топливных элементов, чтобы обеспечить их безопасность и надёжность во время движения».

Поезд Республики Кореи

В начале 2023 года на железных дорогах Республики Кореи начали испытания поезда на топливных элементах.

Двухвагонный поезд-прототип изготовлен компанией Woojin Industrial Systems Co., Ltd., а тяговый привод смонтирован Корейской национальной железнодорожной корпорацией (KORAIL).

Максимальная скорость поезда – 110 км/ч, пробег полностью заправленного водородом поезда – 600 км, мощность поезда – 1200 кВт.

В поезде имеется 132 места для сидения. На крыше каждого вагона поезда размещён модуль топливных элементов мощностью 200 кВт. На крыше поезда размещены импульсный преобразователь для согласования напряжения модуля топливных элементов и литий-ионной аккумуляторной батареи, сам модуль топливных элементов с жидкостным охлаждением и 14 баллонов с водородом. В топливном баке на крыше каждого вагона может перевозиться 83 кг водорода, а запас водорода всего поезда составляет 166 кг. Под полом вагонов размещены 2 тяговых инвертора, выполненных на кремниевом-карбидных вентилях, преобразователь собственных нужд и аккумуляторная батарея. От каждого тягового инвертора питаются 2 синхронных тяговых двигателя с постоянными магнитами.

Поезд с топливными элементами железных дорог Индии с узкой колеёй

Железные дороги Индии поручили компании Medha Servo Drives изготовить и подготовить к эксплуатации поезда с топливными элементами для железнодорожных линий с шириной колеи 762 мм.

Два четырёхвагонных поезда с топливными элементами переделаны из одного 10-вагонного дизельного поезда. Мощность водородного поезда – 1200 кВт (800 кВт – мощность топливных элементов, 400 кВт – мощность аккумуляторной батареи). Применены топливные модули FCmoveTM-HD+ компании «Баллард» мощностью 100 кВт. Использован асинхронный тяговый привод и микропроцессорная система управления. С дизельного поезда удалены дизель-генератор



Поезд компании Woojin Industrial Systems Co., Ltd.

тор и топливный бак и установлены компоненты нового привода. Вес компонентов нового привода позволяет поезду соблюдать ограничение нагрузки на ось 20,3 т. Максимальный разряд аккумуляторной батареи не превышает 40 %.

Планировалось, что новый поезд будет продемонстрирован в конце декабря 2023 года.

В 2024 году должны начаться испытания поезда на участке Сонипат – Джинд в Харьяне. Ширина колеи на участке – 762 мм.

В настоящее время электрифицировано 95 % железных дорог Индии с шириной колеи 1676 мм. Намечается, что в 2024-2025 годах электрификация таких дорог будет доведена до 100 %. Планируется, что все поезда с узкой колеёй, используемые в высокогорной части Индии, будут водородными. Всего будет изготовлено 35 поездов.

Поезда с топливными элементами на железных дорогах США

В 2019 году железные дороги округа Сан-Бернардино (штат Калифорния) заключили контракт с компанией «Штадлер» (Stadler) на поставку пяти поездов FLIRT H2 с топливными элементами. Новый поезд создан на основе электропоезда FLIRT и состоит из 3 вагонов, крайние из которых головные с пассажирскими салонами, а средний – вагон с оборудованием, в котором размещены топливные элементы и конструктивы для хранения водорода (силовая установка – power pack). Поезд имеет 108 сидячих пассажирских мест и максимальную скорость 130 км/ч, запас хода в 286 миль (460 км) и время перезарядки 30 минут.



Поезд FLIRT H2 от компании Stadler

Мощность в продолжительном режиме – 550 кВт, максимальное давление в модуле топливных элементов – 350 бар.

На поезде установлены 6 модулей мощностью 100 кВт каждый канадской компании «Баллард». Силовая установка может иметь в зависимости от задач применения поезда разную длину. Конструктивные решения с подобной силовой установкой уже применялись ранее компанией «Штадлер» в дизель-поездах семейств GTW и FLIRT.

Выбранная концепция позволяет обеспечить возможность переоборудования дизель-поезда (в частности, дизель-поезда компании «Штадлер») в поезд с топливными элементами. Для этого достаточно заменить дизель-генератор и топливный бак на резервуары для хранения водорода и топливные элементы в силовой установке и установить на крышах концевых вагонов аккумуляторные батареи.

Силовая установка для поезда спроектирована так, что для пассажиров есть широкий проход.

Поезд позволяет эксплуатацию в условиях жаркого климата юга Калифорнии при температуре окружающей среды до +50 градусов Цельсия. Поезд предназначен для выполнения 16 рейсов без дозаправок ежедневно на участке протяжённостью 14,5 км между Сан-Бернардино и университетом в Редландсе. Поезд FLIRT H2 будет введён в эксплуатацию в 2024 году.

Во время его испытаний на специальном участке в Колорадо он показал пробег 1741 миль (2803 км) в течение 46

часов (вечера 20 марта 2024 года, последующей ночи и следующего дня). Этот пробег признан рекордным для поездов с топливными элементами и занесён в книгу рекордов Гиннесса.

На международной выставке InnoTrans 2022 достигнуто соглашение с компанией «Штадлер» о поставке в Калифорнию 4 новых междугородных четырёхвагонных поездов с нулевыми выделениями вредных веществ Zero Emission Multiple Units (ZEMUs). Поезда будут изготовлены на заводе «Штадлер» в Солт-Лейк-Сити в США.

Заявленный запас хода поездов между заправками – 800 км. Предполагается, что с 2027 года эти поезда начнут эксплуатироваться в Калифорнии на линии между Мерседом и Сакраменто.

В качестве опции предусмотрена поставка ещё 25 таких поездов.

Перспективы внедрения поездов с топливными элементами на железных дорогах Польши, России и Чехии

Наибольший потенциал для внедрения поездов с топливными элементами среди европейских железных дорог стран – членов ОСЖД имеют Польша, Россия и Чехия.

Россия производит современные электро- и дизель-поезда и имеет наряду с США наиболее длительный опыт применения топливных элементов на космических аппаратах.

В 2019 году в Санкт-Петербурге был про-



Водородный поезд для Сахалина разрабатывается на основе рельсового автобуса РА-3 «Орлан»

демонстрирован трамвай с бесконтактным приводом на топливных элементах, полностью изготовленный из российских комплектующих.

В 2021 году консорциум из трёх структур: ОАО «РЖД», АО «ТМХ» и ГК «Росатом» приступил к разработке проекта водородного поезда для Сахалина на основе уже работающего на Сахалине рельсового автобуса РА-3 «Орлан». 2025 год определён как год начала эксплуатации таких поездов.

РА-3 «Орлан» – дизель-поезд с гидравлической передачей, выпускаемый заводом АО «Метровагонмаш» с 2019 года. Он может поставляться в двухвагонной либо трёхвагонной составности.

Длина двухвагонного состава – 47 560 мм. Давление на ось – не более 16 т. Вместимость моторного вагона – 185 мест для сидения, а вместимость прицепного вагона – 244 места для сидения.

В июне 2021 года компания «Альстом» продемонстрировала свой поезд Coradia iLint на путях Научно-исследовательского института железнодорожного транспорта в Жмигруде (Żmigród) недалеко от г. Вроцлава.

Польские поезда с приводом поезда Coradia iLint могут быть переделаны из дизельных поездов Coradia Lint, произведённых в Хожуве (Chorzów), расположенном в южной части страны в 6 км к северо-востоку от Катовице.

Польская энергетическая компания PKN Orlen планирует построить за следующие 7 лет 100 водородных заправочных станций, включая приблизительно 57 заправочных станций в Польше, около 28 в Чехии и 26 в Словакии.

На первом этапе развития парка водородных поездов Польша может импортировать такие поезда производства компаний «Альстом» или «Сименс», однако через какое-то время и сама сможет начать строить такие поезда.

Подтверждением данной тенденции может служить и тот факт, что первый в Европе маневровый локомотив с топливными элементами SM42-6Dn был изготовлен польским производителем железнодорожной техники АО «Рельсовый транспорт ПЕСА Быдгощ» (PESA Bydgoszcz, присоединённое предприятие ОСЖД), который был впервые представлен на железнодорожной ярмарке «ТРАКО-2021»

в г. Гданьске. В том же 2021 году компания объявила о начале разработки электро-водородного поезда на базе новой платформы поезда Regio 160. Такие поезда планируется пустить в эксплуатацию в 2025-2026 годах.

С 17 по 25 мая 2022 года компания «Альстом» продемонстрировала свой первый в мире поезд с топливными элементами в Остраве (Чехия), а 5 декабря 2022 года компания «Альстом» заключила соглашение с компанией Air Products, которая является одним из крупнейших в мире производителей водорода и систем его распределения. Компании согласились подготовить поезда с топливными элементами для Чешских железных дорог. За подвижной состав отвечает компания «Альстом», за инфраструктуру, производство и распределение водорода отвечает компания Air Products. Сроки начала эксплуатации поездов сегодня не ясны.

На первом этапе работ до весны 2024 года исследователи-тяговики Чехии совместно с норвежским научно-исследовательским институтом SINTEF определили количество поездов с топливными элементами и регионы их применения взамен дизельных поездов на железных дорогах Чехии.

Большим преимуществом применения как поездов с топливными элементами, так и батарейных поездов вместо дизельных для железных дорог Чехии является отсутствие необходимости в закупках для них импортного топлива.

Выводы

1. С момента начала эксплуатации поезда с топливными элементами не прошло 10 лет, но прототипы таких поездов испытываются на железных дорогах Европы, Азии и Америки.
2. Благодаря усилиям компании «Штадлер» (Stadler) география применения поездов с топливными элементами расширена за счёт железных дорог с узкой шириной колеи.
3. Железные дороги стран – членов ОСЖД – Китайской Народной Республики и Республики Кореи проводят испытания поездов с топливными элементами.
4. Наибольший потенциал для внедрения поездов с топливными элементами среди европейских железных дорог стран – членов ОСЖД имеют Польша, Россия и Чехия. ■

О РАБОТЕ ОСЖД

Заседания членов Комитета ОСЖД

(информационное сообщение)

Очередное заседание членов Комитета ОСЖД 3/2024

Очередное заседание членов Комитета ОСЖД 3/2024 состоялось 20 мая 2024 г. в гибридном формате. В рамках повестки дня членами Комитета ОСЖД были рассмотрены и приняты отчёты о/об:

- совещании представителей железных дорог и внешнеторговых организаций Республики Беларусь, Социалистической Республики Вьетнам, Республики Казахстан, Китайской Народной Республики, Корейской Народно-Демократической Республики, Монголии, Российской Федерации, Туркменистана, Республики Узбекистан, Исламской Республики Афганистан и Исламской Республики Иран по согласованию объёмов перевозок экспортных, импортных и транзитных грузов железнодорожным транспортом на 2024 год и мероприятий для их обеспечения (ВКС, с 26 февраля по 1 марта);
- совещании уполномоченных представителей Сторон Договора о Правилах о расчётах в международном пассажирском и грузовом железнодорожном сообщении (ВКС, 4-7 марта);
- совещании экспертов ПРГ КИ по темам: «Кодирование и информатика» и «Web-сайт ОСЖД» (Комитет ОСЖД, 4-5 марта);
- совещании экспертов ПРГ КИ по темам: «Безбумажная технология перевозки грузов в международном железнодорожном сообщении» и «Проведение международных финансовых расчётов с применением безбумажной технологии» (Комитет ОСЖД, 6-7 марта);
- совещании экспертов Комиссии ОСЖД по инфраструктуре и подвижному составу по под- теме 5.2 «Вагоны» темы № 5 «Подвижной состав

для железных дорог. Технические требования к его элементам» (Комитет ОСЖД, 5-7 марта);

- совещании экспертов Комиссии ОСЖД по транспортному праву по вопросам СМПС (Комитет ОСЖД, 12-14 марта);
- совещании экспертов Комиссии ОСЖД по инфраструктуре и подвижному составу по теме № 4 «Устройства энергоснабжения и электрической тяги» (ВКС, 12-13 марта);
- XXVII совещании Временной рабочей группы ОСЖД по вопросам профессионального обучения/подготовки в области железнодорожных перевозок (ВКС, 12-14 марта);
- совещании ВРГ Комиссии ОСЖД по транспортной политике и стратегии развития по вопросам статистики (Комитет ОСЖД, 19-20 марта);
- совещании экспертов Сторон Договора о пользовании пассажирскими вагонами в международном сообщении (Комитет ОСЖД, 19-20 марта);
- совещании ВРГ Комиссии ОСЖД по транспортному праву по разработке технических условий размещения и крепления грузов (Комитет ОСЖД, 26-28 марта);
- совещании Комиссии ОСЖД по грузовым перевозкам по темам «Актуализация



Очередное заседание членов Комитета ОСЖД 3/2024 (20.05.2024)



Заседание членов Комитета ОСЖД одобрило отчёт о совещании экспертов Комиссии ОСЖД по транспортному праву по вопросам СМГС, которое состоялось 2-5 апреля 2024 года в г. Астане

Гармонизированной номенклатуры грузов (ГНГ)» и «Актуализация Перечня грузовых станций железных дорог ОСЖД» (г. Пекин, 26-29 марта);

- совещании экспертов Комиссии ОСЖД по транспортному праву по вопросам СМГС (г. Астана, 2-5 апреля);
- совещании экспертов Сторон Договора о пользовании грузовыми вагонами в международном сообщении (Комитет ОСЖД, 3-5 апреля);
- совещании экспертов Комиссии ОСЖД по инфраструктуре и подвижному составу по подтеме 2.3 «Комплексная диагностика железнодорожного пути» темы № 2 «Железнодорожный путь и искусственные сооружения» (Комитет ОСЖД, 3-5 апреля);
- совещании экспертов Комиссии ОСЖД по пассажирским перевозкам по теме «Рассмотрение предложений по организации курсирования пассажирских поездов и беспересадочных вагонов в международном сообщении на 2024-2025 гг. II группы железных дорог ОСЖД» (ВКС, 8-9 апреля);
- совещании экспертов Комиссии ОСЖД по инфраструктуре и подвижному составу по теме № 1 «Габариты подвижного состава в международном сообщении с учётом требований интероперабельности» (Комитет ОСЖД, 9-11 апреля);
- совещании экспертов Комиссии ОСЖД по транспортной политике и стратегии развития по теме «Разработка мер, направленных на облегчение пересечения границ при международных железнодорожных перевозках в евроазиатском пространстве» (Комитет ОСЖД,

23-25 апреля);

- совещании экспертов Комиссии ОСЖД по инфраструктуре и подвижному составу по подтеме 5.1 «Локомотивы» темы № 5 «Подвижной состав железных дорог. Технические требования к его элементам» (Комитет ОСЖД, 23-25 апреля);
- совещании Рабочей группы Сторон Договора о пользовании грузовыми вагонами в международном сообщении по расчёту ставок (Комитет ОСЖД, 13-14 мая);
- участия в годовом заседании Руководящего комитета МСЖД по вопросам NHM/DIUM (г. Париж, 21-22 февраля);
- участия в заключительном совещании группы экспертов по цифровой трансформации железнодорожных и мультимодальных перевозок в Северной и Центральной Азии (ВКС, г. Ташкент, 12-13 марта);
- участия в 11-м Азиатско-Тихоокеанском форуме по упрощению процедур торговли под эгидой ЭСКАТО ООН (г. Самарканд, 3-4 апреля).

Заседание распределило задачи, определённые Комитету ОСЖД и рабочим органам ОСЖД решениями, принятыми XXXVIII заседанием Конференции Генеральных директоров (ответственных представителей) железных дорог ОСЖД.

В ходе рассмотрения проекта Меморандума о сотрудничестве между ОСЖД и Европейской экономической комиссией ООН (ЕЭК ООН) были согласованы незначительные изменения и уточнения, направленные на совершенствование текста данного проекта, после чего было решено напра-

вить проект Меморандума в секретариат ЕЭК ООН на согласование с целью его последующего рассмотрения и согласования на очередном заседании членов Комитета.

В середине апреля 2024 г. в Комитет ОСЖД поступило заявление компании ООО RAIL CARS LOGISTIC (Польша) с просьбой предоставить статус присоединённого предприятия ОСЖД, в связи с чем заседание в соответствии с установленной процедурой вынесло на утверждение членами КГД решение о предоставлении статуса присоединённого предприятия данной компании.

Заседание заслушало информацию о работах, проводимых по подготовке LI сессии Совещания Министров ОСЖД, которая состоится 18-21 июня 2024 г. в г. Варшаве.

Очередное заседание членов Комитета ОСЖД 4/2024

В рамках повестки дня очередного заседания членов Комитета ОСЖД 4/2024, которое состоялось 24 июня 2024 г. в гибридном формате, членами Комитета ОСЖД были рассмотрены и приняты отчёты о/об:

- совещании экспертов Комиссии ОСЖД по инфраструктуре и подвижному составу по подтеме 2.2 «Рассмотрение комплекса вопросов по земляному полотну и искусственным сооружениям» темы № 2 «Железнодорожный путь и искусственные сооружения» (Комитет ОСЖД, 13-15 мая);
- совещании представителей Сторон Договора о ЕТТ по теме «Совершенствование Договора о ЕТТ и актуализация ЕТТ» (Комитет ОСЖД, 14-17 мая);
- совещании представителей железных дорог ОСЖД – Сторон Договора о международном железнодорожном пассажирском тарифе (Комитет ОСЖД, 15-17 мая);
- совещании ВРГ Комиссии ОСЖД по транспортному праву по разработке технических условий размещения и крепления грузов (Комитет ОСЖД, 21-23 мая);



Очередное заседание членов Комитета ОСЖД 4/2024 (24.06.2024)

- совещании экспертов Комиссии ОСЖД по инфраструктуре и подвижному составу по теме № 3 «СЦБ и сети связи» (Комитет ОСЖД, 21-23 мая);
- совещании представителей железных дорог ОСЖД – Сторон Договора о пользовании пассажирскими вагонами в международном сообщении (Комитет ОСЖД, 27-29 мая);
- совещании представителей Сторон Соглашения о перевозке контейнеров в составе контейнерных поездов в международном сообщении (Санкт-Петербург, 28-29 мая);
- совещании ВРГ Комиссии ОСЖД по транспортному праву в области Правил перевозок опасных грузов (Комитет ОСЖД, 3-6 июня);
- совещании уполномоченных представителей Сторон Договора о пользовании грузовыми вагонами в международном сообщении по теме «Совершенствование Договора о пользовании грузовыми вагонами в международном сообщении» (Комитет ОСЖД, 4-6 июня);
- совещании экспертов ПРГ ОСЖД по финансовым и расчётным вопросам (ВКС, 5-7 июня);
- Консультативной встрече по теме «Проведение исследования по терминологии комбинированных, интермодальных и мультимодальных перевозок (ТКИМП)» (ВКС, 10 июня);
- совещании экспертов Комиссии ОСЖД по пассажирским перевозкам II группы железных дорог по теме «Системы резервирования мест, справочно-информационного обслуживания пассажиров, предоставления услуг и формирования финансовой отчётности» (ВКС, 10-11 июня);

- совещании экспертов Комиссии ОСЖД по инфраструктуре и подвижному составу по подтеме 2.1 «Разработка комплекса вопросов по рельсам, рельсовым скреплениям, бесстыковому пути, механизации путевых работ» темы № 2 «Железнодорожный путь и искусственные сооружения» (Комитет ОСЖД, 3-5 июня);
- участия в международной конференции «Инновации для устойчивого развития транспорта. Кадры для трансформации и развития транспортно-логистических цепей и международных транспортных коридоров» (Москва, 12 апреля);
- участия в 6-й сессии Специального комитета по правовым вопросам и международному сотрудничеству ОТИФ (Вена, 17 апреля);
- участия в 44-й сессии Рабочей группы VI (Оборотные грузовые документы) Комиссии ООН по праву международной торговли (Нью-Йорк, 6-10 мая);
- участия в Международной железнодорожной

ной выставке Rail Business Days (Острава, 11-13 июня).

Заседание распределило задачи, определённые Комитету ОСЖД и рабочим органам ОСЖД решениями, принятыми LI сессией Совещания Министров ОСЖД.

При рассмотрении вопроса о сотрудничестве с Европейской экономической комиссией ООН заседание решило:

- согласовать проект Меморандума о сотрудничестве между ОСЖД и Европейской экономической комиссией ООН (ЕЭК ООН);
- в соответствии с процедурой, предусмотренной Регламентом Комитета ОСЖД, обратиться с просьбой к членам Совещания Министров ОСЖД и членам КГД предоставить полномочия для подписания Меморандума, указанного в пункте 1 настоящего решения, а в случае получения полномочий провести с ЕЭК ООН необходимые мероприятия для его подписания. ■

Совещание Комиссии ОСЖД по грузовым перевозкам по темам «Актуализация Гармонизированной номенклатуры грузов (ГНГ)» и «Актуализация Перечня грузовых станций железных дорог ОСЖД»

Запланированное совещание Комиссии ОСЖД по грузовым перевозкам по рассмотрению тем «Актуализация Гармонизированной номенклатуры грузов (ГНГ)» и «Актуализация Перечня грузовых станций железных дорог ОСЖД» успешно прошло с 26 по 29 марта 2024 года в городе Пекине (Китайская Народная Республика).

В совещании приняли участие представители от: Управления железных дорог Афганистана (АРА), АО «Грузинская железная дорога» (ГР), АО «Национальная компания “Казакстан темір жолы”» (КЗХ), Государственной корпорации «Китайские железные дороги» (КЖД), Корейской национальной железнодорожной корпорации (KORAIL), ГП «Национальная компания “Кыргыз темір жолу”» (КРГ), Лаосской Народно-Демократической Республики (ЛНДР), ГАО Latvijas dzelzceļš (ЛДЗ), АО Lietuvos geležinkeliai (LTG), ГП «Железная дорога Молдовы» (ЧФМ), АО «Улан-Баторская железная дорога» (УБЖД), ОАО «Российские железные дороги» (ОАО «РЖД»), ГУП «Рохи охани

Тоҷикистон» (ТДЖ), Туркменских железных дорог – Агентства «Туркмендемирёллары» (ТРК), АО «Узбекистон темир йуллари» (УТИ), АО «Українська залізниця» (УЗ), АО «Чешские железные дороги Карго» (ЧД Карго) а также ООО «СТМ» – присоединённого предприятия ОСЖД, Евразийской экономической комиссии (ЕЭК) и Комитета ОСЖД.

Открыл совещание и приветствовал его участников Заместитель начальника Департамента международного сотрудничества Государственной корпорации «Китайские железные дороги» господин Ван Гоцзюнь, который отметил важность проведения данного совещания, поблагодарил все делегации за участие в его работе по рассмотрению и принятию решений по важным и практическим вопросам, связанным с актуализацией ГНГ и Перечня грузовых станций железных дорог стран – членов ОСЖД в целях обеспечения беспрепятственной организации перевозок грузов в международном сообщении и ознакомил участников с основными показателями работы

Государственной корпорации «Китайские железные дороги», проинформировав об организации маршрутных контейнерных поездов в направлении Китай – страны Европы и Центральной Азии, отметив важную роль ОСЖД на международном транспортном пространстве.

Господин Ван Гоцзюнь пожелал участникам совещания плодотворной и успешной работы и приятного пребывания в городе Пекине.

Согласно утверждённой повестке дня совещания были рассмотрены следующие вопросы:

- о выполнении решений итогового совещания Комиссии ОСЖД по грузовым перевозкам по темам «Актуализация Гармонизированной номенклатуры грузов (ГНГ)» и «Актуализация Перечня грузовых станций железных дорог ОСЖД» (10-13 октября 2023 года, Комитет ОСЖД, г. Варшава);
- предложения железных дорог стран – членов ОСЖД по актуализации ГНГ;
- предложения железных дорог стран – членов ОСЖД по вопросу гармонизации ГНГ и Гармонизированной номенклатуры грузов МСЖД (ННМ) версии 2024 года;
- предложения железных дорог стран – членов ОСЖД по теме «Актуализация Перечня грузовых станций железных дорог ОСЖД».

