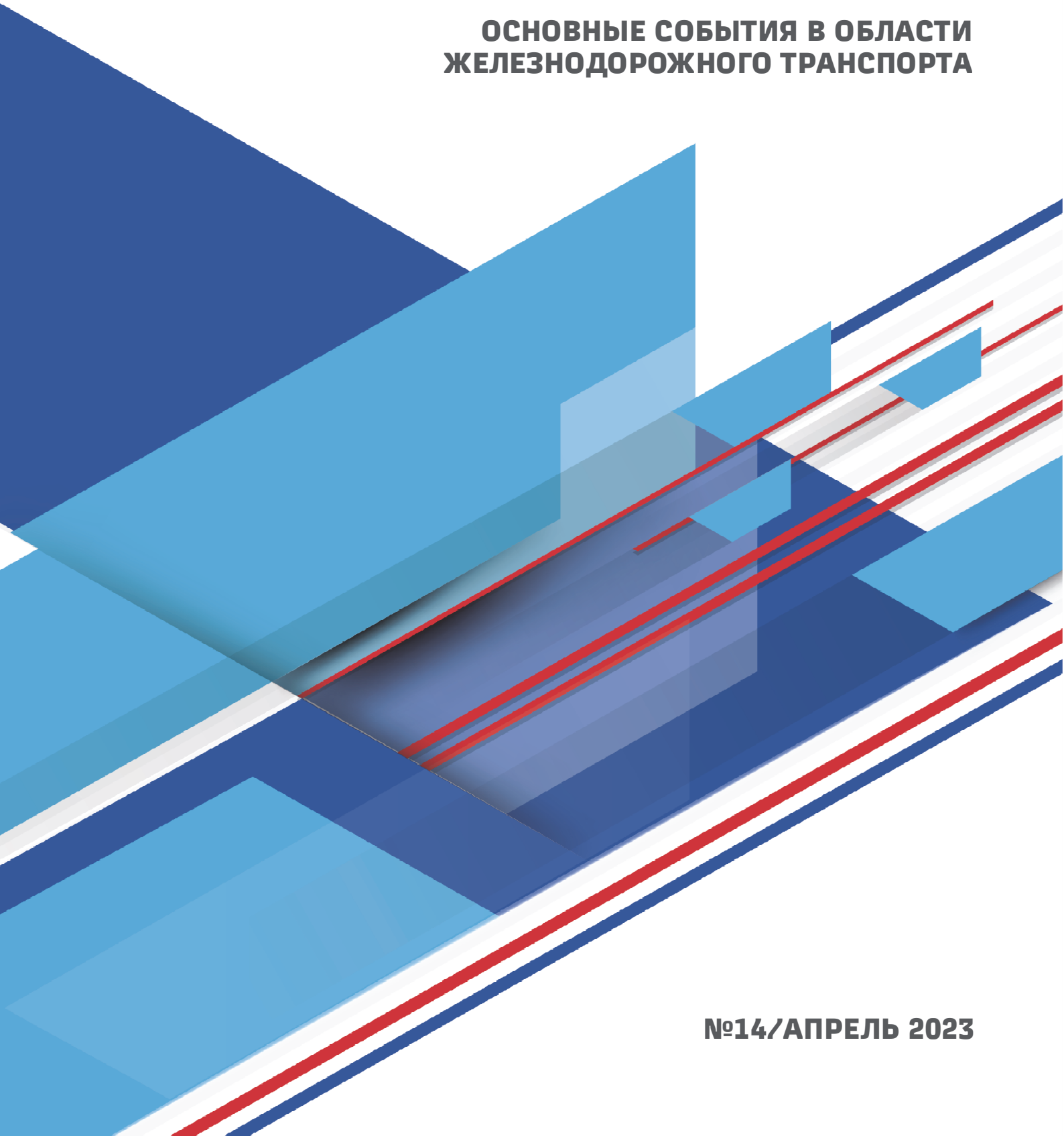
МОНИТОРИНГ

ЦНТИБ ОАО «РЖД»

ОСНОВНЫЕ СОБЫТИЯ В ОБЛАСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА



№14/АПРЕЛЬ 2023

СОДЕРЖАНИЕ

ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА. ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ, РЕФОРМИРОВАНИЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ 5
Путин предложил меры по расширению железнодорожных перевозок в новых регионах .. 5
Путин заявил, что результаты работы «Тулажелдормаша» отражаются на экономике всей России 5
Europe’s Rail выделяет восемь грантов 6
О погранпереходах на границе с Монголией 7
Узбекистан и Грузия наращивают торговлю по железнодорожной дороге 8
Россия и Иран обсудили мультимодальные перевозки и морской транзит грузов на Каспии 9
Перспективы сотрудничества Казахстана и Азербайджана в области транспорта и логистики. 10
Узбекистан принял участие в 22-м заседании Комиссии Совета по железнодорожному транспорту СНГ 10
Против отправки по железной дороге отходов из Италии в Нидерланды выступила также Швейцария 11
Малайзия готова пересмотреть и возобновить проект строительства ВСМ до Сингапура. 12
ЦИФРОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ 13
Пригородные компании подключат к мобильному приложению, которое позволит покупать билеты на все виды транспорта 13
Интеллектуальные системы в производстве железнодорожной продукции осваиваются в Казахстане 13
Цифровые сервисы для пассажиров и туристов 14
ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ 16
Siemens Mobility расширяет производство на заводе в Мюнхен-Аллахе 16
Stadler приступила к испытаниям гибридного локомотива класса 93 для Великобритании 18
В Польше открыто депо для обслуживания поездов оператора Polregio 18
Nexxiot представила датчик для контроля ручных тормозов, люков и дверей грузовых вагонов 19
Knorr-Bremse тестирует цифровую автосцепку в реальных условиях 20
В Великобритании начал курсировать первый гибридный поезд серии 230 21
В Казахстане введены в эксплуатацию пассажирские вагоны местного производства 22
«Трансмашхолдинг» построит для РЖД 220 вагонов электропоездов 23
Шадринский автоагрегатный завод (ШААЗ) сертифицировал маневровый тепловоз ТЭМ7-УГМК 23
В РЖД рассказали, на сколько хватит ресурса действующих в России поездов «Сапсан» 24
Уникальная разработка «РМ Рейл» 25

Начало серийного выпуска тележки «РМ Рейл» модели 18-9891 запланировано на сентябрь 2023 года 25
ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ИНТЕРМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ГРУЗОВАЯ И КОММЕРЧЕСКАЯ РАБОТА 26
КТЖ уделяет приоритетное внимание поездам китайской гуманитарной помощи в Турцию по Среднему коридору (Казахстан) 26
LTG Infra построит объект для железнодорожных перевозок двойного назначения (Литва) 26
«Уралкалий» поставит хлористый калий в Индию 27
Транспортный коридор «Север-Юг», на который делает ставки российская логистика, не справляется с возросшей нагрузкой 28
Эксперт: Казахстану невыгодно строительство железной дороги КНР – Кыргызстан – Узбекистан 31
«РЖД Логистика» сократила сроки доставки негабаритных грузов в 2 раза относительно нормативов 32
ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ВОКЗАЛЫ. ТРАНСПОРТНО-ПЕРЕСАДОЧНЫЕ УЗЛЫ 33
Словения и Сербия восстановят движение ночных поездов 33
SNCF Voyageurs получил контракт на выполнение пассажирских перевозок в регионе О-де-Франс 34
В Польше выбрали вариант трассы будущей ВСМ Катовице – Острава 35
Чешский Gepard Express выигрывает тендер на рейс Брно – Вена 36
Поезда Iryo курсируют между Мадридом, Малагой и Севильей 36
Новый вокзал построят в 2024 году в Усть-Куте Иркутской области к 50-летию БАМа 37
Туристический поезд до биосферного заповедника запустят в Воронежской области 38
РЖД выделит дополнительные 1,5 тыс. поездов на юг России летом 39
Пути пересеклись со спросом: 39
за счет чего растет популярность круизных поездов? 39
ВОСТОЧНЫЙ ПОЛИГОН. СТРОИТЕЛЬСТВО И ИНВЕСТИЦИИ 40
Движение поездов запущено еще на трех новых объектах Восточного полигона 40
Инновационные вагоны способны нарастить перевозки на Восток до 6 млн тонн в год 41
В Нижнем Приангарье завершат строительство железной дороги Карабула – Ярки 42
В Приамурье на разъезде БАМа началось строительство вторых путей 43
Железнодорожный мост Джалинда – Мохэ может быть совмещенным с автомобильным 44
В Хабаровске начали прокладывать третий путь Транссибирской магистрали 45
ЭКОНОМИКА, УПРАВЛЕНИЕ, ПЛАНИРОВАНИЕ, ТАРИФНАЯ ПОЛИТИКА 45
Alstom получил контракт на сумму 1,2 млрд долл. на эксплуатацию и техобслуживание подвижного состава штата Мэриленд (США) 45
Согласован второй грант ЕС по финансированию проекта линии Белград – Ниш 47

Китайская CRRC значительно потеряла в выручке от поставок моторвагонного подвижного состава 48
Бразилия закупит 22 электропоезда для Сан-Паулу 49
Эстонский оператор Operail закрыл бизнес по аренде вагонов 50
Вьетнам инвестирует в новую железнодорожную линию для соединения с Китайско-Лаосской железной дорогой 50
Сенат Нигерии согласовал участие нового китайского банка в железнодорожных проектах страны 52
Rail Baltica подписала контракт на реконструкцию железнодорожной инфраструктуры Эстонии на сумму 27 млн евро 52
Грузооборот по сети КТЖ в первом квартале 2023 года вырос на 7% (Республика Казахстан) 53
Погрузка экспортных грузов по сети РЖД в порты России выросла в I квартале на 3,9% 54
Тарифное привлечение грузопотока на Севморпуть разгрузит Восточный полигон - группа «Дело» 54
Перевозки контейнеров по сети РЖД в I квартале выросли на 5% 55
БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ 56
В США поезд с пивом и глиной сошел с рельсов и застрял в туннеле 56
В американском Питтсбурге пять пустых вагонов поезда сошли с рельсов 56
Пустые цистерны сошли с рельсов на станции в Техасе (США) 57
РЕСУРСОСБЕРЕЖЕНИЕ. АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ ИСТОЧНИКИ ЭНЕРГОРЕСУРСОВ 58
DB Cargo полностью перешел на биотопливо в Мюнхене 58

ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА. ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ, РЕФОРМИРОВАНИЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

Путин предложил меры по расширению железнодорожных перевозок в новых регионах

Строительство соединений между железными дорогами в четырех новых регионах обеспечит необходимые объемы пассажирских и грузовых перевозок, считает президент РФ Владимир Путин.

Российский лидер 6 апреля 2023 года встретился с главами новых субъектов РФ. Во время разговора с врио главы ДНР Денисом Пушилиным Путин затронул вопрос железнодорожного сообщения.

Президент заявил, что между уже проложенными дорогами необходимо построить еще два-три соединения. Это даст хорошие возможности для перевозки необходимого количества граждан, а также транспортировки грузов.

Кроме того, Путин сообщил, что кабмин прорабатывает расширение возможностей автодорог.

Вопросы развития транспорта требуют комплексного подхода, отметил президент и пообещал обсудить эти темы с главами других регионов.

Источник: advis.ru, 07.04.2023

Путин заявил, что результаты работы «Тулажелдормаша» отражаются на экономике всей России

Президент России Владимир Путин заявил, что работа сотрудников завода по производству тяжелой путевой техники и оборудования для строительства «Тулажелдормаш» сказывается на экономике всей страны. Об этом глава государства сказал на встрече с рабочими этого предприятия в Туле, написало агентство ТАСС.

«То, что вы делаете, реально поднимает работу и эффективность работы РЖД – компании, являющейся системообразующей для всей экономики. Вы решаете как бы частную задачу, но результат вашей работы напрямую отражается на экономике всей страны», – сказал Путин.

Президент отметил, что зарплата сотрудников «Тулажелдормаша» выше средней по региону благодаря команде, организующей производство.

Ранее 4 апреля Путин во время посещения завода «Тулажелдормаш» заявил, что индексации тарифов ЖКХ в ближайшие полтора года не должно быть.

До этого в тот же день российский лидер рассказал о росте экспорта российской сельскохозяйственной продукции в разы в последнее время. Он отметил, что Россия в настоящее время борется за рынки сбыта.

Источник: Gazeta.ru, 29.03.2023

Europe's Rail выделяет восемь грантов

Восемь новых проектов будут профинансированы в рамках совместного проекта Europe's Rail 2022-2 для железнодорожных исследований и инноваций. Софинансирование со стороны Europe's Rail составит 11,7 млн евро. Эти проекты являются частью программы Europe's Rail, направленной на укрепление научно-технических открытий, охватывающих исследовательские работы и инновации в области новых подходов для управляемых видов транспорта.

Если говорить более конкретно, то восемь новых проектов будут способствовать созданию железнодорожного научного сообщества, изучать новые концепции железнодорожных станций для зеленых и социально инклюзивных «умных» городов, поддерживать развитие промышленного производства и инноваций, поддерживать разработки промышленной дорожной карты для цифровых автоматических сцепных устройств (DAC), а также рассмотреть и выявить возможности того, как железнодорожный малый и средний бизнес может повысить устойчивость с точки зрения европейской цепи поставок железнодорожной продукции.

Кроме того, в рамках проектов будут разработаны гармонизированные методы для оценки европейского динамического взаимодействия между железнодорожными мостами и подвижным составом, а также предоставлен обзор железнодорожных грузовых услуг, доступных в Европе, с помощью простого бесплатного веб-интерфейса. Другие проекты будут изучать передовые инновации, которые можно применить не только для железнодорожного транспорта, но и для автомобильного, а также поиск возможностей использования технологии маглев в качестве тяговой силы для железнодорожного транспорта в Европе.

Конкурс предложений 2022-2, как и все конкурсы EU-Rail, был открыт для всех организаций, имеющих право на участие в конкурсе в соответствии с правилами участия в программе Horizon Europe, чтобы обеспечить более

широкое представительство европейской научной экспертизы для железнодорожного транспорта и за его пределами.

Источник: railway.supply.ru, 04.04.2023

О погранпереходах на границе с Монголией

3-4 апреля в Улан-Удэ прошло XV заседание Подкомиссии по региональному и приграничному сотрудничеству Российско-Монгольской Межправительственной комиссии по торгово-экономическому и научно-техническому сотрудничеству, сообщает пресс-служба Росгранстроя.

На заседании подкомиссии обсудили вопросы сотрудничества в области экономики, туризма, сельского хозяйства, в культурной, образовательной и гуманитарной сферах, а также в области молодежной политики. Особое внимание было уделено развитию пунктов пропуска на границе России и Монголии и необходимости оказания содействия приграничным регионам и компаниям в наращивании торгово-экономического сотрудничества.

В своем докладе заместитель руководителя ФГКУ «Росгранстрой» Александр Ерохин рассказал о развитии пунктов пропуска на российско-монгольском участке границы.

Протяженность российско-монгольской границы составляет 3,5 тыс. километров, отметил он. При этом из установленных 10 пунктов пропуска на границе с Монголией функционируют 8 автомобильных и 2 железнодорожных.

