



МОНИТОРИНГ

ЦНТИБ ОАО «РЖД»

ОСНОВНЫЕ СОБЫТИЯ В ОБЛАСТИ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

№12/МАРТ 2024

СОДЕРЖАНИЕ

ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА. ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ, РЕФОРМИРОВАНИЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ	5
Минэнерго разработает ежемесячные графики транспортировки топлива	5
Роль первого плана.....	6
Железные дороги Крыма влились в общую сеть	8
Правительство Нидерландов пересмотрит стандарт качества железнодорожных перевозок.....	9
Перевозчики Восточной Европы назвали ошибочным отсутствие господдержки дизельной тяги	12
ЭКОНОМИКА, УПРАВЛЕНИЕ, ПЛАНИРОВАНИЕ, ТАРИФНАЯ ПОЛИТИКА.....	13
Убытки Deutsche Bahn за прошлый год выросли в 10 раз	13
Железнодорожная промышленность Германии получила рекордный доход в 2023 году .	13
ВОСТОЧНЫЙ ПОЛИГОН. СТРОИТЕЛЬСТВО И ИНВЕСТИЦИИ	14
Ещё один перегон на восточном БАМе стал двухпутным.....	14
РЖД: построен разъезд на перегоне Дзелинда – Кирон.....	15
«Россети» расширили узловую подстанцию в Приморье для выдачи дополнительной мощности объектам РЖД.....	15
ТРАНСПОРТНЫЙ ПОЛИГОН «СЕВЕР-ЮГ». СТРОИТЕЛЬСТВО, РАЗВИТИЕ И ИНВЕСТИЦИИ	16
Путин подписал указ об учреждении АО «Север-Юг».....	16
В Казахстане ограничат государственные закупки товаров машиностроения из-за рубежа	17
ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ИНТЕРМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ГРУЗОВАЯ И КОММЕРЧЕСКАЯ РАБОТА	17
Грузооборот на железных дорогах Нидерландов сократился на 10%	17
Объем международных перевозок по сети РЖД в 2023 году превысил 550 млн тонн.....	18
Железные дороги адаптировались к изменению логистики после запрета на экспорт ряда видов топлива	20
В апреле на сеть выведут контейнерные поезда в сто условных вагонов.....	20
Контейнерный консенсус	23
FESCO планирует совместно развивать проект «Терминал Забайкальск» с китайской Xi'an Free Trade Port	25
ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ВОКЗАЛЫ. ТРАНСПОРТНО-ПЕРЕСАДОЧНЫЕ УЗЛЫ	25
МСЖД провел масштабное мероприятие, посвященное эффективному управлению пассажирскими вокзалами.....	25
Аэропорт Праги получит новый железнодорожный вокзал	26

Ассоциация железнодорожной отрасли Великобритании приветствует значительное увеличение числа пассажиров.....	27
Alstom может стать пассажирским перевозчиком в Великобритании.....	28
Из Брюсселя в столицу Франции пустят поезда Eurocity на время Олимпиады в Париже.....	28
РЖД намерены обновить парк пригородных поездов более чем в 20 субъектах.....	29
Фирменный поезд Тамбов - Москва начнет курсировать ежедневно с 1 апреля	30
Билеты РЖД в Белгородскую область и обратно можно будет вернуть без удержания сборов	31
1000 пассажиров отдохнули в капсулах сна на вокзале Новосибирск-Главный	31
ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ	32
Skoda Group вновь задерживает поставку электропоездов 16Ev в Латвию	32
Stadler построит еще четыре электропоезда для Berner Oberland-Bahn	32
Alstom поставит 13 локомотивов Traxx компании CLIP Intermodal	33
Alstom заключила новый контракт на обслуживание электропоездов в Швеции.....	34
Хорватия закупает 6 новых дизель-электрических поездов на средства ЕИБ.....	35
Stadler снова стал единственным участником конкурса на поставку 75 электропоездов в Польшу	35
Турецкая Türasaş запустила в серийное производство первый электровоз собственной разработки.....	36
CAF поставит 10 электропоездов Civity для Нидерландов.....	37
Progress Rail завершает испытания первого аккумуляторного локомотива EMD Joule для США	38
Индийские железные дороги закупят 4500 поездов Vande Bharat до 2047 года.....	39
Китайские локомотивы поставят в Казахстан для сертификации.....	40
Узбекистанский «Литейно-механический завод» (ЛМЗ) планирует увеличить экспорт грузовых вагонов и запчастей до 15 млн долл. в 2024 году.....	40
Индийские железные дороги закупят 6,7 тысяч грузовых вагонов в Калькутте	41
В Нижнем Новгороде открылось новое сервисное депо для «Ласточек»	41
РЖД в этом году закупит более 70 электропоездов в ряд регионов России.....	42
Луганский «Локомотив-сервис» увеличит объем выпуска на 30%	43
Производство грузовых вагонов по итогам 2024 года оценивается в диапазоне 62-67 тыс. ед.....	43
Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов	44
БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ	44
Сход поезда с рельсов нарушил движение в Норвегии.....	44
Безопасность Крымского моста предложили передать единому оператору	45
Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов	47
Японский научно-исследовательский институт железнодорожного транспорта разработал метод прогнозирования распространения поперечных трещин в головке рельса	47

ОРГАНИЗАЦИЯ ТРУДА, КАДРОВАЯ И СОЦИАЛЬНАЯ ПОЛИТИКА.....	48
Музеи приглашены принять участие в консультации по железнодорожному коллекционированию (Великобритания).....	48
«The New York Times», США: Германию охватывает «забастовочное безумие», в то время как экономика страны хромает	49
Рейтинг ESG компании Hitachi Ltd повышен до уровня «ЕЕ»	53
Более 3 тыс. человек из Российских студотрядов будут работать на БАМе в 2024 году ...	54
В Нижнем Новгороде открыли выставку, посвященную истории железной дороги.....	54
Стартует новый образовательный сезон проекта «Знания.Экспресс».....	55
ЦИФРОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ.....	56
Великобритания: разработка устройства на основе технологии виртуальной реальности для пассажиров с ограниченными возможностями будет финансироваться за счет нового гранта	56
ДВ тестируют в Мюнхене робота-собаку для выявления посторонних на путях	57
Пассажирам предложат страховки от опоздания на рейсы	57
Эволюция сервиса	58
QR-код поможет с замечанием	59
Роботы берут рутинные процессы на себя	61
Платформа «Вега».....	63
АО «Трансмашхолдинг» внедрит операционную систему TOS на сервисных и ремонтных предприятиях.....	64
РЕСУРСОСБЕРЕЖЕНИЕ. АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ ИСТОЧНИКИ ЭНЕРГОРЕСУРСОВ	65
Поезд на водородном топливе FLIRT H2 прошел более 2800 км на одной заправке	65
Аккумуляторный поезд с системой быстрой зарядки GWR установил рекорд автономного хода	65
Первый водородный поезд CRRC успешно завершил испытания в Китае.....	66
СТМ создаст линейку газотепловозов различной мощности	67
Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов	68
Замена дизельных приводов в Европе требует общей стратегии.....	68

ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА. ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ, РЕФОРМИРОВАНИЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

Минэнерго разработает ежемесячные графики транспортировки топлива

Минэнерго России вместе с нефтяными компаниями и ОАО «РЖД» разрабатывает ежемесячные графики транспортировки топлива, чтобы обеспечить региональные нефтебазы нефтепродуктами на период высокого спроса.

Правительство РФ предлагает закрепить приоритетность перевозок топлива по железной дороге по сравнению с другими грузами. Также кабмин потребовал проконтролировать своевременную выгрузку вагонов с нефтепродуктами. Дискуссия о повышении приоритетности перевозок топлива инициировали нефтекомпаниями, недовольные систематическими отказами ОАО «РЖД» в перевозке нефтепродуктов, в первую очередь, в восточном направлении, указало издание.

«В соответствии с поручением председателя правительства Минэнерго России совместно с нефтяными компаниями и РЖД разрабатывает ежемесячные графики транспортировки нефтепродуктов», – рассказали в ведомстве агентству, добавив, что выполнение графиков кабмин будет отслеживать в рамках спецпроекта координационного центра под руководством вице-преьера Александра Новака.

«Приоритетный вывоз с НПЗ и доставка нефтепродуктов до потребителей позволит обеспечить увеличение производства и дополнительно насытить топливом региональные нефтебазы в период сезонного роста спроса. Это благоприятно отразится на ценовой ситуации на рынке моторного топлива», – пояснили в министерстве.

Рост объемов вывоза нефтепродуктов будет достигнут при увеличении оборачиваемости вагонов за счет улучшения планирования (в том числе биржевых грузов), координации действий нефтекомпаний и ОАО «РЖД» и привлечения региональных властей к вопросу обеспеченности их территорий такими запасами. Кроме того, в рамках плана не будут существенно увеличены поставки по лимитирующим направлениям: они будут осуществляться в рамках внутренних потребностей. В Минэнерго считают, что повышение эффективности вывоза нефтепродуктов не должно ухудшить ситуацию с другими грузами.

Планы покупок и реализации нефтепродуктов также были запрошены у топливных трейдеров, о чем сообщала Федеральная антимонопольная служба (ФАС) РФ. До этого ФАС, поднимая проблему скорости поставок топлива,

предложила участникам рынка увеличить транспортировку нефтепродуктов внутри страны по трубопроводам. «Транснефть» поддержала это предложение.

Источник: Iprime.ru, 22.03.2024

Роль первого плана

По итогам проведённого в 2023 г. сравнительного анализа деятельности 83 железнодорожных компаний мира ОАО «РЖД» вошло в тройку наиболее технологичных и быстро адаптирующихся к изменениям. Об этом было заявлено на прошедшем 21-22 марта в Москве ежегодном Совете главных инженеров ОАО «РЖД».

«Сегодня в силу стремительного развития технологий роль инженера выходит на первый план», – подчеркнул на заседании генеральный директор – председатель правления ОАО «РЖД» Олег Белозёров.

Он напомнил слова президента страны, который в Послании Федеральному собранию уделил внимание направлениям достижения технологического суверенитета России. В частности, Владимир Путин отметил, что создание сети высокоскоростных магистралей (ВСМ) даст мощный импульс интенсивному развитию инжиниринга, энергетики, производству новых конструкционных материалов и электротехники, систем управления и обеспечению безопасности движения.

Итоговый результат

«В 2023 году основные задачи, возложенные на инженерный корпус, выполнены», – сообщил заместитель генерального директора – главный инженер ОАО «РЖД» Анатолий Храмцов. По его словам, работа инженерного блока по повышению надёжности технических средств и совершенствованию технологий способствовала снижению количества потерь поездо-часов на 23% к 2022 г. Обеспечена экономия топливно-энергетических ресурсов на сумму 6,5 млрд руб. Общее число травмированных на производстве снизилось на 11%. Введено в эксплуатацию 2148 км магистральной квантовой сети, длина которой теперь составляет 3295 км и охватывает 10 крупных городов. В этом году планируется довести протяжённость сети до 7 тыс. км, а к 2030 г. – до 15 тыс. км.

С целью достижения технологического суверенитета подобраны аналоги для более 3 тыс. наименований импортных комплектующих железнодорожной техники. В 2023 г. на производство поставлены несколько серий подвижного состава с долей отечественных комплектующих более 90%. Это локомотивы 2(3)ТЭ28, 2(3)ЭС8; электропоезда ЭП2ДМ, ЭПЗД, ЭС104 «Финист», ЭГЭ2Тв

«Иволга 4.0»); три модели грузовых вагонов, одна модель пассажирского вагона локомотивной тяги.

В том, что касается наиболее сложных и перспективных проектов, ведётся самостоятельная работа по созданию подвижного состава, прежде всего высокоскоростного электропоезда для высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва – Санкт-Петербург», – сказал Анатолий Храмцов.

Никто этого не делал

Разработкой конструкций для ВСМ занимается созданный компанией в 2019 г. Инжиниринговый центр железнодорожного транспорта (АО «ИЦ ЖТ»). «Первой задачей стоит создание поезда с конструкционной скоростью движения 360 км/ч. Это значит, что на испытаниях мы должны весь комплекс работ провести со скоростью 400 км/ч. Разогнать полтысячи тонн и затормозить. Тормозной путь в этом случае составляет около 8 км. Аналогичные системы в мире создавали единицы стран, а в России этого никто и никогда не делал. Сегодня данную работу ведёт коллектив ИЦ ЖТ», – подчеркнул начальник Департамента технической политики Владимир Андреев.

Уже полностью завершён эскизный проект первого отечественного поезда для ВСМ и начат технический проект, в котором прорабатываются дизайн и конструкция вагонов поезда; ведутся аэродинамические расчёты; разрабатываются конструкции моторной и немоторной тележек, компоновка и устройство тягового привода.

По отдельным элементам проект выходит на стадию выпуска рабочей конструкторской документации, полный комплект которой будет готов к концу 2025 г. С 2027 г. начнутся испытания поезда с целью получения сертификата соответствия требованиям технических регламентов Таможенного союза. К запуску в промышленную эксплуатацию первые высокоскоростные поезда будут готовы в 2028 г.

Параллельно ИЦ ЖТ проводит разработку контактной сети для движения со скоростью 400 км/ч (КС-400). «Единственная в РФ команда разработчиков, способная с нуля создать такую контактную сеть, работает сегодня в холдинге «РЖД». Никто, кроме них, решить эту задачу на текущий момент не в состоянии», – подчеркнул Владимир Андреев.

Сейчас заканчивается разработка технических требований на элементы КС-400, выстраиваются производственные цепочки по выпуску составных частей конструкции. К концу года будет проведено математическое моделирование, которое позволит проверить технические решения. После пройдут «натурные» испытания. А в 2026 г. ожидается начало сертификации изготовленных элементов сети, после чего возможно масштабное строительство.

Вместе с тем специалисты АО «НИИАС» создают российскую систему управления и обеспечения безопасности движения поездов, предназначенную для автоматизированной регулировки движения на скорости до 400 км/ч. Это единый комплекс, включающий информационную управляющую систему, средства железнодорожной автоматики, бортовые устройства управления и обеспечения безопасности движения.

В настоящее время разработан комплект документов, необходимых для создания опытного образца системы, утверждены технические решения, выполнено моделирование работы стрелочного перевода, программно-аппаратного комплекса диагностики и мониторинга. И эта система уникальна для России, она является настоящим прорывом в автоматизации процесса управления движением.

Мировые лидеры

Обладая такими наработками, ОАО «РЖД» уверенно входит в число технологически наиболее развитых железнодорожных компаний мира. Анатолий Храмцов рассказал, что в прошлом году Московский государственный университет провёл технологическое сопоставление развития 83 крупнейших железнодорожных компаний мира, включая ОАО «РЖД». Анализ показал, что холдинг входит в тройку наиболее технологичных и быстро адаптирующихся к изменениям железнодорожных компаний наряду с Deutsche Bahn (Германия) и SNCF (Франция).

При этом мы заняли ведущие позиции в области инновационного развития, внедрения решений в сфере автоматизированного управления перевозками и подвижным составом, в цифровом управлении загрузкой инфраструктуры, технологий «Виртуальная сцепка» и квантовых коммуникаций. Холдинг также признан лидером по доле грузовых отправок, реализованных с соблюдением установленного срока доставки, по выполнению расписания движения пассажирских поездов и по удельной энергетической эффективности производственной деятельности», – уточнил Анатолий Храмцов.

Источник: gudok.ru, 26.03.2024

Железные дороги Крыма влились в общую сеть

10 лет назад, 26 марта 2014 г., постановлением Государственного совета Республики Крым было создано государственное предприятие «Крымская железная дорога». За это время железнодорожная инфраструктура полуострова восстановлена и дорога из тупиковой превратилась в полноценную часть

национальной сети.

Когда Госсовет Крыма принял постановление № 1855-6/14 «О государственном предприятии «Крымская железная дорога», это подразделение Приднепровской железной дороги ОАО «Укрзализныця» было неработоспособным: до этого на территорию Украины перегнали все относительно новые тепловозы, путевые машины и вагоны. Старый подвижной состав на полуразрушенной инфраструктуре эксплуатировать было небезопасно. Связь с материком была ограничена небольшой пропускной способностью Керченской паромной переправы. Требовались большие госинвестиции, чтобы просто возобновить железнодорожное движение, выплатить работникам задолженности по зарплате. Поэтому новое предприятие передали в ведение Росжелдора. В том же 2014 г. была скорректирована Стратегия развития железнодорожного транспорта РФ до 2030 года, согласно которой на модернизацию Крымской железной дороги запланировали выделить 135,4 млрд руб.

За прошедшее десятилетие ФГУП «Крымская железная дорога» вошло в общую сеть ОАО «РЖД»: работает по российским стандартам, решены все вопросы, которые поднимались на начальном этапе организации перевозок, – рассказал руководитель Росжелдора Алексей Дружинин. – Крымская железная дорога, по сути, является основным доставщиком пассажиров в Крым в условиях закрытых аэропортов. Объем перевозок грузов по сравнению с 2022 г. увеличился на 46%, пассажиров – на 23%». Численный состав предприятия в данный момент составляет 7182 человека.

Огромную роль в развитии железнодорожной сети Крыма сыграло строительство Крымского моста, который и связал полуостров с материковой Россией. Однако вскоре железнодорожные перевозки по крымской инфраструктуре начнут осуществляться и с севера. Как сообщил 18 марта на митинге, посвящённом 10-летию возвращения Крыма в состав РФ, президент России Владимир Путин, в следующем году на полуостров можно будет проехать и по северному маршруту. И это будет ещё одна альтернативная дорога – вместо Крымского моста.

