



МОНИТОРИНГ

ЦНТИБ ОАО «РЖД»

**ОСНОВНЫЕ СОБЫТИЯ В ОБЛАСТИ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА**

№16/АПРЕЛЬ 2024

СОДЕРЖАНИЕ

ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА. ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ, РЕФОРМИРОВАНИЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ	5
Путин: модернизация БАМа и Транссиба имеет огромное значение для суверенитета РФ	5
Путин заявил о готовности РФ предложить партнерам по модернизации БАМа выход на рынки Азии	5
Решения по третьему этапу модернизации БАМа приняли, заявил Хуснуллин	6
РЖД ищут новые решения	8
В Москве обсудили перспективы развития производства подшипниковой продукции.....	9
ЭКОНОМИКА, УПРАВЛЕНИЕ, ПЛАНИРОВАНИЕ, ТАРИФНАЯ ПОЛИТИКА.....	10
NS продаст убыточную немецкую компанию Abellio (Нидерланды).....	10
Минтранс сверстал предварительные параметры бюджета нового нацпроекта по развитию транспортной инфраструктуры	11
В России упростили подтверждение нулевого НДС при международных перевозках	15
Глава Минтранса назвал БАМ серьезным конкурентным преимуществом России.....	15
Раскрыта стоимость проезда по железнодорожной магистрали Москва – Петербург.....	16
«Трансмашхолдинг» (ТМХ) планирует инвестировать 35 млрд руб. в перевооружение и реконструкцию производств	17
«Лугамаш» намерен реализовать продукцию на 2 млрд рублей в 2024 году	17
ВОСТОЧНЫЙ ПОЛИГОН. СТРОИТЕЛЬСТВО И ИНВЕСТИЦИИ.....	18
Новые разработки ВНИИЖТ для модернизации Восточного полигона	18
И вновь продолжаем про БАМ	19
Строим без остановки	20
Построили разъезд 2855 км на перегоне Тунгала – Камнега на БАМе в Амурской области	20
РЖД открыли движение поездов по новой двухпутной вставке на перегоне Пурикан - Муртыгит	21
ТРАНСПОРТНЫЙ ПОЛИГОН «СЕВЕР-ЮГ». СТРОИТЕЛЬСТВО, РАЗВИТИЕ И ИНВЕСТИЦИИ	21
Россия заинтересована в коридоре «Север-Юг».....	21
Что сдерживает развитие международного транспортного коридора «Север-Юг».....	22
Алиев рассказал о новом проекте с Россией в рамках коридора «Север - Юг»	23
Савельев спрогнозировал грузопоток по коридору «Север-Юг».....	23
ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ИНТЕРМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ГРУЗОВАЯ И КОММЕРЧЕСКАЯ РАБОТА	24
Первый поезд по маршруту МТК «Север - Юг» отправили из Вологды в Иран.....	28
Узбекистан и РФ намерены продолжить налаживание прямых поставок агропродукции	29

ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ВОКЗАЛЫ. ТРАНСПОРТНО-ПЕРЕСАДОЧНЫЕ УЗЛЫ	33
Австрия: ÖBB начала подготовку к реализации проекта, предусматривающего модернизацию всех станций на линии Верндорф – Шпильфельд-Штрасс.....	33
Великобритания: компания-оператор Northern Trains на 6 станциях начала использовать для информирования пассажиров языковую программу Макатон	34
В первом квартале железные дороги Китая перевезли более миллиарда пассажиров	34
В ЛНР заработали пункты продажи электронных билетов на поезда дальнего следования.....	35
На Калининградской железной дороге запустили аудиогид о станциях по пути следования.....	36
РЖД планируют втрое увеличить туристический пассажиропоток к 2030 году.....	38
ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ	38
Ramkrishna Forgings получила заказ на производство 1000 рам тележек для поездов Vande Bharat	38
Камбоджа закупила у Японии подержанные дизель-поезда KiNa.....	39
Инженеры ищут способы повысить безопасность и прочность роликовых подшипников железнодорожных вагонов	40
В Иране готовы строить грузовые вагоны европейского стандарта.....	41
На юго-востоке Казахстана откроют завод по производству аккумуляторных батарей для локомотивов.....	42
«Объединенная Вагонная Компания» и узбекская компания Railway Transport Engineering подписали соглашение о создании сервисных центров по обслуживанию грузовых вагонов.....	43
Завод НовоТехРейл в Новозыбкове запустил серийное производство крытых вагонов.....	43
Слишком частые поломки локомотивов в России объяснили.....	44
«Трансмашхолдинг в соответствии с техническими требованиями РЖД разрабатывает асинхронные локомотивы для Восточного полигона.....	45
БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ.....	46
Робот Spot инспектирует оси колесных пар грузовых вагонов оператора DB Cargo	46
ТВЕМА выиграла тендер на поставку бортовых диагностических систем для метрополитена Мумбаи	47
Дизель-поезд Pesa попал в аварию в первый день обкатки в Гане	47
Инновационные алгоритмы безопасности для мониторинга железнодорожных платформ	48
Специалисты Дивизиона ЖАТ ГК 1520 (входит в Нацпроектстрой) оснастили комплексной системой киберзащиты станцию Пермь-Сортировочная	49
ОРГАНИЗАЦИЯ ТРУДА, КАДРОВАЯ И СОЦИАЛЬНАЯ ПОЛИТИКА.....	49
Церемония гашения марки в честь 50-летия БАМа прошла в Иркутской области.....	50

ЦИФРОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ.....	51
Великобритания: инновационная технология нательных сенсоров будет использоваться для повышения безопасности путевых рабочих	51
ALLRAIL: для успеха в конкурентной борьбе железным дорогам необходимо создать эффективную цифровую систему бронирования для мультимодальных путешествий.....	52
Минпромторг прорабатывает создание единой базы цифровых паспортов промышленной продукции.....	53
НИИАС готовит к выходу на сеть робототехнические комплексы для производства литых деталей и для расцепки вагонов	53
Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов	55
Цифровая трансформация в железнодорожном строительстве: потенциал цифрового планирования этапов и процессов строительства.....	55
РЕСУРСОСБЕРЕЖЕНИЕ. АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ ИСТОЧНИКИ ЭНЕРГОРЕСУРСОВ	55
Водородный поезд CAF получил разрешение на эксплуатацию в Португалии	55

ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА. ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ, РЕФОРМИРОВАНИЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

Путин: модернизация БАМа и Транссиба имеет огромное значение для суверенитета РФ

Президент России Владимир Путин заявил, что модернизация БАМа и Транссиба, развитие Восточного полигона имеют огромное значение для политического и экономического суверенитета РФ.

«На базе передовых технологий намерены реализовать план ускоренной модернизации БАМа и Транссиба, развития всего Восточного Полигона железных дорог. Реализация этих планов имеет огромное значение и для укрепления связанности нашей страны, для укрепления политического и экономического», – сказал президент на встрече с ветеранами.

Источник: ria.ru, 22.04.2024

Путин заявил о готовности РФ предложить партнерам по модернизации БАМа выход на рынки Азии

Партнеры России по модернизации Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей могут получить выход на растущие рынки Восточной Азии. Об этом заявил президент РФ Владимир Путин, вместе с азербайджанским коллегой Ильхамом Алиевым встречаясь с ветеранами-строителями БАМа.

«Готовы предложить нашим партнерам выход на быстро растущие рынки Азиатско-Тихоокеанского региона. Для этого на базе передовых технологий намерены реализовать планы ускоренной модернизации БАМа, Транссиба, развития всего восточного полигона железных дорог», – сказал российский президент.

«Реализация этих планов имеет огромное значение и для укрепления связанности нашей страны, для нашего политического и экономического суверенитета», – добавил Путин.

Источник: tass.ru, 22.04.2024

Решения по третьему этапу модернизации БАМа приняли, заявил Хуснуллин

Все решения по третьему этапу модернизации Байкало-Амурской магистрали приняты, он подразумевает увеличение провозной способности до 270 миллионов тонн, сообщил журналистам вице-премьер РФ Марат Хуснуллин.

Зампред правительства в понедельник принимал участие во встрече президентов России и Азербайджана Владимира Путина и Ильхама Алиева с ветеранами-строителями и работниками БАМа.

«Я могу отметить, что у нас приняты все решения по строительству третьего этапа. Третий этап подразумевает, что мы в конечном итоге будем провозить 270 миллионов тонн по БАМу», – рассказал Хуснуллин.

Он отметил, что по итогам 2023 года провозная способность достигла 173 миллионов тонн.

«В этом году у нас должны закончиться уже основные работы по второму этапу, дойти до провозной способности 180 миллионов тонн и развернуть стройку – в этом году порядка 33 тысяч строителей, чтобы уже выйти полноценно на третий этап», – добавил вице-премьер.

Ранее в марте РЖД сообщили, что приступают к реализации третьего этапа развития Восточного полигона. Компания и ГК Бамтоннельстрой-Мост заключили договоры генподряда на строительство на БАМе второго Северомуйского, второго Кодарского и второго Кузнецовского тоннелей, а также нового железнодорожного моста через реку Амур в Комсомольске-на-Амуре. Вторые Северомуйский и Кузнецовский тоннели планируется построить до конца 2032 года.

Источник: ria.ru, 22.04.2024

Россия готова помочь электрифицировать железную дорогу Туркмении

Заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Вячеслав Павловский на полях конференции гендиректоров железных дорог стран-членов Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД) в Ашхабаде сообщил, что российское железнодорожное ведомство готово помочь Туркмении в электрификации железной дороги. Он отметил динамичное сотрудничество между Российскими и Туркменскими железными дорогами.

В качестве примера было приведено подписание руководителями ОАО «РЖД» Олегом Белозёровым и Агентства «Туркмендемиреллары»

(Туркменские железные дороги) Азатом Атамурадовым Программы развития сотрудничества на 2023-2025 годы.

Павловский отметил, что «в рамках реализации данного документа совместными усилиями развивается контейнерный сервис по восточному маршруту МТК «Север-Юг», а в конце января 2024 г. на постоянной основе открыто движение контейнерных поездов через туркмено-иранский погранпереход Акяйла – Инче-Бурун.

«В части инфраструктурных проектов российская сторона готова оказать содействие в электрификации железнодорожной инфраструктуры по ключевому направлению от Туркменбаши (бывший Красноводск) до Туркменабада (бывший Чарджоу) и готова предложить комплексный подход в части создания нормативной правовой базы по электрификации и обучению персонала. Также договорились с туркменской стороной по вопросу реконструкции вагоноремонтного завода в городе Гызыларбате», – подчеркнул замгендиректора ОАО «РЖД».

Все ключевые решения согласованы, ожидаем в самое ближайшее время начала работы по реализации проекта, добавил он.

Источник: Iprime.ru, 20.04.2024

Рассказали о резервах для увеличения грузоперевозок по сети ОАО «РЖД»

На транспортно-логистической конференции PRO//Движение.Урал в Екатеринбурге обсудили проблему избыточного парка вагонов на сети и предложили варианты для более эффективного использования инфраструктуры.

Заместитель генерального директора ОАО «РЖД» – начальник Центральной дирекции управления движением Михаил Глазков призвал использовать все возможности для вывоза экспортных грузов, в том числе по альтернативным маршрутам. В частности, речь идёт о наращивании перевозок через Казахстан и в южном направлении, в том числе по транспортному коридору «Север-Юг».

Сегодня парк грузовых вагонов на сети ОАО «РЖД» превышает 1,3 млн вагонов, из них 238 тыс. единиц – профицитные, исходя из имеющейся грузовой базы. В итоге вагон только 19% времени находится в движении, а в остальном ожидает своей очереди на погрузку или выгрузку.

Эффективным технологическим решением для увеличения провозных способностей железных дорог является формирование поездов повышенной длины – до 140 вагонов. Это позволяет ускорить продвижение вагонопотоков,

сокращать эксплуатационные расходы, повышать эффективность работы тягового подвижного состава, – отметил Михаил Глазков.

По мнению заместителя генерального директора ОАО «РЖД» – начальника Центра фирменного транспортного обслуживания Алексея Шило, необходимо повысить ответственность грузоотправителей за предоставление в заявках неверной информации по грузовой базе. Это не только существенно осложняет работу ОАО «РЖД», но и ущемляет интересы других грузоотправителей, которые планируют отгрузку, не завышая свои объёмы.

Источник: rollingstockworld.ru, 23.04.2024

РЖД ищут новые решения

ОАО «РЖД» совместно с Агентством инноваций Москвы (АИМ) и фондом «Транспортные инновации Москвы» начинает поиск перспективных решений для реализации их на сети железных дорог.

В сотрудничестве с Департаментом предпринимательства и инновационного развития города Москвы ОАО «РЖД» запускает формат совместного рассмотрения инновационных проектов. Для холдинга будут отобраны передовые решения в рамках Программы пилотного тестирования инноваций АИМ.

Одно из первых совместных мероприятий по оценке предварительно подобранных проектов состоялось 19 апреля. «За 10 лет работы команда АИМ сформировала экосистему проектов, благодаря чему к нам можно прийти с идеей стартапа и выйти с готовым продуктом и крупными заказами. Мероприятие, которое проводим совместно с компанией «РЖД», – наглядный пример такого подхода, – рассказала заместитель руководителя АИМ Анна Чунина. – По запросу РЖД мы отобрали 12 технологических компаний из области экологии и транспорта, которые прошли экспертизу на инновационность, были участниками наших проектов и показали хорошие результаты. Благодаря этому стартапы получили возможность выйти напрямую к крупной корпорации, а РЖД – выбрать технологии, которые помогут компании обеспечить еще больший комфорт как для пассажиров и грузоперевозчиков, так и для сотрудников».

Функциональными заказчиками инноваций от ОАО «РЖД» стали Центральная дирекция по управлению терминально-складским комплексом, Центральная дирекция закупок и снабжения, Дирекция железнодорожных вокзалов и Центр управления автотранспортом.

