



МОНИТОРИНГ

ЦНТИБ ОАО «РЖД»

ОСНОВНЫЕ СОБЫТИЯ В ОБЛАСТИ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

№11/МАРТ 2024

СОДЕРЖАНИЕ

ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА. ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ, РЕФОРМИРОВАНИЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ	6
Путин заявил, что железная дорога пройдет в Крым через Донбасс	6
Путин дал старт реализации проекта ВСМ между Москвой и Петербургом	6
В ОАО «РЖД» сообщили, что все еще заинтересованы проектами Кубы	6
Сила речного притяжения	7
Товары, ввозимые на территорию портовых ОЭЗ, подлежат таможенному декларированию	11
ALLRAIL обвинил польский УТК в протекционизме польского оператора PKP Intercity. 12	
Европейская комиссия не согласна с решением о концессии для оператора NS (Нидерланды).....	13
Создана рабочая группа по развитию железных дорог на Канарских островах (Испания) 14	
Киргизия, Узбекистан и Китай достигли договоренности о механизме возведения железной дороги	15
Модернизация и расширение сети железнодорожного транспорта в Новой Зеландии	16
70% импортных и экспортных грузов Таджикистана перевозятся железнодорожным транспортом	17
ЭКОНОМИКА, УПРАВЛЕНИЕ, ПЛАНИРОВАНИЕ, ТАРИФНАЯ ПОЛИТИКА.....	17
К 2028 г. объем мирового рынка пассажирских железнодорожных перевозок вырастет до 388,33 млрд долларов.....	17
Во Франции состоялся крупнейший тендер по обновлению железнодорожной инфраструктуры	18
Испанские производители фиксируют разнонаправленную динамику в притоке заказов в ж/д сегменте	19
Alstom ежегодно вносит в экономику США более 700 млн долларов	19
РЖД до 2030 г. ожидают среднегодовые темпы роста погрузки более 2%.....	20
В Думе считают, что государство должно взять на себя ведущую роль в докапитализации РЖД	21
Федеральная грузовая компания закончила 2023 год с прибылью 48 млрд руб.	22
Чистая прибыль «ФГК» по РСБУ выросла в 2023 г. на 17,1%.....	22
ВОСТОЧНЫЙ ПОЛИГОН. СТРОИТЕЛЬСТВО И ИНВЕСТИЦИИ	23
На железнодорожной линии Комсомольск – Ванино до конца 2024 года предстоит реконструировать 30 объектов.....	23
«Восточная» логистика ждет инвестиций	23
Поезда пустят по новым путям более чем на 20 перегонах на БАМе весной.....	26
Продолжаем расширять Байкало-Амурскую магистраль	27
ВСЖД в 2024 году обновит почти 200 км пути	27

ТРАНСПОРТНЫЙ ПОЛИГОН «СЕВЕР-ЮГ». СТРОИТЕЛЬСТВО, РАЗВИТИЕ И ИНВЕСТИЦИИ	28
К 2025 году Европа сможет получить первые грузы из Китая по сухопутному коридору	28
The New York Times: международный транспортный коридор «Север-Юг» оставит Россию вне зоны действия санкций и составит конкуренцию Суэцкому каналу	29
Развитие транспортного коридора «Север-Юг» способствует росту объемов грузоперевозок и укреплению торгово-экономических связей РФ со странами Закавказья и Персидского залива.....	29
ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ИНТЕРМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ГРУЗОВАЯ И КОММЕРЧЕСКАЯ РАБОТА	30
В США организована железнодорожная перевозка турбинных лопаток рекордной длины.....	30
LTG Cargo запускает первое межбалтийское сообщение (Литва)	31
ЛОГОПЕР запустил сервис из Китая в Москву через погранпереход Гродеково.....	31
FESCO запустила регулярный контейнерный поезд из Санкт-Петербурга в Новороссийск.....	31
Операторы: ОАО «РЖД» начали год со снижения маршрутной и участковой скорости ...	32
РЖД длинными контейнерными поездами увеличили перевозки и думают о составах в 128 вагонов.....	33
ВГУВТ предложил схему оптимизации грузоперевозок для Азово-Черноморского бассейна.....	34
ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ВОКЗАЛЫ. ТРАНСПОРТНО-ПЕРЕСАДОЧНЫЕ УЗЛЫ	35
Alstom совместно с консалтинговой компанией SLC создает в Великобритании новую компанию-оператора пассажирских перевозок.....	35
В 2024 г. пассажиропоток DSB уже вырос на 7% (Дания)	36
Поезд между Ригой, Тарту и Таллином начнет курсировать в октябре	37
РЖД рассчитывают на рост перевозок пассажиров до не менее 1,3 млрд человек в год....	37
Туристический ретропоезд из Туапсе в Абхазию возобновит работу с 1 мая.....	38
На Дальнем Востоке подготовили детские железнодорожные туры во Владивосток.....	39
РЖД запустят «поезд-отель» по маршруту «Две губернии»	39
Литературный поезд «По следам писателей» запустят из Нижнего Новгорода в Арзамас.....	40
Железнодорожный перевозчик разработал постное меню	40
ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ	41
CAF получила контракт на поставку 10 пригородных поездов для оператора Qbuzz, входящего в группу FS (Нидерланды)	41
Федеральное управление транспорта Швейцарии одобрило использование нового двухэтажного поезда.....	41
Британский оператор GTR наращивает парк электропоездов семейства Electrostar	42

Porterbrook и GB Railfreight заказали 50 грузовых вагонов у Greenbrier (Великобритания).....	43
EuroMaint открыла в Швеции центр технического обслуживания поездов.....	44
Первый из пяти заказанных CAF электропоездов прибыл на Майорку.....	44
Captrain Italia и Railpool заключили сделку по локомотивам TRAXX DC3 Last Mile	45
Испанские производители фиксируют разнонаправленную динамику в притоке заказов в железнодорожном сегменте	46
Первые локомотивы производства компании Toshiba прибыли на Тайвань	47
В Японии запустили в эксплуатацию высокоскоростные поезда новой серии E8.....	48
Бразильская компания VLI закупает восемь тепловозов постройки Progress Rail.....	49
Indian Railways (IR) ввела в эксплуатацию 10 электропоездов Vande Bharat в один день..	49
Проект скоростных электропоездов Vande Bharat в Индии: последние новости.....	50
Российско-индийское СП работает над проектом дизайна поездов Vande Bharat со спальными вагонами	51
«Новотранс» готовится к выходу на рынок производства грузовых вагонов.....	51
Демиковский машиностроительный завод (ДМЗ) планирует в 2024 году выпустить почти 700 новых вагонов электропоездов	52
Локомотивы не тянут.....	52
Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов	54
Intelligent Wagon: более дешевая альтернатива цифровой автосцепке?.....	54
БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ	55
В Бельгии поезд сошел с рельсов после столкновения с краном	55
Профсоюзы в США считают беспилотные рельсовые экипажи Parallel Systems небезопасными	56
В июле 2024 г. вступит в силу ГОСТ 35025-2023 «Продукция железнодорожного назначения. Инспекторский контроль. Требования к инспекторским центрам»	56
В региональном подразделении ООО «ВСМ-Сервис» депо Екатеринбург было успешно проведено первое техническое обслуживание электропоезда «Финист» ЭС104-005.....	57
Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов	58
Ассоциация американских железных дорог высоко оценивает усилия железных дорог 1-го класса по повышению безопасности грузовых перевозок.....	58
ОРГАНИЗАЦИЯ ТРУДА, КАДРОВАЯ И СОЦИАЛЬНАЯ ПОЛИТИКА	58
Забастовка в финских портах может быть продлена, экспортеры обсуждают приостановку выплат зарплат работникам.....	58
Иностранцев пригласят на Восток	59
ЦИФРОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ	60
Компания PlanRadar представила новую платформу на основе технологии искусственного интеллекта, которая будет особенно полезна в сфере строительства.....	60
Искусственный интеллект навёл порядок на китайской железной дороге	60
Россия входит в топ-10 стран по внедрению ИИ	61

Презентация инновационных решений, основанных на использовании ИИ на конференции «День Искусственного интеллекта в России».....	62
Сможет ли ИИ обрабатывать речь специалистов железнодорожного транспорта и стенографировать ее?.....	63
«ВизорЛабс» принимает участие в уникальном проекте, который позволит «РЖД» экономить миллионы рублей	64
Предприятие Росатома будет проектировать оборудование для атомомобилей на российском ПО	65
Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов	66
Испытания технологии связи 5G для системы СВТС в метрополитене Токио (Япония)....	66
Разрушение цифровых барьеров в Европе.....	66
РЕСУРСОСБЕРЕЖЕНИЕ. АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ ИСТОЧНИКИ ЭНЕРГОРЕСУРСОВ	67
В Германии представлен гибридный локомотив Vectron	67
В Австрии модернизировали под водородную тягу машину для обслуживания контактной сети	68
Сертифицирован контактно-аккумуляторный электровоз ЭМКА2.....	68
Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов	69
Продолжение реализации проекта водородного транспорта облегченного типа (Южная Корея)	69

ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА. ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ, РЕФОРМИРОВАНИЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

Путин заявил, что железная дорога пройдет в Крым через Донбасс

Россия продолжит восстанавливать железную дорогу, идущую из Ростовской области через Донбасс и Новороссию, она станет альтернативным Крымскому мосту путем на полуостров. Об этом заявил президент РФ Владимир Путин на митинге-концерте в честь десятилетия воссоединения Крыма с Россией.

«Только сегодня утром мне доложили о том, что восстановлена железная дорога от Ростова (на Дону – прим. ТАСС) до Донецка, до Мариуполя и Бердянска. Мы продолжим эту работу, и скоро железнодорожные составы проедут прямо в Севастополь. И это будет еще одна, альтернативная дорога вместо Крымского моста», – рассказал глава государства.

<...>

Источник: tass.ru, 18.03.2024

Путин дал старт реализации проекта ВСМ между Москвой и Петербургом

Президент России Владимир Путин в режиме ВКС 14 марта дал старт началу строительства первой в РФ высокоскоростной железнодорожной магистрали из Москвы до Санкт-Петербурга. «Магистраль между Москвой и Санкт-Петербургом... пройдет по территории шести субъектов Федерации, в которых проживает около 30 млн человек, это примерно 20% всего населения России. В перспективе такие выделенные высокоскоростные маршруты соединят и другие наши регионы», – отметил Путин.

Источник: ng.ru, 14.03.2024

В ОАО «РЖД» сообщили, что все еще заинтересованы проектами Кубы

Холдинг РЖД сохраняет интерес к участию в восстановлении и модернизации железнодорожной инфраструктуры на Кубе и ведет планомерную работу с кубинскими партнерами по выходу на практическую реализацию.

Ранее был опубликован документ о вступлении в силу в феврале 2024 года соглашения между правительствами России и Кубы о сотрудничестве в модернизации железнодорожной инфраструктуры республики.

«Межправсоглашение вступило в силу в феврале 2024 года после прохождения соответствующих внутригосударственных процедур. Холдинг «РЖД» сохраняет заинтересованность в развитии сотрудничества по проекту восстановления и модернизации железнодорожной инфраструктуры на Кубе в рамках ранее достигнутых межправительственных договоренностей и продолжает планомерную работу с кубинскими партнерами по выходу на их практическую реализацию», – сообщили в ОАО «РЖД».

ОАО «РЖД» в начале октября 2019 г. подписали с Кубой контракт на восстановление и модернизацию железнодорожной инфраструктуры страны стоимостью 1,88 млрд евро. Проект предусматривал проектирование, ремонт и модернизацию по российским технологиям свыше 1 тыс. км железнодорожной инфраструктуры острова с использованием техники, материалов и оборудования российского производства.

Однако в декабре 2020 г. первый заместитель гендиректора компании Сергей Павлов сообщил в интервью, что российский холдинг из-за сложного экономического положения и карантинных ограничений на Кубе временно приостановил проект по модернизации железнодорожной инфраструктуры республики, но рассчитывает возобновить работы после стабилизации ситуации.

Источник: Iprime.ru, 15.03.2024

Сила речного притяжения

По оценке ученых ВГУВТ, разработавших оптимизационную модель грузоперевозок для Азово-Черноморского бассейна (научный руководитель Сергей Железнов), организация смешанных железнодорожно-водных перевозок в направлении южных портов России принесет одинаковую выгоду и железнодорожникам, и речникам в размере 3,8 млрд рублей (по данным за 2022 год) для каждого вида транспорта.



Рис. 1. Внутренний водный транспорт

Протяженность водных путей России составляет почти 102 тыс. км и занимает второе место в мире, уступая лишь Китаю (126 тыс. км). При этом вклад водного транспорта в показатель внутреннего валового продукта (ВВП) страны в настоящее время составляет менее 2%. Данный показатель неоправданно низок. Для сравнения: во Франции он 10%, в Германии – 11%, в Нидерландах – 34%.

Пока же грузоперевозки внутренним водным транспортом в России невелики и находятся на уровне около 100 млн тонн в год на протяжении последних двух десятилетий (рис. 1). По итогам 2023 года они снизились на 5,9%, по сравнению с предыдущим периодом, – до 109,5 млн тонн (данные Минтранса России). Как заявлял заместитель руководителя Росморречфлота Константин Анисимов на итоговой коллегии ведомства, спад связан с международными экономическими санкциями и с внутренними причинами, включая переориентацию грузов на наземные виды транспорта после завершения строительства крупных проектов. В 2024 году прогнозируется рост грузопотока на 13% – до 123 млн тонн.

В Минтрансе России считают, что в стране есть возможность увеличить вклад водного транспорта в ВВП России за счет более активного вовлечения речного транспорта в летний период. Как отметил на заседании комитета Совета Федерации по экономической политике министр транспорта РФ Виталий Савельев, перевод грузов на речной транспорт в летнюю навигацию «дает возможность провести ремонтные работы на дорогах».

«Мы везем груз по воде, тем самым у нас возникает экономия, потому что перевозка по воде – экономически выгодная история. Поэтому мы работаем в этом направлении», – добавил он.

Внимание на юг

Особенно актуально более масштабное вовлечение речного транспорта в грузоперевозки на юге России. «На Волге сосредоточено около 30% промышленного потенциала. В летний период автомобильный и железнодорожный транспорт перегружен, поскольку до 30% увеличивается перевозка грузов и пассажиров. В летний период идут интенсивные ремонтные работы, что также сокращает пропускные возможности. В целях снижения летних пиковых нагрузок необходимо часть работы переложить на речной транспорт», – считает президент Союза транспортников России, депутат Государственной Думы Виталий Ефимов.

По его мнению, необходимо, чтобы работа осуществлялась по графику, а в зимний период груз возвращался бы на железнодорожный транспорт. С этой целью предлагается запустить пилотный проект по обеспечению линейных речных перевозок. Как считает Виталий Ефимов, для организации таких перевозок можно либо создать отдельного оператора, либо включить его в состав РЖД в качестве специального дивизиона.

Пока это только предложение. Но серьезность намерений создания более тесного взаимодействия железнодорожного и речного транспорта при грузоперевозках в южных регионах страны в последние годы активно прорабатывается в отраслевых научно-исследовательских работах.

Так, ученые Волжского государственного университета водного транспорта (ВГУВТ) разработали оптимизационную модель для Азово-Черноморского бассейна. Как отметил доцент кафедры управления транспортом ВГУВТ Александр Лисин, за счет реализации модели, которая предусматривает переключение части грузопотоков с железнодорожного на речной транспорт в период летней навигации, «в выигрыше окажутся как железнодорожники, так и речники».

По его информации, объемы грузоперевозок по железной дороге в направлении южных портов в последние годы растут. На Краснодарском железнодорожном узле концентрируются 95% экспортных поездов. При этом пропускная способность железнодорожной инфраструктуры в 2018 году составляла 43 пары поездов в сутки, в 2021 году – 96 пар поездов, а в 2024 году увеличится до 137 пар. В период с мая по октябрь происходят ограничения железнодорожного сообщения. Для увеличения пропускной способности на Краснодарском железнодорожном узле на 1 млн тонн требуются инвестиции в размере 2,6 млрд рублей.

Между тем, считает Александр Лисин, есть оптимальный вариант, который позволит увеличить объемы грузоперевозок за счет организации смешанных железнодорожно-водных перевозок 9 млн тонн грузов в сезон. В первую очередь это уголь и руда, затем – зерно и удобрения. Он отметил, что оба вида транспорта получают одинаковую выгоду в размере 3,8 млрд рублей

каждый: речники получают груз для транспортировки, а железнодорожники смогут сократить в два раза простои и отставания.

«Летом в направлении Азово-Черноморских портов на железной дороге формируются пробки и простои, возникает острая нехватка пропускной способности. Как следствие – железнодорожники несут убытки. Наша модель предлагает в летний период перевозить грузы по Волге, далее – по Волго-Донскому каналу в направлении портов Азовского и Черного морей. Речь идет о таких грузах, как зерно, удобрения, руда, уголь», – пояснил Александр Лисин.

Чтобы заинтересовать грузовладельцев и перевозчиков данной схемой, нужны бюджетные субсидии в объеме 9,8 млрд рублей в год. Предполагается, это будут возвратные субсидии, так как при сохранении отношений суммы всех налогов и прибыли (до налогообложения) по железнодорожному и водному транспорту (данные ФНС) размер субсидий равен размеру начисленных налогов (возвратность субсидий), уточнил он.