По данным А.Ерохина, в 2022 году границу с Монголией пересекло более 217 тыс. транспортных средств, что в 5 раз больше по сравнению с предыдущим годом. Объем перевезенных грузов составил 6,5 млн тонн. Исходя из значимости для внешнеторгового оборота и развития туризма определены 5 приоритетных пунктов пропуска – четыре автомобильных и один железнодорожный.

Модернизация одного из них – АПП Кяхта завершена в 2021 году. Еще по четырем (ЖДПП Наушки, МАПП Хандагайты (Боршо), МАПП Ташанта, МАПП Монды) в настоящее время ведутся работы. Сроки реализации проектов – 2024-2027 годы, уточнил представитель ведомства.

Также принято решение о проведении комплексной модернизации автомобильного пункта пропуска Хандагайты (Боршо) без приостановки его работы.

А.Ерохина уточнил, что изначально проектом предусматривалось закрытие погранперехода на период реконструкции. Однако с учетом роста

товарооборота между государствами в целях сохранения пропускных мощностей подход был пересмотрен.

Суммарный транспортный потенциал российско-монгольской границы после реконструкции пунктов пропуска будет увеличен до 1 млн 70 тыс. транспортных средств в год, из них грузовых транспортных средств до 364 тыс. единиц в год, и около 17 млн 800 тыс. тонн в год.

Реконструкция пунктов пропуска призвана увеличить пропускные мощности погранпереходов и создать привлекательный внешний вид объектов Росграницы. При строительстве будут применены новые подходы к архитектурному облику пунктов пропуска и использованы современные типовые решения, отмечается в сообщении.

Также на заседании был затронут вопрос об изменении классификации железнодорожного пункта пропуска Эрэнцав (Монголия) – Соловьевск (РФ) с двустороннего на многосторонний в целях увеличения пропускной способности данного направления и развития перспективной транзитной железнодорожной линии, подчеркнул заместитель руководителя Росгранстроя.

Источник: seanews.ru, 05.04.2023

Узбекистан и Грузия наращивают торговлю по железнодорожной дороге

Узбекистан и Грузия хотят увеличить двусторонний товарооборот до 500 миллионов долларов США в ближайшие несколько лет. В то же время они будут пытаться развивать синергию транспорта и логистики. Основное внимание будет уделено использованию Узбекистаном железной дороги Баку-Тбилиси-Карс (БТК) в качестве ворот к грузинским портам Черного моря. Средний коридор также станет важным компонентом их двустороннего сотрудничества.

Товарооборот между Узбекистаном и Грузией удвоился за последние шесть лет, тогда как только в прошлом году он увеличился более чем на 30 процентов. Обе стороны предложили сформулировать и утвердить план по усилению своего консорциума и расширению его присутствия на других рынках.

Была подчеркнута важность линии БТК как закавказских ворот Узбекистана в Черное море. Две страны хотят запустить больше транспортных проектов по этому железнодорожному маршруту в ближайшие годы, которые неизбежно будут включать железнодорожные перевозки через Средний коридор.

Интересно, что несколько месяцев назад, в декабре 2022 года, президент Азербайджана Ильхам Алиев заявил, что Азербайджан и Турция надеются увеличить пропускную способность железной дороги БТК с нынешних одного миллиона тонн в год до пяти миллионов тонн. Он также отметил, что для достижения этой цели Азербайджан инвестирует 100 миллионов долларов США в железнодорожную инфраструктуру

Источник: railway.supply.ru, 07.04.2023

Россия и Иран обсудили мультимодальные перевозки и морской транзит грузов на Каспии

В ходе встречи министра дорог и городского развития Иран Мехрдада Базрпаша и помощника президента Российской Федерации Игоря Левитина обсуждались вопросы развития мультимодальных перевозок и морского транзита грузов через Каспийское море, сообщает Иран.ру.

Как отметил на встрече М.Базрпаш, транспортное сотрудничество между двумя странами выгодно для обеих сторон. «Хотя история морской торговли между Ираном и Россией имеет очень долгую историю, – отметил он, – использование потенциала действующих портов двух стран на Каспии может быть рассмотрено в рамках нового сотрудничества».

В качестве примера гигантского шага в развитии двусторонней морской торговли иранский министр привел паромное судно «Композитор Гасанов», которое пришвартовалось 2 мая 2022 года в порту Ношахр спустя 20 лет.

Кроме этого, добавил он, более эффективное транспортное сотрудничество обещают предварительное соглашение Ирана и России в области судостроения в рамках более широкого плана по расширению экономических отношений, достигнутое в кулуарах 25-го Санкт-Петербургского международного экономического форума (ПМЭФ), и ввод транзитного поезда России по Международному транспортному коридору Север-Юг (INSTC) в Иран от границы с Сарахсом 2 октября 2022 года.

С завершением строительства 35 км маршрута из Решта в порт Каспиан, расположенный в свободной зоне Энзели, железнодорожная сеть соединит порты Энзели и Каспиан с южными портами Ирана в Персидском заливе, в первую очередь с Бандар-Аббасом. Это будет важным событием в мультимодальных перевозках с российскими портами на севере Каспийского моря, подчеркнул М.Базрпаш.

Напомним, что в январе этого года И.Левитин посетил с визитом Тегеран, где провел переговоры с первым вице-президентом Ирана Мохаммадом

Мохбером. В ходе встречи стороны обсудили завершение строительства Международного транспортного коридора Север – Юг.

Источник: seanews.ru, 10.04.2023

Перспективы сотрудничества Казахстана и Азербайджана в области транспорта и логистики.

В городе Баку прошло 19-е заседание казахстанско-азербайджанской Межправительственной комиссии по торгово-экономическому сотрудничеству, передает DKNews.kz.

Главной темой встречи стало взаимодействие двух стран в транспортной отрасли. В частности, участники обсудили вопросы усиления потенциала и расширения сотрудничества по Транскаспийскому международному транспортному маршруту (ТМТМ), а также увеличения объемов интермодальных железнодорожных грузоперевозок в направлениях Азербайджан-Казахстан-Азербайджан и Казахстан-Турция/Европа-Казахстан транзитом через Азербайджан.

Стороны выразили свою приверженность и необходимость в скорейшей реализации Бакинской декларации и «Дорожной карты по синхронному устранению узких мест на территории Азербайджана, Турции и Казахстана и развитию ТМТМ на 2022–2027 годы».

В обсуждении данных вопросов принял участие заместитель министра индустрии и инфраструктурного развития РК Алмаз Идырысов, он выступил с докладом о результатах и перспективах сотрудничества Казахстана и Азербайджана в области транспорта и логистики.

Также в рамках МПК состоялась двусторонняя встреча сопредседателей, где стороны обсудили вопросы разрешительной системы транзитных автомобильных перевозок, портовые возможности обеих стран, а также вопросы развития транспортных коридоров.

Источник: Деловой Казахстан Advis.ru, 10.04.2023

Узбекистан принял участие в 22-м заседании Комиссии Совета по железнодорожному транспорту СНГ

В Москве состоялось двадцать второе заседание Комиссии Совета по железнодорожному транспорту по вопросам методологии оперативного и статистического учета на железнодорожном транспорте.

Заседание Комиссии состоялось в смешанном формате с использованием системы технологической связи (СТС).

В работе Комиссии приняли участие члены Комиссии, уполномоченные представители железнодорожных администраций Азербайджанской Республики, Республики Армения, Республики Беларусь, Республики Казахстан, Кыргызской Республики, Российской Федерации, Республики Таджикистан, Республики Узбекистан, Латвийской Республики, Эстонской Республики, а также представители Дирекции Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества и Информационно-вычислительного центра железнодорожных администраций.

По итогам работы заседания Комиссии:

согласованы и выносятся на утверждение 78-го заседания Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества итоги номерной переписи контейнеров, проведенной 14 сентября 2022 года, как в целом по сети, так и по железнодорожным администрациям;

принят за основу для дальнейшей работы проект Методики учета показателей работы тягового подвижного состава и локомотивных бригад на инфраструктуре сопредельных государств.

Источник: yuz.uz , 11.04.2023

Против отправки по железной дороге отходов из Италии в Нидерланды выступила также Швейцария

Недавно выдвинутая инициатива по доставке отходов из Рима в Амстердам по железной дороге продолжает подвергаться критике. На этот раз швейцарский депутат Бруно Сторни отметил, что новая услуга не приносит пользы Швейцарии, а, наоборот, сокращает возможности для обслуживания пассажиров.

Б.Сторни выразил свое огорчение во время интервью швейцарской общественной телекомпании Radio Television Suisse. По его словам, проект отправки отходов из Рима в Амстердам по Рейнско-Альпийскому коридору является абсурдной инициативой. Он отметил, что место для пассажирских поездов в этом коридоре жизненно важно. Нам нужно сокращать, а не увеличивать железнодорожные грузопотоки по этому коридору, сказал Сторни.

Политики в Нидерландах также подчеркнули свое неодобрение этой инициативы. Независимый голландский сенатор правого толка Хенк Оттен отметил, что голландским фермерам пришлось прекратить свою деятельность из-за того, что производство азота было признано слишком высоким.

«Добавление 900 тонн отходов в неделю из других стран для сжигания здесь, в Нидерландах, является очень контрпродуктивным шагом, если мы хотим сократить выбросы CO_2 и азота», – сказал он.

План отправки отходов из Рима в Амстердам был представлен в конце марта компанией, осуществляющей сбор мусора в Риме, и Амстердамской компанией по переработке отходов (AEB). Первый поезд был отправлен 1 апреля, перевозка осуществлялась компанией Mercitalia Rail. Италия будет платить AEB 200 евро за отправленную тонну мусора, в общей сложности 180 тыс. евро каждую неделю.

Пока не ясно, как долго продлится сотрудничество между Италией и Нидерландами. Однако Рим, безусловно, не решит свою проблему утилизации отходов по крайней мере до 2026 г., когда будет запущен новый мусоросжигательный завод, способный перерабатывать 600 тыс. тонн отходов в год. Важность нового мусоросжигательного завода была подчеркнута итальянским сенатором Раффаэллой Пайтой. Пайта сказал, что доставка римских отходов в Амстердам продолжает создавать негативный образ итальянской столицы для всего мира, и поэтому новый мусоросжигательный завод жизненно важен, чтобы изменить это.

Источник: railfreight.com, 11.04.2023 (англ. яз.)

Малайзия готова пересмотреть и возобновить проект строительства ВСМ до Сингапура

Малайзия открыта для возрождения проекта ВСМ в Сингапур, хотя это должна быть инициатива частного сектора, заявил 6 апреля министр торговли Малайзии.

В январе 2021 г. Малайзия и Сингапур совместно отменили план строительства ВСМ протяженностью 350 км между Куала-Лумпуром и городом-государством стоимостью около 17 млрд долл. после того, как обе страны не смогли согласовать несколько предложенных изменений в проекте.

Малайзия выплатила Сингапуру 77,3 млн долл. за прекращение проекта.

Министр международной торговли и промышленности Малайзии Тенгку Зафрул Азиз сообщил, что компании могут представить предложения по возобновлению проекта. По его словам, теперь дело частного сектора обратиться к обоим правительствам со своими предложениями о том, как мы можем сделать эту инициативу коммерчески привлекательной.

Компании из Китая, Японии, Южной Кореи и Европы выразили заинтересованность в получении контрактов на строительство, эксплуатацию и

финансирование поездов и железнодорожных активов для более раннего проекта, ранее сообщало новостное агентство Reuters.

По данным СМИ, правительство Сингапура также заявило в 2022 г., что страна открыта для новых предложений Малайзии по проекту.

Источник: reuters.com, 06.04.2023 (англ. яз.)

ЦИФРОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

Пригородные компании подключат к мобильному приложению, которое позволит покупать билеты на все виды транспорта

В этом году на сети в эксперименте примут участие 4 перевозчика.

В настоящее время для российских регионов ведется разработка мобильного приложения «Протранспорт», позволяющее в одном интерфейсе приобретать билеты на различные виды транспорта, включая железнодорожный, оформить заказ по выбранному маршруту от двери к двери.

Пока что обкатка проекта ведется в Самарской области, сообщил сегодня заместитель гендиректора РЖД Евгений Чаркин. До конца 2023 года к эксперименту дополнительно присоединится ряд регионов. На первом этапе к сервису планируется подключить АО «Самарская ППК», АО «Содружество», АО «Башкортостанская ППК» и АО «Пассажирская компания «Сахалин». В совокупности перевозчики обслуживают 15 регионов страны.

Источник: rzd-partner.ru, 06.04.2023

Интеллектуальные системы в производстве железнодорожной продукции осваиваются в Казахстане

Представители АО «НК «ҚТЖ» под председательством главного инженера Батыра Котырева провели оценку освоения нового производства железнодорожной продукции в Республике Казахстан – локомотивной бортовой системы безопасности движения «Борт» и системы микропроцессорной централизации МПЦ-QZ, расположенного в Астане.

Создание производства содействует реализации современных технологических решений и повышению профессионального уровня технических специалистов.

– Это событие – важная веха и подтверждение правильности выбранного

пути. Главная цель – концентрация компетенций и производство высокотехнологичной и необходимой нашей стране продукции, обеспечение технологической независимости, а в перспективе – выход на международные рынки, – сказал главный инженер АО «НК «ҚТЖ» Батыр Котырев.

Локомотивная бортовая система безопасности движения «Борт» производства казахстанской компании ТОО «Трансителесофт» ориентирована для применения на тяговом подвижном составе, а также моторвагонных поездах. «Борт» – это интегрированная система, в которой реализованы функции обеспечения безопасности движения, автоведения, бесшлейфовой диагностики и видеорегистрации.

Производство организовано на современной высокопроизводительной элементной базе.

Система микропроцессорной централизации МПЦ-QZ производства компании «Qaz Rail Automatic» предназначена для централизованного управления средствами управляющей вычислительной техники объектами низовой и локальной автоматики (стрелками, сигналами, переездами и другим) на железнодорожных станциях. Производство организовано с учетом выполнения всех требований, предъявляемых к устройствам электрической централизации, в условиях высокой степени безопасности, предусмотренных международной классификацией SIL4.

Перед допуском железнодорожной продукции к серийному производству, будет выполнен ряд обязательных мер, а также подтверждение ее требованиям Технических регламентов Таможенного союза 001/2011, 003/2011.

Источник: railways.kz, 10.04.2023

Цифровые сервисы для пассажиров и туристов

Цифровые решения на пассажирском транспорте, перспективы создания новых сервисов, лучшие региональные и корпоративные практики и их использование для развития внутреннего туризма обсудили на круглом столе, прошедшем в Совете Федерации и организованном при поддержке Министерства транспорта Российской Федерации и Ассоциации «Цифровой транспорт и логистика».

Как отметил сенатор Российской Федерации, член Комитета Совета Федерации по конституционному законодательству и государственному строительству Артем Шейкин, вопросы цифровой трансформации транспорта находятся в постоянном фокусе внимания Совета по развитию цифровой экономики, поскольку напрямую связаны с повышением качества

обслуживания, безопасности благодаря технологиям мониторинга и автоматизации транспорта.