Компании-разработчики, чьи решения заинтересуют экспертов компании, смогут претендовать на грант АИМ до 2 млн руб. для пилотного внедрения своих инноваций на инфраструктуре ОАО «РЖД», а также на меры поддержки инновационного развития холдинга и партнеров.

Источник: gudok.ru, 22.04.2024

В Москве обсудили перспективы развития производства подшипниковой продукции

Состоялось первое собрание членов Союза производителей подшипников (СПП).

СПП создан в январе 2024 года. Объединяет российские заводы – производителей подшипников полного цикла (ООО «ЗПП» г. Томск, ООО «ЗПП» г. Самара, ООО «АПЗ-20», Группа «Вектор» (ООО «ОК-Лоза», ООО «ГПЗ-2», ООО «10-ГПЗ»), ООО «СВПЗ», ООО «ШЗПИ», Группа компаний ЕПК, ООО «ТЕК-КОМ Производство», ЗАО «Вологодский подшипниковый завод»).

В мероприятии приняли участие заместитель Министра промышленности и торговли Российской Федерации Альберт Каримов и заместитель Руководителя Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии Александр Кузьмин.

«На сегодняшний день на отечественных производителях подшипников лежит ответственная задача по обеспечению такими комплектующими всех отраслей машиностроения. По итогам прошлого года российским предприятиям уже удалось нарастить объёмы производства более чем на 20%, до 37 млн штук, а также дополнительно трудоустроить более 1,1 тыс. специалистов. Рассчитываем, что работа в рамках единого Союза позволит нашим производителям аккумулировать усилия для решения задач по дальнейшему развитию отрасли, расширению выпускаемой номенклатуры и обеспечению внутреннего спроса», – отметил замглавы Минпромторга России Альберт Каримов.

«Консолидация совместных усилий в сегодняшних условиях является необходимым фактором для достижения единых целей по развитию отрасли в целом, по борьбе с фальсифицированной продукцией на рынке и совершенствованию нормативной правовой и технической базы. Важнейшее значение для эффективной работы отрасли имеет развитие единой системы стандартизации, а также поиск путей по устранению причин и условий,

препятствующих развитию отрасли», – рассказал заместитель руководителя Росстандарта Александр Кузьмин.

В рамках мероприятия участники обсудили концепцию Стратегии развития подшипниковой промышленности на период до 2035 года, которая будет отражать согласованные меры для решения задачи по импортозамещению на российском рынке подшипников, в том числе, в части применения мер технического регулирования.

Ещё одной важной темой мероприятия стало рассмотрение вопросов развития стандартизации подшипниковой продукции. Работа в этом направлении является фундаментом для обеспечения качества и безопасности механизмов, узлов и агрегатов машин.

«У нас появилась площадка для выработки решений, поддерживаемых всей отраслью. Уверен, что Министерство промышленности и торговли Российской Федерации будет и дальше с вниманием относиться к нашим предложениям, что позволит реализовать задачу по усилению позиций отечественных подшипников на российском рынке», – отметил председатель Союза производителей подшипников Алексей Кулешов.

Источник: minpromtorg.gov.ru, 18.04.2024

ЭКОНОМИКА, УПРАВЛЕНИЕ, ПЛАНИРОВАНИЕ, ТАРИФНАЯ ПОЛИТИКА

NS продаст убыточную немецкую компанию Abellio (Нидерланды)

Голландская железнодорожная компания NS продаст свою дочернюю компанию Abellio Germany немецкой железнодорожной компании VeNEX, что знаменует для NS окончание владения зарубежными активами. Компания хочет сосредоточиться на голландских пассажирах для внутренних и международных железнодорожных перевозок.

По заявлению компании, несколько лет назад NS решила, что зарубежная деятельность не должна быть частью основной деятельности. Именно поэтому британская дочерняя компания NS, Abellio UK, была продана британскому руководству в 2023 г. С продажей активов в Германии NS прекратит свою зарубежную деятельность, которая велась свыше 20 лет.

Цена продажи не была объявлена. За последние 20 лет Abellio получила чистый убыток в размере 260 млн евро, включая операции в Великобритании, которые принесли прибыль.

Продажа Abellio UK положила конец присутствию голландской железнодорожной компании в Великобритании, где она работала с 2003 г.

Ранее NS заявляла, что хочет продолжать работать в Германии, поскольку эта деятельность имеет «стратегическое значение», которое заключалось в трансграничных поездках между Нидерландами и Германией.

По словам финансового директора NS Анжелики Магьелс, когда 20 лет назад компания NS впервые вышла на зарубежный рынок, причина заключалась в том, что мы хотели подготовиться к меняющемуся европейскому железнодорожному рынку. В последние несколько лет необходимость в этом снизилась, что заставило нас пересмотреть нашу деятельность. Различные события, включая пандемия Covid-19, заставили нас убедиться в том, что наша остающаяся зарубежная деятельность приносит недостаточный вклад.

Abellio Germany управляет тремя железнодорожными концессиями в восьми землях, в которых работают в общей сложности 1600 сотрудников. Дочерняя компания также владеет клининговой и охранной компанией PTS. Годовой оборот Abellio составляет более 400 млн евро. Штаб-квартира Abellio Germany находится в Берлине

Источник: nltimes.nl, 23.04.2024 (англ. яз.)

Минтранс сверстал предварительные параметры бюджета нового нацпроекта по развитию транспортной инфраструктуры

Общий объем финансирования будущего национального проекта «Развитие транспортной инфраструктуры» предварительно оценивается в 10,2 трлн руб. на период 2025-2030 годов. Это следует из презентации Минтранса, представленной 16 апреля на заседании рабочей группы Госсовета по направлению «транспорт», с которой ознакомился РБК. Обсуждение именно таких параметров из документа подтвердили и два участника заседания.

Новый нацпроект разрабатывается на замену завершающимся в этом году проектам «Безопасные и качественные автомобильные дороги» (БКД) и Комплексному плану модернизации инфраструктуры (КПМИ), объясняли в январе первый вице-премьер Андрей Белоусов и глава Минтранса Виталий Савельев. Новый документ призван решить задачи «изменения транспортных грузопотоков, связанных с санкциями, и обеспечить быстрорастущий объем пассажирских перевозок по стране». При этом должен измениться принцип работы: если ранее «шли по пути экстенсивного развития (что привело к росту капиталоемкости, а также к ущербу поддержания состояния уже действующей

инфраструктуры), то теперь в основу ляжет транспортно-экономический баланс единой опорной транспортной сети», заявлял тогда Белоусов.

Чиновники анонсировали, что «уже летом этот национальный проект должен быть сверстан».

Из общего бюджета в 10,2 трлн рублей в период 2025-2030 годов будет направлено:

- 4,3 трлн – на инфраструктуру сети железных дорог (Восточный полигон, выходы к портам, коридор «Север-Юг»);
- 2,8 трлн – на развитие сети автомобильных дорог;
- 1,7 трлн – на ВСМ;(высокоскоростная жд-магистраль);
- 347 млрд – на реконструкцию и строительство аэродромов и аэропортов;
- 345 млрд – на электрички Центрального транспортного узла;
- 332,8 млрд – на стройки в морских портах;
- 121 млрд - на сеть внутренних водных путей;
- 150 млрд – на расширение погранпунктов.

Предполагается, что из 10,2 трлн руб. из федерального бюджета будет выделено 3,46 трлн руб., остальное предполагается привлечь из внебюджетных источников. На текущий момент отраслевыми документами уже предусмотрено 2,97 трлн руб. бюджетных средств, дополнительно необходимо будет изыскать еще 488,5 млрд руб., следует из материалов.

Весь нацпроект разделен на восемь инфраструктурных федеральных проектов, отдельными блоками пойдут мероприятия по цифровизации отрасли и подготовке кадров, а также блок «процессных мероприятий» (информационное сопровождение и системы мониторинга). Финансирование последних потребует еще 2,5 млрд руб. (дополнительно к 10 трлн руб.).

Наиболее дорогостоящими федпроектами будут развитие инфраструктуры опорной сети железных дорог (расширение Восточного полигона, выходы к портам Азово-Черноморского и Северо-Западного бассейнов, коридор Север-Юг) и сети автомобильных дорог. На железнодорожную инфраструктуру необходимо более 4,3 трлн руб. за шесть лет, причем 4,27 трлн руб. планируется обеспечить за счет внебюджетных источников. Автодорожные проекты оценены в 2,8 трлн руб., из которых 2,7 трлн руб. должно быть профинансировано из бюджета.

Третьим по объему финансирования – 1,7 трлн руб. – станет проект развития высокоскоростных железнодорожных магистралей. Отдельно выделен блок по развитию железнодорожной инфраструктуры в Центральном транспортном узле (345 млрд руб.), на реконструкцию аэродромов и аэровокзалов направят 347,6 млрд руб., на морские порты – 332,8 млрд руб.

Также предусмотрены мероприятия по развитию опорной сети внутренних водных путей и пунктов пропуска через госграницу.

Как указывают источники РБК, параметры нацпроекта еще не окончательные. Критике на заседании рабочей группе подверглось, например, отсутствие в нем раздела по развитию общественного транспорта.

В Минтрансе отказались от комментариев. Глава Бурятии и председатель комиссии Госсовета по транспорту Алексей Цыденов тоже не стал обсуждать предварительные параметры будущего нацпроекта.

Железнодорожная инфраструктура

Большая часть финансирования будет направлена на модернизацию опорной сети железных дорог – Восточного полигона, подходов к портам Азово-Черноморского и Северо-Западного бассейнов, а также инфраструктуру в границах международного транспортного коридора (МТК) Север-Юг (всего включает три маршрута: Западный – через Дагестан автомобильным и железнодорожным транспортом, Транскаспийский – через Каспийское море морским и речным транспортом по Волге в порты Ирана и Туркмении, Восточный – через Казахстан и Туркмению автомобильным и железнодорожным транспортом).

В марте глава РЖД Олег Белозёров заявил о планах холдинга модернизировать подходы к портам Северо-Запада, благодаря чему провозная мощность должна возрасти до 220 млн т с исходных 74,4 млн т. Планируется также обновление инфраструктуры на южном и дальневосточном направлениях – до 152 млн т (+27 млн т) и 210 млн т (+37 млн т) соответственно. В итоге среднегодовые темпы роста объема грузоперевозок составят более 2%, контейнерные перевозки увеличатся на треть, до 10 млн TEU, прогнозируют в РЖД.

На эти цели нацпроектом заложено 886 млрд руб. для северо-западного направления и 639,9 млрд руб. – южного. На развитие Восточного полигона направят почти 2,8 трлн руб., следует из прогноза Минтранса.

По итогам первого квартала 2024-го погрузка РЖД снизилась на 3,1%, во многом из-за сокращения спроса на перевозки экспортного угля в направлении Азово-Черноморского бассейна (в начале года угольный терминал ОТЭКО в Тамани практически не получал заявки на перевалку в связи с высокими ставками на свои услуги, впоследствии грузоотправители и вовсе объявили бойкот стивидору), объясняли в компании. В конце марта Андрей Белоусов поручил определить причины и найти способы улучшения ситуации.

Инвестиции в проект строительства ВСМ Москва – Санкт-Петербург до 2030 года составят 1,7 трлн руб. В 2027 году в тестовом режиме планируется

запустить 127 км трассы до Твери, основное движение откроется в 2028-м. Общая протяженность маршрута составит 679 км, строительство магистрали разделено на два участка – основной Санкт-Петербург – Зеленоград (стоимость ветки оценивается в 1,75 трлн руб., она будет профинансирована по концессионной схеме) и «выходы» из Москвы (221,5 млрд руб. за счет инвестпрограммы РЖД). В 2025 году по поручению президента проект получит не менее 300 млрд руб. из Фонда национального благосостояния (ФНБ). Ожидается, что ежегодно ВСМ будут пользоваться не менее 23 млн человек.

Пассажиропоток ЦТУ (сеть скоростных электричек, которые свяжут Москву с Тульской, Калужской, Владимирской, Ивановской и другими областями, сейчас работают как московские диаметры) к 2030 году вырастет до 850 млн человек (в 2024 году он составит 813,4 млн человек), на его развитие нацпроектом предусмотрено 345,2 млрд руб. и 701,5 млрд руб. с привлечением средств региональных бюджетов.

Объемы финансируемая в целом сопоставимы с прогнозами по КППМИ и БКД в момент их запуска: до них за шесть лет (2019-2024 годы) планировали довести 11,1 трлн руб., из которых 3,46 трлн руб. предполагались из внебюджетных источников, напоминает Александра Галактионова, гендиректор исследовательской компании Sherpa Group. То есть доля внебюджетных средств составляла 31%. «Но сейчас в предварительном бюджете нацпроекта «Транспорт» иное распределение: на внебюджетные источники предполагается около 66% средств. Исполнение внебюджетных расходов, как правило, не показывается, поэтому неизвестно, сколько из них на самом деле дойдет до мероприятий нового нацпроекта», – комментирует она. При этом фактические суммарные расходы федерального бюджета за 2019-2024 годы на комплексный план и БКД составят 4,16 трлн руб., прогнозирует она. «На мероприятия нового нацпроекта, по-видимому, планируют направить на 17% меньше федеральных средств (3,46 трлн руб.), чем фактически потрачено в 2019-2024 годах. С учетом роста стоимости строительства за эти годы это выглядит снижением реальных вложений в инфраструктуру из бюджета в целом», – отмечает эксперт.

Гендиректор «INFOLine-Аналитики» Михаил Бурмистров отмечает, что объемы инвестиций в последней версии нацпроекта выросли благодаря добавлению новых проектов и расширению расходов на автомобильные дороги. Эксперт указывает, что ключевым вызовом станет дефицит персонала. «Финансирование проектов будет вестись в том числе с привлечением крупных госбанков, которые в 2023 году получили рекордную прибыль и имеют достаточный объем средств.», – добавил он.