По результатам обсуждения участники совещания:

- разработали и согласовали проект изменений и дополнений в Гармонизированную номенклатуру грузов (ГНГ) для утверждения на XXXVIII заседании Конференции Генеральных директоров (ответственных представителей) железных дорог ОСЖД (КГД) (15-19 апреля 2024 года, г. Ашхабад, Туркменистан) с введением в действие с 1 июня 2024 года;
- разработали и согласовали проект изменений и дополнений в Памятку ОСЖД О 405 «Регламент по созданию и сопровождению Перечня грузовых станций железных дорог ОСЖД» для утверждения на XXXVIII заседании КГД с введением в действие с 15 мая 2024 года;
- подготовили перечень грузов ГНГ версии 2024 года для определения тарифных классов ЕТТ в рамках совещания представителей Сторон Договора о Едином транзитном тарифе (ЕТТ), которое состоялось позже, 14-17 мая 2024 года в Комитете ОСЖД. ■

*Председатель Комиссии ОСЖД
по грузовым перевозкам
Зубайда Аспаева*



Совещание Комиссии ОСЖД по грузовым перевозкам по рассмотрению тем «Актуализация Гармонизированной номенклатуры грузов (ГНГ)» и «Актуализация Перечня грузовых станций железных дорог ОСЖД» (26-29.03.2024, г. Пекин, Китай)

Деятельность ОСЖД по актуализации тарифов на международные железнодорожные грузовые перевозки

В рамках Комиссии ОСЖД по грузовым перевозкам ведётся постоянная работа по совершенствованию Договоров о Едином транзитном тарифе (ЕТТ) и о Международном железнодорожном транзитном тарифе (МТТ), а также по актуализации Тарифов ЕТТ и МТТ в целях повышения конкурентоспособности железнодорожных транзитных грузовых перевозок на евроазиатском пространстве и эффективного использования железнодорожного транспорта. О том, какая работа проводилась в этой области в 2024 году, рассказывает в своей статье Председатель Комиссии ОСЖД по грузовым перевозкам Зубайда АСПАЕВА.

Совещание представителей Сторон Договора о Едином транзитном тарифе (ЕТТ)

В соответствии с Планом работы Комиссии ОСЖД по грузовым перевозкам на 2024 год в период с 14 по 17 мая в Комитете ОСЖД (г. Варшава) было проведено совещание представителей Сторон Договора о Едином транзитном тарифе (ЕТТ) по теме «Совершенствование Договора о ЕТТ и актуализация ЕТТ», в котором приняли участие представители Сторон Договора о ЕТТ от: ЗАО «Азербайджанские железные дороги» (АЗ), Белорусской железной дороги (БЧ), ГК «Вьетнамская железная дорога» (ВЖД), АО «Грузинская железная дорога» (ГР), Железнодорожной Республики Казахстан – АО «Национальная компания «Қазақстан темір жолы»» (КЗХ), Железных дорог Корейской Народно-Демократической Республики (ЗЧ), Кыргызской железной

дороги – ГП «Национальная компания “Кыргыз темир жолу”» (КРГ), ГП «Железная дорога Молдовы» (ЧФМ), АО «Улан-Баторская железная дорога» (УБЖД), Министерства транспорта Российской Федерации (Минтранса России), ГУП «Рохи охани Тоҷикистон» (ТДЖ), Туркменских железных дорог – Агентства «Туркмендемирёллары» (ТРК), АО «Узбекистон темир йуллари» (УТИ), Министерства развития общин, территорий и инфраструктуры Украины (Мининфраструктуры Украины), АО Эстонская железная дорога (ЭВР), а также представители Корейской национальной железнодорожной корпорации (KORAIL), присоединённых предприятий ОСЖД – АО «ОТЛК ЕРА» и ООО «СТМ»; Евразийской экономической комиссии (ЕЭК) и Комитета ОСЖД.

Совещанием руководила Председатель Комиссии ОСЖД по грузовым перевозкам Зубайда Аспаева.



Совещание представителей Сторон Договора о Едином транзитном тарифе (ЕТТ) по теме «Совершенствование Договора о ЕТТ и актуализация ЕТТ» (14-17.05.2024, Комитет ОСЖД)

С приветственным словом к участникам совещания обратился Секретарь Комитета ОСЖД господин Аттила Кишш, который отметил значимость и важность проведения совещания по теме «Совершенствование Договора о Едином транзитном тарифе (ЕТТ) и актуализация ЕТТ» в целях повышения конкурентоспособности железнодорожных грузовых перевозок на евразийском пространстве и эффективного использования железнодорожного транспорта, пожелав участникам совещания плодотворной и успешной работы. Он также проинформировал о решениях, принятых на XXXVIII заседании КГД (15-19 апреля 2024 года, г. Ашхабад, Туркменистан).

Повестка дня совещания включала рассмотрение:

- хода выполнения решений совещания представителей Сторон Договора о ЕТТ (27-30 июня 2023 года, Комитет ОСЖД, г. Варшава);
- предложений Сторон Договора о ЕТТ по совершенствованию Договора о ЕТТ (внесение изменений и дополнений) и по актуализации ЕТТ (внесение изменений и дополнений);
- предложений Сторон Договора о ЕТТ по согласованию классов ЕТТ с актуализированным перечнем грузов Гармонизированной номенклатуры грузов (ГНГ).

Председатель совещания представила информацию о выполнении Сторонами Договора о ЕТТ решений Протокола совещания представителей Сторон Договора о Едином транзитном тарифе (ЕТТ) (27-30 июня 2023 года, Комитет ОСЖД), по итогам работы которого Комитетом ОСЖД, как депозитарием Договора о ЕТТ, объявлено о введении в действие согласованных изменений и дополнений:

- в ЕТТ с 21 июля 2023 года под номером 112;
- в Договор о ЕТТ и в ЕТТ с 16 октября 2023 года под номерами 19Д и 113 соответственно;
- в ЕТТ с 1 января 2024 года под номером 114.

В соответствии с пунктом 1 Статьи 7 Договора о ЕТТ и на основании уведомления Сторон Договора о ЕТТ – КЗХ и ЧФМ Комитетом ОСЖД, как депозитарием Договора, объявлено:

- в Таблицу транзитных расстояний КЗХ о введении в действие с 29 октября 2023 года дополнений в ЕТТ под номером 115;
- в Таблицу транзитных расстояний ЧФМ о введении в действие с 31 мая 2024 года изменений и дополнений в ЕТТ под номером 117.

Также председатель совещания детально

проинформировала о поступивших от Сторон Договора о ЕТТ (далее – Договор) позициях, замечаниях и предложениях.

Комитет ОСЖД, как депозитарий Договора, направил в электронном виде Сторонам Договора, заинтересованным наблюдателям и присоединённым предприятиям ОСЖД актуализированные тексты Договора и Тарифа ЕТТ, подготовленные рабочим аппаратом Комиссии ОСЖД по грузовым перевозкам с учётом вступивших в силу изменений и дополнений:

- текст ЕТТ по состоянию на 21 июля 2023 года;
- тексты Договора и ЕТТ по состоянию на 16 октября 2023 года.

Комитет ОСЖД, как депозитарий Договора, издал актуализированные тексты Договора и ЕТТ по состоянию на 1 января 2024 года и направил Сторонам Договора, заинтересованным наблюдателям и присоединённым предприятиям ОСЖД по одному экземпляру заверенных копий, а также версии в электронном виде.

В связи с тем, что с 1 января 2024 года Холдинг «Болгарские государственные железные дороги» (БДЖ) прекратил своё участие в Договоре о ЕТТ, Комитет ОСЖД, как депозитарий Договора о ЕТТ, проинформировал об изменениях в Договор о ЕТТ и в ЕТТ, связанных с прекращением участия Холдинга «Болгарские государственные железные дороги» (БДЖ) в Договоре о ЕТТ.

Рассмотрев предложения и замечания Сторон Договора по внесению изменений и дополнений в целях актуализации ЕТТ, участники совещания – Стороны Договора согласовали изменения и дополнения в текст параграфа 17 ЕТТ «Плата за перевозку гружёного и порожнего контейнера» Раздела III «Исчисление и взимание провозных платежей». Данные изменения и дополнения внесены:

- в целях применения единых правил исчисления провозной платы для перевозок гружёного крупнотоннажного контейнера длиной 10 футов с фактической массой брутто 12 и более тонн;
- для установления платы за перевозку гружёного и порожнего контейнера-платформы для компенсации расходов перевозчика, связанных с перевозкой данного типа контейнера;
- для уточнения порядка исчисления платы за перевозку грузов с использованием кон-

тейнеров типа open-top и в различных типах контейнеров;

- в целях приведения в соответствие с положениями параграфа 17 «Плата за перевозку гружёного и порожнего контейнера» Раздела III;
- в Таблицы транзитных расстояний железных дорог Азербайджана, Грузии, Казахстана, Кыргызстана, Узбекистана и Украины Раздела I «Таблицы транзитных расстояний» Части VI.

В связи с введением с 1 июля 2023 года в действие изменений и дополнений в Приложение 2 «Правила перевозок опасных грузов» к Соглашению о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС) согласовано актуализировать Таблицу Раздела IV «Перечень опасных грузов» касательно отдельных опасных грузов.

Представитель Корейской национальной железнодорожной корпорации (KORAIL) проинформировал участников совещания о заинтересованности KORAIL в присоединении к Договору о ЕТТ.

Участники совещания – Стороны Договора отметили, что в соответствии с предусмотренной процедурой KORAIL необходимо направить заявление о присоединении в Комитет ОСЖД в письменном виде, к которому должны быть приложены таблицы транзитных расстояний и ставки сборов по хладотранспорту.

На совещании согласовано включить в проект Плана работы Комиссии ОСЖД по грузовым перевозкам на 2025 год выполнение работы по теме «Совершенствование Договора о Едином транзитном тарифе (ЕТТ) и актуализация ЕТТ».

Председатель совещания отметила, что успешно и плодотворно на профессиональном уровне прошло обсуждение вопросов повестки дня совещания, в результате которого приняты согласованные решения по внесению изменений и дополнений в ЕТТ в целях обеспечения его актуализации, и поблагодарила всех участников совещания за их участие в работе совещания. Участники совещания выразили благодарность председателю совещания за высокий уровень проведения и организации совещания, за профессионализм и достижение консенсуса при принятии решений по всем пунктам повестки дня совещания.

XXXV совещание представителей Сторон Договора о Международном железнодорожном транзитном тарифе (МТТ)

В соответствии с Планом работы Комиссии ОСЖД по грузовым перевозкам на 2024 год в период с 25 по 28 июня состоялось XXXV совещание представителей Сторон Договора о Международном железнодорожном транзитном тарифе по теме «Совершенствование Договора о Международном железнодорожном транзитном тарифе (МТТ) и актуализация МТТ» в Комитете ОСЖД (г. Варшава).

В совещании приняли участие представители Сторон Договора о МТТ от: ЗАО «Азербайджанские железные дороги» (АЗ), Белорусской железной дороги (БЧ), АО «Грузинская железная дорога» (ГР), Железной дороги Республики Казахстан – АО «Национальная компания “Қазақстан темір жолы”» (КЗХ), Кыргызской железной дороги – ГП «Национальная компания “Кыргыз темір жолу”» (КРГ), Латвийской железной дороги – ГАО Latvijas dzelzceļš (ЛДЗ), ГП «Железная дорога Молдовы» (ЧФМ), АО «Улан-Баторская железная дорога» (АО «УБЖД»), Министерства транспорта Российской Федерации (Минтранса России), Таджикской железной дороги – ГУП «Рохи охани Тоҷикистон» (ТДЖ), Туркменских железных дорог – Агентства «Туркмендемирёллары» (ТРК), АО «Узбекистон темир йуллари» (УТИ), Министерства развития общин, территорий и инфраструктуры Украины (Мининфраструктуры Украины), АО «Чешские железные дороги» (ЧД), а также представители Корейской национальной железнодорожной корпорации (KORAIL); присоединённых предприятий ОСЖД – АО «ОТЛК ЕРА», ООО «СТМ» и АО «ПЛАСКЕ»; Евразийской экономической комиссии (ЕЭК) и Комитета ОСЖД.

Совещанием руководила Председатель Комиссии ОСЖД по грузовым перевозкам Зубайда Аспаева.

С приветственным словом к участникам совещания обратился секретарь Комитета ОСЖД Аттила Кишш, который отметил значимость и важность проведения совещания по теме «Совершенствование Договора о МТТ и актуализация МТТ» в целях повышения конкурентоспособности железнодорожных грузовых перевозок на евроазиатском пространстве и эффективного использования железнодорожного транспорта,



XXXV совещание представителей Сторон Договора о Международном железнодорожном транзитном тарифе по теме «Совершенствование Договора о Международном железнодорожном транзитном тарифе (МТТ) и актуализация МТТ» (25-28.06.2024, Комитет ОСЖД)

а также пожелал участникам совещания плодотворной и успешной работы.

В рамках повестки дня были рассмотрены:

- ход выполнения решений XXXIV совещания представителей Сторон Договора о Международном железнодорожном транзитном тарифе (МТТ) (15-18 мая 2023 года, г. Ашхабад, Туркменистан);
- предложения Сторон Договора о МТТ по совершенствованию Договора о МТТ (внесение изменений и дополнений);
- предложения Сторон Договора о МТТ по актуализации МТТ (внесение изменений и дополнений).

Была заслушана информация Секретаря Комитета ОСЖД о решениях, принятых на XXXVIII заседании КГД (15-19 апреля 2024 года, г. Ашхабад, Туркменистан), в том числе в области грузовых перевозок в международном сообщении.

Председатель совещания проинформировала о ходе выполнения Сторонами Договора о МТТ решений XXXIV Совещания представителей Сторон Договора о МТТ.

По итогам работы предыдущего совещания Комитетом ОСЖД, как депозитарием Договора о МТТ (далее – Договор), объявлено о введении в действие согласованных изменений и дополнений в Договор и в МТТ с 18 августа 2023 года.

Комитет ОСЖД, как депозитарий Договора, направил в электронном виде Сторонам

Договора, заинтересованным присоединённым предприятиям ОСЖД актуализированные тексты Договора и Тарифа МТТ по состоянию на 18 августа 2023 года, подготовленные рабочим аппаратом Комиссии ОСЖД по грузовым перевозкам с учётом вступивших в силу изменений и дополнений.

В соответствии с пунктом 5 Статьи 4 Договора Комитет ОСЖД, как депозитарий Договора, издал актуализированные тексты Договора и МТТ по состоянию на 1 января 2024 года и направил Сторонам Договора, заинтересованным наблюдателям и присоединённым предприятиям ОСЖД по одному экземпляру заверенных копий, а также в электронном виде.

Во исполнение решений XXXIV совещания представителей Сторон Договора о Международном железнодорожном транзитном тарифе (МТТ) (15-18 мая 2023 года, г. Ашхабад, Туркменистан) рабочим аппаратом Комиссии ОСЖД по грузовым перевозкам подготовлен проект справочной информации о датах присоединения Сторон к Договору о МТТ и изменения наименования Сторон Договора о МТТ (по состоянию на 28 июня 2024 года) с учётом сведений, представленных ЧФМ, Минтранс России и Мининфраструктуры Украины, а также на основе принятых Сторонами Договора согласованных решений (внесение изменений и дополнений) в Договор.

Участники совещания – Стороны Договора рассмотрели предложения, замечания и позиции

Сторон Договора по внесению изменений и дополнений в МТТ в целях его актуализации, поступившие от БЧ, КЗХ, Минтранс России, УТИ, Мининфраструктуры Украины и Комитета ОСЖД, как депозитария Договора, а также предложения от Сторон Договора, поступившие в ходе совещания, и согласовали внесение изменений и дополнений:

- пункт 5 параграфа 5 «Порядок исчисления провозных платежей» Раздела II Части I для уточнения применения специальных тарифных условий за перевозку в составе контейнерных или интермодальных поездов;
- в пункт 1 параграфа 12 «Плата за перевозку грузов на своих осях» Раздела II Части I с целью уточнения порядка исчисления платы за перевозку грузов на своих осях;
- в параграф 13 «Плата за перевозку негабаритных грузов» Раздела II Части II с целью уточнения порядка исчисления платы за перевозку негабаритного груза, имеющего одновременно несколько различных видов и/или степеней негабаритности;
- в параграф 29 «Плата за перевозку гружёного и порожнего контейнера» Части III «Исчисление провозных платежей за перевозку гружёного и порожнего контейнера» в целях применения единых правил исчисления провозной платы для перевозок гружёного крупнотоннажного контейнера длиной 10 футов с фактической массой брутто 12 и более тонн, для установления платы за перевозку гружёного и порожнего контейнера-платформы для компенсации расходов перевозчика, связанных с перевозкой данного типа контейнера, для уточнения порядка исчисления платы за перевозку грузов с использованием контейнеров типа open-top и в целях приведения в соответствии с положениями параграфа 29 Раздела II Части VI МТТ;
- в Раздел III «Дополнительные сборы и другие платежи» Части VI «Тарифные расстояния, тарифные ставки, дополнительные сборы и другие платежи» новым сбором за изменение договора перевозки для покрытия расходов за выполненные работы перевозчика, связанные



Работа по актуализации тарифов на международные железнодорожные грузовые перевозки занимает важное место в деятельности ОСЖД

- с изменением договора перевозки грузов;
- в Таблицы транзитных расстояний железных дорог Азербайджана, Грузии, Казахстана, Кыргызстана, Узбекистана и Украины Раздела I «Таблицы транзитных расстояний» Части VI;
- в параграф 2 «Публикация Тарифа» Раздела I Части I «Общие положения» включена информация ГП «Национальная компания “Кыргыз темир жолу”» о публикации МТТ и изменений и дополнений к нему на официальном веб-сайте КРГ.

В связи с введением с 1 июля 2023 года в действие изменений и дополнений в Приложение 2 «Правила перевозок опасных грузов» к Соглашению о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС) согласовано актуализировать Таблицу Части V «Перечень опасных грузов» касательно отдельных опасных грузов.

На совещании согласовано включить в проект Плана работы Комиссии ОСЖД по грузовым перевозкам на 2025 год выполнение работы по теме «Совершенствование Договора о Международном железнодорожном транзитном тарифе (МТТ) и актуализация МТТ».

Было отмечено, что благодаря принципиальности, ответственному отношению к выполняемой работе, высокому профессионализму и сотрудничеству участников совещания успешно и плодотворно прошло обсуждение вопросов повестки дня и приняты согласованные решения. ■

Совещание представителей Сторон Соглашения о перевозке контейнеров в составе контейнерных поездов в международном сообщении

В соответствии с Планом работы Комиссии ОСЖД по грузовым перевозкам на 2024 год в период с 28 по 29 мая 2024 года в городе Санкт-Петербурге (Российская Федерация) было проведено совещание представителей Сторон Соглашения о перевозке контейнеров в составе контейнерных поездов в международном сообщении, в котором приняли участие представители Сторон Соглашения от: ЗАО «Азербайджанские железные дороги» (ЗАО «АЖД»), Белорусской железной дороги (БЧ), ОАО «Российские железные дороги» (ОАО «РЖД»), АО *Эстонская железная дорога* (ЭВР), АО «Baltijas Tranzīta Serviss» (АО «БТС»), ООО «Восточный Экспресс», АО «Евросиб СПб-Транспортные системы» (АО «Евросиб СПб-ТС»), ООО Euro Rail Cargo (ООО ERC), АО «ОТЛК ЕРА», АО «РЖД Бизнес Актив», ПАО «ТрансКонтейнер», ООО «ФЕСКО Интегрированный Транспорт» (ООО «ФИТ»); представители АО «Национальная компания “Казакстан темір жолы”» (КЗХ), Корейской национальной железнодорожной корпорации (KORAIL) и АО «Улан-Баторская железная дорога» (УБЖД) – в качестве наблюдателей, а также Комитета ОСЖД.

Открыл совещание и приветствовал его участников Первый заместитель начальника Октябрьской дирекции управления движением – структурного подразделения Центральной дирекции управления движением – филиала ОАО «Российские железные дороги» господин Андрей Ярош, который отметил важность проведения совещания, поблагодарил все делегации за участие в его работе для рассмотрения актуальных вопросов, связанных с совершенствованием организации контейнерных перевозок в составе маршрутных контейнерных поездов в международном сообщении, а также пожелал успешной и плодотворной работы и приятного пребывания в Санкт-Петербурге.

Совещанием руководила Председатель Комиссии ОСЖД по грузовым перевозкам Зубайда Аспаева, которая обратилась с приветственным словом и поблагодарила за участие, отметив важность и масштабность проведения данного совещания, организованного на высоком уровне, в рамках которого обсуждались проблемные вопросы и принимались значимые решения по организации перевозок контейнеров в составе контейнерных поездов.



Участники совещания представителей Сторон Соглашения о перевозке контейнеров в составе контейнерных поездов в международном сообщении (28-29.05.2024, г. Санкт-Петербург)

Заместитель начальника Департамента зарубежных проектов и международного сотрудничества ОАО «Российские железные дороги» Людмила Ренне, которая являлась руководителем делегации ОАО «РЖД», в своей презентации остановилась на вопросах, касающихся структуры, понятийного аппарата, правил перевозок контейнерных поездов и сферы применения Соглашения о перевозке контейнеров в составе контейнерных поездов в международном сообщении, отметив также преимущества от участия в Соглашении.

В рамках повестки дня совещания были рассмотрены:

- предложения по внесению изменений и дополнений в Соглашение о перевозке контейнеров в составе контейнерных поездов в международном сообщении;
- вопросы актуализации Приложений 1 и 2 «Правил организации перевозок контейнеров в составе контейнерных поездов в международном сообщении» Приложения Б к Соглашению о перевозке контейнеров в составе контейнерных поездов в международном сообщении.

Участники совещания были проинформированы, что во исполнение решений совещания представителей Сторон Соглашения о перевозке контейнеров в составе контейнерных поездов в международном сообщении (13-14 февраля 2024 года, Комитет ОСЖД, г. Варшава) Сторонами Соглашения были представлены позиции, замечания и предложения по актуализации (внесение изменений и дополнений) подпункта 5.1 пункта 5 «Особенности перевозки контейнерных поездов» Приложения Б «Правила организации перевозок контейнеров в составе контейнерных поездов в международном сообщении» к Соглашению (далее – Правила), которые были обобщены рабочим аппаратом Комиссии ОСЖД по грузовым перевозкам. По результатам обсуждения участники совещания – Стороны Соглашения при-



Президиум совещания представителей Сторон Соглашения о перевозке контейнеров в составе контейнерных поездов в международном сообщении (28-29.05.2024, г. Санкт-Петербург)

няли решение сохранить действующую редакцию подпункта 5.1 пункта 5 Правил.

Также во исполнение подпункта 1.2 Протокола предыдущего совещания Сторонами Соглашения направлены позиции, замечания и предложения по дополнению пункта 5 Правил новым подпунктом 5.4, который в ходе состоявшейся дискуссии был согласован участниками совещания – Сторонами Соглашения.

Участники совещания – Стороны Соглашения обсудили ряд предложений о внесении дополнений в Правила:

- поступившие от АО «ОТЛК ЕРА», которые по результатам дискуссии не были согласованы;
- поступившие от ОАО «РЖД», которые были



Рассмотрение вопросов повестки дня совещания представителей Сторон Соглашения о перевозке контейнеров в составе контейнерных поездов в международном сообщении (28-29.05.2024, г. Санкт-Петербург)



В зале проведения совещания представителей Сторон Соглашения о перевозке контейнеров в составе контейнерных поездов в международном сообщении (28-29.05.2024, г. Санкт-Петербург)

приняты, а именно, о внесении в подпункт 4.2 пункта 4 «Отцепка в пути следования» Правил нового абзаца.

Участники совещания – Стороны Соглашения, рассмотрев вопрос целесообразности разработки проекта документа «Механизм применения Перечня основных причин отцепок вагонов с контейнерами от состава контейнерных поездов» и предложение ОАО «РЖД» по данному вопросу, согласовали дополнить пункт 4 Правил новым подпунктом 4.3.

В ходе совещания Стороны Соглашения обсудили предложение ОАО «РЖД» и в результате согласовали новую редакцию подпункта 1.4 пункта 1 «Организация перевозки» и подпункта 3.2 пункта 3 «Оформление перевозочных документов» Правил.

Согласованные изменения и дополнения в Правила будут введены в действие с 1 августа 2024 года и объявлены Комитетом ОСЖД, как депозитарием Соглашения.

В ходе совещания Стороны Соглашения также договорились о том, что АО «Евросиб СПб-ТС», АО «ОТЛК ЕРА», АО «РЖД Бизнес Актив», ПАО «ТрансКонтейнер» и ООО «ФИТ» представят в адрес Комитета ОСЖД и всем Сторонам

Соглашения свои предложения в отношении прав и обязанностей организатора контейнерного поезда в рамках Соглашения.

Представитель Корейской национальной железнодорожной корпорации (KORAIL) проинформировал участников совещания о заинтересованности KORAIL в присоединении к Соглашению о перевозке контейнеров в составе контейнерных поездов в международном сообщении.

Также участники совещания – Стороны Соглашения обратились с просьбой к КЗХ, КЖД и УБЖД рассмотреть возможность присоединения к Соглашению о перевозке контейнеров в составе контейнерных поездов в международном сообщении.

