



МОНИТОРИНГ

ЦНТИБ ОАО «РЖД»

ОСНОВНЫЕ СОБЫТИЯ В ОБЛАСТИ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

№1/ЯНВАРЬ 2024

СОДЕРЖАНИЕ

ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА. ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ, РЕФОРМИРОВАНИЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ	4
Путин заявил о востребованности высокоскоростного ж/д сообщения по РФ	4
Промышленность готовят к искусственному интеллекту.....	4
В Европе ужесточают требования к трансъевропейской сети коридоров TEN-T	5
Европейское железнодорожное агентство открыло базу данных ERA Railway Factsheets ..	6
Китай собирается повысить пропускную способность перевозок на железной дороге	6
ЭКОНОМИКА, УПРАВЛЕНИЕ, ПЛАНИРОВАНИЕ, ТАРИФНАЯ ПОЛИТИКА.....	7
Правительство Германии планирует сократить субсидии для железнодорожных перевозок.....	7
Одобрено финансирование в размере 1,2 млрд евро для строительства ВСМ Еркёй – Кайсери в Турции.....	8
ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ИНТЕРМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ГРУЗОВАЯ И КОММЕРЧЕСКАЯ РАБОТА	9
СR интегрируют логистику в бизнес-процессы	9
Может ли Транскаспийский коридор конкурировать с МТК «Север-Юг» и Транссибом? ..	10
Погрузка на сети ОАО «РЖД» в 2023 году осталась на уровне 1,23 млрд тонн	12
РТСБ-РУС начала доставлять грузы из Китая в Москву в рефконтейнерах.....	13
Почта России и ДВЖД планируют утроить объем провозных мощностей из Китая	13
«Рускон» увеличил мощность московского терминала МАНП до 80 тыс. TEU	14
ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ВОКЗАЛЫ. ТРАНСПОРТНО-ПЕРЕСАДОЧНЫЕ УЗЛЫ	15
США: компания Amtrak призвала общественность внести идеи по модернизации и обновлению своей станции Чикаго Юнион.....	15
Великобритания: перспективы возобновления движения пассажирских поездов дальнего следования между Шеффилдом и Лондоном	15
РЖД назвали число пассажиров, встретивших Новый год в поездах	16
Что и как подорожает для россиян в начале 2024 года	16
В РЖД рассказали, когда запустят веб-приложение по продаже билетов	17
Туристов зовут на БАМ	19
ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ	19
Siemens Mobility заявляет о рекордном поступлении новых заказов	19
Главные новости зарубежных рынков железнодорожного машиностроения за 1-8 января 2024 года	20
Болгария перезапускает масштабную закупку подвижного состава	21
PESA Bydgoszcz поставит 16 электропоездов для Мазовецкого воеводства.....	23
Нидерландская Arriva отменила конкурс на поставку водородных поездов	24

Новости закупок и поставок подвижного состава: Alstom, Pesa, CRRC, Hyundai Rotem, Siemens Mobility, Astra.....	24
Великобритания: компания Spinks разработает инновационные сидения, которые превзойдут все остальные по показателям комфорта и экологичности	25
Alstom займется обслуживанием дизель-поездов в австралийском штате Виктория.....	26
В Индии стартует запуск поездов Amrit Bharat Express с технологией push-pull.....	26
CRRC представила первый поезд серии С для внутригородских железных дорог.....	27
ТМЗ сертифицировал универсальные комплексы для бурения скважин в скальных породах УКБС	28
Группа ПТК планирует крупные поставки путевых машин в Казахстан в 2024 году	28
Выпуск локомотивов в 2023 году вырос более чем на 10%	29
ГК КСК осваивает производство компонентов силовой электроники для подвижного состава	31
ОПЖТ представили предварительные данные по объему выпуска подвижного состава за 12 месяцев 2023 года.....	31
Группа РПМ сообщила об объемах производства в 2023 году	32
СТМ и ОАО «РЖД» прорабатывают новую схему сервисного обслуживания электропоездов ЭС104	32
Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов	33
Переоборудование локомотивов для системы ETCS	33
БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ	34
В Сан-Франциско из-за возгорания поезда пострадали минимум девять человек.....	34
Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов	34
Датчики JUMO для измерения температуры оси.....	34
ОРГАНИЗАЦИЯ ТРУДА, КАДРОВАЯ И СОЦИАЛЬНАЯ ПОЛИТИКА	35
В Германии началась массовая забастовка машинистов	35
Ректор ИрГУПС Юрий Трофимов: «Будем готовить цифровых инженеров для транспортной и строительной отраслей».....	35

ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА. ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ, РЕФОРМИРОВАНИЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

Путин заявил о востребованности высокоскоростного ж/д сообщения по РФ

Генеральной задачей РЖД является увеличение скорости перевозок, сначала эта задача будет решаться в европейской части России, «потом пойдем на Урал», заявил президент РФ Владимир Путин.

Одна из участниц встречи Путина с предпринимателями Дальнего Востока подняла тему необходимости введения в ДФО ускоренных гражданских поездов и ускоренных товарных перевозок.

«Это одна из основных задач РЖД – увеличение скорости перевозок, поэтому это генеральная задача, над этим они работают и будут работать дальше. По Дальнему Востоку пока там сложнее добраться, а скоростное движение будем развивать сначала в европейской части, потом будем идти на Урал и там дальше смотреть. С такой территорией высокоскоростное пассажирское движение востребовано», – сказал Путин.

И, конечно, добавил президент РФ, «нужно увеличивать скорость перевозки грузов».

«Эта одна задача будет решаться совместно с другой, потому что высвобождение путей будет происходить, и для Восточного полигона это особенно важно, с учетом роста объемов перевозок... Задачи стоят, средства выделяются, мы постоянно корректируем все эти планы, но они, безусловно, будут реализовываться», – сказал Путин.

Источник: tass.ru, 10.01.2024

Промышленность готовят к искусственному интеллекту

Минпромторг, Минцифры и Альянс в сфере искусственного интеллекта должны будут за месяц проработать ряд инициатив, направленных на развитие ИИ в промышленности. Касаться они должны выделения промышленных данных в самостоятельную категорию и правил их использования для обучения искусственного интеллекта. Такую рекомендацию ведомства получили от Совета Федерации.

Поправки в ГК должны обозначить правила оборота результатов интеллектуальной деятельности, создаваемых с использованием ИИ. Но для

начала придется определиться, какие данные считать промышленными. Ими могут считаться данные технологических процессов, результатов дистанционного зондирования Земли, информация о полезных ископаемых или данные в области металлургии, нефтехимии и т.д.

Далеко не все компании готовы делиться такой информацией для обучения ИИ, поскольку зачастую это коммерческая тайна и передача третьим лицам может привести к убыткам. Но учиться сосуществовать с искусственным интеллектом им все же придется, поскольку его использование станет обязательным для всех, кто планирует получать субсидии из федерального бюджета.

Источник: мниап.рф, 28.12.2023

В Европе ужесточают требования к трансъевропейской сети коридоров TEN-T

Европейский парламент и Европейский совет достигли предварительного соглашения в части пересмотра нормативных требований в области развития сети трансъевропейских коридоров TEN-T. В новой нормативной базе (TEN-T Regulation) предлагается закрепить несколько основополагающих задач.

Это, прежде всего, развертывание по всей сети TEN-T европейской системы управления движением поездов ERTMS/ETCS. В то же время устаревшие системы сигнализации необходимо выводить из эксплуатации с тем, чтобы стимулировать инвестиции в поставки оборудования для ETCS.

Что касается инфраструктуры основных пассажирских линий сети TEN-T, то она должна к 2040 г. обеспечивать пропуск поездов со скоростью 160 км/ч и выше.

Для повышения конкурентных преимуществ по сравнению с воздушным транспортом поставлена задача связать железнодорожным дальним сообщением аэропорты с ежегодным пассажиропотоком более 12 млн чел.

Предусматривается также расширение сети мультимодальных грузовых терминалов, а также увеличение их перерабатывающей способности с увязкой таких изменений с мероприятиями по обеспечению обращения на всей сети TEN-T грузовых поездов длиной до 740 м.

Все крупные города в составе сети TEN-T (их 430) должны иметь планы устойчивой городской мобильности (Sustainable Urban Mobility Plan), нацеленные на сокращение вредных выбросов в атмосферу.

Еще одно нововведение касается улучшения транспортного сообщения со странами, граничащими с государствами Евросоюза, с целью их интеграции в

европейские транспортные коридоры.

Развитие сети TEN-T предлагается осуществлять в три этапа: до 2030 г. завершить формирование базовой сети, до 2040 г. – расширенной базовой сети и к 2050 г. – сети в полном объеме.

Источник: clecat.org (по материалам Council of the EU), январь 2024 (англ. яз.)

Европейское железнодорожное агентство открыло базу данных ERA Railway Factsheets

Европейское железнодорожное агентство (ERA) открыло доступ к базе данных ERA Railway Factsheets. Этот инструмент дает возможность получить детальную информацию по железным дорогам европейских стран, включая данные по статистике пассажирских и грузовых перевозок, числу и роду занятий железнодорожных предприятий, составу парков тягового подвижного состава, пассажирских и грузовых вагонов, инфраструктуре (протяженности линий сети, включая электрифицированные, высокоскоростные, оснащенные европейской системой управления движением поездов ETCS, численности охраняемых и неохраняемых переездов), числу станций (грузовых, сортировочных и депо), размерам финансирования, выделяемого на развитие и обслуживание инфраструктуры, а также по безопасности, регулярности движения поездов, численности работающих и степени открытия рынка для конкуренции.

ERA намерено регулярно обновлять данные базы. Информацию по железным дорогам европейских стран можно получить на сайте ERA, кликнув по названию этой страны на карте.