Говоря о будущем водного речного транспорта, Александр Лисин обратил внимание на необходимость поменять подходы к доставке грузов в соответствии с новым технологическим укладом. Прежде всего это касается контейнеризации грузов, перевозимых по реке. По его мнению, это позволит создать иные принципы формирования цепочек поставок. «Чтобы наше смешанное железнодорожно-водное сообщение действительно заработало, надо, чтобы эти два вида транспорта работали примерно в одной системе координат», – сказал ученый.

В настоящее время контейнеры по реке если и перевозятся, то не как самостоятельный контейнерный груз, а как часть проектного. Это дорого и нерегулярно. Чтобы сменить технологический уклад, наряду с контейнеризацией грузов, необходимо пересмотреть отношение и подходы к организации речных портов, где железная дорога пересекается с водным транспортом.

«Идея, которую мы предлагаем, как раз и строится на этом содружестве. Специалисты ВГУВТ разработали концепцию новых речных портов. В соответствии с ней новый речной порт, по сути, становится железнодорожным грузовым двором. Потому что, во-первых, он может работать одновременно с одними и теми же грузами, технологии едины. А во-вторых, зимой, когда река замерзает, порт может обрабатывать составы и вагоны», – считает Александр Лисин.

Если говорить о контейнерных перевозках как о современных технологиях, то, по сути, речь идет о ритмичности поставок и стандартизации отправок. Это и есть современная логистика, куда речной транспорт пока никак не может вписаться, оставаясь «за бортом» контейнеризации.

«В нашей концепции мы выделяем роль речного порта как точки входа на

транспортные коридоры. В одиночку РЖД не справится с масштабной задачей по развитию МТК «Север-Юг». Но рядом протекают великие реки Волга, Кама, вся речная система европейской части России с огромной пропускной способностью. Для многих эти выводы очевидны. Мы в модели это и доказали на цифрах, что сотрудничество железнодорожного и внутреннего водного транспорта взаимовыгодно. Собственно, концепция новых речных портов продолжает эту идею, помогая обосновать инвестиции в портовую и железнодорожную инфраструктуру. Кто-нибудь вспомнит, когда на Москвереке, Оке, Волге или Каме открывали новые речные порты? Может, пришла пора?» – заключил Александр Лисин.

Источник: Advis.ru, 15.03.2024

Товары, ввозимые на территорию портовых ОЭЗ, подлежат таможенному декларированию

Правительство РФ установило, что таможенному декларированию подлежат товары, ввозимые на территории портовых особых экономических зон, отдельные участки свободных портов Республики Крым и города федерального значения Севастополя, портовые участки или логистические участки свободного порта Владивосток и Арктической зоны Российской Федерации и помещаемых под таможенную процедуру свободной таможенной зоны. Соответствующее постановление № 307 от 16 марта 2024 года подписал председатель правительства Михаил Мишустин.

Согласно документу, опубликованному на портале правовой информации, товары, ввозимые на территории портовых особых экономических зон, участки, указанные в части 4 статьи 7 Федерального закона «О развитии Республики Крым и города федерального значения Севастополя и свободной экономической зоне на территориях Республики Крым и города федерального значения Севастополя», отдельный участок (отдельные участки) морских портов, открытых для международного сообщения и захода иностранных морских судов, включая акваторию морского порта, и (или) отдельные участки территории аэропорта, открытого для приема и отправки воздушных судов, выполняющих международные воздушные перевозки, находящиеся на территории свободного порта Владивосток, земельные участки, прилегающие к автомобильному или железнодорожному пункту пропуска свободного порта Владивосток, отдельный участок (отдельные участки) морских портов, открытых для международного сообщения и захода иностранных морских судов, включая акваторию морского порта, и (или)

отдельные участки территории аэропорта, открытого для приема и отправки воздушных судов, выполняющих международные воздушные перевозки, находящиеся в Арктической зоне Российской Федерации, земельные участки, прилегающие к автомобильному или железнодорожному пункту пропуска Арктической зоны Российской Федерации, и помещаемые под таможенную процедуру свободной таможенной зоны, подлежат таможенному декларированию в случаях, если такие товары предназначены для потребления, указанного в подпункте 5 пункта 1 статьи 205 Таможенного кодекса Евразийского экономического союза.

Постановление вступает в силу по истечении 30 дней со дня его официального опубликования.

Источник: seanews.ru, 18.03.2024

ALLRAIL обвинил польский УТК в протекционизме польского оператора PKP Intercity

Некоммерческая организация Альянс новых участников рынка пассажирских железнодорожных перевозок Европы (ALLRAIL), опубликовала пресс-релиз в ответ на одобрение заявки PKP Intercity польским Управлением железнодорожного транспорта (Urząd Transportu Kolejowego, УТК) с призывом провести расследование.

По заявлению ALLRAIL, в качестве причин своего решения выбора заявки PKP Intercity, УТК сослалось на опасения по поводу потенциального воздействия на субсидируемые перевозочные услуги и общую пропускную способность железнодорожной сети. Однако такие опасения явно отсутствовали при оценке идентичной заявки от польского PKP Intercity, что показывает различный подход в зависимости от оператора. ALLRAIL обвинил УТК в дискриминации других операторов, рассматривая новых участников как угрозу субсидируемым поездам, в то время как поезда государственного польского оператора получают бесплатный проезд, несмотря на идентичность предлагаемых услуг.

Продолжая, ALLRAIL говорит, что такое дискриминационное отношение не только в очередной раз демонстрирует двойные стандарты УТК, но и подчеркивает протекционистскую позицию, которая будет держать польский железнодорожный рынок закрытым. Ограничения, наложенные на независимого оператора, ограничивают операционную гибкость, увеличивают эксплуатационные расходы и, в конечном счете, ограничивают потенциал снижения цен на билеты.

В своем заявлении пресс-секретарь ALLRAIL в Польше Катажина Дикейзер сказала, что в очередной раз протекционизм UTK по отношению к РКР Intercity иллюстрирует двойные стандарты регулятора, препятствующего выходу на рынок новых операторов.

ALLRAIL повторно призывает к срочному расследованию действий UTK в соответствии с Директивой 2012/34/ЕС, и подчеркивает необходимость беспристрастной практики регулирования для обеспечения справедливого доступа на рынки, стимулирования конкуренции и повышения доступности железнодорожного транспорта в Польше.

Источник: globalrailwayreview.com, 14.03.2024 (англ. яз.)

Европейская комиссия не согласна с решением о концессии для оператора NS (Нидерланды)

Европейская комиссия (ЕК) не согласна с решением о распределении основных внутренних железнодорожных перевозок на ближайшие годы для голландской Nederlandse Spoorwegen (NS). Нидерланды должны снова предоставить объяснения. Дело может оказаться на рассмотрении Европейского суда, который может наложить штрафы и пени.

ЕК, ответственная за обеспечение честной конкуренции в ЕС, официально не одобрила Нидерландам это решение в июле и делает это снова сейчас из-за того, что Нидерланды не изменили решение и предоставили концессию на основную железнодорожную сеть оператору NS в декабре 2023 г.

Поскольку правительство в частном порядке договорилось с NS о том, что компания сможет эксплуатировать основную железнодорожную сеть с 2025 по 2033 г., у конкурентов не было шансов. Региональные транспортные компании, такие как Arriva, Keels и Qbuzz, пожаловались на это в Брюссель, объединившись в Федерацию транспортных компаний Нидерландов. ЕК утверждает, что правительство страны должно было публично объявить концессию, чтобы у каждого участника рынка была возможность подать заявку. Кроме того, ЕК подозревает, что концессия также является слишком широкой. Правительству Нидерландов следовало бы расследовать, могли ли его части использоваться в коммерческих целях.

Правительство страны настаивает на том, что конкуренцией на оживленной железнодорожной сети Нидерландов трудно управлять. Например, пассажирам пришлось бы чаще пересаживаться с поезда на поезд.

У Нидерландов все еще есть шанс объяснить в течение 2 месяцев, как они намерены отреагировать на возражения ЕК. Если это не удовлетворит

Брюссель, может последовать последнее предупреждение с инструкциями для правительства. Если правительство также проигнорирует это, оно должно опасаться, что ЕК подаст на Нидерланды в Европейский суд.

Если дело попадет в Европейский суд, это может дорого обойтись Нидерландам. Суд может наложить штраф в размере 3892000 евро за каждое нарушение, без ограничения максимального размера. Также, может быть наложен штраф в размере от 4170 евро до максимальной суммы в 250200 евро в день.

Уходящая в отставку госсекретарь Нидерландов Вивианн Хейнен «приняла это во внимание» и «поэтому не удивлена». Она утверждает, что концессия для NS является законной. Парламент Нидерландов также поддерживает это решение. «Я продолжу взаимодействовать с ЕК, чтобы предотвратить подачу иска в суд ЕС» – сказала В.Хейнен.

Источник: railtech.com, 18.03.2024 (англ. яз.)

Создана рабочая группа по развитию железных дорог на Канарских островах (Испания)

Министр транспорта Испании Оскар Пуэнте достиг соглашения с правительством Канарских островов о создании технической рабочей группы для содействия развитию железнодорожной сети на Гран-Канарии и Тенерифе.

В состав группы войдут представители министерства и советов обоих островов. Её первоначальной целью будет работа над спецификой проектов по развертыванию железнодорожной инфраструктуры и сервиса, а также анализ их жизнеспособности. О.Пуэнте пообещал изучить инициативу Канарских островов после встречи в Мадриде с Пабло Родригесом, министром общественных работ, жилищного строительства и мобильности Канарских островов, а также Антонио Моралесом, президентом Совета Гран-Канарии, и Розой Давила, президентом Совета Тенерифе.

В ходе встречи, в которой также принял участие государственный секретарь Хосе Антонио Сантано, представители Канарских островов рассказали министру о железнодорожных проектах, направленных на соединение столиц Гран-Канарии и Тенерифе с их соответствующими аэропортами, способствуя тем самым устойчивой мобильности в пределах их юрисдикции. Это согласуется с обязательством Министерства уделять приоритетное внимание декарбонизации транспорта.

«Канарские острова сталкиваются с проблемами мобильности, и мы считаем, что железные дороги могут эффективно способствовать

декарбонизации транспорта и обеспечивать лучшее обслуживание граждан. Теперь нам нужно определить, как мы можем сотрудничать, и по этой причине мы решили создать рабочую группу, которую в случае министерства будет возглавлять директорат железнодорожного сектора», – пояснил госсекретарь Хосе Антонио Сантано на встрече.

Министерство сохраняет твердую приверженность развитию инфраструктуры и транспорта на Канарских островах. С 2018 г. было выделено почти 1,124 млрд евро на развертывание и улучшение дорожной сети, включая реконструкцию дороги из Ла-Пальмы между Пуэрто-Наосом и Тазакоте, после её разрушения в результате извержения вулкана. Только в 2023 г. на дорожную инфраструктуру было выделено 377,3 млн евро.

Министерство инвестирует в облегчение сообщения как с материковой частью, так и между островами архипелага, а также городских поездок. В 2023 г. на финансирование пассажирских и грузовых перевозок на Канарских островах было выделено 909,8 млн евро. Рекордные 618 млн евро были также потрачены на субсидирование авиабилетов между Канарскими островами и материковой частью страны. Кроме того, министерство ежегодно финансирует 81 млн евро на бесплатное пользование городским и столичным общественным транспортом обычными пассажирами – мера, которая действовала в 2023 г. и была продлена до 2024 г.

Источник: railtech.com, 15.03.2024 (англ. яз.)

Киргизия, Узбекистан и Китай достигли договоренности о механизме возведения железной дороги

Бишкек, Ташкент и Пекин достигли договоренности о механизме реализации проекта строительства железной дороги, которая будет проходить по территории трех государств. Об этом заявил в Бишкеке глава киргизского государства Садыр Жапаров во время встречи с заместителем гендиректора китайской компании China State Railway Group Ван Тунцзюнем.

«Садыр Жапаров с удовлетворением отметил, что к настоящему моменту стороны достигли общего понимания о механизме реализации проекта. В частности, предполагается, что проект будет реализован по модели «строительство – эксплуатация – передача» путем создания совместной проектной компании между тремя железнодорожными предприятиями сторон», – говорится в сообщении.

По словам С. Жапарова, новая железная дорога КНР – Киргизия – Узбекистан окажет «позитивное влияние на торгово-экономическое

сотрудничество» в регионе и соединит Китай со странами Центральной Азии, а в перспективе «откроет новые маршруты перевозок до стран Европы и Персидского залива».

«Глава государства констатировал, что Кыргызстан, Китай и Узбекистан ведут активную работу по продвижению данного проекта», – отмечает пресс-служба.

В свою очередь представитель китайской компании заверил, что стороны, учитывая важность этого регионального проекта, готовы ускорить «процедуры продвижения сотрудничества в его реализации». «Кроме того, отмечена готовность к ускорению разработки и утверждению ТЭО проекта, а также подписанию соответствующего соглашения», – подчеркивается в сообщении.

Стороны выразили уверенность, что проект будет реализован в кратчайшие сроки. По плану протяженность новой железной дороги Китай – Киргизия – Узбекистан должна составить чуть более 450 км.

Источник: ждграфия.рф, 20.03.2024

Модернизация и расширение сети железнодорожного транспорта в Новой Зеландии

Правительство Новой Зеландии объявило о значительных инвестициях в общественный транспорт, планируя выделить большие средства из Национального фонда наземного транспорта и местных бюджетов на период с 2024 по 2034 г.

Основное внимание будет уделено улучшению работы общественного транспорта в крупных городах, таких как Окленд и Веллингтон, с целью уменьшения заторов на основных городских артериях.

В течение следующих 3 лет планируется направить значительные суммы на развитие общественного транспорта и транспортной инфраструктуры, в первую очередь в упомянутых городах.

В Окленде уже реализуется проект City Rail Link, предполагающий строительство железнодорожной транспортной системы. Работы продвигаются быстрыми темпами, и ожидается, что проект будет завершен к 2025 г.

В то же время в Веллингтоне оператор KiwiRail проводит работы по модернизации и расширению сети железнодорожного транспорта в рамках программы модернизации Веллингтонского метрополитена.

Источник: travelandtourtourworld.com, 18.03.2024 (англ. яз.)

70% импортных и экспортных грузов Таджикистана перевозятся железнодорожным транспортом

Об этом сообщает Министерство транспорта Таджикистана.

Как отмечает министерство, в настоящее время полным ходом ведётся работа по цифровизации железнодорожного транспорта, являющегося важнейшей стратегической отраслью. Идет работа по внедрению электронных накладных, как на национальном, так и на международном уровне, выдача электронных разрешений для осуществления международных автоперевозок. Также продолжается работа по внедрению системы управления дорожными активами (онлайн-сбор, хранение данных, анализ состояния дорожной инфраструктуры).

Кроме того, создан Единый портал электронных транспортных услуг, который в настоящий момент имеет 4 модуля, и постепенно будет пополняться. Кроме того, разрабатывается модуль Единый вход для всех участников транспортного рынка с присвоением уникального QR-кода.

Следует отметить, что в январе 2024 года железнодорожным транспортом перевезено 552,9 тыс. тонн грузов с учетом погрузки, выгрузки и транзита грузов, что по сравнению с январем 2023 года больше на 0,7 %

Источник: khovar.tj, 17.03.2024

ЭКОНОМИКА, УПРАВЛЕНИЕ, ПЛАНИРОВАНИЕ, ТАРИФНАЯ ПОЛИТИКА

К 2028 г. объем мирового рынка пассажирских железнодорожных перевозок вырастет до 388,33 млрд долларов

Последние обновления и прогнозы для рынка до 2033 г. были включены в отчеты по анализу глобального рынка, предоставленные компанией Business Research, в которых основное внимание уделяется последним измерениям и перспективам на будущее для различных отраслей.

В своем платном «Отчете о мировом рынке пассажирских железнодорожных перевозок за 2024 год» компания Business Research предлагает исчерпывающий анализ сектора, выделяя все важнейшие аспекты.

Согласно анализу компании, ожидается, что рынок пассажирских железнодорожных перевозок увеличится до 388,33 млрд долларов к 2028 г., при этом совокупный годовой темп роста (CAGR) составит 7,5%. Такой рост объясняется растущим предпочтением пассажиров железнодорожному транспорту.

Ожидается, что Азиатско-Тихоокеанский регион станет доминирующим рынком. Ведущими компаниями в этом секторе являются Central Japan Railway (JR-Central), SNCF, Deutsche Bahn, West Japan Railway Company (JR-West), Indian Railways и East Japan Railway (JR-East).

Источник: travelandtourworld.com, 18.03.2024 (англ. яз.)

Во Франции состоялся крупнейший тендер по обновлению железнодорожной инфраструктуры

Оператор инфраструктуры железных дорог Франции SNCF Réseau заключил четыре контракта общей стоимостью 1,8 млрд евро по четырем лотам, рассчитанным на 7 лет и включающим работы по обновлению верхнего строения пути на магистральных традиционных линиях, а также замену стрелочных переводов и балласта на высокоскоростных магистралях.

Тендер является одним из крупнейших из когда-либо проводившихся в этой сфере и свидетельствует о взятом французским правительством курсе на увеличение инвестиций в железнодорожную инфраструктуру.

Названы следующие победители лотов:

лот 1 – консорциум Eiffage/Captrain (замена стрелочных переводов на ВСМ);

лот 2 – совместное предприятие Colas Rail/TSO (замена балласта на ВСМ);

лот 3 – компания ETF (замена верхнего строения пути на участках с интенсивным движением);

лот 4 – консорциум Eiffage/Captrain (замена верхнего строения пути на остальной части сети).

