



МОНИТОРИНГ

ЦНТИБ ОАО «РЖД»

**ОСНОВНЫЕ СОБЫТИЯ В ОБЛАСТИ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА**

№17/МАЙ 2023

СОДЕРЖАНИЕ

ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА. ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ, РЕФОРМИРОВАНИЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ	5
Глава РЖД Олег Белозёров и председатель совдира Китайских железных дорог Лю Чжэньфан обсудили в Пекине вопросы развития грузовых ж/д перевозок	5
Глава РЖД Олег Белозёров и председатель Азербайджанских железных дорог Ровшан Рустамов обсудили вопросы сотрудничества	5
Сенаторы одобрили изменения в Федеральный закон «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» - документ представил И. Ялалов	6
Сергей Носов: Железнодорожный транспорт – это не просто транспортное сообщение, чтобы мы могли поездом ездить в отпуск, если нелетная погода.....	7
Группа ВЭБ.РФ профинансирует поставки российских вагонов для «Гродно Азота»	7
Суд обязал финского партнера РЖД перезапустить Allegro	8
В Финляндии прокомментировали решение московского суда о возобновлении движения «Аллегро».....	9
Калифорния в ближайшем будущем может полностью запретить эксплуатацию тепловозов (США).....	10
Новая железнодорожная линия из Ирака в Турцию	12
ЦИФРОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ.....	12
На развитие приложения для бронирования и продажи билетов Seatfrog выделено более 7,5 млн долл. США	12
Литовские железные дороги запускают интернет Starlink.....	13
Искусственный интеллект поможет обслуживать весь парк поездов ICE	14
На Юго-Восточной железной дороге презентовали решение дополненной реальности для техобслуживания подвижного состава.....	14
Итоги исследования: как транспортная отрасль переходит на цифровое взаимодействие с клиентами	15
Цифровая эпоха выводит сервисы на новый уровень	16
Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов	19
Управление большими объемами данных, получаемых от сенсоров, для цифровизации и автоматизации в железнодорожной отрасли	19
ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ	19
Лизинговая компания European Loc Pol добивается сертификации локомотивов Stadler EuroDual в странах Балканского полуострова.....	19
Hitachi Rail продолжит техобслуживание экспрессов GWR.....	20
CRRC отправила последнюю партию высокоскоростных поездов в Индонезию.....	21
Alstom: еще 60 поездов для региона Иль-де-Франс почти на миллиард евро	21
Чехия столкнулась с крупным дефицитом железнодорожных составов.....	22

КТЖ совместно с Wabtec внедрят программу круиз-контроля для грузовых локомотивов.....	23
Саудовская Аравия обращается к поставщикам локомотивов и вагонов.....	24
Новости закупок и поставок подвижного состава: CTM, Alstom, SAR, Siemens, УЗ	24
«РМ Рейл» сертифицировала танк-контейнер для перевозки СПГ	25
РЖД планируют закупить 602 локомотива в текущем году	26
Объем производства подвижного состава в России за I квартал 2023 года.....	27
ЦППК объявила тендер на поставку 15 электропоездов.....	27
Завод «Кубань» в Армавире до конца года выпустит 500 грузовых вагонов	28
ОВК заключила соглашения на поставку и освоение производства подвижного состава..	28
За I квартал 2023 года в России были реализованы 161,2 тыс. буксовых кассетных подшипников для грузовых вагонов	29
Суверенный локомотив подъезжает. ОАО РЖД рассчитывает получить импортозамещенные машины в 2024 году	30
Поезд Ласточка получит новое имя и новые тормоза от российского производителя.....	31
ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ИНТЕРМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ГРУЗОВАЯ И КОММЕРЧЕСКАЯ РАБОТА	34
Монголия начнет принимать больше контейнерных поездов из России	34
Трансграничный маршрут между Мексикой, США и Канадой	34
«Агроэкспресс» с Узбекистаном становится логистическим проектом - Решетников.....	35
РЖД договорились с Китаем об увеличении грузоперевозок и пропуске около 15 доппоездов	36
«РЖД Логистика» приняла участие в церемонии отправки экспортного поезда с машинами Geely в Сиане	36
«Почта России» поддержит экспорт наливных и насыпных грузов в КНР	37
ОАО «РЖД» инвестируют порядка 1,2 млрд рублей в «сухой порт» в Астрахани до 2025 года	38
Первый после начала пандемии рефрижераторный контейнерный поезд оправили из Подмосковья в Китай.....	38
Крупнейший контейнерный оператор Петербурга запускает новый проект.....	39
В порту Высоцк заработал первый зерновой терминал на Балтике.....	41
Крупнейший железнодорожный узел на пути к портам Азово-Черноморского бассейна модернизирован в Краснодарском крае	42
Сервис по отправке мороженой рыбы с Дальнего Востока на запад России.....	43
Терминально-логистический центр «Белый Раст» в Подмосковье построят к концу 2023 года	43
ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ВОКЗАЛЫ. ТРАНСПОРТНО-ПЕРЕСАДОЧНЫЕ УЗЛЫ	44
Великобритания: 21 мая 2023 г. вступит в силу обновленное расписание движения поездов на линии Elizabeth.....	44

Великобритания: опубликована информация о новых тарифах на пассажирские перевозки из центрального Лондона до аэропорта Лутон	45
По высокоскоростной линии Nagaimain за месяц Рамадан перевезено 930 000 пассажиров.....	45
Международный поезд Иркутск – Улан-Батор перевёз 12 тыс. человек с момента возобновления курсирования.....	46
Первый после снятия ограничений поезд отправился из Иркутска до границы с КНР.....	46
В приложении «РЖД пассажирам» появилась возможность оплаты билетов через СБП ..	47
Количество круизных поездов вырастет на треть в 2023 году	47
К горе Карелии Воттоваара снова запустят туристический поезд.....	49
Главгосэкспертиза одобрила проект участка железной дороги к аэропорту Симферополя	50
Женские вагоны появятся еще в трех поездах в Казахстане	51
ВОСТОЧНЫЙ ПОЛИГОН. СТРОИТЕЛЬСТВО И ИНВЕСТИЦИИ	52
Пуск нового участка на Малом БАМе увеличит в 2 раза пропускную способность линии Тында – Бамовская для грузоперевозок к тихоокеанским портам.....	52
ЭКОНОМИКА, УПРАВЛЕНИЕ, ПЛАНИРОВАНИЕ, ТАРИФНАЯ ПОЛИТИКА	53
Стоимость строительства железной дороги Китай – Пакистан оценили в 400 млрд юаней	53
Строительство железной дороги Китай – Киргизия – Узбекистан оценили в 3-5 млрд долл. США.....	53
Франция предоставит почти 76 млн евро на модернизацию участка в Молдавии.....	54
ВЭБ.РФ поддерживает реализацию проектов в Белоруссии стоимостью более 1,4 трлн рублей	55
РЖД в 2023 г. планируют грузоперевозки на уровне или выше показателя 2022 г.....	56
ОРГАНИЗАЦИЯ ТРУДА, КАДРОВАЯ И СОЦИАЛЬНАЯ ПОЛИТИКА	56
Цикл выездных занятий студентов Петербургского государственного университета путей сообщения императора Александра I прошел в моторвагонных депо Санкт-Петербург-Финляндский и Санкт-Петербург Балтийский.....	56
БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ	58
Федеральная железнодорожная администрация будет финансировать новые научно-исследовательские проекты в сфере безопасности железнодорожного транспорта (США).....	58
И снова порадовал Висконсин ЖД новостями. Подводные вагоны в водах Миссисипи	58
РЕСУРСОБЕРЕЖЕНИЕ. АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ ИСТОЧНИКИ ЭНЕРГОРЕСУРСОВ	59
Hydrogène de France Energy и Digas собираются разработать водородные локомотивы с «зеленым» водородом (Франция)	59

ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА. ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ, РЕФОРМИРОВАНИЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

Глава РЖД Олег Белозёров и председатель совдира Китайских железных дорог Лю Чжэньфан обсудили в Пекине вопросы развития грузовых ж/д перевозок

В 2022 г. достигнут рекордный объём перевозок в сообщении Россия – Китай (через погранпереходы и морские порты): 121 млн т (+31% к 2021 г.).

За I кв. 2023 г. общий объём перевозок составил 38,4 млн т (+76% к аналогичному периоду 2022 г.). Через погранпереходы Забайкальск–Маньчжурия, Гродеково–Суйфэньхэ и Нижнеленинское–Тунцзян – 7,5 млн т (+46%).

Оптимизируем работу ж/д погранпереходов, в т. ч. расширим применение технологии перегрузки экспортных грузов в контейнерах на пограничных станциях с использованием порожних вагонов другой стороны, освободившихся после выгрузки.

Совершенствуем перевозки неопасных наливных грузов в контейнерах с использованием флекситанков, насыпных грузов в контейнерах open top, продукции АПК (в т. ч. мясной, птицеводческой и молочной продукции) в рефрижераторных контейнерах.

Продолжим работу по развитию электронного обмена данными для безбумажных перевозок в международном грузовом сообщении между Россией и Китаем.

На встрече также обсудили вопросы в области развития человеческого капитала.

Источник: advis.ru, 28.04.2023

Глава РЖД Олег Белозёров и председатель Азербайджанских железных дорог Ровшан Рустамов обсудили вопросы сотрудничества

Ключевые тезисы встречи:

– наблюдается значительный рост объёмов перевозок по западному маршруту международного транспортного коридора «Север – Юг»: по итогам I квартала здесь перевезено почти в 2 раза больше грузов, чем за аналогичный период прошлого года, а контейнеров – в 5 раз больше;

- целесообразно обеспечить пропуск растущих объёмов по пограничным стыкам, в частности, необходимо увеличить мощности ж/д пункта пропуска Самур (Россия) – Ялама (Азербайджан);
- работы по реконструкции приграничных ж/д участков с российской и азербайджанской сторон нужно синхронизировать;
- с целью согласования параметров пропускных способностей всем участникам западного маршрута коридора необходимо координировать свои подходы в части веса и длины поездов;
- перспективное направление сотрудничества – внедрение электронного обмена данными при перевозках грузов в международном сообщении;
- важно развивать сотрудничество не только в двустороннем формате, но и в рамках международных организаций, в том числе Совета СНГ по железнодорожному транспорту.

Источник: advis.ru, 27.04.2023

Сенаторы одобрили изменения в Федеральный закон «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» - документ представил И. Ялалов

В Совете Федерации одобрили изменения в Федеральный закон «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации», относящиеся к эксплуатации мостов и тоннелей, расположенных на железнодорожных путях. С докладом выступил заместитель председателя Комитета Совета Федерации по экономической политике Ирек Ялалов.

Федеральный закон от 10 января 2003 года «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» дополняется нормой, закрепляющей, что мосты и тоннели, по которым осуществляется движение железнодорожного состава, должны обследоваться их владельцами на предмет содержания в надлежащем техническом состоянии.

Предусматривается, что порядок и периодичность такого обследования устанавливает федеральный орган исполнительной власти, осуществляющий функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта.

Федеральный закон вступает в силу с 1 марта 2024 года.

Источник: advis.ru, 27.04.2023

Сергей Носов: Железнодорожный транспорт – это не просто транспортное сообщение, чтобы мы могли поездом ездить в отпуск, если нелетная погода

На встрече с журналистами губернатор Магаданской области Сергей Носов ответил, реально ли строительство железной дороги в Магаданскую область.

– Без мечты жить невозможно. Если не мечтать, это никогда не осуществится. Это серьезные затраты, железнодорожный транспорт – это не просто транспортное сообщение, чтобы мы могли поездом ездить в отпуск, если нелетная погода. Мы прорабатываем этот вопрос в рамках мастер-плана, потому что железнодорожный транспорт затрагивает и принципы работы морского торгового порта. Это другой грузооборот, и не только для Магаданской области, – пояснил глава региона. – Ведется большая работа по обоснованию инвестиций. Вопросом занимается Минвостокразвития вместе с РЖД, Якутией и Магаданской области. Мы будем ставить этот вопрос перед Президентом, и уже ставили, все-таки 1 триллион рублей – это большие деньги. Должны быть серьезные обоснования, не только наши решения с «Железными дорогами Якутии», но и многих министерств и ведомств, включая Министерство обороны.

Работа ведется. Нужно обратить внимание, если говорить о некоторой альтернативе морского обеспечения Магаданской области: это федеральная дорога, и работа по ней идет, но все затраты на ФАД, как на транспортную составляющую, без строительного моста через Алдан – это не совсем эффективно потраченные деньги.

Проектирование и обоснование затрат ведется, пока они очень высокие, и даже заместитель Председателя Правительства Российской Федерации Марат Хуснуллин требует и указывает, как и где можно и нужно снижать затраты на строительство подобного объекта. Думаю, этот вопрос так же решится, потому что наладить эффективное сообщение по федеральной автодороге, в том числе, – это наполовину решение проблем транспортного сообщения и обеспечения Магаданской области.

Источник: kolyta.ru, 28.04.2023

**Группа ВЭБ.РФ профинансирует поставки российских вагонов для
«Гродно Азота»**

Договоры о том, что группа ВЭБ.РФ профинансирует поставки российских вагонов для «Гродно Азота» подписаны сегодня в Гродно во время

визита председателя ВЭБ.РФ Игоря Шувалова в Республику Беларусь, передает корреспондент БЕЛТА.

ООО «БелВЭБлизинг» (группа ВЭБ.РФ) профинансирует лизинг 440 железнодорожных вагонов российского производства для ОАО «Гродно Азот» на сумму около 3 млрд российских рублей. Источник финансирования – средства Группы компаний Российского экспортного центра, которые предоставляются под поручительство ВЭБ.РФ. Срок договора лизинга – 9 лет.

Как прозвучало, обновление и расширение транспортно-логистического парка крупнейшего белорусского химического предприятия будет способствовать наращиванию объемов экспорта и его диверсификации. Это также позволит расширить географию стран-партнеров.

ООО «БелВЭБлизинг» – лизинговая организация, созданная в 2018 году при участии ВЭБ.РФ и ОАО «Банк БелВЭБ». Основное направление деятельности компании – лизинговое финансирование высокотехнологичного оборудования, произведенного в РФ.

Источник: belta.by, 28.04.2023

Суд обязал финского партнера РЖД перезапустить Allegro

Арбитражный суд Москвы обязал финскую компанию VR Group и ее совместное с РЖД предприятие Oy Karelian Trains Ltd продолжать исполнять обязательства по договорам, в том числе по эксплуатации поездов Allegro, следует из информации в картотеке арбитражных дел. Решение по иску Российских железных дорог было вынесено 26 апреля, первым на него обратил внимание 1prime.ru. Об этом пишет «Фонтанка».

Как следует из материалов дела, российский перевозчик требовал признать незаконными действия VR Group Plc по одностороннему отказу от пассажирского и грузового железнодорожного движения, признать незаконным односторонний отказ VR Group Plc от договоров, а также обязать VR Group Plc исполнять договоры. В случае неисполнения решения суда РЖД просят взыскать с VR Group Plc 10 млн руб., а также с VR Group Plc и Oy Karelian Trains Ltd (солидарно) 1,26 млн руб. за каждый день неисполнения судебного акта, начиная с даты вступления в силу. Поскольку у VR Group нет в России имущества, за исключением доли в 99% в компании ООО «Финнлог», российский перевозчик просил суд в качестве обеспечительной меры приостановить ее ликвидацию.

«Иск удовлетворить полностью», – говорится в карточке дела. Полный текст решения не опубликован.

Ранее суд принял решение по другому иску РЖД и запретил VR Group Plc инициировать судебные разбирательства в иностранных судах по договорам с российским перевозчиком.