Участники и председатель совещания, отметив успешное, профессиональное и плодотворное обсуждение вопросов повестки дня совещания, выразили большую благодарность руководству и сотрудникам ОАО «РЖД» за высокий уровень организации и проведения совещания, а также за тёплый, дружеский приём и создание отличных условий для работы. ■

*Председатель Комиссии ОСЖД
по грузовым перевозкам
Зубайда Аспаева*

Совершенствование Договора о ПГВ

В рамках темы «Совершенствование Договора о пользовании грузовыми вагонами в международном сообщении (ПГВ)» в период с апреля по июнь 2024 года прошли 3 совещания в соответствии с утверждённым Планом работ Комиссии ОСЖД по грузовым перевозкам.

В совещании экспертов Сторон Договора о пользовании грузовыми вагонами в международном сообщении (Договор о ПГВ), которое прошло в период с 3 по 5 апреля в Комитете ОСЖД (г. Варшава), приняли участие представители Сторон Договора о ПГВ, участники темы от: Белорусской железной дороги (БЧ), ЗАО «Венгерские государственные железные дороги» (ЗАО «МАВ»), ЗАО «Рейл Карго Хунгария» (ЗАО «РЦХ»), АО «Национальная компания “Казакстан темір жолы”» (КЗХ), ГП «Национальная компания “Кыргыз темір жолу”» (КРГ), ООО LDZ Cargo (LDZ Cargo), АО Lietuvos geležinkeliai (LTG), ГП «Железная дорога Молдовы» (ЧФМ), АО «Улан-Баторская железная дорога» (АО «УБЖД»), ОАО «Российские железные дороги» (ОАО «РЖД»), АО «Железнодорожное общество Карго Словакия» (ЗССК Карго), АО «Узбекистон темир йуллари» (УТИ), АО «Українська залізниця» (АО «Укрзалізниця»), АО Эстонская железная дорога (ЭВР), а также Комитета ОСЖД.

Участники совещания рассмотрели предложения Комитета ОСЖД и Сторон Договора о ПГВ от БЧ, ЗАО «МАВ», ЗАО «РЦХ», КЗХ, КРГ, LDZ Cargo, LTG, ПКП Карго, ОАО «РЖД», ТДЖ, УТИ, АО «Укрзалізниця» и ЭВР, направленные

на совершенствование Договора о ПГВ и актуализацию ПГВ, а именно:

- по тексту Договора о ПГВ;
- в Приложение Е «Заявление о присоединении к Договору о ПГВ» к Договору о ПГВ;
- в Приложение Б к Договору о ПГВ: пп. 4.2 §4 «Условия передачи вагонов»; пп. 5.3 §5 «Ремонт неисправного вагона»; § 11 «Пределы ответственности сторон Договора»;
- в Приложение 1 к ПГВ: пп. 11.4 п.11 «Кузов вагона и вагон-цистерна»; пп. 12.15 п.12 «Знаки и надписи»; пп. 13.2. (в редакции, действующей до 31.12.2023г.), пп.13.3 п.13 «Периодический ремонт вагона»;
- в Приложение 36 к ПГВ «Наклейка на вагон».

По результатам рассмотрения представленных позиций и поступивших в ходе совещания предложений участники совещания отметили необходимость дополнительного обсуждения по следующему:

- по внесению изменений, касающихся регулирования ответственности железнодорожной компании;
- по включению положений, касательно нанесения «клейма» и «знаков маркировки» в Разделе 12 «Знаки и надписи» Приложения 1 к ПГВ;



Участники совещания экспертов Сторон Договора о пользовании грузовыми вагонами в международном сообщении (03-05.04.2024, Комитет ОСЖД)

- по уточнению подпункта 13.3 Приложения 1 к ПГВ о необходимости нанесения надписей, клейм и знаков маркировки после периодического ремонта на надрессорных балках для вагонов различной колеи;
- по возможному исключению согласованной на совещании редакции из пп.5.3 Приложения Б к Договору о ПГВ и включению её в надлежащий раздел ПГВ.



Рассмотрение вопросов повестки дня совещания экспертов Сторон Договора о пользовании грузовыми вагонами в международном сообщении (03-05.04.2024, Комитет ОСЖД)

Кроме того, участниками совещания была заслушана информация от Стороны Договора о ПГВ – ОАО «РЖД» касательно предлагаемых изменений периодичности проведения расчёта по ставкам платы за пользование грузовыми вагонами и тележками (не ежегодно, а один раз в три года), а также о прекращении с 2025 года исполнения роли ведущей железнодорожной компании по расчёту ставок.

При рассмотрении на совещании обращения от Стороны Договора о ПГВ от Румынии – ЧФР Марфа касательно отсутствия, по их мнению, положений о допустимости расстояния между внешними сторонами обода колеса, измеряемых между двумя точками, расположенных на расстоянии 10 мм за пределами круга катания колёс, участники совещания отметили, что действующие технические требования к колёсным парам вагонов установлены в п. 2 Приложения 1 к ПГВ. Кроме того, участники совещания выразили готовность дальнейшего обсуждения внесения возможных изменений в ПГВ в части установления норматива расстояния между внешними сторонами обода колеса при необходимости.

В совещании Рабочей группы Сторон Договора о ПГВ по расчёту ставок, которое прошло с 13 по 14 мая 2024 года в Комитете ОСЖД, приняли участие представители Сторон Договора о ПГВ, члены Рабочей группы от: АО «Национальная компания «Қазақстан темір жолы»» (КЗХ), ООО LDZ Cargo (LDZ Cargo), ОАО «Российские железные дороги» (ОАО «РЖД»), АО «Железнодорожное общество Карго Словакия» (ЗССК Карго), АО «Узбекистон

темир йуллари» (УТИ), АО «Українська залізниця» (АО «Укрзалізниця»), АО Эстонская железная дорога (ЭВР), а также представители Сторон Договора о ПГВ от: ЗАО «Венгерские государственные железные дороги» (ЗАО «МAB»), ЗАО «Рейл Карго Хунгария» (ЗАО «РЦХ») и Комитета ОСЖД.

Ведущий исполнитель выполнил предварительный анализ данных за 2023 год, поступивших от Сторон Договора о ПГВ, для расчёта проекта ставок платы за пользование грузовыми вагонами в международном сообщении и представил результаты предварительного расчёта проекта ставок платы за пользование грузовыми вагонами, тележками и вагонами без тележек в международном сообщении, произведённого на основе полученных данных Сторон Договора о ПГВ за 2023 год. Участники совещания констатировали, что расчёты выполнены в соответствии с Приложением 17 «Методика расчёта ставок платы за пользование вагонами, тележками и вагонами без тележек» к ПГВ. После предоставления отдельными Сторонами Договора о ПГВ исходных и уточнённых данных ведущий исполнитель произведёт перерасчёт проекта ставок за пользование грузовыми вагонами, тележками и вагонами без тележек в международном сообщении с целью дальнейшего рассмотрения и принятия соответствующих решений на совещании уполномоченных представителей Сторон Договора о ПГВ (4-6 июня 2024 года). Кроме того, согласно данным Швейцарского национального банка (www.snb.ch).

ch) уровень инфляции (изменение потребительских цен) за 2023 год составил 2,1 %, в связи с чем в соответствии с пп. 1.3.6 Методики было отмечено, что ставки платы за пользование вагонами и тележками подлежат индексации.

Участники совещания обсудили вопрос касательно изменения периодичности проведения расчёта по ставкам платы за пользование грузовыми вагонами и тележками (не ежегодно, а один раз в три года) и посчитали нецелесообразным разрабатывать вышеуказанные изменения.

При рассмотрении предложения Стороны Договора о ПГВ от ЭВР по внесению изменений в пп.1.2.3 Методики, предусматривающее отдельную норму о действиях железнодорожной компании в случае отсутствия у неё вагонов совместного пользования, участники совещания не согласовали необходимость внесения данного изменения в Методику.

В связи с решением Стороны Договора о ПГВ, члена Рабочей группы Сторон Договора о ПГВ по расчёту ставок от ОАО «Российские железные дороги» о прекращении с 2025 года исполнения роли ведущей железнодорожной компании по расчёту ставок, участники совещания обратились с просьбой к Сторонам Договора о ПГВ рассмотреть возможность принятия на себя роли ведущего исполнителя по данной теме.

В совещании уполномоченных представителей Сторон Договора о ПГВ по вопросам совершенствования Договора о ПГВ, внесению изменений и дополнений в ПГВ, актуализации ставок платы за пользование грузовыми вагонами и тележками в международном сообщении, а также по согласованию проекта Плана работы на 2025 год по теме «Совершенствование Договора о пользовании грузовыми вагонами в международном сообщении (ПГВ)», которое прошло **в Комитете ОСЖД в период с 4 по 6 июня 2024 года**, приняли участие уполномоченные представители Сторон Договора о ПГВ от: железнодорожных предприятий и компаний Беларуси (БЧ), Болгарии (Холдинг БДЖ),



Участники совещания Рабочей группы Сторон Договора о ПГВ по расчёту ставок (13-14.05.2024, Комитет ОСЖД)

Венгрии (ЗАО «МАВ», ЗАО «РЦХ»), Ирана (РАИ), Казахстана (КЗХ), Кыргызстана (КРГ), Латвии (LDZ Cargo), Литвы (LTG), Молдовы (ЧФМ), Монголии (АО «УБЖД»), России (ОАО «РЖД»), Румынии (УТЗ, КТВ), Словакии (ЗССК Карго), Таджикистана (ТДЖ), Узбекистана (УТИ), Украины (АО «Укрзалізниця») и Эстонии (ЭВР), а также Комитета ОСЖД.

В приветственном обращении делегациям была выражена благодарность за участие в работе и отмечена важность обсуждения и принятия решений по практическим и актуальным вопросам повестки дня совещания.

На основании пункта 3 Регламента совещаний (приложение В к Договору о ПГВ) совещанием руководила специалист Комиссии ОСЖД по грузовым перевозкам Ольга Артемьева.

Совещание приняло к сведению информацию секретаря Комитета ОСЖД Атилы Кишша о решениях, принятых на XXXVIII заседании КГД в области грузовых перевозок, в том числе по вопросу совершенствования Договора о пользовании грузовыми вагонами в международном сообщении (Договора о ПГВ) и актуализации Правил пользования грузовыми вагонами в международном сообщении (ПГВ).

Также была заслушана информация, подготовленная председателем совещания, о выполнении решений совещания уполномоченных представителей Сторон Договора о ПГВ (19-22 июня 2023 года, Комитет ОСЖД, г. Варшава).

В ходе рассмотрения возможности изменения величины ставок платы за пользование грузовыми

вагонами, тележками и вагонами без тележек в международном сообщении было обсуждено следующее:

- рассчитанный проект ставок платы (на основании представленных Сторонами Договора о ПГВ данных за 2023 год);
- действующие ставки с учётом коэффициента индексации.

Однако в соответствии с результатами голосования решение об изменении величины ставок платы не было принято ни по одному из обсуждаемых выше вариантов и сохраняется действующий размер ставок.

В связи с решением Стороны Договора о ПГВ, члена Рабочей группы Сторон Договора о ПГВ по расчёту ставок от ОАО «Российские железные дороги» о прекращении с 2025 года исполнения роли ведущей железнодорожной компании по расчёту ставок, Сторона Договора о ПГВ, член Рабочей группы Сторон Договора о ПГВ по расчёту ставок от LDZ Cargo подтвердила готовность взять на себя функцию ведущей железнодорожной компании по данной теме начиная с 1 января 2025 года.

Сторонами Договора о ПГВ, участвовавшими в совещании, согласованы следующие изменения в: Договор о ПГВ (по всему тексту редакционная правка), Приложение Б «Правила пользования грузовыми вагонами в международном сообщении (ПГВ)» к Договору о ПГВ (пп. 5.3, пп. 17.8.6.1,

пп. 17.8.6.2), Приложение 1 «Технические требования предъявляемые к вагонам» к ПГВ (пп. 12.5, пп. 13.3), Приложение 25 «Образец обозначения сроков проведения периодического ремонта» к ПГВ, Приложение 36 «Наклейка на вагон» к ПГВ, а также Приложение Е «Заявление о присоединении к Договору о ПГВ» к Договору о ПГВ.

На основе принятых решений продолжение дальнейших работ по совершенствованию Договора и актуализации ПГВ будет осуществлено на очередных совещаниях в 2025 году с учётом подготовленных предложений от Сторон Договора о ПГВ.

Окончательное решение о согласованных изменениях и дополнениях в Договор о ПГВ и ПГВ с вводом их в действие с 1 января 2025 года будет объявлено Комитетом ОСЖД, как депозитарием Договора о ПГВ, всем Сторонам Договора о ПГВ в соответствии с положениями Договора о ПГВ.

Участники совещания согласовали включение в проект Плана работ Комиссии ОСЖД по грузовым перевозкам на 2025 год выполнение работы по теме «Совершенствование Договора о пользовании грузовыми вагонами в международном сообщении (ПГВ)». ■

*Специалист Комиссии ОСЖД
по грузовым перевозкам
Ольга Артемьева*



Участники совещания уполномоченных представителей Сторон Договора о ПГВ по вопросам совершенствования Договора о ПГВ, внесению изменений и дополнений в ПГВ, актуализации ставок платы за пользование грузовыми вагонами и тележками в международном сообщении (04-06.06.2024, Комитет ОСЖД)

Работа в области инфраструктуры и подвижного состава

В соответствии с Планом работы Комиссии ОСЖД по инфраструктуре и подвижному составу в мае и июне 2024 года был проведён ряд совещаний по вопросам в области инфраструктуры.

В совещании экспертов по подтеме 2.2 «Рассмотрение комплекса вопросов по земляному полотну и искусственным сооружениям» темы № 2 «Железнодорожный путь и искусственные сооружения», которое состоялось 13-15 мая 2024 г. в Комитете ОСЖД в режиме ВКС, приняли участие представители НК «ЖИ» (Болгария), ЗАО «МАВ», АО «НК «КТЖ»», ЧФМ, ОАО «РЖД», ЖСР, АО «Укрзалізниця», СЖ (Чешская Республика), а также Комитета ОСЖД.

Совещание открыл и приветствовал участников Секретарь Комитета ОСЖД господин Атила Кишш, который отметил важность совещания и поблагодарил все делегации за участие, а также проинформировал о принятых решениях и результатах XXXVIII заседания КГД, которое состоялось в период с 15 по 19 апреля 2024 года в городе Ашхабаде (Туркменистан).

В рамках повестки дня были рассмотрены следующие вопросы:

- доработка проекта Памятки рекомендательного характера по теме «Применение дронов в надзоре за инженерными сооружениями» в части дополнения надзора за сооружениями земляного полотна и с учётом опыта железных дорог – участниц подтемы 2.2 (ведущий исполнитель – ЗАО «МАВ», исполнители – БЧ, ОАО «РЖД», СЖ);
- подготовка информационного материала по актуализации и объединению памяток Р 762/1 «Рекомендации по повышению несущей способности основной площадки земляного полотна» (I издание от 30.10.2003), О+Р 764 «Рекомендации по новым конструкциям земляного полотна» (I издание от 27.04.2007), О+Р 764/1 «Применение георешёток в конструкции земляного полотна» (I издание от 27.04.2007) и Р 765 «Рекомендации по применению геосинтетических материалов в конструкции земляного полотна» (I издание от 10.11.2021) на основании проведённого анализа (ведущий исполнитель – ОАО «РЖД», исполнители – НК «ЖИ», СЖ);
- актуализация Памятки Р 773/11 «Полимеркомпозиционный подстилающий слой под плитами безбалластного мостового полотна» (I издание от 05.11.2004) (ведущий исполни-

тель – АО «Укрзалізниця», исполнители – ЧФМ, ОАО «РЖД»);

- актуализация Памятки О+Р 771 «Рекомендации по применению высокопрочных болтов при строительстве, содержании и усилении металлических мостов» (III издание от 01.05.2008) (ведущий исполнитель – АО «Укрзалізниця»);
- актуализация Памятки О+Р 772 «Рекомендации по защите от коррозии металлических железнодорожных мостов» (ведущий исполнитель – АО «Укрзалізниця»);
- актуализация ранее разработанного материала «Ремонт металлических пролётных строений железнодорожных мостов с применением сварки с высокочастотной механической проковкой» (ведущий исполнитель – АО «Укрзалізниця»);
- продолжение работы над проектом Памятки «Рекомендации по конструкциям безбалластного мостового полотна, применяемые на железнодорожных мостах» с учётом поступивших предложений и замечаний от АО «НК «КТЖ»»; (ведущий исполнитель – АО «Укрзалізниця», исполнитель – АО «НК «КТЖ»);
- актуализация Памятки Р 775 «Диагностика искусственных сооружений» (II издание от 22.10.2010) с учётом представленного информационного материала по теме «Диагностика металлических пролётных строений железнодорожных мостов» (ведущий исполнитель – ОАО «РЖД»; исполнители – БЧ, ЗАО «МАВ»);
- актуализация Памятки Р 779 «Рекомендации по терминологии «Железнодорожные мосты» (II издание от 12.10.2012) (ведущий исполнитель – ОАО «РЖД»);
- разработка проекта Памятки с рабочим названием «Назначение ремонта, межремонтных сроков в течение срока службы инженерных сооружений (мосты и земляное полотно)» (ведущий исполнитель – ОАО «РЖД», исполнители: железные дороги – участницы подтемы 2.2);
- разработка информационного материала по теме «Технические условия пересечения железнодорожных путей инженерными сетями» (ведущий исполнитель – СЖ, исполнители – АО «НК «КТЖ»», ОАО «РЖД», ЖСР);

- применение закрытой площадки Web-сайта ОСЖД в работе Комиссии ОСЖД по инфраструктуре и подвижному составу;
- рассмотрение предложений железных дорог – участниц подтемы 2.2 для включения в проект Плана работы по подтеме 2.2 на 2025 год.

Проект Памятки «Применение дронов в надзоре за инженерными сооружениями» в части дополнения надзора за сооружениями земляного полотна и с учётом опыта железных дорог – участниц подтемы 2.2, представленный ведущим исполнителем – ЗАО «МАН», содержит основные принципы и условия работы с дронами в рамках их применения в надзоре за инженерными сооружениями, возможные задачи, выполняемые в рамках надзора, в том числе:

- выявление мест, характер и величину дефектов мостовых конструкций;
- определение мест и объёмов работ при устранении последствий аварийных случаев;
- инспекция и определение объёмов строительных работ;
- обследование земляного полотна с последующим построением ортофотоплана;
- результаты съёмки с дронов позволяют производить паспортизацию объектов инфраструктуры и т.д.

В Памятке также отражён пример правового урегулирования применения дронов, которые в странах – членах ОСЖД могут отличаться в зависимости от законодательной системы определённой страны, технические требования и оснащённость применяемых дронов, а также основные правила управления ими.

Представитель СЖ дополнительно ознакомил участников совещания с информацией об использовании дронов для контроля строительных работ, с краткой демонстрацией других конкретных примеров применения дронов в надзоре за объектами железнодорожной инфраструктуры СЖ в Чешской Республике.

Эксперты согласовали I издание Памятки и обратились к совещанию Комиссии ОСЖД по инфраструктуре и подвижному составу с предложением об утверждении Памятки Р 797 на итоговом совещании (5-7 ноября 2024 года, Комитет ОСЖД).

Эксперты сочли работу над проектом Памятки завершённой и согласились с тем, что в связи с быстрыми темпами развития применения дронов при необходимости данная Памятка будет актуализироваться.

Ведущий исполнитель – ОАО «РЖД» ознако-

мил участников совещания с информационным материалом по актуализации и объединении Памяток Р 762/1 «Рекомендации по повышению несущей способности основной площадки земляного полотна» (I издание от 30.10.2003), О+Р 764 «Рекомендации по новым конструкциям земляного полотна» (I издание от 27.04.2007), О+Р 764/1 «Применение георешёток в конструкции земляного полотна» (I издание от 27.04.2007) и Р 765 «Рекомендации по применению геосинтетических материалов в конструкции земляного полотна» (I издание от 10.11.2021) на основании проведённого анализа.

На основе разработанного ведущим исполнителем анализа в связи со схожим содержанием памяток было согласовано проведение актуализации и объединения памяток:

- Р 762/1 «Рекомендации по повышению несущей способности основной площадки земляного полотна» (I издание от 30.10.2003);
- О+Р 764 «Рекомендации по новым конструкциям земляного полотна» (I издание от 27.04.2007);
- О+Р 764/1 «Применение георешёток в конструкции земляного полотна» (I издание от 27.04.2007).

По итогам ведущим исполнителем будет подготовлена редакция объединённой Памятки «Рекомендации по мероприятиям для повышения несущей способности подбалластной зоны земляного полотна».

Также было согласовано провести отдельно актуализацию Памятки Р 765 «Рекомендации по применению геосинтетических материалов в конструкции земляного полотна» (I издание от 10.11.2021).

Ведущим исполнителем – АО «Укрзалізниця» было предложено аннулировать Памятку Р 773/11 «Полимеркомпозиционный подстилающий слой под плитами безбалластного мостового полотна» (I издание от 05.11.2004) и вынести данное решение на годовое совещание Комиссии в связи с тем, что информация о конструкции полимеркомпозитного прокладного слоя отображена в проекте Памятки «Рекомендации по конструкциям безбалластного мостового полотна применяемые на железнодорожных мостах».

Ведущий исполнитель – АО «Укрзалізниця» представил проект актуализированной Памятки О+Р 771 «Рекомендации по применению высокопрочных болтов при строительстве, содержании и усилении металлических мостов» (III издание от 01.05.2008).

В связи с тем, что в действующей Памятке (III издание от 01.05.2008) были указаны конкретные марки болтов (110 и 110ХЛ), которые должны использоваться, и их характеристики (в частности, коэффициент закручивания 0,17) было согласовано исключить из Памятки информацию для возможности использования всех возможных марок высокопрочных болтов которые представлены на рынке. Также внесён раздел «Содержание», который ранее отсутствовал.

IV издание Памятки О+Р 771 будет представлено на согласование на итоговом совещании Комиссии с последующим утверждением на XXXIX заседании КГД (7-11 апреля 2025 года).

Участники совещания ознакомились с проектом актуализированной Памятки О+Р 772 «Рекомендации по защите от коррозии металлических железнодорожных мостов» (I издание от 27.04.2007), представленным ведущим исполнителем – АО «Укрзалізниця», и предложили продолжить работу над данным проектом Памятки на очередном совещании экспертов по подтеме 2.2 «Рассмотрение комплекса вопросов по земляному полотну и искусственным сооружениям» (17-18 сентября 2024 года, Комитет ОСЖД).

При ознакомлении с материалом «Ремонт металлических пролётных строений железнодорожных мостов с применением сварки с высокочастотной механической проковкой», представленным ведущим исполнителем – АО «Укрзалізниця», была подробно рассмотрена высокочастотная механическая проковка (ВМП), которая является одним из способов импульсного механического воздействия на поверхность металлов, направленного на осуществление в них локального поверхностного пластического деформирования. Такие технологии применяются для повышения эксплуатационных свойств различных изделий и конструкций, работающих, прежде всего, в условиях циклических нагрузок, а также в агрессивной среде. Энергия удара стержневых бойков в технологии ВМП выделяется в небольшом объёме поверхностного слоя металла. При этом наблюдаются различные физико-механические явления, которые приводят, прежде всего, к упрочнению поверхностного слоя металлов и к созданию сжимающих остаточных напряжений, вследствие чего значительно увеличивается сопротивление конструкций и их элементов усталостным нагрузкам. Использование ультразвука позволяет значительно увеличить частоту ударов по сравнению с другими импульсными методами. В этом заключается положительный эффект ультразвуковой ударной обработки, что

позволяет снизить энергопотребление, уменьшить вес оборудования и вредный шум на производстве. Применение пьезокерамики для ударных инструментов вместо магнитострикционных вибраторов также способствует созданию малогабаритных, переносных устройств, не требующих охлаждения водой.

В представленном ведущим исполнителем – АО «Укрзалізниця» с учётом ранее поступивших предложений и замечаний от АО «НК «КТЖ»» проекте Памятки «Рекомендации по конструкциям безбалластного мостового полотна, применяемым на железнодорожных мостах» описывается применение безбалластного мостового полотна, которое осуществляется на железнодорожных мостах с самого начала строительства железных дорог. На первых железных дорогах использовались классические системы с применением деревянных мостовых брусьев, прикрепляемых к конструкциям пролётных строений.