В частности, как сообщает International Railway Journal, лот 1 включает работу на таких ВСМ, как Atlantique, Nord и Sud-Est, в течение четырех лет (2025 – 2028 гг.) с опцией продления срока на 2029 – 2030 гг. Лот 4 предусматривает модернизацию 524 км пути в 2025 – 2027 гг. Работы будут проводиться в ночное время с участием 400 работников. Локомотивы предоставит Captrain, а путевую технику – Eiffage. Контракт по лоту 3 оценивается примерно в 700 млн евро и предполагает обновление более 800 км пути на всей сети железных дорог Франции до конца 2030 г.

В настоящее время средний возраст компонентов железнодорожной инфраструктуры во Франции составляет около 30 лет. Правительство страны ежегодно инвестирует 1,5 млрд евро в ее восстановление и модернизацию. В 2024 г. на эти цели SNCF Réseau направляет 3,2 млрд евро. Запланированы

работы в рамках 1600 крупных проектов, охватывающих реконструкцию 1064 км пути, обновление 492 стрелочных переводов. Для выполнения этих работ привлечены в общей сложности около 30 тыс. работников и сотни предприятий железнодорожной отрасли.

Источник: zdmira.com, 20.03.2024

Испанские производители фиксируют разнонаправленную динамику в притоке заказов в ж/д сегменте

Испания: Так, активно получавшая ранее заказы на подвижной состав CAF в отчетности указала, что за 2023 год заключила новые контракты в железнодорожном сегменте (подвижной состав, сервис, комплексные проекты) на уровне 3,5 млрд евро, что на 35% ниже объемов контрактации годом ранее.

При этом компания существенно расширила свое портфолио – к ней в 2022 году отошли бывшие активы Alstom/Bombardier Transportation вместе с двумя платформами поездов Coradia Polyvalent и Talent 3. В результате положительная динамика в портфеле заказов была поддержана в основном сегментом автобусов. Общая выручка CAF за 2023 год составила 3,8 млрд евро (+21% к 2022), маржинальность – 4,7% (+0,3 п.п.).

В свою очередь рекорд в поступлении заказов отмечает Talgo. За 2023 год компания получила контракты на рекордный объем в 2,1 млрд евро. Это в 4 раза больше, чем в 2021 году, а в 2022 году контрактации практически не было (всего на 59 млн евро). Ключевые заказы – опционы на 8 поездов для датской DSB и на 56 составов для немецкой DB. Также производитель ждет завершения финальных формальных процедур по новому контракту в Египте. На фоне этого портфель заказов Talgo достиг 4,2 млрд евро (+54% к концу 2022 года). Выручка компании по итогам года составила 652 млн евро (+39% к 2022), маржинальность – 11,7% (+1,2 п.п.). В то же время стоит учитывать, что сейчас идет проработка продажи компании – ожидается официальное предложение от венгерской Ganz-MaVag и ее согласование со стороны властей Испании.

Источник: rollingstockworld.ru, 15.03.2024

Alstom ежегодно вносит в экономику США более 700 млн долларов

Согласно анализу деятельности Alstom в 2022/23 финансовом году вклад компании в ВВП США составил более 700 млн. долларов.

Alstom создал почти 10 000 прямых и косвенных рабочих мест в США за последние 2 года. Alstom имеет 45 филиалов и 17 инженерных и производственных площадок в США. Количество поставщиков для производств Alstom в США составляет более 1500 компаний.

Один из главных проектов Alstom в Америке – производство первого американского высокоскоростного поезда Avelia Liberty. В 2016 году Alstom заключила два контракта с оператором подвижного состава Amtrak: первый на поставку 28 поездов данной модели, второй на их техническое обслуживание. Стоимость двух соглашений составила 2 млрд долл США. Производство составов началось в 2017 году.

Составы Avelia Liberty состоят на 95% из американских комплектующих. Для их производства французский концерн взаимодействует со 170 поставщиками в 27 штатах и вложил в проект более 590 млн долл США. Наиболее крупным производственным объектом Alstom в США является площадка в Хорнелле, штат Нью-Йорк, куда компания инвестировала более 87 млн долл США. На ней будут выпускаться высокоскоростные поезда и иная продукция для американского железнодорожного сектора в рамках программы «Buy America», которая предусматривает закупку комплектующих для транспорта, произведенных на территории США.

Источник: techzd.ru, 15.03.2024

РЖД до 2030 г. ожидают среднегодовые темпы роста погрузки более 2%

РЖД до 2030 года ожидают среднегодовые темпы роста объемов погрузки на уровне более 2%, сообщил гендиректор компании Олег Белозёров, выступая в рамках правительственного часа в Госдуме.

«В грузовых перевозках среднегодовые темпы роста объемов до 2030 года приняты на уровне более 2%. Это почти плюс 200 млн тонн к 2023 году», – сообщил глава РЖД.

Глава РЖД добавил, что по контейнерным перевозкам за шесть лет прирост был более чем на 11% ежегодно, РЖД по итогам 2023 года перевезли рекордный объем контейнеров – 7,4 млн TEU. Он напомнил, что к 2030 году планируется увеличение контейнерных перевозок на треть – до 10 млн TEU.

Погрузка на сети РЖД в 2023 году снизилась на 0,2% – до 1,232 млрд тонн. Глава РЖД отметил, что до 2030 года в соответствии с посланием президента Федеральному собранию планируется увеличить провозную способность и инфраструктуры к портам Северо-Запада – до 220 млн тонн (+74,4 млн тонн), портам Азово-Черноморского бассейна – до

152 млн тонн (+27 млн тонн), в направлении Дальнего Востока – до 210 млн тонн (+37 млн тонн).

РЖД сообщали, что погрузка на сети в январе-феврале 2024 года снизилась на 2,9% по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года, в том числе в феврале – на 1,4%.

РЖД в 2024 году планируют рост погрузки на 1,5-2%, сообщил Белозёров в интервью РИА Новости в октябре 2023 года. Министр транспорта РФ Виталий Савельев спустя месяц говорил, что рост погрузки на сети железных дорог России в 2024 году ожидается на уровне 1,7%, до 1,265 млрд тонн. После этого компания не обновляла прогнозы.

Источник: Iprime.ru, 13.03.2024

В Думе считают, что государство должно взять на себя ведущую роль в докапитализации РЖД

Государство должно взять на себя ведущую роль в докапитализации РЖД, источником такой докапитализации могут стать средства ФНБ и замороженные активы нерезидентов. Об этом заявил председатель комитета Госдумы по вопросам собственности, земельным и имущественным отношениям Сергей Гаврилов (КПРФ), выступая в рамках правительственного часа с участием главы РЖД Олега Белозёрова.

«РЖД не только предоставляет услуги, но и формирует новую индустриализацию, внедряя новые технологии и конструкторские разработки. Однако собственных средств РЖД недостаточно для реализации таких масштабных проектов – хотя инвестиционная программа предприятия составляет 1,2 трлн рублей. Финансировать их за счет увеличения тарифов на перевозки грузов – значит резко повысить издержки по всем производственным цепочкам. Рынки внешних заимствований также закрыты. Мы считаем, что государство должно взять на себя ведущую роль в докапитализации предприятия. Источниками фондирования могут стать средства ФНБ, а также активы нерезидентов, замороженные на спецсчетах», – полагает Гаврилов.

Эти средства, по мнению депутата, могут быть вложены в выпущенные под реализацию инвестиционных проектов «вечные» облигации РЖД. «Центральный банк мог бы включить эти ценные бумаги в ломбардный список и предусмотреть возможность их использования в качестве обеспечения по сделкам репо. Важную роль сыграла бы также поддержка Центральным банком целевого фондирования деятельности Российских железных дорог», – подчеркнул парламентарий.

Кроме того, по мнению Гаврилова, РЖД можно было бы придать статус госкорпорации. «Сегодня РЖД накоплен уникальный управленческий, организационный потенциал. И для решения новых масштабных исторических задач следует вернуть РЖД публичные полномочия по реализации госполитики в сфере железнодорожного транспорта. Целесообразно придать РЖД статус государственной корпорации», – сказал он.

Депутат также высказался за использование современных цифровых технологий для оптимизации перевозок на основе межотраслевых балансовых расчетов. «Это даст возможность долгосрочному государственному планированию и повысит эффективность производственной и финансовой деятельности как самой железнодорожной отрасли, так и всей экономики страны, что позволит установить экономически обоснованную систему тарифов на грузоперевозки», – добавил Гаврилов.

Источник: tass.ru, 13.03.2024

Федеральная грузовая компания закончила 2023 год с прибылью 48 млрд руб.

Выручка АО «ФГК» (Федеральная грузовая компания) составила 115,5 млрд руб. против 99,3 млрд руб. годом ранее. Такие данные содержатся в опубликованной отчетности компании.

Основу выручки (105 млрд руб.) составили доходы от организации и сопровождения железнодорожных перевозок.

Чистая прибыль увеличилась на 7,1 млрд руб. и составила 48 млрд руб.

В течение года компания дважды выплачивала дивиденды. В августе акционеру было направлено 17,7 млрд руб., в октябре – 4,8 млрд руб.

Источник: akt.ru, 14.03.2024

Чистая прибыль «ФГК» по РСБУ выросла в 2023 г. на 17,1%

Чистая прибыль АО «Федеральная грузовая компания» (ФГК) по РСБУ выросла в 2023 г. на 17,1%, до 48,3 млрд руб. с 41,3 млрд руб. в 2022 г., сообщается в отчетности компании.

Выручка ФГК увеличилась в прошлом году на 16,3% – до 115,5 млрд руб., себестоимость продаж – на 18,9% и составила 51,4 млрд руб., валовая прибыль – на 14,3%, до 64,1 млрд руб., прибыль от продаж достигла 58,4 млрд руб., что на 14,5% выше показателя 2022 г.

«Федеральная грузовая компания» – один из крупнейших грузовых ж/д операторов в РФ (использующий в том числе полувагоны, крытые вагоны, платформы, цистерны). ФГК была создана в ходе реформы железнодорожного транспорта страны на базе парка ОАО «РЖД». В активе компании 132,7 тыс. единиц подвижного состава.

Источник: Advis.ru, 15.03.2024

ВОСТОЧНЫЙ ПОЛИГОН. СТРОИТЕЛЬСТВО И ИНВЕСТИЦИИ

На железнодорожной линии Комсомольск – Ванино до конца 2024 года предстоит реконструировать 30 объектов

Это позволит увеличить ежегодную провозную способность участка до 82 млн т.

На линии поэтапно возводятся вторые пути и реконструируются отдельные пункты. Вчера было открыто движение поездов по новому главному пути на перегоне Удоми – Оунэ. При модернизации участка уложено более 9 км рельсошпальной решетки и 12 стрелочных переводов. Из-за высокой обводненности участка строители реконструировали 15 водопропускных труб.

Для оптимизации движения поездов после модернизации объекта ст. Удоми будет ликвидирована, а перегон, который свяжет ст. Кенай и Оунэ, увеличится до 22 км. Это должно поднять техническую скорость поездов.

Добавим, в 2021 году, на начало II этапа проекта развития Восточного полигона, провозная способность линии Комсомольск – Ванино составляла около 40 млн т в год. По итогам 2024 года она должна приблизиться к 82 млн т.

Пропускная способность участка увеличится с 33 до 58 пар поездов в сутки.

Источник: rzd-partner.ru, 19.03.2024

«Восточная» логистика ждет инвестиций

Переориентация российской логистики на восток требует обновления не только пунктов пропуска и транспортных магистралей, но и связанных с обслуживанием товаропотоков логистических объектов. Для разгрузки Восточного полигона железных дорог Газпромбанк разрабатывает проект создания транспортно-логистического комплекса (ТЛЦ) в Забайкальском крае – развитие инфраструктуры региона должно обеспечить прямой выход к

промышленному макрорегиону центрального Китая.

За последние 2 года российская торговля претерпела значительные изменения: доля европейских стран в обороте снизилась до 20%, на страны Азии, напротив, теперь приходится более 70% поставок. Переориентация потоков повлияла и на нагрузку на инфраструктуру: усилилась нехватка провозных мощностей (это требует перестройки железнодорожных магистралей), компании отмечают и нехватку логистической инфраструктуры, а также пропускной способности погранпереходов и пунктов пропуска.

Модернизация Восточного полигона, включающего транспортные системы БАМа и Транссиба, предполагает увеличение пропускной способности этого участка железных дорог в этом году до 180 млн тонн, в рамках третьего этапа реконструкции – до 270 млн тонн. Тем не менее, проблема бутылочного горлышка будет только усиливаться, так как мощности российских дальневосточных портов с учетом их развития в 1,5 раза превышают будущие мощности подъездных путей и железных дорог к ним, ожидает вице-президент Газпромбанка Валентин Мурашов. «В связи с особенностями складывавшейся до последнего времени структуры российской экономики, с востока в нашу страну идут грузы в контейнерах, так как большая часть импорта – промышленные и потребительские товары, а основная часть российского экспорта – неконтейнерезированные грузы. Из-за дисбаланса экспорта и импорта на железнодорожной инфраструктуре в центре страны скапливаются контейнеры и фитинговые платформы, а на Дальнем Востоке их не хватает», – добавляет он.

Разгрузить инфраструктуру Восточного полигона способно расширение поставок через Забайкальский край – для этого Газпромбанк разрабатывает проект создания мультимодального логистического хаба. В банке оценивают суммарный потенциал увеличения грузооборота в размере до 85 млн тонн, включая железнодорожные и автомобильные пункты пропуска. Использование этого маршрута также позволяет сократить плечо сухопутной доставки грузов в Китай на 2,5 тыс. км.

«У нас выгодное географическое положение, мы имеем точку кратчайшего выхода из России в Китай, один из крупнейших пунктов пропуска – ЖДПП Забайкальск и МАПП Забайкальск. Через Забайкалье проходит 60% внешнего сухопутного товарооборота. Объем перевозимого груза стремительно растет: за 2023 г. он составил более 25 млн тонн», – сообщил губернатор региона Александр Осипов. По его словам, в регионе планируется развитие приграничной инфраструктуры и наращивание объемов грузоперевозок.

Концепция ГЧП-проекта комплексного развития транспортной и логистической инфраструктуры Забайкальского края предполагает интенсивное развитие сразу трех направлений: на Забайкальск, Приаргунск и Соловьевск.

В банке ожидают, что ключевыми элементами проекта станут дополнительное развитие железнодорожной инфраструктуры Забайкальска, модернизация существующих железных дорог от Приаргунска до Читы, строительство ЖДПП Приаргунск с ТЛЦ в приграничной зоне, а также развитие тыловой логистической инфраструктуры южного хода Транссиба со строительством ТЛЦ с функционалом бондовых складов в Борзе и Чите. Также рассматривается вопрос развития логистического маршрута через существующий ЖДПП Соловьевск в Монголию с дальнейшим выходом на железнодорожную сеть Китая и развития перевозок в связях с провинциями Шаньси, Хэбэй и далее.

«Цель модернизированного проекта – кратное повышение транзитных возможностей южного главного хода Транссиба и создание логистической инфраструктуры на юге Забайкальского края, обеспечивающей прямой выход к промышленному макрорегиону центрального Китая. Реализацию проекта необходимо синхронизировать с развитием сети Забайкальской железной дороги РЖД и железными дорогами Китая», – говорит Валентин Мурашов.

Для реализации проекта в банке предлагают использовать механизм государственно-частного партнерства (ГЧП): строительство и эксплуатация объектов железнодорожной, автодорожной и иной необходимой инфраструктуры ТЛЦ будет осуществляться по концессионной схеме на основе №115-ФЗ «О концессионных соглашениях», концессионером выступит специальная проектная компания, создаваемая Газпромбанком (с возможным участием иных инвесторов), а концедентом – Забайкальский край. Иные объекты ТЛЦ, не предусмотренные №115-ФЗ, могут быть построены на основе отдельных инвестиционных соглашений с управляющей компанией ТЛЦ, в качестве потенциальных партнеров и резидентов в банке рассматривают крупных логистических операторов и грузоотправителей, сетевых ритейлеров и производственные компании.

Сейчас проект не предусматривает привлечение средств регионального бюджета. «При разработке проекта основной упор делался на внебюджетные и коммерческие источники финансирования. Основной схемой является концессия, вокруг которой достраиваются остальные элементы и для них подбираются оптимальные варианты обеспечения инвестиционными ресурсами. Например, для капиталоемкой модернизации малодеятельных железнодорожных линий возможно использовать схему EPCF, не требующую прямых государственных инвестиций», – объясняет Валентин Мурашов. Роль Газпромбанка в проекте, по его словам, не ограничивается функционалом кредитора: накопленные компетенции позволяют стать инвестором в отдельных коммерческих элементах проекта. «Мы взаимодействуем с транспортно-логистическими операторами и планируем расширить их круг, предложив участие в проекте. Особая роль отводится и владельцам экспортных (в

основном навалочных) грузов, которых мы также можем заинтересовать широким спектром возможностей для сотрудничества», – добавляет господин Чичканов. В банке также надеются, что концепция производственных бондовых складов позволит привлекать новых инвесторов в промышленные парки на территории МТОР за счет оптимизации графиков таможенных выплат и снижения стоимости затрат на складскую логистику.

Источник: kommersant.ru, 19.03.2024

Поезда пустят по новым путям более чем на 20 перегонах на БАМе весной

Движение поездов по новым путям планируют открыть весной более чем на 20 перегонах Дальневосточной железной дороги (ДВЖД). Об этом ТАСС сообщили в компании.

«Весной в планах открыть движение по новому пути более чем на 20 перегонах на Байкало-Амурской магистрали (БАМ). Это Имангракан – Тас-Юрях, Лумбир – Хорогочи, Муртыгит – Мохортов, Мустах – Ульма, Туюн – Стланик, Нальды – Дуссе-Алинь, Тумнин – Дайчи, Хуту – Имбо и другие», – проинформировали в компании.

