



МОНИТОРИНГ

ЦНТИБ ОАО «РЖД»

**ОСНОВНЫЕ СОБЫТИЯ В ОБЛАСТИ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА**

№20/МАЙ 2023

СОДЕРЖАНИЕ

ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА. ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ, РЕФОРМИРОВАНИЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ	6
Власти РФ потратят 95 млрд рублей на модернизацию пунктов пропуска через границу ...	6
В Шанхае обсудили транспортную логистику между Россией и Китаем	10
Минтранс и Минпромторг России должны проработать долгосрочные контракты на подвижной состав.....	11
Для внедрения беспилота будет актуализирован приказ Минтранса России о порядке работы по происшествиям.....	12
Контейнерный поезд «Таджикистан – Европа» будет курсировать через Туркменистан...	13
17 мая в США провели первый День отстаивания интересов железных дорог малой протяженности.....	14
ЕК готовится запустить комплексную таможенную реформу ЕС	15
Молдова присоединилась к программе Connecting Europe Facility	16
Железные дороги Испании и Чили договорились о сотрудничестве	16
Соглашение об улучшении транспортного сообщения с Западными Балканами	17
Стратегическое партнерство Alstom с канадским экспортно-кредитным агентством EDC.....	18
ТРАНСПОРТНЫЙ ПОЛИГОН «СЕВЕР-ЮГ». СТРОИТЕЛЬСТВО, РАЗВИТИЕ И ИНВЕСТИЦИИ	19
Инвестиции раскроют потенциал МТК «Север – Юг»	19
Савельев: Россия поставит рельсы и локомотивы для строительства участка МТК «Север – Юг»	20
Вашингтон начал серьезно беспокоиться из-за строительства российско-иранской железной дороги	21
Туркмения ведет работу по присоединению к транспортному коридору «Север – Юг»	22
Европа не у дел, США бессильны: Суэцкому каналу готовят замену.....	23
ЦИФРОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ.....	26
Германия: Deutsche Bahn достигла отметки в 100 тыс. деталей, произведенных при помощи технологии 3D-печати	26
США: Norfolk Southern представила новый цифровой инструмент, предназначенный для сбора данных об объемах выбросов	27
VAGCONTROL: автоматизация работы парка вагонов и детальный контроль бизнес-процессов	28
Цифровой двойник подвижного состава в СТМ: опыт и перспективы	30
ГК «Ключевые системы и компоненты» (ГК КСК) роботизировала сварку крышек буксовых узлов для тележек тепловозов	33
ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ	34
ДВ разместила значительные дополнительные заказы на поезда Siemens и Talgo.....	34

VR Group начала эксплуатировать первый тепловоз Dr19 от Stadler	35
SJ ввела в эксплуатацию очередную партию модернизированных скоростных поездов X2U.....	36
Stadler начал строить центр техобслуживания аккумуляторных поездов в Германии	37
TX Logistik заказала 115 новых вагонов (Германия).....	37
Европейская «дочка» CRRC планирует создать водородные маневровые локомотивы	38
Wabtec собирается модернизировать электровозы на аккумуляторных батареях в Гонконге (Китай).....	38
CAF завершила поставку 206 поездов Sprinter в Нидерланды	39
Болгария начинает масштабное обновление подвижного состава.....	39
Венгрия хочет отказаться от дальнейших закупок локомотивов у Siemens Mobility	41
В порту Лос-Анджелеса испытывают локомотив Joule с тяговыми аккумуляторами.....	41
В Индии готовятся к новым крупным конкурсам на электропоезда	42
Индийские железные дороги выведут высокоскоростной поезд Vande Bharat Express на расчетную скорость 240 км/ч	43
В Нигерии налажен выпуск платформ китайской CRRC.....	43
CRRC выиграла тендер на поставку 50 трехвагонных дизель-поездов в Аргентину	44
Китайская CRRC планирует строить локомотивосборочный завод в Казахстане	45
Электропоезда «Иволга» с трехдверными вагонами уже в производстве	45
«Амкодор» и ТМХ инвестировали 200 млн рублей в возобновление производства на территории ЛТЗ.....	46
В Башкирии запустят совместное с Белоруссией предприятие по сборке трамваев	46
В России началась разработка первого прототипа контейнера-цистерны для перевозки жидкого водорода.....	47
Глава Минтранса заявил об отсутствии проблем с запчастями для «Ласточек» и «Сапсанов».....	49
Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов	49
Amtrak представляет семейство электро-дизельных поездов Airo	49
ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ИНТЕРМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ГРУЗОВАЯ И КОММЕРЧЕСКАЯ РАБОТА	50
Число грузовых поездов между Китаем и Европой выросло на 17%.....	50
VR Transpoint обеспечит перевозки сырья для лесопромышленной группы Metsä.....	50
Снижение объемов интермодальных перевозок на железнодорожных сетях США способствует росту вагонного трафика	51
Эксперт: инвестиции Казахстана усиливают транзитный потенциал всей Евразии.....	52
АО НК «КТЖ» и PSA International создали совместное предприятие (Республика Казахстан)	54
Контейнерооборот Балтийского бассейна в апреле 2023 снизился на 8,5%.....	54
Ж/д перевозки на Транскаспийском маршруте увеличились на 63,7% – КТЖ (Казахстан).....	55

Контейнеры едут фрахтически нормально	56
Доля перевозок зерновых грузов с дружественными странами составляет более 93%.....	58
ОАО «РЖД» работают над расширением провозных мощностей к портам Азово-Черноморского бассейна до 150 млн т	58
FESCO расширяет географию сервиса из Китая в Санкт-Петербург и Калининград индийским портом Мундра	59
ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ВОКЗАЛЫ. ТРАНСПОРТНО-ПЕРЕСАДОЧНЫЕ УЗЛЫ	59
Германия: компания REWE обеспечит своих сотрудников проездными билетами Deutschlandticket по льготной стоимости	59
Промоакция SNCF: 10 000 билетов на поезд проданы по цене 1 евро	60
Компания Arriva Group подписала контракт на осуществление пассажирских перевозок в Чехии	61
Летом по чешским железным дорогам будет курсировать швейцарский поезд с панорамными окнами.....	61
В Польше впервые будет курсировать поезд с панорамными окнами	62
Пассажиры возвращаются на железные дороги (Великобритания).....	63
В июне Болгарские железные дороги предложат экскурсии на паровозной тяге	63
По магистрали Китай – Лаос перевезено 13 тысяч пассажиров с пересечением границы..	65
Поезд «Ласточка» начнет курсировать между Майкопом и аэропортом Сочи с 1 июня	65
В Петербурге запустили новую железнодорожную ветку с тактовым движением электричек.....	66
На Кругобайкальской железной дороге завершается подготовка к летнему сезону.....	67
Стоимость строительства железной дороги от аэропорта Красноярска составит 14 млрд рублей.....	68
ЭКОНОМИКА, УПРАВЛЕНИЕ, ПЛАНИРОВАНИЕ, ТАРИФНАЯ ПОЛИТИКА	68
Компания Network Rail намерена выделить 50 млрд ф. ст. на развитие железных дорог Англии и Уэльса в период с 2024 по 2029 г. (Великобритания)	68
RFI заключила контракты на сумму более 3,7 млрд евро в Южной Италии	69
В США профинансируют трехлетнюю программу исследований на железнодорожном транспорте.....	70
ОРГАНИЗАЦИЯ ТРУДА, КАДРОВАЯ И СОЦИАЛЬНАЯ ПОЛИТИКА	71
Профсоюз машинистов поездов заявляет, что получил «значительные» предложения по оплате труда в Уэльсе и Шотландии.	71
БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ	72
В США около 20 вагонов сошли с рельсов	72
При перевозке по железной дороге было потеряно около 30 т взрывоопасной аммиачной селитры (США)	72
Infrabel провела очистку участка железной дороги во Фландрии от снарядов, оставшихся после Второй мировой войны (Бельгия).....	74

