



МОНИТОРИНГ

ЦНТИБ ОАО «РЖД»

ОСНОВНЫЕ СОБЫТИЯ В ОБЛАСТИ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

№15/АПРЕЛЬ 2024

СОДЕРЖАНИЕ

ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА. ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ, РЕФОРМИРОВАНИЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ	5
Государство компенсирует затраты на внедрение российских решений на производстве ...	5
«Росмаглев» заявил о поддержке Минтранс России проектов создания полигонов магнитной левитации	6
RIA предложила стратегию декарбонизации железных дорог Великобритании	8
Транспортное агентство Филадельфии отменило заказ на поставку поездов китайской CRRC China (США)	9
Начинается реконструкция железной дороги Ниш – Димитровград (Сербия).....	10
Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов	12
ЭКОНОМИКА, УПРАВЛЕНИЕ, ПЛАНИРОВАНИЕ, ТАРИФНАЯ ПОЛИТИКА.....	13
Устранение дефицита железнодорожной инфраструктуры в РФ даст с 2030 г. рост ВВП на 2,3 трлн руб - ИПЕМ	13
ИПЕМ оценил потери бюджета от инфраструктурных ограничений в 2,8 трлн рублей в год.....	15
РКР Intercity заключает контракты на модернизацию 500 вагонов (Польша).....	17
ВОСТОЧНЫЙ ПОЛИГОН. СТРОИТЕЛЬСТВО И ИНВЕСТИЦИИ.....	20
РЖД открыли новый приемоотправочный парк на станции Хабаровск-2 на Транссибе	20
Компании «Нацпроектстроя» цифровизировали управление движением на перегоне БАМа Мустах – Ульма	21
Россия строит новую железнодорожную ветку в обход Казахстана	23
ТРАНСПОРТНЫЙ ПОЛИГОН «СЕВЕР-ЮГ». СТРОИТЕЛЬСТВО, РАЗВИТИЕ И ИНВЕСТИЦИИ	24
МТК «Север-Юг» можно задействовать для развития торговли с Африкой – глава Астраханской области	24
ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ИНТЕРМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ГРУЗОВАЯ И КОММЕРЧЕСКАЯ РАБОТА	25
Объем перевозок контейнерных грузов в сообщении Китай – Европа в 2023 вырос на 18%	28
Операторы стали сосредотачиваться на одном типе подвижного состава.....	32
ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ВОКЗАЛЫ. ТРАНСПОРТНО-ПЕРЕСАДОЧНЫЕ УЗЛЫ.....	33
Болгария может приобрести у Talgo 20 поездов	33
Государственные железные дороги Дании DSB опубликовали рекордно высокие показатели точности соблюдения графика движения поездов	33
Великобритания: опубликован план реновации железнодорожной станции XIX века.....	34
РЖД запустили веб-приложение для покупки билетов	36
ФПК в мае запустит новый туристический поезд «Две губернии»	39

ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ	40
Stadler построит дополнительные электропоезда метровой колеи для оператора LEB.....	40
Чешская ČD представила первый push-pull поезд ComfortJet от Siemens Mobility и Skoda Group.....	41
Alstom просит правительство Великобритании о заказе на 10 поездов, чтобы избежать закрытия завода в Дерби.....	42
Alstom планирует на 40% увеличить производственные мощности своего завода в Венгрии	43
Автосцепку DAC планируют установить на 500 тыс. вагонов в Европе.....	43
Европа готовится к переходу на цифровую автосцепку	44
Испанский железнодорожный перевозчик Renfe получил первые десять высокоскоростных поездов Talgo Avril спустя более, чем три года после изначально запланированной даты поставки.....	45
Alstom поставила первый электропоезд серии С для столицы Западной Австралии	45
Stadler Polska поставит в Болгарию семь двухэтажных электропоездов.....	46
С ног на голову: в Китае работает подвесной монорельс в виде «перевернутого поезда» .	47
FreightCar America (FCA) планирует реализовать до 4,4 тыс. грузовых вагонов в 2024 году	48
КТЖ ввели в эксплуатацию 44 новых пассажирских вагонов производства ЗИКСТО	48
Полувагон с применением высокопрочной стали прошел приемку	49
Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов	52
Моторвагонный поезд BR 424 модернизирован для городской железной дороги Мюнхена (Германия)	52
Моторвагонные поезда Mireo для Лейпцига и региона (Германия)	52
Применение ультразвукового контроля методом фазированных решеток для дефектоскопии компонентов ходовой части подвижного состава (Япония)	52
БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ.....	53
Железная дорога Norfolk Southern выплатит 600 млн долларов за крушение поезда в Огайо в 2023 г.	53
Повышение безопасности перевозки опасных грузов обсудили в профильной рабочей группе ЕЭК ООН	54
РЖД заявили о 36 несовершеннолетних пострадавших на железной дороге за первый квартал года	55
Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов	55
Метод увеличения сцепления для поезда Shinkansen в условиях снегопада зимой (Япония).....	55
Технические спецификации по интероперабельности (TSI) в области безопасности в железнодорожных тоннелях – внедрение изменений имплементационного регламента (ЕС) № 2019/776	56

Метод выбора профиля рельса для уменьшения возникновения трещин на рабочей грани рельса (Япония)	56
Численный анализ местного размыва вокруг опор моста на основе трехмерных движений осадочных частиц (Япония)	57
ОРГАНИЗАЦИЯ ТРУДА, КАДРОВАЯ И СОЦИАЛЬНАЯ ПОЛИТИКА	57
Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов	57
Привлечение специалистов для железнодорожного сектора: магистерская программа в области инженерии железнодорожных систем в Рейнско-Вестфальском техническом университете Ахена (Германия)	57
ЦИФРОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ	58
США: BNSF интегрирует технологии дополненной реальности в свои обучающие программы.....	58
Компания Uber расширяет возможности своей платформы	58
ИИ на железной дороге.....	59
Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов	60
Цифровое техобслуживание поездов как услуга	60
РЕСУРСОСБЕРЕЖЕНИЕ. АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ ИСТОЧНИКИ ЭНЕРГОРЕСУРСОВ	60
Newag участвует в тендере по поставке междугородних гибридных поездов для PKP Intercity (Польша).....	60
Водородный локомотив CRRC успешно завершил испытания с нагрузкой из 105 вагонов весом 10 тыс. тонн.....	61
Росатом получил лицензию на производство ядерного топлива для «реактора будущего»	62
Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов	63
Энергетическое моделирование для исследования вариантов безэмиссионной эксплуатации городской железной дороги Вайдхофена (Австрия)	63

ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА. ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ, РЕФОРМИРОВАНИЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

Государство компенсирует затраты на внедрение российских решений на производстве

Минпромторг России поддержит промышленных заказчиков при внедрении ими отечественных решений – софта и программно-аппаратных комплексов – на своей IT-инфраструктуре. Государство планирует компенсировать до 50% затрат российских предприятий на эти цели. По данным источником «Известий» в министерстве, речь идет об автоматизированных системах управления на предприятиях и информационной поддержке изделий на протяжении всех этапов их жизненного цикла.

Специалисты отметили в разговоре с изданием, что начинать нужно с замещения программных приложений, затем переходить на замену импортных активных компонентов (процессоров, контроллеров, программируемых интегральных схем).

На субсидию смогут претендовать только те, кто вводит решения, сведения о которых содержатся в реестре российского ПО, а также программно-аппаратные комплексы, которые включены в единый реестр российской радиоэлектронной продукции. Именно этот фактор станет ключевым при рассмотрении заявок.

Будут установлены минимальный и максимальный лимиты бюджетных средств, которые могут быть предоставлены каждому предприятию.

Опрошенные изданием эксперты считают, что при отсутствии субсидирования затрат заказчикам под угрозой окажется запланированное до конца 2024 года стопроцентное импортозамещение решений для горнодобывающей, металлургической, ракетно-космической, оборонной, химической, атомной промышленности. Кроме того, они прогнозируют сложности в процессе перехода на отечественные решения, которые, однако, можно компенсировать увеличением сроков внедрения. На данный момент, по мнению экспертов, многие отечественные решения могут заменить зарубежные, но не в полном объеме и не для всех необходимых отраслей. В этом случае, по их словам, стоит обратить внимание на предложения азиатского рынка.

Источник: iz.ru, 11.04.2024

«Росмаглев» заявил о поддержке Минтрансом России проектов создания полигонов магнитной левитации

Об этом в интервью «Моноклю» сообщил Сергей Смирнов, гендиректор компании «Маглевтех», которая в консорциуме «Росмаглев» занимается оперативным управлением и координацией. «В своем новом письме в адрес Минпромторга Минтранс полностью поддержал нашу инициативу строительства полигона в Санкт-Петербурге и второго полигона – в условиях вечной мерзлоты в Республике Саха (Якутия)», – сказал он. По словам Смирнова, сейчас формируется рабочая группа, которая включит представителей «Росмаглева», «Росатома» и Минтранса России. Сам консорциум, курируемый атомной корпорацией, был создан прошлой осенью.

Сергей Смирнов указал, что в Санкт-Петербурге планируется построить тестовую трассу длиной до 2 км. Помимо нее также проект предусматривает создание кругового стенда, где должна достигаться скорость в 300 км/ч для проверки работы магнитов, линейного двигателя и системы токосъема. Сейчас идет подготовка проекта.

В Якутии же, как говорит Смирнов, планируется реализовать более протяженную трассу на 30 км, а ее внедрение должно идти в рамках действия экспериментального правового режима для цифровых инноваций. При этом данную линию разработчики хотят ввести в коммерческую эксплуатацию с приоритетом на грузовые перевозки. По этому проекту сейчас разрабатывается обоснование строительства. Как указывает Смирнов, заинтересованность «Росатома» в проекте в Якутии связана с тем, что корпорация отвечает за развитие Северного морского пути и контролирует северный завоз.

Ожидаемый объем инвестиций в Санкт-Петербурге – 2-3 млрд руб., в Якутии – около 30 млрд. руб. Инвестор пока не раскрывается. Сергей Смирнов указал, что на текущий момент собран макет в масштабе 1:3, он включает отрезок пути и тележку грузоподъемностью 400 кг.

Сейчас маглев-линии работают только в трех азиатских странах: Китае, Японии и Южной Корее. При этом КНР больше всех нацелена на масштабное и быстрое внедрение такого транспорта, в том числе высокоскоростного. В то же время недавно к проработке внедрения систем высокоскоростного маглева вернулись и в Европе, но на базе существующей железнодорожной инфраструктуры.

Туркмения сейчас играет одну из ключевых ролей в сфере перевозок в Центральной Азии

В Ашхабаде открылось 38-е заседание Совета управляющих и ответственных представителей железнодорожного транспорта государств-членов Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД).

Крупнейшее мероприятие собрало в туркменской столице делегации 22 стран: Российской Федерации, Беларуси, Узбекистана, Казахстана, Кыргызстана, Таджикистана, Ирана, Афганистана, Китая, Монголии, КНДР, Республики Корея, Лаоса, Азербайджана, Грузии, Эстонии, Латвии, Польши, Чехии, Словакии, Венгрии и, конечно, принимающей стороны – Туркменистана.

Форум проходит с 15 по 19 апреля в конференц-зале гостиницы «Йылдыз», где сегодня состоялась праздничная церемония встречи высокопоставленных гостей и открытия заседания. После красочного музыкального вступления была зачитано приветствие президента Сердара Бердымухамедова участникам события, в котором глава государства подчеркнул активную позицию Туркменистана в развитии транспортно-транзитных коридоров и сотрудничестве в этом направлении на площадках ООН и других крупных международных организаций.

Туркмения сейчас играет одну из ключевых ролей в сфере перевозок в Центральной Азии. Об этом заявил председатель комитета Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД) Мирослав Антонович.

«Туркменистан с древних времен является частью Великого шелкового пути. Туркменистан находится на основных транспортных путях, соединяющих Центральноазиатский регион с Кавказом, Европой, Азией и Дальним Востоком. Сегодня страна играет одну из ключевых ролей в сфере перевозок в Средней Азии и является частью многих новых торговых маршрутов», – сказал он на заседании совета управляющих и ответственных представителей железнодорожного транспорта стран-членов ОСЖД, которое впервые проходит в Ашхабаде.

В свою очередь председатель агентства «Туркмендемиреллары» («Туркменские железные дороги») Азат Атамурадов отметил, что в настоящее время в стране создаются обширные возможности для полной реализации транспортно-транзитного потенциала страны, которая находится на стратегически важном и выгодном перекрестке международных транспортных коридоров.

«Сегодня под руководством президента Туркменистана успешно претворяются в жизнь комплексные национальные программы, направленные на кардинальную модернизацию материально-технической базы транспортной

отрасли, расширение действующих и формирование новых транспортных сетей. Все эти меры призваны способствовать активной интеграции транспортной системы страны в международную коммуникационную инфраструктуру, созданию в Туркменистане, с учетом его выгодного географического положения, крупных логистических центров», – рассказал он.

Источник: tass.ru, 15.04.20204

RIA предложила стратегию декарбонизации железных дорог Великобритании

Британская ассоциация железнодорожной промышленности (RIA) опубликовала предложения по стратегии декарбонизации, повышению пропускной способности, устойчивости и экономичности железных дорог Великобритании к 2050 г.

В настоящее время в Великобритании электрифицировано 38% железнодорожной сети. Существующий план британского правительства предполагает увеличение доли электрифицированных линий до 51% в течение ближайших 10 лет. Принятая правительством в 2020 г. стратегия декарбонизации железных дорог исходит из необходимости электрифицировать 90% железных дорог страны.

По мнению RIA, к 2050 г. достаточно электрифицировать 66% сети, а для обслуживания неэлектрифицированных участков использовать контактно-аккумуляторные моторвагонные поезда и контактно-аккумуляторные локомотивы. При этом RIA рекомендует правительству оказать поддержку операторам перевозок при замене примерно 1100 наиболее старых дизель-поездов на контактно-аккумуляторные моторвагонные поезда.

RIA идентифицировала примерно 15% британской железнодорожной сети, электрификация которой в дополнение к 51%, заявленному в 10-летнем плане, позволит полностью исключить выбросы углекислого газа в пассажирских перевозках и на 95% – в грузовых. Результатом станет значительная экономия инвестиций, которые потребовались бы для почти полной электрификации британской сети.

Значительное место в предложениях RIA занимают вопросы реформирования железнодорожной отрасли, сопровождаемые образованием нового централизованного органа Great British Railways (GBR), которому будут переданы функции оператора инфраструктуры Network Rail, связанные с управлением и развитием железных дорог страны.

Источник: zdmira.com, 16.04.2024

Транспортное агентство Филадельфии отменило заказ на поставку поездов китайской CRRC China (США)

Управление транзитных перевозок Филадельфии отменило заказ на поставку поездов у китайской CRRC China. Транспортное агентство Филадельфии отменило крупный заказ на поезд, поскольку CRRC China опоздала более чем на четыре года и не смогла поставить ни одного вагона.

Транспортное управление Юго-Восточной Пенсильвании (SEPTA) «по уважительной причине» расторгло контракт с американской дочерней компанией китайского производителя железнодорожных вагонов CRRC на поставку 45 двухэтажных пригородных вагонов.

Контракт был заключен в 2017 г., и первые вагоны должны были быть готовы в 2019 г., но ни один из них так и не был поставлен. Контракт на сумму 185 млн долларов был заключен с Bombardier, другим финалистом тендера, по цене ниже 34 млн долларов, и был заключен в то время, когда CRRC ещё не поставляла оборудование в Северную Америку, но имела твердые заказы на поставки подвижного состава в Бостон, Чикаго и Лос-Анджелес.

В заявлении SEPTA говорится, что компания «рассматривает варианты возврата средств, которые были потрачены на этот проект», которые составляют свыше 50 млн долларов.

Вагоны по заказу SEPTA, первые пригородные вагоны производства CRRC для Северной Америки, должны были иметь 130 посадочных мест и предназначались для решения проблемы переполненности, которая является серьезной проблемой на пригородных линиях SEPTA уже долгое время.