В России упростили подтверждение нулевого НДС при международных перевозках

Президент России Владимир Путин подписал закон, упрощающий документальное подтверждение нулевой ставки НДС при международных перевозках товаров.

Соответствующий документ размещен на сайте официального опубликования правовых актов.

Закон направлен на упрощение ведения бизнеса в рамках реализации механизмов «Трансформация делового климата» и «Экспорт товаров и услуг».

С 1 апреля 2025 года при международной перевозке товаров железнодорожным транспортом вместо копий перевозочных документов с отметками таможенных органов в налоговые органы будет предоставляться реестр сведений из перевозочных документов.

Одновременно упрощается процедура подтверждения нулевой ставки НДС при оказании услуг международной перевозки товаров автотранспортом и транспортно-экспедиционных услуг при организации такой перевозки. Для этого также исключается требование о наличии отметок таможенных органов на сопроводительных документах.

При этом нулевая ставка НДС при международных перевозках не будет применяться в отношении перевозки товара и связанных с этим транспортно-экспедиционных услуг при сочетании двух условий. Во-первых, перевозка осуществляется только между пунктами на территории РФ; во-вторых, организации или ИП, оказывающие соответствующие услуги, не фигурируют в качестве одного из перевозчиков в документах, подтверждающих ввоз/вывоз товаров за пределы России.

Закон вступает в силу через месяц после официального опубликования, но не ранее 1-го числа очередного налогового периода по НДС, за исключением положений, для которых установлен иной срок.

Источник: Iprime.ru, 22.04.2024

Глава Минтранса назвал БАМ серьезным конкурентным преимуществом России

Существование Байкало-Амурской магистрали (БАМ) – это большое конкурентное преимущество России, заявил глава Минтранса Виталий Савельев.

Министр принимал участие во встрече президентов РФ и Азербайджана Владимира Путина и Ильхама Алиева с ветеранами – строителями и работниками БАМа.

«Безусловно, то, что у нас с вами есть Байкало-Амурская магистраль, это большое конкурентное преимущество. При том, что у нас сейчас закрыты границы на Запад, движение на Восток по восточному коридору, конечно, обеспечивается за счет Восточного полигона, который образован двумя дорогами – БАМом и Транссибом», – сказал Савельев журналистам по итогам встречи.

Он отметил, что многие грузоперевозки в этих условиях были переориентированы на это направление. «Это довольно серьезное преимущество, которое мы используем. Сейчас многие грузы были переориентированы. И фактически мы сейчас работаем в этом направлении, развивая БАМ. На днях принято решение о строительстве третьей очереди БАМа», – добавил министр.

РЖД в настоящее время реализуют второй этап развития Восточного полигона, в который входят БАМ и Транссиб, стоимостью 1,1 трлн рублей. Он рассчитан до 2024 года и предусматривает увеличение провозной способности до 180 млн тонн (в 2022 году – 158 млн тонн, в 2023 году – 173 млн тонн). РЖД ведут предпроектные работы и по третьему этапу.

Источник: tass.ru, 22.04.2024

Раскрыта стоимость проезда по железнодорожной магистрали Москва – Петербург

Прогнозная стоимость билета по высокоскоростной железнодорожной магистрали (ВСМ) Москва – Санкт-Петербург составит 8,9 тысячи рублей. Информацию об этом, ссылаясь на стратегическую сессию по ВСМ, раскрыла «Фонтанка».

Указанная сумма – цена проезда из одной столицы в другую из расчета на 2028 год, когда мегапроект должны будут запустить. Добраться из Санкт-Петербурга в Великий Новгород удастся за 1,8 тысячи рублей, а из Твери в Санкт-Петербург – за 7,6 тысячи рублей. Предполагается, что к 2030 году полная стоимость проезда вырастет практически до 10 тысяч рублей. К тому времени билет на «Сапсан» будет стоить примерно шесть тысяч рублей, а на самолет – около 4,5 тысячи.

Согласно результатам опроса россиян, 34% граждан готовы пользоваться ВСМ, если билет будет стоить от 6 до 10 тысяч рублей, 29% – от 4 до 6 тысяч,

16% – от 2 до 4 тысяч, а еще 15% устроит цена выше 10 тысяч. Вместе с тем рассматриваются различные варианты абонемента на проезд – с пересадкой на другие виды общественного транспорта либо без них.

Ранее в апреле стало известно, что первые поезда для высокоскоростной магистрали Москва – Петербург построят за 12 миллиардов рублей.

Источник: lenta.ru, 19.04.2024

«Трансмашхолдинг» (ТМХ) планирует инвестировать 35 млрд руб. в перевооружение и реконструкцию производств

Об этом сообщил гендиректор «ТМХ Технологии» Алексей Сапунков. «В 2024 году при поддержке Фонда развития промышленности объем инвестиций ожидается на уровне 35 миллиардов рублей», – приводит его слова холдинг. Как указал Сапунков, в 2022-2023 годах на цели техперевооружения и реконструкции производств было направлено 23 млрд руб. Ранее, в 2015-2021 годах, ТМХ инвестировал в производство почти 60 млрд руб.

В части планируемого расширения производства локомотивов на Брянском машиностроительном и Новочеркасском электровозостроительном заводах (БМЗ и НЭВЗ) Сапунков отметил, что основными узкими местами, требующими «расшивки», станут сборочный, окрасочный и механообрабатывающий технологические переделы. Так, в частности, на БМЗ потребуется перестройка технологических и логистических потоков производства, а на НЭВЗ будет продолжаться роботизация и цифровизация производственных процессов. В то же время, по словам главы «ТМХ Технологии», многие аспекты этих задач еще находятся на этапе обсуждения.

В интервью Алексей Сапунков также привел различные результаты по развитию мощностей ТМХ за последние годы. В частности, по его словам, практически завершены работы по организации производства вагонов малых серий и спецпродукции в Торжке. Проект направленный на разгрузку основной площадки Тверского вагоностроительного завода, реализуется в Торжке с 2019 года.

Источник: t.me, 16.04.2024

«Лугамаш» намерен реализовать продукцию на 2 млрд рублей в 2024 году

Заместитель директора по общим вопросам ООО «Лугамаш» Дмитрий Костюченко заявил о намерении предприятия достичь объемов производства в

2 млрд рублей в 2024 году, увеличив реализацию на 30%. В 2023 году завод реализовал продукцию на сумму в 1,5 млрд рублей.

В июне 2023 года сообщалось, что предприятие станет одним из основных участников индустриального парка «Лугансктепловоз». В сентябре 2023 завод стал одним из 13 предприятий, которых утвердили в качестве участников свободной экономической зоны (СЭЗ). Главная цель участия завода в СЭЗ – реализация инвестиционной программы по модернизации и техническому переоснащению производства составных частей железнодорожного подвижного состава. Для этого было приобретено современное оборудование, что позволило повысить качество и увеличить объем выпускаемой продукции. Осенью 2023 года завод получил от ФРП льготный займ в объеме 75 млн рублей на закупку оборудования для изготовления рам тележек, а также корпусов буксы для грузовых магистральных тепловозов и электровозов РЖД.

Предприятие ООО «Лугамаш» было создано в 2015 году на базе завода «Лугансктепловоз». Лугамаш занимается производством комплектующих для подвижного состава. За время работы на предприятии освоен выпуск более 80 видов различных деталей и узлов тепловозов, электровозов, дизель и электропоездов, таких как путеочистители, рамы тележек, глушители.

Источник: soyuzmash.ru, 18.04.2024

ВОСТОЧНЫЙ ПОЛИГОН. СТРОИТЕЛЬСТВО И ИНВЕСТИЦИИ

Новые разработки ВНИИЖТ для модернизации Восточного полигона

В условиях дефицита кадров и ограничений поставок импортных комплектующих модернизация Восточного полигона требует новых решений. Заместитель генерального директора АО «ВНИИЖТ» Михаил Мехедов в интервью для Gudok.ru представил новые разработки института в области железнодорожной техники:

– ВНИИЖТ подготовил концепт технологии комбинированной смены рельсошпальной решетки, основой которой может стать качественно новая путевая техника. Предлагаемые автоматизация и роботизация процесса ремонта пути позволят сократить потребность в персонале: монтерах пути, локомотивных бригадах хозяйственного движения и других специалистах. Предполагается кратное повышение выработки в «окно», что при существующей технологии возможно только за счет значительного увеличения ремонтных ресурсов (техники, локомотивов и персонала);

– В области энергетического комплекса ВНИИЖТ сейчас работает над проектом малообслуживаемой контактной подвески. Это предполагает создание новой геометрической конструкции. Она позволит увеличить длину анкерного участка в два-четыре раза и значительно уменьшить количество сопряжений, компенсирующих устройств и других конструктивных элементов. Проект также предусматривает создание новых компонентов контактной подвески с повышенными ресурсом и надежностью;

– Институт инициативно разрабатывает концепцию по автоматизации процесса обслуживания, содержания и планирования ремонта опорного хозяйства. Создан прототип информационно-диагностической системы эксплуатации опор контактной сети АРКУС. Полигон апробации в настоящее время – испытательное кольцо в Щербинке. Предложенный подход позволит сформировать базу данных всего опорного хозяйства сети, провести ранжирование по состоянию и в дальнейшем повысить адресность осмотров, планирования ремонтов. Это положительно скажется на трудоемкости этой работы и исключит влияние человеческого фактора;

– На основе проведенного совместно с РАН анализа влияния внешних факторов на инфраструктуру выявлена необходимость создания автоматизированной системы по оперативному мониторингу погодных условий, а также накоплению информации по всем параметрам для среднесрочных и долгосрочных прогнозов. Обработка больших данных и сопоставление с критическими параметрами искусственных сооружений позволят ранжировать каждый объект по степени риска воздействия того или иного фактора, в планах есть и использование потенциала искусственного интеллекта. В июне планируется приемка разработанной системы в опытную эксплуатацию, а до конца года – в постоянную.

Источник: vniizht.ru, 22.04.2024

И вновь продолжаем про БАМ

Открыли движение по второму пути на перегоне Сенаторский – Икабьекан в Забайкальском крае.

Этот участок дороги расположен в районе вечной мерзлоты и зоне повышенной сейсмической активности.

Эти особенности учитывали строители, когда:

- укладывали 12,2 км пути и 5 стрелочных переводов;
- отсыпали 115 тыс. м³ грунта, в том числе специальный защитный слой, которым укрывают насыпь, чтобы удерживать холод;

- протянули 44 км линий автоблокировки и связи;
- возвели 17 искусственных сооружений, 7 из которых – мосты.

Самым значимым стал мост через реку Икабьякан протяженностью 282 м. Он собран из 6 пролётных строений длиной от 33 до 55 м.

Источник: sdelanounas.ru, 22.04.2024

Строим без остановки

Открыли движение сразу по трём объектам на линии Лена – Таксимо на БАМе.

В Бурятии построили разъезд 1174 км, он оборудован отечественной цифровой системой управления движением. А перегон Янчуй – Чуро сделали двухпутным.

В Иркутской области модернизировали перегон Таковка – Небель. Он проходит через сложный горноперевальный участок. Здесь и перепады высот, и большое количество водных преград, которые создают мелкие реки и ручьи. При строительстве вторых путей железнодорожники возвели 9 мостов и проложили 29 водопропускных труб.

В общей сложности на объектах:

- уложили почти 30 км пути и 15 стрелочных переводов;
- протянули 190 км линий автоблокировки и связи;

Новая инфраструктура в совокупности с другими мероприятиями по развитию участка позволит увеличить провозную способность магистрали на линии Лена – Таксимо с 24,7 до 51,2 млн тонн грузов.

Источник: sdelanounas.ru, 17.04.2024

Построили разъезд 2855 км на перегоне Тунгала – Камнега на БАМе в Амурской области

Он стал седьмым объектом на линии Улак – Февральск, по которому открыто движение в рамках II этапа модернизации Восточного полигона.

Работали в условиях сложного рельефа и вечной мерзлоты. Отсыпали 55 тыс. м³ грунта, уложили 2,9 км пути и 8 стрелочных переводов, построили 2 моста.

Чтобы избежать просадки полотна в тёплое время года, укрыли его скальной охлаждающей наброской.

До конца года планируем обновить ещё 12 перегонов на линии Улак – Февральск. Это позволит увеличить её провозную способность с 36,4 до 50,1 млн тонн.

Источник: sdelanounas.ru, 19.04.2024

РЖД открыли движение поездов по новой двухпутной вставке на перегоне Пурикан - Муртыгит

РЖД открыли движение поездов по новой двухпутной вставке на перегоне Пурикан – Муртыгит в Амурской области, которая находится на линии Тында – Бамовская, соединяющей Байкало-Амурскую и Транссибирскую магистрали, сообщили в компании.

«Открыли движение поездов по новой двухпутной вставке на перегоне Пурикан – Муртыгит в Амурской области. Обновленный участок находится на линии Тында – Бамовская, которая соединяет Байкало-Амурскую и Транссибирскую магистрали», – говорится в сообщении.

Отмечено, что небольшие реки Сох и Малый Ольдой, которые протекают вдоль железной дороги, после обильных дождей превращаются в мощные, разрушительные потоки. И чтобы проложить 7,7 километра пути, строители возвели шесть мостов и реконструировали две водопропускные трубы.

Кроме того, было отсыпано 210 тысяч кубических метров земляного полотна и смонтировано более 50 километров различных кабельных коммуникаций.

До конца года на линии Тында – Бамовская компания собирается модернизировать еще 10 перегонов, что позволит к началу 2025 года увеличить провозную способность всей соединительной ветви с 42,2 до 54,9 миллиона тонн.

Источник: Iprime.ru, 22.04.2024

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

Россия заинтересована в коридоре «Север-Юг»

Генеральный представитель ОАО «Российские железные дороги» в Туркменистане Иван Тонких в кулуарах конференции ОСЖД в Ашхабаде рассказал об ожиданиях от развития железнодорожного коридора «Север-Юг».