В настоящее время на железнодорожных мостах применяется мостовое полотно следующих типов:

- на деревянных поперечинах (мостовом бруссе) – $V_{\max} \leq 120-160$ км/ч;
- на металлических поперечинах – $V_{\max} \leq 140$ км/ч;
- на сборных железобетонных плитах – $V_{\max} \leq 140-160$ км/ч;
- на монолитной железобетонной плите – V более 160 км/ч;
- с непосредственным креплением рельсов к стальной ортотропной плите – V более 160 км/ч.

В качестве индивидуальных проектных решений могут применяться иные типы и конструкции безбалластного мостового полотна.

Рекомендации по укладке бесстыкового пути на мостах без балласта определены в Памятке Р 708 «Рекомендации по укладке бесстыкового пути на мостах без балласта» (IV издание от 25.10.2018).

После детального рассмотрения и обсуждения в рамках дискуссии, учитывая, что при использовании безбалластного мостового полотна можно укладывать бесстыковой путь, экспертами было предложено дополнить Памятку ссылками на Памятки Р 708/1 «Рекомендации по конструкции и техническим условиям уравнильных приборов, применяемых в бесстыковом пути на мостах» (II издание от 23.12.2009), Р 776 «Условия укладки бесстыкового пути на больших мостах без уравнильного прибора» (I издание от 30.10.2015)

и Р 708 «Рекомендации по укладке бесстыкового пути на мостах без балласта» (II издание от 25.10.2018). Памятка доработана в соответствии с предложениями экспертов во время совещания.

После детального рассмотрения и обсуждения Памятки эксперты согласовали I издание с последующим утверждением на итоговом совещании Комиссии.

Учитывая представленный информационный материал по теме «Диагностика металлических пролётных строений железнодорожных мостов» ведущим исполнителем – ОАО «РЖД» был представлен проект актуализированной Памятки Р 775 «Диагностика искусственных сооружений» (II издание от 22.10.2010).

Учитывая необходимость внесения изменения в разделы актуализированной Памятки, в частности, в раздел «Термины и определения», а также необходимость дополнения информации о диагностике основных элементов и конструкций мостовых переходов и тоннельных пересечений, эксперты согласились с проведением доработки данной Памятки.

Ведущий исполнитель – ОАО «РЖД» представил проект актуализированной Памятки Р 779 «Рекомендации по терминологии “Железнодорожные мосты”» (II издание от 12.10.2012). Для учёта возможности использования единых терминов для определения элементов конструкции железнодорожных искусственных сооружений на площадке совещаний экспертов Комиссии ОСЖД по инфраструктуре и подвижному составу и подготовки документации поручить ведущему исполнителю рассмотреть разделы «Термины и определения» Памяток Р 779 (II издание от 12.10.2012) и Р 775 «Диагностика искусственных сооружений» (II издание от 22.10.2010).

В связи с тем, что Памятка Р 779 связана с Памяткой Р 775 в части терминологии, во избежание дублирования используемых терминов экспертами было согласовано обратиться к ведущему исполнителю с просьбой о дополнении и актуализации списка технических терминов, используемых в памятках по тематике «Искусственные сооружения».

Ведущий исполнитель – ОАО «РЖД» представил проект новой Памятки с рабочим названием «Назначение ремонта, межремонтных сроков в течение срока службы инженерных сооружений (мосты и земляное полотно)» с предложениями о принципах и методах назначения капитального ремонта и реконструкции искусственных сооружений и земляного полотна.

Ведущему исполнителю необходимо учесть в новой редакции поступившие предложения по теме «Критерии назначения капитального ремонта искусственных сооружений», а также информацию о сроках назначения ремонта от ЗАО «МAB» и АО «Укрзалізниця».

Ведущий исполнитель – СЖ (Управляющий железнодорожной инфраструктурой Чешской Республики) проинформировал участников совещания о том, что информационный материал по теме «Технические условия пересечения железнодорожных путей инженерными сетями» будет подготовлен к очередному совещанию экспертов по подтеме 2.2 «Рассмотрение комплекса вопросов по земляному полотну и искусственным сооружениям» (17-18 сентября 2024 года, Комитет ОСЖД).

Совещание экспертов рассмотрело и предварительно согласовало проект Плана работы экспертов по подтеме 2.2 «Рассмотрение комплекса вопросов по земляному полотну и искусственным сооружениям» темы № 2 «Железнодорожный путь и искусственные сооружения» на 2025 год и представляет его очередному совещанию экспертов по подтеме 2.2 «Рассмотрение комплекса вопросов по земляному полотну и искусственным сооружениям» (17-18 сентября 2024 года, Комитет ОСЖД) для дальнейшего обсуждения на годовом совещании Комиссии.

Согласованная предварительная повестка дня очередного совещания экспертов по подтеме 2.2 включает следующие вопросы:

- продолжение работы над проектом актуализированной Памятки О+Р 772 «Рекомендации по защите от коррозии металлических железнодорожных мостов» (I издание от 27.04.2007) (ведущий исполнитель – АО «Укрзалізниця»);
- доработка актуализации Памятки Р 775 «Диагностика искусственных сооружений» (II издание от 22.10.2010) с учётом представленного информационного материала по теме «Диагностика металлических пролётных строений железнодорожных мостов» и с учётом поступивших замечаний и предложений (ведущий исполнитель – ОАО «РЖД», исполнители – БЧ, ЗАО «МAB»);
- продолжение актуализации Памятки Р 779 «Рекомендации по терминологии “Железнодорожные мосты”» (II издание от 12.10.2012) с учётом поступивших замечаний и предложений (ведущий исполнитель – ОАО «РЖД»;
- разработка информационного материала по теме «Технические условия пересечения железнодорожных путей инженер-

ными сетями» (ведущий исполнитель – СЖ (Управляющий железнодорожной инфраструктурой Чешской Республики)), исполнители – АО «НК «КТЖ»», ОАО «РЖД», ЖСР);

- продолжение работы над проектом Плана работы экспертов по подтеме 2.2 «Рассмотрение комплекса вопросов по земляному полотну и искусственным сооружениям» темы № 2 «Железнодорожный путь и искусственные сооружения» на 2025 год.

В совещании экспертов по теме № 3 «СЦБ и сети связи», которое состоялось 21-23 мая 2024 г. в Комитете ОСЖД, приняли участие представители ЗАО «АЖД», БЧ, НК «ЖИ» (Болгария), АО «НК «КТЖ»», ОАО «РЖД», ЖСР, а также присоединённых предприятий ОСЖД – Института железнодорожного транспорта (Республика Польша), Российского университета транспорта РУТ (МИИТ), в качестве приглашённого гостя – компании Huawei Technologies Co. Ltd. (Enterprise Wireless) и Комитета ОСЖД.

Совещание открыл и приветствовал участников председатель Комиссии ОСЖД по инфраструктуре и подвижному составу Радован Вонапелецкий, который отметил важность совещания и поблагодарил все делегации за участие. Он проинформировал о решениях, принятых на XXXVIII заседании КГД в г. Ашхабаде (Туркменистан), а также о работе, проводимой Комитетом ОСЖД в рамках Комиссии ОСЖД по инфраструктуре и подвижному составу.

В рамках повестки дня были рассмотрены:

- ход актуализации Памятки ОСЖД Р 808 «Условные обозначения на устройствах отображения информации для компьютерных систем СЦБ» (II издание от 23.10.2009) (ведущий исполнитель – ОАО «РЖД», исполнители: БЧ, НК «ЖИ», АО «НК «КТЖ»»);
- ход актуализации Памятки ОСЖД Р 816 «Эксплуатационно-технические требования к рельсовым цепям, применяемым в устройствах управления и обеспечения безопасности движения поездов» (I издание от 30.10.2015) (ведущий исполнитель – АО «НК «КТЖ»», исполнители – БЧ, ОАО «РЖД», ЖСР);
- процесс разработки инновационной системы железнодорожной связи на основе технологии 4G/5G (исполнители – ЗАО «АЖД», БЧ, НК «ЖИ», АО «НК «КТЖ»», ЧФМ, ОАО «РЖД» и другие заинтересованные железные дороги стран – членов ОСЖД, присоединённые предприятия ОСЖД);

- представление таблицы о выделенных и перспективных частотных диапазонах для технологий 4G/5G для решения технологических задач железнодорожного транспорта с учётом национальных и региональных условий (ведущий исполнитель – рабочий аппарат V Комиссии, исполнители: ЗАО «АЖД», БЧ, НК «ЖИ», АО «НК «КТЖ»», ЧФМ, ОАО «РЖД» и другие заинтересованные железные дороги стран – членов ОСЖД, присоединённые предприятия ОСЖД);
- процесс разработки глоссария для инновационной системы железнодорожной связи на основе технологии 4G/5G (ведущий исполнитель – ОАО «РЖД», исполнители – ЗАО «АЖД», БЧ, НК «ЖИ», АО «НК «КТЖ»», ЧФМ и другие заинтересованные железные дороги стран – членов ОСЖД, присоединённые предприятия ОСЖД);
- предложения по включению в проект Плана работы экспертов по теме № 3 «СЦБ и сети связи» на 2025 год.

Участники совещания ознакомились с проектом III издания Памятки ОСЖД Р 808 «Условные обозначения на устройствах отображения информации для компьютерных систем СЦБ», разработанного ведущим исполнителем – ОАО «РЖД».

В проекте Памятки ОСЖД Р 808 предусматривается установление на пространстве ОСЖД единых рекомендаций к условным графическим изображениям и индикации для устройств отображения информации в автоматизированных рабочих местах на базе микропроцессорной техники в системах железнодорожной автоматизации и телемеханики. Единые рекомендации распространяются на системы диспетчерской централизации, диспетчерского контроля движения поездов, микропроцессорной и релейно-процессорной централизации стрелок и светофоров, системы автоматизации сортировочных горок, системы интервального регулирования движения поездов на перегонах, системы технического диагностирования и мониторинга и другие системы, имеющие в своём составе устройства отображения информации на базе мониторов.

После детального рассмотрения и обсуждения проекта актуализированной Памятки и представленных по нему замечаний и предложений, поступивших от БЧ, НК «ЖИ» и АО «НК «КТЖ»», совещание экспертов согласовало проект III издания данной Памятки и предложило утвердить его на годовом совещании Комиссии.

Эксперты предложили Комиссии ОСЖД по

инфраструктуре и подвижному составу аннулировать II издание Памятки ОСЖД Р 808 «Условные обозначения на устройствах отображения информации для компьютерных систем СЦБ» от 23.10.2009.

В представленном участникам совещания проекте II издания Памятки ОСЖД Р 816 «Эксплуатационно-технические требования к рельсовым цепям, применяемым в устройствах управления и обеспечения безопасности движения поездов», разработанным ведущим исполнителем – АО «НК «КТЖ»», содержатся эксплуатационно-технические требования к рельсовым цепям, применяемым в устройствах управления и обеспечения безопасности движения поездов, в том числе:

- общие положения, термины и определения;
- режимы работы и параметры рельсовых цепей;
- требования и нормы содержания устройств и элементов рельсовых линий;
- требования к устройствам заземления;
- показатели безопасности функционирования;
- особенности рельсовых цепей на участках с электрооттягой;
- рекомендации по защите рельсовых цепей;
- особенности тональных рельсовых цепей.

В связи с поступившими предложениями и замечаниями от БЧ и ОАО «РЖД», а также от присоединённого предприятия ОСЖД – Института железнодорожного транспорта (Республика Польша), совещание согласовало продолжить обсуждения по проекту Памятки на очередном совещании экспертов, которое планируется провести 1-2 октября 2024 года, с целью его окончательной доработки.

Председатель совещания напомнил о предварительных дискуссиях по вопросу разработки инновационной системы железнодорожной связи на основе технологии 4G/5G на прошедших в 2023 году совещаниях. В целях выстраивания системного подхода к гармонизированному развитию и применению широкополосных систем цифровой железнодорожной радиосвязи на пространстве ОСЖД, было согласовано создание отдельной темы в рамках темы № 3 «СЦБ и сети связи» V Комиссии ОСЖД с участием заинтересованных железных дорог стран – членов ОСЖД, с привлечением при необходимости разработчиков и произво-

дителей телекоммуникационного оборудования и научных организаций отрасли связи.

В соответствии Планом работы Комиссии ОСЖД по инфраструктуре и подвижному составу на 2024 год, участникам совещания была представлена в виде таблицы актуализированная обобщённая информация о выделенных и перспективных частотных диапазонах для технологий 4G/5G для решения технологических задач железнодорожного транспорта с учётом национальных и региональных условий.

Ведущим исполнителем – ОАО «РЖД» была представлена первая редакция проекта «Глоссария для инновационной системы железнодорожной связи на основе технологии 4G/5G».

Представитель компании Huawei Technologies Co. Ltd. (Enterprise Wireless), директор по отраслевому развитию подразделения «Беспроводные системы связи» корпоративного уровня Цуй Ян проинформировал участников совещания экспертов о том, как решение/стандарт FRMCS (Future Railway Mobile Communication System) обеспечит цифровую трансформацию железных дорог, а также об опыте компании по успешному осуществлению инновационных систем железнодорожной связи, основанную на технологии 4G/5G.

Была представлена информация о пути к инновациям в области цифровых железных дорог, в том числе об обеспечении цифровой трансформации железных дорог, о преимуществах применения широкополосной железнодорожной радиосвязи (радиосвязи для машинистов и наземной инфраструктуры, улучшение возможностей подключения, широкополосная беспроводная связь между поездом и наземной инфраструктурой, которая способствует трансформации железных дорог), о предварительной дорожной карте FRMCS, включая три ключевых столпа, на которых строится FRMCS, о более 10-летнем опыте компании на технологии LTE и стремлении



*Совещание экспертов по теме «СЦБ и сети связи»
(21-23.05.2024, Комитет ОСЖД)*

компания улучшить функции железных дорог, эволюции от GSM-R к FRMCS, с гибким переходом от LTE к NR и т.д.

Представитель АО «НК «КТЖ»» представил информацию о том, что АО «НК «КТЖ»» используется европейский стандарт цифровой транкинговой радиосистемы TETRA (Terrestrial Trunked Radio), который разработан для использования государственными учреждениями, аварийно-спасательными службами (полиция, пожарные части, скорая помощь) для сетей общественной безопасности, персоналом железнодорожного транспорта для поездных радиостанций, транспортными службами и военными. Было отмечено, что радиоинтерфейс стандарта TETRA предполагает работу в стандартной сетке частот с шагом 25 кГц и минимальным дуплексным разнесом радиоканалов 10 МГц. В АО «НК «КТЖ»» используется частотный диапазон работы 410-430 МГц. Указанным стандартом оборудовано 13 % от общей протяжённости железнодорожных путей Республики Казахстан. Данная система планировалась для замены аналоговых систем связи, а также для поддержки внедрения новых систем железнодорожной автоматики и телемеханики, к примеру, Системы интервального регулирования движением поездов на базе радиоканала (СИРДП-Е). По опыту эксплуатации в качестве замены аналоговых систем голосовой связи стандарт TETRA выполняет все заявленные функции. При этом для улучшения существующих процессов путём внедрения информационных технологий АО «НК «КТЖ»» проявляет интерес к применению к технологии беспроводной широкополосной системе передачи данных.

Представитель ОАО «РЖД», ссылаясь на опыт компании по данному стандарту, отметил, что использование стандарта TETRA не считается надёжным, и в дальнейшем компанией не планируется его развитие. В связи с этим было отмечено, что используемый на некоторых участках стандарт TETRA ОАО «РЖД» меняет на LTE.

При рассмотрении проекта Плана работы по теме № 3 «СЦБ и сети связи» на 2025 год на основе обсуждений по вопросу актуализации Памятки ОСЖД Р 808 была отмечена необходимость разработки проекта новой Памятки ОСЖД «Рекомендации по терминологии: “СЦБ и сети связи”», включив её в проект Плана работы V Комиссии ОСЖД на 2025 год, с участием АО «НК «КТЖ»» как ведущего исполнителя и ОАО «РЖД» как исполнителя.

АО «НК «КТЖ»» также предложило вклю-

чить в проект Плана работы разработку проекта новой Памятки «Условные обозначения на электрических схемах элементов и устройств железнодорожной автоматики и телемеханики, сигнализации, централизации и блокировки».

На основе проведённого анализа Перечня памятков ОСЖД была отмечена необходимость актуализации с включением в проект Плана работы на 2025 г. Памятки ОСЖД Р 814 «Эксплуатационно-технические требования к системам технической диагностики и мониторинга устройств железнодорожной автоматики и телемеханики» (I издание от 24.10.2014), Памятки ОСЖД Р 817 «Эксплуатационно-технические требования к системам интервального регулирования движения поездов на перегонах (автоматическая и полуавтоматическая блокировка, радиоблокировка, локомотивная сигнализация)» (I издание от 21.10.2016).

В совещании экспертов по подтеме 2.1 «Разработка комплекса вопросов по рельсам, рельсовым скреплениям, бесстыковому пути, механизации путевых работ» темы № 2 «Железнодорожный путь и искусственные сооружения», которое состоялось 3-5 июня 2024 года в Комитете ОСЖД, приняли участие представители от БЧ, НК «ЖИ» (Болгария), ЗАО «МAB», АО «НК «КТЖ»», ОАО «РЖД», ЖСР, АО «Укрзалізниця», а также Комитета ОСЖД.

Совещание открыл и приветствовал участники Секретарь Комитета ОСЖД Атила Кишш, который отметил важность совещания и поблагодарил все делегации за участие, а также проинформировал о принятых решениях и результатах XXXVIII заседания КГД.

Председатель Комиссии ОСЖД по инфраструктуре и подвижному составу Радован Вопалецкий открыл совещание экспертов и проинформировал участников совещания о работе, проводимой Комитетом ОСЖД в рамках V Комиссии ОСЖД.

Участники совещания рассмотрели следующие вопросы повестки дня:

- проведение анализа Памятки Р 739 «Рекомендации по организации и технологии ремонта рельсов в пути и на рельсоремонтных предприятиях» (II издание от 27.10.2000) (ведущий исполнитель – ОАО «РЖД»; исполнитель – ЖСР);
- проведение анализа Памятки Р 734 «Ультразвуковой контроль рельсов, сваренных алюминотермитным способом» (I издание от 05.11.2004) (ведущий исполнитель – АО

«НК «КТЖ»», исполнители – НК «ЖИ», ЗАО «МAB», УЗ);

- проведение анализа Памятки Р 744 «Рекомендации по терминологии «Рельсы» и «Рельсовые скрепления» (I издание от 27.10.2000) (ведущий исполнитель – АО «НК «КТЖ»», исполнитель – ЖСР);
- проведение анализа Памятки Р 786/3 «Требования к геометрическим параметрам рельсов для скоростного и высокоскоростного движения, в т.ч. по прямолинейности и методам контроля» (I издание от 27.10.2000) (ведущий исполнитель – ЗАО «МAB»);
- разработка информационного материала по теме «Влияние снятия в стационарных условиях поверхностного слоя металла рельсов методом фрезерования на интенсивность образования контактно-усталостных дефектов» (ведущий исполнитель – ОАО «РЖД»);
- применение закрытой площадки Web-сайта ОСЖД в работе Комиссии ОСЖД по инфраструктуре и подвижному составу;
- рассмотрение предложений железных дорог – участниц подтемы 2.1 для включения в проект Плана работы по подтеме 2.1 на 2025 год.

Ведущий исполнитель – ОАО «РЖД» проинформировал о проведённом анализе Памятки Р 739 «Рекомендации по организации и технологии ремонта рельсов в пути и на рельсоремонтных предприятиях» (II издание от 27.10.2000), из которого вытекает, что данная Памятка устарела и не соответствует действующим нормативным документам, что требует её актуализации.

В представленном анализе Памятки Р 734 «Ультразвуковой контроль рельсов, сваренных алюминотермитным способом» (I издание от 05.11.2004), произведённым ведущим исполнителем – АО «НК «КТЖ»», было отмечено, что данная Памятка устанавливает порядок проведения ультразвукового приемочного контроля стыков рельсов типа Р75, Р65, Р50, UIC60 (60E1), S49, 49E1, сваренных алюминотермитным способом (с применением ручных ультразвуковых преобразователей). Ультразвуковой контроль стыков рельсов распространяется на рельсы, сваренные алюминотермитным способом в главных, приёмо-отправочных и горочных путях. В Памятке приведены общие требования при проведении ультразвукового приёмочного контроля (подготовка дефектоскопа, применяемое

оборудование, материалы и вспомогательные приспособления), технологический процесс выполнения контроля, в т.ч. методы, а также оценка и оформление результатов контроля.

Памятка рекомендуется для использования при ультразвуковом контроле рельсов, принадлежащих предприятиям железных дорог стран – членов ОСЖД.

После детального рассмотрения и проведённой дискуссии эксперты согласовали продолжить работу над Памяткой.

Ведущий исполнитель – АО «НК «КТЖ»» представил проведённый анализ Памятки Р 744 «Рекомендации по терминологии «Рельсы» и «Рельсовые скрепления»» (I издание от 27.10.2000) с внесёнными поступившими предложениями и дополнениями. Данная Памятка устанавливает термины и определения изделий элементов верхнего строения пути – рельсов и рельсовых скреплений: подкладок, накладок, и клемм, а также основных элементов указанных изделий, которые используются для верхнего строения железнодорожного пути.

Термины, регламентированные в Памятке, рекомендуются для стран, входящих в ОСЖД, для использования в нормативной документации, справочной и научно-методической литературе.

После детального рассмотрения и проведённой актуализации эксперты предварительно согласовали проект II издания Памятки Р 744 и обратились к совещанию Комиссии с просьбой утвердить его, аннулировав при этом I издание Памятки Р 744 от 27.10.2000.

Ведущий исполнитель – ЗАО «МAB» пред-



Совещание экспертов по подтеме «Разработка комплекса вопросов по рельсам, рельсовым скреплениям, бесстыковому пути, механизации путевых работ» (03-05.06.2024, Комитет ОСЖД, с использованием режима ВКС)

ставил анализ Памятки Р 786/3 «Требования к геометрическим параметрам рельсов для скоростного и высокоскоростного движения, в т.ч. по прямолинейности и методам контроля» (I издание от 27.10.2000), по которой работа будет продолжена.

В представленном ведущим исполнителем – ОАО «РЖД» информационном материале по теме «Влияние снятия в стационарных условиях поверхностного слоя металла рельсов методом фрезерования на интенсивность образования контактно-усталостных дефектов» содержался сравнительный анализ эксплуатации на внутренней нити кривых участков пути типовых рельсов и рельсов с удалённым методом фрезерования обезуглероженным слоем. Эксперты приняли информационный материал к сведению.

Для дальнейшей работы по актуализации действующих и разработке новых памяток к протоколу совещания был приложен Перечень памятков ОСЖД по состоянию на 20.12.2023 и Таблица по актуализации устаревших памятков ОСЖД по разделу «Рельсы, бесстыковой путь» (по подтеме 2.1 «Разработка комплекса вопросов по рельсам, рельсовым скреплениям, бесстыковому пути, механизации путевых работ»), по которым экспертами железных дорог – участниц подтемы 2.1 будут представлены предложения по актуализации устаревших памятков ОСЖД.

Эксперты согласовали предварительную повестку дня очередного совещания экспертов по подтеме 2.1 «Разработка комплекса вопросов по рельсам, рельсовым скреплениям, бесстыковому пути, механизации путевых работ» (3-4 октября 2024 года, Комитет ОСЖД, в режиме ВКС), в которую вошли следующие вопросы:

- проведение анализа Памятки Р 739 «Рекомендации по организации и технологии ремонта рельсов в пути и на рельсоремонтных предприятиях» (II издание от 27.10.2000) (ведущий исполнитель – ОАО «РЖД», исполнитель – ЖСР);
- проведение анализа Памятки Р 734 «Ультразвуковой контроль рельсов, сваренных алюминотермитным способом» (I издание от 05.11.2004) (ведущий исполнитель – АО «НК «КТЖ»», исполнители – НК «ЖИ», ЗАО «МАВ», УЗ);
- продолжение работы над актуализацией Памятки Р 786/3 «Требования к геометрическим параметрам рельсов для скоростного и высокоскоростного движения, в т.ч. по прямолинейности и методам контроля» (I издание от 27.10.2000) (ведущий исполнитель – ЗАО «МАВ», исполни-

тели – БЧ, АО «НК «КТЖ»», ОАО «РЖД»);

- рассмотрение предложений железных дорог – участниц подтемы 2.1 для включения в проект Плана работы по подтеме 2.1 на 2025 год.

В совещании экспертов по подтеме 2.4 «Железобетонные шпалы, брусья, стрелочные переводы и их диагностика» темы № 2 «Железнодорожный путь и искусственные сооружения», которое прошло с 18 по 20 июня 2024 года по приглашению Национальной компании «Железнодорожная инфраструктура» в г. Софии (Республика Болгария), приняли участие представители от БЧ, НК «ЖИ», ЗАО «МАВ», АО «НК «КТЖ»», ОАО «РЖД», ЖСР, АО «Укрзалізниця», присоединённого предприятия ОСЖД – АО «Днепровский стрелочный завод», а также Комитета ОСЖД.