Кроме того, суд признал прекращенным договор поручительства между РЖД и OP Corporate Bank plc. Речь идет о кредите компании Oy Karelian Trains Ltd, «дочке» РЖД и финской VR, от 2007 года. Именно эта компания взяла в долг 131 млн евро на приобретение поезда Allegro и сдавала состав в аренду учредителям.

Совместный проект финской VR и РЖД – поезд «Аллегро» – прекратил курсировать между Санкт-Петербургом и Хельсинки в конце марта 2022 года. Несколько месяцев спустя, в конце августа, VR сообщила о списании составов, которые остались на территории Финляндии.

Источник: fontanka.ru, 27.04.2023

В Финляндии прокомментировали решение московского суда о возобновлении движения «Аллегро»

Арбитражный суд Москвы обязал финскую компанию VR Group и ее совместное с РЖД предприятие Oy Karelian Trains Ltd продолжать исполнять обязательства по договорам, в том числе по эксплуатации поездов Allegro, следует из информации в картотеке арбитражных дел.

Министр Финляндии по делам Европы Тютти Туппурайнен сообщила, что действия России не имеют значения в Финляндии, пишет rzd-partner.ru.

Издание Yle пишет, что в компании VR Group заявили, что не будут комментировать такой вопрос.

Поезд «Аллегро» ранее ездил между Петербургом и Хельсинки. Однако в конце марта 2022 года он перестал ходить, а летом VR Group заявила о том, что составы будут списываться. Они остались на территории Суоми.

После этого РЖД обратились в суд, чтобы признать такие действия незаконными.

В случае, если решение не будет исполнено, то РЖД просили взыскать с VR Group 10 миллионов рублей.

Кроме того, VR Group Plc и Oy Karelian Trains Ltd должны были выплатить по 1,26 миллиона рублей за каждый день неисполнения судебного акта.

В картотеке арбитражных дел сказано о том, что решение вынес суд 26 апреля 2023 г. В нём говорится, что иск будет удовлетворён полностью.

Источник: rzd-partner.ru, 28.04.2023

Калифорния в ближайшем будущем может полностью запретить эксплуатацию тепловозов (США)

Управление воздушных ресурсов Калифорнии (California Air Resources Board – CARB) собирается принять решение о судьбе постановления, которое должно уменьшить выбросы парниковых газов путем постепенного запрета на эксплуатацию тепловозов.

«В отсутствие действий со стороны федеральных властей США в части борьбы с вредными выбросами тепловозов управление CARB разрабатывает законодательную базу, направленную на уменьшение выбросов различных токсичных веществ, взвешенных частиц и парниковых газов подвижным составом, – говорится на сайте CARB. – Законодательная база в форме постановления будет действовать на территории всего штата Калифорния. Это позволит железным дорогам тщательнее проработать проблему загрязнения воздуха и принимать во внимание претензии к качеству воздуха от жителей населенных пунктов, вблизи которых расположена сортировочная станция. Цель данного постановления – стимулирование внедрения более совершенных «зеленых» технологий в тягу поездов».

Предлагаемое постановление, которое затронет и грузовые, и пассажирские перевозки, состоит из следующих пунктов, разделенных на 3 срока.

К 2024 г.:

– от операторов тепловозов требуется начать финансирование фонда, размер которого зависит от объемов произведенных выбросов, средства фонда будут направлены на закупку более экологичных локомотивов или модернизацию эксплуатирующихся;

– локомотивам с автоматическими отсечными устройствами будет запрещено находиться в стационарном положении дольше 30 мин, за исключением таких случаев, как поддержка давления в тормозной магистрали, обеспечения функционирования систем отопления и кондиционирования кабины машиниста и т.п.;

– локомотивы, эксплуатирующиеся в штате, будут необходимо регистрировать в специальном реестре управления CARB, в котором также будут приводиться ежегодно обновляемые показатели эксплуатации локомотива, относящиеся к экологии.

К 2030 г.:

– срок эксплуатации локомотивов должен составлять не более 23 лет;

– «Все маневровые, специализированные («промышленные») и пассажирские локомотивы с заводским двигателем, построенные в 2030 г. и позднее, должны будут эксплуатироваться на территории Калифорнии

в конфигурации ZE (Zero-Emission – с нулевым уровнем выбросов) – то есть быть ZE-локомотивами или подвижным составом с функциями ZE».

К 2035 г.:

– «Все магистральные локомотивы железных дорог I класса с заводским двигателем, построенные в 2035 г. и позднее, должны будут эксплуатироваться на территории Калифорнии в конфигурации ZE – то есть быть ZE-локомотивами или подвижным составом с функциями ZE».

В CARB ожидают, что в период с 2023 по 2050 г. данное постановление поможет значительно сократить выбросы взвешенных частиц (на 7 455 коротких тон), оксидов азота (на 389 630 коротких тон) и парниковых газов (на 21,9 млн метрических тон). Представители управления утверждают, что аналогичный эффект будет достигнут путем запрета на использование в Калифорнии любых большегрузных дизельных грузовиков на весь 2030 г.

Разумеется, данная инициатива вызывает недовольство со стороны ряда представителей отрасли железнодорожных грузоперевозок. Так, Американская ассоциация железных дорог малой протяженности и региональных железных дорог (American Short Line and Regional Railroad Association – ASLRRA) утверждает, что постановление может сделать многие железные дороги малой протяженности в Калифорнии «финансово несостоятельными». «CARB существенно недооценила стоимость реализации предлагаемого постановления. В итоге под удар будут поставлены малые предприятия», – говорится в заявлении ASLRRA от апреля 2021 г. В ассоциации также заявили, что стоимость соответствующих всем новым правилам локомотивов может составить от 5 до 7 млн долл. за единицу.

«В сочетании с необходимой модернизацией инфраструктуры, включающей строительство водородных и зарядных станций или перезарядка аккумуляторов, дополнительными местными регламентами округов штата Калифорния и новыми правилами об уменьшения влияния второстепенных источников выбросов, предлагаемое постановление дестабилизирует и так уже неблагоприятное положение железных дорог малой протяженности в штате, – говорят в ASLRRA. – В результате грузоотправители Калифорнии будут отрезаны от железных дорог, что повысит расходы на цепочку поставок и снизит их конкурентоспособность как в Штатах, так и за рубежом». Ассоциация также ставит под сомнение законность предлагаемого постановления, поскольку локомотивы участвуют в торговых отношениях между штатами (и, следовательно, подпадают под законодательство федеральных властей и других штатов).

В свою очередь, некоммерческая общественная организация Earthjustice считает постановление шагом в правильном направлении: «Населенные пункты и дома, находящиеся вблизи сортировочных дворов, страдают от выбросов

тепловозов больше всех остальных. В первую очередь это относится к Лос-Анджелесу и региону Внутренняя Империя – из 18 крупных сортировочных дворов Калифорнии 10 находятся на этих территориях».

Источник: freightwaves.com, 27.04.2023 (англ. яз.)

Новая железнодорожная линия из Ирака в Турцию

Министерство транспорта Ирака сообщило о планах приступить к строительству новой железной дороги протяженностью 1175 км до границы с Турцией в начале 2024 г.

Двухпутная линия, которая свяжет новый порт Гранд-Фау на берегу Персидского залива и турецкий средиземноморский порт Мерсин, станет частью проекта Development Road, включающего также строительство автомобильной дороги протяженностью 1190 км.

Электрифицированная железная дорога пройдет через такие крупные иракские города, как Басра, Эд-Дивания, Ан-Наджаф, Кербела и Мосул. По ней планируется осуществлять движение как грузовых, так высокоскоростных пассажирских поездов. Есть также планы по восстановлению железнодорожного участка от Мосула до турецкого Газиантепа, расположенного в 300 км от порта Мерсин на Средиземном море.

Ежегодный грузопоток по железной дороге может составить 3,5 млн контейнеров и 22 млн т массовых грузов с последующим увеличением этих объемов до 7,5 млн контейнеров и 33 млн т массовых грузов. Ежегодный пассажиропоток по ней изначально оценивается в 13,8 млн чел.

Источник: railfreight.com, 25.04.2023 (англ. яз.)

ЦИФРОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

На развитие приложения для бронирования и продажи билетов Seatfrog выделено более 7,5 млн долл. США

На развитие приложения для бронирования и продажи билетов Seatfrog и его распространение в Европе было выделено более 7,5 млн долл. США. Головной офис компании-разработчика данного приложения для мобильных устройств находится в Великобритании, основная цель его создания – обеспечить максимальный уровень комфорта пассажиров при бронировании

билетов, их приобретении, совершении пересадок, также при помощи приложения пассажир имеет возможность повысить класс обслуживания до первого.

Изначально приложение для мобильных устройств Seatfrog было создано для того, чтобы сократить количество нераспроданных мест в вагонных первого класса, количество которых ежегодно превышало 570 млн. И теперь выделены средства на дальнейшее развитие – после 12 месяцев рекордного роста популярности программы.

Среди основных инвесторов Seatfrog можно выделить такие компании, как Pembroke, Praetura и Octopus Ventures. По информации руководства Seatfrog, средства будут направлены на расширение штата сотрудников – что необходимо для удовлетворения непрерывно растущего спроса на приложение в странах Европы. Отмечается, что Seatfrog имеет все шансы стать основным общеевропейским железнодорожным приложением.

В соответствии с проведенной Seatfrog оценкой, приложение позволило более чем на 300% увеличить прибыль за счет сохранения и приумножения пассажиропотока приблизительно на 3400 направлениях. На настоящий момент Seatfrog имеет эксклюзивные договоренности о сотрудничестве с 16 крупнейшими железнодорожными операторами Европы, последней присоединившейся стала компания Trenitalia.

Источник: railway-technology.com, 25.04.2023 (англ. яз.)

Литовские железные дороги запускают интернет Starlink

LTG будут тестировать интернет, предоставляемый спутниками Starlink, в своих поездах. Трехмесячный пилотный запуск поезда LTG Link планируется начать во втором квартале этого года с использованием оборудования Starlink компании Space X. Об этом сообщает журнал RailTech.

Компания уже протестировала и оценила несколько других решений, доступных на рынке, и вскоре начнет тестировать подключение к спутниковому интернету в поездах. С бельгийской компанией Venn Telecom уже подписан контракт на сумму 6,864 тыс. евро на приобретение необходимого оборудования и услуг по тестированию.

Источник: railway.supply, 25.04.2023

Искусственный интеллект поможет обслуживать весь парк поездов ICE

Компания infraView, входящая в состав DB E.C.O. Group – дочернего предприятия железных дорог Германии (DB), продолжает развивать проект E-Check, обеспечивающий автоматизацию при помощи искусственного интеллекта рутинных операций при техническом обслуживании подвижного состава, и расширяет его на поезда ICE всех типов. Ранее проект охватывал только поезда ICE 3 и ICE 4, теперь к ним добавятся ICE 1, ICE 2 и ICE T.

Для автоматизации осмотров применяется диагностический портал, разработанный компаниями Gestalt Robotics и Strama-MPS (рис. 1). Портал оборудован камерами, позволяющими сканировать проходящий поезд с обзором 360 град. Собранные порталом визуальные и акустические данные автоматически анализируются с целью обнаружения возможных дефектов компонентов поезда.



Рис. 1. Диагностический портал, разработанный компаниями Gestalt Robotics и Strama-MPS

Задача проекта E-Check состоит в сокращении до минимума числа ручных операций осмотра поездов с соответствующим высвобождением персонала, повышением эффективности и сокращением сроков технического обслуживания. Долгосрочная цель DB E.C.O. Group и ее партнеров состоит во внедрении системы Smart Assisted Maintenance (SAM), в которой для сбора данных о состоянии поезда наряду с диагностическими порталами будут использованы роботизированные комплексы в депо. Это позволит своевременно предсказывать потребность в обслуживании конкретных компонентов и целенаправленно планировать ремонтные операции.

Источник: zdmira.com, 26.04.2023

На Юго-Восточной железной дороге презентовали решение дополненной реальности для техобслуживания подвижного состава

Платформа «ИКСАР» для технического обслуживания поездов, разработанная российской IT-компанией Inline Group, была

продемонстрирована в депо Отрожка на Юго-Восточной магистрали в рамках сетевой школы РЖД. Это программное обеспечение, позволяющее использовать инновационные устройства, такие как «умные очки», в различных производственных и бизнес-процессах.

В условиях депо «ИКСАР» применялся в качестве удаленного помощника для сотрудников, который в различных производственных ситуациях напоминает алгоритм необходимых действий. Также устройство оснащено камерой, фиксирующей все действия исполнителя и передающей изображение на монитор мастера или технолога, который может удаленно скорректировать действия рабочего. Как отметили в РЖД, проект на базе депо Отрожка планируется развивать и тиражировать в других дирекциях железнодорожной сети.

Источник: t.me, 27.04.2023

Итоги исследования: как транспортная отрасль переходит на цифровое взаимодействие с клиентами

Транспортные B2B услуги – консервативный рынок. Работа строится вокруг таблиц, звонков и писем. В отрасли есть свои ретрограды, не готовые переводить клиентов в онлайн, и новаторы, стремящиеся максимально оцифровать клиентский сервис.

Неоднородность рынка дает большой простор для размышлений и выводов. Нам стало интересно составить целостную картину распространения клиентского онлайн, оценить эффективность личных кабинетов. Проследить взаимосвязи решений по личным кабинетам с характеристиками компаний.

В декабре 2022 года мы запустили исследование. 47 компаний приняли участие. Данные собирались через анкету, открытые источники и личные интервью.

Среди респондентов: Волжское пароходство, РусАгроТранс, ТрансСинергия, СТС, 40 футов, ТЛЦ, ФинТранс, Логбокс и другие.

Исследование проводилось при поддержке интернет портала LogiGus.

Срез респондентов

25% участников – перевозчики, 20% – экспедиторы, 55% – компании, которые предоставляют как услуги перевозчика на собственных и арендованных активах, так и услуги экспедитора.

Преобладание гибридов обусловлено тенденцией, которую отметили некоторые респонденты – рынок смешивается, все больше компаний уходят от работы с одной услугой к закрытию нескольких потребностей клиента. С одной

стороны – закономерное развитие и рост, с другой – влияние событий 2022 года. Компании оперативно отреагировали на уход иностранных организаций и нашли возможности закрыть образовавшиеся пустоты.

«На мой взгляд, сейчас рынок укрупняется. Небольшие операторы начинают уходить, либо их поглощают, либо они распродают свой подвижной состав под крупные. Раньше мы понимали, что ж/д оператор – это ж/д оператор, порт – это порт, судоходная линия – это судоходная линия. Сейчас четкое деление стирается».

Результаты исследования. Наличие личного кабинета

19% респондентов уже внедрили личный кабинет. Средний возраст системы 1-5 лет. 50% компаний обновляли кабинет хотя бы раз с момента внедрения. 28% респондентов начали разработку, то есть бюджет выделен, проект реализуется. 6% поставили развитие цифрового клиентского сервиса на паузу. 4% планируют запустить проект. 43% не имеют личного кабинета.

Прослеживается зависимость разработки личного кабинета и профиля компании. 34% компаний-гибридов внедрили или в процессе внедрения личного кабинета. У перевозчиков и экспедиторов 8% и 4% соответственно.

Для перевозчиков потребность в личном кабинете не высока, потому что многие сотрудничают с экспедиторами, а не напрямую с грузоотправителями. А бизнес-процессы экспедиторов сложнее и строятся на личных связях, поэтому оцифровать их трудозатратно и дорого.

Связь с оборотом подтвердилась очевидная:

– компании с оборотом от 100 млн. до 1 млрд. – 31% имеют или разрабатывают кабинет, 69% не имеют личного кабинета;

– компании с оборотом от 1млрд. и выше – 56% имеют или разрабатывают кабинет клиента, 44% не имеют.