В частности, Иван Тонких отметил, что в условиях активного развития транспортно-логистического сектора между Россией и Туркменистаном особое внимание уделяется коридору Север-Юг. Российская сторона заинтересована в этом проекте.

«Задача нашего генерального представительства – привлечь внимание грузоотправителей, в частности российских компаний. Сегодня на повестке дня – выход к Индийскому океану транзитом через Туркменистан, Казахстан и Иран», – отметил генеральный представитель ОАО «РЖД».

Туркменистан занимает уникальное положение в Центральной Азии, через него проходят международные торговые пути, подчеркнул он.

«Мы живем в эпоху Возрождения и являемся свидетелями огромного транзитного потенциала с Востока на Запад и возрождения Великого шелкового пути. Я полностью уверен в потенциале проекта «Север-Юг». Мы с вами станем свидетелями появления нового транспортного коридора, который откроет совершенно новые возможности», – заключил Иван Тонких.

На данный момент Российские железные дороги планируют завершить процедуру регистрации представительства в Туркменистане, отмечает источник.

Источник: Turkmenportal.com/en (Туркменистан), 16.04.2024

Что сдерживает развитие международного транспортного коридора «Север-Юг»

Существующие проекты расширения МТК «Север-Юг» недостаточны для снятия инфраструктурных ограничений, считают эксперты N.Trans Lab. Так, оба сухопутных маршрута сдерживает низкая пропускная способность железных дорог в Иране, Казахстане, Туркменистане, а также автомобильных дорог в России и Казахстане. Морской маршрут сдерживается недостаточной мощностью портов, отсутствием железнодорожных подходов к ним в Иране и ветхостью каспийского флота.

Агентство предлагает, как и глава ГК «Дело» Сергей Шишкарев, построить железную дорогу с российской шириной колеи через весь Иран. Пока строится лишь небольшой участок Решт – Астара – на местной ширине колеи.

Источник: rollingstockworld.ru, 23.04.2024

Алиев рассказал о новом проекте с Россией в рамках коридора «Север - Юг»

Азербайджан и Россия запустят новый «грандиозный проект» в рамках коридора «Север-Юг», заявил президент Азербайджана Ильхам Алиев.

«Что касается транспортного коридора «Север-Юг», в ближайшее время все вопросы будут согласованы, и мы приступим к реализации еще одного грандиозного проекта», – заявил Алиев на встрече с ветеранами и работниками БАМа, посвященной 50-летию со дня начала строительства магистрали.

Он напомнил, что в Азербайджане существует железная дорога, соединяющая Россию, Азербайджан и Иран.

«Но потребности грузоотправителей диктуют нам необходимость новых участков этой дороги с тем, чтобы мы могли увеличить грузоперевозки по ней и тем самым обеспечить уникальный транспортный путь от Севера до Индийского океана», – добавил он.

Ранее Путин заявил, что транспортный коридор «Север-Юг» должен стать примером самой широкой международной кооперации, формирования новых логистических маршрутов в целях ускоренного экономического, социального развития стран Евразии и глобального Юга.

Источник: Iprime.ru, 22.04.2024

Савельев спрогнозировал грузопоток по коридору «Север-Юг»

Грузопоток по международному транспортному коридору «Север-Юг» может в перспективе составить до 60-100 миллионов тонн, это будет зависеть от необходимости и востребованности, заявил журналистам глава Минтранса Виталий Савельев.

Министр принимал участие во встрече президентов РФ и Азербайджана Владимира Путина и Ильхама Алиева с ветеранами-строителями и работниками БАМа. Путин в беседе упомянул в том числе о развитии коридора «Север-Юг» и заявил, что Россия приглашает все заинтересованные государства к участию в этом проекте.

«В перспективе – до 60-100 миллионов тонн, сегодня – от 7 до 15 миллионов тонн, это мы видим ближайшие перспективы. Будет постепенно развиваться: 15, 30, 60 и так далее. В зависимости от необходимости, от того, насколько будет он востребован», – рассказал Савельев журналистам после встречи, отвечая на вопрос о том, какой грузопоток предполагается по этому коридору.

«На самом деле пока ожидания у нас достаточно серьезные, и мы считаем, что этот коридор будет одним из основных», – добавил он.

Присутствовавший на встрече вице-премьер РФ Марат Хуснуллин в беседе журналистами также упомянул о развитии этого транспортного коридора, в том числе одной из его составляющих – железнодорожного участка Решт – Астара.

«Сегодня и президент сказал, что очередной шаг сделан в развитии именно строительства железной дороги Решт – Астара, это дорога через Азербайджан и Иран», – уточнил зампред правительства.

Савельев со своей стороны отметил, что работа по созданию этого участка идет.

«Участок Решт – Астара, который мы должны построить вместе с иранцами, – там 162 километра, – мы этим занимаемся. Мы ожидаем, что завершим проект в 2027-2028 году. И параллельно азербайджанская сторона улучшает свою часть дороги, которая сегодня позволяет провозить 7 миллионов тонн. Мы хотим увеличить до 15 миллионов тонн и больше, все зависит от той грузовой базы, которая пойдет по этому пути», – добавил глава Минтранса.

Источник: ria.ru, 23.04.2024

ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ИНТЕРМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ГРУЗОВАЯ И КОММЕРЧЕСКАЯ РАБОТА

Китай принимает меры по организации маршрутных поездов, направляющихся в Европу

Компания China Railway Container Transport (CRCT) пытается создать маршрутные поезда, которые будут курсировать по расписанию, поскольку южнокорейский экспорт в Восточную Европу и Центральную Азию приходится перевозить через китайский порт Ляньюньган, а не через российский дальневосточный контейнерный терминал в санкционном порту Восточный.

В прошлом году на 17 тыс. маршрутных поездах между Китаем и Европой было перевезено 1,8 млн ДФЭ, а на 5800 маршрутных поездах между Китаем и Центральной Азией – 600 тыс. ДФЭ.

На форуме по обновлению логистики китайских железных дорог в Сеуле президент CRCT Чэнь Мин сказал, что готовят систему для предоставления информации о бронировании и расписании в Интернете.

Отмечается, что председатель КНР Си Цзиньпин подчеркнул необходимость повышения надежности грузовых поездов в рамках инициативы «Один пояс, один путь», особенно тех, которые следуют в Европу.

Ляньюньган является крупнейшим интермодальным узлом между Южной Кореей и Китаем, его маршруты проходят во внутренние районы Китая, Кыргызстан, Узбекистан, Монголию, Россию, Европу и Турцию. В прошлом году в Ляньюньгане было организовано 806 международных маршрутных поездов.

Президент порта Ляньюньган Ян Жун сообщил, что предоставят различные маршруты южнокорейским клиентам, обеспечив субсидии или дополнительные маршруты, соединяющие Шанхай и крупные порты в Цзянси.

На форуме были подписаны меморандумы о взаимопонимании между CRCT, Казахстанской судоходной компанией ADM, Астана, и портом Ляньюньган.

Источник: index1520.com, 19.04.2024

Нарастают перевозки в Европу через погранпереходы Хоргос и Алатау

Через две основные пограничные станции Хоргос и Алашанькоу на перевале Алатау в Синьцзян-Уйгурском автономном районе на северо-западе Китая, где действуют сухие порты, с января по начало апреля 2024 г. через границу с Казахстаном проследовало более 4000 грузовых поездов в сообщении Китай – Европа. Хоргос пропустил 2031 поезд, Алашанькоу – 2014. Это более 40% от общего количества грузовых поездов Китай – Европа

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

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

По мере роста объемов перевозок в сообщении Китай – Европа более разнообразной становится и номенклатура перевозимых товаров, которая прежде ограничивалась в основном предметами одежды, а сейчас включает

крупногабаритное оборудование, автомобили, литиевые аккумуляторные батареи и др.

Согласно данным Урумчийского филиала корпорации «Китайские железные дороги», в настоящее время проходящие через Алатау грузовые поезда направляются по 118 маршрутам в сообщении с 21 страной, через Хоргос – по 80 маршрутам, география которых охватывает 45 городов в 18 странах.

Источник: seanews.ru, 18.04.2024

Мультимодальный железнодорожно-водный маршрут открыт в Центральном Китае

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

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

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

Источник: zdmira.com, 22.04.2024

РЖД в I квартале увеличили экспортные грузоперевозки через погранпереходы с КНР на 27,5%

ОАО «РЖД» в первом квартале 2024 г. отправили на экспорт через пограничные переходы с Китаем 9,4 млн тонн грузов, что на 27,5% выше показателя аналогичного периода прошлого года. Рост экспортных грузоперевозок фиксируем по всем железнодорожным стыкам с Китаем.

Согласно сообщению, экспорт через Забайкальск (РФ) – Маньчжурия (КНР) составил 5 млн тонн (рост на 19,7%), из них уголь – 1,8 млн тонн (рост

почти в 1,5 раза), железная руда – 1,1 млн тонн (рост на 26,8%), лесные грузы – 572 тыс. тонн (рост на 7,4%).

Через Гродеково (РФ) – Суйфэньхэ (КНР) экспортировано 2,1 млн тонн (на уровне первого квартала прошлого года), в том числе уголь – 894 тыс. тонн (рост в 1,9 раза), лесные грузы – 741 тыс. тонн (рост на 5,1%).

Через Нижнеленинское (РФ) – Тунцзян (КНР) отправлено на экспорт 1,3 млн тонн (рост в 2,5 раза), в том числе уголь – 862 тыс. тонн (рост в 2,5 раза), железная руда – 399 тыс. тонн (рост в 2,4 раза).

Через Камышовая (РФ) – Хуньчунь (КНР) экспортировано 976 тыс. тонн (рост в 1,6 раза), в основном уголь – 957 тыс. тонн (рост почти в 1,7 раза).

Источник: Iprime.ru, 23.04.2024

На Забайкальской железной дороге организовали первую перевозку тягачей из Китая

Первая перевозка автомобильных тягачей из КНР организовали на Забайкальской железной дороге.

«Автотехника была погружена на платформы на приграничной станции Забайкальск и отправлена в центральную часть России. Ранее тягачи от границы с Китаем доставлялись своим ходом», – говорится в сообщении.

Отмечается, что при перевозке железнодорожным транспортом гарантированно обеспечивается сохранность машин, скорость и доставка точно в срок. К новой услуге уже проявили интерес горнодобывающие и логистические компании.

Повышенным спросом среди клиентов магистрали пользуется сервис ускоренной доставки «Грузовой экспресс». За первый квартал 2024 года по этой услуге была организована отправка 90 поездов – на 21,6% больше, чем в 2023 г. С использованием этого сервиса осуществлялись перевозки легковых автомобилей с приграничной станции Забайкальск до станции Доскино Горьковской железной дороги, а также перевозка руды со станции Досатуй и угля со станций Могойтуй и Приаргунск.

На полигоне ЗабЖД находится крупнейший железнодорожный пункт пропуска на российско-китайской границе Забайкальск. На его долю приходится более половины общего объема грузоперевозок между Россией и Китаем. Кроме того, он обеспечивает транзит грузов не только по России, но и в страны Таможенного союза.

Источник: tass.ru, 19.04.2024

РЖД дадут скидку 50% на перевозки черных металлов по восточной ветви МТК «Север - Юг»

ОАО «РЖД» приняли решение о скидке в размере 50% на перевозки черных металлов по восточной ветви международного транспортного коридора (МТК) «Север-Юг».

«Правление РЖД одобрило установление коэффициента 0,5 к тарифу на перевозки черных металлов в вагонах, если они будут следовать через российско-казахстанские пограничные станции и далее через станции Сарахс или Акяйла Туркменских железных дорог», – говорится в сообщении РЖД.

Скидка будет действовать до конца 2024 г. и коснется стальных слитков, заготовок, слябов, ферросплавов, труб, рельсов, балок, швеллеров, листовой стали и многих других грузов (позиции ЕТСНГ 312-315, 321-324).

«С учетом согласованной тарифной политики, которую проводим с партнерами по коридору «Север - Юг», это решение позволит существенно улучшить условия для экспорта российской металлургической продукции», – отмечает компания.

Источник: Iprime.ru, 23.04.2024

Первый поезд по маршруту МТК «Север - Юг» отправили из Вологды в Иран

Первый поезд по международному транспортному коридору (МТК) «Север – Юг» отправлен с железнодорожной станции Вологда-Пристань в Иран. Состав доставит 10 вагонов с лесом, сообщила пресс-служба Северной железной дороги.

«Со станции Вологда-Пристань отправлен первый поезд по МТК «Север-Юг». Десять вагонов с лесом следуют на экспорт по западной ветке международного транспортного коридора через Азербайджан в Иран. Этот сухопутный маршрут – альтернатива морскому пути через Суэцкий канал» – говорится в сообщении.

Северная железная дорога предоставила грузовладельцу услуги не только по погрузке, логистике, отправке и перевозке, но и по размещению оборудования и хранению груза на терминале станции Вологда-Пристань. Предприятие планирует осуществлять такие отправки регулярно, используя Транскаспийский и Западный маршруты следования.

Источник: tass.ru, 22.04.2024

Узбекистан и РФ намерены продолжить налаживание прямых поставок агропродукции

Узбекистан и Россия намерены продолжить работу по налаживанию прямых поставок агропродукции. Об этом заявил замминистра сельского хозяйства республики Кахрамон Юлдашев.

«Узбекская и российская стороны едины в понимании необходимости продолжить совместную работу по налаживанию прямых поставок агропродовольственной продукции», – сказал он на выставке «Иннопром. Центральная Азия» в Ташкенте.

По словам Юлдашева, развитие поставок сельскохозяйственной продукции Ташкент и Москва будут налаживать и через третьи страны.

С 2021 года Россия и Узбекистан участвуют в проекте «Агроэкспресс». Он является специализированным сервисом по организации ускоренных контейнерных перевозок железнодорожным сообщением, который реализуется ОАО «Российские железные дороги» и Российским экспортным центром. Сервис позволяет доставлять грузы агропромышленного комплекса в Турцию, страны СНГ и Китай.