Цифровые инициативы в сфере пассажирских перевозок консолидированы в стратегическом направлении «Зеленый цифровой коридор пассажира», который Минтранс России реализует в рамках отраслевой стратегии цифровой трансформации. Цель государства и бизнеса – сделать поездки россиян по всей стране удобными, безопасными и комфортными, используя для этого отечественные цифровые сервисы, в том числе решения для выбора единого маршрута разными видами транспорта, безналичной оплаты, пользования льготами и бонусами.

«Минтранс России планирует в перспективе объединить государственные цифровые решения и информационные системы в рамках более масштабного проекта – ГИС «Российский транспорт». В него должны войти приложение с одноименным названием «Российский транспорт», которое позволит гражданам в режиме «одного окна» получать юридически значимую информацию. Для того, чтобы человек, в каком бы городе и регионе не находился, не ломал голову, какое приложение ему скачать, где узнать расписание и какой транспорт выбрать, а мог в одном месте построить маршрут из точки А в точку Б, понять, как ему оплатить проезд. В ГИС «Российский транспорт» также планируется интегрировать Автоматизированную систему льготных и субсидированных перевозок (АИС УЛСП), цифровой профиль перевозчика, ФГИС Такси, региональные цифровые платформы, «умную» оплату проезда и региональные туристические сервисы. Это позволит обеспечить нашим гражданам новый уровень сервиса, сделает их передвижение по стране и планирование поездок удобным», – сказал директор Департамента цифрового развития Минтранса России Дмитрий Скачков.

Он также отметил, что по поручению заместителя Председателя Правительства Дмитрия Чернышенко с 2021 года при определении уровня цифровой зрелости регионов учитываются три показателя в области транспорта, касающихся оснащения автобусов цифровыми системами. С марта этого года методология пересматривается: Минтранс России предлагает ввести дополнительно четыре новых показателя для оценки уровня перехода на электронный документооборот на транспорте, категорирования объектов критической информационной инфраструктуры, внедрения искусственного интеллекта, а также интеграции с ФГИС Такси.

Ряд сервисов, которые планируется интегрировать в ГИС «Российский транспорт», созданы ФГБУ «СИЦ Минтранса России». Сегодня в портфеле учреждения 49 проектов в области цифровизации и информационной поддержки цифровой трансформации транспортной отрасли. По словам директора ФГБУ «СИЦ Минтранса России» Дмитрия Горшкова, все разработки

являются уникальными отечественными решениями, созданными исходя из потребностей государства и бизнеса. В качестве примера приведено два решения – портал субсидированных перевозок и ФГИС Такси.

По словам Артема Шейкина, для создания «сквозных» проектов важно сформировать единые стандарты и требования к ним, опираясь на лучшую практику, предложения и инициативы участников процесса. Нужно наладить межотраслевое взаимодействие, а также совместными усилиями заинтересованных сторон усовершенствовать правовое регулирование вопроса защиты персональных данных.

«Необходимо проводить пилотные проекты по стыковке туристических и пассажирских сервисов в рамках проекта «Российский транспорт» как можно в большем количестве регионов, особенно там, где есть запрос на развитие внутреннего туризма. Для этого необходимо реализовать рейтинг цифровой зрелости регионов, чтобы оценить готовность к внедрению соответствующих решений. Регионы у нас самые разные, а вот цифровые технологии везде должны быть доступными, привычными и удобными. Важно, чтобы удобно было не только, когда совершаешь поездку в родном городе, регионе, но и когда путешествуешь по нашей огромной стране. Чтобы везде чувствовать себя как дома», – отметила исполнительный директор Ассоциации «Цифровой транспорт и логистика» Полина Давыдова.

В обсуждении приняли участие сенаторы Российской Федерации Николай Владимиров и Дина Оюн, заместитель директора департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Минтранса России Владимир Луговенко, заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Евгений Чаркин, генеральный директор ООО «СберТройка» Валерия Матюхина, Министр транспорта Тверской области Сергей Верхоглядов, Директор департамента транспорта Ярославской области Татьяна Черемных, руководитель направления по взаимодействию с государственными органами «Яндекс. Такси» Александр Новолокин, заместитель директора ООО «Датапакс» Максим Исаев.

Источник: rbc.ru, 10.04.2023

ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ

Siemens Mobility расширяет производство на заводе в Мюнхен-Аллахе

Решение о расширении предприятия принято в связи с ростом спроса на локомотивы и услуги по их обслуживанию. Площадь завода вырастет с

нынешних 50 тыс. до 80 тыс. кв. метров (рис. 1). Это позволит создать дополнительные мощности для выполнения новых заказов, оптимизировать производство и логистические потоки внутри предприятия, а также открыть более просторные офисные помещения.

Рис. 1. Завод в Мюнхен-Аллахе

Завод в Мюнхен-Аллахе является одним из самых современных предприятий по производству локомотивов в Европе. Здесь применяются такие новейшие технологии, как роботы для лазерной сварки, системы дополненной реальности и трехмерное моделирование с использованием цифровых двойников. Новые производственные мощности позволят увеличить объем выпускаемой продукции в соответствии с растущими потребностями европейского рынка. Предприятие, на котором будут созданы рабочие места, требующие высокой квалификации, сможет строить более 300 локомотивов в год.

После проведенного в 2022 г. расширения депо компании в Новаре (Италия) и Братиславе (Словакия) Siemens продолжает развивать сервисную сеть вдоль трансъевропейских железнодорожных коридоров. Наряду с вводом дополнительных производственных мощностей и расширением услуг по превентивному и корректирующему обслуживанию поставленных локомотивов планируется продолжить совершенствование цифровых сервисов на основе пакета приложений Railigent X, что позволит гарантировать эксплуатационную готовность на уровне, близком к 100 %.

Завод в Мюнхен-Аллахе был построен компанией KraussMaffei в начале XX в. Компания Siemens приобрела локомотивный бизнес KraussMaffei в 2001 г., а в 2010 г. начала производство локомотивов Vectron. С этого времени было изготовлено более 1600 локомотивов данного семейства. В 2015 г. Siemens открыла на предприятии сервисный центр, а также центр сбора и обработки данных. В настоящее время здесь заняты свыше 1600 чел.

Источник: railway.supply, 04.04.2013

Stadler приступила к испытаниям гибридного локомотива класса 93 для Великобритании

Тестирование проводится на заводском полигоне компании в испанской Валенсии. После его завершения машина будет отправлена в Великобританию для дальнейших испытаний.

Четырехосный локомотив может разгоняться до 175 км/ч и работать в четырех режимах тяги: от контактной сети переменного тока с напряжением 25 кВ (при этом мощность составит 4 МВт), от дизельного двигателя Stage V мощностью 900 кВт, от дизеля и двух аккумуляторов общей мощностью 400 кВт, а также только от батарей для эксплуатации на «последней миле». Аккумуляторы, поставленные швейцарской ABB, изготовлены на основе оксида титаната лития, обеспечивают зарядку в течение 10-20 минут, имеют срок службы в 8 лет (рис. 2).

Рис. 2. Гибридный локомотив класса 93

В 2021 году британская ROUK заказала у Stadler 10 таких локомотивов с опционом еще на 20 машин для своей дочерней грузовой компании ROG.

Источник: t.me, 11.04.2023

В Польше открыто депо для обслуживания поездов оператора Polregio

В польском городе Скаржиско-Каменна (Свентокшиское воеводство) состоялся ввод в эксплуатацию депо для обслуживания подвижного состава национального оператора региональных пассажирских перевозок Polregio. По проекту стоимостью 50 млн польск. злотых (10,7 млн евро) построено здание длиной 110 м с двумя смотровыми канавами, дополнительным путем для ремонтных работ, служебными и офисными помещениями.

Депо отвечает современным требованиям с точки зрения экологичности и энергосбережения. Здание оснащено фотоэлектрической установкой с системой хранения энергии, системой вентиляции с рекуперацией тепла. Завершается строительство моечной установки с системой очистки дождевой и использованной технической воды.

В депо планируется обслуживать поезда, эксплуатирующиеся на линиях в Свентокшиском, Малопольском и Подкарпатском воеводствах, а также подвижной состав других операторов.

В январе 2023 г. Polregio подписал рамочные соглашения о поставке до 200 электропоездов стоимостью 7 млрд злотых (1,49 млрд евро) с четырьмя компаниями-изготовителями – H. Cegielski FPS, Pesa Bydgoszcz, Newag и Stadler Polska. Первые поезда начнут поступать в 2025 г., они будут работать в воеводствах, с властями которых Polregio заключил долгосрочные контракты.

Источник: zdmira.com, 06.04.2023

Nexxiot представила датчик для контроля ручных тормозов, люков и дверей грузовых вагонов

Как сообщает швейцарский производитель, датчик в онлайн-режиме измеряет расстояние между двумя объектами, чтобы отслеживать положение ручного тормоза, дверей и люков (рис. 3). Ранее мониторить эти узлы можно было только визуально, говорят в компании.

Рис. 3. Датчик для контроля ручных тормозов, люков и дверей грузовых вагонов Nexxiot

Датчик подключается с помощью Bluetooth к шлюзу основного датчика Nexxiot Globehopper, оттуда данные направляются в облачный сервис для обработки и анализа. Заявляется, что срок службы устройства составляет более 15 лет, температурный режим – от – 35 до +60°С.

Датчики Nexxiot все больше получают распространение в железнодорожной отрасли США и Европы. Так, оборудовать парк датчиками планирует американский перевозчик TTX. Также Nexxiot – один из

поставщиков решений для проекта RailPulse (СП перевозчиков и вагоностроителей) по созданию системы телеметрии. В Европе датчиками Nexxiot, по данным самой компании, оснащено уже более 25% парка грузовых вагонов.

Источник: rollingstockworld.ru, 07.04.2023

Knorr-Bremse тестирует цифровую автосцепку в реальных условиях

Компания Knorr-Bremse приступает к тестированию в реальных условиях эксплуатации цифровой автосцепки (DAC), разработанной на базе системы Шарфенберга (рис. 4). Испытания проводятся шведской транспортной администрацией Trafikverket под эгидой европейского партнерства Europe’s Rail.

Рис. 4. Цифровая автосцепка (DAC), разработанная на базе системы Шарфенберга

На сети железных дорог Швеции экспериментальный поезд будет курсировать до 2025 г. Число вагонов в его составе последовательно увеличат с 6 до 20. Планируется, что годовой пробег вагонов может составить около 100 тыс. км. Конструкция DAC в перспективе позволит полностью автоматизировать сцепление и расцепление вагонов и обеспечит интеграцию в системы автоматизации грузовых перевозок. Соответствие надежности DAC современным требованиям будет проверено в зимний период, в том числе в условиях обледенения.

Важным этапом в работе Knorr-Bremse над DAC для грузовых вагонов стало проведение в сентябре 2022 г. испытаний модуля автосоединения электрических контактов. Компетенция Knorr-Bremse как авторизованного изготовителя системы DAC была подтверждена экспертной организацией TÜV SÜD в декабре 2022 г.

Учитывая значительные объемы рынка решений для автоматизации железнодорожных грузовых перевозок, Knorr-Bremse стремится к 2026 г. стать ведущим поставщиком. В настоящее время около 500 тыс. европейских грузовых вагонов и 17 тыс. локомотивов оснащены винтовой сцепкой. Чтобы

достичь поставленной ЕС цели по значительному сокращению автомобильных грузоперевозок к 2030 г., железнодорожному транспорту предстоит повысить свою эффективность, в основном за счет внедрения инновационных решений, в том числе DAC.

Одновременно Knorr-Bremse завершила разработку конструктивных решений автосцепки для пассажирского подвижного состава. В феврале 2023 г. компания получила от Hitachi Rail заказ на поставку тормозных и дверных систем, а также автосцепок для 46 шестивагонных поездов, строящихся для метрополитена Милана.

Источник: ждграфия.рф, 07.04.2023

В Великобритании начал курсировать первый гибридный поезд серии 230

В Великобритании начал курсировать первый гибридный поезд серии 230 (рис. 5). Пассажирский перевозчик TfW ввел в эксплуатацию трехвагонный состав на линии Рексем – Бидстон протяженностью 43 км. Модернизацию поезда выполнила компания Vivarail, которая использовала при его изготовлении тележки и кузова вагонов метро серии D78 из лондонской подземки.

Рис. 5. Гибридный поезд серии 230

Поезд серии 230 может перевозить до 420 пассажиров и разгоняться до 97 км/ч. Центральный вагон оснащен 4 дизельными двигателями мощностью 145 кВт каждый, а головные – 4 литий-ионными аккумуляторами емкостью 100 кВт*ч каждый, обеспечивающими запас хода в 80 км при 10-минутном времени зарядки.

Запуск новых поездов откладывался с 2019 года из-за различных технических и организационных проблем, а также банкротства Vivarail в конце 2022 года. Сейчас TfW рассчитывает ввести в эксплуатацию только два из пяти

закупленных поездов серии 230, в среднесрочной перспективе – три. Не исключено, что один из составов придется разобрать на запчасти.

Источник: rollingstockworld.ru, 06.04.2023

В Казахстане введены в эксплуатацию пассажирские вагоны местного производства

В рамках программы обновления вагонного парка АО «Пассажирские перевозки» – дочернее предприятие «НК «Қазақстан темір жолы» (ҚТЖ) приобрело 11 купейных вагонов на 400 посадочных мест у вагоностроительного завода АО «ЗИКСТО» (г. Петропавловск, Казахстан). Новые вагоны будут курсировать в составе пассажирских поездов Алматы – Мангистау и Алматы – Оскемен.

Купейные вагоны оборудованы системами кондиционирования с современными фильтрами для обеззараживания и очистки воздуха, экологически чистыми туалетными комплексами. Вагоны имеют современную систему видеонаблюдения: видеокамеры расположены в коридорах и тамбурах и работают в режиме цветной съемки. Подвижной состав также оснащен системой пожаротушения с датчиками дыма, собственным пожарным шлангом и запасом воды в каждом вагоне.

Для комфорта пассажиров в каждом купе размещены электрические розетки и USB-разъемы для подзарядки мобильных телефонов в пути следования. В вагонах имеются холодильники, микроволновые печи, диспенсеры для питьевой воды и титан с горячей водой. Срок службы вагонов составляет 40 лет.

До конца 2023 г. для железных дорог Казахстана планируется поставка еще 50 новых вагонов купейного и плацкартного типа этого производителя, которые будут курсировать по маршруту Кызылорда – Семей.

Завод «ЗИКСТО», специализирующийся на производстве грузовых вагонов, в 2022 г. получил сертификат соответствия требованиям техрегламента Таможенного союза на выпуск партий из 300 купейных вагонов модели 61-4440 и 300 некупейных вагонов модели 61-4447. В России они с 2008 г. серийно выпускаются Тверским вагоностроительным заводом (ТВЗ, входит в «Трансмашхолдинг»).

Источник: rail-news.kz, 09.04.2023

«Трансмашхолдинг» построит для РЖД 220 вагонов электропоездов

АО «Трансмашхолдинг» и ОАО «РЖД» заключили первый в 2023 г. контракт, предусматривающий поставку 42 поездов производства Демиховского машиностроительного завода (ДМЗ, входит в состав «ТМХ»). До конца текущего года заказчику будут переданы 220 вагонов электропоездов, в том числе 90 вагонов поездов ЭП2Д постоянного тока и 130 вагонов поездов ЭП3Д переменного. Планируется построить 16 поездов ЭП2Д, в том числе один десятивагонный, два восьмивагонных, шесть шестивагонных и семь четырехвагонных. Из 26 электропоездов ЭП3Д 15 будут четырехвагонными, два – восьмивагонными и девять – шестивагонными.