С приветственным словом от имени руководства Национальной компании «Железнодорожная инфраструктура» (НК «ЖИ») обратилась руководитель отдела Международная деятельность Сильвия Шумелова, которая отметила важность проведения совещания в очном режиме по данной теме с целью более детального рассмотрения всех вопросов и установления более тесных контактов между экспертами, пожелав успешного проведения совещания.

На повестке дня стояли следующие вопросы:

- продолжение работы над проектом Памятки с рабочим названием «Техническое обслуживание рельсовых элементов стрелочных переводов» с включением определения допускаемых параметров для выполнения работ, технологии и средств технического обслуживания:
 - с отражением тематической сортировки допускаемых параметров (для колеи 1435 мм / 1520 мм / возможно узкой колеи);
 - с размещением в приложении к проекту Памятки норм или других нормативных документов по железнодорожной тематике, специфичной для каждой страны (ведущий исполнитель – ЗАО «МАВ», исполнители – НК «ЖИ», LTG Infra, ПКП, ЖСР и другие заинтересованные железные дороги);
- подготовка информационного материала по теме «Расчёты и испытания железобетонных шпал с различными вариантами армирования» (ведущий исполнитель – ОАО «РЖД»);
- разработка информационного материала по теме «Рекомендации по оформлению документов, необходимых для закупки материалов верхнего строения пути и используемых

на сети ПКП Польские железнодорожные линии» (ведущий исполнитель – ПКП);

- разработка информационного материала по теме «Рекомендации по оформлению документов, необходимых для технической приемки стрелочных переводов, используемых на сети Болгарских железных дорог» (ведущий исполнитель – НК «ЖИ»);
- продолжение работы по теме «Влияние категории крестовины стрелочного перевода (физико-механические свойства) и наличие упрочнения на эксплуатационные свойства крестовины и её ресурс» (ведущий исполнитель – ОАО «РЖД»);
- применение закрытой площадки Web-сайта ОСЖД в работе Комиссии ОСЖД по инфраструктуре и подвижному составу;
- рассмотрение предложений железных дорог – участниц подтемы 2.4 для включения в проект Плана работы по подтеме 2.4 на 2025 год.

Ведущий исполнитель – ЗАО «МAB» представил проект Памятки «Техническое обслуживание рельсовых элементов стрелочных переводов» с включением определения допускаемых параметров для выполнения работ, технологии и средств технического обслуживания с отражением:

- тематической сортировки допускаемых параметров (для колеи 1435 мм / 1520 мм / возможно узкой колеи);
- с размещением в приложении к проекту Памятки норм или других нормативных документов по железнодорожной тематике, специфичной для каждой страны.

Проект Памятки содержит информацию об износе и дефектах металлических элементов стрелочных переводов, в том числе стрелок острых и рамных рельсов, в соединительных путях крестовин и глухих пересечений и их методов и технических средств устранения, допустимые границы износа в стрелочных переводах.

Участники совещания предложили продолжить работу над данным проектом Памятки на очередном совещании экспертов по подтеме 2.4 10-11 октября 2024 года (Комитет ОСЖД).

Ведущий исполнитель – ОАО «РЖД» представил



Участники совещания экспертов по подтеме «Железобетонные шпалы, бруссы, стрелочные переводы и их диагностика» темы «Железнодорожный путь и искусственные сооружения» (18-20.06.2024, г. София, Болгария)

вил информационный материал по теме «Расчёты и испытания железобетонных шпал с различными вариантами армирования». Представленный материал содержит анализ результатов моделирования и лабораторных испытаний железобетонных шпал с различными вариантами армирования для применения на грузонапряжённых участках с осевыми нагрузками до 27 т/ось.

В связи с отсутствием ведущего исполнителя и материалов по теме «Рекомендации по оформлению документов, необходимых для закупки материалов верхнего строения пути и используемых на сети ПКП «Польские железнодорожные линии»», данный вопрос не был рассмотрен в рамках совещания.

Эксперты проявили заинтересованность в подготовке вышеупомянутого документа и предложили включить рассмотрение данного материала в План работы на 2025 год.

В презентации, представленной ведущим исполнителем – НК «ЖИ» по теме «Рекомендации по оформлению документов, необходимых для технической приёмки стрелочных переводов, используемых на сети Болгарских железных дорог», содержался информационный материал о документах и техническом осмотре новых стрелочных переводов после укладки на железнодорожный путь на сети Болгарских железных дорог перед вводом в эксплуатацию.

Ведущий исполнитель – ОАО «РЖД» представил разработанный информационный материал по теме «Влияние категории крестовины стрелочного перевода (физико-механические свойства) и наличие упрочнения на эксплуата-

ционные свойства крестовины и её ресурс», в котором содержалась актуализированная информация по характеристикам крестовин различных категорий, в том числе с упрочнением поверхности энергией взрывной волны, применяемых ОАО «РЖД», и результаты их эксплуатационных показателей. Полученные данные подтверждают высокие эксплуатационные показатели крестовин с упрочнённой поверхностью катания и целесообразность их применения на грузонапряжённых линиях. Работа по данной теме считается завершённой.

Совещание экспертов рассмотрело и согласовало проект Плана работы экспертов по подтеме 2.4 «Железобетонные шпалы, брусья, стрелочные переводы и их диагностика» темы № 2 «Железнодорожный путь и искусственные сооружения» на 2025 год и представило его совещанию Комиссии для обсуждения и включения в общий проект Плана работы V Комиссии на 2025 год.

Экспертами было согласована предварительная повестка дня очередного совещания экспертов подтемы 2.4, которое запланировано провести в срок 10-11 октября 2024 года, с включением следующих вопросов:

- продолжение работы над проектом Памятки с рабочим названием «Техническое обслуживание рельсовых элементов стрелочных переводов» с включением определения допускаемых параметров для выполнения работ, технологии и средств технического обслуживания:
 - с отражением тематической сортировки допускаемых параметров (для колеи 1435 мм/1520 мм/возможно узкой колеи);
 - с размещением в приложении к проекту Памятки норм или других нормативных документов по железнодорожной тематике, специфичной для каждой страны (ведущий исполнитель – ЗАО «МAB», исполнители – НК «ЖИ», LTG Infra, ПКП, ЖСР и другие заинтересованные железные дороги);
- разработка информационного материала по теме «Рекомендации по оформлению документов, необходимых для закупки материалов верхнего строения пути и используемых на сети ПКП Польские железнодорожные линии» (ведущий исполнитель – ПКП). Примечание:



По приглашению НК «ЖИ» – совладельца компании Voestalpine Railway Systems Bulgaria 19 июня участники совещания экспертов посетили предприятие по изготовлению стрелочных переводов, их компонентов и запчастей в г. Софии

ПКП снова возьмёт на себя роль ведущего исполнителя в случае полного возобновления сотрудничества с ОСЖД;

- применение закрытой площадки Web-сайта ОСЖД в работе Комиссии ОСЖД по инфраструктуре и подвижному составу;
- рассмотрение предложений железных дорог – участниц подтемы 2.4 для включения в проект Плана работы по подтеме 2.4 на 2025 год.

В рамках совещания и по приглашению НК «ЖИ» – совладельца компании Voestalpine Railway Systems Bulgaria 19 июня участники посетили предприятие по изготовлению стрелочных переводов, их компонентов и запчастей, где лично ознакомились на производственной площадке в городе Софии с продукцией, которую, кроме самого большого заказчика в Республике Болгарии – НК «ЖИ», компания поставляет за рубеж в более чем 10 стран мира.

В ходе совещания представители присоединённого предприятия ОСЖД – АО «Днепровский стрелочный завод» ознакомили участников с презентацией о деятельности и продукции завода.

Участники совещания выразили искреннюю благодарность организатору мероприятия – НК «ЖИ» за приглашение, тёплый приём, гостеприимство и за содействие в организации проведения совещания в Республике Болгарии. ■

*Комиссия ОСЖД по инфраструктуре и подвижному составу:
председатель – Радован Воналецкий,
специалист – Эльнур Гулиев*

О СОТРУДНИЧЕСТВЕ ОСЖД

Рабочая встреча с заместителем министра иностранных дел Туркменистана в Комитете ОСЖД

(информационное сообщение)



Во время рабочей встречи (17.06.2024, Комитет ОСЖД)

17 июня 2024 года в Комитете ОСЖД состоялась рабочая встреча Председателя Комитета ОСЖД Мирослава Антоновича с заместителем министра иностранных дел Туркменистана Ахметом Какабаевичем Гурбановым. В рабочей встрече участвовали также начальник Отдела стран Европы МИД Туркменистана Батыр Аллагулыевич Юсубов и первый секретарь Посольства Туркменистана в ФРГ и Республике Польша (с резиденцией в Берлине) Овезгельди Оразмухаммедович Джуманазаров.

Председатель Комитета ОСЖД выразил слова благодарности и глубокого уважения Туркменской стороне за организацию и проведение XXXVIII заседания Конференции Генеральных директоров на самом высоком профессиональном уровне, за то большое внимание, которое оказывает Президент Сердар Бердымухамедов и Правительство Туркменистана сотрудничеству с ОСЖД, а также за исключительное гостеприимство

во время Конференции. Председатель также отметил важность участия делегации Комитета ОСЖД в различных мероприятиях по приглашению Туркменской стороны, таких как запуск в эксплуатацию нового здания аэропорта в Ашхабаде (сентябрь 2016 г.), открытие железнодорожного участка Имамназар – Акина (ноябрь 2016 г.), открытие второго участка (Теджен – Мары) скоростной автомобильной магистрали Ашхабад – Туркменабад (апрель 2024 г.)

и других.

В ходе встречи стороны обсудили вопросы двустороннего сотрудничества, участия Туркменистана в соглашениях и договорах ОСЖД, а также возможного направления представителя Туркменистана на работу в Комитет ОСЖД, что будет способствовать развитию более тесного взаимодействия и обеспечению бесперебойных многосторонних контактов в рамках ОСЖД. ■



Участники рабочей встречи Председателя Комитета ОСЖД Мирослава Антоновича с заместителем министра иностранных дел Туркменистана Ахметом Гурбановым (17.06.2024, Комитет ОСЖД)

НОВОСТИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

Электрической железной дороге в Эстонии исполняется 100 лет

(по материалам журнала «Железно вместе»)

Немного больше, чем 100 лет назад, а именно осенью 1923 года, было принято историческое и формирующее будущее железной дороги решение: электрифицировать железнодорожный отрезок длиной в 11,2 километра, от Балтийского вокзала в Таллине до Пяэскюла. Уже год спустя, 20 сентября 1924 года, первый электропоезд в составе моторного и трёх прицепных вагонов отправился в свой первый рейс.



100 лет назад в Эстонии отправился в путь первый электропоезд

Если оглянуться на тот период времени, то можно понять, насколько выдающимся было это событие, поскольку в то время такого технического развития железной дороги не было в соседних странах.

Первая пробная поездка на электрической железной дороге была предпринята 19 августа 1924 года, а первый поезд, который являлся одновременно и первым моторвагонным составом в Эстонии, отправился в регулярный рейс месяц спустя. Маршрут движения поезда пролегал через две промежуточные остановки – Ярвел и Ныммель.

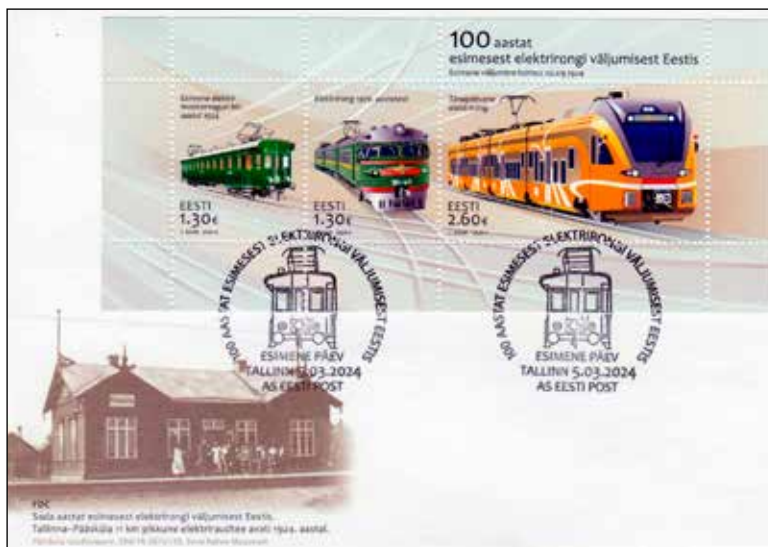
В первой поездке в числе пассажиров были члены кабинета правительства Эстонской Республики и глава государства Фридрих Акель, который к тому же купил и первый проездной билет на этот поезд.

Во второй половине той же декады началась укладка второй пары рельсов, а затем одна за другой были открыты новые станции: 3 ноября 1924 года – Кивимяэ, 10 февраля 1926 года – Хийю и 16 сентября того же года – Рахумяэ.

В дальнейшем процесс электрификации Эстонской железной дороги был продолжен: в 1947 году было принято решение об электрификации железнодорожного участка Пяэскюла – Кейла, в 1958 году началась электрификация линии Кейла – Клоога, в 1962 году в Пяэскюла было построено новое

электропоездное депо, а с 2013 года пассажиров на этом пути начали обслуживать современные комфортабельные электропоезда Stadler FLIRT.

В честь данного исторического события 5 марта 2024 г. в Эстонии были выпущены марки, посвящённые 100-летию со дня отправления первого электропоезда в Эстонии, а в связи с приближающимся значимым юбилеем администрацией местного самоуправления района Нымме запланировано проведение множества интересных мероприятий, среди которых «вишенкой на торте» станет празднование на станции Нымме 20 сентября. ■



5 марта 2024 года были выпущены марки, посвящённые 100-летию со дня отправления первого электропоезда в Эстонии

Всероссийский конкурс профессионального мастерства проводников пассажирских вагонов АО «ФПК»

(информационное сообщение)

23 апреля 2024 г. на сцене Центрального дома культуры железнодорожников (ЦДКЖ) состоялся финал Всероссийского конкурса профессионального мастерства проводников пассажирских вагонов АО «ФПК» (наблюдатель ОСЖД). За звание лучших боролись 10 пар участников от каждого филиала компании, а также одна пара представляла Российские студенческие отряды.

Жюри возглавил генеральный директор АО «ФПК» Владимир Пястолов. Участников также оценивали заместители генерального директора компании Станислав Зотин и Екатерина Скороходова, руководитель Управления Роспотребнадзора по железнодорожному транспорту – главный государственный санитарный врач по железнодорожному транспорту РФ Юрий Каськов и заслуженный артист России Валерий Сюткин.

Приветствуя участников конкурса на открытии мероприятия, Владимир Пястолов отметил: «До сих пор актуален лозунг “Проводник – это сердце, открытое людям, это друг и товарищ в пути”». Он поблагодарил проводников за добросовестный труд, обеспечение комфорта и безопасности для пассажиров.



23 апреля 2024 г. в Москве состоялся финал Всероссийского конкурса профессионального мастерства проводников пассажирских вагонов, посвящённого 15-летию АО «ФПК» (наблюдатель ОСЖД)

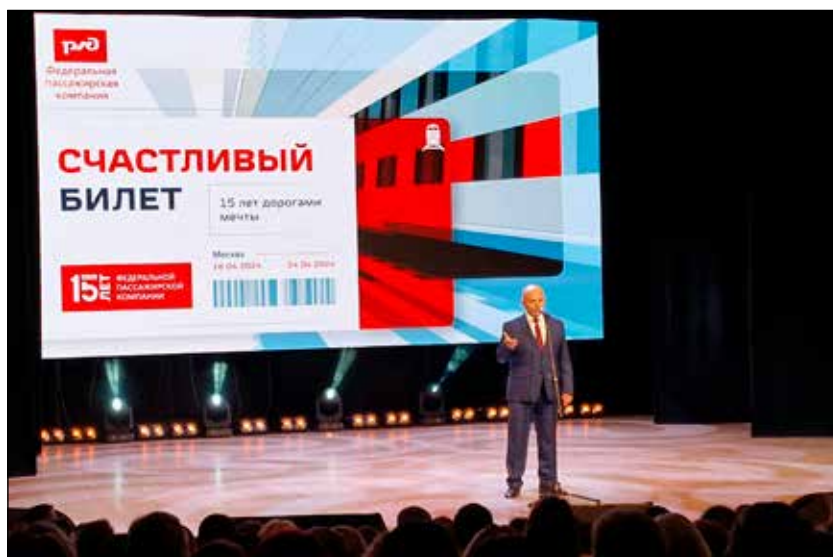
В этом году конкурс посвящён юбилею АО «ФПК» и проходит под девизом «15 лет дорогами мечты».

Участники прошли строгий отбор в своих филиалах и стали победителями региональных этапов конкурса. Финал состоял из нескольких этапов – практического и творческого.

Одним из самых ярких моментов конкурса стало выступление команд на сцене ЦДКЖ. Конкурсанты представили жюри «визитку», видеоролики на тему «15 лет дорогами мечты!»,

исполнили музыкальные и танцевальные номера.

Накануне в Центре развития персонала АО «ФПК» финалисты соревновались в знаниях правил перевозок пассажиров, а также Стандарта по обслуживанию. После сдачи теории участники показали свои практические навыки в максимально приближённых к «полевым» условиях: готовили вагон к отправлению, оказывали первую помощь «пострадавшему», тушили «пожар», а также производили посадку пассажиров в вагон за ограниченный период времени. ■



Выступление генерального директора АО «ФПК» Владимира Пястолова

Обзор новостей в области железнодорожного транспорта в странах – членах ОСЖД***Иран наращивает транспортную инфраструктуру***

По информации Министерства дорог и городского развития Ирана (MRUD), перевалочная мощность портовой инфраструктуры страны за последние 10 лет увеличилась со 180 млн. т грузов в год. Продолжается строительство порта Мекран мощностью 200 млн. т, расположенного в акватории залива Чабахар Аравийского моря. Один из крупнейших торговых портов Шахид-Раджаи на побережье Ормузского пролива, входящий в структуру порта Бендер-Аббас, за последние 1,5 года увеличил свою перерабатывающую способность на 20 %.

Благодаря государственным инвестициям развиваются как крупные (Шахид-Раджаи, Имам-Хомейни и Шахид-Бехешти), так и небольшие порты. Организация портов и морского судоходства Ирана (Ports and Maritime Organisation, PMO) планирует инвестиции в развитие портов страны в том числе с привлечением частного капитала. Меры PMO направлены на выполнение плана в ближайшие 5 лет увеличить перевалочные мощности портов в 2 раза.

Наряду с развитием портов важным компонентом формирования международного транспортного коридора «Север – Юг» является соединение каспийского порта Бендер-Энзели с железнодорожной сетью страны. Участок от порта до ст. Решт длиной 37 км планируется ввести в эксплуатацию в ближайшее время.

На юго-западе страны продолжается строительство линии Доруд – Хорремабад – Эндимешк длиной 333 км, которая войдёт в иранскую часть МТК «Север – Юг» и соединит провинцию Лорестан с сетью железных дорог страны. Участок Доруд – Хорремабад длиной около 80 км сооружается в горной местности и в основном пройдёт в тоннелях. За последние полтора года завершена проходка 4,5 км тоннельных участков.

*Источник: MRUD****Проекты железнодорожного строительства в Венгрии***

Правительство Венгрии 9 мая 2024 г. объявило о создании рабочих групп по реализации двух проектов железнодорожного строительства в районе Будапешта, включая определение механизмов финансирования работ, их стоимость и другие детали. Заявление последовало после завершения визита Председателя КНР Си Цзиньпина в Венгрию, в ходе которого было подписано 18 соглашений. Реализация проектов по развитию национальных железных дорог рассматривается Министерством строительства и транспорта Венгрии (Építési és Közlekedési Minisztérium, ЕКМ) в контексте продвижения инициативы «Один пояс – один путь».

Речь идёт о проектах строительства линии, обслуживающей аэропорт Будапешта, и железной дороги V0 в обход Большого Будапешта от города Сольнок до Дьёра.

Предстоит выбрать один из вариантов трассы железнодорожного сообщения с аэропортом: линии, ведущей от аэропорта в центральную часть венгерской столицы, или кольцевой линии, примыкающей к существующей магистрали Будапешт – Цеглед, что позволит пропускать междугородные поезда в международный аэропорт имени Ференца Листа, где в 2023 г. было обслужено 14,6 млн. пассажиров. На данный момент в Будапеште отсутствует железнодорожное сообщение с международным аэропортом.

Вариант обхода Будапешта за счёт строительства линии V0 был предложен в 2023 г. Предпочтение отдаётся строительству линии в полосе отвода существующих магистралей или же в непосредственной близости от них, а не сооружению новой двухпутной линии, как это предполагалось раньше. На участке между Секешфехерваром и Дьёром строительство могло бы быть согласовано с началом реализации проекта ВСМ Будапешт – Варшава, хотя магистраль V0

*Источник: ЕКМ*

должна пройти мимо и Секешфехервара, и Дьёра.

Проект включает строительство железнодорожного моста через Дунай в районе города Дунауйварош южнее Будапешта. Линия будет построена в соответствии с нормативами, установленными для европейской сети коридоров TEN-T, и пригодна для пассажирского движения. В ближайшие годы в Венгрии рассчитывают увеличить число грузовых поездов, проходящих в направлении Восток – Запад ежедневно, со 100 до 140, что связано со строительством промышленных предприятий в Дебрецене, Сегеде и других городах восточной части Венгрии при финансовой поддержке Китая. К 2050 г. по магистрали V0 ежегодно планируется перевозить более 30 млн. т грузов.

Новое структурное подразделение в АО «НК «КТЖ»»

В структуре АО «Национальная компания «Казакстан темір жолы»» создан филиал «Дирекция интегрированного планирования» (ЦДИП), который является обособленным структурным подразделением акционерного общества. Деятельность филиала направлена на осуществление мероприятий по наиболее полному использованию перевозочного потенциала Республики Казахстан, а также осуществление комплексных маркетинговых и логистических функций АО «НК «КТЖ»», основанных на гибком управлении транспортным бизнесом в рамках реализации стратегии развития транспортно-логистической компании.

Основные функции ЦДИП включают:

- разработку маркетинговой политики перевозки грузов;
- разработку и согласование графика движения поездов и схем формирования грузовых поездов, вагонов с контейнерами в международном сообщении;
- планирование и согласование экспортных, импортных и транзитных перевозок грузов в вагонах и контейнерах.



Источник: АО «НК «КТЖ»»



Источник: Информационное агентство «Синьхуа»

В Китае испытан водородный поезд собственной разработки

В Китае завершено тестирование первого пригородного поезда с питанием от водородных топливных элементов, разработанного компанией CRRC Changchun Railway Vehicles на основе собственных технологий. Поезд был представлен в декабре 2023 г. На полигоне компании в Чанчуне, расположенном в северо-восточной провинции Цилинь, были проведены полномасштабные многоуровневые испытания на скорости до 160 км/ч, которые показали высокую энергоэффективность поезда с потреблением 5 кВт·ч/км. Максимальный запас хода поезда на одной заправке превысил 1000 км.

В 2024 году в Китае выпустят прототип высокоскоростного поезда CR450

По информации железных дорог Китая, в текущем году завершится сборка прототипа поезда CR450, рассчитанного на эксплуатацию со скоростью до 400 км/ч. Он будет на 12 % легче и на 20 % энергоэффективнее, чем существующие электропоезда CR400 семейства Fuxing, которые курсируют со скоростью до 350 км/ч. Кроме того, тормозное усилие поезда CR450 возрастет на 20 %.

В настоящее время проходят интенсивные испытания ключевых компонентов поезда CR450, в том числе на переоборудованных поездах серии CR400. Летом 2023 г. один из таких поездов



Источник: Информационное агентство «Синьхуа»

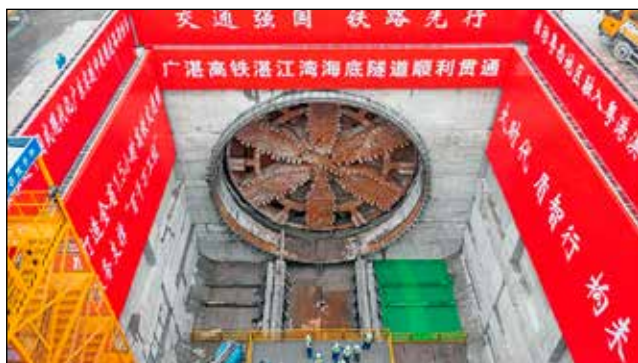
разогнался до скорости 453 км/ч на мосту трансморской высокоскоростной линии Фучжоу – Сямынь – Чжанчжоу.