В КТЖ выясняют обстоятельства возгорания локомотива в Кызылординской области	75
Поезд наехал на два автомобиля на станции Алматы	76
Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов	77
Расширение возможностей инструментов мониторинга состояния	77
РЕСУРСОСБЕРЕЖЕНИЕ. АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ ИСТОЧНИКИ ЭНЕРГОРЕСУРСОВ	77
Во Франции анонсировано создание гигафабрики по выпуску водородных топливных элементов для транспорта	77
Автономные вагоны на батареях будут развернуты в Мичигане (США)	77

ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА. ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ, РЕФОРМИРОВАНИЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

Власти РФ потратят 95 млрд рублей на модернизацию пунктов пропуска через границу

В Минтрансе заявили о выделении 95 млрд рублей на модернизацию пунктов пропуска через границу.

Для увеличения пропускной способности (рис. 1) пунктов на границе «в разы» на их модернизацию до 2026 года выделят 95 млрд руб., заявили в Минтрансе. Акцент – на 84 подобных локаций: они обеспечивают примерно 66% грузооборота.

На модернизацию пунктов пропуска через госграницу России власти направят в 2023 году 25 млрд руб., в 2024-2025 годах – по 35 млрд руб. Ежегодно, рассказал журналистам министр транспорта Виталий Савельев, передает корреспондент РБК. На эти деньги в пунктах пропуска построят унифицированные здания, внедрят новое оборудование, электронную очередь и др. «Новый принцип сканирования транспорта и электронная очередь существенно изменят ландшафт границы России», – заявил Савельев.

Ранее на содержание пунктов пропуска вместе со стройкой и капитальным ремонтом выделялось 9-10 млрд руб. в год. «В 2021 году мы обосновали в правительстве расчетами, что если мы хотим ускоренно провести модернизацию приоритетных 84 пунктов пропуска и обеспечить надлежащее функционирование 314 работающих пунктов, требуются другие деньги», – отметил глава Минтранса. В результате в прошлом году расходы на развитие пунктов пропуска выросли вдвое, до 20 млрд руб.

Модернизация пунктов пропуска имеет стратегическое значение для ускорения транзита, экспорта и импорта грузов с учетом переориентации внешней торговли России на новые рынки, развития международных транспортных коридоров, в том числе «Север-Юг», сказал РБК представитель Минэкономразвития.

На что потратят деньги

По словам Савельева, вся программа модернизации пунктов пропуска рассчитана до конца 2030 года. Средства на модернизацию выделяются в рамках госпрограммы «Развитие транспортной системы», которая включает в себя и ведомственный проект «Строительство, реконструкция и техническое перевооружение пунктов пропуска через государственную границу». По данным Минтранса, всего в России существует 380 пунктов, из которых работают 314. Больше всего пропускных пунктов расположены на границе с

Казахстаном (52; работают 50) и Китаем (28; работают 19). «Из работающих пунктов мы акцентировали внимание на развитии 84 – на них приходится примерно 66% грузооборота между Россией и другими странами», – говорит министр.

Осенью 2021 года Минтранс оценивал комплексную модернизацию всех таких объектов в более 300 млрд руб. «Текущая ситуация, которая сложилась в области обустройства пунктов пропуска оставляет желать лучшего. Потому что большая часть объектов на сегодняшний день находится в ненормативном состоянии», – говорил тогда на слушаниях в Совете Федерации Аноп Акопян, заместитель директора профильного департамента министерства. Это преимущественно объекты, построенные в СССР и требующие существенной модернизации в части дооснащения, создания инфраструктуры, объяснял чиновник.

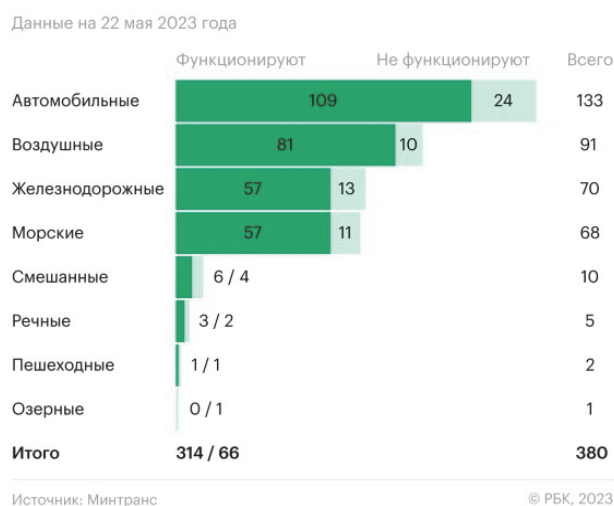


Рис. 1. Количество пунктов пропуска через госграницу России

По словам Савельева, выделенные в 2023-2025 годах деньги будут направлены на три направления:

Установка нового оборудования. «Еще недавно на пунктах пропуска использовались стационарные и передвижные досмотровые комплексы, мы же решили внедрить третий вид – порталные досмотровые комплексы», – говорит Савельев. В таких комплексах можно быстро и безопасно сканировать 100% транспортных средств и грузов в динамическом потоке, то есть автомобилю не нужно тратить время на остановку и прохождение досмотра на специальной площадке или в боксе. «Благодаря этим комплексам скорость осмотра транспорта увеличивается в разы с одновременным повышением уровня контроля, так как весь поток автомобилей «просвечиваются» на 100%, то есть полностью. Это позитивно сказывается на уровне безопасности», – утверждает министр. По его словам, установка порталных комплексов стоит в 1,5 раза дешевле, чем строительство стационарных. Сейчас Минтранс вместе с

пограничной и таможенной службами проводят эксперимент, опытная эксплуатация такого оборудования началась в пункте пропуска Маштаково в Оренбуржье на границе с Казахстаном. Портальный комплекс смонтирован также на пункте пропуска Тагиркент-Казмаляр (граница с Азербайджаном).

Внедрение электронной очереди

Впервые бесплатная электронная очередь для грузовиков будет введена 1 сентября в Забайкальске (граница с Китаем). В 2023 году электронная очередь появится также на пунктах пропуска Чернышевское (граница с Литвой) и Бугристовое (с Казахстаном). «В перспективе к 1 марта 2024 года есть задача сделать электронную очередь через Госуслуги, пока же она будет на сайте Росгранстроя», – сказал Савельев. Одной из сложностей для транспортных компаний до сих пор является пересечение границ через погранпереходы, говорит гендиректор транспортной компании Delko Санджар Ашуралиев. «На каждом из них из-за большого транспортного потока образуется очередь, которая, к сожалению, пока никак не контролируется. <...> Нередко, чтобы ускорить пересечение границы, места в очереди покупают у «местных», и недешево», – объясняет он. Поэтому в ближайшей перспективе крайне важно повсеместно внедрить электронную очередь, причем сделать это быстро и качественно, считает топ-менеджер.