В январе сообщалось, что в рамках совместного проекта «Евразийский агроэкспресс» перевезено 455 тыс. тонн грузов.

Источник: tass.ru, 22.04.2024

Эксперт: если погрузка угля снизится, то ОАО «РЖД» не сможет быстро заместить номенклатуру

В случае резкого снижения транспортировки угля найти ему полноценную замену будет довольно сложно, в силу куда меньших по сравнению с ним объемов производства других грузов. Об этом рассказал Леонид Хазанов, промышленный эксперт, доктор экономических наук. Минтранс между тем в конце марта направил в Минэнерго предложение о полной отмене скидки на перевозку угля по железной дороге.

Уголь наращивает погрузку

Более 9 млн т дальневосточного угля погрузили за первые три месяца 2024 г. Рост по сравнению с прошлым годом – более 8%.

В лидерах Эльгинское месторождение – 4,4 млн т в Якутии и Ургальское в Хабаровском крае – 1,6 млн т. Более 754 тыс. т угля погружено с Сыллахского (Республика Саха (Якутия)) и Сугодинско-Огоджинского (Амурская область) месторождений.

На экспорт отправлено 7,1 млн т, что на 11% больше, чем годом ранее. Восточный полигон наращивает переработку угля: на 6%, до 108 млн т вырос объем перевозок номенклатуры по Восточному полигону по итогам 2023 г. В апреле этого года на форуме «Горнодобывающая промышленность: инвестиционные проекты и меры поддержки» замминистра энергетики России Сергей Мочальников заявил, что по оценкам Минэнерго, к 2030 г. Россия сможет вывозить около 210 млн т угля, а к 2035 г. – до 270 млн т.

«При достаточной провозной способности Восточного полигона угледобывающие компании способны нарастить добычу до 500 млн т в год», – отметил С. Мочальников в своем выступлении.

В конце марта замминистра транспорта Валентин Иванов подписал письмо, в котором предложено с 2025 г. на постоянной основе отменить понижающие коэффициенты на перевозку угля по железной дороге, документ направлен в Минэнерго. Скидка временно не рассчитывалась с 2022 г. Изначально понижающие коэффициенты применялись с целью поддержки угольной отрасли при перевозках на экспорт, объяснил эксперт Института экономики и регулирования инфраструктурных отраслей ВШЭ Фарид Хусаинов. Поэтому коэффициент применялся для расстояний перевозок свыше 3,5 тыс. км, а последние годы – после 2016 г. – для расстояний свыше 3,3 тыс. км.

«Однако когда ОАО «РЖД» озаботилось повышением доходов, решили эти понижающие коэффициенты отменить. В общем, было понятно, что все идет к их полной отмене, однако чтобы решение не выглядело слишком резким, сначала это решение было принято как временное, но постепенно продлевалось – до конца 2022 г., затем до конца 2023 г., затем до конца 2024 г. Сделано это было так постепенно, вероятно, для того, чтобы у грузоотправителей угля сохранялась какая-то надежда, которая, как известно, умирает последней», – добавил он.

Уголь снижает погрузку на сеть

Если на Дальнем Востоке погрузка угля растет, то по всей сети ОАО «РЖД» погрузка номенклатуры снизилась почти на 5,5% в первые три месяца 2024 г., до 86,8 млн т. Перевозки угля на экспорт – в числе основных потерь железнодорожной компании. Причин для этого несколько, одной из главных называют введение Евросоюзом эмбарго на поставки российского угля. Угольщики перенаправили груз на Восточный полигон, а Минтранс предложил стимулировать поставки через порты русской Балтики. Инициативу так и не удалось реализовать, теперь ее вновь обсуждают. Между тем снижение погрузки угля в направлении портов Северо-Запада в первом квартале 2024 г.

железнодорожный перевозчик связал, в том числе и с аномально низкими температурами, уголь замерзал, и его невозможно было разгрузить.

Со слов Ф. Хусаинова, различные угольные компании по-разному оценивают потери от отказа от понижающих коэффициентов, в зависимости от структуры грузопотока, от структуры разных марок угля в погрузке, и расстояния. В целом средние величины потерь составляют от 15% до 20%.

«Это в целом, а не конкретно по тем дальностям, на которые пришлось повышение, по ним рост тарифа, очевидно, выше», – подчеркнул эксперт.

Если отмена скидок заставит угольщиков снизить погрузку на сеть, то железнодорожному перевозчику найти углю полноценную замену будет довольно сложно, в силу куда меньших по сравнению с ними объемов производства других грузов, такое мнение высказал Леонид Хазанов. В защиту своего довода он приводит статистику: если в 2013 г. доля перевозок угля в структуре транспортировки грузов по железным дорогам превышала 25%, до 310,8 млн т, то в 2023 г. – почти 28,5%, до 350,3 млн т. Подобный рост нельзя назвать большим, комментирует Л. Хазанов. Для сравнения, погрузка железной руды в 2023 г. составила 110,3 млн т, минеральных удобрений – 63,8 млн т, черных металлов – 67,8 млн т.

«Если транспортировка угля упадет в течение 2024 г. на 10%, или на 35 млн т, то нереально быстро увеличить на аналогичную величину добычу железорудного сырья, выпуск минеральных удобрений или выплавку стали ни по отдельности, ни сообща. Соответственно, предпосылок к росту их перевозок нет и альтернативой углю они вряд ли смогут стать», – резюмирует эксперт.

Источник: rzd-partner.ru, 22.04.2024

Итоги транспортно-логистического форума «Грузовая панорама»

17 апреля в Москве состоялся традиционный транспортно-логистический форум «Грузовая панорама». В этом году мероприятие собрало более 100 участников в очном и онлайн-форматах: представители транспортных и промышленных предприятий, отраслевые эксперты, участники рынка перевозок.

Участники обсудили самые острые темы железнодорожной отрасли.

Анализ погрузки на сети ОАО «РЖД» за последние 11 лет привел в своем докладе заместитель гендиректора ИПЕМ В.Б. Савчук. «Обращает на себя внимание, что железнодорожный транспорт за 11 лет потерял 140 млн т грузов – это прежде всего нефтяные продукты и строительные грузы», – отметил докладчик. Выпавшая грузовая база стала замещаться иными номенклатурами

(уголь вырос на 37 млн т, что покрыло снижение других грузов на 27%, на 33 млн т выросли минеральные удобрения), но объема перевозок 2012 г. это все равно не дало достичь.

Среди актуальных тем последнего времени для железной дороги, в том числе обосновывающих потери грузов, – нехватка локомотивной тяги. По данным на начало года, наибольшее число поездов, отставленных от движения по ответственности локомотивного хозяйства, приходилось на Дальневосточную магистраль. Серьезна обстановка с брошенными составами и на Свердловской и Южно-Уральской дорогах.

В процентном соотношении: 63% бросаний поездов из-за тяги вызвано недосодержанием парка (код 22), 18% – отказом технических средств (код 21), 12% – несвоевременной выдачей локомотива (код 24), 7% – отсутствием или ожиданием локомотивной бригады (код 23). По сути, большинство проблем связаны именно с техническим обслуживанием тягового ПС. На сегодня этим занимаются сервисные компании на аутсоринге, что оказалось проблемой, отметил на форуме президент Национального исследовательского центра перевозок и инфраструктуры Павел Иванкин: ««Российские железные дороги» и грузовладельцы стали заложниками того, как работают сервисные компании. Сервисным компаниям, по большому счету, все равно, сколько локомотивов куда девается, что с ними происходит и т. д.». За последнее время выросли отказы (в настоящее время рост количества отказов технических средств по локомотивному комплексу составляет, в зависимости от дорог и сервисных компаний, от 9 до 12%), которые в числе прочего приводят к так называемому сходу локомотива с кольца: то есть машина не может выдержать установленный межремонтный пробег, ей снова требуется проведение техобслуживания или ремонта. На общую картину влияет и недостаточная надежность поступающего на сеть современного парка. Примерно у 60% такой техники сегодня не выдерживается коэффициент технической готовности, который заявлен производителем, сообщил П. Иванкин.

Затронули спикеры форума и ситуацию поставок грузов на экспорт. Так, была затронута тема экспорта в адрес Дальнего Востока. В I квартале отправки в экспортном сообщении через основные пункты пропуска (морские и сухопутные) в ДФО увеличились к прошлогоднему уровню на 16,1% (только в марте – на 8,9%). Рост отмечается на железнодорожном пункте пропуска Наушки (за 3 месяца на 36,3%), через Забайкальск (на 18,5%). Но такая ситуация не везде на Дальневосточном направлении: к примеру, спад к прошлогоднему уровню через хабаровские порты (Ванино-Совгаванский узел) наблюдался в течение февраля – марта. Это отчасти было вызвано окнами при строительстве и ремонте инфраструктуры на Восточном полигоне. Отрицательно на продвижение грузопотока влияла и ситуация

с обеспеченностью перевозок тягой по некоторым локомотивным депо на БАМе.

Вторая и третья сессии «Грузовой панорамы» были посвящены цифровым процессам, которые сегодня внедряются на всех этапах грузоперевозок, а также затронули темы новых технологий для продвижения грузов по сети.

На форуме не обошлось без жарких дискуссий вокруг ДМЗИ (динамическая модель загрузки инфраструктуры). Алгоритмы работы системы нуждаются в совершенствовании. Вопросов к ней по-прежнему много, и участникам рынка хочется быть услышанными.

Источник: wagon-cargo.ru, 22.04.2024

ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ВОКЗАЛЫ. ТРАНСПОРТНО-ПЕРЕСАДОЧНЫЕ УЗЛЫ

Австрия: ÖBB начала подготовку к реализации проекта, предусматривающего модернизацию всех станций на линии Верндорф – Шпильфельд-Штрасс

Австрийский национальный оператор ÖBB начал подготовку к реализации очередного этапа проекта, предусматривающего расширение своей сети, а именно линии Верндорф – Шпильфельд-Штрасс (федеральная земля Штирия).

Планируется уложить второй путь на всей протяженности линии, а также провести работы по модернизации всех станций на данном маршруте и ликвидировать железнодорожный переезд.

Согласно данным ÖBB, проведение перечисленных выше работ даст возможность освободить автомобильные дороги страны от 1200 легковых и 400 грузовых автомобилей, что эквивалентно сокращению объема выбросов углекислого газа на 550 тыс. т.

Источник: railway-technology.com, 18.04.2024 (англ. яз.)

Великобритания: компания-оператор Northern Trains на 6 станциях начала использовать для информирования пассажиров языковую программу Макатон

Британская компания-оператор железнодорожных перевозок Northern Trains установила на 6 обслуживаемых станциях информационные панели, использующие языковую программу Макатон. При помощи этого языка пассажирам будет транслироваться информация о местных пешеходных маршрутах, достопримечательностях и природных заповедниках.

Макатон – языковая программа, сочетающая звучащую речь, жесты и символы, которая используется для коммуникации людьми с расстройствами развития учебных навыков.

В Великобритании был инициирован специальный проект, который получил название «За пределами дома»: его основная цель – побудить людей с ограниченными возможностями, владеющих языком Макатон, познакомиться более близко с регионом. Установка новых систем информирования проводится в сотрудничестве с местными некоммерческими организациями Rail Cumbria, West House, Carlisle Day Services и Allerdale & Copeland Day Opportunities.

Источник: railway-technology.com, 19.04.2024 (англ. яз.)

В первом квартале железные дороги Китая перевезли более миллиарда пассажиров

Железные дороги Китая (CR) в первом квартале 2024 г. перевезли 1,014 млрд пассажиров (в среднем 11,147 млн чел./сут), что на 28,5% больше, чем за аналогичный период 2023 г.

В январе – марте 2024 г. ежесуточно на сети в среднем курсировало 10486 пассажирских поездов, что на 15,5% превышает прошлогодний показатель. Рекордное число пассажиров – 480 млн перевезено во время празднования китайского Нового года (Праздника весны), длящегося 15 дней.

В CR сообщили, что продолжат эксплуатацию пассажирских поездов в сообщении с небольшими населенными пунктами, а также увеличат количество остановок на этих маршрутах с тем, чтобы упростить поездки в отдаленные районы.

Продолжает расти и количество грузовых поездов между Китаем и Европой. В первые три месяца 2024 г. через железнодорожный пограничный переход Эрэн-Хото на китайско-монгольской границе пропущено в обоих направлениях 802 грузовых поезда сообщением Китай – Европа, на 7,5% больше, чем в 2023 г., что является рекордным показателем для первого

квартала года. Из Китая отправлено 426 поездов, а прибыло в Поднебесную 376 поездов, что соответственно на 0,5 и 16,8% выше уровня 2023 г.

Источник: zdmira.com, 23.04.2024

Власти Кубани запустили на летний сезон пригородный поезд по маршруту Анапа – Темрюк

Министерство транспорта Краснодарского края запустило пригородный поезд по маршруту Анапа – Темрюк – Анапа.

Поезд по маршруту Анапа – Темрюк – Анапа организовали в рамках транспортного заказа Министерства транспорта и дорожного хозяйства региона. Маршрут будет сезонным – с 1 мая по 30 сентября 2024 г.

Вице-губернатор Андрей Прошунин отметил, что в летний период загруженность автомобильных дорог, ведущих к черноморскому побережью, достигает пика. Возникает высокий спрос на железнодорожный транспорт. По его словам, пригородный маршрут будет удобен как жителям, так и путешественникам, желающим попасть в Крым или совершить пересадку на поезда дальнего следования. Обслуживать маршрут будет «Южная пригородная пассажирская компания».

На участке будет курсировать поезд с тремя вагонами, вместимостью более 200 мест. Ежедневно будет осуществляться два рейса – утром и вечером. Время в пути – около часа.