Источник: rus.team, 25.03.2024

Правительство Нидерландов пересмотрит стандарт качества железнодорожных перевозок

Министерство инфраструктуры и водного хозяйства Нидерландов, Rijkswaterstaat, в настоящее время установило свой стандарт качества для

голландских железных дорог: Базовый голландский стандарт качества для железных дорог (Basiskwaliteit Nederlands Spoor или BKN Spoor). В дальнейшем Rijkswaterstaat и оператор ProRail будут принимать решения относительно технического обслуживания и улучшения железной дороги на основе этого нового стандарта.

Потребности в техническом обслуживании, доступная пропускная способность железной дороги, наличие персонала и бюджетных ресурсов требуют нового баланса. Поскольку ожидается, что в предстоящий период объем работ по техническому обслуживанию железной дороги увеличится, а расходы на техническое обслуживание возрастут, необходимо принять решения для лучшего согласования бюджета и производительности и повышения предсказуемости.

По словам госсекретаря Вивианн Хейнен, принятие стандарта качества Basic Quality Dutch для железных дорог (BKN Spoor) необходимо для обеспечения структурно безопасной и надежной железнодорожной сети.

Принимая все во внимание, представлены следующие меры:

– Повышение эффективности: Изучение возможностей для более эффективного использования персонала и мощностей. Это относится как к оператору ProRail, так и к её взаимодействию с рынком, что приведет, среди прочего, к увеличению количества дневной перевозочной работы в ближайшие годы и более равномерному распределению графика в течение всего года. Это согласуется с начатой в 2017 г. всеми участниками железнодорожного рынка страны работой для обеспечения доступности и надежности железной дороги в долгосрочной перспективе, повышения привлекательности работы на железной дороге в условиях дефицита на рынке труда и снижения затрат на техническое обслуживание. Тем не менее, ожидается, что в дневное время и в нерабочие праздничные дни на железной дороге могут возникнуть дополнительные перебои.

– Приоритет в отношении общественных потребностей и разработок: климатически нейтральные и инфраструктурные проекты, а также экологически чистое строительство без выбросов являются важными целями BKN Spoor. Дополнительные цели в области устойчивого развития, такие как озеленение и содействие сохранению биоразнообразия вокруг железной дороги, в настоящее время не могут быть полностью реализованы. Также рассматривается вопрос о целесообразности включения в BKN Spoor такого развития, как инфраструктура, адаптирующаяся к изменению климата.

– Критическая оценка управления и техобслуживания станций: Станции в Нидерландах, как правило, имеют высокий уровень оснащения и качества и выделяемые на техобслуживание ресурсы в некоторой степени способствуют этому. Станции будут регулярно убираться и останутся доступными для всех,

но их оптимальная частота будет пересмотрена. Техническое обслуживание неиспользуемых велопарковок будет сокращено.

– Критическая оценка автономного отопления: климат меняется, и среднее количество зимних дней сокращается. Следовательно, в конечном итоге потребность в автономном отоплении тоже будет меньше. При замене автономного отопления будет тщательно рассмотрен вопрос о том, важно ли соблюдать надежный график в зимнюю погоду. Это может означать, что расписание в зимнюю погоду будет изменено на сокращенное по всей стране раньше.

Долгосрочное техническое обслуживание

Кроме того, разрабатывается план на более длительный период. Совместно с ProRail будет изучено, как можно ещё больше повысить эффективность долгосрочного технического обслуживания (начиная с 2030 г.) по нескольким направлениям.

Будут тщательно изучены следующие аспекты:

– Как дифференциация в сети может способствовать снижению затрат на техническое обслуживание. Дифференциация в сети означает, что в пределах пространства, предоставляемого TEN-T, к железнодорожным активам предъявляются различные требования в зависимости от их использования. Также будут приняты во внимание требования к мобильности военных для сети.

– Возможности повышения эффективности за счет цифровизации. Переход на 5G в поездах, например, может привести к сокращению количества кабелей и труб по всей железной дороге, что упростит и удешевит техническое обслуживание в будущем.

– Можно ли в будущем более стандартизировать станции и каким образом, что позволит сэкономить затраты на строительство. В будущем техническое обслуживание станций будет спроектировано таким образом, чтобы оно было максимально эффективным.

– Изучение последствия возможного подхода к техобслуживанию, при котором участок пути выводится из эксплуатации на более длительный период и в течение этого времени выполняется более широкий спектр работ, что позволяет впоследствии значительно дольше не обслуживать путь.

По словам вовлеченных сторон, повторная оценка была необходима, поскольку задача технического обслуживания оказалась более масштабной, чем предполагалось изначально, а затраты выше, чем ожидалось. В коалиционном соглашении нынешнего правительства структурно выделены дополнительные ресурсы на техническое обслуживание железнодорожной сети Нидерландов – 1,5 млрд евро в год. Благодаря дополнительным ресурсам из коалиционного соглашения будет осуществлено дополнительное техобслуживание и

реконструкция железной дороги. Поскольку одновременно увеличивается объем работ по техобслуживанию, необходимо будет обеспечить максимально эффективное использование этих ресурсов. Поэтому госсекретарь страны пересматривает и подтверждает расходы на техобслуживание железных дорог каждые 4 года. Последняя переоценка показывает, что расходы на техобслуживание железных дорог в ближайшие годы будут выше и увеличатся больше, чем предполагалось несколько лет назад во время предыдущей переоценки.

Источник: railtech.com, 27.03.2024 (англ. яз.)

Перевозчики Восточной Европы назвали ошибочным отсутствие господдержки дизельной тяги

Такое мнение высказали участники прошедшего в марте в Варшаве Европейского форума подвижного состава, пишет издание Rynek Kolejowy. Они отметили потребность в закупке магистральных и маневровых тепловозов, в то же время заявив, что водородная или аккумуляторная тяга не являются технически и экономически приемлемой альтернативой.

Так, председатель правления польского перевозчика Cargounit Лукаш Боронь сообщил, что сейчас польские производители выпускают исключительно электровозы, тогда как процесс электрификации железнодорожных линий продвигается крайне медленно. Перевозчикам приходится ремонтировать тепловозы М62, выпущенные в 1970-1980-х годах Луганским тепловозостроительным заводом. В конце выступления он отметил необходимость финансирования ЕС покупки новых магистральных тепловозов.

О потребности изменения политики Евросоюза в этой сфере высказался и президент органа по реформе железнодорожного транспорта Румынии ARF Штефан Рошану.

В свою очередь представитель венгерского национального перевозчика MAV-Start Сабољч Пумб добавил, что из-за роста пассажиропотока на неэлектрифицированных линиях необходимо закупать и дизель-поезда. «О водороде пока не может быть и речи, а поезда с аккумуляторной тягой дорожке электропоездов», – приводит его цитату Rynek Kolejowy. Стоит отметить, что в прошлом апреле MAV-Start запрашивал ценовые предложения на поставку водородных поездов у Alstom, Stadler и Siemens Mobility. Однако дальнейшего развития история не получила.

Источник: t.me, 21.03.2024

ЭКОНОМИКА, УПРАВЛЕНИЕ, ПЛАНИРОВАНИЕ, ТАРИФНАЯ ПОЛИТИКА

Убытки Deutsche Bahn за прошлый год выросли в 10 раз

Немецкий железнодорожный концерн Deutsche Bahn опубликовал итоги 2023 г. Совокупный убыток за год увеличился в 10 раз и составил 2,3 млрд евро, скорректированный операционный показатель EBIT составил 964 млн евро по сравнению с 1,2 млрд операционной прибыли годом ранее.

В 2021 г. DB удалось вернуться в прибыль после двух убыточных лет пандемии, благодаря рекордным прибылям логистического подразделения DB Schenker. В 2023 г. операционная прибыль DB Schenker сократилась почти на 40% до 1,13 млрд евро. В условиях резко активизировавшейся протестной активности профсоюзов с требованием индексации доходов работников пропорционально инфляции корпорации пришлось более чем на 7% или более чем на 1,3 млрд евро увеличить расходы на персонал. Инвестиции группы выросли на 12% или примерно на 1,7 млрд евро за счет 20% увеличения инвестиций в сетевую инфраструктуру.

Между тем, группа теряет объемы и долю рынка. Объем пассажирских перевозок DB вырос в прошлом году на 6% после 23% прироста годом ранее, однако остается на 30% ниже уровня допандемического 2019 г. Объемы грузовых перевозок DB стабильно снижаются на протяжении длительного периода, и пандемия имела в этом процессе, напротив, положительный эффект, который оказался недолговечным. Объемы DB Cargo ускорили в прошлом году падение до 11% год к году, после – 2% в 2022 г. и +6% в 2021 г. и в среднем – 7% в период с 2014 по 2020 гг.

Правительство наращивает финансирование железнодорожной корпорации в стремлении поддержать развитие железнодорожного сервиса и стимулировать спрос на железнодорожные перевозки. Три года, начиная с 2021 г. объемы госфинансирования DB превышали 10 млрд евро в год. На 2024 г. оно прогнозируется на уровне 17 млрд евро.

Источник: infranews.ru, 25.03.2024

Железнодорожная промышленность Германии получила рекордный доход в 2023 году

Объединение железнодорожной промышленности Германии (VDB) отчиталось о результатах, полученных отраслью в 2023 финансовом году.

Суммарный доход германской промышленности, обслуживающей железнодорожный транспорт, достиг рекордной суммы 14,4 млрд евро (рост на 17% к предыдущему году). Из этой суммы на проекты в Германии приходится 9,3 млрд евро (против 10 млрд евро в 2022 г.), на зарубежные проекты – 5,1 млрд евро (в 2022 г. – 3,9 млрд евро).

Наибольший доход получен в секторе подвижного состава (включая компоненты) – 10,4 млрд евро (–1% к 2022 г.). Из этой суммы 3,9 млрд евро пришлось на зарубежные рынки (в 2022 г. – 2,9 млрд евро).

Пополнение портфеля заказов в Германии и за рубежом также оказалось рекордно высоким – 21,5 млрд евро (+57%). Из него на сектор подвижного состава (включая компоненты) пришлось 15,9 млрд евро (+63,9%), на инфраструктуру – 5,6 млрд евро (+40%). Что касается портфеля заказов на внутреннем рынке, то в секторе подвижного состава он увеличился на 9,2 млрд евро (против 5,4 млрд в 2022 г.), в секторе инфраструктуры – на 3,6 млрд евро (против 1,2 млрд в 2023 г.).

VDB оценивает рост доходов и особенно портфеля заказов германской отраслевой промышленности как признак усиления внимания властей страны к железнодорожному транспорту. Вместе с тем отраслевая промышленность не может планировать свою деятельность на долгосрочную перспективу, поскольку власти страны все еще окончательно не определились с приоритетами в транспортной политике. На железнодорожную промышленность страны негативно влияют также инфляция и высокие цены на энергоносители.

Источник: zdmira.com, 22.03.2024

ВОСТОЧНЫЙ ПОЛИГОН. СТРОИТЕЛЬСТВО И ИНВЕСТИЦИИ

Ещё один перегон на восточном БАМе стал двухпутным

Открыли движение по новому главному пути на перегоне 323 км – Людю на линии Комсомольск-на-Амуре – Ванино в Хабаровском крае.

Участок строителям достался непростой: железная дорога здесь огибает подножие восточного склона хребта Сихотэ-Алинь и идёт вдоль берега реки Тумнин.

Чтобы стабилизировать почвы, пришлось переработать более 1 млн м³ грунта, реконструировать 10 водопропускных труб.

Уложено 7,4 км пути и более 100 км различных кабельных коммуникаций.

Для обеспечения безопасности движения поездов вдоль горного хребта установлено 4,7 км снегоудерживающего ограждения, построены камнеулавливающие стенки и площадки.

Строительство вторых путей и комплексная модернизация линии Комсомольск-на-Амуре – Ванино позволит увеличить её провозную способность в два раза, с 40 до 82 млн тонн до конца 2024 года.

Источник: rg.ru, 26.03.2024

РЖД: построен разъезд на перегоне Дзелинда – Кирон

В Бурятии стало на один железнодорожный разъезд больше, об этом сегодня сообщает пресс-служба РЖД. Он размещен посередине 20-километрового перегона Дзелинда – Кирон.

Теперь места и для проезда, и для маневров на загруженном участке магистрали будет больше, сообщает пресс-служба владельца железнодорожной инфраструктуры.

«Для устройства разъезда уложили 2,9 км путей и 8 стрелочных переводов. Протянули более 60 км линий автоблокировки и связи», – продолжают здесь.

Возвели административные здания для размещения работников оперативных служб, пункты обогрева для сотрудников, которые трудятся на открытом воздухе. А в конце февраля железнодорожный перевозчик сообщил об открытии движения поездов по второму пути на перегоне станция Ларба – разъезд Лумбир в Амурской области. Этот отрезок пути находится на грузонапряженной линии БАМа Хани – Тында, уточнили тогда в РЖД.

В год юбилея БАМа на магистрали модернизируют и запустят 32 объекта инфраструктуры. Из них 23 расположены на северном участке БАМа. В числе прочего планируется построить два разъезда, 15 двухпутных вставок, уложить вторые пути на четырех перегонах. Работы затронут ключевые станции ВСЖД: Тайшет, Новая Чара и Большой Луг.

Источник: rzd-partner.ru, 22.03.2024

«Россети» расширили узловую подстанцию в Приморье для выдачи дополнительной мощности объектам РЖД

Энергетики филиала ПАО «Россети» – МЭС Востока построили новую линейную ячейку на магистральной подстанции 220 «Уссурийск-2». К ней

подключили кабельно-воздушную линию электропередачи 110 кВ «Уссурийск-2 – Уссурийск/т», что позволит увеличить потребление мощности тяговыми подстанциями Восточного полигона железных дорог, повысить надежность электроснабжения потребителей юга Приморского края в период максимальных нагрузок.

Работы велись параллельно с комплексной реконструкцией подстанции, в которую «Россети» вложили около 2 млрд рублей. В 2022 году на объекте установили новые силовые трансформаторы, а в феврале 2023 года – высоконадежное комплектное элегазовое распределительное устройство 110 кВ. Оборудование размещено в отдельном здании, совмещенном с релейным залом.

Подстанция 220 кВ «Уссурийск» (501 МВА) – один из ключевых питающих центров Приморья, задействованный в выдаче мощности Приморской ГРЭС резидентам ТОР «Михайловский», объектам Дальневосточной железной дороги и другим потребителям в Уссурийском городском округе, где живет более 200 тыс. человек.

Источник: Advis.ru, 25.03.2024

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

Путин подписал указ об учреждении АО «Север-Юг»

Путин подписал указ об учреждении АО «Север-Юг», в уставной капитал которого переданы 100% акций Махачкалинского морского торгового порта.

Принято предложение правительства РФ и главы Республики Дагестан Сергея Меликова об учреждении АО «Север-Юг» с внесением в качестве вклада Российской Федерации в его уставной капитал 100% акций АО «Махачкалинский морской торговый порт», находящихся в федеральной собственности. Их рыночная стоимость составляет 1,25 млрд рублей.

Когда инвестор внесет в уставной капитал предприятия свой вклад, доля Российской Федерации в уставном капитале АО «Север-Юг» составит 49%, а доля инвестора – 51%.

Правительству РФ поручено осуществить мероприятия по передаче акций в 4-х месячный срок и заключить соглашение между Российской Федерацией и инвестором акционерного соглашения, которое предусматривает выкуп находящейся в федеральной собственности доли в уставном капитале АО «Север-Юг» в размере 49% в течение не позднее пяти лет с даты

заклучения соглашения.

Источник: vedomosti.ru, 19.03.2024

В Казахстане ограничат государственные закупки товаров машиностроения из-за рубежа

В Казахстане намерены изъять из национального режима при госзакупках товары машиностроительной отрасли. Постановление Правительства об этом 16 марта подписал премьер-министр Республики Казахстан Олжас Бектенов. В соответствии с документом, для иностранных компаний на 2 года будет закрыто участие в госзакупках Казахстана по товарам машиностроения, металлургии и ряда других отраслей.

Планируется, что Министерство промышленности и строительства Республики Казахстан по согласованию с Национальной палатой предпринимателей Республики Казахстан «Атамекен» в течение 10 рабочих дней утвердит перечень товаров, работ, услуг, предусмотренных в пункте 1 настоящего постановления, с указанием кодов в соответствии с единым номенклатурным справочником товаров, работ, услуг и обеспечить представление данного перечня в уполномоченный орган по государственным закупкам.

Источник: gos24.kz, 19.03.2024

ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ИНТЕРМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ГРУЗОВАЯ И КОММЕРЧЕСКАЯ РАБОТА

Грузооборот на железных дорогах Нидерландов сократился на 10%

По данным оператора инфраструктуры железных дорог Нидерландов ProRail, объем грузовых перевозок в Нидерландах в 2023 г. составил 42,7 млн т, что на 10% меньше по сравнению с 2022 г., грузооборот сократился также на 10%, до 13,6 млрд ткм.

Для сравнения, этот показатель достиг рекордной отметки 14,9 млрд ткм в 2022 г., что во многом объяснялось ростом спроса на уголь. В 2023 г. произошло сокращение объемов перевозок этого вида топлива с 9,7 млн т в 2022 г. до 7,9 млн т. Импортируемый уголь перевозили из портов Амстердама, Роттердама и Флиссингена, а его доля в общем тоннаже составила 18%.