Строительство типовых административных зданий. «Мы решили создать унифицированные требования к пунктам пропуска, как условно к комплексам быстрого питания «Вкусно и точка», – говорит Савельев. По его словам, сейчас на пункте Кани-Курган (граница с Китаем) идет строительство типового административного здания, в котором учтены пожелания всех служб, к примеру, Роспотребнадзора. «После ввода этого погранперехода в строй мы узаконим его типовую схему для остальных пунктов. Отсмотрели лучшие практики их создания в Азербайджане и Китае», – сказал чиновник.

Кроме этих мер Минтранс автоматизировал вопросы контроля за состоянием пунктов пропуска. «Ежегодно только на их содержание – чистку от снега, уборку внутри и снаружи – мы тратим 3-4 млрд руб.», – замечает Савельев. Однако бывали случаи, когда подрядные организации получали деньги по контракту, но не в полном объеме выполняли свои обязательства. «Мы нашли компанию на «аутсорсе», которая за незначительное материальное стимулирование делает фото состояния пунктов пропуска и присылает нам в режиме онлайн. <...> Контроль был значительно усилен. Чистота на пунктах пропуска крайне важна, так как это – облик границы (к примеру, через пункт Адлер проезжает 10 млн человек в год)», – говорит Савельев.

Почему власти занялись пунктами пропуска

Международные санкции, введенные против России из-за проведения специальной военной операции на Украине, «практически поломали всю

логистику в нашей стране», говорил в мае прошлого года Савельев: «Мы вынуждены искать новые логистические коридоры». Тогда же на совещании по развитию отдельных направлений транспортного комплекса президент Владимир Путин указал на необходимость ускорить строительство новых и модернизацию действующих пунктов пропуска на границе. «Коллеги из делового сообщества говорят постоянно о том, как много времени тратится на оформление грузов и пересечение границы, особенно в тех пунктах, где не хватает современного оборудования, инфраструктуры или профильных специалистов, где нужен более эффективный регламент обработки грузов», – сказал Путин. Ключевая сложность российских пунктов пропуска – их неготовность к перераспределению грузовых потоков на Восток, поясняет Николай Соловьев, специалист по операционной работе транспортной компании Novelco. Развитие инфраструктуры пунктов пропуска актуально всегда, но особое значение это приобрело в текущей ситуации, так как необходимо наращивать возможности для импортных и экспортных поставок в сопредельные страны на фоне фактического закрытия западных направлений, добавляет Иван Головкин, руководитель направления международных автоперевозок Noytech Supply Chain Solutions.

По данным Минтранса, сейчас общая пропускная способность 84 основных пунктов пропуска составляет 14 млн транспортных средств в год (около 226 млн т грузов ежегодно). Их реконструкция и техническое оснащение к 2027 году должны увеличить этот показатель почти в 2,6 раза, до 36 млн транспортных средств (1 млрд т в год). «Благодаря этому вырастут поступления в бюджет. Наша задача – обеспечить условия, чтобы можно было как можно быстрее пропустить машину, потому что она везет груз. Рост скорости доставки овощей, фруктов до наших столов, положительно скажется на их цене – продукция перестанет портиться из-за долгого переезда», – перечисляет Савельев.

В январе-марте 2023 года дефицит российского бюджета составил почти 2,1 трлн руб., а часть предпринимателей считают ситуацию в экономике кризисной. Однако инвестиции в развитие пунктов пропуска абсолютно оправданы с учетом ожиданий роста торговых потоков, а значит и нагрузки на пограничную инфраструктуру, говорит первый заместитель гендиректора Центра стратегических разработок Борис Копейкин. В условиях текущих санкционных ограничений, значительного изменения и удорожания логистических маршрутов, существенных задержек в пересечении границы со стороны людей и грузов целесообразность модернизации и строительства новых пунктов пропуска весьма актуальна даже в условиях бюджетного дефицита, соглашается управляющий директор группы корпоративных рейтингов агентства НКР Дмитрий Орехов. Рост пропускной способности

пунктов пропуска позволит нарастить грузопоток, сделать работу компаний и таможенных брокеров более комфортной и оперативной, добавляет партнер Strategy Partners Алексей Волостнов

Источник: advis.ru, 23.05.2023

В Шанхае обсудили транспортную логистику между Россией и Китаем

В Шанхае прошли переговоры между заместителем председателя правительства РФ – полномочным представителем президента РФ в ДФО Юрием Трутневым с руководителями китайских транспортных, строительных, логистических компаний, работающих в сфере энергетики и высоких технологий компаний. В мероприятии принял участие Министр РФ по развитию Дальнего Востока и Арктики Алексей Чекунков, сообщает пресс-служба корпорации развития Дальнего Востока и Арктики (КРДВ).

Среди проектов были рассмотрены инициативы китайской стороны по созданию российско-китайских логистических центров.

Также на встрече поднимались вопросы оптимизации логистических поставок и минимизации сроков прохождения таможенных процедур для перевозки продукции и оборудования.

Российская сторона предложила китайским партнерам проработать совместно с Минвостокразвития России и КРДВ вопрос о совершенствовании законодательства для создания специального режима, содействующего росту товарооборота между Россией и Китаем.

На переговорах обсуждалась возможность строительства международных мостов между Россией и Китаем.

«Сейчас наши страны объединяют два международных моста. Это железнодорожный мост Нижнеленинское – Тунцзян и автомобильный мост Благовещенск – Хэйхэ, – отметил Юрий Трутнев. – Рассматриваются и другие предложения дальневосточных регионов»

Он уточнил, что мостовой переход – это дорога в два направления. Бессмысленно строить то, что нужно только одной стороне.

«Если Северо-Востоку Китая такие проекты интересны, то мы готовы проработать с китайскими коллегами этот вопрос совместно», – добавил Ю.Трутнев.

В теме переговоров также были вопросы реализации проектов на российском Дальнем Востоке в рамках нового преференциального режима – международной территории опережающего развития.

По итогам обсуждений вице-премьер поручил Минвостокразвития России и КРДВ помочь китайским инвесторам в скорейшем запуске и реализации проектов на территории Дальнего Востока, пишет КРДВ.

Источник: seanews.ru, 23.05.2023

Минтранс и Минпромторг России должны проработать долгосрочные контракты на подвижной состав

Соответствующее поручение дал премьер-министр Михаил Мишустин по итогам прошедшей в начале мая стратегической сессии по развитию промышленности. Вопрос заключения долгосрочных контрактов между предприятиями-производителями и РЖД должен быть проработан ведомствами до 20 июня. Актуальность внедрения инструмента долгосрочных договоров на подвижной состав отмечалась в апреле на заседании президиума Госсовета по развитию промышленности с участием Президента России Владимира Путина и в Совете Федерации после доклада главы РЖД Олега Белозёрова.

Ранее в середине апреля Правительство России определило железнодорожное машиностроение одним из 13 приоритетных направлений по проектам технологического суверенитета. Предполагается, что соответствующие инвестиционные проекты смогут рассчитывать на особый подход банков при одобрении кредитов, пониженную ставку по ним и более активное участие институтов развития. До середины июня должна быть создана межведомственная комиссия под кураторством ВЭБ. РФ: в рамках нее отобранные экспертные организации будут предоставлять заключения по инвестпроектам.