Для движения поездов со скоростью 400 км/ч потребуются инновационные решения в сфере железнодорожной инфраструктуры и искусственных сооружений.

В Китае завершена проходка морского тоннеля на ВСМ Гуанчжоу – Чжаньцзян

В Китае на высокоскоростной магистрали Гуанчжоу – Чжаньцзян завершена проходка тоннеля длиной 9,64 км с участком под акваторией залива Чжаньцзян Южно-Китайского моря. В ходе работ за 33 месяца одним проходческим щитом диаметром 14,33 м пройдено 7551 м, в том числе 2500 м под дном моря на глубине до 52 м. Это первый в Китае опыт бурения одним щитом Yongxing подводного участка тоннеля ВСМ такой длины. Средняя скорость проходки превысила 200 м/мес (с рекордом 510 м/мес). Проектом предусмотрено также обустройство вспомогательных труб для обеспечения безопасности эксплуатации и технического обслуживания основного тоннеля.

В настоящее время на ВСМ Гуанчжоу – Чжаньцзян протяжённостью 401 км работы по укладке пути завершены на 93 %, по строительству мостов и тоннелей – на 91 и 86 % соответственно. Планируемый на конец 2025 г. ввод в эксплуатацию ВСМ, рассчитанной на движение поездов с максимальной скоростью 350 км/ч, сократит время в пути между конечными станциями до 90 мин в сравнении с 2,5 ч в настоящее время. Кроме того, ВСМ будет способствовать формированию транспортной сети и развитию региона Большого залива (Гуандун – Гонконг – Макао).



Источник: Информационное агентство «Синьхуа»

Между Китаем и Сербией открыт новый грузовой железнодорожный маршрут

Новый грузовой маршрут связал Шицзячжуан, административный центр китайской провинции Хэбэй, со столицей Сербии Белградом. Первый поезд отправился из сухого порта Шицзячжуан 21



Источник: Информационное агентство «Синьхуа»

марта 2024 г. и далее проследовал через пограничную станцию Алашанькоу в Синьцзян-Уйгурском автономном районе Китая. Время в пути по маршруту протяжённостью примерно 10,2 тыс. км составляет около 20 суток.

Это первый грузовой поезд, который связал регион Пекин-Тяньцзинь-Хэбэй с Сербией в рамках инициативы «Один пояс – один путь». В составе поезда было перевезено 110 ДФЭ контейнеров с различными товарами, включая автозапчасти и механическое оборудование.

Стороны рассчитывают, что данный маршрут будет способствовать укреплению экономических связей между Китаем и странами Центральной и Восточной Европы.

Мультиmodalный железнодорожно-водный маршрут открыт в Центральном Китае

С железнодорожной станции Синьян в китайской провинции Хэнань отправился поезд с контейнерами, загруженными кварцевым песком, в адрес порта Лаем-Чабанг в Таиланде. Маршрут груза проходит через речной порт Янлюо в Ухане, по реке Янцзы в порт Яншань в Шанхае, откуда груз отправят по морю до Лаем-Чабанга.

Этот мультиmodalный маршрут открывает новый торговый путь с началом в крупном городе Синьян в районе горного массива Даби. Открытие нового торгового пути должно придать мощный импульс для экономического развития региона.



Источник: Xinyang Daily

Город Синьян расположен на пересечении двух железнодорожных магистралей: Пекин – Гуанчжоу и Нанкин – Сиань, что делает его ключевым транспортно-логистическим хабом в Центральном Китае. Кроме того, в окрестностях Синьяна расположено множество производственных кластеров.

Самым экологичным в Китае назван проект защиты железной дороги от песчаных бурь

Лучшим в области экологии и охраны окружающей среды в 2023 г. в Китае назван проект защиты железнодорожного полотна от песчаных заносов. Участок длиной около 534 км (65 %) линии Хотан – Жоцян общей протяжённостью 825,5 км проходит вдоль южной границы пустыни Такла-Макан и находится в зоне песчаных бурь, сезон которых может продолжаться до 7 месяцев в году. Это первый проект в области строительства железных дорог, получивший подобное признание.

Для предотвращения ситуаций, угрожающих безопасности движения, на этапе строительства линии Хотан – Жоцян, введённой в эксплуатацию в июне 2022 г., по обеим сторонам насыпи были смонтированы заграждения и уложены решётки, изготовленные из тростника, а также высажены деревья и кустарники, устойчивые к условиям пустыни. Ширина такой многоступенчатой защитной полосы варьируется от 110 м до более чем 400 м и надёжно защищает железнодорожное полотно от заносов.



Источник: Информационное агентство «Синьхуа»

Наращиваются перевозки в Европу через погранпереходы Хоргос и Алатау

Через две основные пограничные станции Хоргос и Алашанькоу на перевале Алатау в Синьцзян-Уйгурском автономном районе на северо-западе Китая, где действуют сухие порты, с января по начало апреля 2024 г. через границу с Казахстаном проследовало более 4000 грузовых поездов в сообщении Китай – Европа. Об этом 12 апреля 2024 г. сообщило информационное



Источник: Информационное агентство «Синьхуа»

агентство «Синьхуа».

По данным таможни городского округа Урумчи, к 12 апреля 2024 г. количество поездов, прошедших через эти два сухих порта с момента их открытия, превысило 72 тысячи. Ускорению оформления таможенных процедур способствовал переход на территории Синьцзян-Уйгурского автономного района на безбумажные технологии при информационном обмене между таможнями и железнодорожными компаниями.

На погранпереходе Алатау для грузовых поездов сообщением Китай – Европа установлен специальный режим, упрощающий прохождение таможенного контроля.

По мере роста объёмов перевозок в сообщении Китай – Европа более разнообразной становится и номенклатура перевозимых товаров, которая прежде ограничивалась в основном предметами одежды, а сейчас включает крупногабаритное оборудование, автомобили, литиевые аккумуляторные батареи и др.

В настоящее время проходящие через Алатау грузовые поезда направляются по 118 маршрутам в сообщении с 21 страной, через Хоргос – по 80 маршрутам, география которых охватывает 45 городов в 18 странах.

Пассажирскую станцию Каунас спроектируют в рамках проекта Rail Baltica

Оператор инфраструктуры железных дорог Литвы LTG Infra и испанская инженерно-консал-



Источник: LTG Infra

тинговая компания Ardanuy Ingeniería подписали контракт стоимостью 9,88 млн. евро на проектирование в течение 1,5 года пассажирской станции Каунас и прилегающей территории. Станцию спроектируют как часть нового каунасского железнодорожного узла в составе магистрали Rail Baltica.

С завершением проекта Rail Baltica Каунас станет ключевой станцией, принимающей поезда, прибывающие как по колею 1520 мм, так и по колею 1435 мм. Соответственно прогнозируется рост пассажиропотоков как из европейских, так и из прибалтийских стран.

Новый железнодорожный мост через реку Неман планируется построить рядом с существующим «Зелёным» железнодорожным мостом, что позволит увеличить пропускную способность в местных сообщениях. Ardanuy Ingeniería проектирует в соответствии с нормативами, применяемыми для проекта Rail Baltica, станционные пути и платформы, а также подготовит ряд проектов реконструкции, включая обновление надземных и подземных пешеходных переходов, ведущих к платформам.

Основная часть проектных работ охватит существующую территорию станции Каунас. План развития железнодорожного узла Каунаса в рамках проекта строительства магистрали Rail Baltica был утверждён литовским правительством в начале 2024 года.

В Республике Корея началась эксплуатация высокоскоростных поездов нового поколения

Национальный оператор KORAIL ввёл в эксплуатацию два высокоскоростных поезда KTX-Cheongryong (EMU-320), которые построены компанией Hyundai Rotem. По рабочим дням они выполняют два рейса по ВСМ Gyeongbu (Сеул – Пусан) и Honam (Осонг – Mokpo), по выходным число рейсов на линии Gyeongbu увеличивается до четырёх. Ещё 17 поездов KTX-Cheongryong (EMU-320) постройки компании Hyundai Rotem появятся в эксплуатации к 2027 г.



Источник: KORAIL

Пока эти поезда эксплуатируются со скоростью до 300 км/ч, движение с максимальной скоростью 320 км/ч станет возможным к 2028 г. после завершения сооружения второй двухпутной ВСМ между станциями Пхёнхэк и Осонг – в коридоре, общем для ВСМ Honam и Gyeongbu.

В электропоезде KTX-Cheongryong применена распределённая тяга, тяговое оборудование размещено в шести из восьми вагонов. KTX-Cheongryong развивает скорость 300 км/ч за 3 минуты 32 секунды по сравнению с 5 минутами 16 секундами у поезда KTX-Sancheon с моторными вагонами в голове и хвосте, который также строила компания Hyundai Rotem. По мнению оператора KORAIL, улучшенные характеристики разгона и торможения имеют большое значение при эксплуатации на железнодорожной сети с небольшими расстояниями между станциями. Использование алюминиевых сплавов вместо стали в кузовах вагонов сокращает массу тары и осевую нагрузку с 17 до 15 т. В поезде длиной 199,1 м имеется 515 мест (на 35 % больше, чем в поездах KTX и KTX-Sancheon), в том числе 46 – в вагоне первого класса, остальные места – в семи вагонах второго класса. Новые поезда предоставляют пассажирам более комфортные условия: ширина вагонов увеличена до 3150 мм (2970 мм у KTX-Sancheon), кресла установлены с шагом 126 мм (106 мм у KTX-Sancheon), предусмотрены электрические розетки, беспроводные зарядные устройства и USB-порты. Согласование шага окон и кресел улучшает естественное освещение. Выдвижные площадки упрощают посадку как с высоких, так и с низких платформ.

АО «Укрзалізниця» запустило обновлённый сайт для покупки железнодорожных билетов на любой поезд

По сообщению пресс-службы АО «Укрзалізниця» (УЗ), компания запустила в бета-режиме обновлённый сайт для покупки железнодорожных билетов по адресу: <https://booking-new.uz.gov.ua/>. Переход со старого сайта на новый будет осуществляться постепенно – для комфорта всех пользователей. Ресурс был разработан при поддержке Mastercard и построен с помощью современных дизайнерских и IT-решений.

Для удобства пользователей он имеет, в частности, следующие функции:

- покупка билетов на любой поезд;
- покупка билетов на поезда «Киев – Варшава» и «Киев – Вена» (после верификации аккаунта через «Дія.Підпис»);
- возврат билетов на международные поезда;



Источник: РБК-Украина

- улучшенный поиск поездок с пересадками (в том числе с пересадкой внутри поезда);
- приобретение билетов в женские купе;
- приобретение билетов со скидкой для студентов;
- возможность купить билет на домашнее животное или доплатить за сверхнормативный багаж (и узнать стоимость этих билетов до приобретения);
- безналичная оплата билетов с помощью Apple Pay и Google Pay;
- возможность накопления баллов по программе лояльности «Залісні друзі» для билетов, приобретённых через сайт (с последующим их обменом на партнёрские предложения в приложении);
- доступ к онлайн-табло вокзалов по стране и т.п.

Как отметил председатель правления АО «Укрзалізниця» Евгений Лященко, обновлённый продукт был запущен, в частности, для пассажиров, привыкших покупать билеты через сайт. «Сейчас в веб-версии сервиса для покупки билетов доступен расширенный и удобный функционал, включая верификацию аккаунтов через «Дія.Підпис»», – подчеркнул он.

Качественная дигитализация сервисов от АО «Укрзалізниця» продолжается благодаря «слаженной работе ИТ-команды, пассажирской компании и партнёров».

Началось строительство участка Чоп – Ужгород с шириной колеи 1435 мм

АО «Українська залізниця» (АО «Укрзалізниця», УЗ) приступило к строительству 22-километрового участка Чоп – Ужгород с шириной колеи 1435 мм.

Ужгород станет первым областным центром Украины, который будет связан железнодорожным сообщением с Европой по колее 1435 мм. В дальнейшем планируется организовать отсюда прямые железнодорожные маршруты до Вены, Братиславы, Кошице, Будапешта, Праги, Бухареста, Дрездена и Белграда. Аналогичные



Источник: «Укрзалізниця»

проекты предусматриваются также для Львова и Черновцов.

Ввод в эксплуатацию нового участка позволит перераспределить пассажиропотоки, создаст новые логистические возможности для грузовых перевозок, разгрузит автомобильные пункты пропуска.

Половина расходов по проекту будет покрыта за счёт софинансирования из фонда Евросоюза Connecting Europe Facility (CEF). Срок выполнения работ – 14 месяцев.

В планы УЗ входит разработка ТЭО для продления колеи 1435 мм от Ужгорода до Львова, что в дальнейшем позволит соединить Львов с двумя европейскими транспортными коридорами в составе сети TEN-T – Рейн-Дунайским и Средиземноморским.

Железные дороги Узбекистана форсируют инфраструктурные проекты

В Узбекистане 29 февраля 2024 г. сдан в эксплуатацию автомобильно-железнодорожный мост длиной 423 м через реку Амударью, который соединил Амударьинский район (Республика Каракалпакстан, Узбекистан) с сетью железных дорог страны и позволил отказаться от использования автомобильной понтонной переправы. Мост является составной частью железнодорожной линии Шавкат – Караузьяк протяжённостью 85 км, на которой расположены три пассажирские станции, три поста централизации и 20 переездов, в том числе два охраняемых.

Новый мост, рассчитанный на пропуск до 12 тыс. автомобилей и 24 пар поездов в сутки, сократил протяжённость железнодорожного маршрута между конечными станциями на 180 км, а время доставки грузов – до 6 ч. Это позволит удвоить годовой объём перевозок грузов и снизить в 2 раза транспортные издержки, а в перспективе – формировать новые маршруты в сообщении с Казахстаном и Россией.

Участвовавший в церемонии открытия моста Президент Республики Узбекистан Шавкат



Источник: пресс-служба президента Узбекистана

Мирзиёев заявил, что в 2024 г. будет завершена электрификация линии Бухара – Ургенч – Хива, а годом позже – линии Мискин – Нукус, что позволит пустить по этим линиям высокоскоростные поезда и увеличить пассажиропоток на 30 %.

В соответствии с договором между железными дорогами Афганистана (ARA) и Узбекистана (УТИ) 21 февраля 2024 г. начаты восстановительные работы на железнодорожной линии Хайратон – Мазари-Шариф протяжённостью 57 км, которая была построена в 2011 г. Проект планировалось завершить за 3 месяца. Началу работ предшествовало обсуждение в декабре 2023 г. сторонами ускорения реализации проекта строительства Трансафганской магистрали. Соответствующее трёхстороннее соглашение с участием Пакистана было подписано в июле 2023 г.

Подписан договор о поставке первых двух поездов для ВСМ Москва – Санкт-Петербург

Между ОАО «РЖД» и предприятием «Уральские локомotive» подписан договор об изготовлении, сертификации и поставке первых двух высокоскоростных электропоездов для высокоскоростной магистрали (ВСМ) Москва – Санкт-Петербург.

Стоимость контракта составляет 12 млрд. руб. Готовые к эксплуатации поезда должны быть поставлены до конца марта 2028 г. Для создания головных образцов ОАО «РЖД» передаст изгото-

вителю конструкторскую документацию, которую разрабатывают в компании «Инжиниринговый центр железнодорожного транспорта».

В настоящее время завершено эскизное проектирование, приняты ключевые решения по конструкции и дизайну поезда. Он будет иметь восьмивагонную компоновку с возможностью соединения двух поездов. Прорабатываются варианты четырёх классов обслуживания пассажиров.

Нарастает пропускная способность Транскаспийского международного транспортного маршрута

Завершена реконструкция проходящего по территории Грузии 183-километрового участка Ахалкалаки – Тбилиси железной дороги Баку – Тбилиси – Карс (БТК) общей протяжённостью 826 км. Об этом заявил председатель железных дорог Azerbaijan (ADY) Ровшан Рустамов в интервью информационному агентству АЗЕРТАДЖ. Линия является одним из ключевых элементов Транскаспийского международного транспортного маршрута (ТМТМ). Работы выполнялись с целью увеличения транзитного потенциала БТК и конкурентоспособности ТМТМ в целом. План модернизации БТК, введённой в эксплуатацию в 2017 г., был подготовлен в конце 2022 г.

Участок БТК в Грузии проходит по горной местности и достигает отметки 2400 м над уровнем моря. При этом в зимний период наряду со снегопадами температура воздуха может опуститься до -30°C . В ходе работ уложены 61 км железнодорожного полотна, 172 км высоковольтного и 338 км оптоволоконного кабеля, смонтировано 98 км контактной сети.

Модернизация линии позволит увеличить провозную способность в пять раз, до 6,5 млн. т в год. Кроме того, в целях наращивания мощности ТМТМ в Ахалкалаки (Грузия), недалеко от границы с Турцией, на площади 110 га создан новый логистический центр. В Тбилиси будет построен сухой порт с таможенно-складским хозяйством площадью 12,3 тыс. м² и перерабатывающей



Компьютерная графика, источник: «ИЦ ЖТ»



Источник: АЖД

способностью до 200 тыс. ДФЭ в год, первую очередь которого планируется ввести в строй до конца 2024 г. Проект реализуется совместно компаниями ADP (ОАЭ) и грузинской Tbilisi Dry Port.

За 4 месяца 2024 г. по ТМТМ 34 маршрутными поездами перевезено 6319 ДФЭ, в том числе 4020 ДФЭ с транзитными грузами. После пересечения китайско-казахстанской границы транзитные поезда достигают черноморских портов Грузии в среднем за 10 дней.

Электровоз ЭМКА2 получил сертификат соответствия

Первый в истории российского транспортного машиностроения маневровый контактно-аккумуляторный электровоз ЭМКА2, построенный на Новочеркасском электровозостроительном заводе (НЭВЗ, входит в состав АО «Трансмашхолдинг»), получил сертификат соответствия Евразийского экономического союза.

Сертификат, срок действия которого составляет 5 лет, подтверждает соответствие требованиям Технического регламента Таможенного союза «О безопасности железнодорожного подвижного состава» (ТР ТС 001/2011) и даёт право на серийный выпуск локомотивов и их эксплуатацию на территории ЕАЭС.

Электровоз, оснащённый асинхронным тяговым приводом, работает от контактной сети постоянного тока напряжением 3 кВ или от бортового накопителя энергии. Накопитель заряжается от контактной сети через штатный токоприёмник (как в движении, так и на стоянке) или от внешнего специализированного зарядного устройства. При питании от накопителя электровоз способен провести поезд массой до 2000 т на расстояние до 14 км без подключения к контактной сети. Локомотив без поезда может пройти за счёт питания от батареи до 100 км.

Новый электровоз предназначен для работы в депо и на крупных пассажирских станциях, где по экологическим соображениям нежелательно использование дизельных двигателей. Он может

эксплуатироваться также на промышленных предприятиях.

Первый образец электровоза ЭМКА2 был изготовлен в 2023 г. Его дизайн создан при участии Национального центра промышленного дизайна и инноваций «2050.ЛАБ». Локомотив успешно прошёл полный цикл испытаний на территории НЭВЗа, на Экспериментальном кольце ВНИИЖТа в Щербинке и Скоростном полигоне ВНИИЖТа в Белореченске. В конце августа 2023 г. он демонстрировался на выставке Международного железнодорожного салона «PRO//Движение.ЭКСПО» в Санкт-Петербурге.

В 2024 г. планируется приступить к эксплуатации нового электровоза, а с 2025 г. начать его серийное производство.

«ФГК» и «Уралвагонзавод» представили инновационные восьмиосные полувагоны

Федеральная грузовая компания (АО «ФГК») и «Уралвагонзавод» («УВЗ») представили опытные образцы инновационных восьмиосных полувагонов (двухсекционных полужёстких сцепов), разработанных Уральским конструкторским бюро вагоностроения. Вагоны были заказаны Федеральной грузовой компанией по поручению ОАО «РЖД».

В рамках презентации стороны подписали соглашение о сотрудничестве в части поставки восьмиосных полувагонов модели 12-5991 (полувагон «УРАЛ» в габарите 1-Т грузоподъёмностью 150 т и объёмом кузова 176 м³) и партии восьмиосных полувагонов модели 12-5992 (полувагон «БАМ» в габарите Тпр грузоподъёмностью 151 т и объёмом кузова 166 м³). Срок поставки – 2025 г.

Сообщается, что твёрдый заказ будет охватывать по 10 тыс. восьмиосных полувагонов каждой модели.

Полувагоны предназначены для перевозки массовых неагрессивных грузов по железным дорогам колеи 1520 мм в диапазоне температур окружающего воздуха от –60 до +50 °С. Назначенный срок их службы – 32 года. Полувагоны отвечают тре-



Источник: АО «ТМХ», фото: ОСЖД



Источник: АО «ФГК»

бованиям Технического регламента Таможенного союза «О безопасности железнодорожного подвижного состава» (ТР ТС 001/2011), обеспечивают безопасность при транспортировке в соответствии с действующими Правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом и возможность технического обслуживания и ремонта на существующих ремонтных мощностях.

Инновационные восьмиосные полувагоны разработаны в целях более эффективного использования железнодорожной инфраструктуры. Меньшая длина каждой секции, более высокие борта и применение полужёсткого сцепа позволят увеличить число полувагонов в составе при той же длине поезда.

Инновационный восьмиосный вагон-цистерна прошёл приёмочные комиссии

Эксперты трёх приёмочных комиссий дали высокую оценку технологии производства и ключевым комплектующим инновационной восьмиосной цистерны для перевозки нефтепродуктов модели 15-1271. Новый вагон, состоящий из двух четырёхосных секций, соединённых жёсткой сцепкой, получил символичное название «Находка».

Реализуемый по заказу Федеральной грузовой компании (АО «ФГК») проект запущен в марте 2023 г. Разработчиком выступил центр «РМ Рейл Инжиниринг», опытный образец изготовлен на предприятии АО «Рузхиммаш» (оба входят в компанию «РМ Рейл»). К главным преимуществам двухсекционного восьмиосного вагона-цистерны относятся увеличенный до 184 м³ суммарный объём котлов и повышенная грузоподъёмность (150 т). Предназначенная для перевозки светлых и тёмных нефтепродуктов цистерна модели 15-1271 может вместить до 14 % больше груза в сравнении с существующими вагонами в составе условного поезда длиной 988 м.

В АО «ФГК» отметили, что цистерна модели 15-1271 была спроектирована, изготовлена и испытана в сжатые сроки. Компания планирует

приобрести до 10 тыс. таких цистерн.

«РМ Рейл» планирует получить сертификат на цистерну во втором полугодии 2024 г. В компании уже наметили ряд направлений для разработки других типов вагонов с жёсткой сцепкой.

«Трансмашхолдинг» представил программу развития производства тепловозов

На Брянском машиностроительном заводе (БМЗ, входит в состав «Трансмашхолдинга») активно ведётся модернизация производственных площадок для реализации инвестиционного проекта, направленного на разработку и выпуск современного подвижного состава. Этот проект предполагает постановку на производство маневрового тепловоза ТЭМ23, линейки новых магистральных грузовых тепловозов с отечественными дизель-генераторными установками.

В рамках проекта на заводе проведена модернизация кранового оборудования, установлены новые окрасочно-сушильные камеры, обрабатывающие центры, сварочные роботы и другая техника. Всего планируется приобрести и ввести в эксплуатацию более 100 ед. нового оборудования.

В 2022 г. завершён инвестиционный проект по модернизации производства маневровых локомотивов. Мощности БМЗ позволяют строить 300 секций грузовых магистральных и 240 маневровых тепловозов в год. Выпускаемые на предприятии локомотивы имеют высокие показатели надёжности и базируются на отечественных конструкторских решениях.

Локомотивы постройки БМЗ эксплуатируются на сети железных дорог России, а также в Беларуси, Казахстане, Монголии, Туркменистане и Узбекистане. Новые грузовые магистральные тепловозы 3ТЭ28 уже приступили к работе на Байкало-Амурской магистрали. Их внедрение позволит увеличить объём грузовых перевозок на неэлектрифицированных участках Восточного полигона. ■

(обзор новостей подготовлен при содействии редакции журнала «Железные дороги мира»)



Источник: АО «ФГК»



Источник: «Трансмашхолдинг»

МЕЖДУНАРОДНЫЕ КОНФЕРЕНЦИИ, СЕМИНАРЫ И ВЫСТАВКИ

11-й Азиатско-Тихоокеанский форум по упрощению процедур торговли

Делегация Комитета ОСЖД приняла участие в 11-м Азиатско-Тихоокеанском форуме по упрощению процедур торговли, который проходил под эгидой Экономической и социальной комиссии ООН для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО ООН) 3-4 апреля 2024 г. в городе Самарканде (Республика Узбекистан).