Китайская государственная компания CRRC является крупнейшим в мире производителем подвижного состава. SEPTA заключила контракт с CRRC MA, дочерней компанией китайской фирмы, которая открыла завод в Спрингфилде, штат Массачусетс, чтобы соответствовать требованиям «Buy America» (Покупай Американское) для производства 404 вагонов для транспортного управления Массачусетского залива (MBTA).

В марте этого года MBTA согласилась дополнительно заплатить 148 млн долларов к первоначальным 870 млн долларам, чтобы поставки были осуществлены к 2027 г. MBTA заявила, что без дополнительных средств выполнение заказа сдвинулось бы к 2029 г.

Последовавшая дипломатическая напряженность в отношениях между США и Китаем, проблемы с безопасностью, а также опасения Конгресса и представителей промышленности по поводу возможного искусственно заниженного ценообразования CRRC, а также проблемы с выполнением первых контрактов в США, по сути, вытеснили китайского производителя с рынка пассажирских железнодорожных перевозок в США.

По одному из пунктов соглашения МВТА с CRRC на поставку подвижного состава для линий Red и Orange дает МВТА возможность приобрести завод в Спрингфилде если CRRC решит его продать.

Источник: railwaypro.com, 15.04.2024 (англ. яз.)

Начинается реконструкция железной дороги Ниш – Димитровград (Сербия)

Президент Сербии Александр Вучич, посол ЕС в Сербии Эмануэле Джофре, ответственные министры и представители EIB Global официально объявили о начале работ по реконструкции и модернизации участка Пирот – Суково на линии между Нишем и Димитровградом, который обеспечивает железнодорожное сообщение Сербия – Болгария.

«Этот проект имеет решающее значение не только для района Пирот, но и для Белграда и для всей Сербии. В структурном смысле это означает масштабные изменения для нашей страны. Это отличный показатель всего, что мы делаем на юго-востоке Сербии», – сказал президент А. Вучич.

Общая модернизация железнодорожной линии Ниш – Димитровград протяженностью 104 км включает реконструкцию и модернизацию существующей неэлектрифицированной однопутной железнодорожной линии от Сичево до Димитровграда. Он также охватывает строительство северного железнодорожного обхода вокруг города Ниш, а также электрификацию и сигнализацию как существующей железнодорожной линии от Сичево до Димитровграда, так и объездной дороги Ниш. Проект не только улучшит железнодорожное движение от города Ниш до границы с Болгарией, но и благодаря недавно введенной объездной дороге выведет поезда из центра города Ниш и, таким образом, будет способствовать облегчению дорожного движения в городской черте города Ниш. В рамках Экономического и инвестиционного плана ЕС общая модернизация всей железнодорожной линии приведет к сокращению времени в пути, повышению безопасности и региональной связанности, а также позволит постепенно перейти к более экологичным вариантам транспорта.

Говоря о модернизации железной дороги Сербия – Болгария, А. Вучич сказал: «Я благодарен всем, кто осуществил этот проект, и особенно послу Джофре и Европейской комиссии, которые выделили нам чрезвычайно большой объем финансирования, чтобы Сербия развивалась и стала лучшим местом для жизни. Нам нужно постоянно работать, строить новые дороги, новые железные дороги, чтобы иметь сильную страну. Наша цель, потребность

и желание – быть здоровой экономикой, двигаться вперед, чтобы гордиться такими крупными проектами», – сказал президент Сербии.

Финансовый пакет ЕС для этого проекта состоит из грантов на сумму более 108 млн евро, предоставленных в рамках Инвестиционной программы Западных Балкан (WBIF), и кредита на сумму 134 млн евро от ЕИБ. Проект также получит грант на техническую помощь в размере 3,7 млн евро на подготовку и грант в размере 1,5 млн евро в рамках Инструмента содействия вступлению в ЕС (IPA) на проектирование и строительство объездной дороги вокруг города Ниш. Консультативная программа ЕИБ «ЯСПЕРС», совместно финансируемая Европейской комиссией, оказала техническую помощь в подготовке проекта с целью обеспечения смешанного финансирования за счет грантов и займов.

Модернизация и реконструкция железной дороги Ниш – Димитровград будут завершены к концу 2027 г., что обеспечит 130-минутную поездку из Белграда в Ниш и 3-х часовую – из столицы в Пирот и значительно сократит время в пути до Стамбула.

Улучшенная инфраструктура позволит увеличить скорость движения с нынешних в среднем 50 км/ч до 120 км/ч и положительно повлияет на структуру перевозок, увеличив ежегодное количество пассажиров примерно со 170 тыс. до 550 тыс., а также общий объем грузовых перевозок с 3,2 до 6,2 млн тонн в год.

Эта железнодорожная линия является частью Общеввропейского железнодорожного коридора X (ответвление Xc), проходящего через Сербию, и в настоящее время является единственной частью коридора, которая все еще не электрифицирована, а движение осуществляется на дизельной тяге. Её электрификация обеспечит более быстрое, экологичное и безопасное железнодорожное сообщение внутри страны и далее в Болгарию. Линия является частью коридора, соединяющего Центральную Европу с Болгарией и Турцией через Хорватию и Сербию.

Железнодорожный участок между Нишем и Димитровградом является важным узким местом на железной дороге Сербия – Болгария и вдоль коридора X, являясь единственной частью всего коридора, которая не электрифицирована и имеет ограничения по весу категории D3 (22,5 тонны нагрузки на ось). Болгарская сторона коридора электрифицирована по той же системе, что и в Сербии и Хорватии (25 кВ переменного тока 50 кГц), и имеет ограничение по весу категории D4 (допустимая нагрузка на ось 22,5 тонны и допустимая нагрузка на погонный метр 8 тонн/м). Именно по этой причине станция в Димитровграде электрифицирована, и к ней подключена болгарская сеть.

Существующая линия имеет общую протяженность около 104 км от Ниша до границы с Болгарией, а Димитровград расположен на расстоянии 97 км от Ниша, и эта станция работает как оперативная граница между сербской и болгарской железнодорожными системами.

Источник: railwaypro.com, 09.04.2024 (англ. яз.)

Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов

Правительственные фракции договорились о поправках в закон о развитии федеральных железных дорог (Германия)

В середине февраля 2024 г. правительственные фракции согласовали спорные детали поправок к Закону о развитии федеральных железных дорог (BSWAG), который является правовой основой для инвестиций в железные дороги федеральной железнодорожной сети. Благодаря поправкам к BSWAG федеральное правительство хочет, среди прочего, расширить возможности финансирования текущего содержания инфраструктуры.

Источник: Eisenbahntechnische Rundschau. – 2024. – № 3. – S. 7 (нем. яз.)

Грузовые операторы Мексики помогают восстановить пассажирские перевозки

Правительство Мексики намерено возобновить железнодорожные междугородные пассажирские перевозки, которые были прекращены в 1997 г. в процессе приватизации государственной железнодорожной компании Ferrocarriles Nacionales de México (FNM). Три крупнейших грузовых оператора Мексики – Ferromex, Ferrosur и Kansas City Southern de México (KCSM) – выразили заинтересованность в возобновлении пассажирских перевозок на восьми маршрутах.

В настоящее время три грузовых концессионера разрабатывают технико-экономические обоснования, на их завершение потребуется от пяти до шести месяцев. На первом этапе каждого исследования будет определен потенциал существующей инфраструктуры, оценен спрос на перевозки, типы услуг, составлена смета инвестиций и затрат, а также проведены экономические и финансовые оценки. Второй этап будет включать более детальную разработку проекта и работу по определению вариантов финансирования. Восстановление железнодорожного пассажирского сообщения позволит сократить время в пути,

потребление энергии и выбросы углекислого газа до 75%. Переход на железнодорожный транспорт также снизит затраты на содержание автомобильных дорог и количество дорожно-транспортных происшествий.

Источник: International Railway Journal. – 2024. – № 4. – P. 8 (англ. яз.)

Железная дорога занимает центральное место в модернизации Египта

В статье представлены проекты железнодорожного строительства, реализуемые Египтом в рамках правительственной программы модернизации, призванной лучше обслуживать быстро растущее население.

В настоящее время в стране реализуются более 40 крупных строительных проектов на сумму около 1 млрд долл. США или более, от Красного до Средиземного моря. Развитие систем общественного транспорта занимает центральное место в стратегии правительства, включая программу строительства железных дорог. Программа включает не менее 20 проектов, которые в настоящее время не имеет аналогов нигде в мире кроме Китая.

Источник: International Railway Journal. – 2024. – № 4. – P. 4 (англ. яз.)

ЭКОНОМИКА, УПРАВЛЕНИЕ, ПЛАНИРОВАНИЕ, ТАРИФНАЯ ПОЛИТИКА

Устранение дефицита железнодорожной инфраструктуры в РФ даст с 2030 г. рост ВВП на 2,3 трлн руб - ИПЕМ

Устранение дефицита железнодорожной инфраструктуры в России позволит с 2030 года обеспечить ежегодный рост ВВП на 2,3 триллиона рублей и даст приток дополнительных налоговых поступлений в консолидированный бюджет страны в размере 0,8 триллиона рублей, посчитал Институт проблем естественных монополий (ИПЕМ).

Организация оценила производственные планы и возможности российских производителей в сравнении с планами развития железнодорожного транспорта.

«При отсутствии инфраструктурных ограничений со стороны железнодорожного транспорта объем отправок грузов на экспорт смог бы вырасти к 2030 году на 180 миллионов тонн. Однако существующие планы развития железнодорожного транспорта позволят провезти только около половины этого объема. Устранение дефицита инфраструктуры могло бы

обеспечить приток дополнительных налоговых поступлений в консолидированный бюджет РФ в размере 0,8 триллиона рублей, а рост ВВП – на 2,3 триллиона рублей ежегодно, начиная с 2030 года», – говорится в сообщении.

Эти дополнительные налоговые поступления, по мнению ИПЕМ, можно рассмотреть в качестве одного из источников финансирования инфраструктурных проектов в сфере железнодорожного транспорта для ограничения роста тарифов на перевозки грузов.

Институт пишет, что к 2030 году на фоне сложившейся геополитической обстановки и конъюнктуры рынка ожидается активное развитие портовых мощностей по перевалке угля особенно в направлении Дальнего Востока (+120 миллиона тонн). Основным источником развития портовой инфраструктуры в части угольных терминалов выступают частные инвесторы, ожидающие рост спроса на уголь на внешних рынках.

По оценке ИПЕМ, развитие портовых мощностей по перевалке как угля и других грузов будет опережать рост экспортных отправок грузов железнодорожным транспортом. Такая динамика связана с дефицитом железнодорожной инфраструктуры на основных экспортных направлениях, с сохранением дисбаланса между активно развивающимися портовыми мощностями и ограниченными темпами развития провозных мощностей. «Целесообразно рассмотреть более активное развитие железнодорожной инфраструктуры для полного удовлетворения спроса на перевозки, который способны сформировать производители», – считают специалисты ИПЕМ.

«Недовывоз грузов, возникающий из-за сохранения дефицита провозных мощностей до 2030 года включительно (с учетом имеющихся программ развития), приведет к упущенному доходу, который, по оценке ИПЕМ, может составить в 2030 году порядка 1,2 триллиона рублей по ВВП и 0,4 триллиона рублей доходов консолидированного бюджета РФ», – отмечается в сообщении.

Источник: Iprime.ru, 15.04.2024

КТЖ введут повышающий индекс к тарифам на услуги магистральной железнодорожной сети при транзите грузов через Казахстан в границах ЕАЭС

Крупнейший оператор магистральной железнодорожной сети Казахстана АО «НК «Казакстан темір жолы» сообщает, что в соответствии с приказом Комитета по регулированию естественных монополий Министерства национальной экономики РК от 21 февраля 2024 года № 26-ОД в обозначенный

период к тарифам на регулируемые услуги магистральной железнодорожной сети при перевозке грузов железнодорожным транспортом транзитом через территорию Казахстана в сообщении с государствами – членами договора о ЕАЭС будут применяться повышающие индексы в рамках ценовых пределов.

Например, при перевозке сырой нефти через стыковые пограничные станции и порты РК между государствами – членами Договора о ЕАЭС повышающий индекс к тарифу составит 1,0. Отмечено, что повышение применяется и при порожнем пробеге вагона в транзитном сообщении по территории РК в границах ЕАЭС.

Тариф на услуги магистральной железнодорожной сети – один из нескольких тарифов, которые влияют на конечную стоимость перевозки грузов по железным дорогам Казахстана. МЖС – это основная услуга КТЖ по содержанию магистральных железных дорог. Кроме этого, КТЖ оказывает услуги по перевозке грузов и пассажиров, передаче электрической энергии и подъездных путей.

Источник: rzd-partner.ru, 12.04.2024

ИПЕМ оценил потери бюджета от инфраструктурных ограничений в 2,8 трлн рублей в год

По оценке ИПЕМ, если бы железнодорожная инфраструктура не ограничивала развитие экономики, то грузовая база РФ к 2030 году могла бы увеличиться на 400 млн тонн, а железнодорожный экспорт – на 180 млн тонн. Институт призывает к более амбициозным планам развития инфраструктуры. Сегодня в развитие опорной сети железных дорог планируют вложить 4,3 трлн руб. до 2030 года, увеличив провозную способность примерно на 143 млн тонн. Но эксперты сомневаются, что эти прогнозы реализуются, как и в том, что пожелания грузоотправителей не изменятся под влиянием колеблющейся конъюнктуры.

По оценке ИПЕМ, при отсутствии инфраструктурных ограничений на железной дороге грузовая база в экономике РФ могла бы увеличиться на 400 млн тонн. Об этом сообщил гендиректор ИПЕМ Юрий Саакян, выступая на форуме «Горнодобывающая промышленность: инвестиционные проекты и меры поддержки». Так, следует из его презентации, производство угля в 2030 году должно составить 524,4 млн тонн (на 20,6% больше, чем в 2022 году), нефтегазохимической продукции – 805,5 млн тонн (на 7,9%), стройматериалов – 405 млн тонн (на 18,1%) и так далее.

Без инфраструктурных ограничений доходы бюджета с 2030 года в виде дополнительных налогов увеличились бы не менее чем на 2,8 трлн руб. ежегодно.

Экспорт грузов железнодорожным транспортом, подсчитал ИПЕМ, мог бы увеличиться на 180 млн тонн. Основная прибавка при снятии инфраструктурных ограничений приходится на уголь, экспорт которого к 2030 году мог бы вырасти на 32,2% (или 63,8 млн тонн), составив 261,6 млн тонн. Вторая категория – грузы в контейнерах, экспорт которых может увеличиться на 190%, до 46,4 млн тонн, что, учитывая, что контейнер легкий, означает прибавку 1,8 млн TEU груженых контейнеров в экспортном сообщении. В 2023 году среднемесячный экспорт грузов в контейнерах по железной дороге составил 129,4 тыс. TEU, что дает порядка 1,55 млн TEU по итогам года. Также существенно — на 190%, или 19,8 млн тонн, – могли бы вырасти экспортные перевозки зерна и продуктов перемола, на 79,1%, или 21,6 млн тонн, – удобрений, на 22,4%, или 17,2 млн тонн, – нефти и нефтепродуктов.

Как поясняют в ИПЕМ, недовывоз грузов, возникающий из-за сохранения дефицита провозных мощностей до 2030 года включительно (с учетом имеющихся программ развития), приведет к упущенному доходу, который может составить порядка 1,2 трлн руб. по ВВП и 0,4 трлн руб. доходов консолидированного бюджета РФ.

«Для роста экономики необходимы более амбициозные планы по развитию железнодорожной инфраструктуры», – резюмируют там.