В Правительстве России отмечали, что уже разработана модель целевых показателей достижения технологического суверенитета страны, включающая показатели снижения коэффициента технологической зависимости, повышения уровня инновационной и патентной активности. В конце прошлого года в Минпромторге сообщали, что ведомством совместно с «Трансмашхолдингом» и «Синара – Транспортные Машины» сформирована инвестпрограмма «Железнодорожное машиностроение и компоненты». По ней был заявлен планируемый объем инвестиций в 2022-2025 годах на уровне 110 млрд руб. и направленность на суверенизацию подвижного состава и ключевых компонентов.

Дополнительно, согласно опубликованным новым поручениям, до 20 июля планируется внесение в Правительство России проекта обновленной Сводной стратегии развития обрабатывающей промышленности до 2024 года и

на период до 2035 года. Предыдущая версия принималась летом 2020 года. Также к этому же дню Минэкономразвития России с участием Аналитического центра при Правительстве должны проанализировать действующие механизмы поддержки промышленности и представить предложения по их совершенствованию.

Источник: adm-melekess.gosuslugi.ru, 23.05.2023

Для внедрения беспилота будет актуализирован приказ Минтранса России о порядке работы по происшествиям

Об этом сообщил замгендиректора НИИАС, технический руководитель проекта РЖД по беспилотным поездам Павел Попов в ходе XI международного юридического форума.

По его словам, в течение года совместно с ведомством будет составлена новая редакция приказа Минтранса России № 97 от 8.7.2008 «Об утверждении положения о порядке служебного расследования и учета транспортных происшествий, повлекших причинение вреда жизни или здоровью граждан, не связанных с производством на железнодорожном транспорте». Она должна учитывать возможность эксплуатации поездов в автоматическом и дистанционных режимах.

В РЖД считают, что этот документ – второй ключевой после актуализированных ранее Правил технической эксплуатации для внедрения беспилотного движения на железных дорогах. В свою очередь дополняющую функцию в части сертификации технологий, необходимых для такой эксплуатации подвижного состава, будут выполнять активно разрабатываемые сегодня ГОСТы.

В начале 2023 года в НИИАС указывали, что электропоезда «Ласточка» в автоматическом и дистанционном режимах управления уже прошли более 7500 км пробега. В апреле РЖД впервые в мире провели испытания удаленного управления движением двух «Ласточек» на МЦК в общем порядке с перевозящими пассажирами поездами. Как говорит Павел Попов, сейчас идет постанова на производство оборудования для полностью беспилотного уровня УА4 (технологии УА3 были сертифицированы еще в декабре-2021).

Также в РЖД прорабатывается внедрение систем технического зрения для маневровых локомотивов. На данный момент приобретены порядка 10 комплектов оборудования, однако перевозчик пока считает их слишком дорогостоящими для дальнейшего масштабирования.

Источник: mintrans.gov.ru, 22.05.2023

Контейнерный поезд «Таджикистан – Европа» будет курсировать через Туркменистан

10 мая в Душанбе по результатам встреч и переговоров на высшем уровне Министр транспорта Таджикистана Азим Иброхим и Гендиректор Агентства транспорта и коммуникаций при Кабмине Туркменистана Маметхан Чакыев подписали «Совместную программу мероприятий («Дорожная карта») по дальнейшему расширению сотрудничества в области увеличения грузопотока и активизации мультимодальных перевозок между Министерством транспорта Республики Таджикистан и Агентством транспорта и коммуникаций (АТК) при Кабинете Министров Туркменистана на 2023 – 2025 годы». В Министерстве транспорта Таджикистана рассказали, что представляет из себя этот документ?

«Дорожная карта» позволит создать благоприятные условия, включая применение тарифных преференций, для увеличения объема железнодорожных грузоперевозок между предприятием «Туркмендемырёллары» («Туркменские железные дороги») и ГУП «Роҳи оҳани Тоҷикистон («Таджикская железная дорога»), проводить экспертные встречи и определять ответственных национальных логистических операторов между двумя государствами по организации контейнерных перевозок по маршруту «Туркменистан – Узбекистан – Таджикистан – граница Китая», – отметили в министерстве.

Кроме того, документ предусматривает изучение возможности организации международного контейнерного поезда по маршруту «Таджикистан – Европа», транзитом через Туркменистан.

«Дорожная карта» позволит изучить возможности развития сквозного логистического сервиса с целью увеличения объемов экспортно-импортных перевозок грузов железнодорожным и морским транспортом, привлечь транспортно-логистических компаний по использованию потенциала и услуг Туркменбашинского международного морского порта, предоставлять благоприятные условия владельцам, перевозчикам и экспедиторским организациям при организации международных перевозок.

Перспективам развития международных транспортных коридоров уделяется особое внимание и в другом подписанном документе – Меморандуме между Министерством транспорта Республики Таджикистан и агентством «Турменавтоулаглары» Агентства по транспорту и коммуникации при Кабинете министров Туркменистана по развитию международных транспортных перевозок.

Согласно Меморандуму, стороны намерены придать большое значение развитию прямой экономической связи между предприятиями и автотранспортными организациями обеих стран.

В документе подчеркнута важность повышения эффективности и создания новых международных транспортных коридоров, в том числе мультимодального коридора «Китай – Таджикистан-Узбекистан – Туркменистан – Иран – Турция».

Как ранее заявил журналистам Министр транспорта Таджикистана Азим Иброхим: «Использование коридора эффективно с точки зрения сокращения расстояний и уменьшения затрат на перевозки грузов по сравнению с существующими коридорами. Преимущество этого коридора в соединении через автодорогу Таджикистана с Китайской Народной Республикой, что способствует возрождению Великого Шелкового Пути и региональной экономической интеграции».

Источник: novosti-tadzhikistana.ru, 16.05.2023

17 мая в США провели первый День отстаивания интересов железных дорог малой протяженности

17 мая в Вашингтоне (округ Колумбия) около 150 представителей железных дорог II и III класса, поставщиков и соответствующих ассоциаций приняли участие в первом в США Дне отстаивания интересов железных дорог малой протяженности (Short Line Railroad Advocacy Day). Организатор мероприятия – Американская ассоциация железных дорог малой протяженности и региональных железных дорог (American Short Line and Regional Railroad Association – ASLRRA).

В его рамках представители этого сектора железнодорожной отрасли встретились со 176 конгрессменами и сенаторами (членами нижней и верхней палат Конгресса США), чтобы обсудить следующие вопросы:

- создание таких законопроектов, которые учитывают интересы железных дорог малой протяженности;
- увеличение субсидий для этих железных дорог в форме грантов из федеральной программы по совершенствованию безопасности железнодорожной инфраструктуры CRISI;
- поддержка деятельности некоммерческой организации Short Line Safety Institute (SLSI), занимающейся вопросами оценки культуры безопасности и ее совершенствования на железных дорогах малой протяженности;
- борьба с лоббистскими группами, продвигающими интересы грузоперевозок автомобильным транспортом;

– упрощение получения субсидий теми железными дорогами малой протяженности, которые пострадали от стихийных бедствий или катастроф антропогенного характера.