Азиатско-Тихоокеанский форум по упрощению процедур торговли (АРТФФ) является ведущей региональной платформой для обмена передовым опытом и знаниями в области упрощения процедур торговли. АРТФФ организуется с 2009 года совместно с Азиатским банком развития (АБР) и ЭСКАТО ООН в сотрудничестве с растущим числом партнёров. Форум привлёк более 250 участников из более чем 30 стран мира, включая представителей более 10 международных организаций, и предоставил широкие возможности для наращивания потенциала и сотрудничества.

Форум был организован в рамках трёхлетнего проекта, финансируемого по Программе сотрудничества Китай-ЭСКАТО (СЕСР), направленного на повышение эффективности железнодорожных перевозок по экономическому коридору Китай – Монголия – Россия, путём поддержки инициатив по использованию безбумажного документооборота при международных и транзитных перевозках, выдвигаемых железнодорожными и таможенными службами. Совместную реализацию проекта ведут Отделение ЭСКАТО ООН для Восточной и Северо-Восточной Азии (ВСВА), Отдел транспорта и Отдел торговли, инвестиций и инноваций.

Повестка дня Форума включала обсуждение вопросов развития международного сотрудничества в сферах торговли, транспорта

и логистики, цифровизации, а также упрощения торговых процедур за счёт электронного обмена данными и разработки новых механизмов ведения бизнеса. В рамках форума была представлена информация:

- о последних достижениях в области электронного обмена данными между железными дорогами, включая принятие нового приложения к Межправительственному договору о сети Трансазиатских железных дорог, в котором изложены руководящие принципы электронного обмена данными между железными дорогами, между железными дорогами и таможенными органами, а также Стратегии ускорения цифровой трансформации железнодорожного транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе до 2030 года: эти инициативы направлены на повышение конкурентоспособности железнодорожного транспорта в регионе;
- о том, что принятое новое приложение размещено на интернет-сайте ООН, а секретариат разослал вербальную ноту (NV) о процедуре, необходимой для принятия нового приложения; Форум призвал стороны Межправительственного соглашения по сети



С 3 по 4 апреля 2024 г. в г. Самарканде (Узбекистан) прошёл 11-й Азиатско-Тихоокеанский форум по упрощению процедур торговли, в котором приняла участие делегация Комитета ОСЖД

Трансазиатских железных дорог завершить необходимые национальные процедуры и представить документ о принятии нового приложения для его вступления в силу в соответствии с пунктом 5 статьи 7 Межправительственного соглашения о сети Трансазиатских железных дорог, при этом представитель Монголии проинформировал участников совещания о том, что его страна уже начала внутренний процесс принятия нового приложения;

- о том, что 13 стран присоединились к Рамочному соглашению об упрощении процедур трансграничной безбумажной торговли в Азиатско-Тихоокеанском регионе, а также о проведении заседаний Постоянного комитета и Совета по безбумажной торговле 3-7 июня 2024 года в Бангкоке, которые могут стать подходящей площадкой для организации встречи по дальнейшей координации взаимодействия в рамках проекта;
- о рекомендациях, разработанных в ходе проведённого в рамках проекта исследования, которые направлены на устранение недостатков в развитии безбумажного документооборота в железнодорожном транспортном коридоре; при этом было подчёркнуто, что, несмотря на наличие нескольких инициатив, а также правовых документов на международном, трёхстороннем и двустороннем уровне по электронному обмену данными между железными дорогами трёх стран (Китая, Монголии и России), отсутствует общий правовой документ по электронному обмену данными между железными дорогами и между железными дорогами и таможенными органами, на который могли бы ссылаться все стороны, а в некоторых странах обнаружилось отсутствие нормативных документов по ЭОД национального уровня.

В связи с этим участники Форума призвали стороны рассмотреть этот вопрос соответствующим образом.

1. Со ссылкой на рекомендацию первого сове-



Во время проведения 11-го Азиатско-Тихоокеанского форума

щения координаторов об использовании существующего механизма реализации: Форум отметил, что Объединённая целевая группа ЭСКАТО-ВТамО не смогла провести встречу, и поэтому было согласовано рассмотреть альтернативный подход. В связи с этим поступила рекомендация разработать рамочный Меморандум о взаимопонимании (МОВ) об упорядочении электронного обмена данными между железными дорогами и между железными дорогами и таможенными органами трёх стран. В документе будут подробно рассмотрены основные вопросы, требующие принятия мер, включая создание целевой группы с участием представителей железных дорог и таможенных органов трёх стран. Такая группа будет заниматься рассмотрением данного вопроса на постоянной основе, а также документировать существующие правовые механизмы по данному вопросу в качестве приложений к МОВ. В этом случае все страны получат единый правовой документ для ведения работы. Далее было предложено проводить дальнейшее обсуждение проекта меморандума по установленным каналам связи для трёх стран.

2. В соответствии с рекомендацией первого Форума о проведении аналитического исследования по электронной базе данных подвижного состава для обеспечения международных перевозок по сети Трансазиатских железных дорог был представлен предварительный объём исследования. Участники Форума приветствовали проведение исследования и предложили учесть при его проведении уже существующие инициативы международных железнодорожных организаций, в частности, ОСЖД, а также предложили разрабо-

тать соответствующий механизм финансирования эксплуатации и обслуживания такой базы данных, так как это требует больших затрат.

3. Форум подтвердил выводы первой встречи о проблемах, связанных с выявлением узких мест в транспортных коридорах, и признал важность проведения анализа бизнес-процессов для упрощения процедур торговли. Это станет первым шагом в анализе текущей обстановки, выявлении узких мест и предоставлении соответствующих рекомендаций. В связи с этим Форум обратился к ЭСКАТО с просьбой провести, при содействии ВтамО, анализ бизнес-процессов транспортной и таможенной составляющих железнодорожного коридора. При этом особое внимание следует уделить импорту, экспорту и транзиту по железной дороге из Монголии, чтобы выявить недостатки и провести мероприятия по наращиванию потенциала.

4. Представитель ВтамО проинформировал участников Форума о совместной работе в рамках проекта и отметил, что для унификации наборов данных по железнодорожному транзиту между странами крайне важно провести согласование и моделирование бизнес-процессов. Это позволит выявить недостатки в действующем механизме обмена данными между железными дорогами и таможенными органами. Также представитель ВтамО призвал все страны ЭСКАТО ООН к сотрудничеству по согласованию данных и, в частности, таможенные органы трёх стран – Китая, Монголии и России. Одновременно может быть проведена сверка эталонных наборов данных с накладной ЦИМ/СМГС. После того, как будет признано, что железнодорожная накладная содержит необходимый минимум данных для выполнения таможенных процедур, можно будет рекомендовать таможенным органам использовать её в качестве эквивалента транзитной декларации.

Делегация ОСЖД выступила с докладом, в котором проинформировала об обширной работе, проводимой ОСЖД в области электронного обмена данными для развития международных железнодорожных перевозок

и о применении безбумажной технологии в международных железнодорожных грузовых перевозках на пространстве ОСЖД, которая способствовала более широкому использованию цифровых решений на железных дорогах в период пандемии, когда безбумажная технология и электронный документооборот стали приоритетом в международном грузовом сообщении.

Специалист по экономическим вопросам Отделения транспорта и логистики Отдела транспорта ЭСКАТО ООН Сандип Радж Джейн выразил благодарность ОСЖД за стремление к дальнейшему сотрудничеству с ЭСКАТО ООН в обеспечении эффективности международных железнодорожных перевозок.

Участники были проинформированы о последующих мероприятиях по реализации проекта, в том числе о субрегиональных многосторонних встречах, которые будут приурочены к региональным совещаниям по вопросам торговли и транспорта, а также к мероприятиям по укреплению потенциала (3-7 июня 2024 года, г. Бангкок).

Участники Форума выразили слова благодарности и признательности ЭСКАТО ООН за активность и высокий профессионализм при обсуждении вопросов, принимающей стороне – Узбекистану – за высокий уровень организации Форума, а Правительству Китая – за финансовую поддержку проекта. ■

*Диана Юрковски и Бакыт Орозбаев,
специалисты Комиссии ОСЖД
по транспортной политике
и стратегии развития*



Участники 11-го Азиатско-Тихоокеанского форума

Международная железнодорожная выставка Rail Business Days 2024

(информационное сообщение)

Делегация Комитета ОСЖД приняла участие в Международной железнодорожной выставке Rail Business Days, которая проходила с 11 по 13 июня 2024 года в г. Остраве (Чешская Республика).

Международная железнодорожная ярмарка Rail Business Days – это крупнейшая транспортная выставка в Чешской Республике в области железнодорожных и транспортных технологий, систем, подвижного состава и оборудования. В этом году в выставке приняли участие министр транспорта Чешской Республики, руководители и представители АО «ЧД» и АО «ЧД Карго», компаний – управляющих инфраструктурой, операторов и производителей железнодорожного подвижного состава и оборудования, профессионального сообщества и отраслевых средств массовой информации. В ходе круглых столов и дискуссионных панелей были рассмотрены актуальные темы, решения и проекты в железнодорожной отрасли, включая такие сферы, как высокоскоростное движение, защита окружающей среды, цифровизация, автоматизация, автоведение и др. Особое внимание на выставке на специальных стендах было уделено вопросам воспитания и обучения молодого поколения, чтобы повысить его заинтересованность в будущей работе на железнодорожном транспорте и в его более активном использовании в повседневной жизни.

Всего на выставке было представлено 113 крупных компаний (годом ранее было 76), продемонстрировано 13 единиц нового железнодорожного подвижного состава, а посетили её около 11 500 человек.

В день открытия выставки в Остраве, 11 июня, состоялась презентация **нового электровоза Vectron AC DPM серии 383 от компании Siemens** для АО «ЧД Карго» (CD Cargo), который получил все необходимые допуски для осуществления перевозок в страны Бенилюкса. В торжественной церемонии по случаю его презентации принимали участие министр транспорта Чешской Республики Мартин Купка, генеральный директор – председатель Правления АО «Чешские железные дороги» (České dráhy)

Михал Крапинец, председатель Правления АО «ЧД Карго» (ČD Cargo) Томаш Тотх и другие официальные лица.

Многосистемный электровоз Siemens Vectron серии 383 является представителем семейства локомотивов модульной платформы Siemens X4. Эти электровозы представляют собой четырёхосные интероперабельные многосистемные локомотивы, способные развивать скорость до 200 км/ч. В 2024 году ещё 10 электровозов Vectron поступят в «ЧД Карго» с возможностью эксплуатации также в Бельгии и Нидерландах. На локомотивах установлено новое программное обеспечение и новая конфигурация A54-5e для эксплуатации в странах DE – AT – CZ – SK – HU – PL – BE – NL.

Компания CZ LOKO представила новые маневровые локомотивы – гибридный локомотив DualShunter 2000 с питанием от сетей постоянного и переменного тока, а также с тягой от дизельного двигателя Caterpillar C32, что делает возможным его использование как на электрифицированных, так и на неэлектрифицированных путях.

Гибридный локомотив EffiShunter 1000, являющийся флагманом CZ LOKO, может также работать от сетей постоянного и переменного тока. Наличие силовой установки с дизельным двигателем Caterpillar C32 позволяет использовать его и на неэлектрифицированных путях. Получение международного сертификата о технической интероперабельности (TSI) гарантирует его мак-



Выставочное место АО «ЧД Карго»

симально возможную совместимость в странах Европейского союза.

Локомотивы Traxx MS3, получившие в компании ČD Cargo обозначение серии 388, являются первыми представителями транспортных средств Bombardier этого поколения на чешском транспортном рынке. Traxx MS3 – самый современный локомотив в парке перевозчика. Локомотивы были поставлены в Чехию в рамках рамочного соглашения, подписанного в августе 2018 года. Первый заказ включал 10 единиц, но рамочное соглашение допускает закупку до пятидесяти Traxx. Первый экземпляр прибыл в конце прошлого года.

Локомотив TRAXX MS3 – многосистемный локомотив с функциональностью «Последней мили», что позволяет ему работать на незлектрифицированных участках пути, расположенных в портах или грузовых терминалах. Он также оснащён последней версией европейской системы управления ERTMS. Traxx MS3 серии 388 – это самые современные совместимые четырёхосные электровозы. Они четырёхсистемные, что технически позволяет использовать их во многих странах Европы как в пассажирских, так и грузовых перевозках. Локомотивы оснащены новейшей версией европейской системы безопасности поездов ETCS и другими современными технологиями. В настоящее время эти локомотивы поставляются в Хорватию, Словению и Сербию.

Компания Skoda продемонстрировала новый межрегиональный электро-батарейный поезд RegioPanter серии 690 – это первый электропоезд чешского производства трёхвагонного состава с питанием от батарей. Это поколение является продолжением ранее поставленных электропоездов, которые уже курсируют по многим маршрутам, но существенно отличается от своих предшественников, обеспечивая экологичность, интероперабельность, эффективность и удобство в эксплуатации.

Присоединённое предприятие ОСЖД – АО «ПЕСА Быдгощ» на своём выставочном месте в павильоне представило целый ряд



**Выставочное место АО «ПЕСА Быдгощ»
(присоединённого предприятия ОСЖД)**

инновационных разработок в области подвижного состава, в том числе инновационный маневровый локомотив SM42-6Dn на водородном топливе. **Локомотив SM42-6Dn** имеет четыре тяговых двигателя, каждый мощностью 180 кВт. Источником энергии являются два модуля водородных топливных элементов мощностью по 85 кВт, изготовленных компанией Ballard. Энергия вырабатывается в результате химической реакции водорода с кислородом из окружающей атмосферы. Запасы водорода содержатся в баках вместимостью 175 кг. Одна заправка рассчитана на 24 часа работы локомотива. SM42-6Dn оборудован автоматизированной системой, которая позволяет управлять локомотивом в одно лицо, а также системой распознавания препятствий.

Дизель-поезда новой платформы **Regio160 серии 847** производства АО «ПЕСА Быдгощ» изготавливаются по заказу АО «ЧД» для использования в Пражском регионе и таких краях Чешской Республики, как Пардубицкий, Среднечешский, Южночешский, Краловоградский, Пльзенский, Южноморавский и край Высочина. Новый поезд получил название RegioFox. Все поезда имеют просторные салоны на 115 посадочных мест (в том числе 9 мест в 1-м классе), оборудованы системой кондиционирования воздуха, розетками и USB-портами для зарядки компьютеров и телефонов, а также системой Wi-Fi. Они также оснащены вакуумными туалетами с пеленальным столиком, внутренним и наружным светодиодным освещением (LED),

современными аудиовизуальными информационными системами с ЖК-мониторами (LCD), системами видеонаблюдения, системой связи GSM-R и системой управления ETCS.

Компания Stadler представила новый поезд серии FLIRT для Сербских железных дорог (Srbija Voz), которые заказали в общей сложности восемнадцать таких поездов. Эта дальнейшая покупка является третьим контрактом, подписанным Stadler с перевозчиком, после первого заказа на 21 единицу FLIRT в 2014 году и второго заказа на три поезда KISS в 2015 году. Поезда спроектированы инженерами конструкторского бюро Stadler в Праге, а сборка осуществляется на заводе Stadler Polska в Седльце.

Восемь из 18 заказанных составов уже доставлены в Сербию. Первые два в настоящее время проходят испытания на железнодорожной инфраструктуре Сербии, которые включают тестовые поездки с пассажирами (30 дней или 15 000 км). После успешного завершения испытаний составы будут официально переданы перевозчику. Весь контракт должен быть выполнен к концу апреля 2025 года.

Электроагрегат FLIRT для Сербии имеет лёгкую алюминиевую конструкцию, соответствует стандартам TSI и ударостойкости (EN 15227). Его максимальная скорость составляет 160 км/ч. Поезда отличаются низким энергопотреблением и простотой в управлении. В производстве используются экологически чистые материалы, в том числе в облицовке, в системах отопления, вентиляции и кондиционирования.

Поезд оборудован системой кондиционирования, внутренним и внешним видеонаблюдением, а также системами визуальной и аудиоинформации. Вагоны оборудованы платформой для облегчения посадки инвалидов. Поезда имеют четырёхвагонную составность общей длиной 80,7 м и вмещают до 473 пассажиров, включая 244 посадоч-

ных места. Здесь есть места как для пассажиров первого класса, так и для людей с ограниченными физическими возможностями.

На выставке также был представлен отреставрированный моторный вагон (самоходный вагон) M 290.002 Slovenská Strela постройки 1936 года. Всего было произведено два вагона на заводе Tatra в Копршивнице, которые использовались на скоростной линии между Прагой и Братиславой в 1930-х годах. Они преодолевали этот маршрут за 4 часа 28 минут. Расчётная скорость составляла 130 км/ч.

Каждый вагон состоял из двух классов с отделением для курящих и некурящих и буфетом. Он был окрашен в вишнёво-красный цвет, а сзади и спереди имелся герб Чехословакии. Длина составляла 25 метров, вес самого вагона - 36 тонн, а с пассажирами - 42,5 тонны. Он был оснащён двумя двигателями Tatra мощностью по 123 кВт каждый.

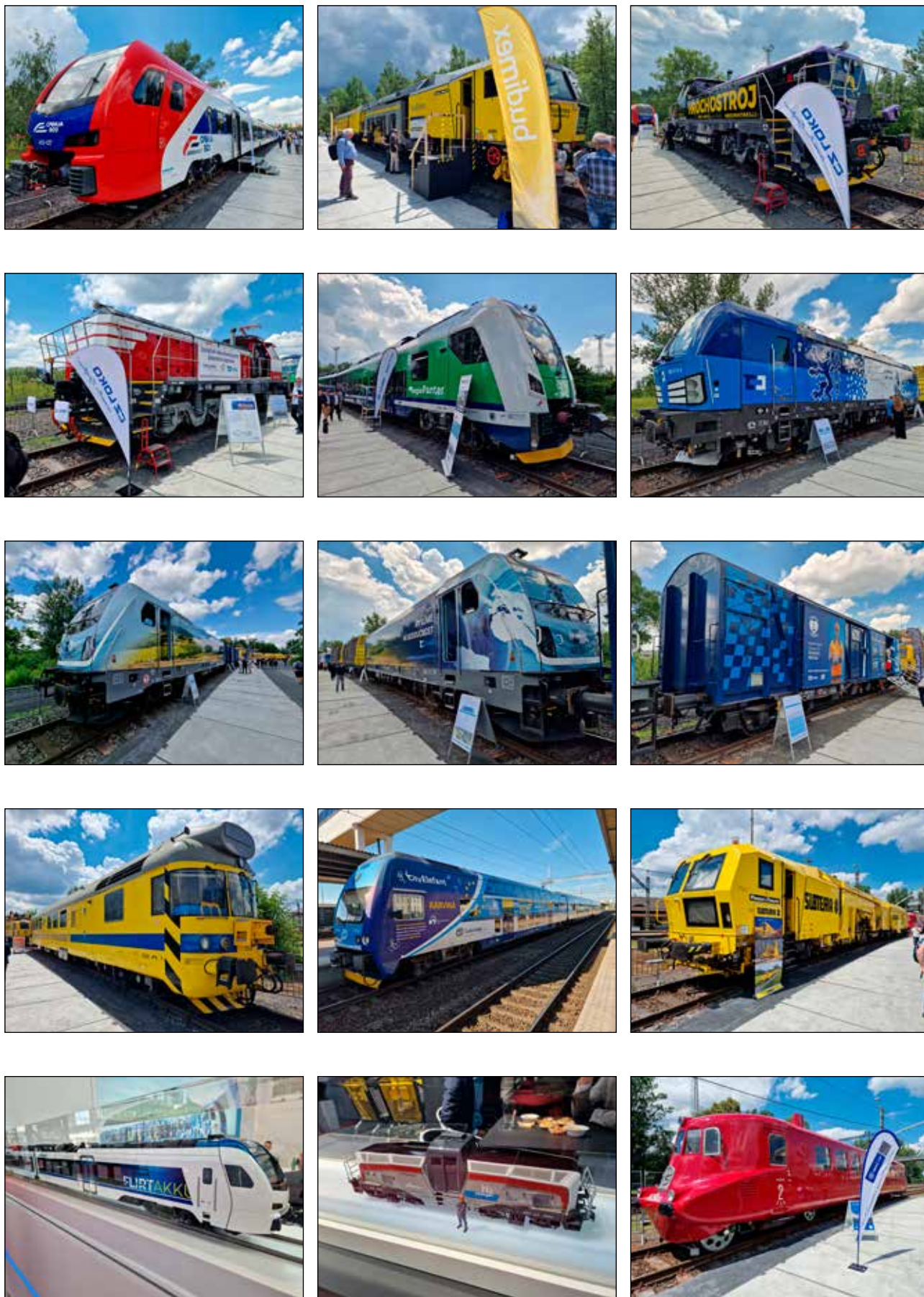
Помимо подвижного состава на выставке была также представлена путеремонтная техника таких компаний, как Plasser & Theurer, Robel, VHC Group и др., средства пожаротушения и другое оборудование.

Следующая выставка Rail Business Days запланирована на июнь 2025 года. ■



Торжественная церемония по случаю презентации нового электровоза Vectron AC DPM серии 383 с участием министра транспорта Чешской Республики, генерального директора АО «ЧД», председателя Правления АО «ЧД Карго» и других официальных лиц (11.06.2024, г. Острава)

*Фоторепортаж с Международной железнодорожной выставки Rail Business Days 2024
(11-13.06.2024, г. Острава, Чешская Республика)*



Бизнес-форум Евразийского банка развития

(информационное сообщение)

Бизнес-Форум Евразийского банка развития прошёл с 27 по 28 июня 2024 г. в городе Алматы (Республика Казахстан). В рамках мероприятия состоялось пять сессий, в т.ч. и сессия «Евразийский транспортный каркас: потенциал, проблемы, решения», в которой в качестве спикера выступил с докладом и презентацией Председатель Комитета ОСЖД Мирослав Антонович. В своём выступлении он рассказал о структуре и основных направлениях деятельности Организации, таких как совершенствование перевозок и развитие железнодорожных транспортных коридоров ОСЖД, решение вопросов защиты экологии, применение СМГС и единой накладной ЦИМ/СМГС, упрощение процедур пересечения границ, повышение эффективности электронного обмена данными между заинтересованными сторонами и организация контейнерных поездов в сообщении Китай – Европа.

В докладе ЕАБР были представлены итоги работы аналитической команды Банка по анализу перспектив развития важнейших для экономик стран региона сквозных трансграничных транспортных коридоров. Удалённость стран Центральной Азии от мировых рынков и высокие торговые издержки накладывают серьёзные ограничения на развитие таких стран: торговые издержки в этих странах на 40 % выше, чем в прибрежных государствах. Некоторые производственные ниши не имеют шанса возникнуть, потому что издержки слишком высоки. Именно поэтому ЕАБР продвигает концепцию Евразийского транспортного каркаса. В основе Концепции лежит понимание того, что при сопряжении транспортных коридоров Восток – Запад и Север – Юг возникает синергия, и тем самым создаются новые возможности для логистики, новые маршруты, сквозные тарифы. Опыт сопряжения коридоров ТРАСЕКА и «Север – Юг» показывает, что объём грузовых перевозок и международного транзита может увеличиться на 40 % именно

за счёт сопряжения двух коридоров. Улучшение транспортной связанности стран Центральной Азии означает сокращение издержек, а сам регион получает шанс стать транспортным перекрёстком. Согласно прогнозу ЕАБР, грузопоток по трём основным коридорам, пересекающим Центральную Азию (Центральный евразийский коридор, ТРАСЕКА, Север – Юг) увеличится к 2030 году почти на две трети – до 1,7 млн. контейнеров (ДФЭ). Вместе с тем реализация этого потенциала в полной мере требует слаженных совместных усилий всех участников – грузовладельцев и владельцев инфраструктуры, регуляторов, наднациональных организаций, финансовых организаций. Сессия «Евразийский транспортный каркас: потенциал, проблемы, решения» была посвящена поиску возможных решений для реализации стоящих перед рынком вызовов.

В ходе сессии «Инвестиционные инструменты ЕАБР: результаты и перспективы» была представлена информация о применяемых ЕАБР инструментах, которые позволяют пользоваться его финансовой поддержкой.