Произошло сокращение и мультимодальных перевозок, особенно во второй половине 2023 г. В целом по году их объем упал на 8%, до 17,8 млн т. Были отменены регулярные перевозки в сообщении между Тилбургом и Польшей, а также по внутреннему маршруту Латтерад – Мурдейк.

На регулярной основе осуществлялись транзитные мультимодальные перевозки между Бельгией и Германией, хотя на участке Зевенар – Оберхаузен (Германия) возникали проблемы, связанные со строительством третьего пути. Всего на долю мультимодального сообщения приходилось до 50% всех грузов, перевезенных по железной дороге между Нидерландами и Германией.

Был отменен ряд внутренних мультимодальных маршрутов, в том числе из Роттердама до Кувордена (провинция Дренте) и до Блерика, а также от Мурдейка до химического предприятия в районе Латтерада.

Отмечается сокращение повагонных отправок, на что существенно повлияло снижение пропускной способности сортировочной станции Кейфхук, где проводились работы по установке новых вагонных замедлителей. Кейфхук является единственной в Нидерландах горочной сортировочной станцией.

В настоящее время перевозками повагонных отправок в этой стране занимаются компании Lineas (Бельгия) и DB Cargo (Германия), и значительный объем таких отправок направляется на сортировку непосредственно в Германию.

На данный момент основным грузообразующим узлом в Нидерландах остается порт Роттердама. Общий объем грузовых железнодорожных перевозок в сообщениях Роттердама с крупнейшими европейскими портами в 2023 г. равнялся 28,1 млн т, что на 2,7 млн т меньше, чем в 2022 г. Всего в 2023 г. количество рейсов поездов в сообщении с этим портом составило 35,5 тыс., что на 8% меньше, чем годом ранее.

Источник: railjournal.com, 20.03.2024 (англ. яз.)

Объем международных перевозок по сети РЖД в 2023 году превысил 550 млн тонн

В 2023 г. по сети ОАО «РЖД» в международном сообщении было перевезено на 2,6% грузов больше, чем в 2022 г., – 551 млн т. Об этом на пленарной дискуссии «Большая Евразия: экономическая и транспортная интеграция», прошедшей в рамках деловой программы выставки TransRussia 2024, сообщил первый заместитель генерального директора ОАО «РЖД» С.А. Павлов.

В контейнерах было перевезено 7,4 млн т, что является абсолютным

рекордом. Еще больший прирост контейнеропотока наблюдался уже в первые два месяца 2024 г. Существенное увеличение объемов перевозок сохраняется в сообщении с Китаем – по итогам 2023 г. перевезено более 161 млн т, что превышает уровень 2022 г. на 36%. Китай остается крупнейшим торговым партнером России – торговый оборот между странами в 2023 г. превысил 240 млрд долл. США.

В 2023 г. было отправлено 17182 поезда Китай – Европа и перевезено более 1,9 млн TEU, что соответствует росту 6 и 18% к 2022 г., в том числе в сообщении с Россией – 12498 таких поездов (72,3% общего количества).

Один из главных приоритетов ОАО «РЖД» сегодня – расшивка узких мест и внедрение передовых технологий на пунктах пропуска. Компания реализует инвестиционный проект «Развитие инфраструктуры железнодорожных пунктов пропуска», который предусматривает развитие и модернизацию пограничных станций Забайкальск, Гродеково, Наушки, Дербент (там ведется строительство новой станции Самур II), Аксарайская, Карталы, Орск, Кулунда, Исилькуль.

В рамках мероприятий по развитию экономического коридора Россия – Монголия – Китай в 2023 г. началась реализация проектов по удлинению приемо-отправочных путей и реконструкции перегрузочного комплекса на станции Наушки, а также модернизация сети АО «Улан-Баторская железная дорога» (УБЖД). По итогам прошлого года прирост только российского экспорта по УБЖД составил 43,6%.

По словам генерального директора ОТЛК ЕРА А.Н. Грома, в 2023 г. объем перевозок этой компании составил 674 тыс. TEU. Общая стоимость всех перевезенных грузов равнялась приблизительно 35,2 млрд долл. США. Он также привел общие данные по объему мирового рынка контейнерных перевозок, который в 2023 г. достиг 129,8 млн т. При этом более 75% перевозок увязано с азиатским рынком.

В последний день форума на сессии «ИТ-решения на транспорте и логистике. Факторы успеха» представители Минтранса РФ и ведущих компаний отрасли обменялись опытом работы с государственной системой ГИС ЭПД и перспективой перехода на формируемую национальную транспортно-логистическую платформу (НЦТЛП), нацеленную на повышение эффективности грузовых перевозок за счет интеграции государственных и корпоративных платформ и создания на этой основе новых цифровых бизнес-моделей.

Железные дороги адаптировались к изменению логистики после запрета на экспорт ряда видов топлива

Железные дороги России быстро адаптировалась к изменению логистики доставки нефтегрузов после введения запрета на экспорт некоторых видов топлива. Погрузка нефтепродуктов на внутренний рынок за прошедшую неделю, по данным компании, в целом выросла на 11% год к году, на восток – на 32,7%.

Отгрузка на внутренний рынок бензина и дизельного топлива с начала марта выросла на 9,5%, в том числе в восточном направлении – на 22,3%.

«Изменение сложившихся цепочек поставок потребовало в значительной мере перестроить технологический процесс. В круглосуточном режиме взаимодействуем с нефтяными компаниями и владельцами цистерн. Перераспределили ресурсы для своевременной обработки поездов на станциях погрузки и выгрузки», – отмечают ОАО «РЖД».

Правительство России ввело запрет на экспорт бензина с 1 марта по 31 августа. Принятые решения направлены на «поддержание стабильной ситуации» на топливном рынке в период повышенного спроса, связанного с весенними полевыми работами, сезоном отпусков и плановым ремонтом нефтеперерабатывающих заводов, поясняли в правительстве. Также увеличен минимальный объем продаж дизельного топлива на бирже в России – до 16% от объема производства с 12,5%.

Кабмин РФ ранее уже вводил запрет на экспорт нефтепродуктов – с 21 сентября. Этому предшествовали несколько месяцев рекордных биржевых цен на топливо в России и значительное ускорение роста розничных цен. Запрет на экспорт бензина был снят с 17 ноября, летнего дизельного топлива – с 22 ноября, а эмбарго на зимнее дизтопливо не отменялось.

Источник: Iprime.ru, 25.03.2024

В апреле на сеть выведут контейнерные поезда в сто условных вагонов

Последние месяцы два оператора и грузовладельцы работали с владельцем железнодорожной инфраструктуры в нарушение ранее согласованных процедур, об этом РЖД-Партнеру рассказали сразу несколько участников рынка. РЖД с декабря 2023 года принимают к перевозке контейнерные поезда длиной в 71 условный вагон, между тем согласно ранее заключенным договорам длина контейнерного поезда – всего 53 условных вагона. А с апреля на сеть выйдут контейнерные поезда длиной в сто условных вагонов, соответствующее решение согласовано с ЦФТО.

Вагон увеличенной длины

Увеличение длины влияет на объем перевозок, об этом заявил Станислав Станкевич, исполнительный директор ООО «Транс Синергия», выступая на заседании Экспертного клуба «Евразийский союз участников железнодорожных грузовых перевозок».

«Если вчера мы грузили 57 вагонов, а сегодня – 71, то это нам, конечно, дает увеличение объема перевозок», – говорит он.

РЖД вывели на лимитирующие направления железнодорожной сети контейнерные поезда увеличенной длины в декабре 2023 года. На этот шаг владелец железнодорожной инфраструктуры решился после долгих переговоров с операторами. Лимитирующими направлениями в РЖД признают четыре, Восточный полигон в их числе. В РЖД подчеркнули: контейнерные поезда увеличенной длины наращивают пропускные способности. «Мы провели аналитику. За счет увеличения длины контейнерного поезда до 71 условного вагона мы дополнительно в первые два месяца перевезли по Восточному полигону более 160 тыс. ДФЭ», – подчеркнул в своем выступлении на заседании Экспертного клуба Михаил Глазков, заместитель генерального директора – начальник Центральной дирекции управления движением ОАО «РЖД».

Подсчитано, что увеличение длины поезда на 20 условных вагонов позволило ежесуточно перевозить еще порядка 2,5 поезда. В апреле ООО «Транс Синергия» как контейнерный оператор получит плюсом одну нитку в сутки на Восточном полигоне, об этом говорит Станислав Станкевич. Опция уже согласована с ЦФТО, и согласно документу часть поездов увеличат до 100 условных вагонов.

Станция не дает добро

График движения разработан с учетом интересов операторов и грузоотправителей, они успевают как формировать, так и расформировывать поезда увеличенной длины на всех станциях Транссиба, об этом сообщает владелец железнодорожной инфраструктуры. Но, по мнению участников рынка, станции РЖД не готовы к приемке и формированию составов длиной в сто условных вагонов. Более того, составы длиной в 71 условный вагон станции перерабатывают с трудом или вовсе не перерабатывают. В числе тех, кто не готов к приему и формированию контейнерных поездов такой длины, – станции Ступино, Белгород, Благовещенск, Томск-1, Мыс Астафьева, Артем-Приморский, Находка, Первая Речка, Рыбники, Блюхер, Гродеково, Омск-Восточный и прочее-прочее-прочее. По данным РЖД, обследовано 69 станций, из них у 12 обнаружены технологические ограничения. Участники рынка просят или отложить введение новых нормативов, или вводить их поэтапно.

Модернизация станций и примыкающих к ним терминалов требует

инвестиций, как финансовых, так и временных. Александр Кахидзе, генеральный директор ООО «ФинИнвест», рассказал на заседании Клуба, что в этом году запланировано открытие ТЛЦ Артем на Дальнем Востоке, здесь уже предусмотрена возможность отправки контейнерных поездов в 142 условных вагона. Со слов эксперта, в модернизацию ТЛЦ «Ховрино», «Электроугли», «Уральский», «Сибирский» инвестировано свыше 50 млрд руб. А. Кахидзе категоричен: рынку, конечно, нужно дать время для адаптации.

«Безусловно, нужно дать время для адаптации! Но только для тех, кто получил разрешение на модернизацию и строительство путей необщего пользования. Когда в графике видна дата ввода», – заявляет он.

РЖД работают сразу в двух направлениях, продолжил М. Глазков. Первое: владельцы терминалов и операторы получают возможность развития тех терминалов, которые и в самом деле намерены развиваться. РЖД, со слов М. Глазкова, пока идет модернизация, дают им возможность «временно отправлять контейнерные поезда уменьшенной длиной». Но поправка от РЖД «не должна тормозить внедрение технологии», подчеркнул железнодорожник. Второе направление – его РЖД считают наиболее перспективным – внедрение технологических решений: контейнерные поезда увеличенной длины формируют на путях необщего пользования или на путях терминалов, которые способны обрабатывать поезда увеличенной длины. Есть и третий вариант: грузовладельцам предлагают уже разработанную и апробированную в прошлом году услугу «Грузовой экспресс» – она позволяет отправить со станции контейнерный поезд меньшей длиной, а до 71 условного вагона ее нарастят на соседней станции. Сообщается, что, например, в Омске-сортировочном такой станции нет, но соседняя станция может реализовать технологию, и с февраля на нее РЖД уже перешли. В России грузопотоки контейнерных грузов совершенно разные по направлению перевозки, об этом говорит Иван Боднар, заместитель генерального директора АО «РЖД Бизнес Актив». И если внутрироссийские и импортные грузы тяготеют к городам миллионникам, то экспортные – совсем другие, говорит он. Производства минеральных удобрений, пиломатериалов и сельхозпродукции находятся, как правило, вне регионов с хорошо развитой инфраструктурой и терминальной базой.

«Есть ряд станций, которые не готовы обрабатывать поезда в 71 условный вагон – это Ступино, Артем, Благовещенск, Белгород, Асино, все они находятся в отдалении от основных магистралей. Да, увеличение длины контейнерных поездов – это то, что двигает контейнерный рынок. Но мы должны отталкиваться от грузовой базы», – резюмирует он.

Контейнерный консенсус

Эксперты и участники рынка ждут увеличения перевалки в портах Северо-Запада и дальнейшей контейнеризации экспорта

Рынок контейнерных перевозок грузов в 2024 г. в России вырастет в физическом выражении в пределах 5-10% по сравнению с 2023 г., рассказали игроки отрасли и эксперты. Объем рынка измерялся объемом перевозок грузов в соответствующей таре (TEU – эквивалент 20-футового контейнера) во внешнеторговом, транзитном и внутреннем сообщении через порты и по сети ОАО «РЖД».

В этом году динамика контейнерного рынка будет определяться высокой базой 2023 г., на железнодорожном направлении ожидается замедление темпов роста, сказал представитель группы «Дело». В группу входят, в частности, крупнейший в России оператор морских контейнерных терминалов Global Ports и железнодорожный оператор «Трансконтейнер», а также терминал НУТЭП в порту Новороссийска.

«Дело» ожидает, что перевалка контейнеров в портах в этом году может вырасти на 6-7% до 5,3 млн TEU, по сети ОАО «РЖД» – на 4% до 7,7 млн TEU. Показатели включают перевозку груженых и порожних контейнеров и не суммируются друг с другом, поскольку один и тот же контейнер может быть сначала перевален в порту, а затем отправлен по железной дороге.

Представитель компании сказал лишь, что по году ожидается небольшая позитивная динамика в этом направлении. Наблюдается восстановление экспорта как в портах, так и на железной дороге и перераспределение грузопотоков на маршруты через порты Северо-Запада.

На эти порты приходится наибольшие темпы прироста контейнерооборота из-за локальной низкой базы в 2022-2023 гг., продолжает собеседник. Из-за загруженности инфраструктуры Восточного полигона (БАМ и Транссиб) перевалка через порты Дальнего Востока начала снижаться (-2% за январь - февраль 2024 г.), но на них все еще приходится почти половина контейнерооборота страны.

Гендиректор Global Ports Альберт Лихолет на выставке «ТрансРоссия-2024» в середине марта отмечал, что в феврале 2024 г. оборот контейнеров в портах Северо-Запада вырос в 3 раза в годовом выражении до 129 тыс. TEU. Он объяснил это насыщением направления сервисами, поддержкой логистики отдельных отраслей и ценовыми условиями. «Ключевой фактор последних двух месяцев – это выравнивание рынков на Дальнем Востоке и Северо-Западе с точки зрения стоимости перевозки. Весь прошлый год ставки фрахта снижались, особенно по Северо-Западу. Сейчас они достигли практически равновесного состояния, установившись на уровне 4500-5000 долл. за

контейнер», – пояснил топ-менеджер.

Рост контейнерного рынка России в 2024 г. может составить 4-5%, говорил председатель совета директоров Fesco Андрей Северилов на той же выставке. По его словам, в первом полугодии 2024 г. можно ожидать сохранения инфраструктурных ограничений на Восточном полигоне, что будет замедлять потенциальный рост экспортных отправок. Поставки товаров через порты Северо-Запада в Китай и дружественные страны будут расти, полагает он. В марте резко выросли ставки на перевозки контейнеров из центра России до Красноярска и восточнее, писал «Коммерсантъ» со ссылкой на данные центра ценовых индексов Газпромбанка. В некоторых случаях ставки росли более чем в 30 раз. Операторы объяснили ситуацию сокращением количества контейнерных поездов на восток в связи с необходимостью перевезти экспортный уголь.

По подсчетам Fesco, общий объем контейнерного рынка в России в 2023 г. составил почти 6,5 млн TEU без учета порожней тары, что означает его восстановление до значений 2021 г. Таким образом, в 2024 г. этот рынок может составить примерно 6,8 млн TEU.

РЖД ожидает продолжения роста контейнерных перевозок в 2024 г., сказал представитель компании, не уточнив конкретные цифры. Этому будет способствовать развитие сети специализированных терминалов и площадок, технологии перевозок контейнеров в полувагонах, открытие нового погранперехода с КНР (Нижнеленинское – Тунцзян) и другие решения. В 2023 г. ОАО «РЖД» перевезла 7,44 млн TEU (включая порожняк), что на 14% больше, чем в 2022 г. Из них 5,44 млн TEU пришлось на груженые контейнеры (+17% год к году).

Рост контейнерного рынка в России в 2024 г. составит не менее 10%, считает гендиректор «Infoline-аналитики» Михаил Бурмистров. Драйверами такой динамики будут продолжающийся рост импорта и сохраняющийся потенциал для контейнеризации экспортных отправок, полагает эксперт.

Прирост железнодорожных контейнерных перевозок в 2024 г. будет на уровне 9,5% до 8,1 млн TEU, считает президент НИЦ «Перевозки и инфраструктура» Павел Иванкин. Основными драйверами станут перевод грузов из вагонов в контейнеры как инструмент приоритизации для попадания на Восточный полигон, а также рост транзита, перечисляет он. При этом Иванкин отмечает рост цен на транспортировку контейнеров по ряду направлений. По его оценкам, в этом году стоимость сервисов вырастет в среднем на 9-12%, а по отдельным направлениям рост ставки на споте может превысить 35%.

FESCO планирует совместно развивать проект «Терминал Забайкальск» с китайской Xi'an Free Trade Port

Транспортная группа FESCO подписала меморандум о стратегическом сотрудничестве с китайской компанией Xi'an Free Trade Port Construction and Operation Co.,Ltd (Xi'an Free Trade Port) для реализации инвестиционного проекта «Терминал Забайкальск». Документ подписали вице-президент по железнодорожному дивизиону FESCO Айдемир Усахов и заместитель Генерального директора Xi'an Free Trade Port Чжан Цитао на полях выставки транспортно-логистических услуг TransRussia 2024.