«В столице нашей страны ассоциация ASLRRA ежедневно защищает интересы железных дорог малой протяженности. Однако намного эффективнее, если наши члены сами пошлют своих представителей, чтобы те объяснили конгрессменам и сенаторам, как их деятельность влияет на отрасль грузоперевозок США и цепочки поставок, – заявил президент ассоциации ASLRRA Чак Бейкер. – В этом году в Конгрессе рассматриваются 6 законопроектов, так или иначе затрагивающих безопасность железнодорожного транспорта. И именно как никогда раньше нам нужны представители наших железных дорог здесь, в Вашингтоне. Мы постараемся убедить членов Конгресса более тщательно подходить к законодательному процессу. Мы хотим, чтобы их законопроекты позволяли нам эффективно и по конкурентоспособной цене обслуживать наших клиентов, а также заполнить пробелы в безопасности. Кроме того, мы хотим создать новые или усовершенствовать существующие цепочки поставок – в частности в сельской местности и в малых населенных пунктах».

Источник: railwayage.com, 18.05.2023 (англ. яз.)

ЕК готовится запустить комплексную таможенную реформу ЕС

На прошлой неделе Европейская комиссия опубликовала предложения по запуску «самой амбициозной и всеобъемлющей реформы Таможенного союза ЕС с момента его создания в 1968 году».

Реформа призвана радикально упростить таможенные процедуры для бизнеса, особенно для наиболее благонадежных участников внешнеторговой деятельности, и в то же время предоставить таможенным органам адекватные инструменты и ресурсы «для защиты ЕС, его граждан и экономики».

В рамках реформы предлагается создать новую Таможенную администрацию ЕС, в ведении которой будет находиться единый Центр таможенных данных ЕС, который будет действовать как двигатель новой системы Data Hub. В перспективе Центр заменит существующие информационные системы таможенных служб стран-членов ЕС.

Согласно опубликованному ЕС заявлению, необходимость реформы обусловлена возрастающим давлением на таможенные службы ЕС в условиях стремительного увеличения объемов трансграничной интернет-торговли, числа стандартов, а также меняющихся геополитических реалий.

Реформа предполагает создание единого портала, через который бизнес будет взаимодействовать с таможней, при этом будет исключена необходимость предоставления одних и тех же данных несколько раз, в том числе и при оформлении последующих партий. Также реформой предусмотрено преобразование и развитие института уполномоченных экономических операторов.

Предварительно планируется, что отправления электронной коммерции начнут оформляться через единый Центр таможенных данных ЕС с 2028 года, а с 2032 года им смогут начать пользоваться и прочие импортеры. Полный переход на новую систему может произойти через 15 лет: решение об этом будет приниматься на основании анализа работы системы в 2035 году.

Источник: infranews.ru, 22.05.2023

Молдова присоединилась к программе Connecting Europe Facility

Подписано соглашение между Европейской комиссией и Республикой Молдова о включении страны в европейскую программу Connecting Europe Facility (CEF). Теперь появилась возможность обращаться в Евросоюз за финансовой поддержкой проектов, направленных на развитие связей Молдовы с европейскими странами в секторах транспорта, энергетики и цифровых технологий. Заявки на софинансирование принимаются в рамках текущей (2021-2027 гг.) программы CEF, в которой 25,81 млрд евро выделено на транспортный сектор. Очередной конкурс с бюджетом 2,5 млрд евро будет проведен в сентябре 2023 года.

В мае 2023 года определены источники финансирования реконструкции в Молдове двух линий: Вэлчинец – Бельцы – Унгены (соединяющей погранпереходы с Украиной и Румынией) и Кишинев – Каинары. ЕБРР предоставит кредит в размере 23 млн евро, Евросоюз – грант 20 млн евро, еще 28 млн евро выделяет ГП «Железная дорога Молдовы» (CFM), отвечающее за реализацию этих проектов.

Источник: railway.supply, 22.05.2023 (англ. яз.)

Железные дороги Испании и Чили договорились о сотрудничестве

Испанский национальный железнодорожный оператор Renfe и государственные железные дороги Чили (EFE) подписали меморандум о взаимопонимании, в котором закрепили свои намерения в отношении будущего

сотрудничества. Страны имеют близкую по ширине железнодорожную колею – 1676 мм в Чили и 1668 мм (иберийская колея) в Испании.

Меморандум о взаимопонимании оговаривает сотрудничество в таких областях, как подготовка исследований спроса и/или технико-экономических обоснований для реализации новых железнодорожных сообщений; аренда и продажа подвижного состава; планирование, проектирование, маркетинг, управление, эксплуатация и техническое обслуживание в сфере пассажирских и грузовых железнодорожных перевозок; подготовка и обучение персонала.

Документ также предусматривает возможность первого этапа сотрудничества в виде передачи EFE в лизинг пассажирских поездов сначала с дизельной, а затем и с электрической тягой. Кроме того, в договор может быть включена аренда или продажа запчастей и специального оборудования для технического обслуживания поездов EFE.

Источник: railjournal.com, 19.05.2023 (англ. яз.)

Соглашение об улучшении транспортного сообщения с Западными Балканами

Соглашения по вопросам интеграции Западных Балкан в трансъевропейскую сеть транспортных коридоров (TEN-T), а также в сети железных и автомобильных дорог, портов и внутренних водных путей Евросоюза подписаны представителями Еврокомиссии и руководителями профильных министерств Боснии и Герцеговины, Черногории, Северной Македонии и Сербии.

Подписание состоялось 16 мая 2023 г. на полях форума по транспорту и логистике Connectivity Summit в городе Будва (Черногория). Данные соглашения будут способствовать развитию устойчивых и эффективных с точки зрения ресурсосбережения транспортных связей между Евросоюзом и этими странами. Помимо того, интеграция транспортных сетей стран Западных Балкан в сеть TEN-T должна содействовать подготовке их вступления в Евросоюз.

Известны некоторые детали соглашения, подписанного с участием Боснии и Герцеговины. В европейскую сеть транспортных коридоров, в частности, будут интегрированы автотрасса Мостар – Имотски, продление железнодорожного маршрута от Нови-Града до границы с Хорватией, железная дорога Чаплина – Требине – Никшич – Подгорица, а также автодорога от города Тузла до границы с Сербией.

На данный момент общая протяженность железных дорог на Западных Балканах составляет почти 6500 км, включая 2600 км, входящих в базовую сеть TEN-T. По ним проходят три коридора TEN-T и семь маршрутов.

Источник .railwaypro.com, 19.05.2023 (англ. яз.)

Стратегическое партнерство Alstom с канадским экспортно-кредитным агентством EDC

Компания Alstom и канадское экспортно-кредитное агентство Export Development Canada (EDC) подписали трехлетнее соглашение о партнерстве с целью привлечения инвестиций для проектов развития устойчивой мобильности, реализуемых при участии клиентов Alstom в пределах общего лимита 3,5 млрд канад. долл. (2,3 млрд евро). Партнеры намерены действовать в русле программы декарбонизации экономики и достижения климатической нейтральности к 2050 года.

В рамках партнерства EDC сосредоточит усилия на поддержке цифровизации и достижения устойчивой мобильности железнодорожного транспорта, а также проектов применения электрической и альтернативных видов тяги в грузовых и пассажирских перевозках. Инвестиционная деятельность партнеров будет определяться соблюдением стандартов устойчивого развития (ESG-принципов) в трех категориях: экология, социальная политика и корпоративное управление.