Сегодня нацпроект «Развитие транспортной инфраструктуры» предполагает инвестиции в развитие опорной сети железных дорог в объеме 4,32 трлн руб. в 2025-2035 годах. На эти средства суммарная провозная способность Восточного полигона должна увеличиться к 2030 году со 180 млн тонн в 2024 году до 210 млн тонн в 2030 году, подходов к портам Азово-Черноморского бассейна (АЧБ) – с 125,1 млн до 152 млн тонн, коридора Север-Юг – с 8 млн до 20 млн тонн, а подходов к портам Северо-Запада – с 145,6 млн до 220 млн тонн. В последнюю программу включено развитие подходов к Мурманскому транспортному узлу до 45 млн тонн и к портам Балтики до 175 млн тонн, и такой прирост возможен, судя по материалам к программе, только при условии реализации проекта высокоскоростной магистрали Москва – Санкт-Петербург и переключения грузового движения на основной ход Октябрьской железной дороги.

Президент Национального исследовательского центра перевозок и инфраструктуры Павел Иванкин отмечает, что действительный объем перевозок в стратегические прогнозы, основанные на индексах-дефляторах Минэкономки, ни разу не попал. Ни один кризис не вошел даже

в пессимистический прогноз развития. «Если бы мы в 2016 году знали, что у нас будет такой 2022 год, наверняка были бы приняты иные решения, – говорит он. – К тому же инфраструктура всегда развивалась равномерно: и Восточный полигон, и Северо-Запад, и АЧБ. Если сейчас прислушаться к тому, что говорят на различных площадках, а именно что у нас, кроме Восточного полигона, никаких экспортных маршрутов в ближайшее время не будет, нужно понимать, следует ли инвестировать в развитие Северо-Запада и АЧБ». А если развивать только Восточный полигон, продолжает эксперт, то для достижения показателей, обозначенных ИПЕМ, необходимо также развивать Южно-Уральскую, Свердловскую, Западно-Сибирскую железные дороги, что влечет за собой необходимость в дополнительных инвестициях. К тому же, отмечает он, не всегда даже наличие провозных мощностей решает проблему: пример – порт Тамань, где мощности есть, а грузы не едут. А грузовая база, которую заявляют грузоотправители, не построена на принципах ship-or-put и может много раз измениться под влиянием конъюнктуры, заключает господин Иванкин.

Источник: wagon-cargo.ru, 15.04.2024

РКР Intercity заключает контракты на модернизацию 500 вагонов (Польша)

Польский оператор РКР Intercity заключил контракты на ремонт и модернизацию 500 вагонов на общую сумму 862,4 млн польских злотых (201,5 млн евро).

В Польше железнодорожные транспортные средства обслуживаются на 5 уровнях (от Р1 до Р5). Проверки и ремонтные работы на уровнях Р1-Р3 проводятся ежедневно. Ремонтные работы типа Р4 выполняются каждые 3-5 лет. Ремонт Р5 самого высокого уровня проводится каждые 12-20 лет и направлен на модернизацию железнодорожного транспортного средства (заменяются все компоненты и кузова, повышается стандарт).

Самый крупный контракт был подписан с РКР Intercity Remtrak, которая выполнит техобслуживание 450 вагонов на уровнях Р3 и Р4 стоимостью 401,4 млн польских злотых (93,8 млн евро). Работы будут проводиться на ремонтных заводах в Идзиковицах, Варшаве и Ополе.

Мероприятия по техобслуживанию будут охватывать 34 типа различных вагонов, в том числе: купейные вагоны 1-го и 2-го классов, бескупейные вагоны 2-го класса, в том числе приспособленные для перевозки велосипедов, а также купейные вагоны с местами для людей с ограниченными возможностями, вагоны-рестораны, спальные и диванные вагоны.

В начале 2024 г. РКР Intercity решила провести маркетинговое исследование, чтобы выяснить возможности ремонтных предприятий и производителей подвижного состава, а также определить стоимость проекта. Ни одна из компаний, занимающихся ремонтом и модернизацией вагонов, не ответила на запрос о предоставлении информации. Поэтому перевозчик решил передать ремонтные работы на уровне Р4 и проверки на уровне Р3 на аутсорсинг РКР Intercity Remtrak, пояснил Ярослав Онищук, член правления РКР Intercity. В последние годы ведутся работы по модернизации заводов РКР Intercity Remtrak для выполнения работ по ремонту и техобслуживанию различных типов вагонов, и увеличение количества заказов означает развитие компании и стабильность для сотрудников.

В сентябре 2023 г. дочерняя компания РКР Intercity Remtrak – также получила контракт на модернизацию 330 железнодорожных вагонов стоимостью 45,7 млн евро. Этот контракт также предусматривает проведение периодических проверок. Все работы по ремонту и модернизации вагонов будут осуществляться на заводе Идзиковицах в Либишуве (Лодзинское воеводство), который был расширен благодаря инвестициям в размере 30 млн евро и стал ведущей технической базой РКР Intercity. Проект развития завода предусматривал строительство двух цехов для ремонта колесных пар, вагонов и тележек, а также сервисных служб уровня Р5 и Р4 для пассажирских вагонов и электровозов соответственно. Это расширение позволит РКР Intercity выполнять 70% работ по техобслуживанию на уровне Р5 и 100% работ по техническому обслуживанию на уровне Р4 и ремонту колесных пар, а также около 60% работ по техобслуживанию на уровнях Р3 и Р4 для всех типов железнодорожных вагонов и электровозов.

Второй контракт был подписан с компанией Н. Cegielski – Fabryka Pojazdów Szynowych (FPS Cegielski, базирующейся в Познани) на ремонт и модернизацию 50 многофункциональных вагонов 112А. Этот контракт является частью объявленного в декабре 2023 г. тендера на периодический ремонт и техобслуживание на уровне Р5, а также модернизацию и инспекцию на уровне Р3, по которому победитель представил наиболее выгодное предложение на сумму 461 млн польских злотых (107,7 млн евро). У подрядчика есть 36 месяцев с момента подписания контракта на выполнение заказа.

РКР Intercity инвестирует в расширение своего подвижного состава за счет комбинированных вагонов. В конце 2023 г. компания подписала контракт на модернизацию 45 вагонов, а подрядчиком выступила компания РКР Intercity Remtrak, принадлежащая РКР Intercity. Стоимость этого контракта составляет 335 млн польских злотых (78,3 млн евро). В итоге РКР Intercity будет располагать 155 вагонами этого типа.

Комбинированные вагоны адаптированы для перевозки велосипедов, имеют специальные места для детей и членов семьи, а также облегчают доступ пассажиров с ограниченными возможностями. Они оснащены двумя полноразмерными сиденьями и двумя местами для инвалидных колясок, трехточечными ремнями безопасности, кнопками SOS, освещением и системой кондиционирования. панели управления кондиционированием и столы.

В зависимости от места в вагоне пассажиры могут пользоваться индивидуальными столиками или столиками на четыре персоны. В их распоряжении электрические и USB-розетки, а также беспроводной доступ в Интернет. Современная система информирования пассажиров отображает время в пути, станции остановок и температуру. Комбинированные вагоны также оснащены двумя торговыми автоматами с напитками и закусками на борту.

PKP Intercity последовательно реализует стратегию модернизации и обновления подвижного состава и подписал контракты на общую сумму 11,5 млрд польских злотых (2,68 млрд евро). Было модернизировано более 900 вагонов, 167 локомотивов и 14 электропоездов дальнего следования, приобретен 81 новый вагон, 43 новых локомотива и 12 новых электропоездов дальнего следования.

Оператор заключил множество инвестиционных контрактов с польскими производителями, из которых 2,04 млрд польских злотых (476,6 млн евро) – это инвестиции, подписанные с FPS Cegielski. Среди других – 2,97 млрд польских злотых (693,9 млн евро) от Pesa и 4,99 млрд польских злотых (1,1 млрд евро) от Newag.

В марте этого года был завершен тендер на закупку 300 новых вагонов, который включает в себя опции до 150 единиц техники. С FPS Cegielski был подписан контракт на сумму 982 млн евро, и если будут реализованы опционы, общая стоимость контракта составит 1,47 млрд евро.

Благодаря двум последним контрактам на ремонт и модернизацию вагонов общая сумма инвестиций PKP Intercity превышает 15 млрд польских злотых (3,5 млрд евро).

В PKP Intercity насчитывается в общей сложности 2059 вагонов, из которых 265 способны развивать скорость до 200 км/ч. Из них – 130 находятся в эксплуатации, 133 вагона проходят обязательную проверку и ремонт, а также модернизацию на уровнях с P1 по P5.

Что касается вагонов со скоростью до 160 км/ч, то 404 единицы подлежат модернизации и обязательному циклу осмотра и ремонта на уровнях с P1 по P5. PKP Intercity планирует модернизировать ещё 205 вагонов.

ВОСТОЧНЫЙ ПОЛИГОН. СТРОИТЕЛЬСТВО И ИНВЕСТИЦИИ

РЖД открыли новый приемоотправочный парк на станции Хабаровск-2 на Транссибе

Строительство нового приемоотправочного парка завершилось на одной из крупнейших на Дальневосточной железной дороге (ДВЖД, филиал РЖД) станции Хабаровск-2, сообщила пресс-служба РЖД.

«Благодаря новой инфраструктуре станции Хабаровск-2 вырастет пропуск грузов из тихоокеанских портов. Введение в эксплуатацию парка «Е» позволит увеличить пропускную способность станции с 91 до 112 пар поездов в сутки в нечетном направлении», – говорится в сообщении.

Строительство велось с лета 2022 года без остановки работы станции. Для создания парка железнодорожники уложили 7 км путей и 13 стрелочных переводов, построили 4 приемоотправочных пути.

Ранее сообщалось, что в феврале этого года на одном из самых грузонапряженных участков Транссиба, между станциями Хабаровск-1 и Хабаровск-2, было завершено строительство и запущено движение по новому третьему пути.

Источник: interfax.ru, 16.04.2024

Движение по новому участку БАМа открыли в Приамурье

На Дальневосточной магистрали открылось движение по новому разъезду 2990-й км на перегоне Скалистый – Червинка. Объект создан в соответствии с программой увеличения пропускной способности Байкальско-Амурской магистрали и Транссиба в направлении дальневосточных морских портов.

При модернизации участка было выполнено почти 60 тыс. кубических метров земляных работ, проложено 3 км новых рельсов и установлено восемь стрелочных переводов. Чтобы избежать оседания рельсов, было использовано 34 тыс. кубических метров скальной охлаждающей наброски, которая предотвращает размораживание вечной мерзлоты в основании земляного полотна даже в жаркое время года.

С использованием специальных технологий возведено два моста, которые рассчитаны на пропуск тяжеловесных поездов в условиях высокой сейсмической активности, характерной для данного участка Байкальско-Амурской магистрали. Для работы телекоммуникаций протянуто 54,3 км

кабеля СЦБ. Разъезд оснащён цифровой системой управления движением поездов.

В ходе реализации II этапа программы развития Восточного полигона на линии Улак – Февральск уже открыто движение на шести объектах, включая новый разъезд. До конца 2024 г. планируется модернизировать ещё 13 перегонов, что позволит увеличить провозную способность с 36,4 до 50,1 млн тонн и нарастить объёмы перевозки грузов к тихоокеанским портам Приморья и Хабаровского края.

Источник: eastrussia.ru, 15.04.2024

Компании «Нацпроектстрой» цифровизовали управление движением на перегоне БАМа Мустах – Ульма

В Амурской области компании Дивизиона «Железные дороги» ГК Нацпроектстрой модернизировали перегон БАМа Мустах – Ульма. На участке построили двухпутную вставку протяженностью 13,5 км и ввели цифровое управление движением поездов. Об этом сообщили представители ГК 1520.

На разъезде Мустах и путевом посту 3140 км смонтировали 11 стрелочных переводов и внедрили цифровую российскую автоматику – систему микропроцессорной централизации МПЦ-ЭЛ разработки и производства Дивизиона ЖАТ ГК 1520.

Система позволяет дистанционно регулировать работу стрелок и светофоров, устанавливает маршруты, повышает безопасность движения, минимизирует риски нештатных ситуаций. Также на перегоне уложили более 100 км кабелей, установили 278 металлических опор под высоковольтные линии, модернизировали устройства СЦБ, связи, энергоснабжения.

Открытие двухпутных перегонов на БАМе увеличивает пропускную способность на лимитирующих участках. За счет строительства вторых путей провозная способность линии Февральск – Новый Ургал к 2025 г. вырастет с 26,1 до 52 млн тонн.

Источник: cnews.ru, 16.04.2024

Возможностей Восточного полигона после III этапа на всех не хватит

Ожидаемые заявки на предъявление грузов к перевозке заметно превысят целевые показатели провозной способности БАМа и Транссиба к 2033 году.

При общей провозной способности полигона в 270 млн т, грузовая база оценивается в 353,8 млн т.

Сценарий III этапа развития Восточного полигона, разработанный РЖД на основе планов грузоотправителей и поддержанный правительственной комиссией по транспорту, предусматривает строительство и реконструкцию 346 инфраструктурных объектов, сообщили РЖД-Партнеру в пресс-службе компании.

По плану, в частности, необходимо построить более 2 тыс. км вторых путей и свыше 1,5 тыс. искусственных сооружений (мостов, тоннелей, водопропускных труб и т.д.) Также будут возведены 4 крупнейших инженерных объекта: дублеров Северомуйского, Кузнецовского, Кодарского тоннелей и моста через Амур. Все это позволит к 2030 году нарастить провозные способности Восточного полигона до 210 млн т, а по итогам 2032-го – до 270 млн т.

Паспорт III этапа модернизации БАМа и Транссиба сейчас находится на утверждении в правительстве РФ.

Реализация мер инфраструктурного развития, безусловно, расширит возможности вывоза экспортных грузов, в том числе угольной продукции. «Видим, что появятся регионы, которые в принципе сейчас не едут [с углем] на восток, такие как Новосибирская область – у нее будет существенный прирост (до 17,6 млн т в 2033 году – Прим. ред.), – рассказал руководитель департамента СУЭК по стратегиям и связям с государственными органами Александр Долгих. – Правда, есть регионы, которые потеряют статус-кво, как Иркутская область (отправки угля могут сократиться на 0,4 млн т, до 2,9 млн т – Прим. ред.)».

Между тем новую инфраструктуру нужно умело использовать с наибольшей отдачей. В СУЭК, уточнил А. Долгих, выступают за максимальную концентрацию на Восточном полигоне вагонов повышенного веса, мощных локомотивов, способных обеспечивать вождение поездов массой 7,1 тыс. т.

«Обязать всех ехать в инновации на Восточный полигон нельзя, есть большое количество инвесторов, вложивших деньги в старый подвижной состав, но стимулировать их через тариф, через какую-то технологию работы с оператором по всей видимости можно», – считает менеджер.

Замминистра энергетики РФ Сергей Мочальников согласен, что нужно делать акцент на повышении технологичности железнодорожных перевозок, поскольку дефицит провозной способности не будет восполнен.

Согласно базовому сценарию, перевозки угля через Дальний Восток в 2033 году могут достигнуть 182 млн т. Порядка 108 млн т придется на Ванино-Совгаванский узел и 73,6 млн т – на терминалы Приморья.

Но заявляемая цифра недостаточна – после 2032 года может поехать больше угля, уточнил А. Долгих, тем более возможности портов станут гораздо выше.

Отправители угля будут регламентированы и не смогут использовать все возможности Восточного полигона и после III этапа, к тому же растущие потребности в перевозках наблюдаются и у других отраслей, отметил С. Мочальников. К этому следует быть готовым.

«Нужно создать рабочую группу по мерам технологического характера. Инновация, временные интервалы, работа со станциями и портами, работа с порожняком и другим подвижным составом, работа с локомотивным движением – здесь много чего. И начиная с того, как правильно формировать отправку груза от отправителя, [какие должны быть] предложения с РЖД по движению, как принять портам все виды грузов, чтобы максимально быстро обработать и вернуть обратно [вагоны] – эта работа должна усилиться», – подчеркнул замглавы Минэнерго.

Источник: rzd-partner.ru, 15.04.2024

Россия строит новую железнодорожную ветку в обход Казахстана

В России приступили к строительству новой железнодорожной ветки, которая позволит обходить Казахстан и не платить за аренду участка.