Компании рассмотрят возможность создания совместного предприятия для реализации этого проекта, а также развития логистической и терминальной инфраструктуры в других локациях.

Кроме этого, стороны планируют объединить усилия для развития железнодорожных контейнерных перевозок из города Сиань и провинции Шэньси (Китай) в Россию и Белоруссию и в обратном направлении, а также для привлечения дополнительной грузовой базы, чтобы сформировать стабильные импортно-экспортные перевозки на этом направлении.

«Терминал Забайкальск» – инвестиционный проект FESCO по строительству ТЛЦ в поселке Забайкальск, включающего контейнерный терминал, склады временного хранения, собственную железнодорожную станцию Обменная, подъездные железнодорожные пути и другую транспортную инфраструктуру. Всего FESCO планирует инвестировать в этот объект более 4 млрд рублей.

Источник: infranews.ru, 19.03.2024

ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ВОКЗАЛЫ. ТРАНСПОРТНО-ПЕРЕСАДОЧНЫЕ УЗЛЫ

МСЖД провел масштабное мероприятие, посвященное эффективному управлению пассажирскими вокзалами

19-20 марта 2024 г. в Праге состоялось пленарное заседание Международной рабочей группы МСЖД по вопросам управления вокзальными комплексами (Station Managers Global Group, SMGG). В роли организаторов данного мероприятия выступила национальная компания-распорядитель инфраструктуры Správa železnic. На протяжении двух дней проводились презентации, выступления и дискуссии. в ходе которых формировался вектор

развития на ближайшее будущее.

Программа первого дня мероприятия включила в себя технический визит на центральный железнодорожный вокзал Праги. Также в этот день состоялось пленарное заседание, в ходе которого обсуждались наиболее актуальные проблемы, связанные с развитием и управлением вокзальными комплексами, а также прогресс, который был достигнут рабочими группами (рабочие группы по проектированию станций и привокзальных территорий; управлению объектами и их эксплуатацией; управлению торговыми операциями; функционированием небольших станций).

Во второй день мероприятия вниманию участников была представлена презентация компании Správa železnic, которая содержала основные пункты ее стратегии, информацию о ключевых проектах и других интересных мероприятиях. Затем был представлен обзор рабочей программы SMGG на период с 2024 по 2025 гг., в ходе этой части члены группы подробно обсудили свою стратегию и внесли необходимые коррективы.

Источник: uic.org, 25.03.2024 (англ. яз.)

Аэропорт Праги получит новый железнодорожный вокзал

Национальная компания-распорядитель инфраструктуры Чехии Správa železnic (SŽ) одобрила строительство новой железнодорожной станции в пражском аэропорту имени Вацлава Гавела, что стало ключевым компонентом инициативы по установлению прямого железнодорожного сообщения из главного аэропорта Чехии с центром столицы и центральным чешским городом Кладно.

SŽ сообщила, что модернизация железнодорожной линии аэропорта, как ожидается, будет завершена либо к 2029, либо к 2030 г., а прогнозируемые расходы составят около 50 млрд чешских крон. Эта железнодорожная линия соединит аэропорт с основными вокзалами Праги, Главни-Надражи, Масариково-надражи и развивающейся станцией Прага-Бубны в Праге 7. SŽ планирует начать реконструкцию трех участков между Прагой 7 и аэропортом, начиная с 2026 г.

Иржи Свобода, директор SŽ, подчеркнул неотъемлемую роль нового железнодорожного вокзала аэропорта Праги в рамках более широкой схемы модернизации железной дороги, ведущей в Кладно, которая включает в себя примерно 10 новых сооружений, некоторые из которых были завершены, в то время как другие все еще находятся в стадии разработки.

В 2023 г. SŽ объявила тендер на модернизацию железнодорожной линии

от аэропорта Праги до Кладно, между Прагой-Ружине и Кладно. На будущей станции, получившей название Длоуха Миле, будет оборудована парковка.

В последние годы SŽ значительно обновила железнодорожную инфраструктуру Праги, в частности, в период с 2017 по 2020 г. была проведена реконструкция виадука Негрелли в Карлине, который пересекает остров Штванице. После завершения строительства этот виадук планируется объединить со станцией Прага-Бубны. Кроме того, планируется реконструировать и обновить станцию Масариково Надражи.

Железнодорожная линия облегчит сообщение между пражским аэропортом и Надражи Велеславин в Праге 6; модификации станции метро призваны увеличить ее пропускную способность за счет изменения расположения путей и платформы.

И.Свобода подчеркнул, что введение этой новой станции и линии повысит удобство поездок и уменьшит транспортные заторы в окрестностях. Ожидается, что предстоящее железнодорожное сообщение между аэропортом Праги и центром города сократит время в пути до центра столицы в среднем на 25 минут.

Источник: travelandtourworld.com, 26.03.2024 (англ. яз.)

Ассоциация железнодорожной отрасли Великобритании приветствует значительное увеличение числа пассажиров

Ассоциация железнодорожной промышленности Великобритании (Railway Industry Association, RIA) отреагировала на прогресс в увеличении пассажиропотока, представленного ORR.

Управление железнодорожного и автодорожного транспорта (ORR) 22 марта опубликовало ещё одно свидетельство активного возвращения к железнодорожному транспорту после пандемии – количество пассажирских перевозок увеличилось на 20% в годовом исчислении.

Комментируя цифры, исполнительный директор RIA Даррен Каплан сказал, что возвращение к железнодорожному транспорту продолжается быстрыми темпами, и этот существенный рост на 20% в годовом исчислении является действительно обнадеживающим увеличением числа пассажирских перевозок и доходов. Это следует за отличной недавней статистикой пассажиропотока Департамента транспорта Великобритании (DfT), который, несмотря на изменение методологии расчетов, исключаящее всех пассажиров линии Elizabeth Line, в марте текущего года вышла на допандемийные показатели.

Эти новые данные ORR и DfT являются напоминанием о том, что железной дороге в будущем потребуется больше пропускной способности, особенно с учетом недавнего отчета, подготовленного по заказу RfA, где к 2050 г. прогнозируется рост числа пассажиров от 37% до 97%, в зависимости от того, какие политические рычаги правительство Великобритании примет в ближайшие годы.

Очевидно, что необходима реформа железнодорожного транспорта и долгосрочная железнодорожная стратегия, включая план увеличения пропускной способности, чтобы обеспечить связность, экономические преимущества, повышение уровня и устойчивость, которые все хотят видеть.

Источник: globalrailwayreview.com, 22.03.2024 (англ. яз.)

Alstom может стать пассажирским перевозчиком в Великобритании

Великобритания: Французская компания подала государственному регулятору ORR заявку на обслуживание железнодорожного сообщения в Англии и Уэльсе в партнерстве с консалтинговой компанией SLC Rail.

Под брендом WSMR с использованием парка самой Alstom планируется с 2025 года обеспечить пассажирские перевозки между Северным Уэльсом, Шропширом, Мидлендсом и Лондоном, отсутствующие в настоящий момент.

В каждом направлении предусмотрено движение пяти поездов в день с понедельника по субботу, а по воскресеньям – четырех в обе стороны. По оценке Alstom, население зоны обслуживания составит около 1,5 млн человек за пределами Лондона и вырастет на 16% в ближайшие 10 лет. При этом общее количество поездов, которые будут задействованы в перевозках, компания пока не называет.

На текущий момент Alstom располагает 5 заводами и 30 депо в Великобритании и Ирландии, численность штата в регионе достигает 6 тыс. сотрудников.

Источник: rollingstockworld.ru, 25.03.2024

Из Брюсселя в столицу Франции пустят поезда Eurocity на время Олимпиады в Париже

Национальное общество железных дорог Бельгии (SNCB) 19 марта 2024 г. объявило о начале продаж билетов на пассажирские поезда категории Eurocity, которые начнут курсировать между Брюсселем и Парижем в период

проведения XXXIII летних Олимпийских и Паралимпийских игр в Париже. Билеты сейчас доступны на сайте SNCB International.

С 24 июля по 11 августа 2024 г., в дни Олимпийских игр, SNCB введет в ежедневное обращение две пары поездов, а с 28 августа по 8 сентября, уже в период проведения Паралимпиады, курсировать будет только одна пара.

По информации SNCB, время в пути в будние дни составит около 3 ч, а в выходные – примерно 4 ч из-за проведения работ на железнодорожной инфраструктуре во Франции. Предусматривается одна промежуточная остановка в бельгийском городе Монс.

Стоимость билета за поездку варьируется от 34 евро в вагоне второго класса до 49 евро в первом классе. Обязательным условием является предварительное бронирование мест.

Источник: belganewsagency.eu, 19.03.2024 (англ. яз.)

РЖД намерены обновить парк пригородных поездов более чем в 20 субъектах

Более 70 современных составов электропоездов намерены вывести РЖД на пригородные маршруты в 21 регионе России. Пресс-служба РЖД сообщает, что 40 составов переменного тока ЭПЗД, 19 – постоянного тока ЭП2ДМ и 16 «Финистов» выйдут в Свердловской, Новосибирской, Иркутской, Ростовской областях, Хабаровском и Алтайском краях, в Республиках Дагестан и Бурятии.

Пригородный состав

32 пригородных электропоезда выйдут уже в первом квартале 2024 года. Новые составы уже эксплуатируются в Кемеровской, Нижегородской, Свердловской, Тюменской, Челябинской и Белгородской областях, Приморском крае и в других субъектах России. Ещё 43 электропоезда, а также вагоны для рельсовых автобусов и локомотивной тяги запланировано поставить в российские регионы до конца текущего года.

На сеть выйдут также 25 вагонов локомотивной тяги, 10 вагонов рельсовых автобусов РА-3 «Орлан». Пресс-служба РЖД подчеркивает, что поезда и вагоны созданы с использованием новейших отечественных технологий, оборудования и материалов.

«Они отличаются повышенным уровнем комфорта для пассажиров и оснащены удобными санитарными комнатами, системами климат-контроля, USB-разъемами для зарядки гаджетов, подъемниками и креплениями для инвалидных колясок», – добавляет пресс-служба.

Свыше 93 млн пассажиров в пригородном сообщении перевезли РЖД в 2023 году, что на 9% больше, чем в рекордном 2019 году, и на 10% выше 2022 года.

Ленинградская область – территория роста пассажиропотока

Более 30% перевозок пригородными поездами СЗППК приходится на Ленинградскую область, сообщает пресс-служба пассажирского перевозчика. Итого – чуть менее 29 млн пассажиров из общего числа перевезенных. Наиболее востребованный у областных пассажиров маршрут – «Санкт-Петербург-Финляндский – Выборг», по этому направлению перевезено более 1,1 млн пассажиров, что на 11% больше, чем в 2022 году.

Пассажиры рублем голосуют за «Ласточки», эта скоростная пригородная электричка в 2023 году перевезла 21 млн пассажиров, что на 22% больше, чем в 2022 году. В Ленинградской области «Ласточки» перевезли порядка 5,5 млн пассажиров, что на 12% больше аналогичного периода 2022 года, передает пресс-служба СЗППК.

«Совместно с Комитетом по транспорту Ленинградской области осуществляется непрерывная деятельность по анализу и выбору оптимальных решений для улучшения пригородного сообщения. В ходе этой работы анализируется расписание движения поездов, определяется оптимальная длина маршрутов и осуществляется планомерная замена подвижного состава. Так, за 2023 год плодотворного сотрудничества нам удалось назначить с 1 января 2024 года 6 пар поездов «Ласточка» по самому востребованному маршруту Ленобласти «Санкт-Петербург-Финляндский – Выборг» – прокомментировал статистику Артем Мирон, генеральный директор АО «СЗППК».

Источник: rzd-partner.ru, 22.03.2024

Фирменный поезд Тамбов - Москва начнет курсировать ежедневно с 1 апреля

Фирменный поезд дальнего следования N31/32 сообщением Тамбов – Москва – Тамбов будет курсировать ежедневно.

С 1 апреля поезд будет ежедневно отправляться в 21:20 из Тамбова и прибывать в Москву на Павелецкий вокзал в 6:28 утра. Из столицы поезд отправляется в 22:00 и прибывает в Тамбов в 7:30.

Данный маршрут был отменен в период пандемии, потом частично восстановлен.

«Этот поезд востребован. Прделана большая работа с ОАО «РЖД». Благодарю компанию за содействие. Делаем все для повышения транспортной

доступности нашего региона, чтобы наши жители и гости могли добраться по удобному маршруту в столицу и другие города России», – приводятся в сообщении слова главы региона Максима Егорова.

Как отметили в пресс-службе областного правительства, состав будет курсировать до середины декабря 2024 года, пока не будет составлен новый график поездов дальнего следования на 2025 год. Дальнейшее сохранение ежедневного следования будет зависеть от востребованности поезда пассажирами.

Источник: interfax-russia.ru, 25.03.2024

Билеты РЖД в Белгородскую область и обратно можно будет вернуть без удержания сборов

В компании добавили, что контролируют ситуацию со спросом на билеты и оперативно увеличивают количество вагонов для отдельных рейсов

Пассажиры с билетами от/до станций Белгород, Валуйки, Губкин, Новый Оскол могут сдавать их без удержания дополнительных сборов, а также в полном объеме вернуть денежные средства за билеты, купленные по «невозвратному» тарифу.

В РЖД добавили, что контролируют ситуацию со спросом на билеты из населенных пунктов Белгородской области и при необходимости оперативно увеличивают количество вагонов для отдельных рейсов.

Источник: tass.ru, 25.03.2024

1000 пассажиров отдохнули в капсулах сна на вокзале Новосибирск-Главный

Более 1000 пассажиров воспользовались капсульным отелем на вокзале Новосибирск-Главный с момента его открытия. Об этом сообщает пресс-служба Западно-Сибирской железной дороги.

По данным магистрали, за четыре месяца услуга снискала популярность у пассажиров, которым приходится ожидать поезд в течение длительного времени. Так, в среднем капсулы для сна бронируют 7-9 раз в сутки. В связи с ростом востребованности услуги руководство вокзала рассматривает возможность установки дополнительных капсул.

Напомним, две капсулы для сна появились на новосибирском вокзале 24 ноября 2023 г. В них пассажир может комфортно разместиться в течение

нескольких часов. Гостю выдают подушку, комплект одноразового белья и плед. Также предусмотрены отделение для багажа и usb-адаптер, чтобы подзарядить гаджеты.

Капсула рассчитана на одного человека, но допускается размещение одного взрослого с ребёнком до 6 лет. Оплата услуги почасовая.

Подобные капсулы установлены также на вокзалах Москвы, Волгограда, Адлера, Барнаула и Екатеринбурга.

Источник: nsk.bfm.ru, 26.03.2024

ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ

Skoda Group вновь задерживает поставку электропоездов 16Ev в Латвию

Чешский производитель заключил допсоглашение с пассажирским перевозчиком AS Pasažieru vilciens о продлении срока поставок по контракту на 32 четырехвагонных состава, заключенному в 2019 году. Согласно документу, оставшиеся 15 поездов Skoda Group обязалась передать до конца лета. Изначально все составы должны были быть доставлены в первой половине 2022 года, однако срок завершения поставок несколько раз переносился из-за пандемии COVID-19 и конфликта на Украине.

В то же время в AS Pasažieru vilciens в комментарии изданию Railvolution сообщили, что Skoda Group устранила дефекты в 17 поездах, выведенных из эксплуатации в январе. Сейчас курсирует 14 составов, еще 3 проходят финальные испытания после ремонта. Также, по словам перевозчика, производитель обеспечил техническую готовность поездов на уровне не менее 95% и составил план по предотвращению повторения дефектов в оставшихся к поставке 15 поездах.

Источник: rollingstockworld.ru, 25.03.2024

Stadler построит еще четыре электропоезда для Berner Oberland-Bahn

Швейцарская горная железная дорога метровой колеи Berner Oberland-Bahn заключила с компанией Stadler контракт стоимостью 38,6 млн швейц. фр. на поставку еще четырех трехвагонных электропоездов серии ABeh4/8 в дополнение к шести поездам, заказанным в мае 2022 г. (рис. 1).



Рис. 1. Электропоезд серии ABeh4/8

В каждом электропоезде – 140 мест для пассажиров, по обе стороны низкопольной входной зоны с широкими дверными проемами оборудованы площадки для перевозки лыж, сноубордов, велосипедов и детских колясок. Все 10 электропоездов планируется ввести в эксплуатацию в последнем квартале 2025 и первой половине 2026 г. Это позволит заменить три поезда серии ABeh4/4 II, построенные в 1986 г., и увеличить провозную способность в соответствии с ростом спроса.

Berner Oberland-Bahn работает в швейцарском регионе Бернский Оберланд, Y-образная линия длиной 23,7 км ведет из Интерлакена к горным курортам Лаутербруннен и Гриндельвальд. От Интерлакена до станции Цвайлютшинен два электропоезда идут сцепкой, а затем расходятся в направлении долин Лаутербруннен и Гриндельвальд.

Источник: zdmira.com, 25.03.2024

Alstom поставит 13 локомотивов Traxx компании CLIP Intermodal

Alstom и оператор подвижного состава CLIP Intermodal (входит в Clip Group) подписали контракт на поставку 13 мультисистемных локомотивов модели Traxx третьего поколения (рис. 2). Они будут эксплуатироваться на железных дорогах ряда европейских государств: Польши, Германии, Бельгии, Люксембурга, Австрии и Франции.