Современные комфортабельные электропоезда ЭП2Д и ЭП3Д – полностью российская разработка. Салоны поездов оборудованы диванами из износостойких материалов с USB-разъемами для зарядки мобильных устройств. Вагоны приспособлены для выхода пассажиров как на высокие, так и на низкие платформы. Дополнительные выдвижные подножки облегчают посадку с низких платформ.

В электропоездах создана безбарьерная среда для проезда людей с ограниченной мобильностью. В головных вагонах установлены откидные аппарели и специальные подъемники, а также крепления для инвалидных кресел. Информационные таблички дублированы шрифтом Брайля.

ОАО «РЖД» закупает поезда ЭП3Д с 2018 г., ЭП2Д – с 2019 г. За это время было поставлено 186 вагонов электропоездов постоянного тока и 338 вагонов переменного тока.

Источник: zdmira.com, 07.04.2023

Шадринский автоагрегатный завод (ШААЗ) сертифицировал маневровый тепловоз ТЭМ7-УГМК

Сертификат соответствия ТР ТС 001/2011 выдан на машину на 5 лет. Это модернизированная версия тепловоза ТЭМ7А, одобрены серийные работы по ее глубокой модернизации (рис. 6). Одну из таких машин, изначально выпущенную в 1991 году на Людиновском тепловозостроительном заводе (сейчас в составе «Синара – Транспортные Машины»), ШААЗ в прошлом году передал для эксплуатации на Краснобродском разрезе «Кузбассрезрезугля».

Рис. 6. Тепловоз ТЭМ7-УГМК

Тогда отмечалось, что локомотив унаследовал от первоначальной машины раму и экипажную часть, а все остальное заменено на современное оборудование. Так, на 10% увеличена мощность силовой установки, с 1470 до 1618 кВт, в кабине усилено шумоподавление, улучшена обзорность, установлены эргономичные кресла, кондиционер и др.

Назначенный срок службы ТЭМ7-УГМК – 56 лет с даты постройки базового тепловоза. Таким образом, обновленный локомотив должен прослужить еще 25 лет.

Источник: rollingstockworld.ru, 07.04.2023

В РЖД рассказали, на сколько хватит ресурса действующих в России поездов «Сапсан»

В настоящее время ремонтом популярных у российских пассажиров высокоскоростных поездов «Сапсан» занимается отечественная компания, которая выступает «преемником» технологий от немецкой компании-производителя. Об этом в интервью «Парламентской газете» рассказал заместитель гендиректора РЖД Дмитрий Пегов.

Отвечая на вопрос, что будет дальше с высокоскоростными поездами «Сапсан» в России, которые, как известно, производились в Германии, Пегов сообщил, что срок их службы составляет 30 лет. «Первые «Сапсаны» были запущены 17 декабря 2009 года. Значит, поезда первой партии будут эксплуатироваться еще минимум 15 лет. А поезда, поставленные позднее, – свыше 20 лет», – пояснил он.

Он также рассказал, что ремонтом поездов «Сапсан» в настоящее время занимается российская компания ООО «ВСМ-Сервис», которая «является преемником технологий, внедренных на территории РФ немецким поставщиком, компанией «Сименс АГ».

Источник: pnp.ru, 04.04.2023

Уникальная разработка «РМ Рейл»

Компания «РМ Рейл», ведущий производитель грузового подвижного состава России, сертифицировала вагон-платформу для перевозки леса, труб и контейнеров модели 13-1289.

Модель 13-1289 – уникальная разработка «РМ Рейл». Ее ключевым преимуществом является универсальность: она позволяет перевозить лесоматериалы длиной от 2,5 м до 13,4 м; трубы длиной до 13 м и диаметром до 1420 мм; контейнеры общего назначения, изотермические, контейнеры-цистерны для жидкостей, газов и сыпучих грузов под давлением (типоразмеров 1AAA, 1AA, 1A, 1AX массой брутто не более 36 т; 1CC, 1C, 1CX – массой брутто в пределах грузоподъемности, но не более 36 т.).

Применение габарита 1-Т позволило получить внутренний объем 126 м^3. В сегменте подвижного состава с нагрузкой 23,5 тс это самый высокий показатель.

Особенностью платформы является то, что торцевые стены и боковые стойки для леса и труб выполнены съемными, что улучшает ремонтопригодность вагона и сокращает расходы на ремонт. Уникальной является и конструкция рамы платформы без хребтовой балки, что способствует повышению надежности вагона в эксплуатации.

Источник: мояколея1520. рф, 09.04.2023

Начало серийного выпуска тележки «РМ Рейл» модели 18-9891 запланировано на сентябрь 2023 года

Первая для «РМ Рейл» тележка с осевой нагрузкой 25 тс была сертифицирована в начале марта, а партнер по ее разработке – ПГУПС – сообщал, что одобрен выпуск установочной серии в 8 тыс. вагонокомплектов (16 тыс. тележек).

Сам вагоностроитель указывал, что тележка 18-9891 предполагает лучшее вхождение в кривые, сниженный износ гребней колес и боковых поверхностей рельсов, а также другие эффекты. Это стало возможным благодаря применению резинометаллической упругой скобы между адаптером колесной пары и боковой рамой и изменению конфигурации фрикционных клиньев.

Первым вагоном, на который установят тележку, станет хоппер для минеральных удобрений модели 19-1299 с кузовом из алюминиевых сплавов. Разработка тележки велась более 10 лет.

Источник: rollingstockworld.ru, 05.04.2023

ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ИНТЕРМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ГРУЗОВАЯ И КОММЕРЧЕСКАЯ РАБОТА

КТЖ уделяет приоритетное внимание поездам китайской гуманитарной помощи в Турцию по Среднему коридору (Казахстан)

29 марта Китай отправил первый поезд с гуманитарной помощью в Турцию. Этот поезд перевозил 50 40-футовых контейнеров; однако, по данным KTZ Express, еще 150 контейнеров предстоит отправить в Турцию из Китая. С этой целью казахстанская компания отдает приоритет поездам помощи, эксплуатируя их в качестве челночных поездов.

Использование челночного поезда позволяет сократить время, затрачиваемое на пересечение территории Казахстана. В KTZ Express подчеркнули, что в настоящее время пересечение страны занимает всего 90 часов при оптимизированном графике отправления со станции Алтынколь. В частности, поезда отправляются 3 раза в неделю, при этом тарифы на обслуживание также фиксированы.

Гуманитарный груз состоит в основном из палаток, в которых временно разместятся люди, пострадавшие от разрушительного и смертоносного землетрясения, обрушившегося на Турцию и Сирию в феврале. Маршрут, по которому следуют поезда помощи, начинается из Китая, проходит через Казахстан, Каспийское море, Азербайджан и Грузию, а оттуда в Мерсин в Турции.

KTZ Express утверждает, что особые условия движения маршрутных поездов в Казахстане в сочетании с мерами, принятыми с китайской стороны, сократят время транзита в 3 раза. Китайские источники отметили, что наилучшее возможное транзитное время для этих услуг составляет 30 дней, в отличие от среднего показателя в 40-50 дней, затрачиваемого на выполнение услуг по тому же маршруту.

Источник: railfreight.com, 06.04.2023 (англ. яз.)

LTG Infra построит объект для железнодорожных перевозок двойного назначения (Литва)

Литовский распорядитель инфраструктуры LTG Infra объявил тендер на проектирование новой погрузочной площадки двойного назначения в Каунасе. В обращении компании говорится, что LTG Infra стремится внести свой вклад в обеспечение военной мобильности в Литве путем увеличения пропускной

способности погрузки и разгрузки гражданских и/или военных грузов на Каунасском железнодорожном вокзале Палемонас. По сообщению LTG Infra, строительство объекта будет завершено к концу 2026 г.

Новый объект двойного назначения займет площадь в 25 тыс. м^2. Также планируются дополнительные железнодорожные линии, шумоподавляющие стены и внедрение новых систем безопасности. Будут построены три новых пути с европейской колеей (1435 мм). На модернизацию объекта LTG Infra уже получила 13 млн евро из фонда военной мобильности ЕС. Еще 13 млн поступят из государственного бюджета страны. Объявление победителя тендера запланировано на III квартал 2023 г.

Как подчеркнул министр обороны Литвы, новый объект ускорит модальный переход военных перевозок авто к железнодорожным. В настоящее время погрузка военной техники, негабаритных и насыпных грузов происходит на терминале Сестокай, недалеко от литовской границы с Польшей. Однако эти виды грузов затем перевозятся автотранспортом. Таким образом, новый объект близ Каунаса обеспечит железнодорожное сообщение этих служб с центром Литвы, а также обеспечит дополнительную пропускную способность.

Источник: railwaypro.com, 05.04.2023 (англ. яз.)

«Уралкалий» поставит хлористый калий в Индию

«Уралкалий» заключил контракт на поставку хлористого калия в Индию. Компания первой среди производителей подписала соглашение с крупнейшим индийским импортером минеральных удобрений Indian Potash Limited (IPL) на поставку хлористого калия до 30 сентября 2023 года, сообщили в SeaNews в «Уралкалие».

По информации компании, цена поставляемых в Индию калийных удобрений составляет 422 долл. США за тонну на условиях поставки в порт покупателя (CFR).

«Достигнутое соглашение объективно отражает текущую ситуацию в отрасли, – прокомментировал подписание контракта генеральный директор ПАО «Уралкалий» Виталий Лаук. – Мы видим, что рынок позитивно воспринял нашу инициативу и ожидаем, что индийский контракт станет одним из основных ценовых ориентиров в текущем году».

Источник: seanews.ru, 05.04.2023

Транспортный коридор «Север-Юг», на который делает ставки российская логистика, не справляется с возросшей нагрузкой

Транспортный коридор «Север-Юг», который сейчас в условиях санкций становится основным для доставки необходимых товаров в Россию, не справляется с возросшей грузовой нагрузкой, следует из обзора «ПЭК», подготовленного совместно с бизнес-послом «Деловой России» в Индии и логистическими компаниями. В частности, в марте сроки перевозки из Индии, Ирана и других стран Юго-Западной Азии по Транскаспийской ветке маршрута увеличились до 60 дней, а стоимость доставки выросла в два раза.

Как отмечают представители рынка, сложности на Транскаспийской ветке транспортного коридора «Север-Юг» возникают в результате множества факторов: российские порты не справляются с растущим грузопотоком, мощности простаивают из-за нехватки причалов, складских терминалов, кранов и другой инфраструктуры в Астрахани, а главное – из-за недостаточного количества судов на рейсах «Иран-Россия» и постоянных заторов в обмелевшем Волго-Каспийском канале.

При этом стоит учитывать, что за последний год в условиях западных санкций, российские компании нарастили грузовой поток из Юго-Западной Азии и Ближнего Востока на 7-100%. Так, например, объем доставки STS Logistics из Индии, Ирана, Азербайджана в январе-феврале увеличился на 60% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, «ПЭК» нарастила грузопоток из Индии и Азербайджана на 27%, в «РусИранЭкспо» объем перевозок из Индии, Ирана и Азербайджана вырос на 100%, в Prime Shipping Agency LLC – на 20%.

На фоне такого ажиотажа стоимость доставки грузов по Транскаспийскому маршруту в марте поднялась в два раза по сравнению с аналогичным периодом прошлого года – до 7 тыс. долларов за TEU.

Транскаспийскому маршруту срочно нужны дополнительные мощности

Транскаспийский маршрут международного транспортного коридора (МТК) «Север-Юг» стартует в индийских портах Нава-Шева и Мумбаи, проходит через иранские порты Бендер-Аббас и Бендер-Энзели, а затем – через российские порты Оля и Астрахань.

Существующие здесь мощности действительно не справляются с растущим объемом перевозок, из-за чего срок доставки по Транскаспийской ветке за год увеличился с 45 до 60 дней, подтверждает директор по развитию TransAsia Logistics Аркадий Иванов.

В свою очередь, и тарифы из-за растущего спроса и недостатка провозных возможностей взлетели в 2,5 раза, с 3,45 тыс. до 6-7 тыс. долларов за

40-футовый контейнер, добавляет генеральный директор «РусИранЭкспо» Александр Шаров.

При этом компании регулярно сталкиваются с нехваткой рейсов на Транскаспийском маршруте. Так, например, в декабре-марте часть контейнеровозов на этом направлении приостанавливают работу, перевозки становятся менее выгодными из-за необходимости дополнительно оплачивать ледовую проводку, рассказывает генеральный директор STS Logistics Кирилл Власов.

Вдобавок, ощущается и недостаток инфраструктурных мощностей, из-за чего в зимний период суда в порту в Астрахани могут простаивать на рейде от 5 до 30 дней.

Пропускную способность маршрута (причем вне зависимости от сезона) ограничивает и высокая заносимость акватории Волго-Каспийского судоходного канала – загрязнения песком и илом, отмечает заместитель директора «ПЭК» Вадим Филатов. Проходная осадка канала составляет 4,2 метра, однако на протяжении около 150 дней в году этот показатель снижается.

На данный момент реконструкция канала уже запланирована, однако к ней должны приступить только в 2027-м году. Важно ускорить этот процесс, поскольку грузопоток на направлении непрерывно растет, подчеркивают представители рынка.

Суда также могут простаивать на рейде до двух недель из-за недостатка логистических мощностей, добавляет Аркадий Иванов. Так, в частности, Астрахань включает 16 портовых терминалов, каждый из которых способен вместить до трех судов для погрузки и разгрузки.

Портальных кранов для подъема и перемещения грузов и железнодорожных подъездных путей тоже не хватает, замечает Александр Шаров. В свою очередь, Кирилл Власов уточняет, что по состоянию на 21-е марта в порту были переполнены и склады временного хранения (СВХ).

Острый вопрос – отсутствие рефрижераторного склада и лаборатории для фитосанитарного и ветеринарного контроля, подчеркивает генеральный директор «РусИранЭкспо». Однако грузопоток из Ирана, который на 66% состоит из овощей и фруктов, при этом растет. В итоге, компании вынуждены каждый раз приглашать специалистов из соседних регионов России для фитосанитарного контроля грузов.

Есть проблемы и на других ветках транспортного коридора

Поскольку Транскаспийский маршрут перегружен, компании перенаправляют грузовые потоки на Восточную и Западную ветки коридора «Север-Юг». Однако выбор альтернативного маршрута ограничен конечной точкой назначения и номенклатурой товара. Например, по Восточной ветке

удобнее доставлять грузы из Индии и Ирана в Казахстан, Узбекистан и Туркменистан.

Этот вариант включает морское и железнодорожное плечо. В среднем, срок доставки из Индии в Россию составляет 55 дней. Перевозка из отдаленных стран Африки и Южной Америки занимает 65 дней, рассказывает директор по развитию бизнеса Prime Shipping Agency LLC Саният Мустафаева.