Источник: zdmira.com, 29.12.2023

Китай собирается повысить пропускную способность перевозок на железной дороге

С 10 января 2024 года Китай начнет реализацию нового плана эксплуатации железных дорог, передает inbusiness.kz со ссылкой на Синьхуа. Он будет направлен на повышение пропускной способности в сферах пассажирских и грузовых перевозок, сообщила корпорация «Китайские железные дороги» (КЖД).

Согласно новому плану, по всей стране будет добавлено 233 пассажирских железнодорожных состава, и тем самым общее суточное

количество пассажирских поездов достигнет 11 149. Также планируется увеличить суточное количество грузовых поездов на 40 железнодорожных составов до 22 264.

По данным КЖД, помимо запуска новых железнодорожных маршрутов и открытия новых станций по всей стране, нововведения направлены на укрепление взаимосвязанности в таких районах, как регион Большого залива Гуандун – Сянган – Аомэнь и регион Пекин – Тяньцзинь – Хэбэй. Также будут приложены усилия для оптимизации и повышения эффективности логистики транспортных перевозок грузов, чтобы содействовать социально-экономическому развитию.

Источник: inbusiness.kz, 10.01.2024

ЭКОНОМИКА, УПРАВЛЕНИЕ, ПЛАНИРОВАНИЕ, ТАРИФНАЯ ПОЛИТИКА

Правительство Германии планирует сократить субсидии для железнодорожных перевозок

В Германии планируются сокращения помощи не только фермерам, но и в других отраслях. Правительство намерено отменить субсидии на грузовые перевозки. Представители ассоциации «Грузовые железные дороги» пришли в ужас. Учитывая изменение климата, денег должно быть больше, сообщает телеканал NTV.

Помощь в налогообложении за пользование железнодорожным транспортом должна быть уменьшена практически вдвое, следует из представления министерства финансов бюджетному комитету бундестага. Вместо 350 миллионов евро, как в прошлые годы, в 2024 году будет выделено только 180 миллионов.

Ожидается, что содействие в строительстве объектов для грузовых железных дорог составит всего 20 миллионов евро вместо 85 миллионов. Финансирование строительства железных дорог в федеральных землях также будет сокращено на две трети и составит всего 27 миллионов евро. Из более чем 40 миллионов евро программы «Будущее железнодорожных грузовых перевозок» осталось только 26 миллионов. В общей сложности правящая коалиция хочет сэкономить 360 миллионов евро.

Ассоциация «Грузовые железные дороги», объединяющая конкурентов Deutsche Bahn, заявила о целенаправленном сокращении грузовых

железнодорожных перевозок. Специалисты полагают, что это будет продолжаться, выбросы CO₂ увеличатся. Грузовые перевозки следует продвигать как экологически безопасную альтернативу автотранспорту и одновременно снижать загруженность дорог.

Наблюдатели полагают, что из-за бюджетной экономии среди железнодорожников увеличатся протестные настроения. В Германии бастуют машинисты поездов, которые не могут заключить тарифное соглашение с работодателями на увеличение заработной платы и улучшение условий труда.

Источник: rg.ru, 10.01.2024

Одобрено финансирование в размере 1,2 млрд евро для строительства ВСМ Еркёй – Кайсери в Турции

Департамент гарантирования экспортных кредитов Великобритании (UK Export Finance, UKEF) поддержал выделение Турции пакета финансирования в объеме 1,247 млрд евро на строительство высокоскоростной железной дороги Еркёй – Кайсери. Проект реализуется совместным предприятием, образованным турецкими компаниями Doğuş İnşaat, Çelikler и Özkar.

Кредит 1,027 млрд евро предоставлен Европейским экспортно-кредитным агентством (ECA), 220 млн евро – по коммерческой кредитной линии, поддержанной Исламской корпорацией страхования инвестиционных и экспортных кредитов (ICIEC). Японская финансовая группа Mitsubishi UFJ Financial Group (MUFG) определена Министерством финансов и казначейства Турции в качестве единственного уполномоченного координатора и банка-агента. Перестрахователями части кредита ECA выступили финансовые структуры Италии (SACE), Польши (KUKE) и Австрии (OeKB). По мнению Ассоциации британских экспортеров (BECA), подобный вид финансирования может стать стимулом для развития британского бизнеса, в том числе компаний – поставщиков материалов и оборудования под надежные финансовые гарантии.

Это третий проект строительства железных дорог в Турции, финансируемый при участии UKEF, SACE и OeKB. Общая протяженность линий по трем проектам составит свыше 900 км. Так, кредит в размере 781 млн евро на создание на юге Турции скоростной линии Мерсин – Адана – Османие – Газиантеп был подтвержден UKEF в июле 2023 г.

Новая высокоскоростная железная дорога, старт строительства которой был дан в августе 2022 г., на станции Еркёй примкнет к ВСМ Анкара – Сивас,

открытой в апреле 2023 г. Ввод в эксплуатацию новой линии позволит снизить загрузку автомобильных дорог на маршруте Еркэй – Кайсери и сократить вредные выбросы на 6,5 млн т в год.

Источник: tradefinanceglobal.com, 08.01.2024 (англ. яз.)

ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ИНТЕРМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ГРУЗОВАЯ И КОММЕРЧЕСКАЯ РАБОТА

CR интегрируют логистику в бизнес-процессы

Железные дороги Китая (CR) продолжают интегрировать логистику в бизнес-процессы с целью совершенствования транспортировки грузов и снижения ее составляющей в стоимости товара. Подразделения CR заключили с крупными клиентами ряд соглашений, направленных на разработку индивидуальных мультимодальных транспортных решений, ключевым звеном которых являются железные дороги.

Региональное подразделение CR в Чэнду (CR–Chengdu) подписало контракт с горно-металлургической компанией Pangang Group, которым предусмотрена в 2024 году организация перевозки железнодорожным транспортом 23,36 млн т грузов с приоритетным обслуживанием. В подразделении в Сиане (CR-Xi'an) создана команда для реализации проектов интеграции логистики в маркетинговые стратегии, разработки новых продуктов и механизмов партнерства транспортно-логистических структур.

Оператор China Railway Express (CRE) подписал договоры о стратегическом сотрудничестве с компаниями-изготовителями напитков China Resources Snow Breweries и Nongfu Spring, в соответствии с которыми CRE будет оказывать в различных регионах Китая услуги логистики, перевозок и хранения грузов. Перед оператором стоит задача обеспечения стабильной доставки больших объемов грузов на дальние расстояния, для решения которой было организовано курсирование маршрутных поездов-экспрессов.

Сотрудничество China Railway Special Cargo Logistics (дочерняя компания CR, специализирующаяся на перевозках, в том числе негабаритных грузов) и группы компаний по производству строительной техники XCMG нацелено на увеличение доли рынка перевозок продукции машиностроения железнодорожным транспортом за счет разработки персонализированных логистических решений и менеджмента.

Источник: zdmira.com, 09.01.2024

Может ли Транскаспийский коридор конкурировать с МТК «Север-Юг» и Транссибом?

О том, каковы сегодня перспективы маршрута и каковы конкурентные возможности коридоров, проходящих по территории России, рассказал доцент факультета таможенного администрирования и безопасности РАНХиГС Санкт-Петербург, кандидат экономических наук Владимир Николаев.

Транскаспийский международный транспортный маршрут (ТМТМ) – один из перспективных транспортных коридоров, соединяющих Китай с Европой. Он пролегает через Китай, Казахстан, Каспийское море, Азербайджан, Грузию, Турцию и далее через Черное море идет в Европу.

Это дает возможности быстрее доставить грузы по сравнению с доставкой через Суэцкий канал и обойти транспортный коридор через Россию. ТМТМ начал работу в 2017 году, хотя сам как проект был заложен в 2013 году, когда был создан Координационный совет.

По статистике в 2022 году объем грузоперевозок по маршруту ТМТМ увеличился в 2,5 раза и достиг 1,48 млн т, по маршруту перевезено 33,6 тыс. TEU, что на 33% больше, чем в прошлом году. Конечно, с грузопотоком Транссиба не сравнится, это составляет около 1% от его грузопотока, но в то же время создает конкуренцию при его развитии.

Отметим, что ТМТМ является альтернативой транспортным коридорам «Север-Юг», через Иран, и «Восток-Запад» (Транссиб). Конечно, часть грузов на ТМТМ ушло с коридора «Восток-Запад», но это, прежде всего, связано с геополитическими событиями в мире и санкциями.

Что касается коридора «Север-Юг», то коридор ТМТМ – его конкурент. Это связано с геополитической позицией Ирана и наложенными на него санкциями, что также увеличивает различные риски при доставке грузов. Также транспортная инфраструктура Ирана пока не является конкурентоспособной и не позволяет поставить на поток перевалку и перевозку грузов в транзитном сообщении.

Причем, ТМТМ относится к маршруту, соединяющему КНР и Европу через Каспийское море, и он менее конкурентоспособен, чем морской транспортный маршрут и наземные транспортные маршруты через РФ, поскольку пересекает больше национальных границ.

Развитие ТМТМ прежде всего выгодно Казахстану. Казахстан не имеет выходов к мировому океану, что усложняет логистические потоки, а развитие ТМТМ даст прямой выход в Европу. Казахстан поставляет 70% экспортируемой нефти в страны ЕС и занимает третье место среди стран, не входящих в ОПЕК, по поставкам сырья в Евросоюз. Доля казахстанской нефти составляет около 6% от общего импорта нефти ЕС. Казахстан также

обеспечивает 21% урана, импортируемого в ЕС. Таким образом, для ЕС в период санкций и контрсанкций казахская нефть является альтернативой российской, которая может поставляться в обход РФ.