Маршрут будет проходить по территории Курганской, Тюменской, Омской и Новосибирской областей, сообщает «Царьград». Длина дороги составит 585 км. Это решит несколько важных задач. В первую очередь будет обеспечен железнодорожный маршрут, минуя Петропавловский железнодорожный узел, который расположен на территории Казахстана. Во-вторых, появится дорога в обход Омска. Через него сейчас проходит единственный путь, который соединяет европейскую часть России с Восточной Сибирью и Дальним Востоком.

Проект задумали еще в 2007 году, но к вопросу строительства вернулись лишь в 2018 году. А в 2024 году наконец-то приступили к реализации.

В настоящий момент поезда РЖД идут через территорию Казахстана по железной дороге Исилькуль – Горбуново протяженностью 203 км. Так как участок проходит через «степного соседа», России приходится платить аренду и тратить средства на его содержание

Источник: ap22.ru, 15.04.2024

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

МТК «Север-Юг» можно задействовать для развития торговли с Африкой – глава Астраханской области

Морские порты Астраханской области демонстрируют существенный рост перевалки на фоне увеличения спроса на поставку грузов по международному транспортному коридору (МТК) «Север-Юг», сообщил губернатор региона Игорь Бабушкин.

«По данным Росморпорта, в первые два месяца 2024 г. общий грузооборот морских портов Астраханской области превысил 928 тыс. тонн, это более чем в 2 раза превышает показатель аналогичного периода прошлого года. Рост обусловлен увеличением спроса на поставку грузов по МТК «Север-Юг» через морские порты Астрахань и Оля», – сказал Бабушкин.

По его словам, перевалка импортных грузов увеличилась практически втрое, экспортных – в 2 раза. Так, на 8% увеличилась перевалка химических изделий и удобрений, в 6 раз – полипропилена, почти в 4 раза – зерна, в 5 раз – бумаги. В 2023 г. через терминалы морских портов Астрахань и Оля прошло 4,5 млн тонн грузов с темпом роста в 151%. Таких показателей не фиксировали 10 лет.

Глава региона добавил, что портовый комплекс Астраханской области имеет стабильный внешнеторговый оборот с Ираном. Развивается транзит грузов по коридору «Север-Юг» через Иран в страны Персидского залива и Южную Азию. Через астраханский воднотранспортный узел следуют грузы до Азербайджана, Грузии, Индии, Китая, ОАЭ, Таиланда, Турции и многих других стран.

«Новым направлением в развитии коридора является обеспечение стыковки коридора с африканским континентом. Регион готов предложить содействие в части перевозки грузов из крупнейших портов Африки до южных портов Ирана Бендер-Аббас и Чабахар и далее через территорию Ирана и Каспийское море в порты Астраханской области для дальнейшей транспортировки по территории РФ, и в обратном направлении. Такое сотрудничество создаст предпосылки для успешного социально-экономического развития участников МТК «Север-Юг», позволит производителям выйти на новые рынки сбыта за счет удобной логистики», – подчеркнул он.

ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ИНТЕРМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ГРУЗОВАЯ И КОММЕРЧЕСКАЯ РАБОТА

Компания Transport Multimodal Alliances нацелена на железнодорожные перевозки в регионе Пей-де-ла-Луаре (Франция)

Во Франции несколько транспортно-логистических компаний учредили операторскую компанию Transport Multimodal Alliances (ТМА), расположенную в регионе Пей-де-ла-Луар (Pays de la Loire). Перед оператором стоят задачи агрегировать транспортные потоки, выявлять и консолидировать грузы, которые можно перевозить по железной дороге.

Оператор ТМА создан при поддержке департамента Мен-и-Луара на западе страны и работает в контакте с оператором железнодорожной инфраструктуры Франции SNCF Réseau. Для достижения целей законодательной инициативы – удвоить к 2030 г. долю железных дорог в транспортном секторе Франции – правительство страны предусмотрело на ближайшие 10 лет инвестиции в объеме до 2,3 млрд евро.

Первый поезд с временной площадки в Анже намечено отправить в 2025 г. Грузовой терминал на площади 25 га будет создан в пригороде Анже к 2027 г. На первом этапе ТМА планирует пустить 5 пар поездов в неделю, что позволит сократить выбросы в сравнении с автомобильным транспортом на 83%. В дальнейшем сокращение выбросов углекислого газа может достичь 50 тыс. т в год при пропуске 20 пар поездов в неделю, что составляет около 3% общего объема грузовых перевозок между Пей-де-ла-Луар и другими регионами Франции.

Источнику: railwaygazette.com, 10.04.2024 (англ. яз.)

СМА CGM также выходит на рынок железнодорожных контейнерных перевозок

Согласно сообщению, опубликованному на платформе LinkedIn, в рамках партнерства была создана совместная компания European Container Network, которая на начальном этапе будет осуществлять железнодорожные контейнерные перевозки в Италии, а в перспективе – по всей Европе.

Разбогатевшие на коронакризисном буме контейнерные операторы активно инвестируют в наземную логистику и железнодорожные перевозки. MSC в последнее время активно развивает железнодорожный бизнес. Осенью прошлого года группа победила в тендере по приватизации контрольного

пакета Renfe Mercancías, грузового перевозчика испанского национального железнодорожного оператора Renfe, а также приобрела около 50% акций частного итальянского оператора высокоскоростных железнодорожных перевозок Italo и создала СП с итальянской государственной железнодорожной корпорацией Ferrovie dello Stato Italiane для развития железнодорожных грузовых перевозок между портами Италии и Европой. В феврале было объявлено о приобретении завода Wärtsilä в Триесте, который предполагается перепрофилировать на производство железнодорожных вагонов и тележек.

Источник: infranews.ru, 11.04.2024

Шведский оператор железнодорожных грузоперевозок сокращает маршрутную сеть из-за падения спроса

Шведский оператор железнодорожных грузоперевозок Green Cargo сокращает маршрутную сеть в условиях падения спроса на некоторых маршрутах ниже уровня, обеспечивающего окупаемость, сообщает шведское отраслевое новостное агентство järnvagar.nu.

Недавно оператор отменил железнодорожный сервис Халлсберг – Мариестад, на котором раньше ежедневно отправлялись составы с предназначенной для потребителей в восточной Европе целлюлозой в ЦБК Вярё.

В ноябре 2022 г. из-за нехватки машинистов локомотивов и снижения спроса на перевозки, частота отправок на маршруте была сокращена до трех поездов в неделю. Год назад отправки целлюлозы с ЦБК сошли на нет, также компания Electrolux отказалась от железнодорожных перевозок сырья на свое производство в Юнгбю.

Сейчас Green Cargo объявил о полном прекращении сервиса.

Как разъяснил пресс-секретарь Green Cargo Стефан Рей, непосредственной причиной стало закрытие производства одного из грузоотправителей на маршруте, без поставок на которое объемы перевозок сократились ниже уровня, обеспечивавшего окупаемость операций. Он отметил, что операции на маршруте значительно удорожает необходимость использовать работающие на дизеле тепловозы, так как часть маршрута не электрифицирована.

Источник: infranews.ru, 12.04.2024

Австралийский штат Виктория поощряет перевозки зерна по железным дорогам

Объем перевозок зерна на сети региональных железных дорог австралийского штата Виктория с июля по декабрь 2023 г. вырос на 95% относительно аналогичного периода предыдущего года и на 57% с июля 2023 г. по март 2024 г. по сравнению с предыдущим годом. Этот рост обеспечен перевозками дополнительно 500 тыс. т зерна – обычный поезд транспортирует 3000 т стоимостью около 1,2 млн австрал. долл. (около 782,8 тыс. долл. США), убирая с дорог штата 70 автопоездов.

Власти штата поддерживают передачу перевозок этого рода грузов на железные дороги для доставки на внутренние рынки и в порты для отправки на экспорт. Инвестиции в объеме 181 млн австрал. долл. направляются на софинансирование проектов по развитию инфраструктуры как региональных железных дорог, так и терминалов торговых компаний и порта Джелонг, включая удлинение подъездных путей для приема и разгрузки поездов большей массы.

Источник: zdmira.com, 15.04.2024

Литва не пропускает транзитом часть железнодорожных вагонов в Калининград

Литва отказывается пропускать по своей территории часть арендованных вагонов транзитом в Калининградскую область. Об этом сообщается на сайте Торгово-промышленной палаты региона.

Председатель комитета по транспорту и таможенной политике Сергей Заворотынский рассказал, что проблемы с перевозкой грузов по железной дороге начались 8 апреля. Республика отказывается пропускать через свою территорию часть арендованных вагонов. В КТПП намерены обсудить ситуацию с представителями Калининградской железной дороги и экспедиторских компаний.

Как сообщалось ранее, в начале года Литва снизила квоты на железнодорожный транзит в и из Калининградской области на основную территорию России примерно на 20%. При этом, по словам губернатора Антона Алиханова, тарифы на перевозку по своей территории литовцы подняли почти на 60%.

Сокращение квот для Калининграда Алиханов назвал незаконным, при этом подчеркнул, что сокращение железнодорожных перевозок у соседней республики «носит характер обвала» из-за самой «прогрессивной» политики по

вопросу Тайваня, в ответ на которую КНР сокращает транзитные перевозки по территории Литвы.

Источник: kaliningrad.rbc.ru, 15.04.2024

Объемы железнодорожных грузоперевозок в Румынии снизились в 2023 году более чем на 11%

Объемы железнодорожных грузоперевозок в Румынии за 2023 год сократились на 11,5%, сообщает Rail Freight со ссылкой на данные национального статистического ведомства NIS.

Совокупный объем грузоперевозок по сети железных дорог Румынии составил 48,9 млн тонн. Большая часть – почти 80% – было перевезено во внутреннем сообщении.

Почти четверть всего объема обеспечили перевозки нефтепродуктов, на уголь и природный газ пришлось по 21,1%.

Входящий международный трафик вырос в прошлом году на 2,6% в вагоноотправках, на 2,3% в весовом выражении. Средняя скорость грузовых поездов снизилась на 13,6%, среднее расстояние перевозки – на 3,4%.

Источник: infranews.ru, 12.04.2024

Объем перевозок контейнерных грузов в сообщении Китай – Европа в 2023 вырос на 18%

Объем перевозок контейнерными поездами по сообщению Китай – Европа в 2023 году вырос на 18% к уровню 2022 года. Об этом сообщила председатель Комиссии по грузовым перевозкам Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД) Зубайда Аспаева.

«В 2023 году отправлено более 17,5 тыс. контейнерных поездов в сообщении Китай – Европа, что на 6% выше уровня 2022 года, перевезено 1,9 млн контейнеров ДФЭ (TEU). Рост составил на 18% выше уровня 2022 года. Международные контейнерные перевозки в составе маршрутных поездов начались в сообщении Китай и страны Европы в 2011 году, став важным звеном в торгово-экономическом сотрудничестве Евразии», – сказала она на заседании совета управляющих и ответственных представителей железнодорожного транспорта стран – членов ОСЖД, которое впервые проходит в Ашхабаде.

Аспаева добавила, что в настоящее время рейсы контейнерных поездов в направлении Китай – Европа и Китай – Центральная Азия уже соединили более 100 городов в 11-и странах Азии, а также 217 городов в 25-и странах Европы, перевезя более 55 тыс. видов товаров, 53 различных категорий, таких как автомобили, автокомплектующие, электроника, одежда, аксессуары, продукция легкой и текстильной промышленности, товары народного потребления, зерно, древесина и другие. В целом по сети железнодорожных линий стран – членов ОСЖД протяженностью более 293 тыс. км в 2023 году перевезено 5,3 млрд тонн грузов.

ОСЖД была основана в 1956 году и на текущий момент включает целый ряд стран, которые выступают в качестве важных участников транспортно-логистического рынка Евразии, включая Россию. Организация занимается согласованием национальных стратегий в области железнодорожных перевозок, решением юридических вопросов и широкого перечня проблем, связанных с железнодорожным транспортом.

Источник: tass.ru, 15.04.2024

«Рускон» запускает новый маршрут из Китая на терминал МАНП

Мультимодальный транспортный оператор «Рускон» (входит в ГК «Дело») сообщил, что в конце апреля текущего года откроет новый железнодорожный маршрут между Россией и Китаем.

Поезда будут отправляться с железнодорожной станции Сиань на станцию Кресты в адрес московского терминала МАНП. Планируется, что отправки будут еженедельными, время в пути составит 20-25 суток.

Как ранее сообщалось, в декабре 2023 г. «Рускон» сообщил о завершении первого этапа реконструкции терминала МАНП, в результате его мощность увеличилась на 60% – до 80 тыс. TEU в год. Следующие этапы реконструкции предусматривают строительство дополнительных железнодорожных путей, расширение контейнерной площадки и закупку ричстакеров. К 2025 г. «Рускон» планирует увеличить мощность объекта до 120 тыс. TEU в год, а в перспективе выйти на показатель 300 тыс. TEU.

Источник: infranews.ru, 12.04.2024

К перевозке сыпучих грузов утверждены Технические требования

ОАО «РЖД» выпустило распоряжение № 729/р от 21 марта 2023 г. «Об утверждении Технические требований к вкладышам для перевозки сыпучих грузов в вагонах и контейнерах по железным дорогам ОАО «РЖД».

Согласно документу, сделано это «для обеспечения экологической безопасности в части защищенности природной среды от возможных негативных последствий при перевозке сыпучих грузов, а также в целях повышения сохранности перевозимых грузов, вагонов и контейнеров».

Контроль за соблюдением технических требований возложен на начальников территориальных центров фирменного транспортного обслуживания.

Вкладыши для перевозки сыпучих грузов описаны нескольких типов: распашного, с вытяжной петлёй, с загрузочными рукавами, в крытый вагон, в универсальный контейнер и т.д.

Сформулированы технические требования к вкладышам и к материалам для их изготовления.

Источник: rzd-partner.ru, 15.04.2024

Под другим углом

Разворот экспорта угля в страны Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР) сильно увеличил запрос на его железнодорожные перевозки на восток – непосредственно в Китай или порты Дальнего Востока. Но есть и другой путь – через Черное и Азовское моря. В отличие от нефти, которая почти вся идет в Китай или Индию, уголь поставляется в другие страны АТР, Африки и Ближнего Востока.

Модернизация Восточного полигона идет (реконструкция Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей, увеличение грузопотока в Китай и восточные порты), но пока все запросы на отправку грузов на восток удовлетворены быть не могут. По оценкам участников рынка, разница между спросом компаний на провоз угля по Восточному полигону и пропускным возможностям железной дороги продолжит оставаться большой и в будущем. Спрос будет опережать предложение приблизительно на 60 млн тонн в год вплоть до 2035 г. При этом сам объем поставок угля за границу будет расти.

В Европу из России отправлялось около 50 млн тонн угля в год. Но в августе 2022 г. ЕС ввел эмбарго на его импорт из нашей страны. До этого

поставки шли из портов Балтики и Черного моря. Но Балтика для нашего угля теперь стала совсем невыгодна.

В Минэнерго сообщили, что на сегодняшний день, в приоритете остается экспорт через порты Дальнего востока. Поставки в южном направлении экономически нецелесообразны в связи с завышенной стоимостью услуг в портах.

Но как отмечает руководитель проектов «Яков и Партнеры» Александр Умрихин, экспорт через порты Черного моря может быть интересен нашим компаниям. Отсюда будут маржинальны поставки в Турцию, также эти порты могут использоваться при росте объемов экспорта в Индию, хотя для ряда месторождений будет более выгодным маршрут через восточные порты.

Но, по данным Neft Research, в 2023 г. выросли экспортные поставки российского угля через порты Балтики, Дальнего Востока и даже Арктики (Мурманск). И весь этот рост произошел на фоне спада отгрузок через порты Черного и Азовского морей на 8 млн тонн и общего снижения экспорта российского угля почти на 4%, до 212,5 млн тонн.