Рис. 2. Локомотив Traxx

Локомотивы будут производиться на двух предприятиях: кузова изготовят на заводе Alstom Polska во Вроцлаве, а на площадке Alstom в Касселе (Германия) будет проходить полная сборка машин. В 2023 году предприятие Alstom в Касселе также получило контракт на финальную сборку до 100 локомотивов Traxx Universal для европейской лизинговой компании Akiem.

Интервалы технического обслуживания у локомотивов Traxx третьего поколения увеличены на 33%. Traxx, заказанные CLIP Intermodal, смогут развивать скорость до 160 км/ч и оснащены системой сигнализации Onvia собственной разработки Alstom (другое название – ATLAS). Мощность локомотива – 5,6 кВт. Одним из преимуществ Traxx является функция «последней мили», позволяющая получить доступ к неэлектрифицированным терминалам, портам, запасным путям.

CLIP Intermodal – компания-оператор подвижного состава. Она имеет свою собственную железнодорожную линию в Сваженде для обслуживания интермодального контейнерного терминала. Закупка новых локомотивов необходима в связи с его расширением. Они должны будут обслуживать более 500 интермодальных вагонов, находящихся в собственности компании. По словам генерального директора CLIP Group Агнешки Хипс, новые локомотивы будут способствовать сокращению выброса парниковых газов в атмосферу. На сегодняшний день локомотивы Traxx эксплуатируются в 20 странах мира, их общий годовой пробег составляет более 300 млн км.

Источник: alstom.com, 26.03.2024

Alstom заключила новый контракт на обслуживание электропоездов в Швеции

Компания Alstom заключила с VR Sverige – новым оператором сообщений X-trafik в лене Евлеборг (Центральная Швеция) контракт сроком на 11 лет, вступающий в действие в июне 2025 г. Он предусматривает выполнение работ по техническому обслуживанию двух- и трехвагонных электропоездов на ремонтном предприятии компании Alstom в г. Евле.

В 2023 г. Alstom продлила соглашение с компанией VR Sverige, стоимость которого первоначально составляла примерно 1 млрд швед. крон (88 млн евро). Соглашение предусматривало обслуживание 30 региональных поездов в течение 10 лет. Теперь Alstom принимает на себя обязательства по техническому обслуживанию девяти поездов Regina, которые курсируют по маршрутам, соединяющим Евле с городами Юсдаль и Сундсвалль.

Компания VR Sverige входит в состав финской VR Group и эксплуатирует

в Стокгольме трамваи, автобусы и региональные поезда.

Alstom является крупнейшим поставщиком подвижного состава на шведском рынке. Кроме того, при участии компании в Швеции внедряются система управления движением ETCS и новая национальная система диспетчерского управления движением.

Источник: zdmira.com, 21.03.2024

Хорватия закупает 6 новых дизель-электрических поездов на средства ЕИБ

В Хорватии объявлен тендер на поставку 6 новых дизель-электрических поездов. Гибридные составы должны быть поставлены до 2026 года. Их покупка будет профинансирована за счет кредита Европейского инвестиционного банка (ЕИБ).

Новые поезда будут курсировать по маршруту Загреб – Сплит. На участке пути от Оштари до Сплита, который не электрифицирован, гибридные поезда смогут переключаться с электрической на дизельную тягу. Максимальная скорость составов – 160 км/ч. Они также должны быть адаптированы для работы на линиях с перепадами высот.

Закупка подвижного состава в Хорватии проходит в рамках проекта «Оживление железнодорожной системы Республики Хорватия», стоимость которого оценивается в 2,6 млрд евро. В феврале 2024 года между ЕИБ и правительством Хорватии был подписан договор о предоставлении 900 млн евро рамочного кредита для финансирования программы, в ходе которой будут закуплены 14 новых пригородных составов. Кроме дизель-электрических поездов, в рамках проекта также будут закуплены еще 8 составов на аккумуляторно-электрической тяге.

Источник: techzd.ru, 21.03.2024

Stadler снова стал единственным участником конкурса на поставку 75 электропоездов в Польшу

Швейцарский производитель подвижного состава Stadler стал единственным претендентом на поставку 75 новых электропоездов для польского регионального оператора Koleje Mazowieckie (КМ) по результатам тендеров, объявленных в декабре 2023 года.

Закупка была разделена на 2 отдельных конкурса. Первый тендер

предусматривает поставку 50 пятивагонных составов и их обслуживание в течении 18 лет, а также поставку комплектов запчастей. Стартовая цена конкурса составляет 2,431 млрд злотых (610 млн долл.). Stadler, подавший единственную заявку на тендер, сделал предложение со значительно большей суммой контракта – 3,249 млрд злотых (820 млн долл.).

Аналогичная ситуация возникла и со вторым тендером. Он предусматривает твердый заказ на поставку 15 составов и еще 10 поездов в рамках опциона на сумму в 1,255 млрд злотых (320 млн долл.), в то время как Stadler предложил выполнить такой контракт за 1,635 млрд злотых (410 млн долл.). Общую стоимость исполнения двух контрактов Stadler оценил в 4,88 млрд злотых.

2 тендера на поставку 75 электропоездов были объявлены Koleje Mazowieckie еще летом 2023 года, общая стоимость двух контрактов составила 3,69 млрд злотых (930 млн долл.). В октябре прошлого года перевозчик был вынужден отменить их результаты из-за высокой стоимости предложения Stadler, которая стала единственным участником тендера. Тогда швейцарский производитель установил цену контракта на уровне 5,18 млрд злотых.

Источник: t.me, 21.03.2024

Турецкая Türasaş запустила в серийное производство первый электровоз собственной разработки

Государственный производитель приступил к выпуску на заводе в Эскишехире партии из 95 магистральных локомотивов серии E5000 (рис. 3). Соответствующий контракт был заключен на прошлой неделе с национальным перевозчиком TCDD.



Рис. 3. Локомотивов серии E5000

Электровоз разработан институтом технологий железнодорожного транспорта TÜBİTAK RUTE. По итогам испытаний он получил сертификат соответствия европейским требованиям TSI. Локомотив с осевой формулой

20-20 мощностью 5 МВт может эксплуатироваться с максимальной скоростью 140 км/ч.

По словам министра транспорта Турции Абдулкадира Уралоглу, уровень локализации машин в процессе наращивания серийного производства должен достигнуть 85%. В проекте участвует 115 местных комплектаторов. Сообщается, что подвижной состав будет оснащен турецкими двигателем, тяговыми преобразователями, трансформатором, кузовом и системами управления.

Недавно открытый Türasaş в Сивасе завод площадью 10,5 тыс. м² будет поставлять для электровозов тележки и колеса. Планируемый годовой объем выпуска новой площадки должен составить 4,6 тыс. тележек и 9,2 тыс. колесных пар, что позволит обеспечить данными компонентами все виды выпускаемого в стране пассажирского и грузового подвижного состава.

Сейчас в Турции реализуется стратегия по развитию национального производства. С 2023 года Türasaş выпускает региональные электропоезда E44000 собственной разработки. На их базе разрабатывается электропоезд для скорости в 225 км/ч. Также совместно с TÜBİTAK RUTE компания спроектировала тепловозный дизель.

Источник: rollingstockworld.ru, 19.03.2024

CAF поставит 10 электропоездов Civity для Нидерландов

Испанский концерн CAF и голландская Qbuzz (дочерняя компания FS Group) заключили контракт на поставку 10 электропоездов платформы Civity (рис. 4). Составы должны быть поставлены до 2028 года.



Рис. 4. Электропоезд платформы Civity

Поезда Civity длиной 60 метров каждый будут состоять из 3 вагонов с общей пассажироместимостью 350 человек. Составы будут оснащены системой управления движением ETCS, максимальная скорость новых поездов будет составлять 160 км/ч. Новые составы будут эксплуатироваться на линии Мерведелинге между Дордрехтом и Гелдермальсенем. Они заменят устаревшие

модели Stadler GTW 2/6 и 2/8.

CAF Civity – платформа гибридных региональных пассажирских поездов, которые могут работать на дизельной, электрической или аккумуляторно-электрической тяге. В серийное производство первые поезда Civity были запущены в 2010 году. Одна из модификаций платформы – Civity Nordic, разработанная для эксплуатации при температурах до -40°C . В 2021 году между CAF и шведским оператором AB Transitio был подписан контракт на поставку 28 Civity Nordic с опцией еще на 26 единиц. На прошлой неделе для технического обслуживания этих поездов CAF открыла новое депо.

Источник: techzd.ru, 19.03.2024

Progress Rail завершает испытания первого аккумуляторного локомотива EMD Joule для США

Шестиосная машина SD40JR мощностью 2400 кВт проходит последние тесты в центре MxV Rail в американском Пуэбло (рис. 5). Скоро она будет отправлена компании PHL для маневровой работы в портах Калифорнии. Заявляется, что SD40JR станет первым локомотивом с исключительно аккумуляторной тягой, работающим в стране.



Рис. 5. Локомотив EMD Joule

Локомотив SD40JR оборудован асинхронным тяговым приводом с поосным регулированием силы тяги. Заявляется, что его максимальная скорость составляет 80 км/ч, сила тяги при трогании с места – 600 кН, в длительном режиме – 416 кН, Специально для него производитель разработал стационарные зарядные станции. Как отмечают в Progress Rail, машине требуется менее 4 часов для полного заряда аккумулятора и его хватает на 24 часа работы.

Аккумуляторная модель EMD Joule была представлена Progress Rail в 2020 году, а PHL стала одним из первых его заказчиков. Линейка EMD Joule

предполагает 5 разных исполнений.

Источник: rollingstockworld.ru, 21.03.2024

Индийские железные дороги закупят 4500 поездов Vande Bharat до 2047 года

Индийские железные дороги (Indian Railways, IR) планируют ввести в эксплуатацию 4500 новых электропоездов Vande Bharat к 2047 году (рис. 6). Об этом заявил премьер-министр Индии Нарендра Моди в ходе своей предвыборной кампании.



Рис. 6. Электропоезд Vande Bharat

Согласно плану модернизации индийских железных дорог, IR к 2047 году закупит 4,5 тыс. новых поездов Vande Bharat, производство которых будет полностью локализовано в Индии. Кроме расширения закупок поездов новой модели, национальный план развития железных дорог включает капитальный ремонт 40 тысяч тележек для уже работающих на сети составов. Нарендра Моди также анонсировал разработку новых моделей поездов, которые будут способны развивать скорость до 250 км/ч.

В начале этого месяца в присутствии премьер-министра Индии на сеть IR было запущено 10 новых составов Vande Bharat, их общее количество в эксплуатации увеличилось до 51. Поезда Vande Bharat с сидячими местами производятся на заводе Integral Coach Factory (ICF), дочерней компании IR, в Ченнаи. Производственные мощности завода позволяют выпускать 18 восьмивагонных поездов в месяц. Недавно другая индийская компания, BEML, представила новый кузов Vande Bharat со спальными вагонами.

Кроме того, IR также планирует закупить 1 тыс. составов более дешевой модели пассажирских поездов Amrit Bharat. В феврале 2024 года правительство Индии одобрило серийное производство 50 новых поездов Amrit Bharat Express после того, как они успешно прошли эксплуатационные испытания. Все 50 поездов Amrit Bharat с технологией push-pull планируется ввести

в эксплуатацию уже в этом году. Они также выпускаются на заводе ICF в Ченнаи.

Источник: techzd.ru, 25.03.2024

Китайские локомотивы поставят в Казахстан для сертификации

«Казахстанские железные дороги» получат первые четыре локомотива от китайской China Railway Rolling Stock Corporation для их проверки на соответствие техническим регламентам Таможенного союза. Об этом сообщил заместитель гендиректора «КТЖ – Грузовые перевозки» Владимир Бабиченко.

Ранее «Казахстанские железные дороги» и CRRC заключили рамочное соглашение о поставках из Китая в Казахстан 200 тепловозов на 1,3 млрд долл.

Чтобы казахстанский национальный перевозчик смог использовать китайские локомотивы для железнодорожных перевозок по всей территории Евразийского экономического союза, они должны получить сертификат соответствия в рамках ЕАЭС.

Источник: techzd.ru, 21.03.2024

Узбекистанский «Литейно-механический завод» (ЛМЗ) планирует увеличить экспорт грузовых вагонов и запчастей до 15 млн долл. в 2024 году

Такие планы были озвучены вчера в рамках визита президента страны Шавката Мирзиёева на входящее в состав национальной железнодорожной компании «Узбекистон темир йуллари» предприятие в Андижане. Отмечается, что в прошлом году ЛМЗ выпустил продукцию на общую сумму 267 млрд сумов (21,4 млн долл.) и экспортировал 170 грузовых вагонов и запчастей стоимостью 10 млн долл. В частности, в сентябре 2023 г. завод передал партию хопперов заказчику из Казахстана.

Сейчас годовые мощности площадки заявляются на уровне 1,2 тыс. новых и 1,5 тыс. отремонтированных вагонов, а литейный цех предприятия способен выдавать 26 тыс. т продукции ежегодно. Всего на заводе функционируют 26 цехов, включая вагоностроительный, механико-сборочный, колесный, ремонтный, прессования, заготовочный и комплекточный. В прошлом году на площадке завершилась 5-летняя программа, в ходе которой было локализовано производство около 100 видов продукции.

Также вчера Шавкат Мирзиёев посетил другое входящее в «Узбекистон

темир йуллари» предприятие – Ташкентский завод по строительству и ремонту пассажирских вагонов (ТВСРЗ). Сообщается, что в прошлом году на площадке было изготовлено 32 и отремонтировано 319 пассажирских вагонов. Уровень локализации запчастей составил 70%. В целом за прошедшие годы было произведено более 300 пассажирских и служебных вагонов, из которых свыше 50 экспортированы. Кроме того, модернизированы 112 вагонов метро.

В этом году планируется выпуск специальных вагонов для горно-металлургических предприятий и освоение новых типов вагонов с широкими купе. Кроме того, Мирзиееву был представлен проект по организации производства на ТВСРЗ электропоездов и поездов метро. Его подробности не приводятся.

Источник: uz.sputniknews.ru, 19.03.2024

Индийские железные дороги закупят 6,7 тысяч грузовых вагонов в Калькутте

Индийские железные дороги (Indian Railways, IR) заказали 6,7 тыс. грузовых вагонов стандарта Bharat Standard Open Market (BOSM). Производить подвижной состав будут индийские компании Titagarh Rail Systems Ltd и Jupiter Wagon на своих площадках в Калькутте. Общая стоимость двух заказов составляет 28,6 млрд рупий (345 млн долл.).

Titagarh Rail Systems Ltd получила заказ на 4463 грузовых вагонов для перевозки сыпучих грузов, таких как уголь и руда. Стоимость поставки новых вагонов составляет 19,1 млрд рупий (230 млн долл.). Другой заказ на 2237 вагонов будет выполнять Jupiter Wagons. Сумма ее контракта составляет 9,5 млрд рупий (115 млн долл.).

К 2025 году Titagarh Rail Systems Ltd планирует увеличить производство грузовых вагонов до 12 тыс. в год (в 2020 году компания выпускала 8 тыс. вагонов ежегодно). Площадка Jupiter Wagons в Калькутте за 2022 год выпустила порядка 6,5 тыс. грузовых вагонов, но также имеет планы по увеличению производства до 10 тыс. вагонов в год.

Источник: techzd.ru, 26.03.2024

В Нижнем Новгороде открылось новое сервисное депо для «Ласточек»

Пресс-служба Горьковской железной дороги (ГЖД) сообщила об открытии новой площадки для ремонта и технического обслуживания

скоростных электропоездов серии «Ласточка» в Нижнем Новгороде на базе бывшего моторвагонного депо Горький-Московский.

По словам начальника Горьковской железной дороги Сергея Дорофеевского, процесс ремонта поездов в новом депо значительно ускорится в связи с автоматизацией ряда технических операций. В частности, в депо был установлен специализированный станок для обточки колесных пар, мобильные передвижные установки для доступа в салон и на крышу подвижного состава, а также система обеспечения безопасности при проведении технических работ. Это поможет снизить время простоя составов на ремонтной позиции. Новая площадка, по заявлению начальника Горьковской дороги, сможет обслуживать до 50 составов в год.

В настоящее время техобслуживание поездов «Ласточка» осуществляется на базе 6 депо в Москве, Крюково, Санкт-Петербурге, Адлере, Калининграде и Екатеринбурге. С начала 2024 года на маршрутах в Свердловской области и Пермском крае также курсируют импортозамещенные версии «Ласточек» – электропоезда ЭС104 «Финист». На сегодняшний день в эксплуатацию поступило 16 составов, они обслуживаются в моторвагонном депо Пермь II, региональном подразделении ООО «ВСМ-Сервис» депо Екатеринбург и на заводе «Уральские локомотивы». Сейчас Синара – Транспортные Машины (СТМ) и ОАО «РЖД» прорабатывают новую схему сервисного обслуживания «Финистов», когда ответственность за техническое состояние будет также лежать на заводах-изготовителях отдельных комплектующих.

Источник: techzd.ru, 21.03.2024

РЖД в этом году закупит более 70 электропоездов в ряд регионов России

В 2024 году ОАО «РЖД» планирует поставить новые электропоезда, рельсовые автобусы и пассажирские вагоны в 21 регион России. В их число входят Свердловская, Новосибирская, Иркутская, Ростовская области, Хабаровский и Алтайский края, Республики Дагестан и Бурятия.