Среди сложностей можно отметить то, что ТМТМ – коридор с морскими переправами. Проблематика перевозок по данному маршруту больше всего концентрируется именно в узловых пунктах перевалки грузов, два из которых числятся на казахстанской стороне.

Следует выделить неустойчивые погодные условия Каспийского моря в портах Казахстана (и Азербайджана – тоже), из-за которых грузовому судну необходимо стоять 2-3 суток на рейде в ожидании разрешения на заход в порт.

Второй важный момент – отсутствие официального и предсказуемого графика портовых отправок и отсутствие отлаженных морских линий. Среди минусов также: недостаточная инфраструктурная проработанность портов Актау и Курыка, организация транзита через три страны и прохождения таможенного контроля, что сказывается также на времени доставки.

Чем грозит для России интеграция ТМТМ с Трансъевропейской транспортной сетью (TEN-T)?

Для России организация и функционирование ТМТМ отражается прежде всего на потере одного из рычагов воздействия на Казахстан – в виде логистической составляющей. Второй момент – потеря незначительной, но в тоже время части транзитных грузов.

Какие альтернативы может предоставить Россия?

Транссиб – полностью электрифицированная железнодорожная линия протяженностью около 10 тыс. км. Ее технические возможности позволяют освоить объемы перевозок грузов до 100 млн т в год, в том числе международного транзита в контейнерах на уровне 200-300 тыс. TEU из стран АТР в Европу и Центральную Азию.

Пока ни ТМТМ, ни «Север-Юг» не могут похвастаться сопоставимыми пропускными способностями. Стоимость транзита по Транссибу на 30% ниже стоимости перевозки грузов по ТМТМ, что, несомненно, является важным фактором для грузоотправителей.

По срокам доставки грузов ТМТМ также уступает Транссибу. Мультимодальные перевозки со сменой видов транспорта между железнодорожным, автомобильным и паромным приводят к увеличению затрат, рискам для сохранности груза, а также замедляют его обработку по сравнению с железнодорожными перевозками по евразийскому маршруту через Россию.

Источник: rzd-partner.ru, 09.01.2024

Погрузка на сети ОАО «РЖД» в 2023 году осталась на уровне 1,23 млрд тонн

По итогам 2023 года суммарный объем погрузки на сети ОАО «РЖД» составил 1,232 млрд тонн, что на 0,2% меньше, чем в 2022 году. Относительно 2021 года, когда было погружено 1,28 млрд тонн, сохраняется спад на уровне 4%.

За год сократилась погрузка лесных грузов (-14%), химикатов и соды (-5%), руды железной и марганцевой (-4%), строительных грузов (-3%), нефти и нефтепродуктов (-3%). Погрузка основной номенклатуры – каменного угля также сократилась: -1,2% до 350,3 млн тонн.

В 2023 году самыми быстрорастущими номенклатурами стали зерно (+37% год к году) и кокс (+14%). Выросла также погрузка лома черных металлов (+7%), химических и минеральных удобрений (+5%), промышленного сырья (+6%).

В четвертом квартале года погрузка осталась на низком уровне начала года, всего погружено 305,5 млн тонн. Относительно уровня годом ранее спад погрузки составил 2%, а по сравнению с показателем за четвертый квартал 2021 года (327 млн тонн) спад превысил 6%.

Как пояснили в компании, отрицательная динамика погрузки в четвертом квартале обусловлена:

- сохраняющимися ограничениями экспортных поставок нефтепродуктов, введенными правительством в связи с ситуацией на внутреннем рынке;
- снижением перевозок строительных грузов из-за завершения ряда крупных инфраструктурных проектов в центральной части страны;
- закрытием на внеплановый ремонт ряда предприятий-грузоотправителей;
- увеличением времени простоя локомотивов в ремонте у сервисных компаний.

«Развернутые на сети масштабные работы по строительству и капитальному ремонту железнодорожной инфраструктуры, необходимые для ускорения достижения целевых параметров комплексных проектов, не позволили компенсировать выпавшие объемы за счет привлечения других грузов».

Отрицательная динамика погрузки в ежемесячной динамике отмечалась на протяжении всего четвертого квартала: -3% в октябре и -2% в ноябре и декабре. В декабре погружено 100,7 млн тонн, это почти на 1% меньше, чем за предыдущий месяц и примерно на 2% меньше среднего уровня погрузки в 2023 году.

Максимальный объем погрузки в 2023 году пришелся на март –

109 млн тонн, минимальный – на январь и февраль – менее 100 млн тонн. Среднемесячный показатель, как и в 2022 году, остался на уровне 102,7 млн тонн по сравнению с около 107 млн тонн в 2021 году.

Грузооборот в 2023 году составил 2,636 трлн тарифных тонно-км (на уровне 2022 года), грузооборот с учетом пробега вагонов в порожнем состоянии – 3,274 трлн тонно-км (-0,8%). Грузооборот за декабрь 2023 года составил 208,9 млрд тарифных тонно-км (+6,5%), грузооборот с учетом пробега вагонов в порожнем состоянии за этот же период составил 261,3 млрд тонно-км (-6,3%).

Источник: infranews.ru, 09.01.2024

РТСБ-РУС начала доставлять грузы из Китая в Москву в рефконтейнерах

Логистическая компания РТСБ-РУС запустила регулярный сервис по доставке рефконтейнеров из Китая в Москву. Об этом рассказали в компании, уточнив, что рефконтейнеры РТСБ-РУС привлекают у различных операторских компаний.

Маршрут нового сервиса начинается в южной провинции Китая – Гуанчжоу. Рефконтейнера через пограничный переход Забайкальск – Маньчжурия следуют в зависимости от пожелания заказчика либо на станцию Электроугли, либо на станцию Селятино в Московской области. Регулярность отправок – 1 раз в неделю. Грузовую базу для нового сервиса формируют продукты питания и косметика.

В РТСБ-РУС отметили, что организацией отправки по территории Китая занималась местная компания.

РТСБ-РУС – логистический оператор по перевозке контейнерных и сборных грузов всеми видами транспорта в международном и внутрироссийском сообщении. Компания основана в 2021 году, офисы оператора расположены в Москве, Подмосковье, Ростове-на-Дону и Новосибирске.

Источник: infranews.ru, 29.12.2023

Почта России и ДВЖД планируют утроить объем провозных мощностей из Китая

Почта России совместно с Дальневосточной железной дорогой (ДВЖД) планируют в 3 раза нарастить провозные мощности для грузов, которые

направляются из Китая через Приморье. Об этом сообщил директор макрорегиона «Дальний Восток» Почты России Александр Трындин.

«Мы взаимодействуем с китайским почтовым оператором, на сегодняшний день запущена железнодорожная доставка почтово-багажными вагонами из Хуньчуня (город в провинции Цзилинь на стыке госграницы КНР, РФ и КНДР) в Уссурийск. Планируется расширение провозных мощностей между Хуньчуном и Уссурийском, а часть грузов уйдет во Владивосток и останется в Приморском крае. Часть двинется по маршруту в сторону Новосибирска. На этапе старта увеличение провозных мощностей планируется втрое», – сказал Трындин.

Он отметил, что объемы загрузки этого направления будут продолжаться и далее.

В 2023 году состоялся запуск почтово-багажных перевозок между Уссурийском и Хуньчуном (расстояние по прямой – 170 км) три раза в неделю. Маршрут стал альтернативой автомобильным и авиационным грузоперевозкам.

Источник: tass.ru, 06.01.2024

«Рускон» увеличил мощность московского терминала МАНП до 80 тыс. TEU

Мультимодальный транспортный оператор «Рускон» сообщил о завершении первого этапа реконструкции московского терминала МАНП. В результате его мощность увеличилась на 60% – до 80 тыс. TEU в год, а объем ежемесячной обработки поездов вырос вдвое – до 60 составов.

В рамках первого этапа реконструкции введена в эксплуатацию новая контейнерная площадка, что позволило увеличить ёмкость терминала в два раза – до 3 тыс. TEU. Оборудована специализированная площадка для приёма и обработки легковых автомобилей, прибывающих в контейнерах. Первый принятый терминалом поезд доставил в Москву 55 контейнеров со 110 автомобилями из города Чунцин (Китае). После разгрузки машины доставлены в дилерские центры.

Следующие этапы реконструкции предусматривают строительство дополнительных железнодорожных путей, расширение контейнерной площадки и закупку ричстакеров. К 2025 году «Рускон» планирует увеличить мощность объекта до 120 тыс. TEU в год, а в перспективе выйти на показатель 300 тыс. TEU.

Источник: infranews.ru, 28.12.2023

ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ВОКЗАЛЫ. ТРАНСПОРТНО-ПЕРЕСАДОЧНЫЕ УЗЛЫ

США: компания Amtrak призвала общественность внести идеи по модернизации и обновлению своей станции Чикаго Юнион

В рамках реализации программы правительства штата Иллинойс, предусматривающей благоустройство и модернизацию транспортного узла Чикаго, руководство компании Amtrak приняло решение об изменении стиля вестибюля своей ключевой на Среднем Западе США станции Чикаго Юнион. Проект будет направлен в первую очередь на оптимизацию процесса посадки, модернизацию всех пассажирских зон и добавление новых услуг, которые позволят повысить уровень комфорта пассажиров.

Прежде чем приступить к реализации этапа проектирования, Amtrak был инициирован опрос общественного мнения, принять участие и высказать свои идеи все желающие смогут до конца января 2024 г.

В рамках данного проекта впервые с 1991 г. будут проведены масштабные работы по обновлению станции, которая ежедневно обслуживает десятки тысяч пассажиров Amtrak и Metra. С тех пор как 32 года назад был спроектирован нынешний вестибюль, количество пассажиров Amtrak в Чикаго существенно возросло – с 2,3 млн до 3,3 млн человек. Помимо этого, ежегодный пассажиропоток Metra на станции Чикаго Юнион вырос с 26,6 млн до 32,6 млн человек.