По словам Умрихина, проходимость самих южных портов достаточно, так как они сейчас не загружены на полную мощность. При этом железнодорожная инфраструктура является «узким местом», и ее расшивка положительно повлияет на перевозимые объемы угля. Но для оценки целесообразности вложений в железнодорожную инфраструктуру нужно понимать их окупаемость и учитывать множество других факторов, отмечает эксперт.

Мировые цены на уголь с начала 2023 г. пошли вниз и сейчас находятся на уровне 130 долл. США (год назад – 190 долл. США) за тонну энергетического угля. Это, конечно, далеко от минимумов 2020 г., связанных с пандемией COVID-19, но ни о каких сверхприбылях для наших экспортеров речи нет. Поэтому любой рост затрат на логистику оказывается болезненным.

Сейчас крупнейшие импортеры нашего угля – Китай, Индия и Турция. Основной рост спроса ожидается в Китае и Индии. Рост спроса на уголь в Индии к 2030 г., даже по самым пессимистическим прогнозам, оценивается примерно в 300 млн тонн (+25% к уровню нынешнего потребления). То есть отгрузки из южных портов будут выгодны отечественным компаниям как минимум при поставках на один из перспективнейших рынков сбыта. Более того, в 2023 г. Россия отправила в Турцию 27,5 млн тонн энергетического угля – больше половины объема его экспорта в Европу до 2022 г.

В перспективе ожидается, что экспорт вырастет уже в этом году, но не благодаря расширению узких мест в инфраструктуре подвоза грузов к портам Азовского и Черного морей, а за счет увеличения пропускной способности

Восточного полигона и строительства частной железной дороги к побережью Охотского моря от Эльгинского угольного месторождения.

Рост спроса на уголь в Индии к 2030 г. оценивается примерно в 300 млн тонн.

Правительство с 1 марта этого года вернуло курсовые пошлины для экспорта российского угля. Эта мера уже действовала с сентября до конца прошлого года. Размер выплат зависит от курса рубля к доллару и составляет от 4 до 7%. При курсе менее 80 рублей за доллар пошлина становится нулевой.

С другой стороны, углю не повысили ставку по налогу на добычу полезных ископаемых (НДПИ), которая затронула бы все угледобывающие компании и все объемы произведенного угля. Курсовая же пошлина выплачивается только экспортерами и только за отправленный за границу уголь. Любое повышение налога или пошлины приводит к росту суммарных затрат производителя, отмечает Александр Умрихин из «Яков и Партнеры». Соответственно, при небольшом росте часть игроков из РФ могут потерять свои объемы на экспортных рынках: под ударом окажутся поставщики, находящиеся на конце «кривой себестоимости» – те, кто уступает по себестоимости производства либо не так близок к портам, поскольку они могут уступить конкурентам, которые ранее не торговали на этом рынке. При этом большой потери объемов ожидать не стоит, потому что 4-7% ставки пошлины не будут являться критичными для основной массы поставщиков.

Источник: rg.ru, 15.04.2024

Операторы стали сосредотачиваться на одном типе подвижного состава

Считается, что таким образом можно оптимизировать расходы. Но в этой тактике есть и свои «подводные камни».

Если раньше для диверсификации инвестиций операторы вкладывались в разные типы подвижного состава, то сейчас мы все чаще видим попытки оптимизировать расходы путем оперирования каким-то одним видом вагонов. С одной стороны, специализация – это один из способов утвердиться в определенной нише на рынке. Однако она имеет свой изъян: циклы маржинальности разных типов подвижного состава не совпадают. Поэтому после спада волны слияний и поглощений операторы, скорее всего, вернуться к прежним стратегиям, когда считалось, что лучше не собирать все яйца в одну корзину. Пока же такие попытки отчасти стимулируют дополнительные покупки подвижного состава, даже несмотря на риски перегрева рынка

Источник: wagon-cargo.ru, 12.04.2024

ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ВОКЗАЛЫ. ТРАНСПОРТНО-ПЕРЕСАДОЧНЫЕ УЗЛЫ

Болгария может приобрести у Talgo 20 поездов

Компания Talgo начала переговоры с правительством Болгарии, чтобы убедить его в правильности своего предложения о поставке 20 электропоездов за 625 млн евро и объявить новый открытый тендер после того, как китайский производитель CRRC отказался от участия в тендере, несмотря на то, что его заявка была на 50% дешевле, чем испанская. CRRC была вынуждена это сделать после того, как Брюссель начал расследование в отношении её на предмет получения государственной помощи.

В преддверии решения Европейской комиссии о возможном нарушении регулирования иностранных субсидий своим китайским конкурентом, компания Talgo предприняла беспрецедентный шаг и обнародовала предложение, которое она направила болгарскому правительству. Сумма заказа в 625 млн евро, которую компания оценила, превышает 615 млн евро, выделенные Болгарией, но Talgo надеется убедить правительственных чиновников, гарантировав разработку и производство на территории Европы, и этот заказ, в случае успеха, может быть выполнен в Венгрии, если будет одобрено приобретение Talgo венгерской группой Ganz-MaVag (Magyar Vagon).

Предложение, направленное в Болгарию, основано на той же технологической платформе, что и поезда, приобретенные двумя гигантами – немецкой Deutsche Bahn (DB) и датской Danske Statsbaner (DSB), но с дизайном, адаптированным к болгарским путям. В частности, модель Intercity VG будет предлагать 390-местные компоновки и доступные поезда, адаптированные к высоте платформ (760 мм).

Поезда Talgo смогут развивать скорость до 200 км/ч и при необходимости будут готовы к переоборудованию в высокоскоростные поезда. Они будут совместимы по всему Европейскому союзу и позволят эксплуатировать их в соседних странах.

Источник: railwaypro.com, 09.04.2024 (англ. яз.)

Государственные железные дороги Дании DSB опубликовали рекордно высокие показатели точности соблюдения графика движения поездов

Государственные железные дороги Дании (DSB) опубликовали информацию о достигнутых компанией успехах в сфере точности соблюдения

графика движения поездов. Согласно этим данным, в поездах дальнего следования и региональных поездах почти 4 из 5 пассажиров прибывали вовремя. Датский оператор добился того, что показатель пунктуальности по итогам первого квартала 2024 г. составил 78,2%, что превышает установленный договором целевой показатель – 75% пассажиров должны были прибывать в пункт назначения не позднее трех минут после указанного в расписании времени.

Опубликованные цифры впечатляют, учитывая, что 2024 год начался с мощной снежной бури, которая оказала существенное влияние на движение всего транспорта в целом. Несмотря на это в феврале и марте 2024 г. пунктуальность превысила в среднем 80%, что превышает аналогичные показатели того же периода 2023 г.

Самыми высокими показателями точности соблюдения графика движения поездов отличается маршрут, соединяющий Орхус и Ольборг, где пунктуальность составила 91,5%.

Источник: railtech.com, 16.04.2024 (англ. яз.)

Великобритания: опубликован план реновации железнодорожной станции XIX века

Совет Шропшира, унитарный орган власти, управляющий округом Шропшир, опубликовал план проведения работ по реновации здания, построенного в XIX веке, служившего железнодорожной станцией.

Планируется провести реконструкцию железнодорожной станции Освестри, внесенной в список культурного наследия II класса, расположенной в г. Освестри (Шропшир, Англия). Обращение было подано на рассмотрение после того, как ранее в 2024 г. на реализацию этого проекта государством было выделено 630 тыс. фт. ст. (783,7 тыс. долл. США). Отмечается, что в 2022 г. здание получило серьезные повреждения в результате урагана. Предложенный комплекс работ включает в себя, в частности, замену асбестоцементного кровельного покрытия и восстановление уникальной облицовки стен. Общая стоимость запланированных работ в рамках реализации проекта была оценена в 900 тыс. фт. ст. (1,12 млн долл. США). Железнодорожная станция Освестри была открыта в 1860-х годах, затем в 1966 г. была закрыта для пассажиров, когда движение поездов было прекращено. В октябре 2023 г. правительство объявило о возобновлении пассажирского железнодорожного сообщения между Освестри и Гобоуэном.

Источник: bbc.com, 15.04.2024 (англ. яз.)

Вьетнам и Китай соединят высокоскоростные железные дороги

Вьетнам намерен до 2030 года начать строительство двух высокоскоростных железнодорожных линий, связывающих его столицу Ханой с Китаем, заявило Министерство планирования и инвестиций страны. Это стало ещё одним признаком потепления отношений между двумя государствами, находящимися под властью коммунистов, сообщает CNN.

Китай – крупнейший торговый партнёр Вьетнама и важнейший источник импорта для его производственного сектора. Две страны уже связаны между собой системой автомагистралей и двумя обычными железнодорожными линиями, которые устарели и нуждаются в модернизации, особенно с вьетнамской стороны.

Одна из планируемых высокоскоростных линий пройдёт от северовьетнамских портов Куангнинь и Хайфон через Ханой до провинции Лао Кай, которая граничит с китайской провинцией Юньнань, говорится в заявлении министерства, опубликованном на прошлой неделе.

Другой маршрут пройдёт из Ханоя в провинцию Лангшон, граничащую с китайским регионом Гуанси, через район, густо насыщенный производственными предприятиями мировых компаний, многие из которых принадлежат китайским инвесторам.

Министерство планирования и инвестиций пока не предоставило более подробной информации об этих проектах.

Ранее в апреле власти Вьетнама заявляли, что страна стремится перенять опыт Китая в развитии своей первой сети высокоскоростных железных дорог, и направили чиновников для работы с китайскими железнодорожными компаниями.

Кроме того, Вьетнам планирует построить масштабную высокоскоростную железнодорожную линию через всю страну, связывающую столицу Ханой с деловым центром Хошимин.

Председатель Национального собрания Вьетнама Вуонг Динь Хюэ встретился с руководителями китайских железнодорожных компаний во время своего недавнего визита в Пекин, где его принимал сам глава КНР Си Цзиньпин.

Это произошло после того, как Вьетнам и Китай подписали десятки соглашений о сотрудничестве, в том числе по железным дорогам, во время визита в Ханой председателя КНР Си Цзиньпина в декабре прошлого года.

Согласно данным вьетнамского правительства, торговля между Вьетнамом и Китаем в первом квартале этого года выросла на 22% по сравнению с годом ранее и составила 43,6 млрд долларов.

Следует заметить, что отношения между двумя странами осложнены многолетним территориальным спором за территории в Южно-Китайском море, хотя в последнее время напряжённость, похоже, спала.

Источник: travelpress.kz, 16.04.2024

Минтранс: более 53 млн пассажиров планируется перевезти на поездах этим летом

В летний период 2024 г. поездами АО «Федеральная пассажирская компания» планируется перевезти более 53 млн пассажиров. Из них в сообщении с курортами Черноморского побережья и Кавминвод – 11,2 млн пассажиров. Для этого в продажу на данном направлении будет предложено 14,1 млн мест. В сообщении с Крымом в текущем году планируем перевезти не менее 2,9 млн пассажиров с мая по сентябрь», – сообщил директор департамента государственной политики в области гражданской авиации Минтранса России Анатолий Самолетов на совещании с Минэкономразвития по подготовке к летнему туристическому сезону.

Как отметил Самолетов, при фактическом снижении количества поездов в летний период число предложенных мест останется не ниже уровня 2023 г., с планируемым ростом в 5,1%.

Источник: interfax.ru, 12.04.2024

РЖД запустили веб-приложение для покупки билетов

«Российские железные дороги» (РЖД) запустили PWA-приложение для покупки через смартфоны билетов на поезда, сообщили ТАСС в пресс-службе холдинга.

«Холдинг «РЖД» выпустил новый продукт – веб-приложение «РЖД пассажирам». Это PWA-версия сайта компании (ticket.rzd.ru), адаптированная под использование на мобильных устройствах на всех операционных системах», – говорится в сообщении.

Замгендиректора РЖД Евгений Чаркин отметил, что в веб-приложении портала ОАО «РЖД» сохранены все основные функции портала ticket.rzd.ru: продажа билетов на поезда дальнего следования, в том числе на места для пассажиров с инвалидностью, а также использование баллов программы лояльности «РЖД бонус» и т. д. «Также можно будет посмотреть расписание пригородных поездов, а онлайн-покупку пригородных билетов планируется

запустить в одной из следующих версий. В веб-приложении постепенно будут появляться и другие функции», – добавил Чаркин, слова которого приведены в сообщении.

«В ситуации риска удаления мобильного приложения «РЖД пассажирам» из ряда иностранных магазинов приложений она может стать хорошей альтернативой. В перспективе планируем обеспечить максимальную идентичность нового веб-приложения с мобильным приложением «РЖД пассажирам». Совершенствуя мобильное приложение и сайт, в этом году мы планируем внедрить более 300 улучшений, которые сделают наши веб-ресурсы еще более функциональными и интуитивно понятными», – отметил замгенерального директора ОАО «РЖД» Иван Колесников, чьи словам цитирует пресс-служба.

PWA – формат прогрессивных веб-приложений на смартфоне. PWA-приложения работают непосредственно в браузере и дают возможность получать широкий набор банковских услуг независимо от ограничений в App Store и Google Play. PWA позиционируются как альтернатива мобильным приложениям.

Источник: tass.ru, 15.04.2024

В ОАО «РЖД» хотят продлить движение поезда Москва – Выборг до города Сортавала

Движение поезда Москва – Выборг № 37/38 хотят продлить до города Сортавала. Возможность изменения маршрута рассматривают в ОАО «РЖД». Информацию о возможных планах подтвердил глава администрации Сортавальского района Сергей Крупин. «Речь идет о том, что в связи с повышенным спросом на посещение Сортавальского района, продлить поезд Москва – Выборг до города Сортавала, запуск планируется с апреля по сентябрь», – рассказал глава.

Из Москвы поезд будет отправляться ежедневно в 23:10, прибывать в Сортавалу из Выборга на следующий день в 12:55. Отправление из Сортавалы назначено на 15:50.

Как уже сообщалось, Сортавальский район Карелии привлек 80% всего турпотока республики, за минувший год поток туристов увеличился более чем на 10%.

Летом 2023 г. в Сортавале началось благоустройство ключевых объектов – набережной Ладожского озера и центрального парка Ваккосалми. Работы проводят на средства гранта в рамках Всероссийского конкурса лучших

проектов туристского кода центра города, который проводился Ростуризом. Сортавала вошла в число победителей и получила финансирование в размере 215 млн руб.

Спрос на бронирование отелей на лето в Карелии вырос на 303%, причем республика вошла в число регионов, где спрос на ранние бронирования увеличился в наибольшей степени.

Источник: rbc.ru, 13.04.2024

Госэкспертиза одобрила проект транспортно-пересадочного узла Кстово

ФАУ «Главгосэкспертиза России» выдала положительное заключение на проект строительства транспортно-пересадочного узла (ТПУ) станции Кстово Горьковской железной дороги. Отмечается, что ТПУ станет ключевым элементом проекта по организации пригородного пассажирского сообщения на направлении Мыза – Кстово в Нижегородской области.

Площадь ТПУ составит более 1,1 тыс. м². Там будет размещено здание с выходами на железнодорожные платформы и на площадку для пассажирских автобусов. Прилегающая территория будет благоустроена.

Соглашение о реализации проекта по организации пригородного пассажирского сообщения на направлении Мыза – Кстово было заключено в августе 2022 г. между ГЖД и правительством Нижегородской области. Реализация проекта позволит закольцевать железнодорожное сообщение внутри нижегородской агломерации и запустить железнодорожное сообщение из Нижнего Новгорода в Кстово.

Маршрут Мыза – Кстово включен в федеральный проект «Модернизация пассажирского транспорта в городских агломерациях» со сроком реализации в 2025 г.

Проект предусматривает строительство двух тупиков с пассажирскими платформами на станции Кстово, совмещенного автобусно-железнодорожного транспортно-пересадочного узла в Кстове, соединительной петли в районе станции Ройка и реконструкцию железнодорожной инфраструктуры станции Мыза.