Всего будет поставлено:

- более 70 современных составов электропоездов (40 составов переменного тока ЭПЗД, 19 – постоянного тока ЭП2ДМ и 16 «Финистов»);
- 25 вагонов локомотивной тяги;
- 10 вагонов рельсовых автобусов РА-3 «Орлан».

С января по март текущего года в эксплуатацию будут введены 32 пригородных электропоезда. Новые составы уже эксплуатируются в Кемеровской, Нижегородской, Свердловской, Тюменской, Челябинской и

Белгородской областях, Приморском крае и в других субъектах РФ.

Ещё 43 электропоезда, а также вагоны для рельсовых автобусов и локомотивной тяги запланировано поставить в российские регионы до конца текущего года.

Источник: techzd.ru, 21.03.2024

Луганский «Локомотив-сервис» увеличит объем выпуска на 30%

Луганское предприятие «Локомотив-сервис» увеличит объемы производства запчастей для локомотивов на 30%. Для закупки нового оборудования и модернизации производственных мощностей Фонд развития промышленности (ФРП) выделил предприятию льготный займ в объеме 50 млн рублей. Финансирование осуществлялось по программе «Проекты развития Луганской народной республики».

На средства ФРП компания приобрела 6 новых станков. В частности, закуплены станки для производства корпусов тележек, и их объем выпуска вырастет с 16 до 24 единиц в месяц. Будет увеличено производство амортизирующих роликов и упругих элементов с 210 до 300 запчастей в месяц. Кроме того, для предприятия были закуплены новые высокоточные токарные и сверлильные станки, что позволит заводу наладить выпуск прицепного шатуна, который применяется в двигателях локомотива.

«Локомотив-сервис», расположенный в Луганске, производит комплектующие для тепловозов 2ТЭ116, М62, 2ТЭ10, ТЭП70, ТЭМ2, ТЭЗ, электровозов ВЛ80, а также для тяговых аппаратов ОПЭ и ПЭ2. В производимую продукцию, кроме корпусов тележек, входят поршни, вкладыши, амортизаторы, поводки. Штат сотрудников составляет более 200 человек. Постоянными заказчиками завода являются предприятия металлургического и перерабатывающего комплекса, имеющие свои железнодорожные линии. «Локомотив-сервис» также экспортирует свою продукцию в Казахстан, Монголию, Белоруссию.

Источник: tass.ru, 26.03.2024

Производство грузовых вагонов по итогам 2024 года оценивается в диапазоне 62-67 тыс. ед.

Сегодня парк подвижного состава прирастает большими объемами, чем его производится, отмечено в ходе открытого разговора «Как достичь баланса

вагонного парка на сети РЖД?», который организовал на выставке TransRussia РЖД-Партнер.

Напомним, в 2023 году отечественными заводами произведено порядка 64 тыс. вагонов. При неблагоприятных событиях по итогам этого года выпуск может снизиться до 62 тыс., тем не менее верхняя планка оценивается в 67 тыс. ед., проинформировал заместитель гендиректора ИПЕМ Владимир Савчук.

В январе-феврале производство грузовых вагонов к прошлогоднему уровню увеличилось на 41,4%, до 11 тыс. Причем выпуск полувагонов, который в последние годы снижался, вырос на 61,4%.

Стоит сказать, пополнение парка происходит большими темпами, чем списание. В 2023 году с учетом перерегистрации подвижного состава с администраций железных дорог соседних стран, в первую очередь Белоруссии, Казахстана, он вырос на 73,3 тыс. ед. При этом было списано 24 тыс. вагонов.

«Прирост парка опережает все показатели динамики погрузки, грузооборота, дальности перевозки и т. д. Это объективная ситуация, когда каждый рыночный субъект принимает для себя решение по обновлению. Поэтому загрузка [вагоностроительных] заводов в 2024 году будет приличная», – резюмировал В. Савчук.

Источник: rzd-partner.ru, 21.03.2024

Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов

БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ

Сход поезда с рельсов нарушил движение в Норвегии

После схода с рельсов грузового поезда вечером 22 марта, норвежский распорядитель инфраструктуры Vane NOR приступил к работам по расчистке на станции Арна в Бергене, Норвегия (рис. 7). В результате аварии всё железнодорожное сообщение между Бергеном и Ваксдалем приостановлено до дальнейшего уведомления.



Рис. 7. Место происшествия

Сообщений о серьезных травмах в результате инцидента не поступало. Машинист локомотива получил незначительные травмы и ему была оказана медицинская помощь. Власти подтвердили, что поезд не перевозил опасных грузов. Первоочередной задачей Vane NOR стало оказание помощи аварийным службам в безопасной эвакуации пассажиров регионального поезда, следовавшего из Осло в Берген, из туннеля Арнанипа, которому был перекрыт проезд после схода с рельсов грузового поезда.

23 марта Государственный совет по расследованию происшествий Норвегии совместно с полицией и отделом расследований и анализа компании Vane NOR провели тщательный осмотр места происшествия. Кроме того, группа по восстановлению и чрезвычайным ситуациям компании Vane NOR из Осло была направлена на станцию Арна для содействия процессу выяснения причин схода. Место происшествия было очищено к вечеру того же дня и после чего подразделение по восстановлению и чрезвычайным ситуациям Vane NOR приступило к демонтажу воздушных линий электропередач, чтобы позволить убрать вагоны грузового поезда.

В результате происшествия региональный поезд, следовавший из Осло в Берген, застрял в туннеле Арнанипа. Поздно вечером 22 марта локомотив был отцеплен от поезда, чтобы позволить двум спасательным поездам доставить пассажирские вагоны в Стангелле. Автобусы были размещены в Стангелле, чтобы переправить пассажиров далее в Берген.

Источник: railtech.com, 26.03.2024 (англ. яз.)

Безопасность Крымского моста предложили передать единому оператору

Минтранс предложил создать нового единого оператора по управлению Крымским мостом. Это должно оказать «положительное влияние» по его

защите от актов незаконного вмешательства

Правительство должно в шестимесячный срок определить единого оператора «в целях эффективного принятия мер по защите транспортного перехода через Керченский пролив и подходов к нему», следует из проекта указа президента, разработанного Минтрансом.

Как следует из пояснительной записки к документу, определение оператора «окажет положительное влияние при принятии мер по защите Крымского моста от актов незаконного вмешательства».

Сейчас за безопасность и работу инфраструктуры моста отвечает несколько структур:

- ФКУ Упрдор «Тамань» в отношении автодорожной части Крымского моста и автодорожных подходов к нему;
- ФГУП «КЖД» в отношении железнодорожной части Крымского моста и железнодорожного подхода к нему со стороны Крыма;
- Северо-Кавказская железная дорога (филиал ОАО «РЖД») в отношении железнодорожного подхода к Крымскому мосту со стороны Краснодарского края.
- Балансодержателем инженерно-технических средств обеспечения транспортной безопасности и инфраструктуры помимо этих структур также выступает ФГУП «УВО Минтранса России».

Крымский мост состоит из двух объектов транспортной инфраструктуры, а автодорожные и железнодорожные подходы к нему включают в себя более 30 объектов транспортной инфраструктуры.

Будет ли оператор создаваться на базе уже задействованных в его управлении структур или появится новый – в документе не указано.

«Проект разработан в целях оптимизации и централизованного управления силами, задействованными в обеспечении транспортной безопасности Крымского моста», – заявили РБК в пресс-службе Минтранса.

РБК направил запрос в пресс-службы РЖД, ФГУП «КЖД» и ФКУ Упрдор «Тамань».

Вопрос усиления охраны Крымского моста поднимался в октябре 2022 года, когда на мосту взорвалась фура с взрывчаткой. В результате обрушились два автомобильных пролета, погибли четыре человека. Как тогда утверждал глава комитета Госдумы по информполитике Александр Хинштейн, еще на этапе строительства моста Росгвардия выступала с предложением полностью взять его под охрану. «Однако тогдашнее руководство Минтранса убедило правительство, что самостоятельно справится с этой задачей», – писал Хинштейн. Он отмечал, что у Росгвардии имелся релевантный опыт – ранее ведомство охраняло железнодорожные мосты на Транссибе и БАМе. «Более того, с началом СВО Минтранс не ввел усиленного режима охраны

транспортного перехода и не изменил категорирование уровня безопасности – Крымский мост остался объектом транспортной инфраструктуры 2-й категории. Хотя если б мост перевели в 1-ю категорию, досмотр транспорта (уж как минимум грузового!) велся бы не выборочно, а тотально», – указывал Хинштейн. После взрыва на мосту президент Владимир Путин поручил усилить меры защиты Крымского моста. Полномочия по организации таких мер получила ФСБ.

В июле 2023 года, после еще одного теракта на мосту (переход был атакован украинскими надводными беспилотниками, автомобильная часть дороги получила повреждения, погибли два человека), Путин вновь потребовал представить предложения по повышению безопасности перехода. «С учетом того, что уже второй теракт на Крымском мосту происходит, я жду конкретных предложений по повышению безопасности этого стратегического, важного транспортного объекта», – заявил он.

Источник: rbc.ru, 25.03.2024

Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов

Японский научно-исследовательский институт железнодорожного транспорта разработал метод прогнозирования распространения поперечных трещин в головке рельса

Текущее содержание рельсового пути для предотвращения излома рельсов имеет решающее значение для безопасности железных дорог. Вмятины и диагональные трещины, возникающие из-за контактной усталости качения (RCF), представляют собой повреждение головки рельса, вызванные многократным проходом поездов по рельсам. Эти дефекты становятся причиной возникновения поперечных трещин рельсов, доля которых от общего числа дефектов рельсов в Японии в период с 2014 по 2018 гг. составила около 40%. В лаборатории текущего содержания и сварки рельсов отдела технологий рельсового пути Японского научно-исследовательского института железнодорожного транспорта (RTRI) разработан метод оценки распространения поперечных трещин с использованием анализа методом конечных элементов.

Источник: International Railway Journal. – 2023. – № 6. – P. 47-49 (англ. яз.)

ОРГАНИЗАЦИЯ ТРУДА, КАДРОВАЯ И СОЦИАЛЬНАЯ ПОЛИТИКА

Музеи приглашены принять участие в консультации по железнодорожному коллекционированию (Великобритания)

Консультативный совет по присвоению исторического статуса объектам железнодорожного наследия (The Railway Heritage Designation Advisory Board, RHDAB) начал консультации по всей Великобритании, чтобы помочь разработать новую политику сбора и выявить пробелы в процедурах выбора железнодорожных объектов и присвоении им исторического статуса.

Консультативный совет связался с более чем 100 площадками с историческими экспонатами, музеями и дочерними компаниями, предложив им заполнить вопросник.

Респондентам задают ряд вопросов, в том числе: какие типы экспонатов, по их мнению, недостаточно представлены в музеях и на исторических железных дорогах; какие типы экспонатов в настоящее время собирают/коллекционируют их организации; и с какими препятствиями они могут столкнуться при подборе экспонатов в будущем.

По данным RHDAB, за последнее десятилетие наблюдался рост сохранения железнодорожных экспонатов: более 200 важных предметов охраняются законом о железнодорожном наследии 1996 г.

По словам председателя консультативного совета Тима Дагера, несмотря на достигнутый успех, всегда есть возможности для улучшения, и мы знаем, что существуют некоторые неправильные представления о том, как обозначается железнодорожное наследие, что может привести к трудностям с поиском мест для определенных экспонатов. Отзывы музеев и выставочных площадок помогут нам найти любые пробелы в списке обозначений и рассмотреть, каким типам техники может быть присвоен исторический статус в будущем.

RHDAB был основан в 2013 г. для сохранения и защиты железнодорожного наследия Великобритании – начиная от железнодорожной инфраструктуры, локомотивов и вагонов до архивов и небольших предметов, таких как картины и мебель.

Недавние успехи RHDAB включают сохранение электропоезда HST №43002 «Сэр Кеннет Грейндж», которому был присвоен статус в 2018 г. из-за его значимости как первого серийного высокоскоростного поезда Великобритании. Сейчас он выставлен в Национальном железнодорожном музее (рис. 8).



Рис. 8 Первый высокоскоростной поезд Великобритании «Сэр Кеннет Грейндж» – один из 200 экспонатов, отобранных RHDAB

В 2022 г. исторический статус был присвоен редкой деревянной телефонной будке для персонала в эдвардианском стиле – одной из двух существующих в Лондонском метро. Она остается на балансе Департамента транспорта Лондона, но будет передана подходящему музею или организации по охране культурного наследия, как только в ней больше не будет необходимости.

Источник: museumsassociation.org, 26.03.2024 (англ. яз.)

«The New York Times», США: Германию охватывает «забастовочное безумие», в то время как экономика страны хромает

Привыкшие к щедрой системе соцобеспечения немцы спровоцировали «забастовочное безумие», пишет NYT. Промышленность Германии начала сбивать после отказа от российского газа, на котором она держалась. А постоянные забастовки рабочих грозят ее добить.

Волна забастовок, организованных немецкими рабочими, страдающими от инфляции и экономического застоя, сулит мрачные перспективы экономическому локомотиву Европы.

Те, кто бастует у ворот предприятия по утилизации металлолома SRW, находящегося на окраине города Лейпцига, что в восточной Германии, могут измерять время не только днями (забастовка на сегодня длится 136 дней), но и тысячами сыгранных партий в карты, литрами выпитого кофе и охапками сожженных дров.

Либо же его можно измерять длиной бороды Джонни Боне (Jonny Bohne). Он пообещал не бриться до тех пор, пока не вернется на свое рабочее место, на котором он трудился двадцать лет. В свои 56 Боне в красной бейсболке с гербом профсоюза, поддерживающий огонь в металлической бочке, очень похож на взъерошенного Санта-Клауса.

Десятки рабочих с предприятия по утилизации металла SRW говорят, что их забастовка стала самой продолжительной в послевоенной истории

Германии. Это весьма сомнительное достижение для страны, у которой давняя история гармоничных трудовых отношений. (Предыдущий рекорд в 114 дней принадлежит работникам верфи из северного города Киля, которые бастовали в 1950-е годы.)

Многomesячные забастовки происходят и в некоторых других странах Европы, таких как Испания, Бельгия или Франция, где протесты рабочих стали чем-то вроде общенационального времяпрепровождения. Но Германия издавна гордится своим умением заключать коллективные договоры, не нарушающие трудовой ритм.

Продолжающаяся в этом году волна забастовок заставила немцев задуматься о том, что ситуация меняется. По некоторым оценкам, в первые три месяца текущего года в стране прошло наибольшее количество забастовок за четверть века. Бастующие рабочие останавливают работу железных дорог и аэропортов. Врачи покидают больницы. Банковские служащие не работают неделями.

«Германия – страна забастовок?» Такой вопрос задал недавно в заголовке статьи немецкий журнал Spiegel. Заместитель руководителя парламентской фракции консервативного ХДС Йенс Шпан (Jens Spahn) осудил «забастовочное безумие», заявив, что оно вполне может парализовать всю страну.

Забастовки стали очередной главой истории о том, как Германия с ее «экономическим чудом» двадцатого века рискует стать поучительным предостережением для века двадцать первого.

В этой стране, которую долгое время называли экономическим локомотивом Европы, сегодня самые низкие темпы роста среди 20 государств еврозоны. В 2023 году она вступила в полосу рецессии, а на 2024 год ей прогнозируют застой. Страдая от тяжелого бремени высоких цен на энергоресурсы и от сокращения производства, Германия в прошлом году столкнулась с самой серьезной за последние полвека инфляцией.

Наиболее тяжелая нагрузка выпала на долю рабочих с низкими и средними доходами. По данным проведенного недавно исследования, реальная заработная плата у них сократилась максимально со времен Второй мировой войны.

В то же время Германия сталкивается с другой, не менее острой проблемой нехватки трудовых ресурсов и стареющего населения. По оценкам властей, к 2035 году стране будет не хватать семь миллионов рабочих. Это сулит немалые беды щедрой системе социального обеспечения, которой давно уже пользуются граждане Германии.

Это уникальная возможность для рабочих, которую они получили, когда национальная экономика находится в очень уязвимом положении.

«Германия выходит из кризиса медленнее, чем мы ожидали», – сказал на прошлой неделе министр экономики Роберт Хабек (Robert Habeck), подвергший критике «немного чрезмерное количество забастовок».

«На самом деле нам они не по карману», – заявил он.

Немецкая экономика на протяжении десятилетий вполне комфортно развивалась, опираясь на прочный фундамент экспорта товаров в Китай и импорта дешевого газа из России. Но с началом российской военной операции на Украине Европа решила отказаться от российского газа, который приводил в движение немецкую промышленность. А Пекин, ускоренными темпами претворяющий в жизнь свою стратегию «Сделано в Китае», стал промышленным конкурентом Германии на огромном азиатском рынке, который одно время был для нее источником роста.

Негативные последствия для Германии оказались намного серьезнее, чем для других европейских стран – как раз из-за ее колоссальной обрабатывающей промышленности, которая дает пятую часть от общего объема экономического производства в стране, то есть, почти в два раза больше, чем во Франции или в Британии.

Рабочим с низким уровнем доходов, которые сегодня в страхе ждут менее благополучного по сравнению с настоящим будущего, не на что надеяться. У 40% семей очень мало или вообще нет никаких сбережений, сказал президент Немецкого института экономических исследований Марсель Фрацшер (Marcel Fratzscher). «Такая обеспокоенность, неудовлетворенность и страх молодежи вполне обоснованы. Конечно, то же самое чувствуют и родители, которые боятся за своих детей», – сказал он.