В Хабаровском крае поезда пустили по построенному главному пути на перегоне Удоми – Оунэ. Путь прокладывался в рамках программы по увеличению пропускной способности БАМа и Транссиба по направлению к дальневосточным портам.

При модернизации участка было уложено более 9 км нового пути и 12 стрелочных переводов, объем земляных работ составил почти 340 тыс. кубометров грунта, было введено два моста. Из-за высокой обводненности участка строители реконструировали 15 водопропускных труб. Помимо этого, были уложены более 100 км различных кабельных коммуникаций.

В ДВЖД сообщили, что станцию Удоми ликвидируют для оптимизации движения поездов, перегон увеличится до 22 км и получит название Кенай – Оунэ.

На участке Комсомольск-на-Амуре – Ванино до конца 2024 года предстоит реконструировать еще 30 объектов. Это увеличит его провозную способность вдвое с 40 до 82 млн тонн к концу 2024 года.

Источник: rzd-partner.ru, 19.03.2024

Продолжаем расширять Байкало-Амурскую магистраль

Сегодня поезда поехали по второму пути на перегоне Удоми – Оунэ в Хабаровском крае.

Это уже второй участок на линии Комсомольск-на-Амуре – Ванино, где в этом году открыли движение.

Этот отрезок дороги проходит через хребет Сихотэ-Алинь. Здесь множество небольших горных ручьёв, которые после ливней превращаются в полноводные реки. Чтобы обезопасить инфраструктуру, обновили 15 водопропускных труб.

Чтобы расширить перегон:

- уложили более 9 км пути и 12 стрелочных переводов;
- отсыпали почти 340 тыс. м³ земляного полотна;
- смонтировали около 100 км различных кабельных линий.

В этом году на участке Комсомольск-на-Амуре – Ванино предстоит реконструировать ещё 30 объектов.

Это позволит к началу 2025 года увеличить провозную способность линии к портам на берегу Татарского пролива с 40 до 82 млн тонн.

Источник: rollingstockworld.ru, 18.03.2024

ВСЖД в 2024 году обновит почти 200 км пути

Восточно-Сибирская железная дорога (ВСЖД, филиал РЖД) в 2024 году планирует отремонтировать почти 200 км пути, сообщает пресс-служба магистрали.

«В 2024 году на Восточно-Сибирской железной дороге планируется отремонтировать 199,5 км пути, а также заменить 121 стрелочный перевод. Ремонтно-путевая кампания охватит все регионы присутствия ВСЖД», – говорится в сообщении.

Наибольший объем работ будет выполнен в Иркутской области на участках Разгон – Облепиха, Тулун – Нюра, Харик – Кимельтей, Мальта – Усолье-Сибирское, Усолье-Сибирское – Китой, Большой Луг – Подкаменная, Байкал – Уланово.

Капитальный ремонт также запланирован на протяженных (от 7 до 17 км) участках Тимлюй – Селенга, Боярский – Посольская, Селендума – Джида в Бурятии.

На Байкало-Амурской магистрали будет обновлен участок Окусикан – Казанкан и пути на станциях Киренга и Куанда.

«Ремонтно-путевая кампания будет проводиться параллельно с работами

по развитию Восточного полигона, которое предусматривает строительство дополнительных путей и развязок», – сказано в пресс-релизе.

Восточно-Сибирская железная дорога проходит по территории Иркутской области, Бурятии, частично – по Забайкальскому краю и Якутии.

Источник: interfax.ru, 18.03.2024

ТРАНСПОРТНЫЙ ПОЛИГОН «СЕВЕР-ЮГ». СТРОИТЕЛЬСТВО, РАЗВИТИЕ И ИНВЕСТИЦИИ

К 2025 году Европа сможет получить первые грузы из Китая по сухопутному коридору

Сегодня в евразийском пространстве насчитывается 23 работающих МТК. Еще больше проектов остаются лишь проектами. Об основных изменениях на тех маршрутах рассказал директор по развитию бизнеса SOTA Logistic Игорь Чернышев.

– Что глобально изменилось на МТК в 2023 году?

Глобальных изменений роли МТК «Север-Юг» в общем транзите грузов из Индии и стран Юго-Восточной Азии пока не наблюдается. Основная проблема – расчеты за экспорт-импорт и логистические услуги. В частности, в автомобильных перевозках расчеты осуществляются по системе арабской хавалы – неформальной системы на основе взаимозачета требований без формирования финансовой отчетности.

В свете нарастающих проблем с судоходством в Красном море мы видим небольшой рост на МТК через Каспий. Но он ограничен дефицитом инфраструктуры и проблемой обмеления каспийских портов: Атырау – уже в 30 км от моря, Актау тоже обмелел, остаются глубоководный порт Махачкала и порт Баку. Российские компании заявляют о намерении поставить специализированные суда на каспийские маршруты для МТК «Север-Юг» (главный перевозчик на Каспии – Khazar Shipping Co) и интегрировать в процессы единого оператора: ему нужно будет зайти не только в сам Иран, но и в Персидский залив – структуру порта Бендер-Аббас. Следует также учитывать, что железнодорожный участок Решт – Астара, который должен обеспечить сквозной проезд к портам Персидского залива, планируют достроить только к 2028-2029 гг.

– Еще летом 2022 года министерства РФ спрогнозировали увеличение грузооборота по транспортным коридорам Россия – Иран – Индия и Россия – Китай в перспективе до 2025 года – сбудется ли?

– К сожалению, ассортимент иранских и индийских товаров, которые могут представлять интерес для российского потребителя, весьма ограничен. Поэтому значительного роста на этом направлении мы не ждем. Скорее, будет увеличиваться зависимость потребительского рынка России от товаров, производимых в Китае, и, как следствие, повышаться загрузка всех транспортных коридоров на данном направлении.

– *Каковы главные вызовы?*

– К 2025 г. Европа сможет получить первые грузы из Китая по сухопутному коридору. Только пойдут они, скорее всего, в обход России. Евросоюз начинает финансировать развитие железнодорожной сети в Центральной Азии для создания транспортного коридора в обход России. Общий объем инвестиций в проект – до 10 млрд евро. В конце января 2024 г. были подписаны два кредитных соглашения: с Казахстаном (1,5 млрд евро) и Казахстаном, Кыргызстаном и Узбекистаном (1,47 млрд евро).

Источник: rzd-partner.ru, 18.03.2024

The New York Times: международный транспортный коридор «Север-Юг» оставит Россию вне зоны действия санкций и составит конкуренцию Суэцкому каналу

Издание сообщает, что Россия успешно справляется с санкциями и улучшает взаимодействие с крупнейшими странами мира. Важным элементом в уходе от зависимости европейских рынков является строительство железнодорожной линии через Иран в Индию. Строительство планируется начать уже в этом году и завершить к 2028 году.

Объект станет последним звеном железнодорожной линии между Россией и иранскими портами Персидского залива. Москва получит легкий доступ к глобальным торговым центрам, таким как Мумбаи.

Новый маршрут сократит время перевозки грузов из Санкт-Петербурга в Мумбаи до десяти дней. На данный момент это от 30 до 45 дней.

Источник: nytimes.com, 13.03.2024

Развитие транспортного коридора «Север-Юг» способствует росту объемов грузоперевозок и укреплению торгово-экономических связей РФ со странами Закавказья и Персидского залива

В рамках соглашения о международном автомобильном сообщении

между Правительством Российской Федерации и Правительством Исламской Республики Пакистан в марте через автомобильный пункт пропуска Яраг-Казмаляр, который входит в створ международного транспортного коридора «Север-Юг», проследует 16 фур с мандаринами из Пакистана. Первые автомобили уже пересекли границу с Российской Федерацией.

Тесное сотрудничество с Пакистаном в сфере развития международных транспортных коридоров позволяет развивать экономические отношения между двумя странами, сокращать сроки и стоимость доставки грузов, уменьшать логистические издержки для перевозчиков.

Источник: t.me, 14.03.2024

ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ИНТЕРМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ГРУЗОВАЯ И КОММЕРЧЕСКАЯ РАБОТА

В США организована железнодорожная перевозка турбинных лопаток рекордной длины

Компания Vestas объявила о перевозке по железной дороге лопаток высокомоментных ветряных турбин модели V163-4.5 MW, изготовленных на ее заводе в Виндзоре (штат Колорадо). Длина этих лопаток равна 80,5 м.

По информации Vestas, это самые длинные лопатки турбин из когда-либо перевезенных в США по железной дороге. Транспортировка на расстояние более 2000 км из Виндзора в порт Браунсвилл (штат Техас) была организована железными дорогами BNSF и Union Pacific в партнерстве с подразделениями корпорации OmniTRAX, действовавшими в пунктах отправления и прибытия.

В Виндзоре погрузку обеспечил оператор Great Western Railway (GWR), выгрузка в порту Браунсвилла была организована на инфраструктуре железной дороги Brownsville & Rio Grande International (BRG).

В 2023 г. общая мощность заказанных турбин V163-4.5 MW составила 5 ГВт, в том числе рекордным для компании Vestas стал заказ для энергетического проекта SunZia (1,1 ГВт) в США.

Впервые перевозка турбин производства Vestas по железной дороге состоялась в 2003 г. для проекта Barnhart Crane & Rigging в городе Эванстон (штат Вайоминг). Тогда были отправлены лопатки турбин модели V80 длиной 39 м.

Источник: railfreight.com, 14.03.2024 (англ. яз.)

LTG Cargo запускает первое межбалтийское сообщение (Литва)

Компания LTG Cargo, занимающаяся грузовыми железнодорожными перевозками и входящая в литовское предприятие LTG Group, начала оказывать услуги в Латвии и Эстонии. Как сообщает LTG Cargo, с марта этого года стартовала транспортировка нефтепродуктовых грузов с НПЗ ORLEN Lietuva направлением в Эстонию через Латвию.

Маршрут протяженностью 311 км проходит через Бугеняй (Литва) до Валги (Эстония) и занимает один день.

Железнодорожный грузоперевозчик выиграл тендер ORLEN Lietuva на предоставление своих услуг. Литовская компания планирует в дальнейшем развитие международных перевозок, предлагая сервис в Латвии и Эстонии.

В планах предприятия создание железнодорожного грузового коридора протяженностью более 1200 км из Финляндии в Центральную Европу.

Источник: railfreight.com, 14.03.2024 (англ. яз.)

ЛОГОПЕР запустил сервис из Китая в Москву через погранпереход Гродеково

Железнодорожный контейнерный оператор ЛОГОПЕР (входит в холдинг «Фининвест») запустил импортный сервис через китайско-российский пункт пропуска Гродеково. Об этом в ходе конференции #Законтейнерами рассказал коммерческий директор ЛОГОПЕРа Владимир Хлутков.

Первый контейнерный поезд отправился из китайского Хэйлунцзяна 13 марта назначением на подмосковную станцию Электроугли. В составе первого поезда отправлены китайские автомобили.

Как рассказал Владимир Хлутков в кулуарах конференции, в марте планируется отправить по новому маршруту еще один состав. В дальнейшем ЛОГОПЕР планирует выйти на отправку 6 контейнерных поездов в месяц.

Источник: infranews.ru, 18.03.2024

FESCO запустила регулярный контейнерный поезд из Санкт-Петербурга в Новороссийск

Транспортная группа FESCO организовала регулярный железнодорожный контейнерный сервис FESCO Baltic Black sea Shuttle (FBBS) из Санкт-Петербурга в Новороссийск.

Первый контейнерный поезд, груженный 152 TEU, отправился из Санкт-Петербурга 15 марта. Отправка следующего состава запланирована на 21 марта.

Планируемый ежемесячный объем перевозок – 300 TEU. Поезда будут отправляться со станции Санкт-Петербург-Финляндский и прибывать в порт Новороссийск дважды в месяц. Расчетное время в пути до станции назначения составляет 5 дней. Основу грузопотока сервиса формируют целлюлозно-бумажная и химическая продукция, а также товары народного потребления.

Сервис FBBS интегрирован с регулярными морскими линиями FESCO в Турцию, Индию и Египет из порта Новороссийск, что позволит предприятиям Северо-Запада России, в том числе из Санкт-Петербурга, Ленинградской и Калининградской областей, открывать новые маршруты и рынки сбыта для своей продукции.

Источник: infranews.ru, 15.03.2024

Операторы: ОАО «РЖД» начали год со снижения маршрутной и участковой скорости

Маршрутная и участковая скорость лишает участников рынка маржинальности бизнеса, об этом рассказали операторы на заседании Экспертного клуба «Евразийский Союз участников железнодорожных грузовых перевозок». Оно состоялось накануне. Железнодорожники парируют, снижение скорости они тоже фиксируют. Но причин для такой динамики несколько. Во-первых, погода, а во-вторых, сами операторы, которые спровоцировали «декабрьские залповые погрузки».

Скорость Восточного полигона

Все контейнерные поезда всех операторов по Восточному полигону идут с одной скоростью. Других путей нет, об этом говорит Александр Кахидзе, генеральный директор ООО «ФинИнвест». И, с его слов, скорость и в самом деле в начале 2024 г. несколько снизилась. Михаил Иванов, заместитель генерального директора по развитию транспортно-логистического бизнеса АО «Евросиб СПб-ТС», подтверждает, скорость снизилась: в начале года оператор планировал передвижение грузов по выделенным ниткам графика Восточного полигона со скоростью в 870 км/сутки.

«По факту – 622 км/сутки. Да, 2024 г. начали неудовлетворительно. В январе скорость составила 605 км/сутки, феврале – 620 км/сутки. Да, маршрутная скорость контейнерных поездов падает. Над этим надо работать», – говорит он.

Станислав Станкевич, исполнительный директор ООО «Транс Синергия», добавляет: маршрутная и участковая скорости снижают доходность всего операторского бизнеса. Со слов Станкевича, скорость на Восточном полигоне снижается из-за роста объемов брошенных контейнерных поездов.

«Объем брошенных контейнерных поездов в начале 2024 г. был, наверное, максимальным за последние несколько лет», – продолжает он.

Михаил Глазков, заместитель генерального директора – начальник Центральной дирекции управления движением ОАО «РЖД» признается: скорость и в самом деле упала, но не только у контейнерных поездов.

Если говорить про Восточный полигон, то на Транссибе реализован параллельный график движения поездов. А это значит, все контейнерные, а также грузовые и пассажирские поезда идут с одной общей скоростью. Сделано это специально, чтобы увеличить провозную и пропускную способности на лимитирующем направлении. Движение потока в восточном направлении по Восточному полигону определяют, в том числе и контейнерные поезда.

Источник: rzd-partner.ru, 15.03.2024

РЖД длинными контейнерными поездами увеличили перевозки и думают о составах в 128 вагонов

РЖД за счет перехода на удлиненные до 71 вагона контейнерные поезда смогли увеличить объемы перевозок грузов в восточном направлении и планируют работать над формированием контейнерных поездов из 100-128 вагонов, рассказал замгендиректора компании Михаил Глазков.

Газета «Коммерсант» в январе писала, что РЖД решили удлинить контейнерные поезда, курсирующие на Восточном полигоне, до 71 условного вагона. По мнению монополии, поясняло издание, это позволит оптимизировать использование мощности локомотивов и пропускной способности дорог. Но участники рынка говорили газете, что решение создаст проблемы на стыках с железными дорогами Китая и Монголии, где приняты более короткие составы, поэтому сроки перевозки могут вырасти.

«В январе-феврале 2024 года в восточном направлении контейнерные перевозки возросли к уровню прошлого года на 11%, при том что концентрация и возможности Восточного полигона растут с учетом реализации проектов инвест программы, но также увеличивается и потребность в перевозках в восточном направлении других грузов, которые никогда не ехали на Восточный полигон», – сказал Глазков в четверг в ходе экспертного клуба Евразийского союза участников железнодорожных грузовых перевозок (ЕСП).

«С учетом того, что контейнерные перевозки по временным правилам занимают восьмую очередь и уступают другим видам грузов, эта мера (переход на 71 вагон – ред.) позволила сохранить и даже увеличить контейнерные перевозки в восточном направлении», – продолжил замглавы РЖД, отметив, что технология позволила дополнительно перевезти более 160 тысяч TEU и ее введение обсуждалось ранее на совещаниях с операторами.

Больше вагонов

При этом Глазков согласился с наличием проблем с погранпереходами с точки зрения получения унифицированного тарифа, особенно это касается погранперехода с Монголией и Китаем. Там унифицированная длина поезда для получения скидки на тариф составляет от 49 до 62 условных вагонов. Однако, продолжил он, есть технологические решения, которые позволяют операторам получить эту тарифную скидку.

Кроме того, по словам Глазкова, зарубежные партнеры РЖД подтвердили, что постепенно тоже планируют переходить на 71 условный вагон, но для этого необходимо провести техпервооружение терминальных предприятий и инфраструктурных объектов.

«Необходимо также рассматривать технологию, которая сегодня широко используется на Российских железных дорогах – это формирование контейнерных поездов из 71 и более условных вагонов на путях терминалов и путях необщего пользования с формированием полностью готового маршрута с последующим его отправлением с минимальным использованием инфраструктуры общего пользования», – рассказал замглавы РЖД.

Он добавил, что начиная с января РЖД формировали контейнерные маршруты из 100 вагонов из Московского узла и такая практика показала свою эффективность с точки зрения скорости доставки и заполняемости маршрута контейнерами. «В данном направлении будем продолжать развиваться – это формирование 100-вагонников, 128-вагонников со станции отправления до станции назначения, которые будут идти без перелома веса и длины», – отметил Глазков.