Источник: Iprime.ru, 19.04.2024

В ЛНР заработали пункты продажи электронных билетов на поезда дальнего следования

Кассы продажи электронных железнодорожных билетов открылись на трех вокзалах Луганской Народной Республики (ЛНР): Луганске, Родаково и Коммунарске. Об этом сообщили на сайте компании-перевозчика «Железные дороги Новороссии».

«В билетной кассе пассажиры смогут воспользоваться широким спектром услуг. В их числе: оформление, возврат, переоформление, восстановление электронных проездных документов; оформление дополнительных услуг, предоставляемых в вагонах поездов дальнего следования», – говорится в сообщении.

Оформить и оплатить электронные проездные можно без комиссии за наличный расчет или с использованием банковских карт. Билетные кассы работают ежедневно с 9:00 до 16:00, без выходных. Предварительная продажа билетов начинается за 45-90 дней до даты поездки, в зависимости от направления следования поездов.

Источник: tass.ru, 22.04.2024

Новые ретропоезда появятся на Горьковской железной дороге

Три паровоза серий 9П, «Ъ» и ЛВ-0225 с открытой площадки музея «Паровозы России» в Нижнем Новгороде отправили на реставрационные работы. После реставрации они будут использоваться на новых экскурсионных маршрутах.

Заместитель начальника Горьковской железной дороги (ГЖД) Владимир Тюленев сообщил, что таким же образом ранее был отреставрирован паровоз ПЗ6-071, который после ремонтных работ начал курсировать по туристическому маршруту Нижний Новгород – Арзамас.

Сообщается, что в 2024 г. коллекцию открытой площадки «Паровозы России» пополнили четыре локомотива из собрания Центрального музея железнодорожного транспорта Санкт-Петербурга. Также на площадке планируют разместить современный рельсовый автобус.

Туристическими поездами пригородного сообщения на ГЖД за три месяца 2024 г. воспользовались более 13,5 тыс. пассажиров. Это в два с половиной раза больше, чем за аналогичный период прошлого года.

Источник: rbc.ru, 19.04.2024

На Калининградской железной дороге запустили аудиогид о станциях по пути следования

Бесплатный аудиогид для пассажиров пригородных поездов, следующих из Калининграда к курортному Светлогорску на Балтийском побережье, создали на Калининградской железной дороге (филиал ОАО «РЖД»). Он рассказывает о станциях, населенных пунктах и достопримечательностях по пути следования поезда, сообщила магистраль в официальном Telegram-канале.

«Первый аудиогид получил название «Путешествие в Древнюю Самбию» и проходит по одному из самых популярных направлений из Калининграда в Светлогорск», – говорится в сообщении.

В аудиогид включены рассказы о 12 станциях, в том числе о конечных остановках поезда – Калининград – Южный вокзал, открытый в сентябре 1929 года, и Светлогорск 2, построенный уже 2006 году при реконструкции станции. Это второй вокзал Светлогорска (ранее Раушен) – получившего признание как курорт в 1900 году.

Калининградский полуостров, по территории которого проходит пригородный железнодорожный маршрут, известен как Замланд или Самбия. Тысячу лет назад здесь жил народ, называвший себя «самбы», известный как пруссы. В XIII веке эту землю завоевал Тевтонский орден, началась история Восточной Пруссии.

По решению Потсдамской конференции 1945 года часть Восточной Пруссии – современная Калининградская область вместе с Кенигсбергом – была передана Советскому Союзу. На ее территории был организован Кенигсбергский особый военный округ, который также занимался и гражданскими делами. 7 апреля 1946 года на территории округа была образована Кенигсбергская область в составе РСФСР. 4 июля 1946 года Кенигсбергская область была переименована в Калининградскую, город Кенигсберг – в Калининград.

Источник: tass.ru, 18.04.2024

ФПК запускает новый туристический мультимодальный маршрут из Хабаровска в Ливадию

Федеральная пассажирская компания (ФПК) запускает новый мультимодальный маршрут Хабаровск – Тихоокеанская – Ливадия. Пассажиры смогут приобрести билеты сразу и на поезд, и на автобус.

Сначала пассажиры по маршруту отправляются из Хабаровска до станции Тихоокеанская поездом № 214/213, он будет курсировать ежедневно с 18 июля по 30 августа. Далее от Тихоокеанской до Ливадии через Волчанец можно будет добраться на автобусе № 514/513, в ФПК отметили, что его расписание синхронизировано со временем прибытия и отправления поезда.

Первый рейс автобуса от станции Тихоокеанская состоится 18 июля, он отправится в 10:20 и прибудет в Ливадию в 11:25. При этом в обратном направлении время отправления автобуса в 15:30 от базы отдыха «Мечта» и прибытие в Тихоокеанскую в 16:50, добавили в компании.

Источник: tass.ru, 23.04.2024

РЖД планируют втрое увеличить туристический пассажиропоток к 2030 году

«Российские железные дороги» (РЖД) планируют к 2030 году увеличить пассажиропоток в туристических поездах в три раза по сравнению с 2023 годом, до 3 млн пассажиров. Об этом сообщил замгенерального директора РЖД Иван Колесников на конференции «PRO//Движение. Туризм». Также холдинг планирует развивать железнодорожный туризм и запускать новые направления турпоездов в сообщении с субъектами РФ.

«2023 год мы завершили с некоторым рекордом – мы без малого перевезли 1 млн наших туристов в туристических поездах. До 2030 года мы, например, ставим себе цель увеличить объем перевозок до 3 млн», – сказал он.

Колесников отметил, что перед страной стоит задача до 2030 года увеличить пассажиропоток в турпоездах в два раза по сравнению с 2023 годом, а РЖД ставят цель тройного увеличения количества пассажиров.

Также, по его словам, компания намерена охватить туристическими маршрутами все субъекты РФ. «Без малого две трети территории [РФ] мы закрываем», – сказал замгендиректора РЖД. Кроме того, холдинг планирует повысить доступность своих туристических продуктов, увеличить количество рейсов турпоездов и организовать бесшовность железнодорожных путешествий.

«В дополнение к таким популярным железнодорожным туристическим направлениям, как Карелия, Северный Кавказ, «Золотое кольцо» и другие, мы планируем развивать направления в сообщении с Мурманском, Архангельском, Екатеринбург, Новосибирском, Красноярском, Иркутском, а также в субъектах, где ранее железнодорожного туризма не было – например, на Сахалине», – сообщил Колесников.

Источник: tass.ru, 18.04.2024

ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ

Ramkrishna Forgings получила заказ на производство 1000 рам тележек для поездов Vande Bharat

Компания Ramkrishna Forgings Ltd сообщила, что получила заказ от консорциума индийских BHEL и Titagarh Rail System Limited (TRSL) на производство и поставку 1024 рам тележек для 32 спальных поездов Vande

Bharat, каждый из которых будет состоять из 16 вагонов. Сумма контракта составляет 270 крор рупий (32,3 млн долл.).

Консорциум BHEL и TRSL по итогам тендера на поставку 200 спальных электропоездов Vande Bharat выиграл контракт на производство 80 таких составов (1280 вагонов) и их техническое обслуживание в течение 35 лет. Все поезда должны быть поставлены для индийских железных дорог к 2029 году. В марте этого года другая индийская компания, BEML, которая выполняет заказ на 10 спальных Vande Bharat, представила свой кузов первого электропоезда со спальными вагонами, который должен быть готов уже в ближайшие месяцы.

Ramkrishna Forgings Ltd поставляет комплектующие для автомобильного, сельскохозяйственного и железнодорожного машиностроения, включая важнейшие элементы безопасности ходовой части, тележек и отдельные детали корпусов железнодорожных вагонов и локомотивов.

Источник: swarajyamag.com, 17.04.2024

Камбоджа закупила у Японии подержанные дизель-поезда KiHa

Железные дороги Камбоджи (Royal Railway Cambodia) подтвердили заключение сделки с японской железнодорожной компанией JR Hokkaido, предусматривающей закупку 11 дизель-поездов KiHa серии 183. Поезда отправились из японского порта Хакодате 15 апреля 2024 г., а их прибытие в порт Сиануквиль запланировано на 27 апреля 2024 г. Дизель-поезда KiHa, способные развивать скорость движения до 110 км/ч, заменят поезда локомотивной тяги на линии Пномпень – Пойпет – Сиануквиль. Каждый поезд рассчитан на комфортное размещение 64 пассажиров. Билет будет стоить примерно 9 долл. США.

Поезда KiHa, ранее используемые на линиях колеи 1067 мм в Японии, будут адаптированы для эксплуатации на железнодорожной сети Камбоджи с шириной колеи 1000 мм, включая замену вагонных тележек и регулировку тормозных колодок. В Камбодже рассчитывают ввести поезда в эксплуатацию в июне 2024 г.

Производство этих дизель-поездов началось в 1981 г. Помимо JR Hokkaido, их использовала японская компания JR Kyushu. Всего было построено 36 таких поездов, последний из них выведен из эксплуатации компанией JR Hokkaido в марте 2023 г.

Источник: zdmira.com, 23.04.2024

Инженеры ищут способы повысить безопасность и прочность роликовых подшипников железнодорожных вагонов

Когда исследователи Nebraska Engineering начали разрабатывать новые рецепты производства компонентов подшипников железнодорожных вагонов, они ожидали, что появится несколько предложений, которые не будут столь удовлетворительными. Однако ролики для железнодорожных конических роликоподшипников, изготовленные с использованием металлических порошков, современной лаборатории 3D-печати и процессов аддитивного производства, оказались столь же прочными, как и ролики, изготовленные с использованием традиционных в настоящее время технологий.

Джозеф Тернер, профессор машиностроения Роберта Брайтфелта, сказал, что первые в мире ролики для железнодорожных подшипников, напечатанные на 3D-принтере, превзошли все ожидания, создав отправную точку для расширения использования этого инновационного процесса, который может помочь сделать перевозки еще более безопасными. Их результаты были объединены в статью «Усталостные характеристики подшипниковых роликов, изготовленных методом лазерной порошковой сварки», которая была опубликована в журнале *Bearing and Transmission Steels Technology*. «Мы приготовили много разных рецептов и напечатали множество роликов», – сказал Тернер. «Мы ожидали, что печатные ролики покажут неисправности на ранних этапах испытаний, но суть в том, что они работали так же хорошо, как и обычные валки. Теперь мы собираемся изучить другие идеи, взяв эту работу за основу».

Исследователи ожидали, что стандартные испытания на усталость, имитирующие нагрузки (до 286 тыс. фунтов на вагон при пробеге более 250 тыс. миль), покажут, что рецептура металлического АМ для печатного подшипника нуждается в доработке. Однако, по словам Тернера, валки, напечатанные в лабораториях инженерных аддитивных технологий Инженерного колледжа штата Небраска с использованием высокоуглеродистой стали 8620НС, работали так же хорошо, как те, которые изготавливались с использованием современных стандартных процессов. «По сути, если вы посмотрите на два типа катков рядом, вы не увидите никакой разницы во внешнем виде или их производительности», – сказал Тернер. «Часто (при изготовлении металлических изделий) у вас возникнут опасения по поводу пористости или внутренней микроструктуры металлов в первых напечатанных объектах. Наши ролики, напечатанные на 3D-принтере, выдерживают требования нагрузок и расстояний, которые ожидаются от подшипников массового производства».

Типичные подшипники железнодорожных вагонов имеют более 40 роликов размером примерно 2 дюйма на $\frac{3}{4}$ дюйма, по одному подшипнику на каждое колесо, всего около 350 роликов на вагон. По словам Тернера, стандартные подшипники изготавливаются путем разрезания длинных петель толстой стальной проволоки на необходимую длину, а затем их шлифования для создания конусов, необходимых для оптимальной работы. По словам Тернера, использование 3D-печати для производства роликов оказалось значительно дороже, чем нынешние методы. Несмотря на этот недостаток, по его словам, использование 3D-печати может в не столь отдаленном будущем найти применение во многих отраслях, где используются подшипники такого типа. «Вы должны выяснить, возможно ли это вообще, прежде чем приступить к выяснению того, когда это станет экономически эффективным», – сказал Тернер. «Создание производственной линии по производству подшипников – это огромная инвестиция, но, возможно, она может сработать в чрезвычайных ситуациях, например, в горнодобывающей компании в глубинке Австралии произошел сбой, который в противном случае мог бы повредить их способности перемещать свою продукцию. могут напечатать деталь на 3D-принтере и не ждать, пока что-то отправят». Следующие шаги, по словам Тернера, могут также включать рассмотрение возможных других способов сделать 3D-печать более экономически целесообразной в производственном процессе, например, использование более дорогих стальных порошков для создания покрытия на компонентах подшипников, изготовленных из менее дорогих металлов, для создания в целом более дешевой и прочной подшипник с лучшими свойствами. «Одна из вещей, в которых мы в лаборатории NEAT стали довольно опытными, – это разработка новых рецептов сплавов», – сказал Тернер. «Поскольку цены на наши ингредиенты и оборудование продолжают падать, мы сможем попробовать внедрить некоторые новые вещи, которые могут понравиться многим областям и отраслям».

Источник: android-robot.com, 16.04.2024

В Иране готовы строить грузовые вагоны европейского стандарта

Иранская вагоностроительная компания Barfre Cooperative Company планирует запустить производство грузовых вагонов европейского стандарта. Об этом заявил генеральный директор компании Моджтаба Аббаси.

По его словам, в настоящее время производственные мощности компании составляют 300 грузовых вагонов в год. Выпуск вагонов европейского стандарта необходим как для увеличения грузопотока внутри Ирана, так и для

развития железнодорожных перевозок с соседними государствами, в том числе, со странами СНГ.

На сегодняшний день у иранских производителей нет возможности массово производить вагоны европейского стандарта для внутреннего рынка из-за их более высокой стоимости. Для налаживания выпуска нового для Ирана типа вагонов необходимо участие Министерства промышленности Ирана и Иранских железных дорог.