Из вывода выбиваются компании с оборотом до 100 млн. 60% имеют или внедряют кабинеты, 40% не имеют. Объяснение этой несостыковки – часть компаний используют готовое ПО зарубежного партнера, часть входят в большие холдинги.

Источник: advis.ru, 28.04.2023

Цифровая эпоха выводит сервисы на новый уровень

О новых возможностях для грузоотправителей, которые предоставляют современные онлайн-платформы холдинга «РЖД» рассказали топ-менеджеры компании и партнеры.

ОАО «РЖД» и его дочерние компании совместно с партнёрами

продолжают развивать и совершенствовать цифровые сервисы, базирующиеся на отечественном ПО.

Наталья Рютина, директор по информационным технологиям АО «РЖД Логистика»

Компания продолжает вести работу по усовершенствованию функционала портала и переводу максимального количества таможенных процедур в цифровой формат. Новый программный продукт для оптимизации процесса таможенного оформления грузов – «АС Логистика» (Автоматизированная система «Логистика») появился в портфеле услуг «РЖД Логистики» в 2022 году.

Электронная услуга разработана по запросу наших специалистов и позволяет упростить и структурировать процесс обмена данными между клиентами и специалистами компании.

Системой предусмотрена эта возможность во встроенном мессенджере по каждому комплекту документов отдельно, что позволяет избежать задержки оформления и простоя грузов из-за нехватки или ошибок в оформлении бумаг. После регистрации в системе клиенту по электронной почте высылается краткая инструкция по загрузке документации. В случае необходимости специалисты проводят консультации по работе портала. Документы можно готовить заблаговременно, структурировать, корректировать предоставляемую информацию, оперативно обмениваться данными с клиентами.

При загрузке клиентом данных на платформу «АС Логистика» происходит распределение информации в соответствии с номерами контейнеров или вагонов. Это повышает скорость обработки документации таможенной декларации и позволяет визуализировать процесс оформления – встроенная система разноцветных флагов привлекает внимание к проблемным задачам, повышает точность предоставления дополнительной документации.

Налажена работа IT-системы: специалисты получают корректные перевозочные и товарно-сопроводительные документы, которые передаются в ФТС в электронном виде. В целях упрощения процедуры сокращается объём необходимых сопроводительных документов. Компания продолжает вести работу по усовершенствованию функционала портала и переводу максимального количества процедур в цифровой формат. Все указанные меры призваны свести к минимуму ошибки «человеческого фактора» и ускорить прохождение грузов через границу. «АС Логистика» показала свою эффективность, она позволяет в сжатые сроки обрабатывать большие массивы сопроводительных документов, в том числе при оформлении судовых партий транзитных грузов. Только за I квартал 2023 года специалисты «РЖД Логистики» обработали более 15 тыс. таможенных деклараций.

Совместно с китайской стороной «РЖД Логистика» проводит

эксперимент, в рамках которого планируется осуществить полный переход на электронный документооборот, включая автоматизацию процесса сверки таможенных документов в отношении товаров, на ввоз которых действуют запрет или ограничения. Своеобразным испытательным полигоном для этого станут погранпереходы Гродеково – Суйфэньхэ и Забайкальск – Маньчжурия. В случае успеха этот опыт будет масштабироваться и на другие пункты пропуска.

Антон Карнов, вице-президент Санкт-Петербургской международной товарно-сырьевой биржи (СПбМТСБ)

Холдинг обеспечивает контроль исполнения поставки нефтепродуктов по договорам, которые были заключены на бирже с использованием электронных сервисов.

До последнего времени процесс исполнения биржевого договора было трудно контролировать, поскольку объективная информация о транспортировке товара отсутствовала как у покупателя, так у клиринга биржи. Чтобы сделать процесс доставки товара прозрачным, биржа совместно с ОАО «РЖД» при поддержке ФАС России и ЦБ внедрила на рынке нефтепродуктов с поставкой железнодорожным транспортом систему Оператора товарных поставок (ОТП).

ОТП – цифровая платформа, осуществляющая проведение, контроль и учёт товарных поставок по обязательствам, допущенным к клирингу биржи, поэтому ОТП РЖД осуществляет контроль исполнения поставок биржевого товара, транспортируемого по железной дороге, и взаимодействие со сторонами по биржевому договору. На площадке зарегистрированы участники клиринга биржи, покупатели и продавцы, являющиеся сторонами по биржевым договорам. Грузоотправители на площадке не зарегистрированы. На настоящий момент договор об оказании услуг с Оператором товарных поставок заключили более 140 участников клиринга, из них 14 – крупные производители нефтепродуктов.

Взаимодействие клиринга биржи и информационных систем ОАО «РЖД» позволяет перевести в электронный формат весь документооборот, связанный с поставкой биржевого товара, автоматизировать процесс взаиморасчётов между сторонами биржевого договора, упрощает и ускоряет все процедуры расчётов, экономя время и деньги всех участников торгов.

Отмечается, что система ОТП является универсальной и в перспективе может быть внедрена не только на рынке нефтепродуктов, но и на всех биржевых рынках СПбМТСБ, где используется поставка по железной дороге.

Источник: gudok.ru, 02.05.2023

Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов

Управление большими объемами данных, получаемых от сенсоров, для цифровизации и автоматизации в железнодорожной отрасли

В рамках цифровой трансформации и автоматизации железнодорожного транспорта регистрируются и собираются все большие объемы данных из разных источников, например, данные от датчиков, расположенных на железнодорожных путях, или бортовых датчиков для определения местоположения и мониторинга состояния железнодорожного подвижного состава и путевой инфраструктуры. Эти данные составляют основу для принятия важных решений, касающихся технической эксплуатации железных дорог и экономического управления. Поэтому постоянно растущие объемы данных необходимо хранить, систематизировать и проверять для надежного и непрерывного использования. В данной статье раскрыта тема управления данными. Представлены форматы и модели данных и наборы инструментальных средств, позволяющие записывать, сохранять, подготавливать и проверять данные с помощью мультисенсорных элементов. Они закладывают основу для разработки и внедрения алгоритмов сбора данных в железнодорожном секторе.

Источник: Eisenbahntechnische Rundschau. – 2022. – № 12. – S. 45-49 (нем. яз.)

ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ

Лизинговая компания European Loc Pol добивается сертификации локомотивов Stadler EuroDual в странах Балканского полуострова

Швейцарская лизинговая компания European Loc Pol собирается добиться сертификации гибридных (дизельная тяга мощностью до 2,8 МВт и электрическая тяга мощностью свыше 6 МВт) локомотивов Stadler EuroDual (рис. 2) в Словении, Хорватии, Сербии и Черногории. Это позволит эксплуатировать данный подвижной состав в этих странах.

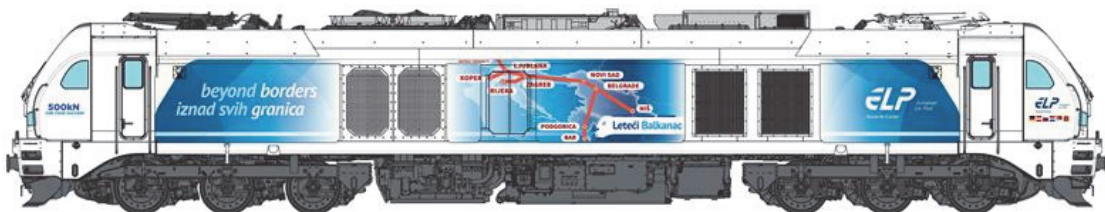


Рис. 2. Схематичное изображение Stadler EuroDual в ливрее European Loc Pol

С этой целью European Loc Pol активно сотрудничает с подразделением производителя подвижного состава Stadler в Валенсии (Испания), а также с другими местными партнерами. Планируется организовать предэксплуатационные испытания на предмет совместимости EuroDual с железнодорожной инфраструктурой вышеупомянутых стран. Кроме того, будет проверено соответствие локомотивов местным стандартам в сфере железнодорожного транспорта. Ожидается, что испытания будут проведены в июне и в июле этого года. По их завершении European Loc Pol сможет подать официальный запрос в Европейское железнодорожное агентство на сертификацию в этих странах. В компании надеются, что данный процесс завершится к концу года.

«Характеристики железнодорожной инфраструктуры Юго-Восточной Европы создают наиболее подходящие условия для ввода в эксплуатацию локомотивов EuroDual: в данном случае мы имеем в виду участки с крутыми уклонами и короткими кривыми, чередующиеся с неэлектрифицированными коридорами, – заявил Любомир Длабик, экономист European Loc Pol, занимающийся вопросами данного региона. – Даже в таких трудных условиях эксплуатации этот подвижной состав справится со своей задачей».

«В European Loc Pol видят потенциал развивающихся рынков Юго-Восточной Европы. Компания и дальше планирует гармонизировать транспортные маршруты между Германией, Австрией и странами Балканского полуострова», – добавил коммерческий директор Эмиль Кнаррен.

Источник: railwaygazette.com, 29.04.2023

Hitachi Rail продолжит техобслуживание экспрессов GWR

Британский железнодорожный оператор Great Western Railway продлил контракт с японской компанией на техническое обслуживание 36 двухрежимных междугородных пассажирских поездов класса 802, поставленных Hitachi Rail в 2017 году. Соглашение стоимостью свыше 300 млн фунтов стерлингов (373,64 млн долл.) рассчитано на пять лет.

Отмечается, что решение о продлении контракта стало следствием повышения показателей надежности парка, увеличившихся более чем на 94%. Его удалось обеспечить в том числе с помощью цифровых технологий, внедряемых с 2018 года. Hitachi Rail продолжит инвестировать в такие технологии, включающие в себя бортовой мониторинг, который может помочь сократить время простоя для обслуживания тележек и колесных пар на 50%.

Источник: techzd.ru, 27.04.2023

CRRC отправила последнюю партию высокоскоростных поездов в Индонезию

Из китайского порта Циндао в Индонезию отправлены последние три высокоскоростных поезда, предназначенных для эксплуатации на ВСМ Джакарта – Бандунг, где в начале апреля 2023 г. была завершена укладка пути. Ожидается, что судно с поездами прибудет в Джакарту в середине мая 2023 г.

Всего корпорация CRRC изготовила для Индонезии 11 пассажирских высокоскоростных электропоездов и один инспекционный поезд. Все они построены на предприятии CRRC Qingdao Sifang. Поставки начались в августе 2022 г. Поезда будут курсировать со скоростью 350 км/ч по первой в Юго-Восточной Азии высокоскоростной линии длиной 142 км, построенной по китайским стандартам. Это также первая поставка на экспорт высокоскоростных поездов из Китая. Время в пути между Джакартой и Бандунгом сократится до 40 мин.

Источник: trud.ru, 28.04.2023

Alstom: еще 60 поездов для региона Иль-де-Франс почти на миллиард евро

Компания Alstom поставит французскому пассажирскому оператору SNCF Voyageurs еще 60 поездов нового поколения для транспортной системы RER региона Иль-де-Франс. Поезда RER NG (рис. 3) суммарной стоимостью примерно 1 млрд евро предназначены для линий RER D и RER E. Перевозки на этих линиях выполняет компания Transilien – дочерняя структура Национального общества железных дорог Франции (SNCF).



Рис. 3. Поезд RER NG

Заказ, который полностью финансирует компания Île-de-France Mobilités, координирующая работу общественного транспорта в регионе, представляет собой первую опцию к подписанному в 2017 г. рамочному контракту с консорциумом компаний Alstom и Bombardier на поставку 255 поездов. Сейчас компания Bombardier Transportation входит в состав Alstom. Твердый заказ предусматривал поставку 71 поезда, теперь число заказанных поездов

RER NG достигло 131.

Контракт заключен в соответствии с проводимым компанией Île-de-France Mobilités курсом на полную модернизацию подвижного состава, эксплуатируемого в регионе. Частично двухэтажные поезда RER NG рассчитаны на работу в городских районах с высокой плотностью населения, где требуется значительная интенсивность движения.

Внутренняя планировка вагонов разработана с учетом необходимости оптимизации вместимости и распределения потока пассажиров. Благодаря большой ширине дверей ускорен пассажирообмен на остановках. В салоне выделены три зоны, различающиеся по числу мест для сидения. Пассажир может выбрать наиболее удобное для себя пространство с учетом продолжительности поездки. В крайних вагонах предусмотрены условия для пассажиров в инвалидных креслах. Все вагоны оснащены кондиционерами, светодиодным освещением, регулируемым в зависимости от времени суток и стоянки на остановках, USB-разъемами и информационными дисплеями.

В семивагонной версии поезд, оснащенный восемью моторными тележками, вмещает до 1860 пассажиров. Благодаря использованию инновационных технических решений он потребляет на 25% меньше энергии по сравнению с поездами предыдущего поколения. Предусмотрено рекуперативное торможение.

Первые поезда для линии RER E уже поставлены и проходят испытания. Испытания поездов на линии RER D предполагается начать в ближайшее время.

Источник: zdmira.com, 28.04.2023

Чехия столкнулась с крупным дефицитом железнодорожных составов

Чехия столкнулась с крупным дефицитом железнодорожных составов, из-за чего на маршруты возвращают уже списанную технику, сообщает во вторник Чешское радио.

«Там, где не хватает вагонов повышенной комфортности... приходится использовать стандартные вагоны, чтобы заполнить состав. Кроме этого, нам приходится использовать вагоны, которые уже были выведены из эксплуатации и применяются только в исключительных случаях», – сказал Чешскому радио заместитель директора Чешских железных дорог Йиржи Ешета.

По информации радиостанции, национальный перевозчик испытывает дефицит региональных составов и поездов дальнего следования. В настоящее время на разных стадиях производства находятся 200 составов. Компания

объявила тендер еще на 200 поездов общей стоимостью более 86 миллиардов крон (ок. 4 миллиардов долларов).

Как сообщают радио представители частных компаний, осуществляющих транспортные услуги на территории Чехии, дефицит касается не только поездов, но и персонала.

«Уже долгое время мы, как и остальные перевозчики, испытываем недостаток профессионалов в области обслуживания и проведения ремонтных работ», – сказала в интервью Чешскому радио представитель компании RegioJet Александра Яноушек Костржицова.

Проблему с поездами и персоналом представители железнодорожных компаний пытаются решить с помощью закупки поездов в Германии и Словакии и привлекая специалистов из-за рубежа, но ситуация осложняется долгими сроками поставки поездов и языковым барьером потенциальных работников, говорится в статье.

Источник: ria.ru, 25.04.2023

КТЖ совместно с Wabtec внедрят программу круиз-контроля для грузовых локомотивов

Национальная железнодорожная компания «Казахстан темир жолы» в сотрудничестве с Wabtec Corporation реализует пилотный проект по внедрению программы Trip Optimizer для грузовых поездов. В КТЖ рассчитывают, что система позволит снизить расход топливно-энергетических ресурсов не менее чем на 5%.

Trip Optimizer – проект адаптивного круиз-контроля для локомотивов серии Evolution производства General Electric, которые собираются на заводе «Локомотив Курастыру зауыты» в Астане. Trip Optimizer позволяет управлять скоростью поезда на основе оптимальной модели расхода топлива, учитывающей множество факторов, таких как маршрут, профиль маршрута, состав поезда и другие условия. Технология также анализирует текущее состояние локомотива, что позволит эффективно использовать его потенциал и снизить износ оборудования.

В сентябре прошлого года Wabtec Corporation и КТЖ договорились о проведении испытаний системы Trip Optimizer. Также у компаний уже есть контракт на поставку в 2024-2028 годах 150 маневровых локомотивов на батареях FLXdrive и комплектов для магистральных тепловозов NextFuel.