Источник: Iprime.ru, 14.03.2024

ВГУВТ предложил схему оптимизации грузоперевозок для Азово-Черноморского бассейна

Ученые Волжского государственного университета водного транспорта (ВГУВТ) разработали оптимизационную модель для Азово-Черноморского бассейна (АЧБ), которая предусматривает перенаправление части грузопотоков

с железнодорожного на речной транспорт в период летней навигации. Об этом рассказал доцент кафедры управления транспортом ВГУВТ Александр Лисин.

По его информации, на Краснодарском железнодорожном узле концентрируется 95% экспортных поездов, при том что ежегодно с мая по октябрь происходят ограничения железнодорожного сообщения. Для увеличения пропускной способности на Краснодарском железнодорожном узле на 1 млн тонн требуются инвестиции в размере 2,6 млрд рублей.

Александр Лисин считает, что оптимальный вариант увеличить грузоперевозки – это организация смешанных железнодорожно-водных перевозок 9 млн тонн грузов в сезон. Он отметил, что оба вида транспорта получают одинаковую выгоду в размере 3,8 млрд рублей каждый: речники получают груз для транспортировки, а железнодорожники смогут сократить в 2 раза простои и отставания.

«Летом в направлении Азово-Черноморских портов на железной дороге формируются пробки и простои, возникает острая нехватка пропускной способности. Как следствие, железнодорожники несут убытки. Наша модель предлагает в летний период перевозить грузы по Волге, далее – по Волго-Донскому каналу в направлении портов Азовского и Черного морей. Речь идет о таких грузах, как зерно, удобрения, руда, уголь», – пояснил А. Лисин.

Источник: portnews.ru, 15.03.2024

ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ВОКЗАЛЫ. ТРАНСПОРТНО-ПЕРЕСАДОЧНЫЕ УЗЛЫ

Alstom совместно с консалтинговой компанией SLC создает в Великобритании новую компанию-оператора пассажирских перевозок

Компания Alstom, мировой лидер в сфере интеллектуального и устойчивого транспорта, планирует организовать новое пассажирское железнодорожное сообщение между Англией и Уэльсом. В партнерстве с консалтинговой компанией SLC будет создана новая компания-оператор, которая получит название Wrexham, Shropshire and Midlands Railway (WSMR).

Основная цель WSMR – прямое сообщение с Лондоном более чем 1,5 млн жителей городов Милтон-Кейнс, Нанитон, Вулверхэмптон, Шрусбери и ряда других. Отмечается, что численность населения в ближайшее десятилетие в этом регионе вырастет на 16%.

WSMR планирует организовать обращение пяти пар поездов с понедельника по субботу и четырех в воскресные дни. В Уэст-Мидлендсе

поезда нового оператора пойдут в обход Бирмингема, одного из самых загруженных узлов на сети британских железных дорог, по линии Sutton Park, которая в настоящее время используется только для грузового движения.

В случае одобрения обращения, поданного Alstom и SLC в Office of Rail and Road (ORR), WSMR будет осуществлять перевозочную деятельность уже с начала 2025 г. Благодаря этому будет создано около 50 новых рабочих мест преимущественно в Северном Уэльсе и Уэст-Мидлендсе.

Источник: alstom.com, 14.03.2024 (англ. яз.)

В 2024 г. пассажиропоток DSB уже вырос на 7% (Дания)

Национальный железнодорожный оператор Дании, Danske Statsbaner (DSB), начал 2024 г. на высокой ноте, и в первые два месяца года наблюдался заметный рост числа поездок на поездах. Согласно опубликованным DSB данным, в январе и феврале было зарегистрировано в общей сложности 26,9 млн поездок, что на 7% больше по сравнению с соответствующим периодом 2023 г.

Йенс Вишольм, коммерческий директор DSB, выразил оптимизм по поводу этой тенденции, заявив: «В настоящее время мы наблюдаем значительный рост как региональных перевозок, S-trains (или S-tog – система пригородно-городских поездов агломерации Копенгагена), так и поездок через пролив между островами Лолланн и Зеландия на востоке и островами Лангеланн и Фюн на западе. Позитивно, что все больше клиентов выбирают поезд, и мы ожидаем, что эта тенденция сохранится в 2024 г. Ожидается, что тенденция увеличения числа клиентов по сравнению с предыдущим годом сохранится. В 2023 г. DSB зафиксировала в общей сложности 162 млн поездок, что на 9% больше, чем в 2022 г., с поправкой на передаваемый трафик».

Примечательно, что поезда S-trains в Копенгагене стали значительным источником привлечения новых пассажиров, а количество поездок на них к 2024 г. увеличилось на 1,4 млн.

В поездах S-trains неизменно наблюдалось увеличение числа пассажиров по сравнению с предыдущим годом. Кроме того, поезда S-trains сохранили исключительно высокие показатели пунктуальности, превысив 96% к настоящему времени в 2024 г. Пунктуальность измеряется процентом клиентов, прибывающих в течение 2 минут и 59 секунд после запланированного времени прибытия.

Несмотря на такие проблемы, как снежная буря в начале января, пунктуальность в поездах дальнего следования и региональных перевозках

превысила целевой показатель в 75%. В феврале показатели пунктуальности достигли 81,3%. Продолжающиеся масштабные инфраструктурные работы, включая электрификацию, внедрение новой системы сигнализации и проекты по обновлению железных дорог по всей Дании, периодически создают проблемы с пунктуальностью в междугородних и региональных перевозках.

Источник: railtech.com, 15.03.2024 (англ. яз.)

Поезд между Ригой, Тарту и Таллином начнет курсировать в октябре

Эстонский перевозчик Elron планирует старт пассажирского сообщения между Ригой, Тарту и Таллином в октябре этого года, свидетельствует информация латвийского пассажирского перевозчика Pasazieru vilciens (PV). На уровне министерств достигнуто понимание между перевозчиками двух стран о сотрудничестве для реализации проекта. Уже известно, что на маршруте будет использоваться эстонский подвижной состав и латвийский персонал, а также то, что Эстония будет финансировать эти перевозки.

Поезд будет отправляться из Валги в Ригу вечером, а из Риги в Валгу утром. В Латвии состав сможет останавливаться в Валмиере, Цесисе, Сигулде и в Земитанах.

Пока же идет процесс сертификации поездов эстонского перевозчика и разрешений использовать их на территории Латвии, а также на инфраструктуре латвийской железнодорожной компании Latvijas dzelzceļš. Сейчас представители двух стран согласовывают расписание движения и прочие нюансы.

Ранее министры стран Балтии заключили соглашение о необходимости пассажирского сообщения между Вильнюсом, Ригой и Таллином до тех пор, пока не закончен проект Rail Baltica. В 2021 г. между Таллином, Ригой и Вильнюсом был пущен тестовый экспресс. В свою очередь, 27 декабря 2023 г. литовский железнодорожный перевозчик Lietuvos geležinkeliai начал выполнять рейсы между Вильнюсом и Ригой.

Источник: kontekst.lv, 12.03.2024

РЖД рассчитывают на рост перевозок пассажиров до не менее 1,3 млрд человек в год

РЖД прогнозируют рост ежегодного пассажиропотока до не менее 1,3 млрд человек к 2030 году. Об этом сообщил глава холдинга Олег Белозёров

в ходе правительственного часа в Госдуме.

«Прогнозные оценки ежегодного роста пассажиропотока показывают, что за шесть лет он еще увеличится на 100 млн человек. Пассажирский комплекс к 2030 году должен обеспечивать обслуживание и перевозку не менее 1 млрд 300 млн пассажиров в год», – сказал Белозёров.

Глава РЖД подчеркнул, что количество пассажиров поездов дальнего следования за 2023 год превысило уровень доковидного 2019 года почти на 5% и составило 122 млн человек.

Говоря о новом сегменте пассажирских перевозок – железнодорожном туризме, Белозёров подчеркнул, что РЖД намерены к 2030 году увеличить показатели в этой сфере до 3 млн человек в год.

Глава РЖД также рассказал про применение технологий искусственного интеллекта на железных дорогах. «Например, на Урале и в Поволжье реализуем пилотный проект по онлайн-бесконтактной оплате проезда с использованием геолокации», – сообщил Белозёров.

Пассажиропоток на сети РЖД по итогам 2023 года вырос на 5,4% и достиг 1,2 млрд человек.

Источник: tass.ru, 13.03.2024

Туристический ретропоезд из Туапсе в Абхазию возобновит работу с 1 мая

Туристический ретропоезд, оформленный в стилистике 70-80-х годов прошлого века, возобновит движение между Туапсе и Абхазией с 1 мая. Об этом сообщила Ассоциация туроператоров России.

«Поезд №927/928 будет курсировать по 7 октября включительно», – говорится в сообщении со ссылкой на РЖД.

Ретропоезд сформирован из 10 вагонов, билеты уже появились в продаже. В частности, стоимость проезда из Сочи до Гагры составит от 805 рублей, из Туапсе до Гагры – от 875 рублей (минимальная цена указана на проезд в общем вагоне).

Для тех, кто выбирает такой способ путешествия в Абхазию и обратно, пограничные и таможенные формальности на российско-абхазской границе пройдут незаметно и точно по времени.

Ранее со ссылкой на Северо-Кавказскую железную дорогу сообщалось, что в составе туристического поезда, маршрут которого является сезонным, есть вагон-ресторан, в котором на выбор предлагаются блюда не только русской, но и абхазской кухни – аджапсандал, акутеицарш (курица под ореховым соусом), шашлык. Во время поездки пассажиры могут оформить

экскурсии к различным достопримечательностям Абхазии, в частности, к озеру Рица, в Новый Афон, Пицунду или обзорную экскурсию по Гагре.

Источник: tass.ru, 15.03.2024

На Дальнем Востоке подготовили детские железнодорожные туры во Владивосток

Филиал АО «ФПК» разработал новые программы экскурсий в рамках проекта «Вагон знаний» на Дальневосточной железной дороге. В них входит путешествие по Владивостоку и знакомство с разнообразными профессиями.

Сообщается, что «путешествуя из Хабаровска в столицу Приморского края <...> школьники посетят одно из старейших судостроительных предприятий региона – «Дальзавод». Познакомятся со студентами Морского государственного университета, узнают про востребованные специализации и посетят учебно-тренажерный центр подготовки водолазов. Отправиться можно 27-30 марта и 24-27 апреля».

Кроме того, по программе «Владивосток – город сильных!» дети посетят визит-центр музея «Владивостокская крепость», Ворошиловскую батарею, пройдут по подземелью Форты № 7. Школьники узнают, как работают спасатели в специализированной части МЧС России, как тренируют служебных собак в Центре кинологической службы. Отправления 28 апреля – 1 мая, 9-12 мая.

Проект «Вагон знаний» реализуется на ДВЖД с 2020 года. Как сообщили представители ФПК, за все время работы по проекту перевезли 3,666 тыс. детей.

Источник: tass.ru, 14.03.2024

РЖД запустят «поезд-отель» по маршруту «Две губернии»

«Российские железные дороги» запустят новый туристический поезд №921/922 «Две губернии», сообщается в телеграм-канале РЖД.

Он будет ходить по круговому маршруту Москва – Липецк – Воронеж – Москва. В первый рейс состав отправится 8 мая, а вернется 11 мая.

Путешествие пройдет в формате «поезд – отель»: ночь в пути, а днём – экскурсии. За два дня туристы смогут побывать в природном парке чудес «Кудыкина гора», попробовать знаменитую минеральную воду из Липецкого бювета, узнать о развитии русского судостроения и посетить Адмиралтейскую

площадь в Воронеже и многое другое.

Источник: interfax.ru, 14.03.2024

Литературный поезд «По следам писателей» запустят из Нижнего Новгорода в Арзамас

Литературный поезд «По следам писателей» будет возить туристов по Горьковской железной дороге (ГЖД) с 21 по 28 марта, сообщает пресс-служба ГЖД.

Пригородный тематический поезд будет курсировать по маршруту Нижний Новгород – Арзамас в период весенних школьных каникул. В состав литературного поезда входят ретро-паровоз и новые вагоны.

«Проект «По следам писателей» призван помочь школьникам и их родителям увлекательно, а также интеллектуально провести весенние каникулы. Туристы во время поездки смогут посетить дома-музеи Максима Горького и Аркадия Гайдара. Также для них подготовлена уникальная иммерсивная программа с театральными зарисовками, квест по старинным пешеходным улицам города и чаепитие с традиционными арзамасскими пирогами», – говорится в сообщении.

Источник: ria.ru, 14.03.2024

Железнодорожный перевозчик разработал постное меню

В ближайшие 40 дней, с 18 марта по 4 мая включительно, в поездах дальнего следования и «Сапсанах» наряду с обычной пищей предлагают меню для тех, кто постится. Пресс-служба ФПК отдельно подчеркивает, традиционное и детское меню, которое включает в себя супы, салаты, горячие блюда из мяса и рыбы и десерты продолжает действовать.

А в постное меню введены овсяная каша с сухофруктами, гречневая каша с грибами и луком, щи из свежей капусты, печеное яблоко с грецкими орехами и медом. В вагонах-бистро поездов «Сапсан» путешественникам предлагают суп на грибном бульоне, картофельные зразы с грибами, котлеты из тертого картофеля или ассорти из постных пирожков.

Источник: rzd-partner.ru, 18.03.2024

ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ

CAF получила контракт на поставку 10 пригородных поездов для оператора Qbuzz, входящего в группу FS (Нидерланды)

Оператор Qbuzz предоставляет услуги общественного транспорта в регионе Гронинген-Дренте, городе Утрехт и в регионе между Утрехтом и Роттердамом. Контракт также включает обеспечение запасными частями новых поездов, поставка которых начнется с 2028 г.

Новые поезда CAF будут оснащены системой Европейской системой управления движением поездов (ETCS).

Каждый поезд будет состоять из 3 вагонов и курсировать со скоростью до 160 км/ч, перевозя до 350 пассажиров.

Эти инвестиции являются частью инициативы по улучшению общественного транспорта в Южной Голландии путем внедрения более устойчивых услуг на линиях, оснащенных Европейской системой управления железнодорожным движением (ERTMS). В частности, новые поезда будут курсировать на линии между городами Дордрехт и Гелдермальсен, где они заменят подвижной состав, не оснащенный ERTMS.

Новый контракт основан на успешной работе компании CAF в Нидерландах, включая контракты с оператором Nederlandse Spoorwegen (NS) на поставку более 200 пригородных поездов.

Источник: railway-news.com, 18.03.2024 (англ. яз.)

Федеральное управление транспорта Швейцарии одобрило использование нового двухэтажного поезда

Федеральное управление транспорта Швейцарии (FOT) выдало бессрочное разрешение на использование нового двухэтажного поезда для междугородних перевозок Швейцарскими федеральными железными дорогами (SBB).

В ответ на директивы Федерального суда FOT провело всестороннюю оценку доступности нового двухэтажного поезда для лиц с ограниченными возможностями. Было установлено, что необходимые критерии, позволяющие этой демографической группе пользоваться поездом самостоятельно, были соблюдены.

Тесно сотрудничая со Швейцарскими федеральными железными дорогами (SBB) и Alstom (ранее Bombardier), FOT контролирует интеграцию

нового программного обеспечения для торможения и систем автоматического управления поездами в новый двухэтажный поезд, предназначенный для поездов на дальние расстояния. Эти обновления требуют получения нового разрешения на эксплуатацию. В процессе утверждения FOT тщательно соблюдала директивы, изложенные в постановлении Федерального суда от декабря 2021 г. Эти директивы включают обеспечение того, чтобы все подъездные пандусы, ведущие к вагонам поезда, имели установленный максимальный уклон в 15%. Кроме того, FOT привлек независимого эксперта для тщательной оценки пригодности поезда для людей с ограниченными возможностями, которые передвигаются в общественных местах с помощью инвалидных колясок.

В соответствии с мандатами, установленными Федеральным судом, FOT выдало бессрочное разрешение на эксплуатацию поезда. Однако примечательно, что срок действия текущего разрешения на эксплуатацию истекает после 2024 г., что свидетельствует о неизменной приверженности мониторингу и обеспечению соблюдения стандартов доступности в транспортной инфраструктуре Швейцарии.

Источник: railtech.com, 15.03.2024 (англ. яз.)

Британский оператор GTR наращивает парк электропоездов семейства Electrostar

Британская лизинговая компания Porterbrook приобрела у оператора Greater Anglia 30 электропоездов серии 379 семейства Electrostar, построенных Bombardier, чтобы передать их в аренду оператору Govia Thameslink Railway (GTR) для удовлетворения растущего спроса на перевозки в сообщении Great Northern (рис. 2).



Рис. 2. Электропоезд серии 379 семейства Electrostar

Эти электропоезда, произведенные начиная с 2011 г., пригодны для эксплуатации в течение по крайней мере двух следующих десятилетий.

Оператор GTR обслуживает 236 станций и выполняет 18% объема пассажирских перевозок в стране.

Оператор Greater Anglia отказался от дальнейшей эксплуатации электропоездов Electrostar, поскольку пополнил свой парк новыми поездами Aventra постройки Alstom и FLIRT производства компании Stadler.

Источник: zdmira.com, 15.03.2024

Porterbrook и GB Railfreight заказали 50 грузовых вагонов у Greenbrier (Великобритания)

Операторы Porterbrook и GB Railfreight планируют расширить свои грузовые мощности в Великобритании, заказав 50 новых полувагонов производства Greenbrier.