Парк грузовых вагонов Ирана составляет более 20,5 тыс. единиц по состоянию на 2021 год. При этом доля грузов, которые ежегодно перевозятся по железным дорогам страны, невелика – всего около 9%. Крупнейшим производителем подвижного состава в Иране является Marpa Group, в которую входят компании Wagon Pars и Marpa Locomotive. В октябре 2023 года Wagon Pars заключила первый контракт на экспорт 2,5 тыс. грузовых вагонов в Европу.

Источник: wagon-cargo.ru, 22.04.2024

На юго-востоке Казахстана откроют завод по производству аккумуляторных батарей для локомотивов

Пресс-служба акимата Жетысуской области сообщила, что в Талдыкоргане в сентябре этого года будет запущен завод по производству промышленных аккумуляторов. Общая стоимость проекта, инвестором которого является ТОО «ASMA Industrial», составляет 3,2 млрд тенге (7,2 млн долл.).

Ожидается, что предприятие будет ежегодно производить до 210 тыс. аккумуляторов, 84 тыс. из которых будут поставляться на внутренний рынок. По словам соучредителя компании «ASMA Industrial» Серикбая Ажмаганбетова, на предприятии будут ежегодно производить стационарные индустриальные батареи – промышленные аккумуляторы, которые используют для работы солнечных и ветровых электростанций, тепловозов и погрузочной электротехники. Для организации производства завезено южнокорейское оборудование.

Asma Industrial Corporation – компания, созданная в 2004 году и специализирующаяся на производстве промышленных аккумуляторных батарей, а также манометров, счетчиков воды, инфракрасных термометров и др. Батареи «ASMA Industrial» применяются в телекоммуникациях, энергетике, на железной дороге и при использовании возобновляемых источников энергии.

Источник: techzd.ru, 22.04.2024

«Объединенная Вагонная Компания» и узбекская компания Railway Transport Engineering подписали соглашение о создании сервисных центров по обслуживанию грузовых вагонов

Генеральный директор ООО «Railway Transport Engineering» Рустам Рахимов:

– Открытие в нашей стране первых сервисных центров крупнейшего производителя грузовых вагонов на тележках с осевой нагрузкой 25 тс – закономерный шаг, обусловленный утвержденными планами расширения эксплуатации вагонов повышенной грузоподъемности на сети железных дорог Узбекистана и, как следствие, увеличением грузооборота по транспортному коридору «Север-Юг». Поэтому мы заранее готовим наш производственный и инженерно-технический персонал к техническому обслуживанию и ремонту инновации.

Соглашение подписано на полях Международной научно-технической конференции «Железнодорожный подвижной состав: проблемы, решения, перспективы». Ведущий научный сотрудник инжинирингового центра НПК ОВК Артем Гусев в своем выступлении отметил:

– Беспрепятственное курсирование подвижного состава с увеличенной осевой нагрузкой позволит максимизировать экономическую эффективность перевозок на транзитных маршрутах по территории Казахстана, Узбекистана, Таджикистана и Туркменистана.

Источник: uniwagon.com, 19.04.2024

Завод НовоТехРейл в Новозыбкове запустил серийное производство крытых вагонов

ООО «НовоТехРейл» (НТР) получило сертификат на серийное производство крытых вагонов модели 11-6759. Выпускать продукцию будут на площадке предприятия в Новозыбкове (Брянская область).

Как сообщили в пресс-службе компании, сейчас на поставку крытых вагонов у НТР заключен ряд спотовых контрактов, также идет работа по заключению «долгих» соглашений со стабильным денежным потоком.

На сегодняшний день предприятие готово выпускать около 150 вагонов в месяц: все линии сборки настроены, процессы производства налажены и нанят необходимый для этого штат персонала. При этом в ближайшие два года компания намерена вдвое увеличить выпуск подвижного состава: сейчас НТР ведет работу по привлечению необходимых специалистов и увеличению численности штата. По заявлению главы Брянской области Александра

Богомаза, в планах завода – реализация продукции на 5-6 млрд рублей ежегодно.

Также завод планирует расширить номенклатуру производства грузовых вагонов. Сейчас на заводе уже изготовлены собственные модели опытных образцов тележки, полувагона и вагона-цистерны для перевозки СУГ, в ближайшее время планируется их сертификация.

ООО «НовоТехРейл» – вагоностроительное предприятие по производству грузовых железнодорожных вагонов и запасных частей к ним, основанное в 2021 году. С 2022 года завод производит чистовые оси, колесные пары и оказывает услуги по обработке запасных частей грузовых вагонов. Мощность НТР по производству комплектующих составляет 40 тыс. чистовых осей и 20 тыс. колесных пар в год.

Источник: techzd.ru, 18.04.2024

Слишком частые поломки локомотивов в России объяснили

Требования к надежности тягового подвижного состава в России в настоящее время оторваны от реальности, потому что локомотивы старше 20 лет уже имеют определенный деградационный износ и не могут работать как новые. Таким образом, проблемы с их эксплуатацией объяснили в «ЛокоТехе», который обслуживает машины производства «Трансмашхолдинга» (ТМХ), пишет «Коммерсантъ».

В компании указали, что слишком частые поломки и длительный ремонт связаны с объективными факторами. В том числе с тем, что отдельные необходимые компоненты больше не выпускают, поэтому их восстановление требует больше времени.

Между тем при расчетах нормативов обслуживания показатели надежности для новых локомотивов, которые еще находятся на гарантии завода-изготовителя, и старых на сегодняшний день не отличаются. Гендиректор ТМХ Кирилл Липа попросил смягчить требования к ремонту для возрастных локомотивов, чтобы сделать их адекватными.

«Необходимо менять подходы и разрабатывать методику учета показателей надежности тягового подвижного состава в зависимости от особенностей его конструкции, срока эксплуатации и других факторов», – подчеркнули в «ЛокоТехе».

Высокий уровень простоя локомотивов называют одной из главных причин падения погрузки на сети железных дорог в первом квартале. Как отмечалось на заседании у вице-премьера Андрея Белоусова 28 марта, без

движения из-за проблем с обслуживанием на тот момент оставались 200 единиц техники. В протоколе заседания Минтранса, состоявшегося 3 апреля, было указано, что технически исправный и эксплуатируемый парк подвижного состава отставал от планов на 142 локомотива.

Основной причиной называлось отсутствие запасных частей и квалифицированного персонала, а также срыв планов заводского ремонта.

Президент Национального исследовательского центра перевозок и инфраструктуры Павел Иванкин отмечает, что из-за нехватки локомотивов доля брошенных поездов уже составляет 32 процента, в то время как ранее колебалась на уровне 22-25 процентов.

В то же время источник издания указывает, что серьезную проблему для содержания парка локомотивов в рабочем состоянии представляют и новые локомотивы. Им приходится проходить «объективно трудный процесс обеспечения выпуска и обслуживания в условиях импортозамещения». Ранее сообщалось, что в первом квартале падение грузоперевозок по железной дороге составило 3,2 процента (9,7 миллиона тонн) относительно того же периода 2023 года. До начала 2024 года власти предполагали рост на 2,7 процента, но пока прогноз не исполняется.

Источник: zr.ru, 18.04.2024

«Трансмашхолдинг в соответствии с техническими требованиями РЖД разрабатывает асинхронные локомотивы для Восточного полигона»

«Трансмашхолдинг в соответствии с техническими требованиями РЖД разрабатывает асинхронные локомотивы для Восточного полигона российских железных дорог: электровоз 2ЭС9, тепловозы 2ТЭ30 и 3ТЭ30», – рассказал заместитель генерального директора по техническому развитию ТМХ Михаил Рожков.

– Локомотивы предназначены для перевозки грузовых составов с массой 7100 т с допускаемой скоростью движения 120 км/ч. Машины с поосным регулированием силы тяги будут оборудованы трехосными тележками. Особенностью тепловозов 2ТЭ30 и 3ТЭ30 является то, что его силовая установка будет иметь возможность работы как на дизельном топливе, так и в газо-дизельном цикле. Планируем, что новые локомотивы уже в следующем году отправятся на испытания», – подчеркнул топ-менеджер ТМХ.

Источник: t.me, 19.04.2024

БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ

Робот Spot инспектирует оси колесных пар грузовых вагонов оператора DB Cargo

В вагоноремонтном депо Майнц-Бишофсхайм тестируют четвероногого робота Spot, которого дооснастили оборудованием для идентификации грузовых вагонов и определения их местоположения на путях депо, а также для инспектирования состояния осей колесных пар (рис. 1). По результатам тестирования оператор DB Cargo, входящий в состав железных дорог Германии (DB), примет решение об использовании таких роботов в других своих депо.



Рис. 1. Робот Spot

Робот Spot производства американской компании Boston Dynamics способен самостоятельно перемещаться по путям и спускаться по ступенькам в смотровые каналы депо. Он оборудован камерами, датчиками и средствами искусственного интеллекта, позволяющими ему самостоятельно идентифицировать вагоны и проводить их визуальный осмотр с целью выявления возможных дефектов. Для идентификации вагонов используется считыватель меток RFID.

DB Cargo рассчитывает, что применение роботов Spot освободит работников от рутинной деятельности, требующей больших трудозатрат, уменьшит стоимость и сроки технического обслуживания вагонов. В будущем оператор намерен расширить функции роботов, чтобы они могли распознавать другие дефекты грузовых вагонов.

Масса робота Spot составляет 25 кг, рост – 84 см, скорость движения – до 6 км/ч. Прикладное программное обеспечение для него разработал немецкий стартап Energy Robotics по техническому заданию DB.

В марте 2024 г. начались испытания робота Spot на городской железной дороге Мюнхена, где он патрулирует парк отстоя поездов и при обнаружении посторонних лиц передает информацию сотрудникам службы безопасности DB

ТВЕМА выиграла тендер на поставку бортовых диагностических систем для метрополитена Мумбаи

Об этом в своих соцсетях сообщил индийский партнер российского производителя – компания ADJ Engineering. К поставкам предусмотрено 8 систем контроля профиля рельсов и 4 систем измерения параметров контактной сети, которые будут обрабатывать данные с помощью искусственного интеллекта. Также должны быть поставлены 4 системы измерения контакта провода с пантографом и 2 системы диагностики работы токоприемника. Системы будут выпускаться в соответствии с требованиями по локализации программы Make in India.

В 2022 году в интервью ROLLINGSTOCK замгендиректора по развитию бизнеса ТВЕМА Максим Тарабрин рассказывал о поставках в Индию измерительных систем ITMS. При этом он отмечал, что компания делает ставку на их продвижение.

Индийский рынок метро – один из самых быстрорастущих. По оценкам SCI Verkehr, на него сейчас приходится более 15% всех новых вводимых систем метрополитена в мире.

Источник: rollingstockworld.ru, 23.04.2024

Дизель-поезд Pesa попал в аварию в первый день обкатки в Гане

Происшествие случилось вчера на 76-м километре линии Тема – Мпакадан. Двухвагонный состав столкнулся с оставленным на рельсах грузовиком марки KIA.

Как сообщили в министре развития железных дорог Ганы, машинист применил экстренное торможение, однако это не спасло поезд от лобового столкновения. Тем не менее, никто из присутствующих на момент аварии в поезде не пострадал, а сам подвижной состав получил повреждения головного вагона, которые в ведомстве называют незначительными. После этого поезд своих ходом доехал до депо в Теме, где будет выполнен его ремонт инженерами польского производителя. Власти страны заявляют, что проведут собственное расследование инцидента.

Первый поезд платформы Regio160 был доставлен в Гану в начале этого месяца. В скором времени в страну будет отправлен еще один такой состав. Ожидается, что пассажирские перевозки на линии Тема – Мпакадан начнутся в мае.

Источник: rollingstockworld.ru, 25.03.2024

Инновационные алгоритмы безопасности для мониторинга железнодорожных платформ

Повышенные меры безопасности на сети российских железных дорог будут реализованы с помощью передовых алгоритмов, разработанных «Российскими железными дорогами» (РЖД). Эти алгоритмы разработаны с прицелом на выявление нестандартных моделей поведения, таких как катание на поездах (серфинг). Эта инициатива является частью более широких усилий по обеспечению безопасности в беспилотных поездах и на железнодорожных платформах, упрощению диагностики путей и поездов, а также по обеспечению бесперебойной работы железнодорожных составов.

Внедрение этих передовых систем представляет собой шаг вперед в использовании технологий для повышения безопасности пассажиров. Руководитель департамента ОАО «РЖД» рассказал о проекте, описав его как комплекс систем, обеспечивающих автономное управление поездами и охрану железнодорожных платформ. Кроме того, проект соответствует более широким стратегическим целям РЖД по внедрению инноваций и оптимизации железнодорожных перевозок по всей России.

Приверженность РЖД будущему железнодорожных перевозок включает в себя планы начать тестовые рейсы беспилотных поездов «Ласточка» к середине 2024 года на Московском центральном кольце (МЦК). Первоначально для полного контроля за ходом работ будет присутствовать оператор-человек, но ожидается, что полностью беспилотные поезда будут введены в эксплуатацию к 2026 году.

Эти инновации внедряются на фоне инцидентов, подчеркивающих необходимость усиления мер безопасности. Недавний случай был связан с задержанием в Санкт-Петербурге 17-летнего подростка, который добирался автостопом из Москвы на скоростном поезде «Сапсан» – опасная практика, которой, по его признанию, он занимался в течение трех лет. Разработка этих алгоритмов компанией РЖД знаменует собой важный шаг на пути к пресечению таких опасных действий и укреплению безопасности железнодорожной сети. <...>

Источник: t.me, 18.04.2024

Специалисты Дивизиона ЖАТ ГК 1520 (входит в Нацпроектстрой) оснастили комплексной системой киберзащиты станцию Пермь-Сортировочная

Специалисты Дивизиона ЖАТ ГК 1520 (входит в Нацпроектстрой) оснастили комплексной системой киберзащиты станцию Пермь-Сортировочная (парк «Г») Свердловской железной дороги.