Бизнес Alstom в Канаде значительно укрепился с приобретением в начале 2021 года компании Bombardier Transportation. На канадских предприятиях компании, некоторые из которых существуют более 80 лет, в настоящее время работает свыше 4300 чел. В крупных городах Канады Alstom реализует проекты в области общественного транспорта, строительства и модернизации систем рельсового транспорта, в том числе трамвая в Торонто и Квебеке, обновления парка вагонов легкого метро в Ванкувере. Также Alstom является крупным экспортером. В инновационном центре Канады с июля 2022 года осуществляются разработки технологий гибридной, водородной и аккумуляторной тяги для региона Северной Америки.

Источник .railwaypro.com, 18.05.2023 (англ. яз.)

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

Инвестиции раскроют потенциал МТК «Север – Юг»

На KazanForum обсудили перспективы развития логистики в страны Востока и Азии.

В строительство международного транспортного коридора (МТК) «Север – Юг» Россия инвестирует около 280 млрд руб. С 2022 по 2030 год, что позволит увеличить грузооборот на направлении до 35 млн тонн в год. Участники рынка убеждены, что пропускную способность маршрута можно повысить и до 60 млн тонн к 2030 году.

Заместитель председателя правительства Андрей Белоусов на полях XIV Международного экономического форума «Россия – исламский мир: KazanForum» заявил, что коридор «Север – Юг» стал крупнейшим геополитическим и геоэкономическим инфраструктурным проектом текущего десятилетия.

Заместитель председателя правительства Марат Хуснуллин сделал акцент на том, что развитие транзитных маршрутов на направлениях Каспийского региона, Южной и Юго-Восточной Азии и стран Персидского залива стало приоритетной задачей Правительства РФ. По его мнению, к 2025 году грузооборот в направлении МТК «Север – Юг» должен вырасти в два раза, не менее чем до 30 млн тонн, а к 2030 году – до 35 млн тонн.

Вице-премьер сообщил, что Правительство РФ ведёт работу по реализации дорожной карты развития МТК «Север – Юг», а общий объём инвестиций в период до 2030 года составляет около 250–280 млрд руб.

По оценке научного сотрудника Центра постсоветских исследований Института экономики РАН Александра Караваева, 280 млрд руб. – это сумма, которая предполагает расходы на модернизацию инфраструктуры коридора «Север – Юг» исключительно в России.

«Общие расходы могут быть доведены до 500 млрд долл. США до 2030 года. Они включают в себя работы на территории Ирана, Азербайджана, Казахстана и Туркменистана», – говорит эксперт.

Основатель Группы компаний «Дело» Сергей Шишкарёв полагает, что пропускную способность МТК «Север – Юг» можно увеличить до 60 млн тонн к 2030 году и до 100 млн тонн в год к 2050 году. Он отметил, что уже сейчас по коридору идёт около 10–15 млн тонн российского и казахстанского зерна. В части контейнерных перевозок он убеждён, что по МТК «Север – Юг» к 2030 году начнёт проходить примерно 1 млн TEU (аналог 20-футового

контейнера), к 2050 году – 2 млн TEU, что уже эквивалентно 36 млн тонн грузов.

Предприниматель предложил построить железнодорожную ветку с широкой колеёй через Азербайджан на города Астара и Решт с выходом к портам Персидского залива.

Генеральный секретарь Международного координационного совета по трансъевразийским перевозкам Геннадий Бессонов считает предложение Сергея Шишкарёва о строительстве широкой колеи по всему маршруту из России до Ирана самым оптимальным вариантом. «Восточный участок МТК «Север – Юг» наиболее перспективный с точки зрения оперирования железнодорожной сетью, потому что она проходит в пустынных районах, там нет необходимости в выкупе земель», – отмечает эксперт.

Марат Хуснуллин напомнил, что в рамках коридора уже строится железнодорожный пункт пропуска Дербент, реконструируются автомобильные пункты пропуска Верхний Ларс и Яраг-Казмаляр, начато строительство автомобильных обходов Астрахани, Дербента и Хасавюрта.

Александр Караваев считает, что к 2030 году наиболее значимыми товарами, идущими на экспорт по коридору «Север – Юг», станут зерно, удобрения, горюче-смазочные материалы и нефтехимия, будут развиваться контейнерные перевозки.

Источник: advis.ru, 23.05.2023

Савельев: Россия поставит рельсы и локомотивы для строительства участка МТК «Север – Юг»

Россия помимо строительства железнодорожного участка в Иране, который является частью МТК «Север-Юг», поставит для новой дороги рельсы, вагоны и локомотивы, сообщил журналистам министр транспорта РФ Виталий Савельев.

«Мы участвуем в финансировании, также совместно будет организована и стройка. Какие-то инертные строительные материалы, которые существенно дешевле в Иране, например цемент, песок, гравий, будут поставляться с территории Ирана. Более сложные изделия будут поставляться российскими компаниями – это рельсы, железобетонные изделия, а также вагоны, локомотивы и так далее», – рассказал Савельев.

Он добавил, что ведется активный поиск уполномоченных организаций России и Ирана, которые будут участвовать во взаимоотношениях

с юридическими лицами в рамках проектирования и строительства по исполнительному контракту.

«Мы проговорили все основные условия. В ближайшее время обменяемся письмами – мы так договорились с министром транспорта Ирана – представим компании с обеих сторон, которые будут участвовать в этом проекте. Думаю, несколько месяцев может понадобиться, чтобы создать уже генеральный, главный контракт между компаниями. Уже после этого они начнут реализовывать проект. Деньги выделены, сейчас идет подготовка к реализации», – отметил Савельев.

Называть точные сроки строительства он не стал. «Давайтеждемся, не буду ничего опережать, работа идет. Мы сейчас сделали главное – подписали соглашение. Наша цель – провезти 15 миллионов тонн грузов», – пояснил министр.

Источник: Iprime.ru, 23.05.2023

Вашингтон начал серьезно беспокоиться из-за строительства российско-иранской железной дороги

США «очень обеспокоены» новым участком железной дороги Решт-Астара, поскольку двусторонний проект «поможет Ирану и России обойти санкции». Об этом журналистам рассказал официальный представитель Государственного департамента США Ведант Патель. В ведомстве пообещали предпринять «конкретные шаги» для предотвращения подобного сценария.

Железная дорога Решт–Астара – часть международного транспортного коридора (МТК) «Север-Юг» протяженностью 7,2 тыс. километров. Магистраль соединяет Санкт-Петербург на севере с индийским портом Мумбаи на юге. РФ – один из бенефициаров проекта, поскольку коридор позволит увеличить объем внешней торговли России со странами Южного Кавказа, Каспийского региона, Ирана, странами Южной Азии и Персидского залива.

В Евразийском банке развития заявили, что для претворения в жизнь идеи «Север – Юг» необходимо осуществить около 100 проектов совокупной стоимостью 38,2 млрд долл. США. Приблизительная цена реализуемых и запланированных проектов в РФ составляла 12,87 млрд долл. США по состоянию на осень прошлого года. Стоимость строительства дороги Решт-Астара – 1,6 млрд долл. США. Из них 1,3 млрд – возвратный межгосударственный кредит, также предоставленный Россией.