Источник: techzd.ru, 27.04.2023

Саудовская Аравия обращается к поставщикам локомотивов и вагонов

Железные дороги Саудовской Аравии (SAR) объявили о заинтересованности в контракте на поставку 25 магистральных локомотивов, включая варианты дополнительных локомотивов, а также на проектирование, производство и поставку до 900 вагонов-цистерн. Об этом пишет Railway Supply, цитируя Railpage.

В соответствии с концепцией Saudi Arabia's Vision 2030, продолжающийся рост железных дорог в стране привел к потребности в дополнительном грузовом подвижном составе, и, как следствие, SAR будет увеличивать свой парк локомотивов, чтобы удовлетворить растущий спрос.

Локомотивы в первую очередь будут использоваться для перевозки вагонов-цистерн, при этом они должны иметь возможность буксировать до 140 вагонов-цистерн с использованием четырех локомотивов, работающих в составе группы.

Поставщикам, подающим заявки, также будет предложено заключить долгосрочный контракт на техническое обслуживание парка локомотивов. Условия и продолжительность договора на техническое обслуживание согласовываются на этапе заключения договора. Ожидается, что контракт на поставку локомотивов будет заключен в четвертом квартале этого года, а результаты тендера могут быть объявлены уже в июне. Поставка первой партии локомотивов ожидается в первом квартале 2026 года.

Новые вагоны-цистерны будут использоваться для перевозки расплавленной серы и фосфорной кислоты. Согласно Vision 2030, SAR будет удовлетворять недавний рост спроса на грузовые перевозки, увеличив к 2030 году парк вагонов до 10 000 единиц.

Источник: railway.supply.ru, 27.04.2023

Новости закупок и поставок подвижного состава: СТМ, Alstom, SAR, Siemens, УЗ

– «Синара – Транспортные Машины» (СТМ) поставила маневровый тепловоз ТЭМ9 казахстанской металлургической компании «Казхром». Машина прибыла на предприятие заказчика в конце марта и уже введена в эксплуатацию. В ней внедрена микропроцессорная система управления и диагностики, разработанная самим машиностроителем. Локомотив будет выполнять транспортировку сырья и готовой продукции на железнодорожных путях Актюбинского завода ферросплавов. В СТМ отмечают, что общая серия ТЭМ9 превысила 175 выпущенных машин.

– SNCF реализовала опцион на общую сумму почти 1 млрд евро на поставку 60 семивагонных поездов X'Trapolis Cityduplex с переменной этажностью. Рамочный контракт стоимостью 3,7 млрд евро на поставку до 255 таких поездов заключен в январе 2017 года, твердая часть включала поставку 71 поезда. Заявляется, что семивагонный состав сможет перевозить до 1860 пассажиров и позволит снизить энергопотребление на 25% по сравнению с предыдущими поколениями электропоездов. О технических особенностях машины, предназначенной для пригородных перевозок в агломерации Парижа, ROLLINGSTOCK писали в декабре прошлого года.

– Оператор железнодорожной сети Саудовской Аравии SAR объявил тендер на поставку 25 магистральных тепловозов и до 900 вагонов-цистерн для перевозки серы и товарной кислоты. Ожидается, что итоги конкурса будут подведены летом, а поставка подвижного состава начнется в первом квартале 2026 года. Одно из обязательных требований тендера – локализация производства в стране.

– Квебек выбрал Alstom для поставки 34 трамваев Citadis Spirit. В марте компания была объявлена предпочтительным претендентом на проектирование и строительство трамвайной линии в канадском городе, на которой в 2028 году и планируется запустить данный подвижной состав. Контракт оценивается в 894 млн евро, из которых 397,6 млн евро придется на закупку трамваев и 496,4 млн евро – на их 30-летнее обслуживание. Заказ также включает опцион на 5 трамваев. Alstom сообщает, что машины будут выпускаться на бывшем заводе Bombardier в канадском Ла-Покатьере.

– Региональное транспортное управление Большого Кливленда GCRTA одобрило покупку 24 трамваев Siemens S200. Стоимость заказа составит 164 млн долл., он предусматривает опцион еще на 60 трамваев. Ожидается, что подвижной состав выйдет на линии в 2026 году.

– «Укрзалізниця» (УЗ) планирует приобрести 120 цистерн для европейской колеи и 80 интермодальных платформ. Об этом рассказал глава правления перевозчика Евгений Лященко во время встречи с членами европейской бизнес-ассоциации. Ранее бывший глава УЗ Александр Камышин сообщал, что компания получит 25 млн долл. гранта от Всемирного банка, которые направит на покупку и производство фитинговых платформ.

Источник: rollingstockworld.ru, 28.04.2023

«РМ Рейл» сертифицировала танк-контейнер для перевозки СПГ

Свидетельство из Российского морского регистра судоходства получила

модель НКЦ-СПГ43,5, произведенная «Русхиммашем» (входит в «РМ Рейл») (рис. 4). Компания получила разрешение на серийное производство данной тары, а также она допущена к эксплуатации любыми видами наземного и водного транспорта.



Рис. 4. Танк-контейнер модели НКЦ-СПГ43,5

Презентация новой модели состоялась осенью 2022 года. Она стала пилотным проектом «РМ Рейл» в освоении производства криогенного оборудования и в том числе должна послужить базой для создания тары под водород. Объем НКЦ-СПГ43,5 составляет 43,5 м³, срок службы – 10 лет. Конструкция гарантирует сохранность груза при рабочей температуре –196°С в условиях бездренажного хранения до 61 суток.

В «РМ Рейл» отмечают, что сейчас на завершающем этапе испытаний находится прототип танк-контейнера для СПГ модели АКЦ-СПГ42 из алюминиевого сплава 1581. Как заявляет производитель, его применение позволит снизить массу тары изделия на 1 т.

Источник: souzovs.com, 26.04.2023

РЖД планируют закупить 602 локомотива в текущем году

«Российские железные дороги» намерены приобрести в 2023 году 602 локомотива, при этом в будущем план закупок может быть пересмотрен в большую сторону. Об этом сообщает ТАСС со ссылкой на заместителя генерального директора РЖД – начальника Дирекции тяги Олега Валинского. «Я думаю, что добавим по электровозам постоянного тока у «Синары»», – сказал он на брифинге.

Говоря о проблеме с импортными комплектующими, Олег Валинский сообщил, что этот вопрос частично решен. Тем не менее, остаются позиции, поставки которых продолжаются через параллельный импорт: подшипники, редукторы для скоростных машин, преобразователи, конденсаторы, кабельная продукция. По его словам, проблема с комплектующими для локомотивов может быть решена в 2024 году, когда появится линейка отечественных локомотивов от ТМХ и СТМ.

Также в РЖД ожидают, что первый маневровый локомотив на водороде будет разработан к 2026 году и затем будет испытан на полигоне в Сахалинской области, сообщил замглавы холдинга. «Мы работаем в рамках локомотива маневрового, который бы был приближен к источнику самого топлива. Технические условия нами переданы локомотивостроителям. И «Синара», и ТМХ работают над этим. Они обещают 2026 год», – заключил он.

Источник: t.me, 27.04.2023

Объем производства подвижного состава в России за I квартал 2023 года

- 13,1 тыс. грузовых вагонов (-15,2% к I кварталу 2022), в частности 3,7 тыс. полувагонов (-50,2%), 1,9 тыс. цистерн (+82,4%) и 2,7 тыс. платформ (-44,0%). В марте – 5,4 тыс. грузовых вагонов (+0,2% к марту 2022);
- 72 магистральных электровоза (+18,0% к I кварталу 2022), в марте – 30 электровоза (+15,4% к марту 2022);
- 47 секций магистральных тепловозов (-9,6% к I кварталу 2022), в марте – 17 секций (-22,7% к марту 2022);
- 69 маневровых тепловозов (-2,8% к I кварталу 2022), в марте – 30 маневровых тепловозов (+20,0% к марту 2022)
- 56 трамваев (-8,2% к I кварталу 2022), в марте - 20 трамваев (+5,3% к марту 2022);
- 86 метровагонов (+7,5% к I кварталу 2022), в марте - 30 вагонов (-6,2% к марту 2022).

Источник: rollingstockworld.ru, 27.04.2023

ЦППК объявила тендер на поставку 15 электропоездов

«Центральная пригородная пассажирская компания» на сайте госзакупок разместила заказ на приобретение 15 электропоездов. Начальная (максимальная) цена контракта составляет 13,9 млрд рублей. Весь подвижной состав подрядчик должен будет поставить компании до 31 декабря этого года, прием заявок по тендеру открыт до 27 апреля.

Конструкционная скорость поездов должна быть не менее 120 км/ч, а суммарная мощность тяговых электродвигателей – не менее 4700 кВт. В каждом поезде предполагается не менее 996 пассажирских сидячих мест с USB-розетками (на 2 места не менее одной). Поезда будут оборудованы рампами для людей с ограниченной мобильностью, в каждом вагоне должны

быть предусмотрены места для перевозки велосипедов и камеры видеонаблюдения.

Источник: techzd.ru, 27.04.2023

Завод «Кубань» в Армавире до конца года выпустит 500 грузовых вагонов

Завод стальных конструкций «Кубань», открывшийся на площадке бывшего Армавирского машиностроительного завода, в этом году произведет порядка 500 грузовых вагонов. На днях предприятием был получен сертификат от ФБУ «РС ФЖТ» на крытые вагоны модели 11-9586.

На выставке «Иннопром» в Ташкенте вице-губернатор Краснодарского края Александр Руппель сообщил, что на заводе уже работают более 170 специалистов. При этом максимальная производственная мощность завода составляет 150 вагонов в месяц, а штат сотрудников при условии полной загруженности может вырасти до 300 человек. По словам собственника предприятия, Вилорика Борисова, в ближайшие два года планируется произвести порядка 1,7 тыс. вагонов и более 3,1 тыс. грузовых тележек.

ООО Завод стальных конструкций «Кубань» было зарегистрировано в Армавире в 2022 году. Предприятие открылось на базе Армавирского машиностроительного завода, который в 2020 году был объявлен банкротом. Владельцем нового завода стал «Северо-Кавказский завод металлоконструкций», инвестировавший 210 млн рублей в модернизацию мощностей АМЗ.

Источник: t.me, 27.04.2023

ОВК заключила соглашения на поставку и освоение производства подвижного состава

В ходе международной выставки TransRussia 2023 «Объединенная вагонная компания» подписала ряд документов.

– С белорусским Могилевским вагоностроительным заводом компания заключила лицензионное соглашение на освоение производства грузовых вагонов на тележках 18-9855 с осевой нагрузкой 25 тс, рассчитанное на 10 лет. ОВК обеспечит выпуск и поставку вагонокомплектов тележки 18-9855 в адрес белорусского партнера и окажет техническую и консультационную помощь. Могилевский вагоностроительный завод проведет необходимый комплекс испытаний вагонов на этой тележке с их последующей сертификацией,

организует на своих мощностях сборку тележек и установку их под кузова собственного производства. Освоить выпуск вагонов в комплектации с российской тележкой планируется в 2024 году.

– С железнодорожным оператором «Вестерн Петролеум Транспортэйшн» ОВК подписала меморандум, предусматривающий поставку с 2024 года до 3 тыс. инновационных вагонов-цистерн для перевозки нефти и нефтепродуктов модели 15-9993. Она характеризуется увеличенным до 88 м³ объемом котла и повышенной до 73,3 тонны грузоподъемностью.

– Также ОВК и железнодорожный оператор «Логистика 1520» заключили соглашение на поставку партии вагонов-хопперов для перевозки минеральных удобрений модели 19-9835-01 грузоподъемностью 76,7 тонны с кузовом объемом 101 м³. Отгрузка вагонов планируется в 2024 году.

– Ранее на TransRussia 2023 «Объединенная вагонная компания» договорилась о поставке 1 тыс. вагонов-хопперов для перевозки зерна с железнодорожным оператором МРТ и производящей сельскохозяйственную продукцию Группой компаний «Астон». До конца 2024 года партия из 700 единиц поступит в парк МРТ и 300 единиц – ГК «Астон».

Источник: uniwagon.com, 27.04.2023

За I квартал 2023 года в России были реализованы 161,2 тыс. буксовых кассетных подшипников для грузовых вагонов

Это в 2 раза больше, чем за тот же период 2022 года. Такие данные приводит Союз «Объединение вагоностроителей» (ОВС). Этого объема достаточно для комплектации более 20 тыс. вагонов. При этом 61% реализации (около 98,3 тыс. подшипников) пришелся на импорт, а российские предприятия соответственно произвели почти 63 тыс. подшипников.

Ранее в ОВС оценивали годовые мощности российских производств – «ЕПК-Бренко», «ТЕК-КОМ Производство» (правопреемник SKF) и «Тимкен-ОВК» – на уровне 510 тыс. подшипников в год. Таким образом, в I квартале российские предприятия могли быть загружены на 55% от своих потенциальных возможностей.

Кассетные подшипники из Китая и Узбекистана были одобрены к применению в ремонте в декабре-2022, в новых вагонах – в конце марта этого года. По оценкам ROLLINGSTOCK, на текущий момент сертификаты на импорт получили 5 компаний с суммарным ограничением в 536 тыс. подшипников.

Источник: wagon-cargo.ru, 27.04.2023

Суверенный локомотив подъезжает. ОАО РЖД рассчитывает получить импортозамещенные машины в 2024 году

ОАО РЖД ожидает, что в 2024 году получит полностью отечественные локомотивы. Проблема с замещением оборудования, которое перестало поступать из-за рубежа, в основном решена, но сохраняются сложности с некоторыми позициями, в первую очередь с подшипниками. Производители подвижного состава также отмечают нехватку части компонентной базы, на господдержку локализации которой они рассчитывают. По мнению экспертов, отечественный локомотив в 2024 году вполне реален, но для наладки производства в России существуют некоторые препоны, в том числе нехватка кадров и испытательной базы в условиях конкуренции с ОПК, а также отсутствие заградительной пошлины на ряд ввозимых из Китая субкомпонентов.

ОАО РЖД сохраняет планы по получению в следующем году полностью локализованных локомотивов. «В 2024 году мы ждем целую линейку полностью отечественных локомотивов, – говорит замгендиректора – начальник дирекции тяги ОАО РЖД Олег Валинский. – «Синара» и «Трансмашхолдинг» работают над тем, чтобы такие локомотивы появились».

По его словам, в 2022 году в основном решена проблема с замещением оборудования для локомотивов, которое перестало поступать на российский рынок после начала боевых действий на Украине, в том числе с локализацией основных деталей, частично с их приобретением из дружественных стран, что потребовало их сертификации и испытания. «Но позиции, которые нас тревожат, остались, – говорит он. – Остаются определенные позиции, которые идут через параллельный импорт, но даже то, что идет через параллельный импорт, мы по-прежнему локализуем. В основном это подшипники, для скоростных машин – редукторы, так как пока нет станочного оборудования с необходимой точностью обработки металла, чтобы работать с высокоскоростными машинами. Есть проблемы с преобразователями, с IGBT-транзисторами – в России они традиционно не изготавливались, только сейчас начали их делать, но для того чтобы их поставить на производство, есть срок».

В «Трансмашхолдинге» (ТМХ) сообщили, что в этом году компания планирует получить сертификат на суверенный локомотив 3ТЭ28. «Магистральный грузовой тепловоз 3ТЭ28 создан с целью обеспечения бесперебойных грузоперевозок на неэлектрифицированных участках Восточного полигона, – пояснили в ТМХ. – Первый опытный образец с февраля и по настоящее время успешно проходит цикл приемочных и сертификационных испытаний во ВНИКТИ. Второй опытный образец локомотива в конце весны также будет направлен на приемочные и

сертификационные испытания во ВНИКТИ». В ТМХ сообщили, что по поставкам запчастей проблем нет, «однако в настоящее время в России есть проблемы по локализации IGBT-транзисторов и микроэлектронных элементов системы управления». В ТМХ подчеркнули, что рассчитывают на обеспечение господдержки в части локализации этих компонентов. В «Синаре» комментариев не дали.