Команду разработчиков в рамках реализации проекта модернизации возглавит чикагская компания Epstein в партнерстве с FX Collaborative.

Источник: railway-news.com, 04.01.2024 (англ. яз.)

Великобритания: перспективы возобновления движения пассажирских поездов дальнего следования между Шеффилдом и Лондоном

Компания FirstG обратилась к британскому регулятору Office of Rail and Road (ORR) за разрешением на возобновление курсирования пассажирских поездов дальнего следования между лондонской станцией Кингс-Кросс и Шеффилдом на условиях открытого доступа к инфраструктуре, которые отсутствуют с 1968 г.

FirstGroup планирует организовать обращение двух пар поездов ежедневно с остановками в городах Ретфорд, Уэрксоп и Вудхаус. Сейчас три четверти поездок между столицей и Шеффилдом приходится на легковые

автомобили, еще 9% – на автобусы. Предлагаемый вариант беспересадочного и более быстрого сообщения со станцией Кингс-Кросс при соответствующей ценовой политике может обеспечить переключение пассажиров на рельсовый транспорт.

По данным FirstGroup, около 350 тыс. человек, проживающих в зоне тяготения к станциям в Уэрксопе и Вудхаусе, получают доступ к прямому сообщению с Лондоном. Пока жителям этих городов приходится выбирать между вариантами поездки с пересадкой в Шеффилде или Донкастере.

Перевозки будет выполнять дочерняя компания FirstGroup – оператор Hull Trains, которая за 25 лет работы увеличила количество поездов с одной пары до восьми в сообщении Лондона с городами региона Йоркшир и Хамбер на востоке Англии. По данным FirstGroup, объем выполняемых оператором Hull Trains перевозок уже превышает допандемийные показатели, а Lumo – второй после Hull Trains оператор, функционирующий на условиях открытого доступа в составе компании First Group, перевез более 2 млн пассажиров с момента начала работы в октябре 2021 г.

Источник: railtech.com, 08.01.2024 (англ. яз.)

РЖД назвали число пассажиров, встретивших Новый год в поездах

Новый 2024 год в поездах дальнего следования холдинга РЖД встретили около 80 тысяч человек, сообщила компания.

«Около 80 тысяч человек встретили Новый год в поездах дальнего следования», – говорится в сообщении.

Уточняется, что в эту новогоднюю ночь в пути одновременно находилось более 500 пассажирских поездов.

Во время поездок путешественников поздравили по громкой связи, детей порадовали шоколадом, в вагонах-ресторанах подавали новогодние блюда.

Источник: Iprime.ru, 02.01.2024

Что и как подорожает для россиян в начале 2024 года

Что и на сколько подорожает для россиян в начале 2024 года

<...>

Поезда и междугородные автобусы

Цены на билеты в поезда дальнего следования (в плацкартных вагонах, а также некоторых купейных и СВ) подняли еще 1 декабря 2023 года (на 10,75%).

А вот стоимость проезда в пригородных поездах во многих регионах вырастет в начале 2024 года. В частности, с 1 января на 7-15% (в зависимости от расстояния) подорожает проезд в пригородных электричках Новосибирской области. В результате самая короткая поездка (не более 5 км) будет стоить не 30 руб., а 35 руб.

В Чувашии стоимость проезда в пригородных электричках с 1 января повысится с 3,65 руб. до 3,9 руб. за 1 км, в Ярославской области – с 3,88 руб. до 4,4 руб. В Брянской области с 1 января проезд в пригородных поездах подорожает с 25,6 руб. до 27,4 руб. за десятикилометровую зону, в Белгородской – 21,7 руб. до 24 руб. за зону, в Ростовской области – с 21 руб. до 22 руб. за зону и т.д.

Одновременно с этим в ряде регионов (Рязанской, Владимирской областях и т.д.) уже объявлено о повышении в начале 2024 года стоимости проезда в пригородных и междугородных автобусах.

В Подмосковье повышение тарифов на электрички синхронизировали с ростом стоимости проезда на общественном транспорте в Москве: цена проезда за одну зону была поднята на 10%, с 30 руб. до 33 руб., с 15 октября.

<...>

Источник: rbk.ru, 01.01.2024

В РЖД рассказали, когда запустят веб-приложение по продаже билетов

РЖД в 2024 году, правда, не в самые первые его дни, запустят веб-приложение по продаже билетов, а также протестируют посадку в поезд по биометрии, когда проводнику вместо бумажного паспорта можно показать QR-код на смартфоне, следует из комментариев компании для РИА Новости.

Первое – запуск веб-версии интерфейса покупки билетов для смартфонов (PWA, Progressive Web Applications, прогрессивное веб-приложение) – планируется на первый квартал 2024 года. Эта тема стала актуальной после того, как в конце 2023 года приложение «РЖД Пассажирам», где можно покупать билеты на поезда, было удалено из App Store. То есть уже установленные на iPhone версии продолжают работать, а новые поставить не получится. Поэтому, предупреждали РЖД, удалять или переустанавливать приложение со смартфонов, работающих на iOS, не нужно.

Прогрессивное веб-приложение – это адаптированная для смартфонов версия портала, позволяющая использовать все необходимые функции сайта, в том числе и платежные. PWA-версия, пояснили в РЖД, позволяет получить доступ к portalу пользователям большинства мобильных операционных систем.

На первом этапе через веб-приложение можно будет купить билеты только на поезда дальнего следования, а в дальнейшем тут появятся и пригородные перевозки.

РЖД достаточно активно развивают IT-решения, при этом компания в своих заявлениях всегда делает упор на то, что уделяет особое внимание безопасности пассажиров. Сейчас для посадки в поезд пассажир может показать бумажный паспорт уже даже без предъявления билета. Полномасштабно это заработало еще в 2022 году.

В текущем году РЖД планируют протестировать посадку в поезд по биометрии. Замгендиректора компании Евгений Чаркин летом 2023 года рассказывал РИА Новости, что это предполагается опробовать в первом квартале 2024 года для пассажиров «Сапсана» (курсирует между Москвой и Санкт-Петербургом).

Гендиректор РЖД Олег Белозёров говорил в интервью РИА Новости, что в компании разрабатывают алгоритм идентификации пассажиров поездов по биометрии и рассматривают среди вариантов делать это при покупке билета или при посадке в поезд. Он отмечал, что РЖД к этому проекту подходят очень внимательно, потому что есть определенные риски при использовании биометрии. Холдинг работает над тем, чтобы сделать это безопасно.

«Процесс посадки пассажира по документу у перевозчиков хорошо отработан, пассажиру в 99% случаев даже не нужно распечатывать билет. При этом совместно с профильными ведомствами прорабатывается возможность посадки в поезд по предъявлению двухмерного штрих-кода (QR-кода) в мобильном приложении «Госуслуги». Сейчас идет согласование законодательной базы для проведения эксперимента», – сообщали в пресс-службе РЖД.

Там отмечали, что такая возможность для пассажира будет сугубо добровольна.

В Центре биометрических технологий (ЦБТ) РИА Новости сообщали, что тестирование технологии сервиса по посадке на скоростные поезда дальнего следования по биометрии без предъявления паспорта пройдет в закрытом формате в первом полугодии 2024 года. По его результатам будет принято решение о возможности запуска сервиса в пилотном режиме – он возможен не ранее второго полугодия того же года.

Планируемой площадкой для «пилота» в Центре биометрических технологий также назвали скоростные поезда по маршруту Москва – Санкт-Петербург. Масштабирование сервиса запланировано на 2025 год, добавляли в ЦБТ.

Туристов зовут на БАМ

В 2024 году будет запущена целая серия турпродуктов в рамках проекта «БАМ туристический».

Туристам планируется представить исторические объекты, природные достопримечательности и технологические особенности магистрали на протяжении более чем 4 тыс. км. Как ожидается, первые организованные туры в рамках проекта запустят до конца марта.

В настоящее время идет стадия наполнения комплексного межрегионального плана развития туризма в зоне Байкало-Амурской магистрали. По словам первого замминистра экономического развития и внешних связей Амурской области Екатерины Киреевой, потенциальные путешественники могут выбрать наиболее близкие для себя темы: БАМ природный, БАМ культурный, БАМ промышленный.

На специальном портале появится детальная информация о каждом этапе маршрута, а также возможность выбрать подходящее направление и дистанционно заказать путевку, уточнила чиновник.

Проект должен повысить привлекательность БАМа, создать условия для развития малого бизнеса и туристической инфраструктуры.

Источник: rzd-partner.ru, 09.01.2024

ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ

Siemens Mobility заявляет о рекордном поступлении новых заказов

Такие результаты отразил производитель в отчете по итогам финансового года 2022-2023 (октябрь-сентябрь). Так, в течение него Siemens Mobility получила заказы в 20,6 млрд евро – это в 1,5 раза больше, чем результат прошлого года, являвшийся предыдущим рекордом для компании.

Результат обусловлен рядом масштабных сделок. Крупнейшим стал контракт стоимостью 2,9 млрд евро на поставку и обслуживание 1200 магистральных электропоездов для национального индийского перевозчика Indian Railways. Дополнительно, был подписан контракт объемом 2,5 млрд евро на строительство в Египте высокоскоростной линии протяженностью 660 км и поставку для нее подвижного состава, который уже начал прибывать в страну. Также летом этого года по итогам тендера было подписано соглашение на сумму 2,1 млрд евро на поставку 90 электропоездов для городской железнодорожной системы Мюнхена S-Bahn.

По итогам финансового года Siemens Mobility имеет портфель заказов в 45 млрд евро, из которых 28% составляют заказы, связанные с обслуживанием подвижного состава. Размер портфеля на 25% больше, чем был на конец финансового года 2021-2022. Как указывает производитель, из указанной суммы в текущем финансовом году, с октября 2023 года по сентябрь 2024-го, будут реализованы заказы на 11 млрд евро.