Россия развивает сотрудничество с Ираном не только в торговой-логистической, но и в финансовой сфере. Так, в 2022 году иранские

финорганизации начали подключение к Системе передачи финансовых сообщений Банка России, созданной в 2014 году в ответ на угрозы отключения российских банков от SWIFT. Работа по подключению иранских юрлиц к российскому аналогу SWIFT идет в плановом режиме, а 17 мая в Иране открылся первый российский банк – ВТБ

Источник: ruprosters.ru, 18.05.2023

Туркмения ведет работу по присоединению к транспортному коридору «Север – Юг»

По словам гендиректора Агентства транспорта и коммуникаций при кабинете министров Туркмении Мамметхана Чакыева, республика играет важную роль в развитии глобальной цепочки поставок, и международный транспортный коридор является ключевым компонентом этой системы

Туркмения ведет работы по присоединению к соглашению о международном транспортном коридоре «Север – Юг». Об этом сообщил МИД Туркмении со ссылкой на выступление генерального директора Агентства транспорта и коммуникаций при кабинете министров страны Мамметхана Чакыева на международном экономическом форуме «Россия – Исламский мир: KazanForum 2023».

«В своем выступлении руководитель туркменской делегации (Чакыев – прим. ТАСС) подчеркнул, что, благодаря своему географическому положению, Туркменистан играет важную роль в развитии глобальной цепочки поставок, и международный транспортный коридор «Север – Юг» является ключевым компонентом этой системы. Потенциал страны в логистике транзитных потоков особенно впечатляет с учетом введенной в строй транснациональной стальной магистрали Казахстан – Туркменистан – Иран, ставшей важным звеном в перевозках по направлению «Север – Юг». Он также отметил, что в настоящее время ведутся работы по процедурам, связанным с присоединением Туркменистана к соглашению о международном транспортном коридоре «Север – Юг», – говорится в сообщении МИД.

Межправительственное соглашение о создании мультимодального транспортного коридора «Север – Юг» подписано Россией, Индией и Ираном в 2000 году. Позже состав участников расширился до 14. Цель проекта – привлечение транзита грузопотоков из Индии, Ирана и стран Персидского залива через российскую территорию в Европу. В сравнении с морским маршрутом через Суэцкий канал расстояние сокращается более чем в два раза,

что снижает сроки и стоимость перевозок. Сейчас проект объединяет несколько различных транспортных систем отдельных государств.

XIV Международный экономический форум «Россия – Исламский мир: KazanForum 2023» проходит 18-20 мая в МВЦ «Казань экспо». Ожидается, что в мероприятиях форума примут участие более 7 тыс. человек из 85 стран мира и 84 регионов РФ. Всего в рамках форума пройдет около 200 мероприятий, ожидается подписание не менее 100 соглашений.

Источник: advis.ru, 19.05.2023

Европа не у дел, США бессильны: Суэцкому каналу готовят замену

Россия и Иран подписали соглашение о строительстве последнего железнодорожного участка международного транспортного коридора (МТК) «Север-Юг», который позволит довозить грузы по железной дороге от Санкт-Петербурга до Персидского залива без перегрузки. Станет ли маршрут альтернативой легендарному Суэцкому каналу и что может помешать реализации проекта?

МТК «Север-Юг» – мультимодальный маршрут от Санкт-Петербурга до порта Мумбаи (Индия) протяженностью 7,2 тысячи километров, проходящий по территории ряда стран, в том числе Ирана, Азербайджана, Казахстана, Туркмении.

Новую магистраль планируется задействовать в том числе для перевозок продовольствия и другой продукции агропромышленного комплекса, которая будет предназначаться для Ирана, стран Персидского залива и Африки.

Подписание соглашения о строительстве железнодорожной ветки Решт-Астара, без преувеличения можно считать историческим, убежден доцент кафедры корпоративного управления и инноватики РЭУ им. Г.В. Плеханова Максим Максимов.

По его словам, введение в строй этого участка МТК позволит создать реальную альтернативу классическому маршруту российских и не только российских товаров в Индию через Суэцкий канал.

Тегеран-Москва

Несмотря на то, что по итогам 2022 года товарооборот наших государств перевалил за рекордные 4,5 миллиарда долларов, он все еще находится на относительно низком уровне, а высокие показатели – это эффект низкой базы, полагает начальник управления международного сотрудничества Государственного университета управления Игорь Поляченко.

В структуре российского экспорта доминирует продовольствие и сельскохозяйственная продукция, прежде всего зерновые и масло подсолнечника, также присутствует нефтехимическая продукция и оборудование для энергетической отрасли.

Из Ирана в Россию, в основном, поставляется плодоовощная продукция, фармпрепараты, некоторые виды оборудования.

Несмотря на высокие показатели роста торгового оборота, говорить об устойчивости этих показателей в среднесрочной перспективе, по словам эксперта, вряд ли возможно.

«Во-первых, Иран давно живет под санкциями и уже выстроил свои товарно-производственные цепочки, настроенные, в основном, на страны азиатского региона, поменять их не так просто. Во-вторых, для наращивания взаимной торговли требуется время, в том числе, чтобы сформировался уровень взаимного доверия и понимания между предпринимателями обеих стран», – объясняет Поляченко.

камни преткновения

На первый взгляд, проект «Север-Юг» – классический вариант win-win стратегии, где выгоду получают все участники концессии. Однако помимо очевидных бонусов существует и ряд узких мест. Самой острой проблемой, по мнению Максимова, является текущее состояние отечественного торгового флота формата «река-море» на Каспии. Там действуют порядка трех десятков малотоннажных судов, что для амбициозных планов по перевалке грузов по МТК «явно недостаточно».

Еще один ограничивающий фактор – доступность контейнерного парка. После начала СВО главные игроки на этом рынке (Maersk, Fesco, MSC) отказались сотрудничать с Россией. При этом наличие необходимого количества контейнеров для перевозки – одно из фундаментальных условий эффективной работы МТК.

Есть камень преткновения и в сфере юридического сопровождения грузов. Большинство компаний-сюрвейеров, которые занимаются подтверждением качества и количества грузов, имеют юрисдикцию недружественных России государств и наверняка не станут обеспечивать логистику МТК «Север-Юг».

«Впрочем, если большая часть критичных проблем будет решена до запуска маршрута в 2025 году, то экономический эффект от проекта будет феноменальным. В первую очередь для России и Ирана», – уверяет экономист.

перспективы сотрудничества

За последние 10-15 лет Иран добился впечатляющих успехов в развитии военно-промышленного комплекса, имеет существенный политический вес в регионе, активно помогает восстанавливать экономику Сирии, контролирует

более четверти всей ближневосточной торговли, поставки продовольствия в Афганистан.

Среди приоритетных направлений сотрудничества с Ираном – энергетика. Географически сложилось так, что основные месторождения Ирана расположены на юге страны, а наиболее индустриально развит север. «Легко запустить следующую схему: поскольку именно на севере большой спрос на энергоресурсы, Россия завозит туда свои нефть и газ, далее, реализуя своповую сделку, Иран продает равное их количество на юге – в Индию», – полагает Максимов.

Кроме того, чрезвычайно выгодным может стать взаимное участие наших стран в газовом хабе в Турции, куда Россия и Иран могут поставлять сырье. Далее, уже под турецким флагом, газ отправляется по Европе.

Наконец, перспективным выглядит строительство газопровода через Иран в Индию и Пакистан, чьи экономики крайне нуждаются в дешевых энергоресурсах.