Российская разработка исключает несанкционированный доступ к критической инфраструктуре, гарантирует информационную безопасность цифрового оборудования, защищает от атак из внешних сетей и от действий вредоносных программ.

Кроме того, на станции заменили импортные компоненты системы управления движением поездов на российское оборудование. В частности, установили процессор ЦПУ-ЭЛ производства Дивизиона ЖАТ ГК 1520.

Процессор – ключевой элемент системы микропроцессорной централизации, которая позволяет дистанционно регулировать работу стрелок и светофоров, и устанавливать маршруты составов.

Станция Пермь-Сортировочная введена в эксплуатацию в апреле 1952 года в составе железнодорожного узла Пермь-2. Сегодня это одна из крупнейших российских станций с высоким уровнем автоматизации производственных процессов.

Источник: 1520.ru, 23.04.2024

ОРГАНИЗАЦИЯ ТРУДА, КАДРОВАЯ И СОЦИАЛЬНАЯ ПОЛИТИКА

Российским производителям пора привлекать инженеров из дальнего зарубежья

В краткосрочной перспективе целесообразно точно искать специалистов из Европы и Азии посредством соцсети LinkedIn, в долгосрочной – проработать соответствующие меры поддержки с Минпромторгом России. Позицию озвучил главный редактор ROLLINGSTOCK Agency Сергей Белов на конференции «Маршрут построен: Будущее транспорта и логистики в России».

Штат занятых в НИОКР в компаниях железнодорожного машиностроения России кратно уступает количеству таких сотрудников у крупнейшего мирового игрока – китайской CRRC. В части подготовки рабочих кадров сегодня существенно продвинулись Индия, Турция, Иран,

Египет. В свою очередь, под угрозой закрытия находятся заводы с конструкторскими бюро в Великобритании.

«Турбулентность на рынке содействует миграции кадров, а привлечение сильных специалистов под задачи импортозамещения и создания своего высокоскоростного поезда является острой необходимостью», – резюмировал Сергей Белов.

Источник: rollingstockworld.ru, 24.04.2024

Церемония гашения марки в честь 50-летия БАМа прошла в Иркутской области

Церемонии специального гашения почтовой марки, выпущенной к 50-летию Байкало-Амурской магистрали (БАМ), прошли в четырех городах Иркутской области, сообщила пресс-служба Восточно-Сибирской железной дороги (ВСЖД, филиал ОАО «РЖД»).

«Юбилейная марка вышла тиражом 72 тыс. экземпляров. На ней изображен логотип празднования 50-летия БАМ», – говорится в сообщении.

Уточняется, что сначала торжественное гашение марки «50 лет БАМу» состоялось в Иркутске – церемония прошла в правительстве Иркутской области с участием начальника ВСЖД Вадима Владимировича и губернатора Игоря Кобзева. Затем спецгашения прошли в Тайшете, Братске и Усть-Куте – городах региона, рядом с которыми проходит БАМ.

«С помощью оттиска почтового штемпеля фиксируется важное событие или дата. Этот штемпель действует всего один день. Поэтому марки, на которых появляется специальный почтовый отпечаток, становятся исторической ценностью и предметом гордости филателистов, пополняют экспозиции музеев и частные коллекции», – отмечается в сообщении.

Отмечается также, что первая почтовая марка, посвященная БАМу, была выпущена уже через год после начала строительства – в 1975 году. На ней изобразили природу Прибайкалья, путеукладчик и трудовой лозунг «Славим делами тебя, Октябрь!».

Почтовые марки выпускали на разных этапах строительства магистрали. На них изображали богатые природные ресурсы регионов БАМа, его инфраструктуру, возведение отдельных важных участков. Кроме марок выпускались почтовые конверты и сувенирные наборы с символикой всесоюзной ударной комсомольской стройки.

Как сообщалось, 50-летие со дня начала строительства Байкало-Амурской магистрали будет отмечаться 8 июля 2024 года. В этот день в 1974 году было

подписано постановление ЦК КПСС и Совета министров СССР о строительстве БАМа.

Источник: interfax.ru, 18.04.2024

ЦИФРОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

Великобритания: инновационная технология нательных сенсоров будет использоваться для повышения безопасности путевых рабочих

На конференции, посвященной инновациям для железнодорожной отрасли Railway Industry Association Innovation Conference, которая состоялась в период с 26 по 27 марта 2024 г., была представлена новая технология компании Spatial Cortex: повышение безопасности путевых рабочих за счет внедрения нательных датчиков MOVA, которые с высоким уровнем точности отслеживают в трехмерном пространстве движения человека в процессе выполнения работы. Эти датчики могут закрепляться на любой одежде, включая средства индивидуальной защиты.

На основе собранных благодаря датчикам данных могут быть созданы специальные компьютерные модели для выявления рисков травмирования, связанных, к примеру, с приложением чрезмерных усилий или многократным повторением одних и тех же движений. В дальнейшем эти модели предлагается использовать для принятия эффективных мер, которые позволят существенно снизить уровень рисков.

Представитель руководства компании-разработчика отметил, что объективные данные дают возможность избежать субъективности, которая неизбежно возникает при проведении визуальных проверок. Кроме того, внедрение нового оборудования способствует повышению активности мониторинга и предполагает удобную интеграцию в существующие системы управления охраной труда и промышленной безопасностью.

Источник: railwaygazette.com, 19.04.2024 (англ. яз.)

ALLRAIL: для успеха в конкурентной борьбе железным дорогам необходимо создать эффективную цифровую систему бронирования для мультимодальных путешествий

Европейская Ассоциация независимых операторов (ALLRAIL) утверждает, что для достижения успеха в конкурентной борьбе с автомобильным транспортом железным дорогам необходимо создать удобную и эффективную систему бронирования для мультимодальных путешествий.

Согласно статистическим данным, большая часть поездок в пределах Европейского союза (около 80%) осуществляется с использованием частного автотранспорта. Автомобиль очень удобен для поездок «от двери до двери», но при этом он является одним из наименее экологичных видов транспорта.

Отмечается, что в настоящее время применяемые на наземном общественном транспорте технологии позволяют пассажирам осуществить бронирование всей цепочки поездки, предусматривающей использование различных видов транспорта – все это можно сделать в одном приложении или при помощи только одного Интернет-сайта, при условии совместного использования данных.

Чиновники сферы транспорта европейских стран в своей работе учитывают, что к 2050 г. необходимо сократить объем выбросов загрязняющих веществ от транспортной сети в общей сложности на 90%. Кроме того, они исходят из того, что только наличие полной и актуальной информации перед поездкой, при бронировании и покупке билетов, а также во время поездки, дают возможность клиентам принимать адекватные решения, соответствующие их реальным потребностям.

По мнению генерального секретаря ALLRAIL Ника Брукса (Nick Brooks), всем компаниям-операторам транспортной сферы следует предоставлять свои данные для последующей их интеграции в единую систему бронирования, которая по уровню удобства для пользователя сможет составить конкуренцию личному автотранспорту.

Также отмечается, что для всех инициатив, предусматривающих внедрение новых цифровых решений в сфере мультимодальных перевозок, должно быть предусмотрено обязательное требование – обмен всеми данными.

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

Минпромторг прорабатывает создание единой базы цифровых паспортов промышленной продукции

Проект соответствующего постановления Правительства России о правилах работы с цифровыми паспортами и составе сведений размещен на портале проектов нормативных правовых актов. Срок обсуждения назначен до 30 апреля.

Согласно документу, новый информационный ресурс должен будет взаимодействовать с Государственной информационной системой промышленности (ГИСП), а доступ к нему предоставляться через один из сервисов ГИСП – «Каталог продукции». Сейчас в данном разделе ГИСП более 1,5 млн позиций, включая различный подвижной состав. Оператором ресурса должна стать АО «ЕКТРУ». В Минпромторге сообщили «Коммерсанту», что компания уже занимается формированием цифровых паспортов в рамках единого агрегатора торговли для малых закупок «Березка».

В пояснительной записке к проекту документа ведомство указывает, что целью внедрения цифровых паспортов является обеспечение условий для одинаковой интерпретации информации о промпродукции, «о составляющих ее процессах, материалах, изделиях, продуктах, услугах, на каждом этапе их жизненного цикла». В то же время самим постановлением пока предполагается достаточно общий перечень обязательных сведений.

В сфере железнодорожного транспорта работа над цифровыми паспортами подвижного состава и комплектующих ведется уже более 10 лет. На разных этапах внедрения находятся цифровые паспорта локомотивов, грузовых и пассажирских вагонов, моторвагонного подвижного состава. С 2020 года функционирует автоматизированная система цифровых паспортов качества «Электронный инспектор»: сейчас в ней более 15 млн деталей по 17 видам комплектующих подвижного состава.

Источник: t.me, 22.04.2024

НИИАС готовит к выходу на сеть робототехнические комплексы для производства литых деталей и для расцепки вагонов

АО «НИИАС» разработало два робототехнических комплекса (РТК), один из которых позволяет выявлять трещины в литых деталях и отпуска автоматических тормозов грузовых вагонов в парке приема сортировочной станции, а второй РТК необходим для расцепки вагонов на сортировочной горке. Об этом рассказал сотрудник НИИАС Вадим Дубовсков в рамках

доклада на научно-практической конференции «Перспективные системы и задачи управления».

На текущий момент специалисты института проводят исследовательские испытания комплекса для расцепки вагонов на сортировочной горке опытного полигона в Магнитогорске.

«Внедрение РТК позволит построить сквозной технологический процесс доставки грузов и сформировать соответствующую экосистему – глубоко интегрированные и функционирующие в реальном времени технические и программные средства, – отметил Вадим Дубовсков. – Кроме того, исключается влияние «человеческого фактора» и, что не менее важно, необходимость пребывания человека в опасной зоне».

В рамках проекта АО «НИИАС» предстоит ввести в эксплуатацию РТК для расцепки вагонов и интегрировать комплекс в глобальную систему проекта «Цифровая железнодорожная станция».

Источник: техжд.рф, 23.04.2024

Сбер и ЮВЖД договорились о развитии инновационных цифровых решений

Соглашение о сотрудничестве заключили Сбер и Юго-Восточная железная дорога – филиал ОАО «РЖД». Документ подписали заместитель председателя Центрально-Черноземного банка ПАО «Сбербанк» Антон Каменев и главный инженер Юго-Восточной железной дороги Александр Червенко на Дне инноваций ЮВЖД.

Речь идет о внедрении цифровых решений в области автоматизации, обеспечения безопасности и повышения комфорта пассажиров, а также о применении искусственного интеллекта.

Как отметил Антон Каменев, «Сбер и ЮВЖД связывает долгое и плодотворное сотрудничество. Железнодорожная отрасль – одна из ключевых для регионов Черноземья. Это – сфера высокой ответственности и интенсивности процессов, где сегодня особенно востребованы инновационные технологии, включая искусственный интеллект. Уверен, что наша совместная работа поможет эффективно использовать опыт и экспертизу Сбера в реализации проектов в области цифровизации».

Александр Червенко, главный инженер Юго-Восточной железной дороги – филиала ОАО «РЖД»: «Можно сказать, что сегодня железная дорога перешла на совершенно иной уровень инновационного развития, и мы не собираемся снижать темпы. Уверен, что новые подходы в инновационной деятельности,

единые стратегические цели и приоритеты позволят нам достичь максимального эффекта и уверенного развития в будущем».

Источник: chr.plus.rbc.ru, 19.04.2024

Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов

Цифровая трансформация в железнодорожном строительстве: потенциал цифрового планирования этапов и процессов строительства

Вызовы в области текущего содержания, модернизации и строительства железнодорожной инфраструктуры требуют скачкообразного повышения эффективности и точности в строительной отрасли. Необходимость свести к минимуму сбои, перерасход средств и задержки сроков выполнения работ можно решить только с помощью нового подхода к планированию и реализации строительства с использованием инновационных цифровых решений. В статье приведен пример цифрового планирования этапов и процессов строительства с использованием программного обеспечения dProB.

Источник: Eisenbahntechnische Rundschau. – 2024. – № 4. – S. 22-27 (нем. яз.)

РЕСУРСОСБЕРЕЖЕНИЕ. АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ ИСТОЧНИКИ ЭНЕРГОРЕСУРСОВ

Водородный поезд CAF получил разрешение на эксплуатацию в Португалии

Испанская CAF завершила испытания опытного образца гибридного водородного поезда FCH2RAIL, проходившие в Португалии. По итогу тестирования поезд получил разрешение для работы на португальской сети железных дорог. Португалия стала второй страной после Испании, которая выдала разрешение для работы FCH2RAIL на своих линиях.

Тесты проводились с 3 по 6 апреля на линии Minho. Поставкой водорода для испытаний поезда в Португалии занималась испанская энергетическая компания Iberdrola, а для заправки поездов водородом использовались заправочные станции нидерландской компании по производству автомобилей и транспортной инфраструктуры Stellantis. Поездом в ходе испытаний управляли машинисты португальского логистического оператора Medway.

Новый гибридный поезд может работать на водородной и электрической тяге. Он также имеет аккумуляторные батареи, позволяющие ему проезжать до 70 км без подзарядки. Его максимальная скорость составляет 140 км/ч. За основу нового состава взят трехвагонный электропоезд семейства Civia, который был дооснащен новым оборудованием.

В программе FCH2Rail по разработке водородного электропоезда участвовал одноименный консорциум из 8 компаний: Infrastructures of Portugal (IP), CAF, Adif, Renfe, Немецкий аэрокосмический центр (DLR), Toyota Motor Europe, Национальный водородный центр Spanish (CNH2) и Stemmann Technik. Бюджет проекта FCH2RAIL составляет €14 млн, большую часть из этих средств (€10 млн) выделило Европейское партнерство по чистому водороду.

Источник: techzd.ru, 17.04.2024