Годовая выручка Siemens Mobility увеличилась на 9% до 10,5 млрд евро. Чистая прибыль составила 882 млн, что на 11% превышает результат минувшего финансового года, маржинальность составила 8,4% (+0,2 п.п.). По итогам текущего финансового года компания ожидает роста выручки на 8-11% и маржинальности в 8-10%.

Отдельное внимание в отчете уделено эффектам, связанным с уходом компании из России. Так, по Siemens Mobility потери в прибыли за позапрошлый финансовый год (2021-2022) оцениваются в 0,6 млрд евро из-за обесценивания и других расходов, однако по прошедшему финансовому году (2022-2023), наоборот, заявляются положительные эффекты на 0,2 млрд евро. Компания утверждает, что полностью покрыла все издержки, связанные с уходом из России, путем продажи за 0,7 млрд евро поставщика программного обеспечения и оборудования для регулирования дорожного движения Yunex Traffic. В то же время в декабре 2023-го Siemens Mobility попросила у властей Германии компенсировать средства, инвестированные в Россию, а также для немецкого производителя назначены неустойки за неисполнение ряда договоров с РЖД общим объемом почти 60 млн руб. в день.

Источник: rollingstockworld.ru, 09.01.2024

Главные новости зарубежных рынков железнодорожного машиностроения за 1-8 января 2024 года

– Управление высокоскоростных железных дорог Калифорнии опубликовало окончательный список претендентов на поставку новых электропоездов для высокоскоростной линии по маршруту Мерсед – Бейкерсфилд. В него входят две компании: Alstom Transportation и Siemens Mobility. Победитель конкурса поставит первые два прототипа поездов для технических и эксплуатационных испытаний в 2028 году, а остальные четыре поезда – к 2030 году.

– Alstom открыл в Бангалоре «Центр цифрового опыта» стоимостью 40 млн евро. Новое подразделение лаборатории сигнализации, построенной компанией в Индии, облегчит обучение, адаптацию, моделирование и проверку

аппаратного и программного обеспечения систем сигнализации для магистральных, городских, грузовых и горнодобывающих перевозок.

– Индийские железные дороги планируют заказать 50 поездов Amrit Bharat Express (Vande Sadharan) с технологией push-pull общей стоимостью 240 млн долл. Поезда изготавливаются на заводе Integral Coach Factory (ICF), дочерней компании Indian Railways, в городе Ченнаи. В конце декабря два опытных восьмивагонных состава Amrit Bharat Express начали эксплуатационные испытания в Айодхье.

– Компания по развитию железнодорожной структуры индийского штата Карнатака (KRIDE) запросила ценовые предложения от поставщиков на производство 264 пассажирских вагонов для пригородных маршрутов. Участниками тендера являются индийские фирмы BEML и BHEL, а также испанская CAF. Победитель конкурса должен будет произвести и поставить 80 трехвагонных и 4 шестивагонных состава, обеспечить их ввод в эксплуатацию и техническое обслуживание в депо.

– Электропоезда модели Class 665 начали проходить тестовые испытания в Чехии. Первоначально 33 состава Class 665 были заказаны у CRRC в 2016 году компанией Leo Express, однако в 2022 году контракт был расторгнут, и 3 предсерийных состава, поставленных китайской компанией, начали проходить испытания под контролем польского оператора.

– Американская Amtrak запросила у производителей подвижного состава предложения по новому пассажирскому подвижному составу для своего парка поездов дальнего следования. В пресс-релизе компании сообщается, что стоимость закупки новых двухэтажных пассажирских поездов составит несколько миллиардов долларов.

– Британская компания Spinks, производитель пружин и компонентов для матрасной и мебельной промышленности, заключила исследовательский контракт на сумму 250 тыс. долл. с Министерством транспорта и инновационным агентством Великобритании. Компания изучит возможность внедрения своих бесклеевых пружин карманного типа EcoSeat в сиденья пассажирских поездов.

Источник: techzd.ru, 09.01.2024

Болгария перезапускает масштабную закупку подвижного состава

Министерство транспорта, информационных технологий и коммуникаций страны изменит некоторые технические условия и критерии отбора участников после отмены трех из четырех объявленных в мае тендеров и низкого интереса

к ним со стороны мировых производителей.

Четыре тендера суммарной стоимостью почти 2,8 млрд левов без НДС (1,43 млрд евро) включали поставку 35 одноэтажных и 7 двухэтажных электропоездов, 20 поездов push-pull и 18 маневровых локомотивов. Покупка предполагала софинансирование из фондов ЕС в рамках реализуемого в Болгарии плана восстановления и устойчивого развития NRSP.

Консультации с производителями проводились еще в прошлом году. Как тогда заявляли в болгарском ведомстве, свои предложения по участию в тендерах направили 32 компании. Однако в итоге от участия отказались Alstom, Siemens Mobility, Hyundai Rotem, Hitachi Rail и ряд других компаний. Как сообщили местному интернет-изданию Mediapool несколько экспертов железнодорожной отрасли, основная причина низкого интереса – чрезвычайно подробные технические требования к подвижному составу.

Например, в тендере на поставку 35 одноэтажных электропоездов за 1,1 млрд левов без НДС (560 млн евро) было детально прописано расстояние между сиденьями, наличие специальных мест для велосипедов и детских колясок. Итогом стала приостановка закупки после жалобы Skoda Group в комиссию по защите конкуренции. Перезапуск с измененной технической документацией планируется в начале 2024 года.

Конкурс на поставку 7 двухэтажных электропоездов за 410 млн левов без НДС (210 млн евро) был также приостановлен, но уже из-за жалобы со стороны Stadler. Компания считает, что Минтранс Болгарии не дал полных ответов на их вопросы и тем самым препятствовал их участию в процедуре. Но комиссия по защите конкуренции отклонила жалобу как необоснованную. После завершения всех юридических процедур ожидается возобновление закупки.

По причине несоответствия условиям тендера был отменен и тендер по поставкам 20 поездов push-pull. Заявки поступили от двух компаний: Talgo предложила поставить подвижной состав за 1,2 млрд левов без НДС (622 млн евро), что на 17 млн левов (8,7 млн евро) выше начальной цены, а CRRC наоборот снизила цену вдвое до 607 млн левов без НДС (310 млн евро). Министр транспорта Болгарии Георгий Гвоздейков сообщил Mediapool, что планируется перейти к прямым переговорам с обоими участниками по улучшению предложений.

Единственный частично разыгранный тендер стоимостью 68 млн левов без НДС (35 млн евро) был разбит на два лота: 9 аккумуляторных локомотивов и 9 контактно-аккумуляторных электровозов для работы в частично электрифицированных депо. Оба лота включают поставку, обслуживание в течении 15 лет и обучение персонала. На первый заявила местная Express Service, предложив цену в 10,6 млн левов без НДС (5,4 млн евро), в 1,5 раза ниже начальной цены. В настоящее время заявка признана соответствующей

всем требованиям, начаты процедуры по заключению контракта.

По второму лоту также единственное предложение стоимостью 60,7 млн левов без НДС (31 млн евро) поступило от консорциума «9 Шънтър» (9 Shunter) с участием китайской CRRC и немецкой Vossloh Rolling Stock (с 2020 года является «дочкой» CRRC). Оно было отклонено из-за несоответствия требованиям и превышения начальной максимальной цены на 9 млн левов (4,6 млн евро). Новый конкурс с измененными условиями будет объявлен в начале 2024 года.

В болгарской прессе высказываются опасения, что затягивание конкурсных процедур может поставить под угрозу финансирование из европейских фондов и закупку нового подвижного состава, однако, по словам Георгия Гвоздейкова, на данный момент такого риска нет.

Источник: rollingstockworld.ru, 29.12.2023

PESA Bydgoszcz поставит 16 электропоездов для Мазовецкого воеводства

Власти Мазовецкого воеводства закупят у польской компании PESA Bydgoszcz 16 двухвагонных электропоездов 61WE модели REGIO 160 на сумму 458,5 млн злотых (105,4 млн евро). Поезда для регионального пассажирского оператора Koleje Mazowieckie будут поставлены не позднее 2026 г.

Проект является частью инвестиционной программы Мазовецкого воеводства, в рамках которой в общей сложности планируется закупить 22 электропоезда. Заключенный контракт предусматривает также обслуживание и обучение персонала. Ввод в эксплуатацию нового подвижного состава повысит уровень комфорта пассажиров и сократит время в пути на самых загруженных участках, соединяющих Варшавскую агломерацию с другими районами Мазовецкого, Лодзинского, Люблинского и Свентокшиского воеводств. Новые поезда появятся на линиях, связывающих Радом с городами Джевица, Демблин, Скаржиско-Каменна, Варка и Варшава, а также на будущем участке Добешин – Козенице, который планируется построить в рамках программы Kolej Plus.

В ближайшие годы в Радоме появится новая ремонтно-техническая база Koleje Mazowieckie, где будут обслуживаться заказанные электропоезда.

Koleje Mazowieckie является одним из ведущих региональных перевозчиков в Польше. В 2022 г., когда были сняты ограничения из-за пандемии коронавируса, транспортными услугами Koleje Mazowieckie воспользовались более 59 млн пассажиров, что на 12 млн больше, чем в 2021 г.

Источник: zdmira.com, 26.12.2023

Нидерландская Arriva отменила конкурс на поставку водородных поездов

Все отобранные пассажирским перевозчиком участники отказались подавать ценовое предложение. По этой причине Arriva решила прекратить тендерную процедуру. Конкурс, объявленный в конце прошлого года, включал поставку 4 водородных поездов с опционом еще на 2 единицы.