Однако время доставки может увеличиваться из-за того, что промежуточная станция на границе между Ираном и Туркменистаном («Сарахс») регулярно переполнена. Так, в частности, по состоянию на 21-е марта, срок ожидания перегрузки на этом направлении растягивался до 5 дней.

В связи с этим компании будут все чаще отдавать предпочтение станции «Инче-Бурун», которая, к тому же, находится на 800 км ближе к европейской части России, чем «Сарахс», считает генеральный директор «РусИранЭкспо». Эта станция удобна тем, что имеет железнодорожные пути двух вариантов колеи – шириной 1 435 мм и 1 520 мм, она мало загружена. Кроме того, иранская сторона предлагает фактически бесплатную аренду земли для строительства мощностей по перегрузке и хранению.

После запуска регулярного железнодорожного сервиса стоимость доставки по Восточному маршруту в марте снизилась на 44% по сравнению с июлем прошлого года и составила 7 тыс. долларов за TEU, отмечает генеральный директор STS Logistics.

Что касается Западной ветки, то это – единственный маршрут транспортного коридора «Север-Юг», который может сравниться с Суэцким каналом по срокам доставки из Индии в Россию. Маршрут начинается в Индии и проходит через иранские порты Бендер-Аббас и Астара, следующий этап – доставка автомобильным транспортом в Россию через Азербайджан. Транзитное время перевозки – 40 дней, уточняет Кирилл Власов.

Стоимость доставки на этой ветке за год снизилась в два раза, до 6,5 тыс. долларов за TEU, отмечает бизнес-посол «Деловой России» в Индии Ольга Куликова.

Однако Александр Шаров напоминает, что некоторые категории грузов отправлять по Западному маршрут нельзя, поскольку в Азербайджане действуют ограничения на ввоз определенных иранских товаров, например строительных материалов, полимеров, нефтехимической продукции.

«Север-Юг – фундаментальный маршрут нового времени, развитие которого позволит снизить зависимость российской логистики от внешних факторов. Поэтому важно ускоренными темпами нарастить число судов на направлении, упростить оформление сопроводительных документов, усовершенствовать инфраструктуру российских портов, модернизировать

склады для хранения и обработки продукции», – заключает заместитель директора «ПЭК» Вадим Филатов.

Источник: trans.ru, 04.04.2023

Эксперт: Казахстану невыгодно строительство железной дороги КНР – Кыргызстан – Узбекистан

В Кыргызстане есть только малая часть ветки железной дороги. Об этом 6 апреля 2023 года сказал д. т. н. Райымкул Мендекеев в интервью «Биринчи радио», говоря о строительстве железной дороги Китай – Кыргызстан – Узбекистан, передает Tazabek.

«А так у нас ведь нет железной дороги, мы проходим через Казахстан. Здесь же есть интересы Казахстана. Мы через их железную дорогу перевозим грузы, они получают большую выгоду от этого. Их тоже можно понять, у них свои интересы, поскольку мы являемся близким соседом. Им будет хорошо, если мы будем экономически зависеть от них. Говоря открыто, они не желают, чтобы у нас была своя железная дорога, которая принесет нам экономическую пользу и развитие. Ведь даже у родственников есть свои интересы», – сказал он.

Р. Мендекеев считает, что Россия тоже не хочет терять свое влияние в Центральной Азии, поскольку этому есть свои политические причины.

Что касается экономических моментов, рассказывает он, по строительству железной дороги КНР – Кыргызстан – Узбекистан на данный момент прорабатывается ТЭО.

Как рассказывает Р. Мендекеев, для строительства железной дороги необходимо 7 млрд долл. США.

Так, большая часть железной дороги пролегает через территорию Кыргызстана, стоимость которой составит порядка 5 млрд долл. США. «Если наш внешний долг составляет только 5 млрд долл. США, то нам нужно найти еще такие средства. Если бы мы могли сами профинансировать строительство этой дороги, то, возможно, уже началось бы строительство», – предположил он.

Источник: rzd-partner.ru, 06.04.2023

«РЖД Логистика» сократила сроки доставки негабаритных грузов в 2 раза относительно нормативов

АО «РЖД Логистика» в рекордно короткие сроки доставило из Новокузнецка в Хабаровск трансформатор для одной из ТЭЦ Хабаровского края. Благодаря эффективной работе специалистов диспетчерского аппарата компании, негабаритный груз преодолел по железной дороге расстояние более 5 тыс. км всего за 23 дня при нормативном сроке 52 дня.

Для перевозки груза весом 160 тонн по маршруту ст. Томусинская (Западно-Сибирская железная дорога) – ст. Хабаровск-1 (Дальневосточная железная дорога) использовался 16-осный вагон-транспортер, который был предоставлен «РЖД Логистикой».

Комплекс оказанных клиенту услуг также включал в себя разработку и оперативное согласование с ОАО «РЖД» схемы размещения и крепления трансформатора, организацию размещения груза на транспортере, услугу «мастер погрузки», диспетчерский контроль за перевозкой по железной дороге до станции назначения и обеспечение приоритетного продвижения груза на всем пути следования.

«Реализация крупных инфраструктурных проектов, рост инвестиций предприятий в модернизацию производства придали импульс развитию проектной логистики. В 2022 году мы благополучно перевезли более 180 различных трансформаторов для нужд российских предприятий, и в текущем году продолжаем реализацию таких проектов. Это бесценный опыт, который расширил наши компетенции и способствует развитию наших возможностей в доставке проектных грузов, в том числе энергетического оборудования. А наличие необходимых технических ресурсов, таких как парк вагонов-транспортеров, является существенным конкурентным преимуществом, благодаря которому мы можем оперативно приступить к решению поставленной заказчиком задачи и тем самым сэкономить время и средства наших клиентов», – отметил директор по проектной логистике АО «РЖД Логистика» Сергей Рудничок.

Источник: ИА INFOLine (по материалам компании)/Advis.ru, 07.04.2023

ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ВОКЗАЛЫ. ТРАНСПОРТНО-ПЕРЕСАДОЧНЫЕ УЗЛЫ

Словения и Сербия восстановят движение ночных поездов

Министр инфраструктуры Словении Аленка Братушек и министр строительства, транспорта и инфраструктуры Сербии Горан Весич предложили создать железнодорожное сообщение Белград – Любляна, идущее через Загреб.

Министры договорились создать совместный постоянный комитет с Хорватией, Австрией и Италией для изучения возможности восстановления ночного железнодорожного сообщения, связывающего три столицы, а также для расширения сотрудничества в области железнодорожного транзита с вышеупомянутыми странами.

Рабочая группа будет координировать работы по реконструкции и модернизации железнодорожных участков, разрабатывать расписания и осуществлять другие мероприятия для обеспечения железнодорожного сообщения Белград – Вена.

Словения сосредоточена на восстановлении своей железнодорожной инфраструктуры, в которую к концу этого года будет инвестировано 420 млн евро, уделяя большое внимание европейским коридорам. Власти Словении пытаются модернизировать и расширить 1200 км железнодорожных путей. Железнодорожный проект Дивача – Копер имеет большое значение, поскольку он обеспечит повышенную пропускную способность и безопасность. Работы по строительству второго пути были начаты в 2021 г., а в марте 2023 г. была вырыта половина туннелей. Компания 2TDK, ответственная за проект, объявила, что земляные работы завершены на 18,7 км из общей протяженности туннельной системы в 37,4 км. Проект второго пути Дивача – Копер предусматривает строительство 27-км двухпутной дороги, 75% (20,5 км) из которых будут построены в туннелях.

Сербия планирует инвестировать 6 млрд евро в железнодорожные проекты, одним из наиболее важных из которых является модернизация и расширение коридора X, расположенного на основной Трансъевропейской транспортной сети (TEN-T). В феврале текущего года Сербия, ЕС, Европейский банк реконструкции и развития (ЕБРР) и Европейский инвестиционный банк (ЕИБ) объявили о выделении финансового пакета в размере 2,2 млрд евро на модернизацию и строительство двухпутных путей на отдельных участках железнодорожной линии Белград – Ниш протяженностью 230 км, являющейся частью коридора X. Европейское финансирование поддержит модернизацию железнодорожных участков Сталац – Джунис и Парачин – Трупале – Меджурово, что позволит поездам двигаться со скоростью 200 км/ч.

Линия обеспечит улучшенное сообщение с Грецией через Скопье (Северная Македония) и Болгарией (через Софию), а ее северный участок обеспечит соединение с Венгрией и железнодорожной сетью ЕС через Будапешт и Хорватию через Загреб.

Предлагаемый железнодорожный проект Белград – Любляна может быть реализован благодаря модернизации линий в Сербии и Словении. Сербия к настоящему времени построила 75 км новой железной дороги и в настоящее время выполняет работы на 108 км до Суботицы в направлении Венгрии и еще на 228 км в южном направлении. Кроме того, Венгрия строит свою 150-км железную дорогу в Сербию. Ожидается, что проект строительства железной дороги между Белградом и Будапештом будет завершен в 2025 г.

Проект сократит время в пути между Любляной и Белградом почти до двух часов.

Источник: railwaypro.com, 06.04.2023 (англ. яз.)

SNCF Voyageurs получил контракт на выполнение пассажирских перевозок в регионе О-де-Франс

SNCF Voyageurs – оператор перевозок в дальних пассажирских сообщениях в составе Национального общества железных дорог Франции (SNCF) заключил контракт на выполнение перевозок в регионе О-де-Франс, опередив своего единственного конкурента – оператора Transdev (дочерняя компания государственной финансовой группы Caisse des dépôts). Это первый подобный контракт для региона, который был заключен на конкурентной основе.

Контракт сроком на 9 лет начнет действовать с декабря 2024 г. Ожидается, что доходы от выполняемых SNCF Voyageurs перевозок за период действия контракта составят 500 млн евро.

Перевозки региональными поездами TER будут осуществляться на линиях, радиально отходящих от города Амьен до Абвиля, Руана, Сен-Кантена, Ле-Трепора, Альбера, Крея и Лана, а также в сообщениях Крей – Бове, Бове – Ле-Трепор и Лан – Ирсон. Доля этих перевозок составит 17 % поездной работы в регионе О-де-Франс.

Перед оператором поставлена задача повышения точности выполнения расписания движения до 98,5 %. Кроме того, увеличиваются штрафные санкции за опоздания поездов, а также за выполнение перевозок поездами меньшей составности, особенно в часы пик. Причем регион вправе расторгнуть

контракт, если целевые показатели не будут достигнуты оператором в течение двух последовательных лет.

SNCF Voyageurs для выполнения перевозок в регионе О-де-Франс создаст дочернюю компанию с центром управления в Амьене. Техническое обслуживание подвижного состава, принадлежащего региону, планируется организовать в депо на территории Амьена. Само депо передадут в ведение местному региональному транспортному управлению Hauts-de-France Mobilités

Источник: zdmira.com, 06.04.2023

В Польше выбрали вариант трассы будущей ВСМ Катовице – Острава

Польская компания Centralny Port Komunikacyjny (CPK, отвечает за одноименный проект мультимодального хаба и ВСМ в Польше) остановилась на оптимальном варианте трассы высокоскоростной линии, которая свяжет Катовице с чешским городом Острава. Этот вариант линии для смешанного грузо-пассажирского движения с максимальной скоростью 250 км/ч и будет предложен инвесторам.

Линия должна войти в состав сети новых высокоскоростных и обычных железных дорог общей протяженностью 1981 км, создаваемой в рамках проекта CPK.

Вариант трассы был выбран из четырех полученных предложений. Кроме того, компанией CPK были рассмотрены более 7000 замечаний, а также итоги почти 100 встреч с жителями и местными властями. Принятие данного варианта предполагает минимальное влияние на природоохранные зоны и пути миграции животных.

Станции построят в городах Жоры и Мшана. В Водзиславе-Сленски будет расположен мультимодальный терминал.

Выбранный вариант предполагает ответвление до города Ястшембе-Здруй. Это пока самый крупный польский город с населением около 90 тыс. чел., который не имеет доступа к национальной сети железных дорог. С появлением железной дороги пассажиры смогут добираться до Катовице за 50 мин на пригородном поезде или за 35 мин по ВСМ. Поездка на поезде в Катовице из Рыбника займет 25 мин (в настоящее время – 45 мин), из Водзислава-Сленски – около 40 мин (сегодня – более 1 ч), из Ястшембе-Здруя и Рыбника до Варшавы – 2 ч.

Линия Катовице – Острава также войдет в состав трансъевропейской сети TEN-T, что позволит в конечном счете соединить польские Катовице, Краков и Варшаву с другими европейскими городами – Брно, Прагой, Братиславой,

Веной и Будапештом. Все инвестиции в трансграничные линии СРК будет координировать с оператором инфраструктуры железных дорог Чехии Správa železnic (SŽ).

Источник: zdmira.com, 04.04.2023

Чешский Gepard Express выигрывает тендер на рейс Брно – Вена

Предложив более низкую цену и более короткое время в пути, оператор Gepard Express выиграл тендер на прямое железнодорожное сообщение между Брно и международным аэропортом Вены у нынешнего оператора RegioJet. Операции начнутся по новому расписанию с 11 июня 2023 года, сообщает журнал Railway Supply со ссылкой на RailTech.

Решение было принято на основе предварительной консультации с рынком и одобрено городским советом Брно, который частично субсидирует услугу. RegioJet, еще один частный оператор, в настоящее время курсирует прямыми поездами в Вену и из Вены в рамках шестимесячной экспериментальной операции. Он также проявил интерес к эксплуатации линии, но был выбран Gepard Express, поскольку он предлагал более низкую цену и более короткое время в пути. По данным городского совета Брно, пассажиры проведут в поезде примерно на 35 минут меньше, чем в текущих предложениях.

Gepard Express – оператор автобусов и поездов, который уже курсирует из Брно в аэропорт Вены. Он также известен своими уникальными «фестивалями поездов» под названием Vlakfest. Например, он организует четырехдневный фестиваль музыки и путешествий в поезде под названием ŽiWELL Express, а в 2021 году переоборудовал вагон в вагон-сауну. Оператор также организовывал регулярные новогодние поездки в Украину до войны. В начале июля Gepard Express отправил поезд-приют в Моравию для жителей, пострадавших от торнадо в этом районе.

Источник: railway.supply.ru, 05.04.2023

Поезда Iryo курсируют между Мадридом, Малагой и Севильей

Испанский частный оператор высокоскоростных перевозок Iryo с 31 марта 2023 г. приступил к пассажирским перевозкам из Мадрида в Севилью, а также из испанской столицы в Малагу. В каждом из направлений ежедневно курсируют по две пары поездов.

Инаугурационный рейс был выполнен из Мадрида в Севилью 30 марта 2023 г. С одной остановкой в Кордове время в пути между этими городами составляет около 2 ч 35 мин.

Поезда в Севилью отправляются со столичного вокзала Аточа в 06.55 и 17.55, в Малагу – в 07.55 и 14.55. Поезда из Севильи отбывают в Мадрид в 10.15 и 21.15, из Малаги – в 11.30 и 20.45.

В ближайшие месяцы Iryo планирует увеличить число поездов. Так, со 2 июня 2023 г. между Мадридом и Севильей будет ежедневно курсировать уже шесть пар поездов, между Мадридом и Малагой – пять. С этой же даты для двух пар поездов до Малаги предусматривается остановка в городе Антекера (провинция Малага).