«Люди верили, что система социального обеспечения защитит их, – добавил Фрацшер. – Сегодня она их больше не защищает, как прежде».

На предприятии по утилизации металлолома рабочие бастуют по сменам у главных ворот, и забастовка у них продолжается круглосуточно. Греются они в строительных контейнерах или вокруг костров, сжигая в них древесные отходы.

Из-за простоев предприятие было вынуждено отказаться от ночных смен, и сейчас там работает всего одна из четырех производственных линий. Бастующие требуют увеличения заработной платы на 8%, и сегодня они почувствовали свою силу и приободрились. «Можно заметить, как крепнет солидарность», – сказал один из пикетчиков, 35-летний Кристоф Леонардт (Christoph Leonardt).

Но дело не только в зарплате. Рабочие также требуют улучшения условий труда, возможности заранее планировать график рабочих смен и отпусков, сбалансированности трудовой жизни и сокращения рабочего дня.

«Рабочие поверили в себя, – говорит 61-летняя сотрудница службы безопасности Катрин Хеллер (Katrin Heller), которая на прошлой неделе вместе с сотнями своих бастующих товарищей прошла через новенький как с иголки зал вылетов берлинского аэропорта, что привело к отмене и задержке рейсов.

«Мы знаем, что нужны работодателям, и поэтому рассчитываем на справедливое обращение», – заявила она. Официально работники службы безопасности аэропорта требуют повышения заработной платы на 15%, чтобы она не отставала от инфляции. Но многие в большей степени недовольны графиком работы, из-за которого они вынуждены трудиться стоя по шесть часов без перерыва.

Роберт Вегенер (Robert Wegener), 19 лет проработавший в службе досмотра, рассказал, что такая работа, как у него, больше не привлекает молодежь. «Если мы не получим эту доплату, никаких стимулов работать здесь не останется», – заявил он.

С ним согласны его работодатели. Пресс-секретарь службы безопасности Securitas Йонас Тимм (Jonas Timm) сказал, что после пандемии набирать людей стало намного труднее. Он начал замечать, как меняется отношение к работе по сменам. Многие работодатели недовольны тем, что претенденты на работу все чаще требуют сокращения рабочего дня или четырехдневной рабочей недели.

У аналитиков нет единого мнения в вопросе о том, почему немцы хотят меньше работать. Но многие говорят, что серьезной проблемой является немецкая система налогообложения. Доходы людей облагаются более высоким налогом, чем частный капитал и личное состояние. Возникает диспропорция, а это негативно отражается на рабочих с низкими и средними доходами.

Президент Института экономических исследований Клеменс Фюст (Clemens Fuest) говорит, что если работать полный рабочий день, то издержки будут выше, чем при работе на дому. Как показал анализ, проведенный его институтом, налоги для состоящих в браке пар распределяются таким образом, что если один партнер работает полный рабочий день, а второй трудится неполный, то доход в конце месяца у них будет больше, чем у родителей, занятых полный рабочий день.

«Тот факт, что с нашими средними доходами работать невыгодно, создает реальную проблему», – сказал Фюст. Пока бастующие рабочие демонстрируют свою силу, издержки для экономики увеличиваются, а важнейшая инфраструктура по всей Германии прекращает свою работу.

Как рассказал один отраслевой профсоюз, однодневная забастовка в аэропортах Берлина и Гамбурга на прошлой неделе привела к отмене 570 рейсов, из-за чего пострадали 90 тысяч пассажиров.

Кильский институт мировой экономики посчитал, что забастовка проводников на железной дороге обошлась немецкой экономике примерно в 100 миллионов евро в день.

Фюст рассказал, что такие издержки часто являются надуманными, ведь компании и пассажиры приспособляются и находят выход. По его словам, более серьезный ущерб наносит экономический настрой.

«Здесь дело больше в психологии», – сказал он. Тем более сейчас такое время, когда в Германии усиливается поляризация из-за экономических и политических проблем, в том числе из-за вооруженного конфликта на Украине и усиления крайне правых. «Все это усиливает ощущение кризиса», – отметил Фюст.

Бастующим рабочим чувство безопасности и защищенности нужно не меньше, чем увеличение заработной платы. «Нам нужно больше надежности, мы хотим иметь возможность составлять планы на долгосрочную перспективу», – сказал Боне.

Источник: russiapost.su, 26.03.2024

Рейтинг ESG компании Hitachi Ltd повышен до уровня «ЕЕ»

Рейтинговая компания «Standard Ethics» повысила Рейтинг корпоративной этики (SER) Hitachi до «ЕЕ» 1 с предыдущего «ЕЕ-».

Hitachi Ltd. это многонациональная компания, работающая в различных отраслях промышленности, от цифровых систем до железнодорожной отрасли с использованием электронных устройств, средств связи и энергетических решений. В соответствии со методологией «Standard Ethics», Hitachi стремится постоянно следовать международным показателям ESG. Она имеет стандартную внефинансовую отчетность, политику в области прав человека и опирается на Кодекс поведения, который содержит четкие официальные ссылки на наднациональные руководящие принципы устойчивого развития.

Сейчас показатель E (окружающая среда) в аббревиатуре ESG, соответствует рейтингу «Сильный» (ЕЕ), однако Hitachi потребует уделять больше внимания сегментам S и G. Например, дальнейшему повышению гендерного равенства: целевые показатели, установленные Hitachi для достижения гендерного баланса, очевидно, являются низкими, а в Правлении компании, состоящем из 12 членов, наблюдается значительное гендерное неравенство, причем только два члена относятся к наименее представленному гендеру.

Источник: globalrailwayreview.com, 21.03.2024 (англ. яз.)

Более 3 тыс. человек из Российских студотрядов будут работать на БАМе в 2024 году

Более 3 тыс. участников движения «Российские студенческие отряды» (РСО) будут работать на Байкало-Амурской магистрали (БАМе) в 2024 году. Об этом на всероссийском совещании руководителей региональных отделений РСО в Иркутске сообщил председатель правления РСО Михаил Киселев, передает ТАСС.

«Президент объявил Восточный полигон одним из самых главных инфраструктурных проектов нашей страны. Безусловно, Иркутское региональное отделение Российских студенческих отрядов является опорной точкой по вовлечению туда студенческих отрядов со всей страны. В прошлом году на БАМе отработало около 2,5 тыс. ребят, в этом году там уже будет работать не менее 3 тыс. участников движения», – сказал М. Киселев.

В иркутском региональном отделении РСО действует 98 отрядов, в которых состоят 4,3 тыс. человек. По словам губернатора региона Игоря Кобзева, область заинтересована в участии студентов в общественных работах. «Очень важно вовлекать студентов в трудовую деятельность по разным направлениям: строительное, педагогическое, туристическое, медицинское и другие. Это позволяет нам формировать кадровый резерв, а молодым ребятам – испытать себя и реализовать свой потенциал», – сказал глава Иркутской области.

В 2024 году студенческие отряды отмечают 65-летний юбилей с момента зарождения движения и 20-летие создания современной истории студотрядов. В честь этих событий по всей стране запланировано проведение более сотни мероприятий. За 65 лет существования движения школу студенческих отрядов прошли более 20 млн человек.

Источник: rzd-partner.ru, 22.03.2024

В Нижнем Новгороде открыли выставку, посвященную истории железной дороги

Выставку, посвященную истории железной дороги, открыли в Нижегородском государственном художественном музее (НГХМ).

«Казалось бы, что общего между императорской резиденцией Царское Село и российскими железными дорогами, но эта связь очень прочная, ведь первая железная дорога в России была построена именно между Царским Селом и Санкт-Петербургом. Этой первой железной дороге исполнилось 185 лет, именно этой годовщине, а также 125-летней годовщине

Транссибирской магистрали, посвящена эта выставка», – рассказала на открытии директор музея-заповедника «Царское Село» Ольга Таратынова.

В экспозиции представлено более ста предметов из собрания музея «Царское село», петербургского Музея железных дорог России и киностудии «Ленфильм». Среди них – живопись, графика, фотографии, документы с маргиналиями Николая II, мемориальные мундиры, образцы ливрейного и форменного платья, памятные знаки, предметы декоративно-прикладного искусства, связанные с путешествиями императоров. Также в экспозиции можно увидеть материалы по строительству и функционированию железных дорог, модели поездов и вагонов.

Тематические разделы дополняет мультимедийный проект VR-путешествие в императорском поезде, а государственный архив России предоставил больше ста сканированных копий документов и фото. Выставка не только рассказывает о роли, которую сыграли железные дороги в развитии территорий и судьбе жителей в разных регионах нашей страны, но и освещает отдельные страницы истории развития железных дорог в России, связанные с российскими императорами как с главными заказчиками их сооружения и как с частными пользователями этого вида транспорта.

В нижегородском разделе главными экспонатами стали макеты четырех вокзалов Нижнего Новгорода, строительство и функционирование которых неразрывно связано с историей промышленности и культуры города.

Источник: tass.ru, 22.03.2024

Стартует новый образовательный сезон проекта «Знания.Экспресс»

В Корпоративном университете ОАО «РЖД» 4 апреля стартует новый образовательный сезон проекта «Знания.Экспресс».

С апреля по декабрь железнодорожники смогут пройти курс из девяти тематических блоков, направленных на профессиональное и личностное развитие. Среди тем – возможности и применение искусственного интеллекта, компьютерная грамотность, грамотность письма и речи, персональные системы и методы работы с информацией, рационализаторство, железнодорожные традиции, коммуникации в коллективе, инструменты целеполагания.

Напомним, проект «Знания.Экспресс» стартовал весной 2020 г. под названием «Знания.live». Совершенствуя процесс обучения, проект остаётся верным главному принципу: сделать знания, необходимые для профессионального и личностного роста, доступными для каждого сотрудника компании «РЖД».

Традиционно преподавателями становятся эксперты Корпоративного университета РЖД, ведущие российские спикеры, а также тренеры компании».

В сезоне 2024 года для закрепления пройденного каждый тематический блок будет реализован в три этапа: помимо онлайн-мастер-классов слушатели смогут задать вопросы спикерам в телеграм-канале «Марафон «Знания.Экспресс» и получить рекомендации для дальнейшего самообразования. Погружение в каждую тему нового сезона будет проходить в течение месяца.

Источник: universitetrzd.ru, 26.03.2024

ЦИФРОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

Великобритания: разработка устройства на основе технологии виртуальной реальности для пассажиров с ограниченными возможностями будет финансироваться за счет нового гранта

Начало 2024 г. для компании Virtual Tour Experts стало очень насыщенным, т.к. компании железнодорожной и авиационной отраслей обратили внимание на необходимость повышения уровня доступности. В качестве одного из эффективных способов рассматривается разработка для удобства пассажиров виртуальных туров нового поколения, основанных на применении инновационных технологий, таких как виртуальная реальность.

В частности, в рамках правительственного гранта средства были выделены компании Virtual Tour Experts для дальнейшего совершенствования своих технологий, предназначенных для применения в транспортной сфере.

Специалисты Virtual Tour Experts создают виртуальные туры нового поколения, известные своими непревзойденными функциями повышения уровня доступности, использование которых позволяет пассажирам с ограниченными возможностями максимально тщательно планировать свои поездки и снимать беспокойство, связанное с путешествиями, предлагая максимально подробный обзор всех мест, которые они посетят в ходе совершения поездки.

Источник: globalrailwayreview.com, 20.03.2024 (англ. яз.)

DB тестируют в Мюнхене робота-собаку для выявления посторонних на путях

Железные дороги Германии (DB) приступили к испытаниям четвероногого робота по имени Spot (рис. 9), который предназначен для самостоятельного патрулирования парков отстоя поездов, обнаружения посторонних лиц и выявления других инцидентов при помощи встроенных средств искусственного интеллекта. При возникновении таких ситуаций робот начинает транслировать видеоизображения находящимся поблизости сотрудникам службы безопасности DB, которые в случае необходимости принимают соответствующие меры.

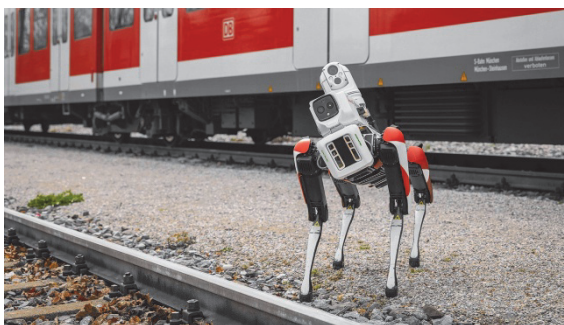


Рис. 9. Робот-собака для самостоятельного патрулирования парков отстоя поездов

Первые испытания проходят на городской железной дороге Мюнхена и призваны предотвращать случаи вандализма, и нанесения граффити на подвижной состав. Робот способен двигаться по балласту и шпалам, переходить через рельсы, самостоятельно подниматься в случае падения. Датчики и камеры позволяют ему избегать столкновений с людьми или предметами в любое время суток.

Граффити на вагонах поездов создают большие проблемы для городской железной дороги Мюнхена. В 2023 г. специалистам депо Штайнхаузен пришлось очищать поверхности вагонов общей площадью 13 тыс. м². Еженедельно граффити приходится удалять вручную в среднем с 12 поездов, расходы на эти работы составляют сотни тысяч евро.

Источник: zdmira.com, 20.03.2024

Пассажирам предложат страховки от опоздания на рейсы

На платформе «Инновационная мобильность» появилась новая опция для конструктора мультимодальных маршрутов. Теперь при составлении стыковочных маршрутов пассажир может оформить страховку от опоздания.

Об этом рассказали в компании ООО «РЖД-Цифровые пассажирские решения» (входит в цифровой холдинг «РЖД-Технологии») – операторе платформы.

«Конструктор мультимодальных маршрутов – один из наших флагманских проектов, который работает на базе платформы «Инновационная мобильность» и используется во многих каналах продаж, в том числе на портале ticket.rzd.ru, «Интерфейс кассира» и АРМ Кассира «Планирование путешествий». Добавление опции страхования мультимодальных перевозок позволит повысить доверие пассажиров к сервису и снизить материальные издержки путешественников в случае задержки или отмены рейсов», – рассказал генеральный директор компании Сергей Висленев.

Страховка позволит компенсировать расходы на билеты в случае опоздания или отмены одного из рейсов в составном маршруте, а также, если пассажир не сможет совершить поездку из-за непредвиденных обстоятельств. Если же рейс самолета, поезда, автобуса или водного транспорта задерживается больше чем на 2 часа, то страховка возместит расходы на питание, личную гигиену и медикаменты, а в некоторых случаях и размещение в отеле.

Сервис дает больше свободы пассажирам в выборе вариантов поездки до нужной локации в удобные сроки, считают в компании.

Ранее сообщалось о расширении функционала платформы «Инновационная мобильность». В частности, теперь на платформе можно также оформить билеты на чартерные рейсы 40 авиакомпаний.

Источник: rzddigital.ru, 20.03.2024

Эволюция сервиса

Современные решения в индустрии перевозок – необходимое условие для лидеров рынка. Информационно-развлекательная система «Сапсан.Медиа» – яркий пример таких технологий.

«Сапсан.Медиа» работает в поездах «Сапсан» с 2015 г. и за это время отлично себя зарекомендовал. Каждый четвертый пассажир поездов «Сапсан», перевезших только в 2023 г. 4,9 млн человек, регулярно подключается к нашему portalу. Растущие показатели приобретённой продукции из каталога товаров на борту и меню вагона-бистро мотивируют продолжать развивать систему.

В 2022 г. появились сервисы, делающие поездку ещё приятнее. Например, «Виртуальная прогулка по поезду» даёт пассажирам возможность посмотреть «Сапсан», не вставая с места, пройтись по всем вагонам и детально

изучить каждый класс обслуживания. При разработке этого тура съёмка в поезде проводилась с помощью специальной техники для 3D-моделирования.

В 2023 г. в рамках Стратегии цифровой трансформации ОАО «РЖД» в Дирекции скоростного сообщения (ДОСС) стартовал проект «Эволюция цифровых клиентских сервисов для пассажиров». Он подразумевает создание единой цифровой экосистемы на базе мобильного приложения «Сапсан.Медиа».

В декабре прошлого года мы представили его новую версию. Приложение позволяет ознакомиться с развлекательным и познавательным медиаконтентом, пользоваться услугами на борту поезда, бронировать отели, покупать билеты на экскурсии и интересные мероприятия. В приложении функционирует онлайн-табло с указанием номера пути, времени отправления и прибытия поездов. Во время путешествия человек может повысить класс обслуживания. Для маленьких пассажиров предусмотрен «Детский раздел». Встроенная система анализа поведения пользователей и удобная обратная связь позволят оптимизировать предоставление услуг и транслировать только востребованный медиаконтент.

В начале 2024 г. запущены новые сервисы. Так, теперь в пути можно заказать плед к месту всего в два клика. Планируется обновить дизайн, внедрить большое количество функций для повышения комфорта. В частности, на Московском и Ленинградском вокзалах с помощью мобильного приложения можно будет заказать услугу индивидуального сопровождения. Пассажиры экономкласса смогут оформить билеты в бизнес-залы. Будет добавлен раздел про туристические поезда ДОСС, запущена пилотная версия модуля покупки проездных документов.

Внедрение интерактивного личного кабинета пользователя «Сапсан.Медиа» откроет новые возможности персонализации предложений. Мобильное приложение доступно на площадках Google Play Market и RuStore. Статистика по загрузкам ежедневно растёт: его скачивают более 600 человек в сутки. Вскоре будет размещен «Сапсан.Медиа» на других площадках.