Подвижной состав должен был быть доставлен в 2027 году. Поезда планировалось эксплуатировать на региональных линиях в провинциях Гронинген и Фрисландия на севере Нидерландов. Размещение конкурса последовало за успешным испытанием водородного поезда Coradia iLint jn Alstom в Нидерландах в 2020 году.

В феврале Arriva Nederland перевела свой парк из 50 дизель-поездов GTW и 18 поездов WINK на тягу от гидроочищенного растительного масла (HVO). Однако в мае перевозчик заявил, что большинство составов снова работают на дизеле, так как стоимость биотоплива сейчас слишком высока.

Источник: rollingstockworld.ru, 28.12.2023

Новости закупок и поставок подвижного состава: Alstom, Pesa, CRRC, Hyundai Rotem, Siemens Mobility, Astra

– Региональный швейцарский перевозчик RBS объявил тендер на поставку 20 узкоколейных электропоездов. Перспективный подвижной состав должен быть запущен на линии Золотурн – Берн в 2028-2029 годах.

– Власти Мазовецкого воеводства определили Pesa победителем тендера на поставку 16 двухвагонных электропоездов. Сумма закупки составит 458,5 млн польских злотых (105,9 млн евро). Производитель поставит поезда платформы Regio160. Подвижной состав должен быть передан заказчику не позднее 2026 года.

– Alstom, CRRC, Hyundai Rotem и Siemens Mobility вошли шорт-лист конкурса на поставку 16 поездов для метрополитена Сиднея. Тендер также включает поставку систем СЦБ, платформенных дверей и техническое обслуживание подвижного состава в течение 15 лет. Поезда будут предназначены для линии Sydney Metro West, открытие которой ожидается в 2032 году.

– Итальянские регионы Апулия и Ломбардия заказали у Alstom 4 водородных поезда Coradia Stream H. Для перевозчика Апулии FSE контракт на 2 таких поезда стал первым на данный подвижной состав. В свою очередь перевозчик Ломбардии FNM воспользовался опционом к ранее заключенному заказу на 6 таких составов, первый из которых был представлен осенью. Также

недавно Alstom завершила контракт на поставку 27 водородных поездов другой модели – Coradia iLint – транспортному объединению немецкого региона Рейн-Майн RMV.

Источник: wagon-cargo.ru, 28.12.2023

Великобритания: компания Spinks разработает инновационные сидения, которые превзойдут все остальные по показателям комфорта и экологичности

Компания Spinks, специализирующаяся на производстве мебельных пружин, заключила контракт на сумму 250 тыс. фт. ст. (318,75 тыс. долл. США) на проведение научно-исследовательских работ, основной целью которых является изучение возможности внедрения технологии EcoSeat на основе пружин карманного типа в процесс производства пассажирских кресел для поездов.

Spinks сотрудничает с компанией по лизингу подвижного состава Angel Trains и базирующейся в Ковентри компанией Quantum Seating, которая предоставит алюминиевые каркасы для сидений, а также чехлы с высоким содержанием шерсти.

Представитель руководства компании Spinks отметил, что основная цель состоит в создании кресел для пассажиров, имеющих максимально высокий уровень комфорта и экологичности. Отмечается, что при производстве кресел для использования в поездах основные трудности связаны с необходимостью соблюдения строгих требований к показателям воспламеняемости, предъявляемых к используемым материалам. Эти требования крайне сложно соблюсти, если в процессе производства используются пенопласты традиционного типа.

Управляющий директор Spinks Даррен Марканджелло заявил, что это крайне важное событие с точки зрения формирования будущего железнодорожных перевозок: пассажиры в ближайшее время смогут при совершении поездок пользоваться удобными креслами, произведенными непосредственно на территории Великобритании из безопасных высококачественных материалов и с учетом экологических требований.

Источник: railwaygazette.com, 09.01.2024 (англ. яз.)

Alstom займется обслуживанием дизель-поездов в австралийском штате Виктория

Компания Alstom выиграла тендер на проведение технического обслуживания дизель-поездов VLocity и Classic в австралийском штате Виктория в течение ближайшего десятилетия. Стоимость контракта составит примерно 900 млн евро.

Выполнение работ с использованием предложенной Alstom технологии предиктивного обслуживания позволит повысить надежность и эксплуатационную готовность подвижного состава, сократить потребление топлива и уменьшить объем выбросов соединений углерода при эксплуатации дизель-поездов.

Поезда VLocity, построенные на предприятии компании Alstom в Данденонге – пригороде Мельбурна, наряду с поездами Classic будут проходить техническое обслуживание в трех депо, расположенных в штате Виктория. Планируется также создание центра мониторинга состояния поездов на базе одного из депо.

В настоящее время на обслуживании парка дизель-поездов VLocity и Classic заняты свыше 300 чел. Примерно 98% этого персонала проживают в штате Виктория. Получение Alstom контракта будет способствовать созданию новых рабочих мест и развитию экономики региона. Предполагается, что 69% материалов и комплектующих, необходимых для ремонта, будут поставлять местные компании.

Источник: zdmira.com, 26.12.2023

В Индии стартует запуск поездов Amrit Bharat Express с технологией push-pull

Премьер-министр Индии Нарендра Моди объявил, что два опытных пассажирских состава Amrit Bharat Express (другое название – Vande Sadharan), оснащенных инновационной технологией push-pull, начнут проходить эксплуатационные испытания 30 декабря в Айодхье (рис. 1). В случае успешного завершения испытаний, Amrit Bharat Express получит сертификат на серию.



Рис. 1. Поезд Amrit Bharat Express

Поезда изготавливаются на заводе Integral Coach Factory (ICF), дочерней компании Indian Railways, в городе Ченнаи. Если эксплуатационные испытания пройдут успешно, предприятие сможет изготавливать от 20 до 30 составов в месяц. Каждый поезд будет оснащен локомотивами WAP5 индийского производства. Составы из 22 вагонов будут вмещать в общей сложности 1800 пассажиров. Максимальная скорость поезда составляет 130 км/ч.

Ранее министр железных дорог Ашвини Вайшнав говорил, что индийские железные дороги работают над увеличением пропускной способности сети, в том числе за счет повышения скорости движения составов. Технология push-pull, применяемая в поездах Amrit Bharat Express, улучшает показатели ускорения и торможения вдвое, существенно сокращая время нахождения составов в пути.

Источник: техжд.рф, 28.12.2023

CRRC представила первый поезд серии С для внутригородских железных дорог

Китайская корпорация CRRC выпустила первый электропоезд серии С, который будет курсировать между Шанхаем и местным аэропортом, расположенным в черте города. В нем используются технологии высокоскоростных поездов, однако серия С рассчитана на перевозки пассажиров по маршрутам небольшой протяженности в зонах сплошной городской застройки. Подвижной состав этой серии предназначен, в частности, для обслуживания маршрутов в городских агломерациях региона Дельта реки Янцзы – одного из наиболее экономически развитых и густонаселенных в Китае.

Максимальная скорость движения поезда серии С составляет 160 км/ч, по длине он адаптирован к потребностям внутригородских перевозок.

Предусмотрена возможность эксплуатации сдвоенных поездов. Конструкция его кузова спроектирована на основе технологической платформы высокоскоростных экспрессов семейства Fuxing.

Источник: zdmira.com, 27.12.2023

ТМЗ сертифицировал универсальные комплексы для бурения скважин в скальных породах УКБС

Сертификат на серийный выпуск до конца 2028 года был получен Тихорецким машиностроительным заводом (ТМЗ) на прошлой неделе. Назначенный срок службы машины – 30 лет.

Комплекс предназначен для бурения скважин диаметром 400-550 мм в скальных грунтах под опоры контактной сети, установки фундаментов и опор контактной сети и ЛЭП, завинчивания фундаментов, выполнения погрузочно-разгрузочных работ.

Основу УКБС составляют две фитинговые платформы, на которых установлены гидравлический манипулятор, модуль технологического управления, дизель-генераторная установка, компрессорные станции. Машина оснащена системой контроля расхода топлива, основных параметров работы агрегатов и местоположения.

Управление рабочими органами, за исключением компрессорных станций, осуществляется из кабины управления, краном-манипулятором – с дистанционного пульта. Обслуживающий персонал должен составлять 2 человека.

Источник: rollingstockworld.ru, 27.12.2023

Группа ПТК планирует крупные поставки путевых машин в Казахстан в 2024 году

Об этом сообщил «Комсомольской правде» Егор Соловьев, гендиректор завода «Тулажелдормаш» (входит в Группу ПТК). «Большой объем производимой нашим заводом продукции уйдет в Казахстан. Мы заключили контракты с тремя операторами железных дорог, так как наша техника успешно выигрывает конкуренцию с иностранной», – указал он. Егор Соловьев также отметил, что завод сейчас ведет переговоры по поставкам с «Северсталью», а также в Беларуси.

Глава «Тулажелдормаш» указывает, что предприятие видит перспективы

«минимум на два-три года вперед», а темпы роста объемов выпуска зависят исключительно от наличия производственных мощностей. Летом было подписано соглашение по инвестпроекту развития завода «Тулажелдормаш», что в первую очередь востребовано на фоне значительного ожидаемого спроса на путевые машины со стороны РЖД.

Источник: kp.ru, 30.12.2023

Выпуск локомотивов в 2023 году вырос более чем на 10%

Производство тягового подвижного состава в стране в прошлом году выросло более чем на 10%. При этом есть предпосылки для дальнейшего роста – в этом году в эксплуатацию поступят новые серии локомотивной техники.

В 2023 году для ОАО «РЖД» и других заказчиков произведено 720 локомотивов (свыше 1,3 тыс. секций), что выше уровня предыдущего года на 12,3%.