В Iryo рассчитывают, что ежегодный пассажиропоток в сообщении с Севильей, столицей автономного сообщества Андалусия, которое особенно привлекательно для туристов, вырастет до 2,5 млн чел. В связи с этим оператор уже увеличил на 60 чел. штат персонала в данном регионе.

Первый коммерческий рейс Iryo выполнил между Мадридом и Барселоной 25 ноября 2022 г. Затем с 16 декабря 2022 г. оператор приступил к перевозкам в сообщении между испанской столицей и городами Куэнка и Валенсия.

Источник: zdmira.com, 05.04.2023

Новый вокзал построят в 2024 году в Усть-Куте Иркутской области к 50-летию БАМа

Новый железнодорожный вокзал введут в строй в 2024 году в городе Усть-Куте Иркутской области, который был отправной точкой строительства Байкало-Амурской магистрали (БАМ). Вокзал откроется в год 50-летия БАМа (рис. 8), сообщила в среду служба корпоративных коммуникаций Восточно-Сибирской железной дороги (ВСЖД) – филиала РЖД.

Рис. 8. Эскиз нового вокзала на ст. Лена

«Новый вокзал на ст. Лена в Иркутской области планируется ввести в эксплуатацию в 2024 году в рамках мероприятий, посвященных 50-летию с начала строительства Байкало-Амурской магистрали. В соответствии с проектом новое здание вокзала будет одноэтажным общей площадью более 1200 кв. м. <…> Строительные работы начинаем в II квартале 2023 года. Ввести вокзал в эксплуатацию планируем в 2024 году к 50-летию с начала строительства БАМа», – говорится в сообщении.

Город Усть-Кут, где находится ст. Лена, – это крупный транспортный узел. В городе проживает более 40 тыс. человек, приезжает много вахтовиков. Кроме транспортного комплекса, развиты нефтегазовый и лесной секторы.

БАМ проходит по территории Иркутской и Амурской областей, Забайкальского и Хабаровского краев, Бурятии и Якутии. Строительство БАМа началось в конце 1930-х годов, но основные работы были развернуты в 1974-м, когда Байкало-Амурскую железнодорожную магистраль объявили всесоюзной ударной комсомольской стройкой.

Источник: rzd-partner.ru, 05.04.2023

Туристический поезд до биосферного заповедника запустят в Воронежской области

Туристический поезд «Бобрёнок» к Воронежскому биосферному заповеднику начнет курсировать по выходным дням с 29 апреля, сообщает пресс-служба ЮВЖД.

Запуск поезда приурочен к 100-летнему юбилею заповедника, который отмечается в регионе в этом году.

По маршруту будет курсировать рельсовый автобус РА-2, состоящий из трех вагонов. Из Воронежа поезд будет отправляться в 09:05 и прибывать в Воронежский заповедник в 10:33. В обратном направлении от заповедника поезд будет отправляться в 14:45 и прибывать в Воронеж в 16:06.

Воронежский заповедник был создан в 1923 году для сохранения исчезающего вида животных – речного бобра. Территория заповедника входит в список биосферных резерватов ЮНЕСКО. Здесь располагается единственный в России экспериментальный бобровый питомник, несколько музеев и многочисленные экотропы.

Источник: interfax-russia.ru, 10.04.2023

РЖД выделит дополнительные 1,5 тыс. поездов на юг России летом

РЖД назначит на летний сезон более 1,5 тыс. дополнительных поездов к южным городам России. Об этом компания сообщила 5 апреля.

«Для обеспечения перевозок в условиях высокого спроса будет назначено более 1,5 тыс. дополнительных поездов, большинство из которых соединят крупные российские города с Анапой, Адлером, Новороссийском, Кисловодском и другими», – говорится в сообщении.

Также дополнительные назначения предусмотрены на других популярных направлениях, таких как Москва – Казань, Москва – Саратов, Санкт-Петербург – Киров. В РЖД отметили, что в случае необходимости будут добавляться еще вагоны и новые поезда.

Источник: iz.ru, 05.04.2023

Пути пересеклись со спросом: за счет чего растет популярность круизных поездов?

Железнодорожных круизов по России становится больше. Число туристических поездов вырастет в полтора раза, до 24, рассказали в Федеральной пассажирской компании – это «дочка» РЖД. По данным перевозчика, в прошлом году было продано 90 тыс. туров по железным дорогам. В стоимость входят проезд, питание, экскурсии и мастер-классы. Наибольшей популярностью пользуется круиз «Жемчужина Кавказа», его стоимость более 60 тыс. руб. на человека за 7 дней. Еще одно востребованное направление примерно той же ценовой категории — Карелия. Есть в числе предложений и VIP-круиз в Астрахань под названием «Поезд рыбака». Пятидневное путешествие обойдется почти в 1 млн руб.

Автор блога «1520. Все о ж/д» Кирилл Балберов несколько раз отправлялся в подобные туры. По его словам, плюсов у таких поездок немало, однако культурная программа и цены в вагоне-ресторане в их число не входят:

«Ты садишься на поезд в Москве, и у тебя есть возможность посетить несколько городов, не тратясь на гостиницу и другой транспорт. Кроме того, ты путешествуешь налегке, не нужно брать с собой кучу вещей, потому что все они остаются в вагоне. У меня был опыт поездки на поезде, который называется «Серебряный маршрут»: Москва–Псков–Великий Новгород–Рыбинск–Ярославль–Москва. Я также устраивал ж/д-тур в Калмыкию на цветение тюльпанов, в Великий Устюг и Кострому, на родину Деда Мороза.

Мне понравилось все, кроме экскурсий. При мало-мальском умении пользоваться поисковиком, строить маршруты или заказывать экскурсии у местных жителей или турфирм увидеть можно больше. При этом во время путешествия на круизном поезде в вагонах во время стоянок работают розетки, туалеты и так далее. Очень часто есть и душ. В зависимости от класса обслуживания он может быть либо индивидуальным, если речь идет о вагоне «люкс», либо общим на весь вагон.

Что касается питания, то, как правило, в стоимость тура включен завтрак. Вместе с тем блюда в вагонах-ресторанах стоят дороже, чем в каких-нибудь кафешках в тех городах, куда вы приезжаете. Но часто в купе проводника есть микроволновка и холодильник, вообще персонал обычно в таких поездах максимально клиентоориентированный».

Несмотря на планы РЖД развивать направление круизных поездов, такие программы отдыха едва ли станут массовым продуктом, отметил генеральный директор турфирмы «Дельфин» Сергей Ромашкин. По его мнению, стоимость путевок завышена, а некоторые маршруты затянуты:

«Это тот случай, когда нужны, если так можно выразиться, какие-то полевые эксперименты. Какие именно круизы пойдут, раскрутятся, будут пользоваться популярностью, к сожалению, заранее невозможно сказать. Самое важное, конечно, цена. Те программы, которые я видел, представляются немного дорогими. Здесь надо пробовать. Мы запустили в прошлом году такие туры, нам показалось, что на Северном Кавказе очень хороший спрос.

Железнодорожные туры пользуются спросом в других странах, в том числе у состоятельных путешественников. Так, компания Rovos Rail предлагает двухнедельные поездки по африканскому континенту. В Индии популярен «Экспресс махараджей». В Европе компании продают путевки на «Восточный экспресс»: пассажирам обещают роскошное размещение, завтраки, обеды и дорогие вина. Ночь в отреставрированном вагоне конца XIX века стоит более 3 тыс долл. США.

Источник kommersant.ru, 09.04.2023

ВОСТОЧНЫЙ ПОЛИГОН. СТРОИТЕЛЬСТВО И ИНВЕСТИЦИИ

Движение поездов запущено еще на трех новых объектах Восточного полигона

Движение поездов запущено еще на трех новых объектах Восточного полигона, сообщают РЖД.

«Запустили движение поездов еще на трех новых объектах Восточного полигона. Это двухпутные вставки на перегонах Анамакит – Новый Уоян, Новый Уоян – Баканы и Лодья – Аку. Они расположены на БАМе в высокогорных районах Республики Бурятия и Забайкальского края», – говорится в сообщении.

РЖД отмечают, что протяженность новых вторых путей позволит встречным поездам разъезжаться без остановки.

«В рамках проекта: построили более 22,5 км пути, смонтировали 15,4 км контактной сети, уложили 16 стрелочных переводов. Это одни из первоочередных объектов второго этапа проекта по развитию Восточного полигона. Запуск движения по новым путям позволит увеличить пропускную способность на участке Таксимо – Новая Чара протяженностью 250 км с 22 до 26 пар поездов», – отмечает компания.

Источник: 1prime.ru, 06.04.2023

Инновационные вагоны способны нарастить перевозки на Восток до 6 млн тонн в год

Доведение инновационного парка вагонов на Восточном полигоне до 60% поможет нарастить грузоперевозки в этом направлении до 6 миллионов тонн в год, сообщили в «Национальной транспортной компании» (НТК).

«Увеличение отгрузок на восток инновационными полувагонами с 45% хотя бы до 60% позволит нарастить объем вывоза грузов более чем на 6 миллионов тонн в год при арифметическом расчете (+6 тонн на вагон)», – говорится в сообщении.

В компании добавляют, что фактически увеличение доли вывоза может составить еще больше – до 7 миллионов тонн в год, учитывая ряд факторов: унификацию веса поезда, исключение отцепок вагонов в пути следования за счет увеличения гарантийных плеч движения, высвобождение тягового ресурса. «Использование инновационных вагонов позволит создать наиболее комфортные условия для диспетчеризации и снизить эксплуатационную нагрузку наиболее грузонапряженных участков: Таксимо – Новая Чара, Тайшет – Лена-восточная, Новы Ургал – Комсомольск-на-Амуре, Комсомольск-на-Амуре – Ванино, Волочаевка – Комсомольск-на-Амуре, Известковая – Хабаровск, Хабаровск – Смоляниново», – считают в НТК.

«Как мы все знаем, «Восточный полигон» не резиновый» – поэтому все участники рынка должны максимально эффективно использовать действующую инфраструктуру. Мы совместно с РЖД уже отработали ряд

технологий использования тяжеловесных поездов с инновационными полувагонами на восточном направлении, и они доказали свою состоятельность. Сегодня одна из основных наших задач – масштабирование этого опыта на Восточном полигоне», – подчеркивает заместитель генерального директора по производству АО «НТК» Андрей Черников, слова которого приводятся в сообщении.

Компания приводит данные: по итогам 2022 года доля вагоноотправок в инновационных полувагонах на Восточный полигон (на станции Красноярской, Восточно-Сибирской, Забайкальской, Якутской и Дальневосточной железных дорог) составляла 45% от общего объема отправок полувагонов. «По парку НТК этот показатель был существенно выше: 68% вагоноотправок в восточном направлении осуществлялись компанией инновационными полувагонами», – добавляют в НТК.

Источник: 1prime.ru, 06.04.2023

В Нижнем Приангарье завершат строительство железной дороги Карабула – Ярки

Линию Карабула – Ярки начинали строить в 2009 году в рамках комплексного инвестпроекта по развитию промышленной зоны Нижнего Приангарья, где сосредоточены богатые природные ресурсы. В рамках нового проекта по завершению строительства железнодорожной ветки пройдет реконструкция ст. Богучаны и разъезда Шингачеть. Проект получил положительное заключение Главгосэкспертизы России.

Однопутная трасса Карабула – Ярки станет продолжением железной дороги Решоты – Карабула Красноярского филиала РЖД. В перспективе линию Карабула – Ярки проведут по железнодорожному переходу через Ангару. Для этого в проекте предусмотрена возможность примыкания подъездного железнодорожного пути к створу перспективного моста. Река Ангара расположена в 0,8–1,2 км к северу и северо-западу от реконструируемой станции Богучаны.

Грузонапряженность железнодорожной линии Карабула – Ярки составит 2,1 млн т в год. Строительная длина пути на разъезде Шингачеть – 2,675 км и 7,675 км – на ст. Богучаны.

«Путевое развитие ст. Богучаны увязано с перспективой продления линии Карабула – Ярки через Ангару, а также учитывает возможность перспективного строительства грузового двора и развития приемо-отправочного парка», – рассказал главный эксперт проекта Роман Рассказов.

Проектом предусмотрено размещение на площадке ст. Богучаны и разъезда Шингачеть производственных и вспомогательных зданий и сооружений, трансформаторного оборудования, антенн радиосвязи, насосных станций пожаротушения, пунктов обогрева и иных объектов.

Источник: rzd-partner.ru, 04.04.2023

В Приамурье на разъезде БАМа началось строительство вторых путей

Строительство двухпутной железной дороги началось в Приамурье на разъезде БАМа Мостовой в рамках второго этапа модернизации Восточного полигона. Об этом сообщила пресс-служба «Бамстроймеханизация» (входит в Группу компаний 1520).

«На линии БАМа Хани – Тында началась укладка рельсошпальной решетки в рамках второго этапа модернизации Восточного полигона. Первым объектом стал разъезд Мостовой, который «Бамстроймеханизация» переустраивает в двухпутную вставку», – говорится в сообщении.

Разъезд Мостовой расположен на перегоне Дюгабуль – Ункур линии Хани – Тында. При проведении модернизации разъезда здесь проложат 19 км вторых путей, выполнят охлаждающую каменную наброску для защиты вечной мерзлоты, что исключит просадки земляного полотна, смонтируют защитную сетку на скальных участках. Также на перегоне построят восемь мостов и три водопропускные трубы. Сейчас специалисты предприятия готовят на перегонах земляное полотно, возводят искусственные сооружения – мосты и водопропускные трубы. Затем участки передадут путейцам РЖД, которые выполнят укладку верхнего строения пути. Всего в рамках второго этапа модернизации Восточного полигона на линии БАМа Хани – Тында «Бамстроймеханизация» построит 216 км вторых путей.

По информации ГК 1520, в результате модернизации пропускная способность линии возрастет с 30 до 44 пар поездов в сутки, здесь можно будет перевозить до 55,8 млн тонн грузов в год. Также по линии смогут проходить тяжеловесные поезда весом до 7,1 тыс. тонн.

Программу развития Восточного полигона реализуют на Дальневосточной железной дороге с 2013 года. Комплекс мероприятий по увеличению пропускной и провозной способности БАМа и Транссиба призван обеспечить рост грузопотока к морским портам, увеличить объемы транзитных контейнерных перевозок.

Группа компаний 1520 – один из крупнейших российских

производственно-строительных холдингов, главные компетенции которого сосредоточены в сфере проектирования и строительства железных дорог. География деятельности ГК 1520 – это все пространство русской железнодорожной колеи шириной 1520 мм, от Балтики до Тихого океана.

Источник: fc-union.com, 05.04.2023

Железнодорожный мост Джалинда – Мохэ может быть совмещенным с автомобильным

Такую возможность прорабатывают власти приграничной китайской территории.

Рис. 9. Железнодорожный мост Джалинда – Мохэ

Китайская сторона выполнила предварительное ТЭО строительства совмещенного автомобильно-железнодорожного моста Джалинда – Мохэ (рис. 9). Об этом сообщили Железные дороги Якутии, руководство которых с рабочим визитом посетило провинцию Хэйлунцзян.