Данный заказ знаменует продолжение инвестиций в сектор грузовых железнодорожных перевозок, в дополнение к существующим 100 интермодальным вагонам и 50 полувагонам вагонам, поставляемым в железнодорожную сеть Великобритании с 2022 г.

Новые вагоны, которые придут в Великобританию в III квартале 2024 г. и призваны заменить устаревшие, а также позволят увеличить пропускную способность железных дорог страны.

Поддерживая ожидаемый рост грузоперевозок в строительном секторе, GB Railfreight будет эксплуатировать эти вагоны для перевозки сыпучих строительных материалов, таких как балласт и камень.

По словам коммерческого директора GB Railfreight Лиамы Дэйя, каждый из этих новых полувагонов может перевозить до 77 тонн сыпучих материалов, что означает, что один поезд GB Railfreight поможет убрать с автодорог до 129 грузовых автомобилей, приближая Британию к целевому показателю по сокращению выбросов.

Данные Управления автомобильных и железнодорожных перевозок Великобритании (ORR) показывают, что объемы перевозок в строительстве увеличились на 16%, достигнув с 1 июля по 30 сентября 2023 г. 1,44 млрд нетто тонно-километров, что является самым высоким значением за все время учета. Эти данные в сочетании с амбициозной целью правительства к 2050 г. увеличить объем железнодорожных перевозок как минимум на 75% означают, что для отрасли существует отличный сценарий роста.

Источник: globalrailwayreview.com, 15.03.2024 (англ. яз.)

EuroMaint открыла в Швеции центр технического обслуживания поездов

Шведская компания EuroMaint, купленная в 2019 г. испанской группой CAF, открыла в городе Несшё центр технического обслуживания подвижного состава, в том числе поездов, которые CAF поставляет лизинговой компании АВ Transitio для обслуживания сети региональных сообщений Krösatågen на юго-западе этой скандинавской страны.

Базовый контракт, заключенный АВ Transitio и CAF в рамках соглашения от 2014 г., предусматривает поставку 20 четырехвагонных электропоездов и восьми поездов с комбинированным приводом, состоящих из трех пассажирских вагонов и вагона с силовой установкой, которая работает на биодизельном топливе. В качестве опциона предусмотрена поставка еще 19 электропоездов и семи с комбинированным приводом. Стоимость базового контракта превышает 250 млн евро, в случае использования всех опционов эта величина почти удвоится.

Центр построен на площади 35 тыс. м², включает парк отстоя и здание депо площадью 7500 м², в котором оборудованы пять путей, в том числе путь, оснащенный автоматической моечной установкой и противообледенительной системой для обработки поездов в зимний период. Своевременное снабжение запасными частями обеспечит автоматическая система управления запасами, для которых выделены складские помещения площадью 130 м². Центр ориентирован на использование электроэнергии, выработанной из возобновляемых источников, экологически чистых материалов, на контроль за потреблением водных ресурсов и минимизацию транспортных перемещений.

Источник: zdmira.com, 13.03.2024

Первый из пяти заказанных CAF электропоездов прибыл на Майорку

Оператор железных дорог испанского острова Майорка Serveis Ferroviaris de Mallorca (SFM) в начале марта 2024 г. получил первый из пяти электропоездов колеи 1000 мм, заказанных испанской компанией CAF (рис. 3). Контракт стоимостью 54,6 млн евро, заключенный в феврале 2022 г., предусматривает поставку четырехвагонных поездов, рассчитанных на скорость движения 100 км/ч, а также их техническое обслуживание со снабжением запасными частями в течение 2 лет. Закупка на 90% финансировалась в рамках программы REACT-EU Европейской комиссии, нацеленной на восстановление после пандемии коронавируса.



Рис. 3. Первый из пяти заказанных CAF электропоездов прибыл на Майорку

В настоящее время выполняются ходовые испытания первого поезда. Ввод пяти электропоездов, рассчитанных на питание от контактной сети постоянного тока напряжением 1,5 кВ, в коммерческую эксплуатацию запланирован на июнь 2024 г. Каждый из них сможет перевозить более 500 пассажиров.

Новые поезда с алюминиевыми кузовами легче, чем поезда серии 8100, ранее поставленные CAF оператору SFM. При этом они на 4 м длиннее, а в вагонах по три двери с каждой стороны по сравнению с двумя в эксплуатируемых. Каждый поезд состоит из двух моторных вагонов с кабинами управления и двух промежуточных прицепных.

Поезда для оператора SFM созданы на базе подвижного состава колеи 1000 мм, построенного CAF для компании Euskotren – оператора железных дорог Страны Басков.

Источник: zdmira.com, 18.03.2024

Captrain Italia и Railpool заключили сделку по локомотивам TRAXX DC3 Last Mile

Итальянский грузовой оператор Captrain Italia объявил о заключении с лизинговой компанией Railpool договора купли-продажи с обратной арендой относительно 13 электровозов постоянного тока TRAXX DC3 с функцией Last Mile, позволяющей преодолевать короткие неэлектрифицированные участки, используя дизель небольшой мощности (рис. 4). Соглашение предусматривает приобретение локомотивов компанией Railpool у оператора Captrain Italia с последующей их передачей этому оператору в долгосрочную аренду. Изготовителем локомотивов семейства TRAXX является компания Alstom.



Рис. 4. Электровоз постоянного тока TRAXX DC3

По данным Captrain, сделка позволит ему повысить с 19 до 32 ед. парк DC3 TRAXX, арендованных у Railpool. Согласно соглашению, восемь локомотивов Captrain Italia получит во втором полугодии 2024 г. Компания Railpool должна обеспечить в полном объеме техническое обслуживание этого парка.

Для Railpool соглашение подтверждает упрочение позиций компании на итальянском рынке как ведущего игрока в сфере услуг лизинга с самым крупным парком локомотивов DC3 семейства TRAXX с функцией Last Mile. Суммарный парк электровозов и гибридных локомотивов компании Railpool превышает 600 ед.

Источник: zdmira.com, 19.03.2024

Испанские производители фиксируют разнонаправленную динамику в притоке заказов в железнодорожном сегменте

Так, активно получавшая ранее заказы на подвижной состав CAF в отчетности указала, что за 2023 год заключила новые контракты в железнодорожном сегменте (подвижной состав, сервис, комплексные проекты) на уровне 3,5 евро млрд, что на 35% ниже объемов контрактации годом ранее. При этом компания существенно расширила свое портфолио – к ней в 2022 году отошли бывшие активы Alstom/Bombardier Transportation вместе с двумя платформами поездов Coradia Polyvalent и Talent 3. В результате положительная динамика в портфеле заказов была поддержана в основном сегментом автобусов. Общая выручка CAF за 2023 год составила 3,8 млрд евро (+21% к 2022), маржинальность – 4,7% (+0,3 п.п.).

В свою очередь рекорд в поступлении заказов отмечает Talgo. За 2023 год компания получила контракты на рекордный объем в 2,1 млрд евро. Это в 4 раза больше, чем в 2021 году, а в 2022 году контрактации практически не было (всего на 59 млн евро). Ключевые заказы – опционы на 8 поездов для датской DSB и на 56 составов для немецкой DB. Также производитель ждет

завершения финальных формальных процедур по данному контракту в Египте. На фоне этого портфель заказов Talgo достиг 4,2 млрд евро (+54% к концу 2022 года). Выручка компании по итогам года составила 652 млн евро (+39% к 2022), маржинальность – 11,7% (+1,2 п.п.). В то же время стоит учитывать, что сейчас идет проработка продажи компании – ожидается официальное предложение от венгерской Ganz-MaVag и ее согласование со стороны властей Испании.

Источник: rollingstockworld.ru, 13.03.2024

Первые локомотивы производства компании Toshiba прибыли на Тайвань

Первые три из 68 шестиосных локомотивов серии E500 постройки японской компании Toshiba Infrastructure Systems & Solutions (TISS) 5 марта 2024 г. прибыли в порт Хуалянь на восточном берегу острова Тайвань.

В октябре 2019 г. Банк Тайваня заключил с компанией TISS контракт на сумму 11 млрд новых тайваньских долл. (около 388 млн долл. США) на поставку электровозов и запасных частей для государственной железнодорожной корпорации Taiwan Railway. TISS собирает локомотивы в Японии.

Электровозы адаптированы к местному климату, включая проливные дожди, ураганный ветер и температуру воздуха свыше 40°C. Они оснащены оборудованием связи стандарта 4G, необходимым для передачи данных автоматического диагностирования неисправностей, никелевыми аккумуляторными батареями производства французской компании Saft.

Корпорация Taiwan Railway планирует задействовать локомотивы, рассчитанные на скорость движения до 140 км/ч, на линиях колеи 1067 мм, электрифицированных на переменном токе напряжением 25 кВ и частотой 60 Гц. Электровозы могут использоваться как в грузовом, так и в пассажирском сообщении, в том числе для тяги междугородных поездов Tze-Chiang, курсирующих с ограниченным числом остановок между столицей Тайбэй и рядом крупных городов.

Испытания локомотивов, заказанных для Тайваня, начались в сентябре 2023 г.

Источник: zdmira.com, 14.03.2024

В Японии запустили в эксплуатацию высокоскоростные поезда новой серии E8

В субботу в Японии запущен в эксплуатацию первый поезд Shinkansen новой серии E8 (рис. 5). Семивагонный состав на скорости до 300 км/ч проследовал от станции Синдзё в префектуре Ямагата до вокзала в Токио.



Рис. 5. Первый поезд Shinkansen новой серии E8

Максимальная эксплуатационная скорость поездов Shinkansen Series E8 составляет 300 км/ч. Каждый поезд будет состоять из 7 вагонов: пяти моторных и двух прицепных. Для защиты от сильного снегопада тележки поездов оснащены системами подогрева для растапливания снега. Для уменьшения веса кузов вагона изготовлен из алюминиевого сплава, поезд оснащен одноштанговыми малошумными токоприемниками. Поезда могут работать на переменном токе с напряжением 20 кВ или 25 кВ. Изготавливают новые составы на предприятиях Kawasaki Railcar и Hitachi Rail.

Общая пассажироместимость поезда составляет 355 человек. 7 вагонов будут разделены на два класса обслуживания: 1 вагон с 26 местами первого класса и 6 вагонов с 329 местами второго класса. В стандартных вагонах создана солнечная атмосфера с сиденьями желто-оранжевого оттенка. Сиденья в вагоне первого класса выполнены в зеленом цвете, вдохновленным рекой Могами и горой Гассан в префектуре Ямагата. Под каждым креслом во всех вагонах размещены электрические розетки.

В 2020 году национальный японский перевозчик JR East заказал у Kawasaki Railcar Manufacturing и Hitachi Rail 17 электропоездов Shinkansen Series E8, однако в 2022 году объем закупки решили сократить до 15 из-за снижения пассажиропотока в связи с пандемией Covid-19. Все 15 составов Series E8 должны быть поставлены перевозчику до 2026 года. По плану они должны будут постепенно заменить поезда серии E3, эксплуатирующийся с 1997 года. Класс E8 будет эксплуатироваться на двух линиях Синкансэн: Тохоку, где сможет развивать максимальную скорость в 300 км/ч, и Ямагата, где скорость будет ограничена 130 км/ч.

Бразильская компания VLI закупает восемь тепловозов постройки Progress Rail

Бразильская логистическая компания VLI заключила с компанией Progress Rail (входит в состав корпорации Caterpillar) контракт на поставку восьми тепловозов EMD SD70ACe-BB (рис. 6). Восьмиосные локомотивы колеи 1000 мм оснащены дизельными двигателями серии 710 и асинхронным тяговым приводом. Они пополняют парк тягового подвижного состава, эксплуатируемого в Юго-восточном коридоре железной дороги Centro-Atlântica, который соединяет экономически развитые регионы Бразилии – штаты Минас-Жерайс и Сан-Паулу с портом Сантус и используется для перевозки полезных ископаемых и сельскохозяйственной продукции. Строить тепловозы будет завод компании Progress Rail в бразильском городе Сети-Лагоас. Поставка намечена на конец 2025 г.



Рис. 6. Тепловоз EMD SD70ACe-BB

В начале марта 2023 г. VLI подписала контракт с компанией Wabtec на поставку девяти тепловозов ES43BBI семейства Evolution.

Источник: zdmira.com, 15.03.2024

Indian Railways (IR) ввела в эксплуатацию 10 электропоездов Vande Bharat в один день

Национальный перевозчик сообщает, что новая партия поездов второго поколения приступила к коммерческим рейсам на 10 междугородних маршрутах во вторник. Их максимальная скорость ограничена 130 км/ч из-за состояния инфраструктуры. С учетом новых машин в Индии курсирует 51 такой поезд на 45 направлениях.

Vande Bharat – первый электропоезд собственной индийской разработки, выпускается с 2019 года в рамках программы Make in India. Производство организовано на принадлежащей IR площадке ICF в Ченнаи и заводе BEML

в Бангалоре. Изначально ICF планировала выпустить 75 поездов к августу 2023 года, но мощности не позволили выполнить заказ в срок.

Vande Bharat должен стать одной из самых массовых платформ поездов в мире. Так, у консорциумов «Трансмашхолдинга» и RVNL, Titagarh Wagons и BHEL, а также Alstom заказано суммарно 300 таких поездов. Анонсирована закупка еще 400-450 машин.

Источник: rollingstockworld.ru, 15.03.2024

Проект скоростных электропоездов Vande Bharat в Индии: последние новости

Завод Integral Coach Factory (ICF) в Ченнаи, где сейчас производятся составы Vande Bharat с сидячими местами, объявил тендер на разработку новых тележек, которые позволят поездам Vande Bharat развивать скорость до 200 км/ч. По условиям тендера, срок службы тележек должен составлять 35 лет, при этом диаметр колеса тележки (952 мм) не должен быть изменен. Длина всего состава из 12 вагонов с новыми тележками будет составлять 288 м. Максимальная осевая нагрузка для всех типов вагонов с новыми тележками не должна превышать 17 тонн. Подрядчик должен будет разработать 3D-модель новых тележек с тяговыми двигателями и представить все отчеты по структурным и динамическим испытаниям новой модели. Составы с новыми тележками, которые смогут разогнаться до 200 км/ч, планируется эксплуатировать на участке высокоскоростной линии Мумбаи-Ахмадабад – от Сурата до Белिमоры.

12 марта в присутствии премьер-министра Индии Нарендра Моди на сеть было запущено сразу 10 новых составов Vande Bharat. Новые составы будут работать на 6 маршрутах: Дели – Катра, Дели – Варанаси, Мумбаи – Ахмадабад, Майсуру – Ченнаи, Касарагод – Тируванантапурам и Вишакхапатнам – Секундерабад. Таким образом, общее количество поездов Vande Bharat, находящихся в эксплуатации, достигло 51 единицы. Всего в течении 15 лет планируется построить до 450 поездов Vande Bharat.

Индийская BEML представила новый кузов Vande Bharat со спальными вагонами. Презентация прошла на заводе компании в Бангалоре. Ожидается, что первый спальный поезд Vande Bharat будет завершен в ближайшие месяцы. Первый прототип такого состава будет состоять из 16 вагонов: 11 вагонов с тремя спальными ярусами, 4 вагона с двумя ярусами и 1 одноярусный вагон. Пассажировместимость поезда составит 823 человека. Министр железных дорог Индии Ашвини Вайшнав, присутствовавший на презентации, заявил

о планах произвести 10 поездов Vande Bharat со спальными вагонами на площадке BEML.

Источник: timesofindia.indiatimes.com, 16.03.2024

Российско-индийское СП работает над проектом дизайна поездов Vande Bharat со спальными вагонами

Компания Kinet Railway Solutions (совместное предприятие «Трансмашхолдинга» и индийской RVNL) опубликовала рендеры возможного экстерьера и интерьера поездов для национального перевозчика Indian Railways (рис. 7). Первые прототипы должны быть выпущены в 2025 году. Поезда будут рассчитаны на эксплуатационную скорость 160 км/ч.



Рис. 7. Проектный дизайн поездов Vande Bharat со спальными вагонами

По экстерьерам проект отличается от текущего исполнения поездов Vande Bharat в части маски поезда. Касательно интерьера Kinet Railway Solutions опубликованы проекты салона некупейных вагонов с трехъярусными спальными местами.

Соответствующий один из крупнейших контрактов в мире – на поставку 120 электропоездов (1920 вагонов) с их производством в Индии – был заключен осенью прошлого года. Предполагается также 35-летнее обслуживание подвижного состава, а общая стоимость сделки будет достигать 6,5 млрд долл.

Источник: topocle.ru, 18.03.2024

«Новотранс» готовится к выходу на рынок производства грузовых вагонов

Планы создания производства оператор анонсировал в прошлом году, а в конце декабря на заводе в Бийске были выпущены первые полувагоны: ранее там действовало вагоноремонтное депо «Новотранса». Тогда же на сайте РС ФЖТ появился запрос на проведение испытаний полувагонов с разгрузочными люками модели 12-6774, производимыми в Бийске.

На сайте оператора уже оформлена страница Бийского вагоностроительного завода. В «Новотрансе» отмечали, что производство приоритетно создается для компенсации собственного выбывающего парка. В то же время действие клейм на ремонт в Бийске было отозвано, ремонтные мощности позволяли обслуживать 1000 вагонов в месяц.

У «Новотранс» в оперировании сейчас находится 25 тыс. полувагонов. Также у компании действует 4 крупных вагоностроительных предприятия, в том числе открывшийся в 2023 году Балтийский вагоноремонтный завод.