Источник: rbc.ru, 15.04.2024

ФПК в мае запустит новый туристический поезд «Две губернии»

Новый туристический поезд «Две губернии» отправится в первое путешествие 8 мая, сообщила Федеральная пассажирская компания (ФПК) в официальном Telegram-канале.

«Уже через месяц, 8 мая, стартует новый туристический поезд №921/922 «Две губернии». Состав проследует по маршруту Москва – Липецк – Воронеж – Москва. В поездке туристы познакомятся с двумя городами, чья история тесно связана с именем Петра I», – говорится в сообщении.

Во время путешествия туристы смогут посетить в Липецке парк чудес, попробовать знаменитую минеральную воду, а также увидеть Путевой дворец Петра I и Собор Рождества Христова. В Воронеже путешественники увидят первый линейный корабль Российского военно-морского флота, смогут прогуляться по Петровскому скверу и сфотографироваться около скульптуры Белого Бима, отметили в ФПК.

В компании добавили, что турпоезд имеет двухэтажные купейные вагоны с кондиционерами, биотуалетами и розетками, а также вагон-ресторан и вагон-душевую.

Источник: tass.ru, 11.04.2024

На четырех вокзалах появятся капсулы для сна

В первой половине 2024 года капсулы для сна установят еще на четырех российских вокзалах: на Курском в Москве, а также в Челябинске, Омске и Красноярске, сообщила пресс-служба РЖД.

Напомним, что первые капсулы появились летом 2022 года, а сегодня такая услуга доступна на Ярославском (8 капсул), Казанском (9 капсул) и Восточном (4 капсулы) вокзалах Москвы, плюс на вокзалах Адлера (4 капсулы), Волгограда, Екатеринбурга, Новосибирска и Барнаула (по 2 капсулы).

Каждое спальное место-капсула рассчитано на одного человека и оборудовано USB-розеткой для зарядки гаджетов, шумоизоляционными жалюзи и отделением для хранения багажа. Поднимаешь матрас – а там пространства хоть для чемодана, хоть для рюкзака. Арендовать капсулу можно как на один час, так и на несколько – цена зависит от продолжительности аренды. При этом в стоимость услуги включен комплект одноразового постельного белья.

Отмечается, что с момента установки капсулами для сна на вокзалах воспользовались 29,3 тыс. человек. Чаще всего их арендуют посетители

московских вокзалов: Ярославского, Казанского и Восточного (21,8 тыс. человек).

Цены разные. К примеру, в Москве на Казанском и Ярославском вокзалах отдохнуть в такой капсуле стоит: до 1 часа – 250 рублей, до 3 часов – 500 рублей, до 6 часов – 900 рублей. А вот в Адлере ценник иной: 1 час – 160 рублей, 3 часа – 430 рублей. В капсуле можно отдохнуть матери с ребенком до 6 лет, за него платить не нужно.

Источник: rg.ru, 17.04.2024

РЖД открыли первый консольный клуб на Павелецком вокзале

РЖД открыли первый консольный клуб на Павелецком вокзале, холдинг изучит опыт и примет решение о тиражировании услуги, сообщает компания.

«Ожидая поезд, любители компьютерных игр теперь могут провести время на игровой станции «Павелецкая». Консольный клуб с широким выбором игр открылся на втором этаже вокзального комплекса и работает круглосуточно», – говорится в сообщении.

Отмечается, что в консольном клубе есть игровые персональные компьютеры, приставки Sony PlayStation 5 и автосимуляторы.

Стоимость пребывания зависит от количества часов, проведенных посетителем за игрой, уточнили в компании.

«Пока «Павелецкая» – первая игровая станция, открывшаяся на вокзале страны. Изучим опыт и примем решение о тиражировании услуги», – добавляют РЖД.

Источник: Iprime.ru, 16.04.2024

ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ

Stadler построит дополнительные электропоезда метровой колеи для оператора LEB

Швейцарский железнодорожный оператор LEB, эксплуатирующий линию Лозанна – Эшален – Берше колеи 1000 мм, подписал с компанией Stadler контракт на поставку еще четырех трехвагонных электропоездов серии Be 4/8. Заказ сделан в рамках опциона по договору от 2017 г. на постройку шести поездов того же типа, которые уже переданы LEB и эксплуатируются с 2019 г.

Дополнительные поезда позволят увеличить число рейсов в франкоязычных швейцарских регионах Лозанна и Гро-де-Во. Эти поезда могут эксплуатироваться в четырехвагонном исполнении, что позволит в будущем увеличить их составность и нарастить провозную способность на маршруте. В период до 2030 г. оператор LEB намерен сократить межпоездной интервал на участке Лозанна – Эшален до 10 мин.

В поездах серии Ve 4/8, рассчитанных на движение со скоростью до 90 км/ч, предусмотрен низкий уровень пола на 60% длины состава. В каждом концевом вагоне имеется по две прислонно-сдвижные двери с каждой стороны, позволяющие ускорить посадку-высадку пассажиров. Промежуточный вагон опирается на тележки Якобса. В поезде длиной 44,8 м имеется 106 мест для сидения, многофункциональные зоны и специальные купе для пассажиров на инвалидных колясках. В усовершенствованной системе кондиционирования поезда используется экологичный хладагент.

Источник: zdmira.com, 11.04.2024

Чешская ČD представила первый push-pull поезд ComfortJet от Siemens Mobility и Skoda Group

Поезд, состоящий из 8 пассажирских вагонов Viaggio Comfort, был показан на главном вокзале Праги (рис. 1). Подвижной состав должен поступить в эксплуатацию на маршруте между столицей страны и Богумином в апреле-мае. Временно он будет курсировать без вагона-ресторана, а скорость будет ограничена 200 км/ч. В этом году ČD планирует получить еще 8 восьмивагонных ComfortJet.



Рис. 1. Push-pull поезд ComfortJet от Siemens Mobility и Skoda Group

Всего в 2021 году национальный перевозчик заказал у консорциума Siemens Mobility и Skoda Group 180 вагонов Viaggio Comfort, которые будут сформированы в 20 девятивагонных поездов с 99 местами первого класса и 456 местами второго класса. Каждый состав будет тянуть многосистемный электровоз Vectron MS, рассчитанный на курсирование с максимальной скоростью 230 км/ч. Кузова вагонов изготавливаются на заводах Siemens Mobility в Вене и Мюнхене, финальная сборка организована на заводе Skoda Group в Остраве.

Источник: rollingstockworld.ru, 10.04.2024

Alstom просит правительство Великобритании о заказе на 10 поездов, чтобы избежать закрытия завода в Дерби

Как заявил управляющий директор компании в стране Ник Кроссфилд, для сохранения производственной деятельности на площадке до 2026 года – тогда начнется реализация контракта на поставку высокоскоростных поездов – необходим заказ на 100-120 вагонов электропоездов платформы Aventura.

Риски остановки заводов, в том числе выпускающего почти 150 лет подвижной состав производства в Дерби, находятся в повестке железнодорожной отрасли Великобритании уже почти год. Сейчас дискуссия на фоне анонсированных масштабных сокращений выходит на общенациональный уровень.

«Если вы не купите их (поезда – Прим. ред.) сейчас, вы купите их через 5 или 6 лет по совершенно другой цене», – отметил представитель Alstom. При этом Кроссфилд подчеркнул, что компания не просит у правительства финансовой помощи или кредита.

В ответ министр транспорта страны Марк Харпер указал, что правительство не может вмешиваться в «конкурентный коммерческий рынок» и «не может быть никаких гарантий заказов для отдельных производителей». Кроссфилд парировал, что правительство вправе одобрить реализацию опционов к действующим заказам на поезда Aventura от перевозчиков SWR и MTR.

Сборка последнего из 2660 законтрактованных вагонов Aventura (по 6 контрактам разных лет) была завершена на заводе 21 марта, предприятие продолжает оказывать услуги по техническому обслуживанию подвижного состава. На площадке пока работает около 3 тыс. человек. Завод перешел к Alstom от Bombardier Transportation в рамках слияния 2021 года, сокращения на нем были ранее заявлены как один из пунктов оздоровления полученных

активов. Также, как указывает Кроссфилд, Alstom уже начала отказываться от услуг подрядчиков и поставщиков предприятия.

Источник: finance.rambler.ru, 12.04.2024

Alstom планирует на 40% увеличить производственные мощности своего завода в Венгрии

Инвестиции в проект составляют 15,2 млн евро, из которых 3 млн евро предоставлены правительством страны. У предприятия в Матрановаке должен появиться новый логистический центр, а штат сотрудников должен быть увеличен на 150 человек (сейчас там работает 720 человек).

Завод специализируется на выпуске рам тележек для рельсового транспорта: электропоездов, локомотивов, пассажирских вагонов и поездов метро. Как заявил управляющий директор Alstom в Венгрии Гаспар Балаш, к 2025 году годовая мощность площадки должна увеличиться с 1,8 тыс. до 2,5 тыс. рам тележек, тем самым она будет обеспечивать данными компонентами 35% выпускаемого компанией подвижного состава.

Alstom также реализует программу развития площадки до 2030 года. В рамках нее планируется закупить кромкогибочные станки и модернизировать станки для плазменной резки, расширить компетенции по 3D-печати, а также интегрировать нового сварочного робота.

Источник: zdmira.com, 16.04.2024

Автосцепку DAC планируют установить на 500 тыс. вагонов в Европе

Семь европейских компаний во главе с DB Cargo создали консорциум DAC-Fit с целью установки технологии цифровой автосцепки DAC на 500 тысяч вагонов, эксплуатируемых по всей Европе.

В состав консорциума входят: DB Cargo (Германия), K+V (Германия), Instytut Kolejnictwa (Польша), VUKV (Чехия), BME ITS (Венгрия), VPI European Rail Service (Германия), и Институт материальных потоков и логистики им. Фраунгофера (Германия).

Консорциум проанализирует состояние существующего вагонного парка и определит проблемы, которые могут возникнуть при переходе на DAC. Также будет разработан план модернизации локомотивного и вагонного парка, включая оценку мощностей предприятий и сроки реализации. Компании K+V, Instytut Kolejnictwa и VUKV предоставят технический анализ проекта, а VPI

оценит возможности европейских предприятий, на которых может быть установлена DAC и количество сервисных бригад, необходимых для технического обслуживания новой технологии.

DAC-Fit получает финансирование от Europe's Rail Joint Undertaking (ERJU). ERJU должно будет внести в развитие проекта порядка 1,5 млн евро. Еще 1,9 млн евро внесут сами участники консорциума.

В сентябре 2020 представители европейского сектора грузовых железнодорожных перевозок подписали меморандум о взаимопонимании, согласно которому к 2030 году на территории всего ЕС будет развернута цифровая автосцепка. Стоимость переоборудования грузового парка оценивалась в объеме 6,5-8,5 млрд евро.

Источник: t.me, 16.04.2024

Европа готовится к переходу на цифровую автосцепку

Немецкий грузовой оператор DB Cargo с шестью партнерами образовали консорциум DACFIT, который займется подготовкой к развертыванию цифровой автосцепки DAC на европейских железных дорогах. Участники консорциума изучат состояние парка грузовых вагонов и вагонных депо по всей Европе, чтобы обеспечить беспроблемный переход к автосцепке DAC, который планируется начать в 2028 г. Всего предстоит установить автосцепки примерно на 500 тыс. грузовых вагонов. Финансовую поддержку консорциуму окажет партнерство EU-Rail.

Кроме DB Cargo, участниками консорциума являются инжиниринговая компания k + v (Германия), научно-исследовательские институты железнодорожного транспорта из Польши (Instytut Kolejnictwa), Чехии (VÚKV) и Венгрии (BME ITS), компания VPI European Rail Service (VERS) ассоциации частных владельцев грузовых вагонов и вагонных депо (VPI) и немецкий Институт материальных потоков и логистики (IML), входящий в общество Фраунгофера.

Участникам консорциума предстоит оценить техническое состояние эксплуатируемых в Европе грузовых вагонов, локомотивов и специального подвижного состава. VERS отвечает за анализ 280 авторизованных вагонных депо и мобильных групп, которые займутся установкой автосцепок DAC на подвижной состав. Институт IML возьмет на себя организацию технологических и логистических процессов перехода к цифровой автосцепке.

Источник: zdmira.com, 15.04.2024

Испанский железнодорожный перевозчик Renfe получил первые десять высокоскоростных поездов Talgo Avril спустя более, чем три года после изначально запланированной даты поставки

Avril – самый современный поезд производства Talgo (рис. 2). Он может работать на колее разной ширины. В 2022 году он достиг скорости 360 км/ч на «иберийской» колее (1668 мм), побив ранее установленный рекорд в 220 км/ч. Производитель и эксплуатант анонсировали, что поезда смогут двигаться со скоростью 330 км/ч вне зависимости от ширины колеи.



Рис. 2. Высокоскоростной поезд Talgo Avril

«Благодаря высокой вместимости – до 581 пассажира в одном поезде – и уменьшенному весу поезда Avril минимизируют потребление энергии и повышают эффективность. В результате они сокращают выбросы парниковых газов на душу населения и еще больше укрепляют позиции железных дорог как наиболее устойчивого вида транспорта», – говорится в сообщении Talgo.

Источник: techzd.ru, 15.04.2024

Alstom поставила первый электропоезд серии С для столицы Западной Австралии

Первый поезд серии С, построенный компанией Alstom в соответствии с заключенным в 2019 г. контрактом на поставку 41 шестивагонного электропоезда и двух трехвагонных дизель-поездов, прибыл в Перт, столицу штата Западная Австралия.

Поезд изготовлен на заводе в Бельвью в окрестностях Перта в рамках реализуемой в штате программы Metronet по развитию пригородной железнодорожной сети.

Прежде чем поезд поступит в эксплуатацию, специалисты компании Alstom проведут его интенсивные испытания. Поезд серии С создан на основе

разработанной Alstom платформы X'trapolis, характеризующейся применением технологий, направленных на повышение энергоэффективности. В его конструкции использованы проверенные в эксплуатации технические решения, в то же время предусмотрена возможность внесения усовершенствований в течение всего срока службы.

Поезд вмещает 1200 пассажиров. С обеих сторон каждого вагона предусмотрены по три двери. Максимальная скорость поезда – 130 км/ч, срок службы – 35 лет. Техническое обслуживание поставленных поездов будет осуществлять Alstom.

На заводе в Бельвью заняты свыше 165 сотрудников компании Alstom. Уровень локализации производства поездов серии С достигает 50%; помимо сборочного производства в Бельвью, в их изготовлении участвуют более 15 предприятий, расположенных в штате Западная Австралия.

Источник: zdmira.com, 11.04.2024

Stadler Polska поставит в Болгарию семь двухэтажных электропоездов

В Министерстве транспорта и коммуникаций Болгарии выбрали подрядчика на поставку семи двухэтажных электропоездов в рамках национального плана восстановления и устойчивого развития (Recovery and Resilience Plan).

Новый подвижной состав поставит Stadler Polska – польский филиал швейцарской компании Stadler. Тендерные торги открылись в середине февраля 2024 г., а в конце марта были вскрыты заявки участников. Оценка показала, что всем требованиям, предъявляемым болгарской стороной, соответствует предложение компании Stadler Polska, которое оценивается в 300,5 млн болгар. левов (примерно 153,7 млн евро). Срок поставки поездов – 26 мес. Контракт с выбранным подрядчиком должен быть подписан в установленные болгарским законодательством сроки.

По информации болгарского минтранса, в настоящее время ведутся переговоры с испанской компанией Patentes Talgo на поставку 20 поездов челночного типа с локомотивом, промежуточными вагонами и вагоном с кабиной управления в противоположном конце состава. Стоимость этого предложения оценивается в 1,22 млрд болгар. левов (примерно 624 млн евро). Кроме того, возобновлен тендер на поставку 35 одноэтажных электропоездов.

Источник: zdmira.com, 16.04.2024

С ног на голову: в Китае работает подвесной монорельс в виде «перевернутого поезда»

Вагоны «свисают» с рельсов и во время путешествия пассажирам открываются захватывающие виды с воздуха (рис. 3). Но китайцы не первооткрыватели в этом вопросе. Большой популярностью пользуется перевернутый поезд и в немецком городе Вупперталь.