Как проинформировали в компании, местные власти заинтересованы в возобновлении работы смешанного (автомобильно-водного) пункта пропуска Джалинда – Мохэ до окончания строительства мостового перехода и готовы к перевозкам через Амур уже летом текущего года. При этом стороны намерены совместно работать по включению проекта китайско-российского моста в план развития двух стран.

В рамках отдельного проекта ЖДЯ и РЖД проработают возможность реконструкции участка железной дороги Джалинда – Сковородино, который связывает пункт пропуска с Транссибом.

Через будущий мост планируется наладить экспорт в КНР энергетических и коксующихся углей из Якутии. Существующий дефицит сырья в трех соседних северо-восточных провинциях Китая (Хэйлунцзян, Цзилинь, Ляонин) составляет 10 млн, 12–14 млн и 8–9 млн т соответственно, сообщили в ЖДЯ.

Кроме того, в КНР сохраняется высокий спрос на сжиженный природный

газ, продукты нефте- и газопереработки, лесные грузы, сельхозпродукцию. Будущий погранпереход возможно задействовать и для контейнерных перевозок в экспортном, импортном и транзитном сообщении.

Источник: rzd-partner.ru, 07.04.2023

В Хабаровске начали прокладывать третий путь Транссибирской магистрали

В краевом центре началось масштабное железнодорожное строительство, точнее прокладка третьего пути Транссибирской магистрали. Еще один путь должен увеличить пропускную способность транспортной артерии сразу на 10%. Основная проблема, которой столкнулись строители, это то, что пути пролегают почти через центр города.

Многие хабаровчане, которые часто ездят через проспект 60-летия Октября, могут наблюдать какими убойными темпами ведется прокладка еще одного пути. Можно видеть с какой скоростью новые опоры контактной сети с помощью крана одевают в бетонные стаканы.

Для удобства и безопасности горожан планируется в дальнейшем смонтировать шумозащитные экраны, а также возвести три новых пешеходных путепровода над железной дорогой. Все материалы специалисты постарались заменить на отечественные.

Запуск объекта планируется в этом году. Все материалы, которые используются на строительстве производятся на Дальнем Востоке, что в свою очередь упрощают строительство и логистику.

Источник: fc-union.com, 10.04.2023

ЭКОНОМИКА, УПРАВЛЕНИЕ, ПЛАНИРОВАНИЕ, ТАРИФНАЯ ПОЛИТИКА

Alstom получил контракт на сумму 1,2 млрд долл. на эксплуатацию и техобслуживание подвижного состава штата Мэриленд (США)

Администрация пассажирских перевозок штата Мэриленд (Maryland Transit Administration, MDOT MTA) заключило с компанией Alstom контракт на эксплуатацию и техническое обслуживание парка поездов пригородной железной дороги Мэриленда (MARC) и объектов инфраструктуры (рис. 10).

Базовый срок первоначального пятилетнего контракта с объемом около 367 млн евро предусматривает возможности продления контракта в 2028 и 2033 годах. В общей сложности Alstom окажет услуги на протяжении 15 лет на общую сумму около 1,2 млрд евро.

Рис. 10. Поезд пригородной железной дороги Мэриленда (MARC)

Это следует за предыдущим, заключенным в 2012 г соглашением на оказание услуг и предусматривает продолжение Alstom эксплуатации и технического обслуживания пригородной железной дороги Мэриленда.

Компания Alstom по-прежнему будет отвечать за эксплуатацию поездов, обслуживание клиентов, подбор персонала, техническое обслуживание локомотивов и парка вагонов, а также за управление станциями и объектами инфраструктуры. Она приобрела большой опыт и доказала свою компетентность в обслуживании парка поездов MARC, состоящего из 42 тепловозов, 60 пассажирских вагонов MARC II и 54 двухуровневых вагонов Alstom (многоуровневые вагоны MARC IV II). Обслуживание включало в себя ежедневный осмотр, обслуживание оборудования, профилактическое и корректирующее техническое обслуживание подвижного состава MARC.

По словам президента подразделения Alstom Americas Майкла Керулле, мы рады возможности укрепить наши давние отношения с Администрацией пассажирских перевозок штата Мэриленд и очень гордимся нашей работой с момента начала сотрудничества в 2013 г.

В рамках нового контракта Alstom продолжит эксплуатацию и техническое обслуживание линий Camden и Brunswick. Помимо пилотного проекта по экономии топлива, также представлены некоторые цифровые инновации, которые соответствуют стратегическому плану Alstom по созданию более разумной и устойчивой мобильности.

Digital Twin (Цифровой двойник) – это инструмент виртуализации помещений и оборудования. Это повышает эффективность за счет сокращения времени в пути, связанных данных и информации об обслуживании, а также расширенных возможностей обучения. Технология 3D-печати будет использоваться для повышения оперативности выполнения определенных работ по техническому обслуживанию и замене деталей. Платформа удаленной

помощи оснащена подключенными очками, которые будут оказывать удаленную помощь, позволяя местным и региональным экспертам проводить Анализ в режиме реального времени и решать проблемы на местах, независимо от расположения.

Источник: railwaypro.com, 06.04.2023 (англ. яз.)

Согласован второй грант ЕС по финансированию проекта линии Белград – Ниш

Правительство Сербии и Европейский инвестиционный банк (ЕИБ) согласовали второй грант в размере 174,5 млн евро на модернизацию железнодорожного участка Парачин – Меджурово через Трупале, являющегося частью железной дороги Белград – Ниш в коридоре X.

По заявлению премьер-министра Республики Сербия Аны Брнабич, участок железной дороги Белград – Ниш является именно таким проектом, как и участок железной дороги Парачин – Меджурово, для которого сейчас был согласован инвестиционный грант. Строительство участка облегчит поездки людей по Сербии и улучшит связь между регионами.

Проект участка Парачин – Трупале – Меджурово длиной 48,3 км предусматривает работы по модернизации и двухпутному строительству, включая электрификацию и установку систем сигнализации и телекоммуникаций.

По данным Всемирного фонда дикой природы, общий объем финансирования модернизации этого участка составляет 475,6 млн евро, из которых 174,6 млн евро покрываются за счет гранта Всемирного фонда дикой природы и 265,2 млн евро за счет кредитов, предоставленных ЕИБ (188,28 млн евро) и ЕБРР (76,9 млн евро). 29,5 млн евро – это государственное финансирование, а 6,3 млн евро – это внешний грант от IPA ЕС.

Последний грант был согласован 30 марта 2023 г. и является частью финансового пакета ЕС в объеме 2,2 млрд евро для поддержки модернизации железной дороги Белград – Ниш. Пакет включает в себя гранты ЕС на сумму до 600 млн евро, а также кредит на 1,1 млрд евро от ЕИБ и кредит в размере 550 млн евро от Европейского банка реконструкции и развития (ЕБРР), соглашение о котором было подписано в феврале, когда был предоставлен грант в размере 82,3 млн евро в рамках инвестиционного проекта «Западные Балканы».

Объявленное финансирование позволит модернизировать 230 км железной дороги Белград – Ниш, а так же позволит развивать скорость

движения до 200 км/ч между двумя важными сербскими городами, увеличивая торговые потоки и стимулируя экономический рост вдоль маршрута. Благодаря реализации проекта время в пути сократится еще примерно на 4 часа, с нынешних 6 часов всего до 100 минут.

По словам министра Европейской интеграции Тани Мишчевич, благодаря всему этому поездки и перевозка грузов по железной дороге станут более привлекательными для граждан и экономики. И таким образом, Сербия в партнерстве с ЕС и при его поддержке сможет достичь своей цели – стать инфраструктурно связанной с соседними странами и Европой в целом, что, в свою очередь, способствует общему развитию Сербии.

Министр транспорта Сербии отметил, что после запуска скоростной железной дороги в Нови-Сад (в Белград) строится аналогичная железная дорога в Суботицу, а сейчас начинается строительство 228-км ВСМ в Ниш. Также ожидаем, что в будущем будет построено высокоскоростное сообщение с Прешево.

Чтобы улучшить трансграничное сообщение, министерства транспорта Сербии и Венгрии выступили с инициативой по созданию скоростного железнодорожного сообщения с Болгарией, Грецией, Турцией, Албанией и Северной Македонией. Сербия и Венгрия направят свою инициативу в эти страны и планируют организовать несколько встреч для реализации амбициозной программы.

Железнодорожные проекты «имеют смысл, если они протянутся вдоль всего европейского континента», сказал министр, добавив, что ожидает одобрения инициативы «европейскими партнерами, финансовыми институтами и потенциальными кредиторами». Мы планируем разработать 5 проектов в регионе, которые принесут пользу всей Европе».

Источник: railwaypro.com, 05.04.2023 (англ. яз.)

Китайская CRRC значительно потеряла в выручке от поставок моторвагонного подвижного состава

Согласно годовому отчету производителя, выручка в этом сегменте сократилась по итогам года на почти на 30%, до 29 млрд юаней (4,2 млрд долл.) против 41 млрд (6,4 млрд долл., средний курс-2021) в прошлом году. Это минимальное значение за 5 лет. Выручка от реализации МВПС у CRRC ежегодно снижается с 2018-го (66 млрд юаней или 10 млрд долл. по курсу 2018 года), при этом темп падения ускоряется. Таким образом, реализация

моторвагонного подвижного состава у CRRC за 2018-2022 годы упала более чем в 2 раза.

В сегмент входят как традиционные электро- и дизель-поезда, так и высокоскоростные, при этом на последние приходится основная часть выручки. Он был традиционно крупнейшим в выручке CRRC, однако с 2021 года уступил реализации по проектам городского транспорта и инфраструктуры. Согласно отчету, в 2022 году CRRC поставила только 0,7 тыс. единиц МВПС (в 2018-м – 2,6 тыс.). Общее снижение выручки CRRC в 2022 году составило 1,2%, однако из-за спада по МВПС реализация железнодорожной техники упала на 8,3%.

По оценкам консультантов из SCI Verkehr, в поставках высокоскоростных поездов в 2021-2023 годах CRRC занимает 58% мирового рынка. Эксперты ожидают, что в ближайшие 5 лет ожидается дальнейший спад поставок высокоскоростных поездов в Китае со среднегодовым темпом 14% (прогноз для Европы – рост с темпом 4,1%, для остальной Азии – рост с темпом 11%). По их мнению, экспортные контракты CRRC, такие как в Индонезии, не помогут компенсировать сильный спад на внутреннем рынке. Однако в этом году Китай анонсировал планы дальше масштабно развивать высокоскоростную сеть железных дорог, увеличив ее протяженность до 50 тыс. км к 2025 году (по итогам 2021 года – 40 тыс. км). Планы закупок подвижного состава пока не анонсировались.

Источник: rollingstockworld.ru, 09.04.2023

Бразилия закупит 22 электропоезда для Сан-Паулу

Правительство штата Сан-Паулу объявило тендер на заключение концессионного соглашения сроком на 30 лет по проекту строительства северной линии железнодорожной сети InterCity Train, которая соединит столицу штата с городом Кампинас. Концессия предполагает строительство и модернизацию путей, возведение новых станций и работы по электрификации, приобретение подвижного состава, а также эксплуатацию и техническое обслуживание. Совокупная стоимость оценивается в 12,8 млрд реалов (2,52 млрд долл.).

Проект включает закупку 15 электропоездов с максимальной скоростью 140 км/ч для колеи 1600 мм. Подвижной состав может быть изготовлен из алюминия или нержавеющей стали, в нем должны быть предусмотрены сквозные проходы между вагонами. Пассажирские сиденья будут оборудованы розетками на 127В и портом USB-A. Концессионер может выбрать

одноэтажный вариант исполнения поезда с максимальной длиной 300 м и вместимостью до 1100 пассажиров или двухэтажный вариант длиной 150 м на 860 мест. Кроме того, подрядчику необходимо будет приобрести еще 7 электропоездов, аналогичных уже курсирующим на линии 7|Ruby поездам серии 9500 производства Hyundai Rotem.

Бразильская делегация во главе с губернатором штата уже посетила потенциальных участников торгов Великобритании, Франции и Испании с презентацией проекта тендера. Заявки на участие в конкурсе будут приниматься до 28 ноября.

Источник: rollingstockworld.ru, 05.04.2023

Эстонский оператор Operail закрыл бизнес по аренде вагонов

Operail Leasing, дочернее предприятие эстонского государственного оператора Operail, в феврале-марте 2023 г. завершило третий и заключительный этап продажи предназначавшегося для аренды подвижного состава. Всего на этом этапе было продано 1036 вагонов на общую сумму 22,7 млн евро. Покупателями стали шесть предприятий из Эстонии и одно из Казахстана.

Продажа проходила в три этапа. На первом, в декабре 2022 г., было продано 522 вагона, находившихся на территории Украины. Общая сумма сделок составила 6,51 млн евро. На втором этапе, в декабре 2022 и январе 2023 г., Operail Leasing заключило договоры купли-продажи с предприятиями, купившими 807 вагонов на общую сумму 22,1 млн евро.

Аренда вагонов была на протяжении последних 6 лет самым прибыльным бизнес-направлением Operail, которое принесло за 2017-2022 гг. 68 млн евро.

Источник: zdmira.com, 07.04.2023

Вьетнам инвестирует в новую железнодорожную линию для соединения с Китайско-Лаосской железной дорогой

Вьетнамский инфраструктурный инвестор DE OCA Group и лаосская нефтеторговая компания PTL подписали соглашение о создании совместного предприятия для проведения исследования по строительству железной дороги между Вьетнамом и Лаосом. Основная цель соглашения – связать вьетнамский порт с железной дорогой Китай – Лаос.

Согласно соглашению, железная дорога соединит Вьентьян в Лаосе с вьетнамским портом Вунган (провинция Ха-Тинь). Линия стандартной колеи

(1435 мм) будет иметь протяженностью 554,7 км. Максимальная скорость движения составит 150 км/ч. Общая сумма инвестиций составит примерно 4,38 млрд китайских юаней (примерно 582 млн евро).

Планируемая новая железнодорожная линия соединится с железной дорогой Китай – Лаос.

Главной целью новой линии станет обеспечение железнодорожного доступа к вьетнамскому порту Вунган, чтобы товары, прибывающие туда, могли быть отправлены непосредственно морским транспортом на такие рынки, как Таиланд, Китай, Южная Корея и Япония. Соглашение все еще находится на стадии технико-экономического обоснования, и DE OCA Group не упомянула конкретный график реализации проекта.

Кольцевой транспортный коридор – Китайско-Лаосская железная дорога – открылась 3 декабря 2021 г., соединив Вьентьян, столицу Лаоса, с Куньмином, Китай. Если железнодорожная линия Вьетнам – Лаос будет построена, она соединится с китайско-лаосской железной дорогой и получит доступ к внутренним китайским узлам Чунцин и Чэнду, которые уже имеют железнодорожное сообщение с портами в заливе Бэйбу на юго-западе Китая. Расположение Вунгана создаст кольцевой транспортный коридор, включающий железнодорожное и морское сообщение (рис. 11).