Планы запуска в серию в 2024 году локомотивов с максимизацией российской компонентной базы являются реализуемыми, говорит главный редактор Rollingstock Agency Сергей Белов. Разработка недостающей альтернативной компонентной базы ускорилась практически сразу после начала конфликта на Украине. «В среднем конструкторская документация на компоненты разрабатывается в течение трех-шести месяцев, а дальше начинается ряд нюансов, – говорит он. – Первый – наличие соответствующего производственного оборудования, он сейчас в основном решается за счет господдержки. Второй – наличие испытательной базы и свободных мощностей у комплектаторов при условии, что сейчас приоритетен кратно возросший заказ со стороны ОПК. Третий – прохождение процедур сертификации. Четвертый и, наверное, самый главный – технические специалисты и рабочие кадры, за которые на фоне опять же острого запроса со стороны ОПК развернулась очень сильная конкуренция». Также он отмечает, что немаловажный фактор – субкомпоненты, закупаемые комплектаторами первого уровня, «по ним в ряде случаев отсутствует заградительная пошлина на импорт из Китая и других стран, что снижает инвестиционную привлекательность создания таких производств в России».

Источник kommersant.ru, 25.04.2023

Поезд Ласточка получит новое имя и новые тормоза от российского производителя

4,4 тыс. тормозных блоков произведет «Транспневматика» в 2023 году. Срок службы отечественной системы дискового тормоза – сорок лет, об этом РЖД-Партнеру рассказали на заводе. Система дисковых тормозов от «Транспневматики» заменит тормоза немецкой Knorr-Bremse, она покинула Россию в 2022 вместе с Siemens.

Тормоз для «Ласточки»

Производство скоростных поездов «Ласточка» возобновится до конца 2023 года, об этом Николай Шарин, директор по развитию «Транспневматики», рассказывает на экскурсии по заводу. Здесь в апреле стартовало серийное

производство систем дисковых тормозов. Ежегодно, по планам предприятия, будут производить по 1,8 тыс. комплектов. Дисковые тормоза необходимы в том числе и для гарантийного и сервисного обслуживания уже эксплуатируемых электропоездов «Ласточка» различных модификаций.

Siemens из России ушел в 2022 году, в этот же год остановилось производство «Ласточек».

Российские тормоза необходимы и импортозамещенному аналогу «Ласточки». Сейчас аналог называют – электропоезда серии ЭС104, но есть новое имя – «Восток», но пока окончательный вариант не выбран. На железнодорожную сеть отечественная скоростная электричка выйдет до конца текущего года, говорят на заводе. Сборка опытного образца российского скоростного электропоезда идет на заводе «Уральский локомотив». Руководство «Транспневматики» заявляет, что выпускаемого «объема комплектов достаточно для оснащения до 180 вагонов таких типов в год», сообщают на заводе.

«Сертификаты на тормозные системы для «Ласточки» получены несколько лет назад, для «Иволги» – 28 декабря 2022 года. Первая «Иволга» с российскими тормозами сейчас проходит испытания на полигоне Щербинка», – говорит Николай Шарин.

«Транспневматика» намерена производить 2,1 тыс. комплектов систем дискового тормоза для «Иволга 3.0». Этот электропоезд работает в режиме постоянных разгонов или торможения на маршрутах городских перевозок с короткими расстояниями между станциями. В этом году «Транспневматика» поставит комплекты для 20 электропоездов, в том числе «Иволги 3.0», для новых Московских центральных диаметров.

Сапсан тоже подлежит импортозамещению

«Транспневматика» имеет собственное литейное производство, более 2 тыс. единиц оборудования для механической обработки деталей, испытательный центр.

«Мы испытали свои системы дискового тормоза на скорости свыше 250 км/час, непосредственно диски. Мы их можем ставить на Сапсан, но поставки начнутся только после того, как завод получит заявку от потребителя, сейчас это ВСМ-Сервис. Первым продуктом, который мы поставляем для Сапсанов, стали пневморукава. Первая опытная партия уже готова», – говорит Николай Шарин.

Тормозные системы – одно из более чем 200 наименований продукции для железнодорожного транспорта, которую выпускает завод. Если с модификациями, то более пятисот наименований, говорит Владимир Батенков, генеральный директор АО «Транспневматика». Предприятие имеет более 110 единиц стендового испытательного оборудования, но этого недостаточно.

Импортозамещение Сапсанов требует от изобретателей расширения испытательного оборудования.

«Договорились с китайскими производителями о покупке у них стенда за 60 млн рублей. Надеемся, что в этом году получим грант на научно-конструкторские разработки, построим новый цех и уже в нем установим испытательный стенд», – говорит Владимир Батенков.

Деньги для скоростей

Завод к разработке тормозов приступил в 2006 году. В серию их готовы были вывести еще в 2016, но «на рынке доминировали германские аналоги», говорят заводчане. Российским комплектующим выйти на рынок не удалось: заводу не хватало ни имени, ни мощностей, ни оборудования: универсальных, шлифовальных и фрезерных станков, а также индукционной плавильной печи. Завод не мог позволить себе покупку, инвесторов, которые бы поверили в отечественного производителя, не находилось.

«Мы стали убыточными, и никто не хотел иметь с нами дело. Банки не давали денег на расширение производства. Только Фонд развития промышленности отозвался, и благодаря его кредитам мы смогли закупить необходимое оборудование. Теперь резко выросло число заказов на тормозные системы, уже два месяца работаем с прибылью и собираемся за три года нарастить объём производства в шесть раз», – говорит Батенков.

Общие инвестиции Фонда развития промышленности (ФРП) в приобретение высокотехнологичного оборудования для выпуска систем дискового тормоза превысили 572 млн руб. Этой весной ФРП выдал очередной кредит на 218,2 млн руб. Займ и 62 млн руб. собственных средств пойдут на запуск производства систем дискового тормоза для поездов дальнего следования: пассажирских вагонов проекта «2018» и двухэтажных пассажирских вагонов проекта «2020» со скоростями движения до 200 км/ч. Запуск намечен на лето этого года.

Отечественная система дискового тормоза способна работать в температурном диапазоне от -50°C до $+45^{\circ}\text{C}$, подчеркивают на заводе. Мощность производства – 1,4 тыс. тормозных блоков и 3,8 тыс. осевых тормозных дисков в год, этого хватит на 175 вагонов. Локализация продукции – 100%, причем 80% комплектующих конечного изделия выпускают в цехах «Транспневматики», а оставшиеся 20% – на других российских заводах.

Источник: wagon-cargo.ru, 26.04.2023

ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ИНТЕРМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ГРУЗОВАЯ И КОММЕРЧЕСКАЯ РАБОТА

Монголия начнет принимать больше контейнерных поездов из России

Совместное российско-монгольское предприятие «Улан-Баторская железная дорога» (УБЖД) с 1 мая 2023 г. увеличит количество транзитных контейнерных поездов, принимаемых из России.

Как сообщил первый заместитель начальника АО «УБЖД» Олег Казаков, с 1 мая начнем принимать 5 поездов в сутки с железнодорожной станции Наушки на границе с Монголией.

На сегодня УБЖД осуществляет более 70% экспортных и импортных грузовых перевозок Монголии. За первые 3 месяца текущего года Улан-Баторская железная дорога перевезла более 8 млн т грузов. Из них транзитные грузы составили более 13%. Из России в Китай через Монголию идет почти 66% транзитного груза.

Акционерами УБЖД являются на паритетной основе правительства Монголии и России. Во владении совместного АО находится более 90% железнодорожной сети Монголии со своими локомотивными и вагонными парками, центрами по их ремонту и обслуживанию. Протяженность главных магистральных путей составляет 1111 км, общая протяженность всех путей – 1815 км.

Источник: trans.ru, 27.04.2023

Трансграничный маршрут между Мексикой, США и Канадой

Железнодорожная компания Canadian Pacific Kansas City (СРКС), образованная в результате объединения североамериканских железных дорог первого класса Canadian Pacific и Kansas City Southern, и компания Knight-Swift Transportation Holdings 25 апреля 2023 г. подписали долгосрочное соглашение по обеспечению грузовых перевозок в контролируемом СРКС однопутном коридоре север – юг, проходящем через Мексику, США и Канаду. Таким образом, железнодорожная инфраструктура и терминалы СРКС, в том числе в трансграничном сообщении, будут начиная с середины мая 2023 г. задействованы для обслуживания клиентской базы Knight-Swift на территории Мексики. В СРКС отметили, что намерены сфокусироваться на росте объемов перевозок на направлении между Чикаго, Техасом и Мексикой.

Knight-Swift является одним из крупнейших поставщиков транспортных и

логистических решений в Северной Америке.

Источник: railway.supply.ru, 27.04.2023

«Агроэкспресс» с Узбекистаном становится логистическим проектом - Решетников

«Агроэкспресс» по ускоренной доставке железнодорожным транспортом сельскохозяйственной продукции между Россией и Узбекистаном трансформируется в логистический проект для организации ритмичных и качественных поставок, заявил журналистам министр экономического развития РФ Максим Решетников.

«Проект «Агроэкспресс» потихоньку трансформируется в большой логистический проект. Потому что сейчас мы говорим о создании еще сети оптово-распределительных центров на территории Узбекистана», – сказал Решетников на «полях» Ташкентского международного инвестиционного форума.

Глава минэкономразвития пояснил, что такая сеть необходима для сортировки и упаковки продукции сельхозпроизводителей Узбекистана, чтобы повысить сохранность товаров.

«Рынок России большой, на нем ждут всегда продукцию из Узбекистана. Но очень важно сократить сроки доставки, сократить стоимость доставки, сделать ее ритмичной», – добавил Решетников.

«Агроэкспресс» – специализированный сервис «РЖД Логистики» и Российского экспортного центра по доставке грузов АПК в Китай, Турцию и страны СНГ с помощью ускоренных контейнерных поездов. Сервис постоянно совершенствуется за счет расширения перечня маршрутов и применения современных перевозочных решений, использования рефрижераторных контейнеров и флекситанков. В июне 2021 года соглашение о реализации данного сервиса было подписано с узбекистанской компанией Uzagrologistics Centers. Перевозка товаров по принципу «зеленого коридора» должна обеспечить максимальный срок доставки продуктов из Узбекистана в РФ не более чем за пять дней. По расчетам министерства экономического развития РФ, «Агроэкспресс» позволит нарастить железнодорожный грузооборот продукции между странами до 1 миллиона тонн к 2030 году.

Источник: Iprime.ru, 28.04.2023

РЖД договорились с Китаем об увеличении грузоперевозок и пропуске около 15 доппоездов

РЖД договорились с коллегами из Китая о постепенном увеличении объемов грузов через погранпереходы и пропуске около 15 дополнительных поездов в сутки, сообщил замгендиректора компании Алексей Шило.

Шило в январе сообщал, что РЖД из-за большого спроса у российских компаний хотят в 2023 году увеличить количество грузовых поездов в Китай, в частности контейнерных, и планируют обсудить это на большом совещании с коллегами из КНР.

В начале марта у нас проходило большое объемное совещание с китайскими партнерами, и мы согласовали постепенное увеличение объемов перевозимых грузов через погранпереходы. Примерно оцениваем это порядка 15 дополнительных поездов ежесуточно. Рассчитываем в конечном итоге выйти на эти дополнительные параметры», – сообщил Шило в интервью корпоративному телевидению РЖД.

Замглавы РЖД напомнил, что в прошлом году по железной дороге между Россией и Китаем были перевезены рекордные объемы грузов. «В этом мы эти рекордные объемы процентов на 10 точно сможем перебить», – отметил он.

Шило еще в январе текущего года отмечал, что Китай постепенно снимает введенные ранее антиковидные ограничения в части перевозок грузов по железной дороге и ситуация на погранпереходах с Россией улучшается.

Источник: Iprime.ru, 26.04.2023

«РЖД Логистика» приняла участие в церемонии отправки экспортного поезда с машинами Geely в Сиане

В рамках расширения сотрудничества с партнерами из Китайской Народной Республики представители АО «РЖД Логистика» посетили торжественную церемонию, организованную в Сиане по случаю отправки экспортного поезда с автомобилями марки Geely.

Состав проследует через территорию Казахстана до терминала Белый Раст в Московском регионе. 165 машин отправлены с международного сухого порта в Сиане в 55 контейнерах. Как ожидается, время доставки груза составит 15 дней.

Программа визита представителей «РЖД Логистики» в Сиань включала переговоры с платформенной компанией Xian, которая также приняла участие в церемонии отправки поезда. Стороны проработали вопрос организации новых регулярных сервисов на направлении Россия – Китай.

«Экспорт автомобилей из Китая в Россию растет впечатляющими темпами, соответственно, увеличивается потребность в дополнительных логистических решениях с использованием железнодорожного транспорта, который обеспечивает скорость доставки. У «РЖД Логистики» есть опыт перевозки машин из Китая в составе контейнерных поездов. Более того, мы готовы предложить клиентам комплексный сервис, включающий оформление таможенных документов, организацию выгрузки и осмотра автомобилей, а также последующую автодоставку до двери заказчика. Данное направление рассматриваем как одно из наиболее перспективных для сотрудничества с китайскими партнерами», – отметил директор по контейнерным перевозкам АО «РЖД Логистика» Александр Сиверцев.

Источник: rzdlog.ru, 28.04.2023

«Почта России» поддержит экспорт наливных и насыпных грузов в КНР

«Европак» и Почтовая логистическая компания (ПЛК, дочерняя компания «Почты России») займутся формированием регулярных экспортных рейсов в Китай. Первый контейнерный поезд с продукцией АПК планируется отправить в конце мая.

«Европак» и ПЛК подписали соглашение о сотрудничестве в конце апреля. Стороны организуют доставку наливных и насыпных грузов в Китай на регулярной основе.

«Со своей стороны мы поделимся опытом и возможностями по отправкам данных видов грузов, а ПЛК поможет с организацией перевозок в назначенные сроки», – пояснил заместитель директора по логистике «Европака» Владимир Гуляев. – Сотрудничество с ПЛК позволит «Европаку» задействовать новые станции и маршруты».

В данный момент компании намерены перевозить сельхозтовары. Из-за востребованности российской аграрной продукции в направлении Китая основным грузом будут растительные масла и корма.

Планируется, что ежемесячно на маршруте задействуют 3-4 контейнерных состава – всего удастся отправить до 8,5 тыс. тонн грузов АПК. Для перевозки растительных масел и остальной сельхозпродукции будут использоваться флекситанки и вкладыши. Со временем партнёры рассчитывают совместно освоить перевозки в Турцию и страны Юго-Восточной Азии через порты РФ, а также заняться транспортировкой химической продукции.

Напомним, в 2022 году ОАО «РЖД» и «Почта России» запустили еженедельный почтовый контейнерный поезд «Россия» по маршруту Москва –

Владивосток – Москва. С момента открытия сервиса и по состоянию на март 2023 года по маршруту прошло 56 поездов. Они доставили 3969 крупнотоннажных контейнеров и почти 60 тыс. тонн грузов.

Источник: news.myseldon.com, 28.04.2023

ОАО «РЖД» инвестируют порядка 1,2 млрд рублей в «сухой порт» в Астрахани до 2025 года

До 2025 года ОАО «РЖД» направят около 1,2 млрд руб. на развитие грузового терминала Кутум в Астрахани. В настоящее время на терминале осуществляется переработка тарно-штучных, тяжеловесных, насыпных грузов и контейнеров. Этот «сухой порт» перерабатывает грузы, которые следуют по международному транспортному коридору Север – Юг.