Рис. 3. Подвесной монорельс в виде «перевернутого поезда»

Идея перевернутых поездов появились в Германии в конце 19 века. Ойген Ланген, инженер и предприниматель, работал над идеей подвесной железной дороги для перевозки грузов на своем сахарном заводе в Кельне. С развитием местной текстильной промышленности и увеличением городского населения вдоль реки Вуппер потребность в транспорте только возросла. Но традиционный железнодорожный транспорт был невозможен из-за длинной и извилистой речной долины. Тогда Ланген выдвинул свою идею, и началось строительство. Железнодорожная линия была открыта в 1901 году, император Вильгельм II вместе со своей женой Августой Викторией впервые отправились в путешествие на перевернутом поезде.

Источник: : rollingstockworld.ru, 16.04.2024

FreightCar America (FCA) планирует реализовать до 4,4 тыс. грузовых вагонов в 2024 году

Такой прогноз компания приводит в своей годовой финансовой отчетности. Так, FCA намерена нарастить реализацию на 33-47%, до 4-4,4 тыс. вагонов против 3 тыс. вагонов, которые были поставлены в 2023 г. (-5% к 2022). Кроме того, вагоностроитель ожидает роста выручки до 520 долл.– 572 млн долл.: в прошлом году она составила 358,1 млн долл., – 1,8% к 2022-му году.

Такие ожидания FCA связывает с завершением в феврале расширения мощностей завода в мексиканском Кастаньосе. Инвестиции в проект составили 34 млн долл., было создано 500 рабочих мест. Как заявил финансовый директор FCA Майк Риордан, сейчас на предприятии можно выпускать более 5 тыс. грузовых вагонов в год, что вдвое больше, чем в 2023 году.

В свою очередь, комментируя отрицательные результаты 2023 года, он отметил, что компания столкнулась с валютными колебаниями и перебоями поставок из-за закрытия границы между США и Мексикой в декабре.

Источник: rollingstockworld.ru, 15.04.2024

КТЖ ввели в эксплуатацию 44 новых пассажирских вагона производства ЗИКСТО

АО «Пассажирские перевозки» (входит в состав КТЖ) ввело в эксплуатацию на маршруте Кызылорда – Семей 44 пассажирских вагона локомотивной тяги: 29 купейных и 15 плацкартных. Новые вагоны будут эксплуатироваться в составе 12-вагонных поездов, в каждом из которых будет 6 купейных и 6 плацкартных вагонов. Все вагоны произведены казахстанской компанией АО «ЗИКСТО» на площадке в Петропавловске.

В 2023 году КТЖ подписали договор с АО «ЗИКСТО» на поставку 150 новых вагонов. В январе перевозчик сообщил о том, что в 2023 году завод поставил 94 новых пассажирских вагона, но в апреле уточнил, что вагонный парк пополнился только 88 новыми вагонами казахстанского производства. В первом полугодии 2024 года ожидается поставка еще 12 вагонов производства ЗИКСТО, которые будут работать на маршрутах Кызылорда – Семей и Алматы – Сарыагаш. В этом году КТЖ планируют согласовать с госорганами финансирование закупки еще 157 пассажирских вагонов производства ЗИКСТО.

Кроме контрактов с местным АО «ЗИКСТО», у КТЖ с 2022 года также действует договор на приобретение в 2025-2030 годах 537 пассажирских

вагонов Stadler. Вагоны по технологии Stadler будут изготавливаться на предприятии ТОО «Завод по строительству пассажирских вагонов» в Астане, где швейцарский концерн локализует производство подвижного состава до 35%. Предполагается, что в результате всех запланированных поставок нового подвижного состава к 2030 году средний возраст парка пассажирских вагонов КТЖ снизится с 18 до 13 лет.

Источник: t.me, 10.04.2024

Полувагон с применением высокопрочной стали прошел приемку

Полувагон с разгрузочными люками модели 12-6744 на тележках с осевой нагрузкой 25 т постройки «Объединенной Вагонной Компании» («ОВК») прошел приемочную комиссию, которая подтвердила его соответствие конструкторской и нормативной документации, а также готовность предприятия-изготовителя к выпуску установочной серии (рис. 4). Согласован комплекс мероприятий, необходимых для подконтрольной эксплуатации новых полувагонов. Получение сертификата соответствия ФБУ «Регистр сертификации на федеральном железнодорожном транспорте» ожидается во втором квартале 2024 г.



Рис. 4. Полувагон с разгрузочными люками модели 12-6744

В сварных конструкциях вагона впервые в российском железнодорожном машиностроении применен высокопрочный прокат из стали с гарантированным пределом текучести 420 МПа. Это позволило снизить массу его тары на 2 т при одновременном повышении до 77 т грузоподъемности и до 94 м³ объема кузова вагона. Увеличение на 10% погрузки позволит перевозить в поезде, сформированном из таких полувагонов, дополнительно до 550 т груза по сравнению с составом из типовых аналогов.

Опытный образец нового вагона был представлен на железнодорожном салоне техники и технологий «PRO//Движение.Экспо» в августе 2023 г.

Источник: zdmira.com, 15.04.2024

Два первых поезда для ВСМ «Москва – Петербург» заказали за 12 млрд руб

РЖД заказали первые два поезда для высокоскоростной железной дороги из Москвы в Санкт-Петербург. Об этом компания сообщила в своем телеграм-канале.

Изготовить высокоскоростные поезда должно предприятие «Уральские локомотивы». Стоимость контракта – 12 млрд руб. РЖД ждут поставку готовых к эксплуатации составов до конца марта 2028 года.

Для создания головных образцов РЖД предоставят производителю конструкторскую документацию. Эскизное проектирование уже завершено.

Планируется, что поезд будет состоять из восьми вагонов. Также предполагается возможность соединения двух поездов. Максимальная скорость электропоезда в эксплуатации составит 360 км/ч.

ВСМ протяженностью 679 км позволит добираться из Москвы до Санкт-Петербурга за 2 часа 15 минут с 16 остановками. Пассажиры смогут пользоваться ВСМ для поездок в Тверь (время в пути из столицы составит 39 минут), на Валдай (1 час 15 минут) и в Новгород (1 час 41 минута).

Проект строительства ВСМ разделен на два участка – Санкт-Петербург – Зеленоград и «выходы» из Москвы. Стоимость основной ветки оценивается в 1,75 трлн руб., она будет профинансирована по концессионной схеме, концессионером выступит уже созданная компания «ВСМ – Две столицы». Второй участок РЖД построят за счет собственной инвестпрограммы (221,5 млрд руб.).

Участниками концессионера будут РЖД, правительство Москвы, УК «Лидер», НПФ «Газфонд», регионы по пути следования ветки и грузоотправители, рассказали РБК два источника, знакомых с ходом обсуждения проекта. По данным одного из них, размер уставного капитала «ВСМ – Две столицы» по этой схеме должен составить 328,5 млрд руб.

Источник: rbc.ru, 15.04.2024

Спрос опережает: вагоностроительные заводы пока не готовы к быстрому предоставлению подвижного состава операторам

По наиболее востребованным видам подвижного состава контрактация открывается не ранее I-II кварталов 2025 года.

Ситуация, сложившаяся на сети РЖД в феврале, привела к повышенному спросу на подвижной состав, за исключением универсальных платформ и лесовозов. При этом вагоностроители остаются загруженными заказами. Часть операторов пересмотрела сроки и объемы поставок. Но это скорее отсрочки, чем отказы. Ведь при подвижках в получении партий вагонов освободившуюся нишу, как правило, занимают другие игроки, которые стоят в очереди.

По данным от лизинговых компаний, получить дополнительно новые вагоны в ближайшие 6-9 мес. можно только в этом случае. Все свободные окна у ведущих заводов заняты. По наиболее востребованным видам подвижного состава контрактация открывается не ранее I-II кварталов 2025 года. В результате лизингодатели столкнулись с риском возникновения тренда на временную заморозку лизинговых сделок в сегменте новых грузовых вагонов.

Источник: rzd-partner.ru, 15.04.2024

ГК КСК реализует масштабный проект локализации компонентов пассажирских вагонов

Россия: О проекте, реализуемом на металлозаготовительном производстве, ГК «Ключевые системы и компоненты» (ГК КСК) рассказала в новом выпуске корпоративного журнала.

Проект включает постановку в производство комплектующих для одноэтажных вагонов габарита Т (в РЖД ожидают их сертификации до конца 2024 года), наращивание выпуска вагонокомплектов для двухэтажных составов, а также полную локализацию комплектов профилей для двухэтажных кузовов, ранее закупаемых в Германии. По последнему направлению оборудование уже установлено в Торжке.

Инвестпроект включает суммарное финансирование на уровне 2,5 млрд руб. Из них 2 млрд руб. выделяется в виде льготного займа из Фонда развития промышленности: соответствующий контракт с дочерней «КСК Металлкомплект» был подписан в октябре-2023. Средства будут направляться на все технологические переделы, всего будет внедрено 175 единиц нового оборудования и создано 80 рабочих мест.

Источник: rollingstockworld.ru, 15.04.2024

Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов

Моторвагонный поезд BR 424 модернизирован для городской железной дороги Мюнхена (Германия)

В общей сложности будет модернизировано 16 поездов серии (BR) 424, что позволит увеличить парк городской железной дороги в Мюнхене на 3200 пассажирских мест. Первый из них введен в эксплуатацию в декабре 2023 г. Модернизация в первую очередь коснется дизайна интерьера, систем информирования пассажиров, оборудования светодиодного освещения и WLAN. Частично обновляются также технические компоненты подвижного состава. В табличном виде публикуются технические характеристики модернизированных поездов.

Источник: Elektrische Bahnen. – 2024. – № 1/2. – S. 65 (нем. яз.)

Моторвагонные поезда Mireo для Лейпцига и региона (Германия)

Компания Siemens Mobility поставит 75 моторвагонных поездов Mireo по самому крупному на сегодняшний день заказу такого типа стоимостью 500 млн евро для проекта Mitteldeutsches S-Bahn-Netz 2025+ (MDSB 2025plus). Заказ включает поставку 41 трехвагонного поезда Mireo для оператора Die Länderbahn (DLB) и 18 четырехвагонных поездов Mireo и 16 двухвагонных поездов Mireo Plus B с батарейным питанием для DB Regio.

Источник: Elektrische Bahnen. – 2024. – № 1/2. – S. 65 (нем. яз.)

Применение ультразвукового контроля методом фазированных решеток для дефектоскопии компонентов ходовой части подвижного состава (Япония)

Технология визуализации с использованием ультразвукового контроля методом фазированных решеток (PAUT – Phased Array Ultrasonic Testing) была применена для проверки состояния деталей тележки, нацеленной на сварные элементы рамы тележки и головки оси. В отношении рамы тележки подтверждены преимущества метода PAUT для обнаружения поверхностных дефектов на скошенных гранях, а также выяснено влияние толщины лакокрасочного слоя на выявление дефектов. Применение метода PAUT

к реальным раме тележки и головке оси показали высокую эффективность метода.

Источник: Quarterly Report of the RTRI. – 2024. – Vol. 65, № 1. – P. 1-8 (англ. яз.)

БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ

Железная дорога Norfolk Southern выплатит 600 млн долларов за крушение поезда в Огайо в 2023 г.

Железная дорога I класса Norfolk Southern (NS) заявила, что соглашение, если оно будет одобрено судом, урегулирует все претензии в радиусе 32 км от места крушения. Для жителей, которые захотят принять участие, претензии по травмам будут рассматриваться в радиусе 16 км от места схода с рельсов.

Официальные лица NS добавили, что частные лица и предприятия смогут использовать компенсацию по своему усмотрению, чтобы компенсировать негативные последствия железнодорожной аварии, которые могут включать расходы на медицинское обслуживание, восстановление разрушенного имущества или любые другие чистые коммерческие убытки. Железнодорожная компания хотела дать понять, что данная выплата не означает признания ответственности за аварию на железной дороге в Огайо в феврале 2023 г.

NS уже выплатила более 1,1 млрд долларов после крушения, в том числе 104 млн долларов в качестве прямой помощи населенному пункту Восточная Палестина и его жителям.

Сход поезда с рельсов в штате Огайо произошел в феврале 2023 г., когда поезд из 50 вагонов сошел с рельсов, что привело к массовому пожару (рис. 5).



Рис. 5. Место схода с рельсов

Источник: railwaypro.com, 10.04.2024 (англ. яз.)

Повышение безопасности перевозки опасных грузов обсудили в профильной рабочей группе ЕЭК ООН

Представители 26-ти государств приняли участие в очередной сессии Рабочей группы по перевозкам опасных грузов Комитета по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (WP.15). Российскую Федерацию на мероприятии представила делегация во главе с заместителем руководителя Росстандарта Александром Кузьминым.

WP.15 является рабочим органом по Европейскому соглашению о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ), принятого в Женеве в 1957 году. В сессиях Рабочей группы традиционно принимают участие делегации стран-участниц ДОПОГ, Европейской экономической комиссии, неправительственные организации и др. В соответствии с возложенными Правительством Российской Федерации полномочиями Росстандарт осуществляет функции компетентного органа, предусмотренного ДОПОГ при реализации ряда разделов Соглашения, касающихся автомобильных цистерн, многоэлементных газовых контейнеров, переносных цистерн и малых емкостей с газом.

В рамках сессии состоялось обсуждение вопросов повышения безопасности при транспортировке опасных грузов. В частности, участники обменялись мнениями по поводу редакции ДОПОГ, вступающей в силу 1 января 2025 года, рассмотрели вопросы, связанные с работой Совместного совещания в формате Соглашения международной морской перевозке опасных грузов (МПОГ)/ДОПОГ/ Европейского соглашения о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ), а также с внесением поправок в приложения А и В к ДОПОГ.

Также в рамках заседания были рассмотрены инициативы, связанные с применением задних противопожарных защитных устройств (ЗПЗУ) для транспортных средств, предназначенных для перевозки опасных грузов, и корректировке требований при перевозке опасных грузов 1 класса опасности по дорогам общего пользования на транспортных средствах с пониженным классом защищенности.

Источник: rst.gov.ru, 05.04.2024

РЖД заявили о 36 несовершеннолетних пострадавших на железной дороге за первый квартал года

Более 30 несовершеннолетних пострадали в первом квартале 2024 года на железной дороге, что на 63% больше, чем за аналогичный период прошлого года. Об этом сообщили РЖД в своем официальном Telegram-канале.

«Всего за первый квартал 2024 года на железной дороге пострадали по своей неосторожности 36 несовершеннолетних. Это на 63,6% больше, чем за тот же период прошлого года», – говорится в сообщении.

В РЖД напомнили о 17-летнем подростке-зацепере, который в прошлые выходные доехал зацепом на высокоскоростном поезде «Сапсан» из Москвы в Санкт-Петербург. «В этот раз ему повезло, но статистика неумолима: рано или поздно это приведет к серьезным травмам или смерти», – отметили в компании, напомнив, что поезд не может мгновенно затормозить, а машинист не видит полностью весь состав поезда во время движения.

Ранее сообщалось, что Московская межрегиональная и Северо-Западная транспортные прокуратуры проводят проверку инцидента с 17-летним подростком. В отношении нарушителя составлены административные протоколы по ч. 1 ст. 11.17 КоАП РФ (нарушение правил поведения граждан на железнодорожном транспорте) и по ч. 5 ст. 11.1 КоАП РФ (проход по железнодорожным путям в неполюженном месте).