Источник: gudok.ru, 26.03.2024

QR-код поможет с замечанием

Один из таких проектов, реализуемых в этом году, – электронное приложение к журналу технического состояния локомотива, моторвагонного подвижного состава формы ТУ-152. Журнал предназначен для регистрации замечаний, повреждений, отказов, обнаруженных в пути и при осмотрах

подвижного состава в пунктах смены локомотивных бригад. Для Центральной дирекции подвижного состава (ЦДМВ), осуществляющей самостоятельный ремонт, эта форма крайне важна. Однако у бумажного журнала есть существенный недостаток – он постоянно находится в кабине и попадает в депо только вместе с пришедшим на ТО электропоездом. Вносимые машинистом замечания ремонтный персонал видит периодически, во время плановых работ.

В Западно-Сибирской ДМВ придумали бумажное приложение к форме ТУ-152 в виде чек-листа, в котором локомотивная бригада также отмечает выявленные замечания. Этот листок передаётся дежурному по депо после каждой поездки. Такая новация увеличила периодичность получения сведений о состоянии техники в период эксплуатации, дав возможность заранее готовиться к ремонту и обслуживанию. Ознакомившись с технологией, начальник ЦДМВ Алексей Колотов поставил перед нами задачу – усовершенствовать её и сделать доступной для всех моторвагонных предприятий.

Специалисты дирекции решили создать в веб-пространстве электронную страницу с чек-листом (приложением к ТУ-152), выйти на которую можно с помощью смартфона через QR-код. После успешных испытаний стикеры с QR-кодами разместили в кабинах всех электропоездов парка ЦДМВ. С февраля технология применяется в промышленном масштабе.

Теперь работники локомотивной бригады, обнаружив неисправность, в ходе поездки заполняют электронную форму, после чего замечание мгновенно отправляется на рабочую электронную почту дежурного по депо и причастных к процессу руководителей. Получив сообщение, дежурный по депо вносит замечание в нашу основную производственную систему АСУ ПРИГ. Там оно регистрируется вместе со сведениями о подвижном составе и вагоне, к которому относится, временем выявления, указываются данные обнаружившего несоответствие машиниста. Если ситуация требует немедленного реагирования, ответственный работник сразу же принимает меры к снятию состава с линии.

В других случаях замечания собираются в АСУ и становятся доступными ремонтному персоналу, встречающему подвижной состав для проведения плановых работ. Благодаря накопленным данным ремонтный персонал ещё до захода состава в депо знает, в функционировании каких именно узлов и агрегатов выявлены сбои, и заранее готовится к устранению их причин.

После выхода состава из ремонта в АСУ ПРИГ фиксируются параметры обслуживания – кто, когда устранял выявленные замечания, какие объёмы работ для этого проделаны.

В результате мы имеем возможность отследить всю статистику замечаний и операций, проведённых на каждом электропоезде. Это позволяет сделать

системный анализ состояния подвижного состава, отследить, в каких депо, на каких участках чаще допускаются недоработки. Мы видим, какие агрегаты и узлы подвержены сбоям, и можем разобраться в причинах происходящего, чтобы повысить надёжность подвижного состава.

Следующим шагом для развития технологии станет внедрение мобильного приложения «Личный кабинет машиниста ЦДМВ».

Источник: gudok.ru, 26.03.2024

Роботы берут рутинные процессы на себя

Главный вычислительный центр РЖД запустил 2039 программных роботов в разных филиалах холдинга. Роботизация исключает риски возникновения ошибок и сокращает время на работу в 3-5 раз.

С 2020 года Главный вычислительный центр ОАО «РЖД» внедряет программных роботов. Программный робот при взаимодействии с пользовательским интерфейсом имитирует действия человека. Приложение видит, где расположены нужные кнопки, поля ввода, текст, интерактивные данные, и понимает, что с этим делать.

«В РЖД уже «работают» 2039 роботов и 738 чат-ботов. На этот год у нас тоже большие планы – создание мультиагентной системы, или сообщества интеллектуальных помощников в лице роботов. В отличие от обычного робота интеллектуальный не просто нажимает нужные кнопки, а анализирует информацию и дает рекомендации», – говорит заместитель начальника отдела управления перевозочным процессом Московского информационно-вычислительного центра Валерий Чернов.

Что будут делать роботы РЖД в 2024 году?

- обрабатывать сообщения;
- проверять документы;
- извлекать и обрабатывать данные;
- консультировать;
- находить нужную информацию;
- взаимодействовать с цифровыми ассистентами.

Как внедряли роботов на РЖД в 2023 году: на МЖД запустили еще 17 роботов

В 2023 году Московский информационно-вычислительный центр автоматизировал 17 операций в подразделениях Московской железной дороги (МЖД). В отделе корпоративного управления и реализации стратегии за анализ обеспечения бюджетных параметров по Фонду заработной платы (ФЗП) теперь

«отвечают» роботы. Их задача – консолидировать данные о списочной численности и размерах премии. После обработки созданный отчет «Справочно-аналитическая информация по обеспечению бюджетных параметров по ФЗП» направляется ответственному сотруднику по электронной почте.

В юридической службе роботы проверяют правильность заполнения шаблонов договоров. Рабочий процесс начинается в Единой автоматизированной системе электронного документооборота (ЕАСД). В папке «На исполнение» робот выбирает карточку договора, а в ней находит сам договор, который сверяет с шаблоном. Результат – отчет в ЕАСД и возврат исполнителю проекта договора в случае его несоответствия шаблону. Ответственные специалисты получают уведомление о результате проверки.

Робот на месяц освободил от работы 10 человек

В 2022 году Главный вычислительный центр разработал Автоматизированную систему роботизации процессов Дирекции по ремонту тягового подвижного состава – филиала ОАО «РЖД» (АС РП ЦТР). АС РП ЦТР состоит из пяти программных роботов, которые выгружают из информационных систем отчеты и формируют справки. За прошлый год система высвободила 1640 часов у сотрудников Дирекции: 10 человек целый месяц могли заниматься более важными проектами.

«Программный робот «Справка по установленным просроченным ППР/поверке блокам с привязкой информации, на какой локомотив оборудованное установлено, состояние локомотива по АСУТ-ЦТ* и его местонахождения» существенно сокращает время на сбор информации из АСУТ-ЦТ и автоматизированной системы «Электронный паспорт локомотива» (АС ЭПЛ). Приложение отправляет нужные данные на электронную почту ответственного сотрудника. Вместо сбора информации вручную робот быстро проводит анализ, принимает решения и организовывает работу с коллегами», — поясняет ведущий инженер технического отдела Дирекции по ремонту тягового подвижного состава – филиала ОАО «РЖД» Андрей Татаринов.

В 2024 году запланировано развитие АС РП ЦТР: разработчики создадут новый программный робот «Формирование статистики по группам нарушений в работе каждого из устройств безопасности по ответственным предприятиям».

В 2024 году РЖД запустит голосовых роботов

Автоматизированная система роботизации процессов Центра фирменного транспортного обслуживания – филиала ОАО «РЖД» (АС РП ЦФТО) включает 51 робота для автоматизации бизнес-процессов Территориальных центров фирменного транспортного обслуживания (ТЦФТО).

Роботы на выделенных виртуальных рабочих местах выгружают данные из информационных систем по заранее определенным критериям и обрабатывают их. Сформированные отчеты роботы передают сотрудникам ТЦФТО по электронной почте или размещают на файловом хранилище системы. Раньше эти типовые действия занимали много времени, теперь сотрудники могут решать более сложные и креативные задачи фирменного транспортного обслуживания.

Робот сократил рабочий процесс с 2 дней до 2 часов

Одним из самых трудоемких процессов в Центральной дирекции моторвагонного подвижного состава – филиала ОАО «РЖД» (ЦДМВ) является обработка формы «Отчет об объемах и стоимости услуг инфраструктуры». Данные из этого отчета используют для проведения расчетов за аренду моторвагонного подвижного состава с экипажем между региональными дирекциями и пригородными пассажирскими компаниями.

«Раньше сотрудники вручную сопоставляли сведения о работе пригородных поездов с электронными маршрутами машинистов, определяли серии состава, заносили в таблицы и направляли в пригородные пассажирские компании. Процесс занимал около двух дней и не исключал ошибок. С внедрением программного робота время работы сократилось до двух часов. У специалистов появилось почти два свободных дня для анализа процессов производства, выявления и исключения непроизводительных потерь и картирования потока создания ценности», — отмечает начальник отдела инструментов эксплуатации ГВЦ ОАО «РЖД» Елена Шабалкина.

Сейчас эксперты Главного вычислительного центра модернизируют программного робота для автоматического формирования актов выполненных работ.

Источник: rzddigital.ru, 19.03.2024

Платформа «Вега»

В Российском университете транспорта (МИИТ) разработана цифровая логистическая платформа для оперативного обмена вагонами и контейнерами «Вега».

Работа ведется в рамках программы «Приоритет-2030».

Эта независимая бизнес-платформа создаст условия для бесшовного информационного взаимодействия между участниками транспортно-логистического рынка на цифровой основе.

ЦЛП «Вега» обеспечит автоматизацию востребованных бизнес-процессов операторов контейнерного и вагонного парков и контейнерных терминалов.

В первую очередь разработаны:

- «ядро платформы»;
- модуль управления подменным парком вагонов;
- модуль предоставления контейнеров.

В 2024 г. запланированы работы второй очереди по выстраиванию взаимодействия с автоматизированными системами ОАО «РЖД», созданию модулей для мониторинга местонахождения вагонов и мониторинга прибытия и отправления контейнеров на терминалах.

Внедрение разработанного в полном объеме ПО системы приведет к ускорению оборота, снижению порожнего пробега и потребного парка вагонов и контейнеров, а также к оптимизации загрузки железнодорожной инфраструктуры и терминалов.

Источник: rollingstockworld.ru, 19.03.2024

АО «Трансмашхолдинг» внедрит операционную систему TOS на сервисных и ремонтных предприятиях

Руководители предприятий АО «Трансмашхолдинг» (ТМХ), АО «Желдорреммаш», ООО «Метровагонмаш-Сервис», ООО «ЛокоТех» и ООО «МВПС-Сервис» обсудили возможности применения операционной системы ТМХ (TOS) для сервисного обслуживания и на ремонтном производстве. Площадкой конференции по TOS стал Демиховский машиностроительный завод (АО «ДМЗ», входит в состав АО «Трансмашхолдинг»).

Собственная операционная система внедряется на предприятиях ТМХ с конца 2022 года. Цель вводимых новшеств – создание благоприятной культурной среды, повышение качества продукции и сокращение производственных потерь, развитие потенциала промышленных предприятий и обеспечение безопасности и эффективности производственных процессов.

Производственная система ТМХ разработана специалистами холдинга и успешно применяется на промышленных предприятиях. Сейчас ТМХ необходимо адаптировать эту систему и для сервисных компаний.

Холдинг ожидает, что в 2024 году объем заказов на капитальный ремонт на ДМЗ возрастет более чем в два раза, поэтому предприятие активно применяет инструменты TOS для эффективной организации производственных потоков.

Благодаря внедрению операционной системы и освоению ремонта отдельных комплектующих собственными силами завод сократил ремонтный цикл одного вагона с 127 до 60 дней, следующая цель – 42 дня.

Источник: t.me, 26.03.2024

РЕСУРСОСБЕРЕЖЕНИЕ. АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ ИСТОЧНИКИ ЭНЕРГОРЕСУРСОВ

Поезд на водородном топливе FLIRT H2 прошел более 2800 км на одной заправке

Рекордный пробег состоялся на кольцевом пути испытательного полигона TTC в Пуэбло, штат Колорадо. В пробеге участвовали команды специалистов компаний Stadler, которая разработала и построила поезд FLIRT H2, и ENSCO, выступающей в настоящее время в качестве оператора TTC. Длительность поездки, которая началась ночью 23 марта 2024 г. по среднеевропейскому времени, составила 46 ч. За это время поезд на одной заправке водородом проехал 2803 км. Достижение зарегистрировано в Книге рекордов Гиннесса.

Двухвагонный поезд с водородными топливными элементами FLIRT H2 проходит сертификационные испытания на полигоне TTC. Поезд предназначен для транспортной администрации округа Сан-Бернардино (штат Калифорния). Силовая установка с емкостями для хранения водорода и топливными элементами размещена в короткой промежуточной секции. В поезде, рассчитанном на скорость движения до 130 км/ч, имеются 108 мест для сидения. Подробнее о поезде FLIRT H2 можно почитать в статье на нашем сайте.

Это уже второй поезд семейства FLIRT, который попал в Книгу рекордов Гиннесса. Зимой 2021 г. контактно-аккумуляторный поезд FLIRT Akku проехал на одной зарядке 224 км.

Источник: zdmira.com, 25.03.2024

Аккумуляторный поезд с системой быстрой зарядки GWR установил рекорд автономного хода

Аккумуляторный поезд Class 230 с системой быстрой зарядки от Great Western Railway (GWR) проехал от Лонг-Марстона до Ханиборна, преодолев

расстояние 138 км (86 миль) без подзарядки. Это – рекорд дальности автономного хода на аккумуляторах для Великобритании.

Ранее поезд Class 230, работающий на аккумуляторных батареях с системой быстрой зарядки, проехал 112 км с уровнем заряда 45% без дополнительной зарядки. По словам инженеров GWR, состав без подзарядки сможет преодолеть более 190 км.

Зарядка батарей осуществляется в конечных пунктах следования поездов от коротких отрезков контактного рельса, расположенных с одной или двух сторон от ходовых рельсов. Напряжение подается на контактный рельс только по прибытии поезда. Для токосъема применены углекерамические токосъемные башмаки, способные выдерживать значительный нагрев, вызванный большой величиной зарядного тока, в результате чего длительность зарядки значительно сокращается.

Первое применение системы зарядки в реальных условиях планируется весной 2024 года в Уэст-Илинге, Великобритания. По плану, время зарядки батарей поезда должно будет составить всего 3,5 минуты.

Источник: rollingstockworld.ru, 25.03.2024

Первый водородный поезд CRRC успешно завершил испытания в Китае

Первый китайский водородный поезд разработки CRRC успешно завершил испытания. Тестовый прогон состоялся на испытательной линии в городе Чанчунь провинции Цзилинь в Северо-Восточном Китае (рис. 10).



Рис. 10. Водородный поезд CRRC

Испытания на скорости 160 км/ч проходили с полной нагрузкой, были проведены полномасштабные тесты с проверкой всех характеристик и параметров, а также различных возможных сценариев при эксплуатации.

Результаты испытаний показали соответствие поезда всем заявленным ранее характеристикам.

Новый поезд оснащен встроенной системой питания на водородном топливе и использует гибридную систему электроснабжения с несколькими накопителями энергии. Его максимальная скорость составляет 160 км/ч. Он сможет преодолевать расстояние более 1 тыс. км без дозаправки или подключения к электросети. Среднее энергопотребление поезда составляет 5 кВтч/км. Состав способен работать в температурном диапазоне от -25 до 35°C.

Прототип водородного поезда был выпущен в январе 2023 года. Он разработан CRRC Changchun Railway Vehicles Co и произведен на заводе компании в Чанчунь. Поезд на водородном топливе – не единственный подобный проект CRRC: середине 2010-х компания представила свои водородные трамваи, а в 2021 году – свой первый водородный маневровый локомотив.

Источник: rollingstockworld.ru, 24.03.2024

СТМ создаст линейку газотепловозов различной мощности

На конференции «Железнодорожный грузовой транспорт: производство, эксплуатация, лизинг, ремонт» директор по работе с органами власти Группы Синара Михаил Бойко рассказал о транспортных решениях, которые компания предлагает промышленным предприятиям, акцентировав перспективы развития газопоршневых локомотивов.

1. Первая машина на газовом топливе, сертифицированная компанией в 2021 году, маневровый локомотив ТЭМГ1, находится на опытно-промышленной эксплуатации. Это максимально экономичный локомотив мощностью 1120 л.с.

2. Второй машиной в линейке станет маневровый тепловоз мощностью до 2 тыс. л.с., который проектируется на платформе дизельного восьмиосного тепловоза, но с использованием природного газа в качестве моторного топлива. В 2026 году планируется ввод локомотива в промышленную эксплуатацию.

3. Замкнет линейку магистральный СПГ-локомотив. В этом году запланирован выпуск первых машин на дизельных двигателях, далее – модификация на газовом топливе.

Источник: rollingstockworld.ru, 21.03.2024

Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов

Замена дизельных приводов в Европе требует общей стратегии

Весь железнодорожный сектор должен разработать общую стратегию перехода от дизельного топлива, если он хочет оставаться наиболее устойчивым видом наземного транспорта, говорится в исследовании по декарбонизации, проводимом от имени Ассоциации европейских арендодателей железнодорожного подвижного состава (AERRL). В ходе первого этапа исследования, стартовавшего в 2022 г., были изучены нормативно-правовая база Европейского Союза (ЕС) и национальные стратегии, а также проведена предварительная оценка доступных альтернатив дизельному топливу и даны рекомендации Европейской комиссии (ЕК). Хотя в исследовании говорится, что электрификация остается наиболее эффективным решением, дополнительные решения могут помочь ускорить декарбонизацию. В качестве альтернатив рассматриваются гидрогенизированное растительное масло (HVO), возобновляемый природный газ (RNG), аммиак, водород, аккумуляторные технологии.

Источник: International Railway Journal. – 2023. – № 6. – P. 10 (англ. яз.)