Положительная динамика характерна для всех видов тягового подвижного состава. Так, производство магистральных тепловозов выросло в 1,5 раза, до 105 ед., электровозов – на 10%, до 337 ед.

С конвейера также сошло 278 маневровых локомотивов. Это на 4,5% больше, чем годом ранее.

Импортозамещение

Кроме локомотивов, наблюдался рост производства и по другой продукции желдормаша, отметил президент ОПЖТ Валентин Гапанович. «Несмотря на все проблемы и трудности текущего периода предприятия транспортного машиностроения обеспечили потребности в поставках подвижного состава всех видов и его составных частей, систем железнодорожной автоматики и безопасности», – подчеркнул он.

По его словам, сертифицированы и переданы в эксплуатацию новые отечественные образцы подвижного состава. Проведена большая работа с поставщиками 2-го и 3-го уровня, в том числе по импортозамещению, локализации компонентов.

Если говорить о локомотивах, то для 80% импортных комплектующих были найдены отечественные аналоги или обеспечены поставки от альтернативных поставщиков, свидетельствуют в РЖД.

Новое должно быть лучше

Основная партия выпускаемой локомотивной техники предназначена для «Российских железных дорог». Ранее в монополии информировали, что по итогам 2023 года будет приобретено порядка 600 локомотивов различных

серий.

За последнее десятилетие максимальный объем закупаемого РЖД локомотивного парка пришелся на 2019 год, когда компания получила 738 ед. техники. После этого темпы обновления резко снизились: ежегодное поступление локомотивов варьировалось в пределах 500-550 ед.

Инвентарный парк тягового подвижного состава на сегодня составляет около 20 тыс. ед. В 2023 году на сети среднесуточно содержалось примерно 7,7 тыс. грузовых локомотивов.

Парк техники на РЖД обещали пополнить

В ОАО «РЖД» сообщали о намерении в ближайшие годы заметно увеличить приобретение техники. Предпосылки для этого уже есть в связи с выводом в серию новых моделей тягового подвижного состава.

В частности, в последних числах декабря завод «Уральские локомотивы» передал РЖД первый грузовой электровоз 3ЭС8 «Малахит». Новая машина будет эксплуатироваться на участке ОЖД Санкт-Петербург – Бабаево – Усть-Луга.

Этот электровоз постоянного тока с отечественным асинхронным тяговым приводом придет на смену локомотивам 2ЭС10, использующим тяговый привод Siemens.

Современные решения

В конструкцию «Малахита» заложены современные технические решения, отметил генеральный директор «Уральских локомотивов» Олег Спаи. Тот же российский асинхронный привод по своим основным характеристикам не только не уступает мировым образцам, но и по некоторым параметрам превосходит их, заверил менеджер.

3ЭС8 станет базовой платформой для целой линейки перспективной техники. На его базе разрабатываются электровоз переменного тока 2ЭС11 и локомотив двойного питания 2ЭС12.

В ближайшее время ожидается поступление на БАМ новых тепловозов 3ТЭ28, выпускаемых Брянским машиностроительным заводом. Они, как и локомотивы с импортными комплектующими 3ТЭ25К2М, должны обеспечить вождение грузовых составов весом до 7,1 тыс. т в сложных рельефных и природно-климатических условиях. Первые машины пополнят парк Дальневосточной дирекции тяги.

Важным эксплуатационным преимуществом 3ТЭ28 заявляются увеличенные в сравнении с 3ТЭ25К2М межсервисные интервалы по ТО-2, ТО-3, а также по текущим видам ремонта.

От производителей локомотивов заказчик требует повышения надежности техники. В частности, на БАМе происходили проблемы со всеми сериями тепловозов, поступавших туда на протяжении последних десятилетий,

что оборачивалось ростом отказов, unplanned видов ремонта.

Источник: rzd-partner.ru, 09.01.2024

ГК КСК осваивает производство компонентов силовой электроники для подвижного состава

Завод «Электровыпрямитель» (входит в периметр ГК КСК) в Саранске сегодня уделяет особое внимание постановке на производство новых изделий – IGBT-модулей и широкоформатных охладителей. Многокристальные модули на основе чипов IGBT и быстро восстанавливающихся диодов (FRD) являются одной из самых востребованных групп компонентов для силовой электроники с высоким уровнем функциональной интеграции.

В частности, в планы «Электровыпрямителя» включены работы по освоению серии IGBT модулей напряжением 3300 В, необходимых для комплектации тягового оборудования ряда новых моделей локомотивов и моторвагонного подвижного состава.

Источник: rollingstockworld.ru, 09.01.2024

ОПЖТ представили предварительные данные по объему выпуска подвижного состава за 12 месяцев 2023 года

ОПЖТ представили предварительные данные по объему выпуска подвижного состава и его комплектующих промышленными предприятиями Российской Федерации за 12 месяцев 2023 года:

- Рост производства локомотивов составил 14,4% – с 1174 секций в 2022 году до 1343 секций в 2023 году, при этом совокупная мощность произведенных локомотивов выросла на 15,8 % – с 3 179 180 кВт до 3 680 770 кВт;

- Производство пассажирских вагонов выросло на 24,6% – с 679 вагонов в 2022 году до 846 вагонов в 2023 году;

- Производство электропоездов увеличилось на 7,2% – с 639 вагонов до 685 вагонов;

- Производство инновационных вагонов с осевой нагрузкой 25 тс увеличилось более чем в полтора раза (на 57,32%) – с 11 849 до 18 641 единиц;

- Производство путевых машин снизилось на 29,63% – с 864 до 608 единиц;

- Рынок конических подшипников отечественного производства вырос

почти в 2 раза – с 172 685 единиц до 330 015 единиц.

Источник: opzt.ru, 30.12.2023

Группа РПМ сообщила об объемах производства в 2023 году

Производитель путевых машин, входящий в состав «Синара – Транспортные Машины» (СТМ), представил объемы производства в 2023 году.

Так, по итогам года для нужд путевого комплекса различных заказчиков Группой РПМ были выпущены 117 модулей технического сопровождения и обслуживания МТСО-2, два щебнеочистительных комплекса ЩОМ-1400, три состава для вывоза засорителей СЗ-800 повышенной вместимости для работы с ЩОМ, а также платформы ПМ-820.

К тому же компания сообщает о производстве 22 модулей пожаротушения на Калужском заводе «Ремпутьмаш». Как отмечает Группа РПМ, ее производственный план-2024 включает выпуск 25 таких модулей, которые уже законтрактованы.

Дополнительно предприятиями Группы РПМ произведен 231 хоппер-дозатор: 80 ед. – модели ВПМ-770 для поставок на экспорт, 151 ед. – модели 19-6940 с осевой нагрузкой 25 тс. Также в 2023 году компания выполнила ремонт 670 ед. путевой техники и линейного оборудования.

Источник: rollingstockworld.ru, 09.01.2024

СТМ и ОАО «РЖД» прорабатывают новую схему сервисного обслуживания электропоездов ЭС104

Электропоезд серии ЭС104 «Финист» производства «Синара – Транспортные Машины» (СТМ) отправили на внеочередное техническое обслуживание во время следования из Качканара в Екатеринбург. В пресс-службе СТМ, комментируя инцидент, отметили, что все поставляемые электропоезда, в том числе ЭС104, курируются диспетчерской службой предприятия, к которой имеют доступ и специалисты РЖД. Кроме того, нарабатывается опыт эксплуатации комплектующих, которые раньше не использовались в производстве электропоездов.

Работы ведутся в сотрудничестве завода с конкретными производителями каждого конструкционного элемента и со специалистами РЖД. В СТМ добавили, что сейчас с ОАО «РЖД» прорабатывается схема сервисного обслуживания, когда ответственность за техническое состояние будет также

лежать на заводах-изготовителях отдельных комплектующих.

В холдинге сообщили, что реагировать на неисправности нового полностью российского электропоезда ЭС104 получается в максимально короткие сроки. По поездам новой серии специально выбран регион эксплуатации в Свердловской области, чтобы оперативно отлаживать все процессы в режиме реальной эксплуатации, включая сложные погодные условия с низкими температурами и обледенением.

ЭС104 из первой партии импортозамещенных «Ласточек» собран полностью из отечественных деталей и комплектующих на заводе «Уральские локомотивы» в Свердловской области. В конце 2023 года переименован в честь мифической птицы Финист. Тогда же СТМ передала РЖД первую партию таких составов, а первый рейс состоялся 28 декабря по маршруту Екатеринбург-Пассажирский – Каменск-Уральский.

Источник: rollingstockworld.ru, 09.01.2024

Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов

Переоборудование локомотивов для системы ETCS

Железные дороги Германии (DB), Stadler и их совместное инженерное предприятие AngelStar впервые подготовили локомотивы для европейской системы управления поездом ETCS (European Train Control System) без привлечения производителя локомотивов. Производственные мощности локомотивостроительных предприятий считаются одним из узких мест, поскольку в ближайшие годы в Германии придется переоборудовать для ETCS около 13 тыс. локомотивов и моторвагонных поездов. Переход на ETCS является основой для дальнейшей цифровизации железнодорожной эксплуатации. Успешная модернизация ETCS без участия производителя подвижного состава открывает новые возможности и способствует более быстрому внедрению ETCS в Германии.

Источник: Eisenbahntechnische Rundschau. – 2023. – № 12. – S. 78 (нем. яз.)

БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ

В Сан-Франциско из-за возгорания поезда пострадали минимум девять человек

Скоростной поезд сошел с рельсов и загорелся возле станции Оринда в американском городе Сан-Франциско, в результате чего по меньшей мере девять человек пострадали. Об этом в понедельник сообщило местное подразделение телекомпании CBS.