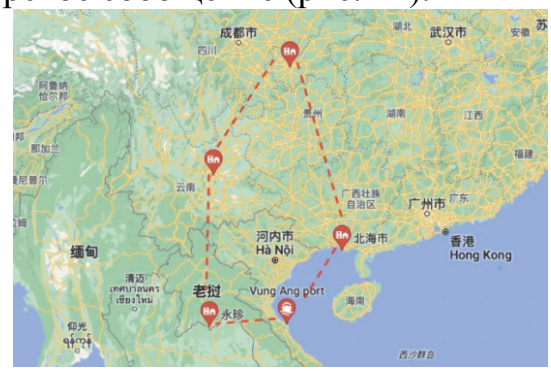


Рис. 11. Кольцевой транспортный коридор

С начала открытия железной дороги Китай – Лаос прошло почти 1,5 года. Её открытие решило логистическую проблему для Лаоса как страны, не имеющей выхода к морю. За это время было организовано множество новых перевозочных услуг.

Один из самых последних маршрутов открылся 11 марта и связал китайский город Чанша с Лаосом. Поезд отправился из Луангпхабанга, Лаос в Чаншу, провинция Хунань, после прохождения таможни через пограничный переход Мохан. Поезд прибыл в Чаншу спустя 9 дней.

Источник: railfreight.com, 05.04.2023 (англ. яз.)

Сенат Нигерии согласовал участие нового китайского банка в железнодорожных проектах страны

Сенат Нигерии утвердил Банк развития Китая (China Development Bank) в качестве нового финансиста проекта железной дороги Кадуна – Кано стоимостью 973 млн долларов, после того как другой китайский кредитор вышел из проекта в 2020 г.

В 2020 г. китайский Exim Bank был одобрен в качестве финансиста железнодорожного проекта, который был включен в правительственный план внешних заимствований в размере 22,8 млрд долларов, прежде чем банк отозвал свой мандат на участие.

Нижняя палата парламента Нигерии также одобрила нового финансиста, который предоставит 15-летний кредит на железнодорожный проект под процентную ставку 2,7%.

Президент Нигерии Мухаммаду Бухари сделал модернизацию транспортной сети страны и усовершенствование устаревших электросетей основой своей администрации с целью стимулирования сельского хозяйства и других не нефтяных отраслей промышленности, чтобы снизить зависимость от сокращающихся доходов от нефти.

Парламент Нигерии одобрил займы на несколько миллиардов долларов, связанные с проектами, от китайских и других международных кредиторов, но средства еще не поступили.

В 2022 г. Нигерия обратилась в международный Standard Chartered Bank за кредитом для финансирования строительства железнодорожной линии Кано – Маради, которая соединит северные штаты Кано, Джигава и Кацина, после задержек со стороны китайских кредиторов.

Но теперь правительство снова обратилось за финансированием к Китаю.

Источник: reuters.com, 04.04.2023 (англ. яз.)

Rail Baltica подписала контракт на реконструкцию железнодорожной инфраструктуры Эстонии на сумму 27 млн евро

Контракт на сумму 27,2 млн евро на реконструкцию железнодорожной инфраструктуры станции Юлемисте Rail Baltica в столице Эстонии был подписан с финскими подрядчиками GRK Eesti и GRK Suomi.

Rail Baltica – это проект строительства высокоскоростной электрифицированной железнодорожной линии протяженностью 870 км, которая соединит Эстонию, Латвию и Литву с дальнейшими соединениями с Финляндией и Польшей. Это крупнейший инфраструктурный проект в странах

Балтии за более чем столетие, стоимостью 5,8 млрд евро, но с социально-экономической выгодой в размере 16,8 млрд евро согласно анализу соотношения выгод и затрат, проведенному Ernst & Young.

В рамках соглашения с GRK Eesti и GRK Suomi будет восстановлена существующая железнодорожная инфраструктура на железнодорожной станции Юлемисте в Таллине.

В ходе строительных работ существующая железнодорожная инфраструктура будет перестроена, чтобы освободить место для строительства железной дороги Rail Baltica с колеей 1435 мм, которая будет построена позднее.

Для достижения этой цели планируется снести почти 16,3 км существующих путей, а вместо них построить более 8 км новых путей с колеей 1520 мм. Наиболее масштабные работы по контракту связаны со строительством железнодорожных путей и насыпей.

Станция Юлемисте будет работать на протяжении всего периода реконструкции.

В дополнение к железнодорожным работам также будет проведена реконструкция инженерных сетей, пересекающих железную дорогу и виадук Канци.

По словам председателя Rail Baltic Estonia Анвара Саломеца, согласно недавно подписанному контракту, большая часть работ будет выполнена в течение 2024 г. и полностью завершена к 2026 г. Высокая компетентность и опыт GRK должны обеспечить своевременное завершение реконструкции и максимально возможное качество работ.

Источник: newcivilengineer.com, 06.04.2023 (англ. яз.)

Грузооборот по сети КТЖ в первом квартале 2023 года вырос на 7% (Республика Казахстан)

Свыше 61,5 млн тонн грузов перевезено по сети КТЖ в первом квартале 2023 года. По Казахстану – 39,3 млн тонн, на экспорт отправлено 22,2 млн тонн. Тарифный грузооборот вырос по сравнению с аналогичным периодом прошлого года на 7% и составил 64,4 млрд ткм. В транзитном сообщении увеличился он на 34,3%. Это стало возможным благодаря изменению логистики и увеличению дальности перевозок.

Перевозка социально-значимых грузов (угля и зерна) остается на особом контроле КТЖ. За январь-март 2023 года железной дорогой погружено 28,5 млн

тонн каменного угля, казахстанцам доставлено 20,3 млн тонн. На экспорт отгружено 8,2 млн тонн твердого топлива.

По итогам первого квартала погружено около 3 млн тонн зерна, что на 10,2% выше показателя прошлого года. Экспорт зерна вырос на 7% и составил 2,3 млн тонн. Увеличилась перевозка продуктов перемола на 20,7%, до 879 тыс. тонн. Экспорт вырос на 39,3%, до 665 тыс. тонн.

В первом квартале выросли перевозки химических удобрений на 12,8% (1,1 млн тонн), нефтяных грузов на 5% (4,5 млн тонн), строительных грузов на 15% (2,6 млн тонн).

Увеличился экспорт руды цветной и серного сырья на 7,7% (842 тыс. тонн), нефтяных грузов на 3% (1,2 млн тонн), химических удобрений на 13,2% (290 тыс. тонн), строительных грузов на 63% (67 тыс. тонн). Несмотря на загруженность инфраструктуры КТЖ выполнило поставленные приоритетные задачи.

Источник: ИА INFOLine (по материалам компании)/Advis.ru, 07.04.2023

Погрузка экспортных грузов по сети РЖД в порты России выросла в I квартале на 3,9%

Погрузка экспортных грузов по железнодорожной сети в адрес портов РФ увеличилась в I квартале на 3,9% к аналогичному периоду 2022 года и составила 86,2 млн тонн.

«С начала года отправили по сети РЖД в адрес портов 86,2 млн тонн экспортных грузов. Это на 3,9% больше, чем за аналогичный период 2022 года», – говорится в сообщении пресс-службы РЖД.

Так, на Северо-Запад было перевезено 34 млн тонн, что на 9,4% больше показателя 2022 года, на Дальний Восток – 29,3 млн тонн (рост на 4,1% к первому кварталу 2022 года).

Положительная динамика отмечается в перевозках на экспорт угля (увеличение на 12,7%, до 47,6 млн тонн), зерна (рост в 2,1 раза, до 3,3 млн тонн), химикатов (рост в 1,4 раза, до 540,7 тыс. тонн).

Источник: tass.ru, 10.04.2023

Тарифное привлечение грузопотока на Севморпуть разгрузит Восточный полигон - группа «Дело»

Совместная разработка государством и бизнесом программы тарифного

стимулирования переориентации грузовой базы на Северный морской путь в перспективе может способствовать разгрузке Восточного полигона, сообщил РИА Новости старший вице-президент по операционной деятельности и GR группы компаний «Дело» Денис Илатовский.

«Есть грузы, которые можно привлечь на Северный морской путь, предоставляя им дополнительные тарифные преференции на базе динамической модели. Например, такие грузы, как калийные удобрения, железная руда, уголь при определенных экономических условиях вполне могут «свернуть» с Восточного полигона и отправиться через СМП в Китай. И для этого можно разработать тарифные стимулирующие меры, и это интересное перспективное взаимодействие государства и бизнеса», – сказал он.

Кроме того, по мнению Илатовского, возврат правил недискриминационного доступа (ПНД) к услугам ЖД транспорта и утвержденная правительством Методика планирования перевозок также способствовали бы снятию напряжения на Восточном направлении. «Крупные промышленные и транспортные игроки должны понимать, сколько они в перспективе смогут перевезти на Восток контейнерных поездов нефти, угля, металлов. И это должно быть понятной системой планирования», – сказал он.

Группа компаний «Дело» – один из крупнейших частных транспортных холдингов РФ. В структуру группы входят стивидорный холдинг «Дело Портс», мультимодальный транспортный оператор «Рускон» и оператор контейнерных терминалов Global Ports. В 2019 году группа «Дело» также приобрела 100% акций «Трансконтейнера» за 120 миллиардов рублей. В шиппинговое направление бизнеса входит Сахалинское морское пароходство, одна из крупнейших судоходных компаний России.

Источник: 1prime.ru, 10.04.2023

Перевозки контейнеров по сети РЖД в I квартале выросли на 5%

Перевозки контейнеров по железнодорожной сети по итогам первого квартала текущего года возросли на 5% по отношению к аналогичному периоду прошлого года и составили 1,7 млн ДФЭ (20-футовый эквивалент). Об этом сообщает пресс-служба «Российских железных дорог» (РЖД).

«В январе – марте 2023 года по сети ОАО «РЖД» во всех видах сообщения перевезено 1 млн 733,7 тыс. груженых и порожних контейнеров ДФЭ (TEU), что на 5% больше, чем за аналогичный период 2022 года. В том числе во внутрироссийском сообщении отправлено 663,7 тыс. ДФЭ (+6,4%)», – говорится в сообщении.

Количество груженых контейнеров, отправленных во всех видах сообщения, увеличилось на 9,7% к январю – марту 2022 года и составило около 1,3 млн ДФЭ. В них перевезено 18,2 млн тонн грузов, что на 11,6% превышает показатель прошлого года.

Наибольший прирост наблюдается в контейнерных перевозках химических и минеральных удобрений – 65 тыс. ДФЭ (рост в 3,9 раза к январю – марту 2022 года); зерна – 22,6 тыс. (рост в 2,2 раза); каменного угля – 5 тыс. (рост в 1,9 раза). При этом произошло снижение перевозок цветной руды и серного сырья – 6,8 тыс. ДФЭ (–38,8% к первому кварталу 2022 года); цветных металлов – 30,2 тыс. (–16,9%); промышленных товаров – 104 тыс. (–13%).

Источник: tass.ru, 07.04.2023

БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ

В США поезд с пивом и глиной сошел с рельсов и застрял в туннеле

Грузовой поезд с 25 вагонами с пивом и глиной сошел с рельсов в американском штате Монтана, состав застрял в старом туннеле. Об этом во вторник, 4 апреля 2023 г., сообщает AP News.

Инцидент произошел в воскресенье. Компания Montana Rail Link заявила, что в результате ЧП никто не пострадал.

Власти сообщают о проблемах с ликвидацией последствий, так как туннель узкий, был построен более 100 лет назад и в него очень сложно попасть. Кроме поезда в туннеле находятся несколько автомобилей. Возможности выехать у них нет.

«Это ужасное место для въезда и выезда», – сказал менеджер службы экстренной помощи округа Сандерс Билл Нэгели.

По его словам, в туннеле находятся семь автомобилей, их эвакуация будет очень сложной. Кроме того, перевернулась автоцистерна, перевозившая бутан, но утечки газа не произошло.

Источник: iz.ru, 04.04.2023

В американском Питтсбурге пять пустых вагонов поезда сошли с рельсов

Пять вагонов железнодорожной компании Norfolk Southern сошли с рельсов на мосту недалеко от острова Брунот в Питтсбурге, штат Пенсильвания

(рис. 12). Об этом сообщила местная телекомпания CBS News в субботу, 8 апреля 2023 г..

Рис. 12. Место происшествия

«Сегодня утром примерно пять пустых стальных вагонов сошли с рельсов недалеко от Питтсбурга. Опасности нет, вагоны стоят в вертикальном положении. <…> Бригады и подрядчики Norfolk Southern находятся на месте и приступили к очистке вагонов», – говорится в сообщении.

Отмечается, что информации о пострадавших не поступало. Часть дороги временно была перекрыта.

Источник: iz.ru, 10.04.2023

Пустые цистерны сошли с рельсов на станции в Техасе (США)

Три пустых вагона-цистерны сошли с рельсов на железнодорожной станции Юго-восточного Техаса 10 апреля. По словам владельца поезда, три пустых вагона-цистерны сошли с рельсов, но остались в вертикальном положении на железнодорожной станции Юго-Восточного Техаса, и никто не пострадал.

Из локомотива произошла утечка топлива, но ее удалось локализовать, говорится в заявлении представителя Kansas City Southern К. Дониеле Карлсон.

По словам Д.Карлсона, сход с рельсов произошел около 7 часов утра в Кендлтоне, штат Техас, примерно в 80 к к юго-западу от Хьюстона.

Сообщений о пострадавших не поступало, путь поврежден не был.

Причина схода с рельсов расследуется.

Федеральные регулирующие органы и члены Конгресса призывают железные дороги США делать больше для предотвращения схода с рельсов после недавних пожаров с участием опасных химических веществ в штатах Огайо и Миннесота, которые привели к эвакуации жителей близлежащих населенных пунктов.

Источник: abcnews.go.com, 10.04.2023 (англ. яз.)

РЕСУРСОСБЕРЕЖЕНИЕ. АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ ИСТОЧНИКИ ЭНЕРГОРЕСУРСОВ

DB Cargo полностью перешел на биотопливо в Мюнхене

Расположенный на сортировочной станции Мюнхен-Северный пункт заправки маневровых и магистральных тепловозов грузового оператора DB Cargo полностью перешел на биотопливо, получаемое из гидроочищенных растительных масел (HVO). Это один из крупнейших на сети железных дорог Германии (DB) пунктов заправки, распределяющий примерно 3 млн литров топлива ежегодно.

В 2023 г. DB намерены увеличить потребление биотоплива до 10 млн литров и перевести на него 14 пунктов заправки. Применяемое биотопливо по энергоэффективности идентично дизельному, не требует модернизации локомотивов и позволяет сократить выбросы углекислого газа на 90%.

В настоящее время оператор DB Cargo согласовал перевод на биотопливо 800 тепловозов. Пункт заправки на станции Мюнхен-Северный может обслуживать также локомотивы сторонних операторов, которые предварительно должны заказать нужный объем биотоплива на год вперед у компании DB Energie.

DB намерены добиться полной декарбонизации поэтапно до 2040 г. Для этого существующий дизельный подвижной состав переводится на биотопливо, а вновь закупаемый будет использовать на неэлектрифицированных участках технологии альтернативной тяги (тяговые аккумуляторы или водородные топливные элементы).

Источник: zdmira.com, 10.04.2023