Источник: rollingstockworld.ru, 14.03.2024

Демиховский машиностроительный завод (ДМЗ) планирует в 2024 году выпустить почти 700 новых вагонов электропоездов

Объем заказов на треть больше, чем в прошлом году. «Это полная загрузка наших мощностей», – указал Владимир Чекалин, гендиректор ДМЗ, в интервью РЖД ТВ. При этом ранее входящий в «Трансмашхолдинг» (ТМХ) завод отмечал, что и выпуск в 2023 году был значительно выше, на 23%, чем годом ранее. По словам Владимира Чекалина, на 2024 год также вдвое увеличены заказы по ремонту.

К выпуску запланированы электропоезда переменного тока ЭПЗд, а также постоянного тока ЭП2Д и ЭП2ДМ. Последний является модернизированной версией ЭП2Д, сертифицированной в прошлом году и уже выпущенной в количестве 178 вагонов.

На этой неделе замначальника Центра по корпоративному управлению пригородным комплексом РЖД Руслан Лисневский в интервью «Гудку» сообщил, что в 2024 году национальный перевозчик планирует у ДМЗ закупить 122 вагона ЭПЗД и 64 вагона ЭП2Д (27% от всех заказов завода). Значительный объем поставок ожидается и для Центрального транспортного узла, где такие поезда эксплуатирует «Центральная пригородная пассажирская компания» (ЦППК).

Источник: rollingstockworld.ru, 15.03.2024

Локомотивы не тянут

Из отчетности ОАО РЖД следует, что у монополии возникли сложности с сервисом локомотивов: число поездов, отставленных от движения из-за «недосодержания парка локомотивов», за 2023 год выросло более чем вдвое.

В ОАО РЖД подтверждают наличие проблем. В сервисных предприятиях говорят, что начали производить превентивную замену критических деталей – это должно снизить число неисправностей. Аналитики отмечают нехватку комплектующих и персонала у сервисных организаций и не видят перспектив быстрого улучшения ситуации.

Число поездов, отставленных от движения из-за проблем с локомотивами, заметно выросло в 2023 году, следует из раскрытия информации ОАО РЖД по форме 9г-8. В первую очередь это касается числа поездов, отставленных по причине 22 – «отсутствие или ожидание локомотива перевозчика из-за недосодержания эксплуатируемого парка локомотивов к установленному плану по видам движения». Оно выросло в 2,4 раза, до 42,6 тыс.

Проблема отсутствия или ожидания локомотивных бригад (причина 23), которая неоднократно подчеркивалась участниками рынка как чрезвычайно значимая, в 2023 году проявилась не так остро: число простоев по этой причине сократилось на 15,7%, до 3,7 тыс.

Из-за большого объема ремонта локомотивов и их длительного нахождения у сервисных компаний возможности вывоза груза уменьшаются, отмечают в ОАО «РЖД».

«ОАО «РЖД» формирует план перевозок исходя из определенного уровня технической готовности локомотивов, то есть доли времени, когда они должны находиться в работоспособном состоянии, – сообщают в монополии. – Однако по не зависящим от компании причинам этот показатель не выполняется». Особенно сильно, добавляют в ОАО «РЖД», ситуация обострилась в четвертом квартале 2023 года.

В интервью «Ъ» замгендиректора ОАО «РЖД» Алексей Шило отмечал, что из-за системных проблем в содержании локомотивов по вине сервисных компаний на Восточном полигоне не удалось перевезти около 2 млн тонн грузов, хотя проблемы с импортозамещением и персоналом у предприятий вполне объективны. Замдиректора ИПЕМ Владимир Савчук говорит, что важным остается фактор дефицита персонала, особенно высококвалифицированного, в первую очередь на Дальнем Востоке, где сотрудники «легко переходят к другим сетевым компаниям и крупным промышленным предприятиям».

В компании «ЛокоТех» (обеспечивает сервис локомотивов) поясняют, что получили под управление сервисный бизнес более десяти лет назад.

«За это время поменялся как сам парк, так и стандарты обслуживания техники, – говорят в компании. – В прежних условиях выполнять плановые показатели надежности локомотивов, заложенные в нашем основном договоре с заказчиком, возможности не было».

За последние два года были пересмотрены нормативно-техническая

документация, нормы расхода материально-технических ресурсов, численность персонала по каждому виду ремонта и серии локомотивов, говорят в «ЛокоТех». «Теперь на определенных видах обслуживания мы должны менять критичные товарно-материальные ценности независимо от их состояния, – отмечают в компании. – Например, щетки электрических аппаратов, износ которых давал нам большую долю отказов, или тормозные колодки, нагрузка на которые увеличилась из-за возросшего веса поездов. Превентивная замена этих позиций должна снизить количество возникающих неисправностей». В компании добавляют, что итоги эксперимента подведут во втором полугодии.

По мнению главного редактора Rollingstock Agency Сергея Белова, причин проблем с сервисом несколько. Во-первых, это значительный износ парка оборудования в ремонтных депо, который копился десятилетиями. Во-вторых, значительную часть парка составляют магистральные тепловозы платформы ТЭ116/ТЭ116У, которые производились в Луганске и содержат значительную долю компонентной базы, выпущенной на Украине. Первые локомотивы современных серий тоже имели приличную импортную составляющую. На фоне последних событий потребовалось создание аналогов, развитие соответствующих производств, отработка новых узлов – это время и люди.

Президент Национального исследовательского центра перевозок и инфраструктуры Павел Иванкин отмечает, что, исходя из прозвучавших прогнозов ОАО РЖД, в 2024 году ежедневно более двадцати поездов не будут обеспечены локомотивной тягой из-за низкокачественных регламентных работ. Он полагает, что в ближайшее время ситуация не улучшится, поскольку создается впечатление, что ОАО РЖД исчерпало возможности воздействовать на поставщиков локомотивов с целью ускорения ремонта.

Источник: kommersant.ru, 15.03.2024

Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов

Intelligent Wagon: более дешевая альтернатива цифровой автосцепке?

Более простая и доступная альтернатива функциям силовой передачи и передачи данных цифровой автоматической сцепки (DAC) была разработана британской компанией Railfreight Consulting. После успешного завершения испытаний концепции с использованием шести вагонов и маневрового локомотива компания сообщила о значительном интересе со стороны

британского сектора железнодорожных грузовых перевозок к системе Intelligent Wagon (IW). Новая система обеспечивает в режиме реального времени мониторинг показателей работы вагонов и компонентов, предупреждая машиниста или центр управления в случае возникновения неисправности, которая представляет угрозу для безопасной эксплуатации. Проект IW берет свое начало в работе, проделанной Railfreight Consulting для Совета по безопасности и стандартам на железнодорожном транспорте (RSSB) по исследованию экономического обоснования оснащения британского парка вагонов, насчитывающего 12,5 тыс. вагонов, цифровой автоматической сцепкой. В результате исследования был сделан вывод, что британская отрасль железнодорожных грузоперевозок не нуждается в новом дорогостоящем сцепном устройстве, таком как DAC, высокая цена которого уже вызывает беспокойство у некоторых грузовых операторов материковой части Европы. В публикации представлены преимущества системы IW, принцип ее действия, а также широкий спектр ее применения на грузовых вагонах для обеспечения безопасности и эффективности железнодорожных грузовых перевозок. Первоначально компания Railfreight Consulting выбрала для демонстрации три приложения мониторинга: сход с рельсов, состояние загрузки, уведомление о состоянии тормозов. Потенциально IW может применяться для управления противоюзной защитой, дистанционного мониторинга состояния, измерения тормозного давления, измерения пробега вагона, измерения износа тормозов и колес, определения местоположения по GPS, обеспечения правильной загрузки контейнеров, контроля закрытия разгрузочных люков хоппера и др.

Источник: International Railway Journal. – 2024. – № 3. – P. 25-27 (англ. яз.)

БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ

В Бельгии поезд сошел с рельсов после столкновения с краном

Серьезная авария произошла ночью 12 марта на сети бельгийской железной дороге между Антверпеном и Гентом. В ней участвовали два пассажирских поезда и кран распорядителя железнодорожной инфраструктуры Бельгии – Infrabel. Два человека получили ранения, ущерб значительный.

Недалеко от места Бельзеле, пустой пассажирский поезд, направлявшийся в Гент столкнулся с краном Infrabel, который стоял на велосипедной дорожке рядом с железнодорожными путями. В результате чего стрела крана наклонилась над путями.

После столкновения поезд сошел с рельсов. Кроме того, были серьезно

повреждены рельсы, тросы и стрела крана. Оператору крана удалось вовремя покинуть его. Машинист поезда и его коллега получили незначительные травмы.

Второй поезд, следовавший со стороны Антверпена и полный пассажиров, также пострадал в результате инцидента. К счастью, этот поезд не столкнулся ни с одним из других транспортных средств, в результате чего его пассажиры не пострадали. Этот поезд был эвакуирован вскоре после аварии.

Infrabel сообщает, что повреждены пути, 200 м контактной сети и несколько опор контактной сети.

Источник: railtech.com, 13.03.2024 (англ. яз.)

Профсоюзы в США считают беспилотные рельсовые экипажи Parallel Systems небезопасными

В рамках общественных слушаний они призвали федеральную железнодорожную администрацию FRA отменить или ограничить планируемые испытания новой технологии подвижного состава в штате Джорджия.

Так, вице-президент Братства машинистов и железнодорожников BLET Винс Верна считает, что у беспилотных экипажей не решены проблемы оперативного реагирования на появление людей в полосе отвода. Кроме того, аккумуляторы могут создать проблемы при тушении пожара в случае схода с рельсов.

В свою очередь руководитель службы безопасности профсоюза SMART-TD Джаред Кэссити заметил, что ПО экипажей уязвимо к кибератакам и не имеет защиты от выезда на занятый путь. Также экипажи не могут издать громкий звуковой сигнал для автомобилистов на переезде.

В то же время на данный момент FRA получила 19 письменных отзывов на программу испытаний от различных организаций и официальных лиц, большинство из них положительные.

Источник: rollingstockworld.ru, 14.03.2024

В июле 2024 г. вступит в силу ГОСТ 35025-2023 «Производство железнодорожного назначения. Инспекторский контроль. Требования к инспекторским центрам»

Межгосударственный стандарт, разработанный ООО «Транс ТТ», устанавливает требования к инспекторским центрам, уполномочиваемых

владельцем инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования на проведение инспекторского контроля продукции железнодорожного назначения и процесса ее производства в соответствии с ГОСТ 32894-2014.

Целью разработки ГОСТ 35025-2023 является установление единых требований к организациям, осуществляющим инспекторский контроль (инспекторские центры), а также порядка признания организаций в качестве инспекторских центров для межгосударственного и национального регулирования деятельности по инспекторскому контролю, путем подтверждения их компетентности в данной области.

Применение ГОСТ 35025-2023 позволит структурировать работу владельца инфраструктуры и инспекторских центров на национальном и на межгосударственном уровнях. Благодаря введению единых требований для инспекторских центров станет возможно взаимное признание результатов инспекторского контроля.

Источник: opzt.ru, 15.03.2024

В региональном подразделении ООО «ВСМ-Сервис» депо Екатеринбург было успешно проведено первое техническое обслуживание электропоезда «Финист» ЭС104-005

Благодаря комплексному подходу и профессионализму специалистов, были выполнены необходимые операции по проверке и ремонту различных систем и узлов поезда.

Непосредственно в обслуживании принимали участие не только слесарный персонал депо, но и руководитель отдела ТО, техническую поддержку на поезде осуществлял ведущий инженер по ремонту, ответственный на локации за запуск сервисного обслуживания поездов ЭС104.

В ходе ТО были выявлены особенности обслуживания тягового оборудования российского производства. Результаты работ свидетельствуют о высоком качестве и точности выполнения технического обслуживания.

Данный опыт станет отправной точкой для дальнейшего обслуживания электропоездов этого типа, а также будет способствовать улучшению общей надежности и безопасности транспортной системы.

Источник: t.me, 16.03.2024

Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов

Ассоциация американских железных дорог высоко оценивает усилия железных дорог 1-го класса по повышению безопасности грузовых перевозок

Ассоциация американских железных дорог (AAR) опубликовала обновленную информацию о мерах, принятых грузовыми железными дорогами 1-го класса для повышения безопасности за 12 месяцев после разрушительного крушения грузового поезда Norfolk Southern (NS) в Восточной Палестине, штат Огайо, 3 февраля 2023 г. Сход с рельсов 50 вагонов, некоторые из которых перевозили винилхлорид, стал причиной масштабного пожара и эвакуации населения со значительной территории. Публикуется перечень мер, принятых железными дорогами 1-го класса после аварии для предотвращения подобных происшествий.

Источник: International Railway Journal. – 2024. – № 3. – P. 10 (англ. яз.)

ОРГАНИЗАЦИЯ ТРУДА, КАДРОВАЯ И СОЦИАЛЬНАЯ ПОЛИТИКА

Забастовка в финских портах может быть продлена, экспортеры обсуждают приостановку выплат зарплат работникам

Портовая индустрия Финляндии продолжает двухнедельную забастовку, организованную в знак протеста против объявленных новым правительством мер сокращения государственных расходов и планов реформирования рынка труда и сокращения системы социального обеспечения.

YLE News приводит оценки директора по логистике порта Хельсинки Весы Марттинена, согласно которым две недели забастовки приведут к сбоям в доставке 20 тыс. контейнеров и 10 тыс. грузовиков.

The Helsinki Times сообщает о предложении Конфедерации финской промышленности (ЕК) о вынужденной приостановке выплаты зарплат сотрудникам промышленных предприятий страны в связи с вероятностью продления забастовки, которая должна завершиться 25 марта, еще на две недели, если требования протестующих не будут удовлетворены.

С другой стороны, портал Railfreight.com со ссылкой на один из профсоюзов сообщил, что участники акции готовы прекратить ее досрочно, если правительство пересмотрит свои планы.

Комментируя предложение о приостановке выплаты зарплаты работникам промышленных предприятий, глава ЕК Юри Хякямиес сказал: «Говоря по-простому, зарплата платится за сделанную работу».

По оценкам ЕК, двухнедельная забастовка обойдется финской экономике примерно в 320 млн евро.

Источник: infranews.ru, 18.03.2024

Иностранцев пригласят на Восток

«Российские студенческие отряды» (РСО) и крупнейшие работодатели страны, включая ОАО «РЖД», готовы расширить взаимодействие со студентами из стран СНГ. Об этом шла речь во время Всемирного фестиваля молодёжи.

«Всемирный фестиваль молодёжи стал мировой площадкой по объединению молодых людей. Это именно та самая практическая дипломатия в действии, когда молодёжь устанавливает деловые связи, заводит дружбу», – отметил первый заместитель председателя комитета Госдумы по молодёжной политике, председатель правления РСО Михаил Киселёв.

РСО и ОАО «РЖД» намерены увеличить число студентов-иностранцев, которые будут работать на железной дороге. Планируется, что в следующем трудовом семестре в Россию приедут студенты из Казахстана, Республики Беларусь, Армении. Как правило, трудоустраивают иностранных участников на самые массовые позиции – монтеров пути и проводников.

«Железные дороги неразрывно связаны с движением студенческих отрядов, вы нам помогаете справляться с пиковыми нагрузками в перевозках, строить стратегические объекты. В 2023 г. на объектах холдинга трудились порядка 13 тыс. студентов. Во время трудового семестра ребята проявили себя настоящими людьми дела, равнодушными и готовыми отвечать за результат. В 2024 г. мы ставим перед собой амбициозную задачу – привлечь 18 тыс. студентов, в том числе и иностранных. Мы ежегодно трудоустраиваем более 7 тыс. выпускников, и однозначно могу сказать, что работники, которые прошли школу студенческих отрядов, состоятся и как профессионалы, и как управленцы», – подчеркнул начальник Департамента управления персоналом ОАО «РЖД» Сергей Саратов.

Источник: gudok.ru, 18.03.2024

ЦИФРОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

Компания PlanRadar представила новую платформу на основе технологии искусственного интеллекта, которая будет особенно полезна в сфере строительства

Новая система SiteView, разработанная компанией PlanRadar, с применением технологии искусственного интеллекта на базе 360-градусного захвата реальности, будет полезна как в сфере строительства, так и в процессе управления активами.

Отмечается, что на сегодняшний день компания PlanRadar является одним из лидеров рынка программного обеспечения для цифрового строительства, сферы недвижимости и управления объектами. Новая разработка дает возможность сотруднику при совершении обхода строительной площадки создавать высокоточный цифровой проект на основе технологии искусственного интеллекта, что дополнительно расширяет возможности платформы в области формирования документации, коммуникации и отчетности. Пользователи программы SiteView получают панорамные 360-градусные изображения объекта, при этом изображения в автоматическом режиме отображаются на двухмерном плане, создавая подробную визуальную запись активности на каждом этапе проведения строительных работ.

SiteView дает возможность в любой момент обратиться к архиву и сопоставить изображения, что позволяет обеспечить максимально высокий уровень прозрачности в ходе выполнения работ. Это дает возможность не только предотвратить недопонимание между участниками строительного процесса, но и сократить расходы на переделку и доработку. Кроме того, в новой системе предусмотрена функция сравнения, которая будет очень широко востребована, т.к. именно благодаря ей стало возможным сопоставить изображения, сделанные в две даты параллельно во время сборки, чтобы увидеть прогресс и на раннем этапе выявить отклонения.

Источник: globalrailwayreview.com, 14.03.2024 (англ. яз.)