В рамках визита в Алматы Председатель Комитета ОСЖД провёл также встречу с Ярославом Мандроном – заместителем председателя Правления ЕАБР. Темой встречи были вопросы возможного заключения меморандума о взаимопонимании, а также возможность финансирования на безвозмездной основе некоторых работ, проводимых ОСЖД. В виде примера



Участники бизнес-форума Евразийского банка развития
(27-28.06.2024, г. Алматы, Республика Казахстан)



Выступление Председателя Комитета ОСЖД Мирослава Антоновича на Бизнес-форуме Евразийского банка развития (27.06.2024, г. Алматы, Республика Казахстан)

Председателем Комитета ОСЖД были обозначены следующие вопросы: разработка стратегии развития ОСЖД, создание координационных органов

для управления железнодорожными транспортными коридорами ОСЖД, разработка положений Приложения 3 к СМГС, разработка инновационной системы железнодорожной связи на основе технологии 4G/5G, Академия ОСЖД.

Ярослав Мандрон с интересом прокомментировал эти примеры и отметил, что сотрудничество в соответствующих областях должно принести прямую пользу государствам – членам ЕАБР, которыми являются Армения, Беларусь, Казахстан, Кыргызстан, Россия и Таджикистан.

Стороны договорились, что ЕАБР направит проект меморандума о взаимопонимании для рассмотрения со стороны ОСЖД,

а вопрос сотрудничества между ОСЖД и ЕАБР может иметь большой интерес для их стран-членов в долгосрочной перспективе. ■

Круглый стол ЭСКАТО ООН по ускорению цифровой трансформации железнодорожного транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе

(информационное сообщение)

Круглый стол ЭСКАТО ООН по ускорению цифровой трансформации железнодорожного транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, организованный при содействии ОАО «РЖД», состоялся 21-22 мая 2024 г. в г. Москве. В заседании Круглого стола приняли участие представители ЭСКАТО ООН, ЕЭК ООН, Евразийской экономической комиссии (ЕЭК), ВтамО, КСТП, министерств и железнодорожных администраций Беларуси, Вьетнама, Индии, Китая, Лаоса, России, Шри-Ланки, Таджикистана, Таиланда и Узбекистана.

От имени Комитета ОСЖД в мероприятии принял участие и выступил с докладом секретарь Комитета ОСЖД Атила Кишш.

Открыли круглый стол: статс-секретарь – заместитель Министра транспорта Российской Федерации Дмитрий Зверев, генеральный директор – председатель правления ОАО «РЖД» Олег Белозёров и начальник отдела транспортной связанности и логистики Департамента транспорта ЭСКАТО ООН Ажар Джаймурзина Дюкрест.

В ходе Круглого стола были предоставлены презентации и выступления в рамках 4 Сессий:

- «Сессия 1: Стратегии развития цифровых технологий в области железнодорожного транспорта, принятые сторонами Соглашения ТАЖД»;
- «Сессия 2: Организация международных железнодорожных перевозок с использованием цифровых инструментов»;
- «Сессия 3: Ускорение цифровой трансформации железнодорожного транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе»;
- «Сессия 4: Открытое обсуждение потенциальных путей расширения регионального сотрудничества для использования возможностей, которые открывает цифровизация железнодорожного транспорта».

Секретарь Комитета ОСЖД выступил с докладом *«Цифровой инструментарий, разработанный в Организации сотрудничества железных дорог»* во второй сессии круглого стола. В своём выступлении он предоставил участникам Круглого стола подробную информацию о работе

Постоянной рабочей группы ОСЖД по кодированию и информатике, в рамках которой эксперты обмениваются информацией об электронном обмене данными и цифровизации на железных дорогах стран – членов ОСЖД.

Главной задачей экспертов ПРГ КИ в рамках этой темы является создание и актуализация обязательных и рекомендательных памяток ОСЖД, на основе которых и осуществляется безбумажная технология перевозки грузов в международном железнодорожном сообщении. Одной из приоритетных является Памятка обязательного и рекомендательного характера О+Р 943 «Библиотека стандартных электронных сообщений для грузовых перевозок в международном сообщении на условиях СМГС в стандарте UN/EDIFACT». В сотрудничестве ПРГ КИ с ЦИТ/РЕЙЛДАТА экспертами ежегодно актуализируется Техническая спецификация электронного сообщения.

В сотрудничестве ПРГ КИ с экспертами СЕФАКТ ООН и ЕЭК ООН проводятся совместные работы по разработке Технических спецификаций электронных сообщений в формате XML на основе Справочной модели данных для мультимодальных перевозок (MMT RDM) в части накладных СМГС и ЦИМ/СМГС.

В правовом поле СМГС применение электронного обмена данными (ЭОД) для железных дорог ОСЖД в рамках информационного взаимодействия между ними при перевозке грузов осуществляется электронными сообщениями в структуре международного стандарта UN/EDIFACT, поддерживаемого ООН, состоящего из синтаксиса, набора правил составления сообщения и набора директорий (каталогов) для сообщений и их компонентов. Электронный обмен данными осуществляется между информационными системами железнодорожных предприятий при грузовых перевозках в международном сообщении при условии заключения соответствующего двухстороннего Соглашения об электронном обмене данными.

В рамках темы «Безопас-

ность информационных ресурсов и информационно-телекоммуникационной инфраструктуры» эксперты ПРГ КИ ежегодно предоставляют информацию о развитии и обобщении опыта обеспечения на основе технологии Доверенной третьей стороны юридической значимости безбумажного документооборота в ходе осуществления двусторонних и многосторонних трансграничных перевозок.

Проводится анализ по развитию проектов использования технологии ДТС для реализации задачи применения сопроводительных, таможенных и иных технологических документов в международном сообщении, обеспечения трансграничного взаимодействия государственных организаций и предприятий, связанных с осуществлением международных железнодорожных перевозок.

Также эксперты ПРГ КИ ежегодно проводят мониторинг и анализ проектов в области трансграничного электронного взаимодействия, ведущихся в Европейском союзе и странах Азиатско-Тихоокеанского региона. Ведётся подготовка рекомендаций по учёту новых нормативных и технических документов при осуществлении трансграничных перевозок на основе технологии электронной подписи и ДТС.

Документ, разработанный экспертами ПРГ КИ ОСЖД, содержит описание наиболее значимых событий за год, связанных с изменением нормативной базы, а также с использованием технологии электронной подписи для обеспе-



*Круглый стол ЭСКАТО ООН, организованный при содействии ОАО «РЖД»
(21-22.05.2024, г. Москва)*

чения юридически значимого электронного документооборота, в том числе трансграничного, результаты которых могут быть использованы администрациями железных дорог стран – членов ОСЖД, участвующими в организации юридически значимого трансграничного электронного документооборота.

В рамках 4-й сессии был рассмотрен итоговый документ, подтверждающий значение цифровой

трансформации железнодорожного транспорта в регионе и содержащий ряд практических рекомендаций по применению нового приложения к Межправительственному соглашению по сети Трансзиатских железных дорог.

В ходе проведения круглого стола состоялись двухсторонние встречи с представителями Шри-Ланки и Таиланда о возможном расширении сотрудничества и членстве в ОСЖД. ■

Международная конференция «Инновации для устойчивого развития транспорта. Кадры для трансформации и развития транспортно-логистических цепей и международных транспортных коридоров»

(информационное сообщение)

12 апреля 2024 г. в г. Москве в гибридном формате состоялась Международная конференция «Инновации для устойчивого развития транспорта. Кадры для трансформации и развития транспортно-логистических цепей и международных транспортных коридоров».

Конференция продолжила практику ежегодных конференций, совместно организуемых КСТП, РУТ (МИИТ) и Ассоциацией вузов транспорта и посвящённых развитию кадрового потенциала транспортной и логистических отраслей.

В работе форума приняли участие представители государственных органов, транспортно-логистических компаний и ассоциаций, транспортных вузов из Беларуси, Казахстана, Китая, Монголии и России, а также международных организаций – ЭСКАТО ООН, СНГ, Евразийской экономической комиссии, Расширенной туманганской инициативы и Комитета ОСЖД.

Состоявшаяся дискуссия была посвящена одному из приоритетных вопросов транспортной политики многих стран и международных организаций – кадровому потенциалу для развития международных транспортных коридоров.

С приветственными обращениями выступили заместитель Министра транспорта Российской Федерации Дмитрий

Баканов (его приветственное обращение делегатам представил заместитель директора Департамента международного сотрудничества Минтранса РФ Дмитрий Шиян), Генеральный секретарь КСТП, Председатель Исполкома КТС СНГ Геннадий Бессонов, заместитель Председателя Комитета ОСЖД Суй Жуйчжэн, первый проректор Российского университета транспорта (РУТ (МИИТ)) Владимир Тимонин, глава Субрегионального отделения ЭСКАТО в Северной и Центральной Азии Николай Помощников, руководитель Федерального агентства железнодорожного транспорта Алексей Дружинин, советник Генерального секретаря СНГ, председатель Координационного совета Ассоциации «Деловой центр экономического развития СНГ», председатель Координационного совета Финансово-банковского совета СНГ



От имени Комитета ОСЖД с приветственным словом выступил заместитель Председателя Комитета ОСЖД Суй Жуйчжэн

Анатолий Казаков и член Коллегии (министр) по энергетике и инфраструктуре Евразийской экономической комиссии Арзыбек Кожошев, директор Секретариата Расширенной туманганской инициативы Хумён Лоуренс Ли (приветственное обращение зачитал сотрудник Секретариата Сергей Хидиров).

Темами для обсуждения были:

- «Цепи поставок и развитие международных транспортных коридоров. Предмет и содержание программ подготовки специалистов-транспортников в этой сфере. Роль вузовской науки в планировании международных транспортных проектов по развитию МТК»;
- «Современные тенденции и вызовы в практической реализации международных логистических проектов. Потребности транспортных операторов в специализированных кадрах»;
- «Цифровые технологии в развитии МТК».

В своём выступлении Геннадий Бессонов обозначил важность межотраслевого диалога, касающегося взаимодействия образовательного и академического сообщества с отраслевым бизнесом. «Мы видим, что динамично меняющаяся транспортно-логистическая карта мира, выход компаний на новые рынки, а также новый взгляд на традиционные пути сообщения и маршруты свидетельствуют в пользу того, что мы должны укреплять взаимодействие отраслевых международных форматов, находить новые точки роста. Это обеспечит, к нашей общей пользе, значительный синергетический эффект. Может быть, следует посмотреть на этот вопрос чуть шире, тем более, что мы видим тенденцию трансформации транспортных коридоров в коридоры экономические», – отметил он.

Первый проректор РУТ (МИИТ) Владимир Тимонин сделал акцент на значимости фактора подготовки квалифицированных специалистов-транспортников для успешной реализации транспортных и инфраструктурных проектов. В сфере содействия международным проектам развивается сотрудничество с Китаем, Монголией, странами СНГ,

с которыми прорабатывается вопрос подготовки сетевых программ по транспортным коридорам.

О влиянии на эффективное развитие пропускной способности транспортных коридоров, деятельности по подготовке и обучению кадров в рамках Академии ОСЖД, о цифровизации и развитии отраслевой нормативной базы, о ходе подготовки к проведению XXXVIII заседания КГД проинформировал в своём обращении Суй Жуйчжэн, который также передал приветственные слова от имени Председателя Комитета ОСЖД Мирослава Антоновича.

Глава Субрегионального отделения ЭСКАТО в Северной и Центральной Азии Николай Помощников рассказал о реализующихся в регионе международных проектах по развитию транспортных коридоров и укреплению региональной и межрегиональной транспортной связуемости. Касаясь проектной деятельности ЭСКАТО в области транспорта, он рассказал о реализующемся проекте, нацеленном на выработку рекомендаций по цифровой трансформации в транспортной и логистической сферах в Северной и Центральной Азии.

Член Коллегии (министр) по энергетике и инфраструктуре Евразийской экономической комиссии Арзыбек Кожошев проинформировал участников о работе по развитию кадрового потенциала для транспортной отрасли, ведущейся в рамках Евразийской экономической комиссии, и подчеркнул, что «профессионализм кадров является залогом успешной работы транспорта и объектов транспортной инфраструктуры.



Выступление члена Коллегии (министра) по энергетике и инфраструктуре Евразийской экономической комиссии Арзыбека Кожошева

Высокий уровень компетенции – это эффективное регулирование рынка транспортных услуг и условий ведения бизнеса, технологической обеспеченности, инновационного развития всех видов транспорта».

Председатель Комитета по таможенным делам и ВЭД Делового центра экономического развития СНГ Борис Оленич остановился на работе по развитию транспортной отрасли, реализующейся в рамках Стратегии экономического развития СНГ. Деятельность в сфере подготовки и переподготовки кадров, общая система стандартов в области транспорта и логистики, транспортный бизнес-диалог СНГ – это лишь некоторые из направлений взаимодействия и интеграции, которые были обозначены в выступлении.

О сотрудничестве КСТП с Расширенной туманганской инициативой (РТИ), а также о планах по содействию развитию кадрового потенциала в Северо-Восточной Азии рассказал представитель Секретариата РТИ Сергей Хидиров.

Проректор Пекинского транспортного университета Гуань Чжунлян поделился опытом университета в области подготовки специалистов-транспортников. «Развитие международных транспортных коридоров – это долгосрочный и сложный процесс, который требует совместных усилий и сотрудничества всех сторон. Пекинский транспортный университет несёт глубокую ответственность и будет следовать девизу университета «Единство знания и действия», стремясь вырастить больше транспортных талантов, чтобы внести больший вклад в развитие международных транспортных коридоров».

Директор по организационному развитию АО «ОТЛК ЕРА» Ольга Баруздина, директор по управлению персоналом АО «РЖД Логистика» Наталья Бачило, директор Дирекции по международному сотрудничеству и взаимодействию с органами государственной власти Транспортной группы FESCO Светлана Прусова и руководитель группы по работе с учебными заведениями Дальневосточного региона Транспортной группы FESCO Виктор Тихонов представили корпоративные программы своих компаний по подготовке и переподготовке специалистов для международных транспортных проектов. Выступающими было отмечено, что

активное взаимодействие предприятий отрасли с вузами, формирование совместных образовательных программ способствует формированию у будущих специалистов необходимых практических компетенций, повышению их востребованности среди работодателей и впоследствии – результативности работы выпускников на местах.

Советник Генерального директора ОАО «РЖД» Михаил Гончаров подтвердил высокий уровень взаимодействия Холдинга РЖД как крупнейшего заказчика кадров с отраслевыми вузами. Он также призвал к проработке возможностей более широкого задействования проектного подхода с формированием команд специалистов, ориентированных на решение практических задач, связанных с развитием транспортных коридоров.

Представители академического сообщества рассказали о своём видении вопросов подготовки кадров для транспортно-логистической отрасли и развития международных транспортных коридоров, стоящих в этой связи задачах и реализующихся в вузах и исследовательских институтах проектах и программах. В частности, было отмечено, что развивающаяся экономика и меняющиеся логистические цепочки обозначают необходимость укрепления взаимодействия образовательных организаций, науки и заказчиков кадров, чтобы обеспечивать как текущие потребности отрасли, так и перспективное развитие транспорта. Большой интерес вызвали представленные представителями вузов управленческие и технологические решения. Отмечалось, что планирование и воплощение в жизнь региональных международных проектов требует усиления внимания к вопросам подготовки кадров, имеющих соответствующую специализацию согласно специфике региона/страны. Данный подход обуславливает взаимное стремление к усилению сотрудничества и кооперации, выраженное участниками конференции, а также необходимость в проведении регулярного обмена опытом и в организации с этой целью научно-практических конференций и круглых столов.

Необходимо отметить, что данная конференция была завершающей для Геннадия Ивановича Бессонова в должности Генерального секретаря КСТП, так как с 1 июня 2024 г. в эту должность вступил Михаил Юрьевич Гончаров. ■

ПРИСОЕДИНЁННЫЕ ПРЕДПРИЯТИЯ ОСЖД

АО «Объединённая транспортно-логистическая компания – Евразийский железнодорожный альянс» (АО «ОТЛК ЕРА»)

Применение навигационных пломб при перевозках между странами ЕАЭС

В рамках III Международного мультимодального бизнес-форума «Бесшовная логистика нового поколения», организованного Координационным советом по трансъевразийским перевозкам (КСТП) на выставке транспортно-логистических услуг China International Supply Chain & Logistics Expo, проходившей 22-24 мая 2024 года в китайском городе Чэнду, директор по взаимодействию с органами государственной власти и международными организациями АО «ОТЛК ЕРА» и руководитель Рабочей группы проекта КСТП «Сохранность и электронные пломбы» Лариса КОРШУНОВА проинформировала участников конференции о развитии Проекта, текущих задачах, а также уже реализованных этапах.



Лариса Коршунова

Рассмотрение вопросов применения навигационных и электронных пломб для перевозки санкционных и транзитных грузов, обеспечения сохранности грузов и прослеживаемости движения грузов по всему маршруту следования поезда является предметом рассмотре-

ния Рабочей группы проекта КСТП «Сохранность и электронные пломбы».

Соглашение о применении навигационных пломб

3 апреля 2023 года вступило в силу Соглашение о применении в Евразийском экономическом союзе навигационных пломб для отслеживания перевозок, подписанное главами государств-членов 19 апреля 2022 года в городе Москве.

Необходимые для вступления Соглашения в силу внутригосударственные процедуры выполнены во всех государствах ЕАЭС, о чём в ЕЭК поступили соответствующие ноты.

Документ имеет статус международного договора и устанавливает правовую основу для применения в ЕАЭС нового технологического инструмента контроля при перевозках товаров и транспортных средств – навигационных пломб.

При этом сфера действия Соглашения распространяется исключительно на перевозки, осуществляемые по территориям двух и более стран Союза.

Навигационная пломба является устройством, с помощью которого дистанционно обеспечива-

ется контроль за перемещением товаров и транспортных средств.

Использование указанной технологии позволяет на расстоянии сотен и тысяч километров в онлайн-режиме наблюдать за транспортным средством и фиксировать каждое незаконное действие с товарами, находящимися в опломбированном грузовом отсеке, если они будут иметь место.

За счёт применения навигационных пломб обеспечивается «прозрачность» перевозок.

Соглашение направлено на минимизацию мер государственного контроля при перевозках товаров (при транзите, экспорте и в рамках взаимной торговли) и обеспечение их законного оборота на территории ЕАЭС.

Соглашением предусмотрено поэтапное введение отслеживания с учётом категорий товаров и видов транспорта, которыми они будут перемещаться. Такой подход обеспечит мягкую адаптацию участников перевозок и государственных органов к новым, отвечающим современным требованиям условиям работы.



3 апреля 2023 г. вступило в силу Соглашение о применении в ЕАЭС навигационных пломб для отслеживания перевозок грузов

Сегодняшние реалии свидетельствуют о том, что новый современный инструмент контроля отвечает интересам как контролирующих органов, так и субъектов ВЭД.

Правовая база

В 2023 году благодаря проводимой в течение года работе ЕЭК совместно с государствами – членами ЕАЭС над формированием правовой базы принято более 25 правовых актов.

Наиболее важными для транспортного рынка можно назвать такие, как:

- решение Совета ЕЭК от 04.07.2023 № 75 «О требованиях к навигационным пломбам, применяемым для отслеживания перевозок по территориям двух и более государств – членов Евразийского экономического союза»;
- решение Коллегии ЕЭК от 22.08.2023 № 129 «О Порядке действий контролирующих органов и национальных операторов, необходимых для активации и деактивации навигационной пломбы, зарегистрированной в информационной системе национального оператора иного государства – члена ЕАЭС, чем государство-член, на территории которого начинается отслеживание перевозки объектов отслеживания»;
- решение Совета ЕЭК от 29.08.2023 № 81 «О Составе сведений из электронных документов и (или) сведений из документов, которые должна содержать навигационная пломба на период отслеживания конкретной перевозки»;



Участники Международного мультимодального бизнес-форума «Бесшовная логистика нового поколения» (22.05.2024, г. Чэнду, Китай)

- решение от Коллегии ЕЭК 14.09.2023 № 139 «Об информационном взаимодействии между уполномоченными операторами (органами) государств – членов Евразийского экономического союза при отслеживании перевозок с применением навигационных пломб»;
- решение Совета ЕЭК от 12.12.2023 № 147 «О перечне товаров и (или) категорий товаров, случаев и (или) условий, когда перевозка товаров в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита не подлежит отслеживанию с применением навигационных пломб».

В целом, именно эти документы формируют общее понимание бизнес-сообщества о том, как будет выглядеть практический механизм применения в ЕАЭС навигационных пломб при международных перевозках.



Участники Международного мультимодального бизнес-форума «Бесшовная логистика нового поколения» (22.05.2024, г. Чэнду, Китай)

Утверждены национальные операторы пломбирования в Беларуси, Казахстане и России

Национальным оператором пломбирования в Республике Беларусь утверждён РУП «Белтаможсервис». Постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 07.03.2024 № 154 установлены тарифы на услуги оператора пломбирования с применением фиксированных ставок.

В Республике Беларусь наработана большая практика – уже более 2 лет навигационные пломбы активно применяются таможенной службой для контроля автомобильных перевозок по территории страны.

Национальным оператором пломбирования для автомобильных перевозок в Казахстане утверждено НПО «Институт космической техники и технологий», также определены тарифы на его услуги – фиксированные ставки.

Национальным оператором пломбирования в Российской Федерации утверждено ООО «ЦРЦП». Федеральная антимонопольная служба согласовала тарифы ООО «ЦРЦП», где также применены фиксированные ставки.

ООО «ЦРЦП» уже более 4 лет предоставляет услугу по применению навигационных пломб в рамках национального российского законодательства – пломбированию подлежит ряд продуктов питания, происхождением из ЕС и США, которые с 2014 года запрещены к ввозу в Россию и их транзитные перевозки через территорию Российской Федерации допускаются с применением навигационной пломбы.

В декабре 2023 года данные национальные операторы подписали совместный документ об информационном взаимодействии. Таким образом, уже в ближайшее время Соглашение работает для ряда категорий грузов, перевозимых автомобильным транспортом, а затем постепенно будет распространяться и на другие товары. Вместе с тем ожидается, что действие соглашения распространится и на некоторые виды грузов, перевозимых железнодорожным транспортом, также на первом этапе реализации Соглашения.

Сюда относятся ряд транзитных грузов, следующих из Европы, таких как:

- запрещённые к ввозу на территорию России продукты питания;
- ряд экспортных товаров из Республики Беларусь, в отношении которых введены меры экономического характера;
- табачная и алкогольная продукция.

Это означает, что и железнодорожные перевозчики также должны готовиться к началу применения Соглашения по навигационным пломбам.

Для справки

Электронная пломба – это многоразовое пломбировочное устройство, которое предназначено для опечатывания прицепов, контейнеров, дверей грузовых автомобилей и вагонов с целью обеспечения таможенного контроля и мониторинга целостности перевозок в онлайн-режиме с использованием систем позиционирования GPS, ГЛОНАСС и др. Используется при транспортных перевозках по железным и автомобильным дорогам, на водном транспорте и в розничной торговле.

Электронная навигационная пломба – многоразовое средство идентификации на основе технологии глобальной навигационной спутниковой системы ГЛОНАСС.

Пломбы обеспечивают:

- замыкание грузового отсека с регистрацией даты и времени замыкания и размыкания и местом нахождения опломбированного грузового отсека;
- фиксацию состояний и событий, произошедших с ней;
- достоверность и безопасность данных;
- сохранность грузов – наличие пломбы на грузовом отсеке исключает возможность несанкционированного доступа к грузу и мгновенно сообщает о возникшем инциденте;
- прослеживаемость перевозок – мониторинг местоположения и скорости движения транспортного средства на карте, контроль остановок транспортного средства. ■



Электронная навигационная пломба – многоразовое средство идентификации на основе технологии ГЛОНАСС



Международный семинар на тему «Управление вокзальными комплексами»

22 августа 2024 года, Комитет ОСЖД, г. Варшава
в режиме видеоконференцсвязи



К участию в Семинаре приглашаются представители железных дорог ОСЖД, наблюдателей и присоединённых предприятий ОСЖД, транспортных вузов и научно-исследовательских институтов, международных организаций в области транспорта.

Заявки для участия в Семинаре просьба направлять в Комитет ОСЖД по адресу:
osjd@osjd.org.pl



Совершенствование процесса технического обслуживания пути

Динамический стабилизатор пути DGS от компании Plasser & Theurer обеспечивает контролируемую стабилизацию балластного слоя. Сопротивление боковому смещению повышается после проведения подбивки, что позволяет сразу после завершения работы использовать путь для движения поездов с максимальной скоростью. Динамический стабилизатор пути ведёт регистрацию основных параметров балластного слоя, таких как сопротивление боковому смещению и коэффициент упругости. Применение DGS повышает запас по качеству у верхнего строения железнодорожного пути, что позволяет увеличить межремонтные сроки.



MACHINE

plassertheurer.com



«Plasser & Theurer», «Plasser» и «P&T» являются международными зарегистрированными торговыми марками