После масштабной модернизации терминал станет перевалочным хабом для любых грузов, перевозимых по железной дороге. Его перерабатывающая способность удвоится и составит 500 тыс тонн в год. Для этого холдингу «РЖД» предстоит реконструировать площадку для переработки тяжеловесных грузов и контейнерную площадку, установить модульный склад, обновить перегрузочную технику и автоматизировать производственные процессы.

Ранее сообщалось, что в новых геополитических условиях развитие западного маршрута МТК Север – Юг приобретает особое значение для укрепления транспортной доступности производственных кластеров и потребительских рынков РФ с ключевыми грузораспределительными центрами стран Юго-Восточной Азии. Западный маршрут МТК Север – Юг проходит через Астрахань, Махачкалу, Самур (Россия), Баку, Астару (Азербайджан), Решт, Казавин (Иран) с выходом в иранский порт (Бендер-Аббас) и далее по морю в порт страны Персидского залива. По данным холдинга «РЖД», за I квартал по западному маршруту МТК перевезено почти в 2 раза больше грузов, чем за аналогичный период прошлого года, а контейнеров – в 5 раз больше.

Источник: tass.ru, 02.05.2023

Первый после начала пандемии рефрижераторный контейнерный поезд оправили из Подмосквья в Китай

Из Подмосквья в Китай отправили первый после начала пандемии прямой рефрижераторный контейнерный поезд с продукцией АПК, сообщает пресс-служба министерства сельского хозяйства и продовольствия Московской

области.

«Отправили первую партию продукции АПК по прямому сухопутному транспортному коридору из агрохаба «Селятино» в китайскую провинцию Сычуань, город Ченду. Контейнерный рефрижераторный поезд позволит доставлять российскую агропродукцию в среднем за 10-15 дней. Это альтернатива морскому пути через порты Дальнего Востока, где срок доставки составляет 40-50 дней», – приводятся в сообщении слова зампреда подмосковного правительства Георгия Филимонова.

Первой партией 26 апреля отправлено 30 контейнеров с мясом говядины и курицы.

Планируется, что с июня в Китай будут отправлять по три поезда ежемесячно, увеличив при этом количество контейнеров до 41. Также расширят и номенклатуру поставляемой продукции: в следующих поездах будут отправлять молочную продукцию, масло и другие продукты, требующие особого температурного режима.

Из-за пандемии китайские власти приостановили ввоз замороженной продукции через сухопутные погранпереходы. С апреля получено разрешение от китайских властей открыть прямой транспортный маршрут из Подмосковья в Китай.

Товарооборот сельскохозяйственной продукцией и продовольствием между Подмосковьем и Китаем в 2022 году составил 651 млн долл.

Источник: interfax-russia.ru, 27.04.2023

Крупнейший контейнерный оператор Петербурга запускает новый проект

Группа компаний Global Ports (входит в группу «Дело») создает собственный парк специализированных контейнеров (4000 единиц), которые будут использоваться для перевозки, хранения и перевалки навалочных грузов в петербургском порту. Так крупнейший контейнерный оператор региона в условиях резкого снижения контейнерооборота в российских портах Балтийского бассейна (на 59% в первом квартале 2023 года к аналогичному периоду 2022 года) пытается увеличить оборот за счет использования контейнеров для перевозки навалочных грузов.

В партнерстве с ведущим российским интермодальным контейнерным оператором «Трансконтейнер» (входит в группу «Дело») Global Ports запускает услугу, которая позволит предприятиям-изготовителям отправлять навалочные грузы контейнерными поездами непосредственно с собственных производственных площадок. Такая услуга может быть интересной для

перевалки угля, а также компаний химической отрасли, в частности производителей минеральных удобрений, полагают эксперты.

Первая партия 20-футовых контейнеров в составе 1240 единиц, как сообщает Global Ports, уже находится на терминалах группы в порту Санкт-Петербурга. Еще столько же поступят в распоряжение Global Ports в начале мая. Третья партия ожидается до конца июня. Контейнеры изготавливаются по специальному заказу в Китае.

Как утверждают в Global Ports, отгрузка в контейнеры с собственной площадки компаний-производителей и последующая отправка груза контейнерным поездом позволят существенно ускорить логистику в сравнении с традиционной транспортировкой в полувагонах и минераловозах. Кроме того, грузовладельцы получат возможность раздельного хранения в порту разных марок удобрений и накопления любых комбинаций судовых партий. Перевалка груза в трюм из специализированного контейнера также существенно безопаснее и экологичнее.

Первым клиентом новой услуги станет минерально-химический холдинг «ЕвроХим». 18 апреля на ежегодной транспортно-логистической выставке «ТрансРоссия» стороны подписали договор о намерениях, согласно которому производитель минеральных удобрений будет ежемесячно отгружать в контейнеры Global Ports для дальнейшей перевалки в порту Санкт-Петербурга до 100 тысяч тонн своей продукции.

Преимущества использования контейнеров для навалочных и насыпных грузов подтверждает член правления НП «ГПУ ВЭД «ГЕРМЕС» Юрий Ковалев. Поскольку страны Балтии закрыли перевозку российских и белорусских удобрений, а спрос на них на мировых рынках остается высоким, услуги российских портов по их перевалке стали более востребованы, отмечает эксперт. Быстро увеличить мощность существующих терминалов, способных переваливать удобрения, непросто, поэтому предлагаемый Global Ports способ позволяет ускорить решение проблемы производителей удобрений, а также самого контейнерного оператора.

По словам Юрия Ковалева, контейнеры удобно использовать также для перевалки угля. Угольные кучи, создающиеся в портах при традиционной перевалке, сильно загрязняют окружающую среду, и потому в петербургском порту их перевалка традиционным способом запрещена. Однако использование контейнеров может этот запрет снять – если из железнодорожного вагона его сразу перегружать в контейнер, хранить в порту в том же контейнере и потом прямо из контейнера пересыпать в трюм судна для дальнейшей транспортировки. Такой способ тоже может увеличить загрузку портовых контейнерных терминалов. Этому способствует востребованность угля на мировых рынках и перегруженность угольных терминалов Дальнего Востока.

Правда, использование контейнеров увеличивает затраты на перевалку угля, замечает Юрий Ковалев, поэтому в порту Усть-Луга, где экологические нормативы более мягкие, скорее всего сохранится традиционная перевалка.

Источник: rbc.ru, 26.04.2023

В порту Высоцк заработал первый зерновой терминал на Балтике

На зерновом терминале в порту Высоцк (Ленинградская область) отгружена первая партия пшеницы весом 25 тыс. тонн. Таможня оформила первое судно с зерном «в одну из стран Африки».

В управляющей компании терминала ООО «Порт Высоцкий» сообщили, что произведена тестовая отгрузка. Сейчас на терминале продолжаются пусконаладочные работы. Выйти на проектную мощность отгрузки зерна компания рассчитывает к концу второго квартала текущего года. Годовая мощность экспортного зернового терминала – 4 млн тонн, объем инвестиций в проект – около 5,5 млрд руб.

Пшеница прибыла в порт Высоцк железной дорогой, доставку обеспечил оператор «Русагротранс» (входит в «Деметра-Холдинг»): более 3 тыс. тонн пришло прямым отправительским маршрутом из Омской области, остальное зерно прибыло из Казахстана. В начале мая «Русагротранс» доставит в Высоцк аналогичную партию зерновых для перевалки на экспорт.

В «Русагротрансе» уточнили, что зерно было перегружено из вагонов сразу в судно через станцию разгрузки вагонов и транспортные галереи, минуя силосный парк. После выхода терминала на проектную мощность его инфраструктура позволит принимать три зерновых маршрута и разгружать до 200 вагонов в сутки, рассчитывают в компании. В ФТС России добавили, что после запуска зернового терминала в полном объеме с использованием силосов-накопителей увеличится скорость погрузки, что позволит использовать суда типа Panamax грузоподъемностью более 50 тыс. тонн.

По мнению управляющего партнера компании InfraProjects Алексея Безбородова, железнодорожный фронт припортовой станции Высоцк вполне способен обеспечить заявленную мощность терминала на уровне 4 млн тонн в год, причем «с запасом 25-30%». Однако, по морскому фронту, исходя из заявленных мощностей хранения зерна на терминале (24,7 тыс. м³) «перевалка составит не более 3,74 млн тонн в год», подсчитал эксперт. Но и это уже плюс: о том, что стране нужно больше экспортных зерновых терминалов на Балтике, когда наметилась тенденция к росту урожайности в России.

Источник: infranews.ru, 27.04.2023

Крупнейший железнодорожный узел на пути к портам Азово-Черноморского бассейна модернизирован в Краснодарском крае

ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) завершило модернизацию станции Тихорецкая в Краснодарском крае – крупнейшего железнодорожного узла на пути к портам Азово-Черноморского бассейна (АЧБ) и международному транспортному коридору (МТК) «Север – Юг». Она находится на пересечении линий Волгоград – Краснодар и Ростов-на-Дону – Минеральные воды. Завершение реконструкции станции позволит дополнительно провозить около 8 млн тонн грузов в год, а вместе с другими мероприятиями по развитию подходов к АЧБ повысит пропускные возможности по направлению из Поволжья на Юг в 2,5 раза – до 101 пары грузовых поездов в сутки, сообщает пресс-служба РЖД.

Обновленный транспортный узел в режиме телемоста открыли министр транспорта России Виталий Савельев и генеральный директор – председатель правления ОАО «РЖД» Олег Белозёров. «Станция Тихорецкая позволиткратно увеличить интенсивность доставки грузов в морские порты Тамани и Новороссийска. Исчезло еще одно так называемое «узкое горлышко», которое мешало наращивать поток грузов. Появилась современная станция с высокой пропускной способностью», – заявил Виталий Савельев.

В рамках реконструкции созданы и модернизированы три поста электрической централизации (отвечают за управление стрелками и светофорами); в четырех парках введены в эксплуатацию новые устройства микропроцессорной централизации (управляет устройствами автоматики); построен новый железнодорожный путепровод длиной 34,2 м. Кроме того, выполнены работы по отсыпке 389 тыс. м³ земляного полотна, укладке 26,7 км пути и 110 стрелочных переводов, установке 949 опор контактной сети и монтажу 62,3 км контактной сети. В пиковое время на строительстве задействовали до 450 человек и 55 единиц техники.

«Вместе с привычными заметными элементами инфраструктуры – обновленными станционными путями, искусственными сооружениями, стрелочными переводами – внедрена новая цифровая система станционного управления. К ней фактически в одно «окно» подключили 224 стрелочных перевода, что практически на порядок превышает привычную практику», – добавил глава РЖД.

Реконструкция объекта началась в 2016 году и была разделена на три этапа. Из-за большого грузооборота строительство велось без остановки работы станции.

Сервис по отправке мороженой рыбы с Дальнего Востока на запад России

Компания «РефАльянс», резидент свободного порта Владивосток, запустила сервис по отправке мороженой рыбопродукции с Дальнего Востока в западные регионы страны железнодорожным транспортом, сообщает пресс-служба Минвостокразвития. В общей сложности в настоящее время туда и обратно перевезено 272 тыс. тонн грузов.

Также выполняется обратная загрузка контейнеров рефрижераторными грузами: мясной и молочной продукцией, детским питанием. По соглашению с Корпорацией развития Дальнего Востока и Арктики инвестор вложил в реализацию проекта около 300 млн рублей, средства направлены на покупку 200 новых рефрижераторных контейнеров и 7 дизель-генераторных контейнеров.

«Рефрижераторные и дизель-генераторные контейнеры в 40-футовом исполнении, а также железнодорожные платформы мы приобрели как за собственные средства, так и взяли в лизинг или арендуем. С начала работы в Московскую область направили 5531 контейнер общей массой груза 149 тыс. тонн. Это лосось, минтай, сельдь. Возвращаемые на Дальний Восток контейнеры загружаем продукцией, также требующей поддержания температурного режима – это мясо, сыр и прочая молочная продукция, детское питание. Всего с начала работы на Дальний Восток доставили 123 тыс. тонн этих товаров», – рассказал генеральный директор «РефАльянса» Алексей Златкин.

Основными клиентами являются рыбодобывающие и перерабатывающие компании, крупные трейдеры и поставщики рыбы, а также мясной и молочной продукции, соков и питания для детей. «РефАльянс» намерен нарастить объемы перевозок, с тем чтобы выйти на плановые годовые показатели более 5,4 тыс. отправок в год.

Источник: seanews.ru, 28.04.2023

Терминально-логистический центр «Белый Раст» в Подмоскowie построят к концу 2023 года

Второй этап строительства терминально-логистического центра «Белый Раст» площадью 179 га в Дмитровском округе завершится в четвертом квартале 2023 года, сообщает пресс-служба Главгосстройнадзора Московской области.

«Работы включают в себя возведение железнодорожного и автомобильных КПП, насосных станций пожаротушения и станций хозяйственного водоснабжения, трех железнодорожных путей, снегоплавильной

установки и складского помещения. Завершается возведение административно-бытового корпуса и железной дороги», – говорится в сообщении.

Прогнозный срок завершения строительства – 4 квартал 2023 года, добавили в надзорном ведомстве.

Терминал расположен вблизи Большого кольца Московской железной дороги и трассы А-107 (Московское малое кольцо). Производственная мощность ТЛЦ – 725 тыс. 20-тифутовых контейнеров в год.

Реализация проекта началась в 2017 году совместно ОАО «РЖД» и китайской Группой компаний «Ляонин Порт».

Источник: advis.ru, 03.05.2023

ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ВОКЗАЛЫ. ТРАНСПОРТНО-ПЕРЕСАДОЧНЫЕ УЗЛЫ

Великобритания: 21 мая 2023 г. вступит в силу обновленное расписание движения поездов на линии Elizabeth

21 мая 2023 г. вступит в силу новое расписание движения поездов на линии Elizabeth в Лондоне. Частота движения поездов в часы пиковой нагрузки будет увеличена с 22 до 24 поездов в час в каждом направлении между станциями Паддингтон и Уайтчепел, в межпиковое время количество поездов составит 16 в час.

Помимо этого будет увеличено число рейсов в периоды пикового трафика между вокзалом Ливерпуль-стрит и Джидея Парк, а также от Рединга. Это предусматривает перевод части поездов, эксплуатировавшихся ранее Great Western Railway, на линию Elizabeth – они будут следовать по маршруту с сокращенными остановками.

Также планируется исключить перерывы в движении поездов, которые в настоящее время предусмотрены расписанием между станциями Паддингтон и Актон Мэйн Лайн, что даст возможность существенно сократить время в пути и таким образом повысить уровень комфорта пассажиров.

Также новое расписание предусматривает увеличение количества рейсов в аэропорт Хитроу и обратно. В общей сложности аэропорт будет принимать 6 поездов по линии Elizabeth в час независимо от времени суток. Все поезда будут останавливаться в терминалах 2 и 3, при этом 4 поезда в час будут следовать от терминала 4, а 2 поезда в час будут обеспечивать связь с терминалом 5.

Кроме того, впервые между станцией Шенфилд и аэропортом Хитроу

будут курсировать 2 поезда в час, благодаря этому будет обеспечено прямое сообщение между Эссексом, восточным и западным районами Лондона.

Аэропорт Хитроу теперь оборудован улучшенными системами навигации и информирования пассажиров – это существенно упрощает процесс совершения поездки для тех, кто впервые посещает Лондон или пользуется линией Elizabeth.

Источник: railway-news.com, 28.04.2023 (англ. яз.)

Великобритания: опубликована информация о новых тарифах на пассажирские перевозки из центрального Лондона до аэропорта Лутон

В Великобритании введены новые тарифы: теперь пассажиры будут иметь возможность совершить поездку на поезде из центральной части Лондона до аэропорта Лутон за 10 фт. ст. (12,5 долл. США). Продолжительность поездки составит около 30 минут.