Искусственный интеллект навёл порядок на китайской железной дороге

Оператор национальной сети китайских железных дорог – госкомпания China State Railway Group ввела протокол управления данными для искусственного интеллекта (ИИ) в 2022 году. Масштабные испытания начались

в 2023 году, результат впечатлил – железная дорога стала работать лучше, чем новая.

Система искусственного интеллекта обрабатывает объёмы данных и предупреждает ремонтные бригады о нештатных ситуациях в течение 40 минут с точностью до 95%. Рекомендации направлены на профилактику потенциальных проблем. ИИ научился находить связи между событиями, которые недоступны для осознания в реальном масштабе времени.

В итоге: в прошлом году высокоскоростные железнодорожные линии Китая не получили ни одного предупреждения о необходимости снижения скорости из-за серьёзных проблем с неровностями пути, а как количество мелких неисправностей на путях сократилось на 80%.

Источник: rollingstockworld.ru, 14.03.2024

Россия входит в топ-10 стран по внедрению ИИ

Россия занимает место в топ-10 стран с наибольшим объемом вычислительных мощностей, использующих искусственный интеллект. Общий уровень внедрения ИИ в ключевых отраслях экономики составляет 31,5%. Об этом сообщает пресс-служба Министерства экономического развития РФ по итогам пленарной сессии «Искусственный интеллект – главная технология XXI века» Дня искусственного интеллекта на Международной выставке-форуме «Россия».

По данным Минэкономразвития, для стимулирования внедрения искусственного интеллекта важно уделять внимание созданию подходящей среды развития в этой области.

При этом следует активно развивать рынок инновационных решений.

– Необходимо развивать фундаментальную науку и методы расчетов для нейросетей, а также поощрять создание новых моделей и оптимизацию вычислений.

– Министерство экономического развития готовится формировать научные центры, обеспечивать дополнительное финансирование и учреждать новые исследовательские лаборатории.

– Активно привлекать бизнес-сектор, увеличивать вычислительные мощности для обеспечения будущих экспертов в этой области необходимыми ресурсами.

– План национального развития искусственного интеллекта до 2030 года предполагает, что использование ИИ будет распространено в 95% компаний, что приведет к увеличению ВВП на 11,2 трлн руб.

– Инвестиции в искусственный интеллект со стороны бизнеса и государства возрастут с 120 млрд до 850 млрд руб. в указанный период.

Основные цифры по развитию рынка искусственного интеллекта

Более 647 млрд руб. – общий объем рынка ИИ в России.

11,2 трлн руб. (+ 6 % роста ВВП России) может дать внедрение ИИ в ключевых отраслях экономики до 2030 года.

32,5 млрд руб. составит финансирование Федерального проекта «Искусственный интеллект» в 2021-2024 гг.

До 11% мирового ВВП будет обеспечено за счет внедрения ИИ до 2030 года по прогнозу McKinsey.

ИИ на транспорте: направления использования и векторы развития

В рамках «Дня ИИ в России» АНО «Цифровая экономика» представила аналитический отчет «Эффективные отечественные практики применения технологий искусственного интеллекта в сфере транспорта и логистики».

– По результатам 2023 года, 28,4 % компаний транспортной отрасли использовали технологии на базе ИИ.

– Помимо этого, 29,7% компаний отрасли планировали внедрить ИИ в течение трёх лет, а 21,5% от использующих и планирующих внедрение определили стратегию или дорожную карту развития ИИ.

– По результатам 2023 года 20,8% компаний, внедривших ИИ, оценивают экономический эффект от внедрения ИИ как существенный, а 86% организаций имеют финансирование плана действий по развитию ИИ.

– В сфере применения ИИ в транспорте и логистике в наибольшей степени развиваются решения на базе технологии компьютерного зрения. Данный факт объясняется отраслевой спецификой – высокой потребностью в решениях, направленных на дорожную безопасность, поддержку деятельности дорожных служб, фото- видеофиксацию нарушений, контроль расхода ресурсов, мониторинг сокращения вредных выбросов и др.

– Ожидается продолжение роста спроса на технологии компьютерного зрения в связи с реализацией масштабных проектов в области беспилотного транспорта.

Источник: rollingstockworld.ru, 14.03.2024

Презентация инновационных решений, основанных на использовании ИИ на конференции «День Искусственного интеллекта в России»

На конференции «День Искусственного интеллекта в России» Минтранс

и главные игроки в области транспорта в России выступили с презентацией инновационных решений, основанных на использовании ИИ:

– Дмитрий Баканов заявил, что развитие транспортной отрасли зависят от внедрения ИИ. Примеры успешного применения – беспилотные грузовики на М-11, робосуда, эксперименты с беспилотными поездами «Ласточка», проекты по созданию «свободного потока» и анализу психофизического состояния водителей при помощи системы видеоконтроля.

– Алексей Сидорюк представил отчёт о внедрении ИИ на транспорте – общий объем рынка в России оценивается в 650 млрд руб., внедрение в экономику страны может добавить 6 % ВВП до 2030 года – 11 трлн руб.

– Полина Давыдова рассказала об исследовании АЦТЛ за 2022-2023 гг., которое выявило 27 отраслевых цифровых трендов, многие из которых завязаны на применение нейросетей, роботизацию, технологии ИИ.

– Евгений Чаркин сообщил, что ОАО «РЖД» реализует более 50 проектов с использованием ИИ – диагностику подвижного состава и инфраструктуры, управление персоналом, планирование, прогнозирование и моделирование перевозочного процесса, систему компьютерного зрения.

– Дмитрий Суровец рассказал об использовании голосовых и текстовых помощников для общения с клиентами, применении технологий ИИ в видеоаналитике для обеспечения безопасности, распознавания контейнеров и повреждений.

– Дмитрий Чудинов рассказал о применяемой в «Почте России» системах автоматизации логистических маршрутов, системе планирования и управления персоналом, роботизации сортировки отправок, обеспечении кибербезопасности, автоматизации функций бэк-офиса и перспективах использования БАС для доставки грузов.

– Павел Беседин рассказал о планах масштабирования использования беспилотных грузовиков и пассажирского транспорта по запросу, реализованного компанией в Набережных Челнах, на другие регионы; о создании системы симуляции оптимизации логистики электробусов.

Источник: rollingstockworld.ru, 15.03.2024

Смогут ли ИИ обрабатывать речь специалистов железнодорожного транспорта и стенографировать ее?

Оказалось, что да. Сервис, созданный лабораторией искусственного интеллекта Отраслевого центра разработки и внедрения информационных систем РЖД, умеет также определять спикеров и проставлять временные метки

по репликам. В основе разработки – технологии ASR и NLP-моделей.

Но что, если усложнить задачу? Студенты – участники мастер-класса ОЦРВ, проверили, как прототип решения по транскрипции речи с железнодорожной тематикой справляется с распознаванием фрагментов популярных фильмов и песен.

Тестировщиками «поработали» почти 90 студентов со всего мира. Результаты оказались неожиданными

Источник: rollingstockworld.ru, 16.03.2024

«ВизорЛабс» принимает участие в уникальном проекте, который позволит «РЖД» экономить миллионы рублей

С 2022 года «ВизорЛабс» принимает участие в масштабном инновационном проекте, который реализуется на Приволжской железной дороге. Компания интегрирует систему видеоаналитики на основе искусственного интеллекта, которая позволит значительно снизить количество внеплановых ремонтов и сверхнормативных простоев подвижного состава. Ожидается, что после доработки и внедрения цифровых решений РЖД сможет экономить до миллиона рублей в месяц.

«Экспериментальной базой для этого проекта стало эксплуатационное локомотивное депо Анисовка. Там совместными усилиями ряда компаний была обеспечена техническая инфраструктура проекта. В локомотивном депо уже подключены защищённые каналы связи, установлено более 100 стационарных видеокамер, развернуты мощности виртуального центра обработки данных, где производится автоматический анализ видеопотока и детектирование контрольных операций. Отрабатываются подходы к применению технологий мобильного машинного зрения», – рассказал генеральный директор «ВизорЛабс» Василий Долгов.

По сути, синхронно реализуется сразу два проекта. Первый касается автоматического формирования технологических операций с локомотивами в депо и на станции, второй – автоматического контроля тяги полноты и качества выполнения работ в пункте технического обслуживания локомотивов. Главная цель – исключить человека из учёта манипуляций с машинами. Если за месяц сверхнормативный простой составит не более 1,17 часа, а в депо – 2,86, то за это время можно сэкономить на простоях около миллиона рублей.

Приволжская железная дорога с 2015 года сокращает издержки при эксплуатации локомотивов, основного актива компании. Тогда они были задействованы в движении не более, чем на 40%. Порядка 49% простаивающих

машин находились на станциях, ещё 11% – в депо. В 2022 году непроизводительные потери Приволжской из-за неплановых видов ремонтов локомотивов превысили 44 млн. руб. И это при том, что простой к тому моменту удалось сократить до 50%.

Проблема актуальна для всей сети. На очереди внедрение системы контроля работ в сервисных депо, где закладывается надёжность локомотивов, ремонтируются их основные узлы и агрегаты. Реализация инновационного проекта с участием компании «ВизорЛабс» позволит в автоматическом режиме формировать все технологические операции с тяговым подвижным составом, существенно сократив издержки от сверхнормативных простоев и неплановых ремонтов.

Источник: Advis.ru, 15.03.2024

Предприятие Росатома будет проектировать оборудование для атомных реакторов на российском ПО

Разработка предназначена для создания цифровых моделей и конструкторской документации по технологии ассоциативного 3D-2D-проектирования

Опытно-конструкторское бюро машиностроения им. И.И. Африкантова («ОКБМ Африкантов», входит в машиностроительный дивизион Росатома – Атомэнергомаш) начало внедрение российского программного обеспечения «Компас-3D» для создания цифровых моделей и конструкторской документации по технологии ассоциативного 3D-2D-проектирования. В перспективе российская разработка заменит действующие зарубежные САД-системы среднего и тяжелого классов, на которых сейчас проектируется ключевое оборудование для атомных электростанций и атомных ледоколов, сообщается в Telegram-канале Росатома.

Ранее группа из 35 экспертов «ОКБМ Африкантов» протестировала функциональность отечественных систем проектирования.

«В рамках пилотного проекта было создано пять цифровых макетов. На большой сборке, состоящей из 38 тыс. твердых тел и 19,5 тыс. компонентов, эксперты подтвердили, что «Компас-3D» работает быстрее при различных типах загрузки, чем зарубежная САД-система тяжелого класса», – прокомментировал начальник бюро поддержки прикладных САД/САМ/PLM-систем «ОКБМ Африкантов» Олег Андреев.

Напомним, на российских верфях в настоящее время под техническим наблюдением Российского морского регистра судоходства (РС, Регистр)

строятся семь ледоколов. Это серия универсальных двухосадочных атомных ледоколов проекта 22220 и самого мощного в мире (120 МВт) атомного ледокола «Россия».

АО «ОКБМ Африкантов» – крупный научно-производственный центр атомного машиностроения. Входит в состав дочерних компаний АО «Атомэнергомаш» – машиностроительного холдинга госкорпорации «Росатом».

Источник: portnews.ru, 14.03.2024

Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов

Испытания технологии связи 5G для системы СВТС в метрополитене Токио (Япония)

Летом 2024 г. метрополитен Токио протестирует технологию радиосвязи 5G, которая будет использоваться для поддержки разработанной в Японии системы управления движением поездов по радиоканалу (СВТС). Это будет первый подобный проект в Японии. Проект реализуется в сотрудничестве с Японским научно-исследовательским институтом железнодорожного транспорта (RTRI), компаниями Hitachi, Mitsubishi Electric и NTT Communications. Испытания пройдут с августа 2024 г. по март 2025 г. на 3-километровом участке линии Marunouchi между станциями Shinjuku и Korakuen. В ходе проекта партнеры проанализируют эффективность технологии 5G в железнодорожной среде.

Источник: International Railway Journal. – 2024. – № 3. – P. 12 (англ. яз.)

Разрушение цифровых барьеров в Европе

В железнодорожной отрасли, которая все более зависит от цифровых технологий и больших данных, Европейское железнодорожное агентство (ERA) работает над совершенствованием стандартизации и доступности. Агентство начало свой собственный проект, соединив два массива данных, созданных для совершенно разных случаев использования: Европейский реестр разрешенных типов транспортных средств (ERATV) и Реестр объектов железнодорожной инфраструктуры (RINF). Оба реестра были созданы под эгидой ERA со ссылкой на два разных свода европейского законодательства, и в обоих случаях использование этих наборов данных было строго ограничено рамками

конкретного законодательного акта. Поскольку реестры были созданы для разных целей, заинтересованным сторонам часто приходится вводить одни и те же данные в разные регистры.

Источник: International Railway Journal. – 2024. – № 3. – P. 14 (англ. яз.)

РЕСУРСОСБЕРЕЖЕНИЕ. АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ ИСТОЧНИКИ ЭНЕРГОРЕСУРСОВ

В Германии представлен гибридный локомотив Vectron

Siemens Mobility и DB Cargo представили двухрежимный легкий локомотив Vectron – новое поколение локомотивов, сочетающих электрический и дизельный привод для адаптации к грузовым перевозкам (рис. 8).



Рис. 8. Новый двухрежимный легкий локомотив Vectron

По словам председателя правления DB Cargo Сигриды Никутты, это новое поколение локомотивов важно для DB Cargo. Многие клиенты выиграют от этого, и – что важно для всех нас – от этого выиграет окружающая среда. Если мы будем эксплуатировать локомотив на экологически чистом электричестве и дизельном топливе HVO, получаемом из растительных масел, мы предложим нашим клиентам цепочку поставок, практически не содержащую CO₂. В целом, локомотивы нового поколения сделают железнодорожные грузовые перевозки более эффективными в долгосрочной перспективе.

Современный гибридный локомотив может легко переключаться между электрическим и дизельным режимами работы. Это помогает избежать трудоемких маневровых работ и может гибко использоваться как с воздушными контактными сетями, так и без них.

Первоначально DB заказала у Siemens Mobility 150 локомотивов. Благодаря использованию новых гибридных локомотивов, DB Cargo экономит около 12 млн литров топлива и 25 тыс. тонн CO₂ в год.

Первые локомотивы будут использоваться на самой современной сортировочной станции Европы в Галле (Заале) в земле Саксония-Анхальт.

Цель DB Cargo – оснастить около 70% своих тепловозов инновационными приводами к 2030 г.

Локомотив нового поколения оснащен современным бортовым оборудованием и цифровыми технологиями, включая систему управления поездом ETCS.

Источник: railwaypro.com, 18.03.2024 (англ. яз.)

В Австрии модернизировали под водородную тягу машину для обслуживания контактной сети

В рамках проведенных работ инженерно-консалтинговая компания mZERO заменила дизельный двигатель немецкой MAN мощностью 122 кВт водородными топливными элементами аналогичной мощности производства Accelera (входит в американскую Cummins).

Кроме того, путевая машина серии X534, выпущенная по заказу национального перевозчика ÖBB консорциумом австрийских компаний более 40 лет назад, была оснащена блоком аккумуляторных батарей. Проект получил финансовую поддержку от австрийского агентства по содействию исследованиям FFG.

Стоит отметить, что в Cummins входит канадская Hydrogenics, которая реализует крупный контракт на поставку водородных топливных элементов для поезда Alstom Coradia iLint. В прошлом году Cummins заключила со швейцарской компанией Leclanche меморандум о сотрудничестве по разработке и внедрению аккумуляторов и водородных топливных элементов для железнодорожного и морского транспорта.

Источник: официальный телеграм-канал rollingstock, 20.03.2024

Сертифицирован контактно-аккумуляторный электровоз ЭМКА2

Россия: Сертификат соответствия ТР ТС 001/2011 на производство локомотива получил Новочеркасский электровозостроительный завод (входит в «Трансмашхолдинг», ТМХ). Разрешение к серийному выпуску выдано на 5 лет, до 2029 года. В 2024 году планируется начало эксплуатации электровоза, а со следующего года – серийное производство.



Рис. 9. Контактно-аккумуляторный электровоз ЭМКА2

Четырехосный ЭМКА2 (рис. 9) создан на одной платформе с тепловозом ТЭМ23, образец и подробности по нему представлялись в прошлом году. В электровозе предполагается гибридная тяга от контактного провода и литий-ионных накопителей, что исключает вредные выбросы при эксплуатации. Заявляется, что накопитель и тяговая система ЭМКА2 позволяют провести состав массой до 2000 т на расстояние до 14 км, минуя подключения к сети.

В ТМХ указывали, что это первый такой маневровый локомотив, созданный в современной истории железнодорожного машиностроения России, его выпуск вошел в топ-10 итогов российского рынка в 2023 году.

ЭМКА2 призваны заменить маневровые тепловозы на пассажирских вокзалах и в больших депо. Ранее объявлялось, что в течение 6 лет после приемки первого ЭМКА2 в парк РЖД планируется передать 131 такой локомотив.

Источник: rollingstockworld.ru, 20.03.2024

Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов

Продолжение реализации проекта водородного транспорта облегченного типа (Южная Корея)

Корейский город Ульсан подписал меморандум о взаимопонимании (MoU) с Научно-исследовательским институтом железнодорожного транспорта Республики Корея (KRRRI) о сотрудничестве в проекте строительства первой в мире линии городского рельсового транспорта облегченного типа (LRV) с подвижным составом на водородном топливе. Эта линия станет первой линией скоростного транспорта в городе. Бюджет проекта составляет 328 млрд вон (246,3 млн долларов США), 60% из которых будет профинансировано правительством страны, а 40% – из местного бюджета.

Источник: International Railway Journal. – 2024. – № 3. – P. 12 (англ. яз.)