Источник: tass.ru, 17.04.2024

Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов

Метод увеличения сцепления для поезда Shinkansen в условиях снегопада зимой (Япония)

При движении железнодорожного подвижного состава в условиях снегопада сила сцепления между рельсами и колесами меньше, чем в дождливую погоду. По этой причине в Японском научно-исследовательском институте железнодорожного транспорта (RTRI) был изучен метод увеличения коэффициента сцепления с упором на температуру и шероховатости поверхности катания колесных пар. С точки зрения минимизации изменений спецификации касательно улучшения материала исходного абразивного блока посредством комплексных стендовых испытаний был разработан новый абразивный блок. В ходе ходовых испытаний с использованием реального подвижного состава в зимних условиях был установлен оптимальный способ

эксплуатации устройства очистки контактной поверхности колеса. Разработанный метод способствует улучшению сцепления, в частности, увеличению шероховатости поверхности катания колесных пар, блокировке буксования колес в диапазоне высоких скоростей, а также уменьшению перегрева и повышению износостойкости.

Источник: Quarterly Report of the RTRI. – 2024. – Vol. 65, № 1. – P. 9-15 (англ. яз.)

Технические спецификации по интероперабельности (TSI) в области безопасности в железнодорожных тоннелях – внедрение изменений имплементационного регламента (ЕС) № 2019/776

С 2008 г. в Европе действуют единые требования безопасности для железнодорожных тоннелей, основанные на Технических спецификациях по интероперабельности «Безопасность в железнодорожных тоннелях» (TSI SRT, резолюция 2008/164/EG). TSI SRT были актуализированы поправками от 2019 г. на основе имплементационного регламента (EU) 2019/776. В публикации более подробно обсуждаются отдельные параметры, связанные с инфраструктурой, и возможности их практической реализации в инфраструктурной подсистеме.

Источник: Eisenbahntechnische Rundschau. – 2024. – № 3. – S. 32-36 (нем. яз.)

Метод выбора профиля рельса для уменьшения возникновения трещин на рабочей грани рельса (Япония)

Трещины на рабочей грани рельса (GCC – gauge corner cracking) возникают на наружном рельсе термообработанных рельсов в кривых участках пути радиусом от 600 до 800 м. Глубокое распространение GCC может привести к излому рельса. Поэтому очень важно предотвратить возникновение трещин для обеспечения безопасной эксплуатации железных дорог. Поскольку развитие износа рельсов тесно связано с характеристиками контакта колеса с рельсом, прогнозирование уровня износа рельсов становится сложным из-за разнообразия условий контакта. Целью данного исследования является изучение профиля поперечного сечения рельса, который является наиболее эффективным для подавления возникновения трещин на наружном рельсе в кривых участках пути, где появление GCC вызывает беспокойство.

Источник: Quarterly Report of the RTRI. – 2024. – Vol. 65, № 1. – P. 61-66 (англ. яз.)

Численный анализ местного размыва вокруг опор моста на основе трехмерных движений осадочных частиц (Япония)

В статье описывается численная модель, разработанная для моделирования потока и размыва вокруг опор моста. Поток моделируется методом крупных вихрей. Морфологические изменения русел рек рассчитываются путем сопоставления перемещения осадков с моделями подъема и отложения осадков. Перемещение осадков рассчитывается с помощью трехмерных уравнений импульса движения частиц осадков. Подъем и отложение осадков моделируются с помощью стохастических моделей с целью снижения вычислительных затрат. Численная модель была применена к локальному размыву вокруг вертикальной цилиндрической сваи в условиях чистой воды. Результаты хорошо согласуются с экспериментальными данными. Сделаны выводы.

Источник: Quarterly Report of the RTRI. – 2024. – Vol. 65, № 1. – P. 36-42 (англ. яз.)

ОРГАНИЗАЦИЯ ТРУДА, КАДРОВАЯ И СОЦИАЛЬНАЯ ПОЛИТИКА

Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов

Привлечение специалистов для железнодорожного сектора: магистерская программа в области инженерии железнодорожных систем в Рейнско-Вестфальском техническом университете Ахена (Германия)

Для решения проблемы нехватки квалифицированных кадров в секторе проектирования и машиностроения необходимо использовать различные подходы. Привлекательность обучения должна быть повышена. Однако из-за снижения количества молодежи в Германии в будущем для рынка труда будут готовиться все больше зарубежных студентов. Международные программы обучения в железнодорожной отрасли являются одним из способов решения проблемы нехватки квалифицированных кадров. Специальность «Railway Systems Engineering» в Рейнско-Вестфальском техническом университете Ахена (RWTH Aachen) является примером успешного внедрения международно-ориентированной учебной программы.

Источник: Eisenbahntechnische Rundschau. – 2024. – № 3. – S. 23-25 (нем. яз.)

ЦИФРОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

США: BNSF интегрирует технологии дополненной реальности в свои обучающие программы

Американская железная дорога первого класса BNSF в сотрудничестве с компанией-разработчиком программного обеспечения Roundtable Learning проводит работу по интеграции технологии виртуальной, дополненной и смешанной реальности в свои обучающие программы, предназначенные для специалистов, занимающихся ремонтом и техническим обслуживанием.

Протестированные симуляторы были разработаны специально для того, чтобы наглядно продемонстрировать критическую степень важности использования персональных средств защиты и повышения уровня осведомленности о существующих рисках.

Как отметил представитель руководства BNSF, проведение этой работы позволило не только вывести на новый уровень корпоративную систему обучения, ее результаты также будут способствовать повышению культуры безопасности в рамках всей железнодорожной отрасли.

Источник: railwaygazette.com, 13.04.2024 (англ. яз.)

Компания Uber расширяет возможности своей платформы

Компания Uber планирует расширить диапазон услуг. Уже к лету 2024 г. к многочисленным сервисам американской корпорации может добавиться возможность бронирования билетов на поезда и междугородние автобусы. Площадкой для эксперимента выбрана Великобритания. Сейчас компания ведет переговоры с операторами перевозок. Как только стороны договорятся, пользователи Uber смогут в приложении американской компании бронировать билеты на поезда и автобусы, курсирующие между городами Великобритании.

Если эксперимент будет признан успешным, то Uber расширит его, добавив возможность бронирования билетов на поезда, курсирующие между Великобританией и континентальной Европой, а также на самолеты. Позднее сервис может быть распространен и на другие страны мира. Как отмечает газета, более 40% поездок, совершаемых при помощи сервиса такси Uber, начинаются или завершаются вблизи автовокзалов, железнодорожных станций и аэропортов. Учитывая это, компания хочет сопровождать путешествующих граждан на всем протяжении их поездок — от заказа такси до вокзала или

аэропорта, бронирования билетов на поезд или самолет и до прибытия в конечную точку поездки на автомобиле Uber.

Источник: globalrailwayreview.com, 28.03.2024 (англ. яз.)

ИИ на железной дороге

«РЖД Цифровой» и Отраслевой центр разработки и внедрения информационных систем РЖД (ОЦРВ) рассказали об удивительных возможностях ИИ на железных дорогах. Искусственный интеллект активно участвует в множестве рабочих процессов, облегчая труд инженеров и сотрудников компании.

– Например, благодаря технологии компьютерного зрения, ИИ помогает инженерам по нормированию труда, освобождая до 40% времени, ранее затрачиваемого на просмотр длинных видеозаписей работ.

– ИИ изучает отраслевые документы и общается с сотрудниками, предоставляя информацию как письменно, так и устно, визуализируя свои ответы.

– Технологии компьютерного зрения активно используются для обработки видеопотока с камер наблюдения, анализируют движение транспорта и людей. При возникновении непредвиденных ситуаций система моментально оповещает сотрудников компании.

– ИИ успешно обнаруживает 97% дефектов на рельсах, что значительно облегчает работу специалистов по расшифровке дефектограмм и помогает им в принятии обоснованных решений.

«До внедрения ИИ-сервиса в корпоративную автоматизированную систему реализуется R&D цикл для изучения технологического процесса, сбора и анализа данных, подготовки обучающих датасетов, разработки и тестирования моделей и поиска наилучшей с точки зрения эффективности целевого процесса. Чтобы показать работу технологий, мы делаем демонстрационные прототипы», – рассказал заведующий лабораторией искусственного интеллекта Отраслевого центра разработки и внедрения информационных систем РЖД (ОЦРВ) Александр Любченко. Отраслевой центр разработки и внедрения информационных систем РЖД (ОЦРВ) играет ключевую роль в развитии и применении искусственного интеллекта компании. Специалисты данного подразделения постоянно ищут новые возможности для применения ИИ и уже реализовали несколько успешных проектов в промышленной сфере, что подтверждает их экспертность.

Источник: rzddigital.ru, 08.04.2024

Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов

Цифровое техобслуживание поездов как услуга

Компания Hitachi Rail является пионером в цифровизации технического обслуживания поездов. В этом году компания объявила о планах сделать еще один шаг навстречу изменениям подхода к техобслуживанию подвижного состава, предложив операторам цифровую трансформацию как услугу (DXaaS). За последние несколько лет производитель радикально изменил многие процессы на своем заводе по производству подвижного состава в Касадо в Японии. Компания считает, что многие новые процессы в равной степени применимы и к техническому обслуживанию поездов. Hitachi считает, что, применяя синергию между цифровыми технологиями, эксплуатационными технологиями и компонентами подвижного состава, можно ускорить графики технического обслуживания, максимизировать выгоду для операторов, а также избежать многих распространенных сбоев, основываясь на обширном опыте проб и ошибок компании.

Источник: International Railway Journal. – 2024. – № 4. – P. 31-32 (англ. яз.)

РЕСУРСОСБЕРЕЖЕНИЕ. АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ ИСТОЧНИКИ ЭНЕРГОРЕСУРСОВ

Newag участвует в тендере по поставке междугородних гибридных поездов для РКР Intercity (Польша)

Польский производитель Newag – единственный участник, подавший заявку на участие в тендере РКР Intercity на поставку 35 новых гибридных поездов. Тендер был объявлен в декабре 2023 г.

Стоимость предложения составляет 3,36 млрд польских злотых (786,1 млн евро), что на 585191 евро больше, чем сумма, выделенная РКР Intercity, и сейчас предложение проходит процедуру оценки.

Первый поезд будет передан оператору РКР Intercity через 30 месяцев после подписания контракта с производителем. Согласно заказу, подрядчик гарантирует техническое обслуживание транспортных средств в течение 10 лет, которое будет осуществляться при участии сотрудников оператора.

«Мы успешно реализуем стратегию развития подвижного состава, согласно которой к 2030 г. все транспортные средства в нашем парке подвижного состава будут новыми или модернизированными. Следующим

шагом в его реализации станет закупка 35 новых гибридных поездов, которые будут адаптированы для скорости не менее 160 км/ч на электрической тяге и 120 км/ч при движении с использованием двигателя внутреннего сгорания», – сказал Ярослав Онищук, член правления РКР Intercity.

Новые гибридные поезда будут рассчитаны на 178 посадочных мест, из которых 154 – во втором классе и 20 – в первом. Кроме того, они будут оборудованы 4 местами для людей с ограниченными возможностями и их сопровождающих и как минимум 8 велосипедными стойками.

Новые составы будут курсировать на внутренних междугородних маршрутах. Они будут оснащены системами ETCS, бортовой диагностикой, видеонаблюдением и пожарной сигнализацией. Поезда также будут оснащены GPS-передатчиками, а также системой измерения расхода топлива и энергии. Двигатели внутреннего сгорания поездов будут соответствовать самым современным стандартам по выбросам выхлопных газов.

Источник: railwaypro.com, 09.04.2024 (англ. яз.)

Водородный локомотив CRRC успешно завершил испытания с нагрузкой из 105 вагонов весом 10 тыс. тонн

CRRC Zhuzhou сообщила, что маневровый локомотив на водородном топливе, разработанный ею совместно с China Energy Group, успешно завершил второй этап испытаний с нагрузкой 10 тыс. тонн на станции Сидаолю железной дороги Бажун. Локомотив провез 105 вагонов модели С80 на расстояние 2 км с постоянной скоростью, расход топлива при этом составил 40 кг водорода.

Новый локомотив с гибридным вариантом тяги работает на водородных топливных элементах и литиевых батареях. Конструкционная скорость локомотива составляет 100 км/ч, а максимальная мощность – 2400 кВт (3260 л.с.). Максимальное стартовое тяговое усилие равно 560 кН. Локомотив рассчитан на буксировку до 10 тыс. тонн по прямому пути и 5 тыс. тонн по пути с уклоном 4‰.

В прошлом году CRRC представила Ningdong – первый водородный локомотив, преобразованный из тепловоза на дизельном топливе с двигателем внутреннего сгорания. В марте этого года CRRC также успешно завершила испытания своего первого водородного поезда.

Источник: techzd.ru, 11.04.2024

Росатом получил лицензию на производство ядерного топлива для «реактора будущего»

Ростехнадзор выдал Сибирскому химическому комбинату (АО «СХК», входит в Росатом) лицензию на эксплуатацию ядерной установки модуля по производству топлива для «реактора будущего» БРЕСТ-ОД-300. Этот модуль входит в Опытно-демонстрационный энергокомплекс (ОДЭК), который строится на площадке АО «СХК» в Северске.

ОДЭК – это кластер ядерных технологий будущего, который включает три взаимосвязанных объекта: модуль по производству (фабрикации/рефабрикации) смешанного нитридного уран-плутониевого ядерного топлива, энергоблок с инновационным реактором на быстрых нейтронах БРЕСТ-ОД-300, а также модуль по переработке облучённого топлива. Таким образом, впервые в мировой практике на одной площадке будут построены АЭС с «быстрым» реактором и пристанционный замкнутый ядерный топливный цикл, заявили в Росатоме.

Росатом начал тестовые испытания оборудования по производству инновационного ядерного топлива 25 марта 2024 года. Получение лицензии Ростехнадзора позволит перейти к следующему этапу испытаний: можно будет провести комплексные тесты оборудования всех производственных участков полной цепочки изготовления тепловыделяющих сборок БРЕСТ-ОД-300 с использованием обеднённого урана.

Для «быстрого» реактора БРЕСТ-ОД-300 в Росатоме было разработано инновационное смешанное плотное нитридное уран-плутониевое топливо. В его основе два ключевых компонента – обеднённый уран и плутоний, извлекаемый из облучённого ядерного топлива. Производство и внедрение такого топлива позволит увеличить ресурс атомных электростанций, утилизировать накопленные запасы обеднённого урана, перерабатывать облучённые элементы для производства свежего топлива вместо их хранения, а также радикально сократить образование ядерных отходов и их активность.

Источник: ixbt.com, 12.04.2024

Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов

Энергетическое моделирование для исследования вариантов безэмиссионной эксплуатации городской железной дороги Вайдхофена (Австрия)

Железнодорожный транспорт играет ключевую роль в достижении климатических целей. С одной стороны, речь идет о перемещении перевозок на железнодорожный транспорт, а с другой – о дальнейшей декарбонизации самой железнодорожной системы. В центре внимания здесь находятся региональные или второстепенные железные дороги, поскольку они часто по-прежнему работают на дизельной тяге и в то же время производят сравнительно высокие выбросы CO₂ на пассажиро-километр из-за более низкой степени использования мощности. При поиске подходящей технологии привода с нулевыми выбросами региональных или второстепенных железных дорог не существует универсального решения. Конкретные рамочные условия и требования железной дороги определяют, какой вариант с экономической и экологической точек зрения будет наиболее подходящим в течение всего срока службы подвижного состава и инфраструктуры – электрификация, частичная электрификация, эксплуатация подвижного состава с аккумуляторной тягой или с топливными элементами. Целью исследовательского проекта ZeNeBa (ZeroEmissionNebenbahn) была разработка вариантов решения, обеспечивающих эксплуатацию железных дорог второстепенного значения с учетом достижения в будущем экологической нейтральности. Исследование проводилось на примере эксплуатации городской железной дороги Вайдхофена-на-Йбсе (Use Case Citybahn Waidhofen an der Ybbs) для разработки научно обоснованных принципов и инструментов для выбора подвижного состава и инфраструктурных систем для эксплуатации без выбросов железных дорог второстепенного значения. В данной статье основное внимание уделяется результатам энергетического моделирования.

Источник: Eisenbahntechnische Rundschau. – 2024. – № 3. – S. 64-69 (нем. яз.)