Железнодорожное сообщение без дополнительных остановок на маршруте осуществляет компания East Midlands Railway, поезда следуют от крупнейшего железнодорожного вокзала Лондона Сент-Панкрас до станции Лутон Аэропорт Парквэй. Далее чтобы добраться непосредственно до терминала пассажирам предлагается воспользоваться шаттлом DART, время в пути до терминала составляет менее 4 минут.

Источник: railway-technology.com, 20.04.2023 (англ. яз.)

По высокоскоростной линии Haramain за месяц Рамадан перевезено 930 000 пассажиров

В период с 23 марта по 25 апреля 2023 г. (в месяц Рамадан) по высокоскоростной линии Haramain между городами Мекка и Медина 2875 рейсами поездов было перевезено более чем 930 тыс. пассажиров, при этом точность выполнения графика движения составила 96,9%. Пик интенсивности пришелся на 14 апреля, когда 115 поездами со стопроцентным выполнением графика было перевезено 37355 пассажиров.

Специальный график движения, действовавший вплоть до окончания праздника Ураза-байрам, в отдельные дни включал ночные перевозки, а пассажирские станции были переведены на круглосуточный режим работы.

Торжественное открытие линии Haramain состоялось 25 сентября 2018 г. и было приурочено к национальному празднику – Дню провозглашения

Королевства Саудовская Аравия. Перевозки по линии, эксплуатация которой доверена испанским компаниям Renfe и Adif, выполняются парком из 36 поездов Talgo 350, рассчитанных на движение со скоростью до 350 км/ч. В эксплуатации поезда развивают скорость 300 км/ч.

Источник: zdmira.com, 29.04.2023

Международный поезд Иркутск – Улан-Батор перевёз 12 тыс. человек с момента возобновления курсирования

За год с момента возобновления курсирования международный поезд Иркутск – Улан-Батор перевёз 12 тыс. пассажиров. Этот показатель максимально приближен к допандемийному уровню 2019 года.

Напомним, поезд № 306/305, соединяющий Иркутск со столицей Монголии, возобновил сообщение в апреле 2022 года. С 1 мая 2023 года частота его курсирования увеличена до двух раз в неделю. Состав будет на регулярной основе отправляться из России в Улан-Батор по пятницам и понедельникам, а в обратном направлении – по вторникам и субботам.

Источник: fpc.ru, 02.05.2023

Первый после снятия ограничений поезд отправился из Иркутска до границы с КНР

Первый с весны 2020 года пассажирский поезд, следующий из Иркутска до Забайкальска, отправился в ночь на субботу 29 апреля, сообщили в Федеральной пассажирской компании (ФПК).

«Поезд отправился в ночь на субботу. Наполняемость хорошая», – сообщил собеседник агентства. По данным компании, стоимость плацкартного билета – от 3,3 тыс. рублей, купе – от 4,9 тыс. рублей. Пассажиры будут выезжать из Иркутска по вторникам и субботам, из Забайкальска по средам и воскресеньям. Время в пути составит от Иркутска до Забайкальска 32 часа, в обратном направлении – 29 часов.

Весной 2020 года движение поездов Иркутск – Забайкальск было приостановлено из-за снижения спроса на фоне коронавирусных ограничений. В апреле ФПК заявила, что возобновляет железнодорожное сообщение до границы с Китаем в связи со снятием коронавирусных ограничений со стороны КНР.

В конце января текущего года посольство РФ в КНР сообщало, что

нормализация пассажирского железнодорожного и авиасообщения между Россией и Китаем ожидается весной – летом 2023 года.

Источник: tass.ru, 29.04.2023

В приложении «РЖД пассажирам» появилась возможность оплаты билетов через СБП

РЖД совместно с банком ВТБ расширили возможности приобретения железнодорожных билетов в мобильном приложении «РЖД пассажирам». Оплата стала доступна через Систему быстрых платежей (СБП), сообщается в официальном Telegram-канале РЖД.

«Теперь оплатить здесь [в приложении] билеты можно с помощью Системы быстрых платежей (СБП). Причем не только на дальние, но и на пригородные поезда», – говорится в сообщении.

Чтобы совершить покупку, пассажиру следует оформить билет на нужный поезд, затем выбрать способ оплаты через СБП, найти в предложенном списке удобный мобильный банк и оплатить счет. После нужно вернуться в приложение «РЖД пассажирам» для завершения покупки билета. Возможность оплачивать билеты с помощью банковской карты сохранится.

В РЖД также напомнили, что ранее оплата билетов через СБП была возможна только на сайте или в кассах, и только на поезда дальнего следования.

Источник: tass.ru, 27.04.2023

Количество круизных поездов вырастет на треть в 2023 году

Количество круизных поездов в России должно увеличиться почти на 30% в 2023 году. На 10% вырастет их пассажиропоток. Также растет и доля туристов в общем объеме железнодорожных пассажиров. В отличие от авиационного, железнодорожный пассажиропоток в последние два года демонстрирует крайне уверенный рост.

Туристы составляют треть железнодорожных пассажиров

Пассажиропоток компании РЖД в дальнем следовании в I квартале 2023 года вырос на 25% в сравнении с аналогичным периодом прошлого года. Услугами главной железнодорожной компании в этом сегменте воспользовались 24,2 млн пассажиров. По итогам 2022 года железнодорожные перевозки в дальнем следовании составили 108,3 млн человек, что было на

17,8% больше, чем в 2021 году.

Из них, по словам представителей Федеральной Пассажирской Компании (осуществляет перевозку пассажиров в дальнем следовании), до 30% пассажиров в поездах – это туристы. Таким образом, на долю железной дороги приходится до половины всех путешественников, отдыхающих в России.

Ранее глава РЖД Олег Белозёров сообщал, что в летний сезон 2023 года только на Юг России планируется перевезти более 11 млн пассажиров.

Динамично растет и спрос на железнодорожные круизы, где 100% пассажиров – это туристы, отправившиеся в путешествие с целью отдыха.

Количество круизных поездов вырастет в 2023 году

Если в минувшем году было назначено 17 туристических поездов формирования ФПК и «РЖД Тур», они перевезли 92,4 тыс. пассажиров. В 2023 году запланировано курсирование уже 24 туристических поездов, услугами которых, по прогнозам, воспользуются не менее 101,7 тыс. человек.

Насколько высок спрос на такие туры, корреспондент АТОР убедилась лично: два лишних дня на раздумья и выбор направления привели к значительным сложностям с приобретением билетов на ближайшие недели: мест либо совсем не осталось, либо предлагались единичные полки в купе, что не подходит для путешествующих парами или семьей.

В туроператоре «РЖД Тур» подтверждают, что популярность внутреннего железнодорожного туризма из года в год продолжает расти.

«Ежегодно холдинг РЖД запускает новые маршруты, при этом уже опробованные остаются в графике. Мы наблюдаем постоянный рост интереса к пакетным железнодорожным турам. Путешествующие с нами ранее клиенты возвращаются для участия в интересных для них маршрутах, появляется много новых туристов, которые готовы открывать для себя нашу страну из окна поезда и отправляться в турпоездки по железной дороге», – говорят в компании.

Какие круизные поезда будут доступны в 2023 году и как купить билет

Как рассказали «Вестнику АТОР» в ФПК, в 2023 году продолжат курсировать туристические поезда, которые уже полюбили пассажирам и традиционно считаются самыми востребованными. Например, «Серебряный маршрут», «В Карелию», «Сочи».

Также в этом году запланировано 7 новых маршрутов. Есть непродолжительные поездки, которые подойдут в качестве маршрута на выходные, например, «Грушинский экспресс» или «Вкус Эпохи». Есть более продолжительные железнодорожные путешествия: «К северному сиянию», «К виноградникам у моря», «В долину лотосов».

Продажи билетов на туристические поезда начинается за 120 суток, билеты сразу же начинают раскупаться, говорят в ФПК.

Стоимость поездки зависит от того, покупает пассажир только билет на поезд, заказывает отдельные экскурсии в пути следования, либо бронирует полный туристический пакет перед отправлением. На цену билета без экскурсионной составляющей влияет протяженность маршрута, а также категория вагона (плацкарт, купе, СВ или люкс).

«Билет в купе туристического поезда «В Карелию» сегодня можно купить от 14 тысяч рублей, в СВ – от 21,7 тысячи», – рассказывают в пресс-службе ФПК, напоминая, что в туристических поездах действуют специальные тарифы, например, детские или для пассажиров с инвалидностью.

«Например, в турпоезде «В Карелию» можно выкупить купе целиком, получив при этом скидку от 5 до 20% в зависимости от даты отправления и даты покупки билета», – приводят пример собеседники «Вестника АТОР».

РЖД будет привлекать больше туристов

Независимые эксперты также подтверждают рост интереса к круизным поездам и железнодорожным путешествиям со стороны туристов. Особенно привлекательны они на тех направлениях, куда нет регулярного железнодорожного сообщения. Однако развитие того сегмента путешествий сталкивается с несколькими сложностями. Во-первых, это недостаток подвижного состава. Во-вторых, об этом мы писали, это лимит пропускной способности железнодорожных веток.

Вместе с тем, руководство РЖД настроено на увеличение присутствия на туристическом рынке.

Источник: akt.ru, 26.04.2023

К горе Карелии Воттоваара снова запустят туристический поезд

Для повышения качества услуг и развития внутреннего туризма холдинг «РЖД» с 3 июня возобновляет рейсы поезда «Воттоваара экспресс» для перевозок туристов, желающих совершить пешее или велосипедное восхождение на гору Воттоваара в Карелии.

Рельсовый автобус «Воттоваара экспресс» № 939 Сортавала – Гимольская – Суккозеро будет курсировать в выходные дни лета. Из Сортавалы экспресс будет отправляться в 05:30 и прибывать на остановочный пункт Гимольская в 09:12, на станцию Суккозеро – в 09:45. Со станции Суккозеро поезд будет отправляться в 15:30, с Гимольской – в 16:02 и прибывать в Сортавалу в 20:20.

Расписание поезда составлено таким образом, чтобы туристы смогли совершить восхождение на гору Воттоваара, а после вернуться в Сортавалу и пересесть на «Ласточку» № 828 Сортавала – Санкт-Петербург или на поезд

№ 160, следующий из Петрозаводска до Москвы.

Для удобства туристов, планирующих велосипедное восхождение на гору Воттоваара, в поезде оборудовано 16 мест для провоза велосипедов. В пути следования пассажирам будут предложены горячие и прохладительные напитки, снеки, а также тематическая сувенирная продукция. Кроме того, во время поездки пассажиры могут прослушать аудиогид и подробнее ознакомиться с историей маршрута.

Приобрести билеты на поезд № 939 Сортавала – Гимольская – Суккозеро можно во всех кассах дальнего следования, на официальном сайте ОАО «РЖД» и с помощью мобильного приложения «РЖД Пассажирам». Стоимость билета – 1500 рублей, провоз велосипеда бесплатный. При оформлении билетов по тарифу «Туда-обратно» обратный билет обойдется на 20% дешевле.

Источник: karel.mk.ru, 28.04.2023

Главгосэкспертиза одобрила проект участка железной дороги к аэропорту Симферополя

Проект строительства участка железной дороги к аэропорту Симферополя в среду получил одобрение Главгосэкспертизы России, сообщила пресс-служба ФГУП «Крымская железная дорога» (КЖД).

«ФАУ «Главгосэкспертиза России» выдало положительное заключение на разработанную проектно-сметную документацию объекта «Строительство однопутного электрифицированного участка от международного аэропорта Симферополь до существующей инфраструктуры ФГУП «КЖД» с организацией пригородного сообщения», – говорится в сообщении в телеграм-канале предприятия.

По информации КЖД, проект строительства предусматривает прокладку 14 км пути, строительство одного железнодорожного путепровода, трех автодорожных путепроводов и двух малых искусственных сооружений, а также 250-метровой платформы островного типа с навесом рядом с терминалом аэропорта.

Кроме того, будут установлены 7 стрелочных переводов, построены два модульных поста, контрольно-пропускной пункт и павильон для обслуживания пассажиров, а также три пункта обогрева и кондиционирования для монтеров пути.

Ранее замминистра экономического развития РФ Сергей Назаров сообщал, что железнодорожную ветку к аэропорту Симферополя планируется подвести к 2025 году, проект строительства поручил реализовать вице-премьер

РФ Марат Хуснуллин.

В марте 2021 года ФГУП «Крымская железная дорога» объявило и провело тендер на проектирование однопутной ветки к аэропорту Симферополя с начальной ценой более 286 млн рублей, о его результатах не сообщалось. Предполагалось, что стоимость строительства объекта составит 7 млрд рублей (с НДС) в ценах соответствующих лет.

Участок желдороги включен в обновленную федеральную целевую программу социально-экономического развития Крымского полуострова.

Следующим этапом станет подписание контракта на само строительство железнодорожной ветки.

Напомним, о строительстве такого аэроэкспресса стало известно ещё несколько лет назад. В частности, в 2019 году запуск проекта обсуждался, как альтернатива развитию гражданского сектора севастопольского аэропорта «Бельбек». В 2021 году власти сообщили о том, что ФГУП «РЖД» заключили контракт на проектирование новой железнодорожной ветки.

Работы по составлению документации за почти 300 млн рублей поручили АО «Институт «Стройпроект». Выполнить свои обязанности компания должна была ещё в прошлом году, но проектирование затянулось, что по итогу привело к официальным претензиям заказчика и нескольким штрафам.

«Крымская желдорога» основана после присоединения Крыма к России в 2014 году на базе подразделений Крымской дирекции Приднепровской железной дороги «Укрзализныци», расположенных на полуострове. В декабре 2015 года предприятие передано в собственность РФ, в ведение Росжелдора, в январе 2016 года преобразовано во ФГУП «Крымская железная дорога».

Источник: fc-union.com, 27.04.2023, 28.04.2023

Женские вагоны появятся еще в трех поездах в Казахстане

Этим летом в поездах Астана-Алматы, Астана-Шымкент, Алматы-Актобе появятся женские вагоны. Об этом на брифинге сообщил генеральный директор АО «Пассажирские перевозки» Жанибек Тайжанов, передает корреспондент «Казинформ».

«Проект женского вагона, реализуемый с прошлого года, получил множество положительных отзывов от пассажиров. В вагонах, которые обслуживают только женщин, работают тоже женщины. Туда также допускается дети мужского пола в возрасте до 7 лет при наличии сопровождающего лица. Было много просьб от пассажиров увеличить количество таких вагонов. В этом году мы снова продолжим этот же проект в

пилотном режиме», – сказал Жанибек Тайжанов.

По его словам, женский вагон будет подключен к поездам еще трех маршрутов.

«Добавятся еще три маршрута. Ранее такой вагон был в поездах по маршрутам Алматы-Мангистау, Алматы- Усть-Каменогорск, Павлодар-Туркестан, Мангистау-Семей, Атырау-Астана. Этим летом в поездах Астана-Алматы, Астана-Шымкент, Алматы-Актобе также появятся женские вагоны», – добавил генеральный директор АО «Пассажирыские перевозки».

Ранее сообщалось, что в ближайшие три года все пассажирские поезда будут оборудованы видеокамерами.

Источник inform.kz, 26.04.2023

ВОСТОЧНЫЙ ПОЛИГОН. СТРОИТЕЛЬСТВО И ИНВЕСТИЦИИ

Пуск нового участка на Малом БАМе увеличит в 2 раза пропускную способность линии Тында – Бамовская для грузоперевозок к тихоокеанским портам

Бамстроймеханизация (входит в Группу компаний 1520) построит 12 мостов при строительстве двухпутной вставки на перегоне Сети – Федосеев. Пуск нового участка на Малом БАМе увеличит пропускную способность линии Тында – Бамовская для грузоперевозок к тихоокеанским портам. Об этом сообщила пресс-служба группы.