Представитель BART (Скоростной системы Зоны залива) сообщил, что поезд отправился из Оринды в Лафайет около 09:00 (20:00 мск), когда два первых вагона сошли с рельсов и загорелись. Пассажиры эвакуированы, пожар потушен.

Пострадавшие доставлены в местную больницу с незначительными травмами. Сколько всего человек было в поезде и причины инцидента неизвестны.

К 11:00 (22:00 мск) линии в обоих направлениях были открыты, станция Оринда останется закрытой до конца дня, сообщили представители BART.

Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов

Датчики JUMO для измерения температуры оси

Перегретые буксы на железнодорожном подвижном составе, если их вовремя не обнаружить, могут привести к значительному материальному ущербу и даже авариям. В последние годы железнодорожные эксперты все больше внимания уделяют этой проблеме и неоднократно оптимизировали решения, такие как высокоточные датчики JUMO. Специальные датчики температуры HAVD (Hot Axle Box Detection) измеряют температуру осей высокоскоростных поездов TGV нового поколения. Французская дочерняя компания JUMO, базирующаяся в Меце, поставляет датчики температуры для осевых подшипников тележек новых высокоскоростных поездов Alstom Avelia Horizon. Национальное общество железных дорог Франции (SNCF) заказало 100 таких поездов, которые будут использоваться в составе парка TGV с 2023 г.

Источник: Eisenbahntechnische Rundschau. – 2023. – № 12. – S. 56-57 (нем. яз.)

ОРГАНИЗАЦИЯ ТРУДА, КАДРОВАЯ И СОЦИАЛЬНАЯ ПОЛИТИКА

В Германии началась массовая забастовка машинистов

Массовая забастовка машинистов началась в Германии в ночь со вторника (09.01.2024 г.) на среду (10.1.2024 г.), что привело к отмене большого количества поездов и наложилось на перекрытие дорог по стране разгневанными фермерами. В воскресенье профсоюз машинистов Германии GDL объявил о забастовке с 02.00 (04.00 мск) 10 января до 18.00 (20.00 мск) 12 января текущего года.

«Из-за забастовки GDL с сегодняшнего утра железнодорожное движение Deutsche Bahn сильно ограничено», – сообщила компания в социальной сети X, призвав пассажиров смотреть «аварийное» расписание.

В целом Deutsche Bahn предлагает пассажирам по возможности воздержаться от поездок по железной дороге до окончания забастовки. Впрочем, выбор в пользу автомобильного транспорта может также обернуться проблемами: до конца недели фермеры Германии протестуют против планов правительства по сокращению субсидий, блокируя дороги своими тракторами.

Переговоры между GDL и Deutsche Bahn зашли в тупик 24 ноября: профсоюз требует повышения зарплаты на 555 евро в месяц и выплаты компенсирующих инфляцию премий. Также профсоюз требует переход для сотрудников со сменным графиком с 38-часовой рабочей недели на 35-часовую, в то время как компания готова согласиться лишь на единоразовую премию и повышение зарплаты на 11% на 32 месяца. В ноябре и декабре уже происходили забастовки сотрудников железнодорожного транспорта, приводившие к существенным перебоям в работе.

Источник: ria.ru, 10.01.2024

Ректор ИрГУПС Юрий Трофимов: «Будем готовить цифровых инженеров для транспортной и строительной отраслей»

Иркутский государственный университет путей сообщения (ИрГУПС) является основной кузницей кадров для ТрансИба и БАМа. Головной вуз находится в Иркутске, его филиалы – в Красноярском, Забайкальском краях, Республике Бурятия и за рубежом – в Монголии. О планах по разработке новых образовательных программ для транспортных вузов РФ, внедрению цифровых двойников и запуску центра трансфера технологий – в интервью ректора ИрГУПС Юрия Трофимова агентству «Интерфакс».

- Юрий Анатольевич, в настоящее время РЖД реализуют масштабный проект развития Восточного полигона – увеличивают пропускную способность БАМ и Транссиба. Стратегия социально-экономического развития Сибири предусматривает создание Северо-Сибирской железнодорожной магистрали (Севсиб). Как, по вашей оценке, это может сказаться на потребности РЖД в кадрах? И что в этой связи планирует предпринимать ИрГУПС?

- Модернизация БАМа и Транссиба обозначает перед отраслью кадровый голод в 40 тыс. единиц – это свежие данные РЖД. Эти 40 тыс. человек будут им нужны уже в ближайшем будущем. Создание северного широтного хода, или Севсиба, потребует дополнительно еще порядка 5 тыс. единиц – это уже наша оценка. И это плюсом к имеющемуся текущему дефициту кадров в РЖД. В настоящее время 3,8 тыс. монтеров пути не хватает по всей сети дорог в России. Если другие службы взять, общий дефицит будет порядка 10 тыс. человек.

На ВСЖД кадровый голод не так сильно ощущается. На Забайкальской ж.д., Красноярской ж.д., на западных дорогах он значительно больше – там, где есть крупные предприятия, промышленные гиганты, которые могут предложить работникам более привлекательные условия по оплате труда, по социалке.

Параллельно дефициту инженерных кадров – не только у железнодорожной, во всех отраслях – появился запрос на сокращение срока подготовки кадров со стороны работодателя и срока обучения среди абитуриентов. Молодые люди хотят раньше выходить на рынок труда. Если посмотреть на приемную кампанию 2023 года, то у нас конкурс и средний балл ЕГЭ был гораздо выше на программы 4-летние, на бакалавриат, чем на 5-летние программы специалитета. Абитуриенты прямо говорили – не хотим год терять, хотим раньше идти работать.

И в этой связи мы говорим о необходимости трансформации образовательных программ транспортных вузов РФ. В программе развития ИрГУПС, которую утвердили в текущем году, мы планируем ввести три основных образовательных модели. Первый – 4-летняя базовая подготовка инженеров для эксплуатационных задач, где будут готовиться именно практики для транспортной отрасли. Второй – 5 лет, это инженеры-проектировщики для строительных предприятий и проектных организаций. Третий – 6 лет, это цифровые инженеры транспортной и строительной отраслей. Разные задачи, разный образовательный результат, разные требования к абитуриентам и разные работодатели. Думаю, 30% абитуриентов пойдут на базовую подготовку, 60% – на классических и 10% – на цифровых инженеров.

- Сейчас вы готовите таких специалистов, или это перспектива?

- Мы сейчас готовим 5-летних классических инженеров. Но уже договорились с учредителем и основными партнерами, заказчиками целевого обучения, о переходе на новые образовательные программы. Кроме того, ИрГУПС выступил инициатором перехода на ядерные образовательные программы для всех транспортных вузов РФ. То есть ядро образовательной программы будет у всех транспортных вузов, железнодорожных вузов, одно, и разрабатываем его сейчас мы.

Мы понимаем, что у каждого транспортного вуза РФ своя специфика. Например, мы в Иркутске готовим кадры в основном для обслуживания и строительства линейных транспортных объектов, а в Екатеринбурге – для крупных машиностроительных компаний. Дальний Восток делает ставку на логистику, Санкт-Петербург и Москва – на ВСМ (высокоскоростная железнодорожная магистраль).

«Ядро» программы позволит унифицировать базовую подготовку в транспортных вузах, а специализацию, региональную специфику каждый из них сможет прописать в своих учебных планах сам. У каждого вуза будет этот люфт, чтобы они могли закрывать специфические потребности своих территорий, и расположенных там предприятий.

- Когда будут внедрены ядерные программы?

- Ставим для себя красной линией – начало учебного года в 2025 году. К этому сроку мы должны перейти на новые учебные планы, а элементы этих учебных планов уже сейчас можем опробовать.

- И тогда, соответственно, ИрГУПС начнет готовить цифровых инженеров?

- Элементы цифровой инженерии мы уже опробовали. У нас есть научные школы и коллективы, и студенты, которые занимаются проработкой этих задач. Мы заключили соглашение о стратегическом партнерстве с Санкт-Петербургским политехом, у которого лучшая в РФ школа цифровой инженерии. Сейчас мы работаем по данной тематике с Иркутской областью, с министерствами транспорта и строительства региона. Первый пилотный проект хотим начать в 2024 году – цифровой двойник автомобильного мостового перехода.

- Что за мост?

- Предварительно, мост через реку Лена в Усть-Куте. Но вообще мы хотим провести анализ всех автомобильных мостов и железнодорожных мостов в Иркутской области. Хотим на все критически важные инфраструктурные объекты поставить цифровые двойники, чтобы оптимизировать процесс их технического обслуживания и ремонта.

<...>

- Есть ли у вас статистика по трудоустройству выпускников вуза? Все ли идут работать в РЖД, какие предприятия переманивают специалистов?

- Трудоустройство выпускников у нас всегда выше 80%. Хотя целевиков РЖД не больше 30% среди студентов. Это первое. Второе – мы гордимся тем, что наши ребята устраиваются не только на предприятия железнодорожного транспорта. Наши выпускники работают и на Иркутском авиазаводе, и на Иркутском релейном заводе, и в корпорации «Звезда» строят атомные подводные крейсеры, и в «Норникеле», и в «Ростелекоме», и много еще где.

Недавно мы договорились о сотрудничестве с учебным центром Эн+ на базе Иркутского политеха. Они сами на нас вышли. Говорят, дайте студентов-энергетиков, мы хотим их на целевой основе бесплатно готовить для нужд энергокомпании.

У ИрГУПС есть девиз, мы его переняли у одного именитого западного вуза: «Сделаем успешным любого, кто сможет к нам поступить». Мы не поднимаем средний балл ЕГЭ. Смог поступить и учиться – будешь успешным. Для нас средний балл ЕГЭ – это не показатель. Для нас показатель – успешно выученный и трудоустроенный человек.

<...>

Источник: interfax-russia.ru, 09.01.2024