Протяженность вставки – 9,15 км. Механизаторы с нуля отсыпают земляное полотно под второй путь, выполняют выемку. Общий объем земляных работ на новом двухпутном перегоне составит 367 тыс. куб. м грунта – это почти 25 тыс. самосвалов.

Для сохранности вечной мерзлоты в основании насыпи строители выполняют охлаждающую наброску из скального камня общим объемом более 46 тыс. куб. м. Это защитит земляное полотно от деформации – просадок и пучин.

Бамстроймеханизация ведет работы на нескольких отрезках линии Бамовская – Тында: строит вторые пути на участках: Тында – Побожий, Ефремов – Заболотное, Заболотное – п.п. 105 км (Силип), Муртыгит – Мохортов, двухпутные вставки на перегонах: Сети – Федосеев, Федосеев – Беленькая, Беленькая – Ефремов, Силип – Аносовская, Пурикан – Муртыгит.

Все это – часть второго этапа модернизации Восточного полигона железных дорог. После выполнения комплекса работ пропускная способность

линии Бамовская – Тында вырастет почти в два раза.

Источник: portnews.ru, 02.05.2023

ЭКОНОМИКА, УПРАВЛЕНИЕ, ПЛАНИРОВАНИЕ, ТАРИФНАЯ ПОЛИТИКА

Стоимость строительства железной дороги Китай – Пакистан оценили в 400 млрд юаней

Выходящая в Гонконге газета South China Morning Post сообщила, что прогнозируемая стоимость железной дороги, которая соединит Китай и Пакистан, составит 400 млрд юаней (57,7 млрд долл. США). Издание ссылается на результаты исследования, выполненного китайской государственной компанией China Railway First Survey and Design Institute Group. Таким образом, китайско-пакистанский железнодорожный коридор (China-Pakistan Economic Corridor, СПЕС), может стать самым затратным проектом в рамках инициативы Belt and Road.

Железная дорога должна соединить пакистанский порт Гвадар на побережье Аравийского моря с городом Кашгар, расположенным в Синьцзян-Уйгурском автономном районе на юго-западе Китая, неподалеку от границы с Киргизией. Протяженность железной дороги составит примерно 3000 км, она позволит Китаю получить доступ к Аравийскому морю, а в перспективе – также выход к железнодорожным сетям таких стран, как Иран и Турция, что позволит организовать железнодорожные перевозки китайских товаров в Европу по южному маршруту.

Тем временем индийская газета The Times of India отмечает, что трасса железной дороги будет проходить по спорной территории, которую Индия считает оккупированной Пакистаном.

На железных дорогах Пакистана используется преимущественно колея 1676 мм, но власти страны рассматривают возможность строительства линии Кветта – Тафтан колеи 1435 мм с выходом к границе с Ираном.

Источник: business-standard.com, 27.04.2023 (англ. яз.)

Строительство железной дороги Китай – Киргизия – Узбекистан оценили в 3-5 млрд долл. США

Затраты на строительство железной дороги Китай – Киргизия –

Узбекистан составят от 3 млрд до 5 млрд долл. США, об этом сообщил премьер-министр Киргизии Акылбек Жапаров в ходе международного инвестфорума в Ташкенте (Узбекистан). Окончательная финансовая модель проекта, по словам премьер-министра, будет определена 17-19 мая в ходе визита президента Киргизии Садыра Жапарова в Китай.

Акылбек Жапаров отметил, что, исходя из подготовленного технико-экономического обоснования, планируется построить узкую железнодорожную колею до Казармана (село в Джалал-Абадской области на юге Киргизии), «далее пройдет широкая, которая будет соединена с Узбекистаном».

Будущая магистраль Китай – Кыргызстан – Узбекистан призвана создать новый железнодорожный коридор, проходящий из Китая по территории стран Средней Азии и прикаспийских государств, и далее через Турцию в Европу. Протяженность участка по территории Киргизии составляет около 260 км, на линии планируется возвести 57 тоннелей.

Как ранее сообщалось, соглашение по сотрудничеству в строительстве железной дороги Китай – Кыргызстан – Узбекистан подписано в сентябре прошлого года. Речь в соглашении шла о завершении ТЭО проекта строительства по участку на территории Киргизии по варианту маршрута Торугарт – Арпа – Макмал – Джалал-Абад, а также о распределении расходов на проект в равных долях между участвующими государствами.

Источник: infranews.ru, 28.04.2023

Франция предоставит почти 76 млн евро на модернизацию участка в Молдавии

Железнодорожный участок Кишинев – Унгены длиной 107 км в Молдавии модернизируют при финансовой поддержке французского правительства и европейских фондов. Французская сторона предоставит кредит в размере 75,77 млн евро в дополнение к кредиту 33 млн евро и гранта 30 млн евро, которые поступят от Еврокомиссии, Европейского банка реконструкции и развития (ЕБРР) и Европейского инвестиционного банка (ЕИБ) в рамках так называемой инициативы Solidarity Lanes. Соответствующий протокол с французской стороной молдавские власти намерены оформить не позднее сентября 2023 г.

Участок является частью проходящей по территории Молдавии линии Вэлчинец – Бельцы – Унгены – Кишинев – Каинары протяженностью 446 км. Проект ее реконструкции включает проведение путевых работ и замену системы сигнализации.

Протяженность сети магистральных линий Молдавии составляет 1087 км, еще 668 км приходится на второстепенные линии. В Министерстве инфраструктуры и регионального развития Республики Молдова считают участок от Кишинева до станции Унгены на границе с Румынией стратегически важным с точки зрения экономического развития государства, поскольку он связывает страну с европейской сетью железных дорог.

Ранее, в марте 2023 г., Европейским банком реконструкции и развития был одобрен кредит под государственную гарантию в размере 23 млн евро на реконструкцию двух железнодорожных участков в Молдавии: Вэлчинец - Бельцы – Унгены и Кишинев – Каинары.

Источник: railwaypro.com, 26.04.2023 (англ. яз.)

ВЭБ.РФ поддерживает реализацию проектов в Белоруссии стоимостью более 1,4 трлн рублей

При поддержке ВЭБ.РФ в Белоруссии реализуются проекты общей стоимостью более 1,4 трлн российских рублей, сообщили в пресс-службе госкорпорации.

Общий объем участия ВЭБ.РФ в этих проектах превышает 70 млрд российских рублей. Это финансирование строительства крупных инфраструктурных объектов, поставки железнодорожных пассажирских и грузовых вагонов, поставки нефтегазового оборудования, пояснили в пресс-службе.

Сейчас на рассмотрении в ВЭБ.РФ находятся проекты общей стоимостью более 14 млрд российских рублей. Потенциальный объем финансирования для реализации совместных проектов с Республикой Беларусь в ближайшей перспективе может достичь 85 млрд рублей, также сообщили в ВЭБ.РФ.

В частности, совместно прорабатывается участие группы ВЭБа в белорусском производителе азотных соединений и удобрений «Гродно азот» на сумму до 22 млрд рублей, в инвестиционных проектах предприятия общей стоимостью до 50 млрд рублей.

28 апреля во время визита в Минск председатель госкорпорации «ВЭБ.РФ» Игорь Шувалов сообщил, что несмотря на санкции, которые ввели в отношении ВЭБа и его белорусской дочки – банка БелВЭБ, организации имеют планы по новому стратегическому партнерству – новая промышленная политика. «Рынок ликвидности позитивен. Наша способность занимать в России лучше, чем в предыдущие годы. Нашим заемщикам нужна более дешевая кредитная поддержка», – сказал глава госкорпорации. Он добавил, что

сотрудничество в сфере промышленности является ключевым условием полноценного существования Евразийского экономического союза.

Источник: tass.ru, 28.04.2023

РЖД в 2023 г. планируют грузоперевозки на уровне или выше показателя 2022 г.

ОАО «Российские железные дороги» в текущем году планирует перевезти грузов на уровне или выше прошлогодних показателей, заявил замглавы РЖД Алексей Шило в интервью корпоративному телеканалу «РЖД-ТВ».

«Мы на 2023 г. брали скорее консервативный сценарий, сдержанный, понимая все те негативные факторы, которые оказывают сегодня влияние. Но по сравнению с тем прогнозом, который давали в том числе наши грузоотправители на первый квартал (2023 г. – ИФ), общий объем перевозок у нас вырос за первый квартал на 15 млн тонн. Поэтому это позволяет нам с определенной уверенностью говорить о том, что скорее объемы этого года будут не ниже, чем в прошлом году. То есть, уже по ощущениям будет не снижение, но на сколько здесь можно будет показать рост, покажет время, покажут те факторы, которые будут оказывать влияние», – сказал он.

Как сообщалось, в феврале 2023 г. РЖД впервые зафиксировали увеличение погрузки с февраля прошлого года, рост составил 0,2%, в марте 2023 г. погрузка выросла уже на 2,3% по сравнению с тем же периодом годом ранее.

Источник: interfax.ru, 26.04.2023

ОРГАНИЗАЦИЯ ТРУДА, КАДРОВАЯ И СОЦИАЛЬНАЯ ПОЛИТИКА

Цикл выездных занятий студентов Петербургского государственного университета путей сообщения императора Александра I прошел в моторвагонных депо Санкт-Петербург- Финляндский и Санкт-Петербург Балтийский

Кафедра «Электрическая тяга» организовала цикл выездных занятий – экскурсий для студентов 3 и 4 курсов специализаций «Электрический транспорт железных дорог» и «Высокоскоростной наземный транспорт».

Мероприятия проходили на территории моторвагонных депо Санкт-

Петербург-Финляндский (ТЧ-20) и Санкт-Петербург-Балтийский (ТЧ-15) с 15 февраля по 27 апреля 2023 года в рамках проведения профориентационной работы между ПГУПС и Октябрьской дирекцией моторвагонного подвижного состава.

Занятия первых групп студентов в депо Санкт-Петербург-Финляндский начались с посещения музея истории подразделения. Экскурсию проводил заместитель начальника депо по кадрам и социальным вопросам Сергей Валерьевич Машевский. Ребятам удалось прикоснуться к истории возникновения и развития самого большого пригородного депо в России. Сергей Валерьевич рассказал о всех этапах развития ТЧ-20, в том числе и о периоде создания студенческого отряда помощников машиниста «Ладога», который и сегодня успешно функционирует в ПГУПС. Во время экскурсий была особо отмечена работа одного из бойцов отряда «Ладога» студента группы ПС-905 Антона Катасонова, который принимал участие в реконструкции музея и разработал для экспозиции исторические фотопанорамы.

Студенты смогли также пообщаться с сотрудниками эксплуатационного депо и задать им вопросы. В завершении экскурсии гостям показали производственную площадку по обслуживанию современного тягового подвижного состава.

Следующие группы обучающихся посетили депо Санкт-Петербург-Балтийский. Экскурсия началась с осмотра действующего скоростного электропоезда «Ласточка». Студенты изучили конструкцию подвижного состава, побывали в кабине машиниста.

На территории депо ребята осмотрели одну из крупнейших технологических площадок в России, где выполняются все виды ремонта современных электропоездов. Во время экскурсии студенты смогли пообщаться с ведущими техническими специалистами депо. В завершении экскурсии сотрудники депо продемонстрировали, как организована эксплуатационная работа на территории ТЧ-15. Каждый из студентов смог побывать на пункте оборота, где локомотивные бригады заступают на работу, проходят предрейсовые инструктажи.

По итогам экскурсий ряд обучающихся выразил желание пройти стажировку на предприятиях моторвагонной дирекции в рамках летней производственной практики или работы студенческого отряда «Ладога». Все участники выездных занятий отметили их важность при подготовке высококвалифицированных специалистов, а также для укрепления сотрудничества между Университетом и ОАО «РЖД».

БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ

Федеральная железнодорожная администрация будет финансировать новые научно-исследовательские проекты в сфере безопасности железнодорожного транспорта (США)

Федеральная железнодорожная администрация США (FRA) объявила о выделении 5 млн долл. на финансирование различных научно-исследовательских проектов в сфере безопасности железнодорожного транспорта в рамках единого центра совершенствования компетенций. Центр будет работать в течение трех лет. Средства предоставлены согласно федеральному Акту об инвестициях в инфраструктуру и в создание рабочих мест (Infrastructure Investment and Jobs Act) в форме грантов за 2022 и 2023 г. Отмечается, что в 2024 г. будет выделено еще 2,5 млн долл.

Проекты будут отбираться по конкурсу. В частности, FRA интересны исследования, оценка компетенций и обучающая деятельность работников в сфере безопасности, реализации проектов, повышения эффективности, надежности, устойчивости и экологичности. Проекты могут касаться подвижного состава, безопасности на железнодорожных переездах, совершенствовании системы управления движением поездов РТС, влияния человеческого фактора, осмотров, новых датчиков для удаленного мониторинга, технического обслуживания и повышения эксплуатационной надежности, и т.п.

Ожидается, что FRA покроет до 50% стоимости отобранных исследовательских проектов.

Источник: progressiverailroading.com, 02.05.2023 (англ. яз.)

И снова порадовал Висконсин ЖД новостями. Подводные вагоны в водах Миссисипи

В американском штате Висконсин рядом с рекой Миссисипи сошел с рельсов поезд (рис. 5).

Крушение произошло недалеко от границы между штатами Айова и Висконсин.

В четверг 27.04.2023, днём в американском штате Висконсин в округе Кроуфорд сошел с рельсов поезд железнодорожной компании BNSF, отправив товарные вагоны в реку Миссисипи, что стало последней подобной железнодорожной аварией в США.



Рис. 5. Кадры сделанные очевидцами

Детали все еще неясны, но вот что известно на данный момент.

По словам местных чиновников, четырем членам экипажа поезда была оказана медицинская помощь. По словам представителей железной дороги и офиса шерифа округа Кроуфорд, несколько железнодорожных вагонов находятся в реке Миссисипи и вдоль ее берега.

На кадрах, сделанных очевидцами с места происшествия, опубликованных в социальных сетях, видно несколько больших грузовых контейнеров, разбросанных по обширной территории, некоторые из которых лежат опрокинутыми вдоль берега реки.

По словам Джима Хакетта, директора управления по чрезвычайным ситуациям округа Кроуфорд, груз поезда содержал упаковки с краской, литий-ионные аккумуляторы и кислородные баллоны. По словам Хакетта, в контейнерах, упавших в реку, находилась краска.

Офис шерифа округа Кроуфорд распространил информацию, что жителям нет необходимости эвакуироваться. Официальные лица заявили, что авария не представляет опасности для реки или населенных пунктов, и хотя разлив топлива приблизился к берегу реки, представители Службы по контролю опасных материалов уверены, что выставленное на воде ограждение остановит утечку.

Источник aftershock.news, 28.04.2023

РЕСУРСОСБЕРЕЖЕНИЕ. АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ ИСТОЧНИКИ ЭНЕРГОРЕСУРСОВ

Hydrogène de France Energy и Digas собираются разработать водородные локомотивы с «зеленым» водородом (Франция)

Компания Hydrogène de France Energy (HDF Energy, Франция) и Digas

(Латвия) заключили соглашение, направленное на разработку новых водородных локомотивов. HDF Energy специализируется на производстве высокочастотных водородных топливных элементов, в то время как Digas – на модернизации тягового подвижного состава.

В рамках соглашения HDF Energy предоставит свой обширный опыт в сфере проектирования инфраструктуры для заправки транспорта водородом – к слову, ранее компания реализовывала с подразделением SNCF Captrain проект HyShunt, связанный с разработкой водородного маневрового локомотива.

Источник: railwaypro.com, 27.04.2023 (англ. яз.)