Существенный вклад в товарооборот МТК должны сделать поставки провизии и агропромышленной продукции в страны Персидского залива и Африку.

от высоких технологий до туризма

Не стоит упускать из виду и сотрудничество в быстрорастущих секторах сферы услуг, прежде всего в IT-отрасли, медицине, туризме, а также в научной сфере, где особо ценен опыт Ирана в адаптации передовых технологий под местные условия, считает Поляченко.

Вместе с тем, чтобы Иран мог прийти на российский рынок с большей номенклатурой товаров, требуется организация сервисной и дилерской сети, чего пока не наблюдается, признает доцент базовой кафедры управления государственным и муниципальным имуществом Института государственной службы и управления (ИГСУ) РАНХиГС Александр Бородин.

А вот для развития туризма и сотрудничества в культурных, образовательных, научных и гуманитарных сферах важен не строящийся железнодорожный коридор, а расширение географии и частоты полетов гражданской авиации, визовая поддержка, наличие сервиса для российского туризма в Иране и иранского туризма в России, поясняет специалист.

геополитический аспект

Между тем, политическому обозревателю Дмитрию Галкину перспектива превращения МТК «Север-Юг» с его относительно невысокой пропускной способностью в конкурента Суэцкому каналу, через который в 2021 год прошло около 30 процентов мировых контейнерных перевозок, представляется несколько фантастической.

Однако то, что МТК начнет нормально функционировать, безусловно, будет иметь важное значение. При этом наибольшую важность развития проекта будет представлять для расстановки геополитических сил. «Очевидно, что в ближайшее время геополитический статус страны будет определяться ее возможностью контролировать транспортную инфраструктуру, обеспечивающую доступ на важнейшие региональные рынки. Прежде всего, это Юго-Восточная Азия, ЕС и Африка», – убежден обозреватель.

Галкин предполагает, что у России и Ирана в обозримом будущем сохранятся напряженные отношения с Западом. И хотя у Ирана теоретически существует шанс восстановить отношения с Европой, наибольшее значение для ИРИ, как и для России, представляют Юго-Восточная Азия и Африка.

МТК «Север-Юг», позволяющий России при посредничестве Ирана получить прямой выход в эти регионы, превращает Иран в важную транзитную страну. И США, традиционно контролирующие главный на сегодняшний день мировой транзитный маршрут – Суэцкий канал – бессильны как-либо помешать этому процессу.

Следует также учитывать, что изменение климата и рост населения резко увеличили зависимость большинства стран Африки от импорта продуктов питания, что открывает перед Россией огромные возможности для борьбы за увеличения своего влияния на этом континенте.

«Создание совместной транспортной инфраструктуры обрекает Иран и Россию на стратегическое сотрудничество, которое, несомненно, скажется на отношениях вынужденных союзников с другими государствами», – отмечает Галкин.

В целом, по мнению экспертов, реализация проекта МТК «Север-Юг» внесет существенный вклад в формирования макроэкономического региона, где Россия и Иран станут равноправными партнерами и гарантами стабильности и роста.

Источник: Iprime.ru, 17.05.2023

ЦИФРОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

**Германия: Deutsche Bahn достигла отметки в 100 тыс. деталей,
произведенных при помощи технологии 3D-печати**

Компания Deutsche Bahn (DB) достигла отметки в 100 тыс. запасных частей, произведенных с использованием технологии 3D-печати. Сотысячной

деталью стал корпус коробки передач для маневровых локомотивов. При объеме менее 1 м³ и весе 570 кг он стал самой большой и тяжелой деталью, произведенной таким способом и используемой DB.

Корпус коробки передач является необходимой деталью, без которой эксплуатация маневрового локомотива не представляется возможной – без нее тяговая единица находится в состоянии простоя. В будущем за счет применения технологии 3D-печати для производства этой детали сократится время простоя в общей сложности около 370 локомотивов данного типа.

Используя стандартную схему закупки, деталь можно приобрести только непосредственно у производителя локомотива – при этом срок поставки достигает 10 месяцев. Но при производстве с использованием аддитивной технологии период ожидания сокращается до 2 месяцев. Новый корпус коробки передач изготовлен методом не прямой 3D-печати с использованием струйного разбрызгивания связующего вещества. Этот метод предполагает смешивание порошкообразного исходного материала с жидким связующим материалом для создания формы, в которой затем отливается корпус коробки передач.

DB формирует цифровое хранилище, которое постоянно пополняется виртуальными чертежами деталей. Благодаря этому при необходимости любую из этих деталей можно быстро изготовить. Благодаря этому пропадает необходимость в складском хранении запасных деталей, минимизируются сроки поставок и расходы. Отказ от избыточных складских запасов позволяет существенно экономить ресурсы. Кроме того, использование технологии 3D-печати продлевает жизненный цикл транспортных средств, т.к. DB может использовать ее для производства тех деталей, которые больше не доступны к заказу у производителей локомотивов.

Источник: railtarget.eu, 19.05.2023 (англ. яз.)

США: Norfolk Southern представила новый цифровой инструмент, предназначенный для сбора данных об объемах выбросов

Американская железная дорога I класса Norfolk Southern (NS) внедрила новый инструмент, с помощью которого ее клиенты смогут получить доступ к данным о выбросах и потреблении топлива, что обеспечит максимальную степень прозрачности данных о воздействии железнодорожного транспорта на окружающую среду.

Новый инструмент получил название Rail Emissions Report, используя его грузовые компании получают конкретные подтверждения своих успехов в области защиты окружающей среды – более 25% грузоотправителей,

являющихся клиентами NS, объявили о своих целях в сфере сокращения объема выбросов углекислого газа.

Отмечается, что пользователи этой программы смогут отслеживать информацию о выбросах, на основе анализа которой будет производиться оценка прогресса в достижении поставленных целей. Предоставляя клиентам подробные данные о выбросах, NS окажет поддержку в принятии обоснованных решений, касающихся оптимизации цепочки поставок.

Внедрение этого инструмента стало очередным шагом NS на пути к обеспечению устойчивости железнодорожных перевозок, до этого в своем ежегодном отчете компания опубликовала информацию о достижении стопроцентного показателя переработки использованных шпал и рельсов. Компания также поставила перед собой цель к 2034 г. на 42% снизить интенсивность выбросов парниковых газов. Руководство NS рассматривает устойчивое развитие как общий приоритетный вектор развития для компании и ее клиентов.

Источник: railway-technology.com, 19.05.2023 (англ. яз.)

VAGCONTROL: автоматизация работы парка вагонов и детальный контроль бизнес-процессов

Информационная система VAGCONTROL, разработанная ООО «ИНТЭЛЛЕКС», обеспечивает надежное управление парком вагонов и автоматизирует расчеты с контрагентами, ведет единый реестр вагонов и формирует единый лицевой счет клиента.

VAGCONTROL отслеживает оперативную дислокацию вагонов и ведет историю изменений дислокации, получая данные в режиме онлайн из Единого окна ОАО «РЖД».

Режим «Дислокация» позволяет формировать отчетные формы по текущей дислокации вагонов и её истории, а также видеть местонахождение вагонов на карте.

В этом режиме реализовано гибкое управление списком вагонов на слежении, включение в который осуществляется:

- автоматически при ручном добавлении вагонов в реестр;
- автоматически из накладных при синхронизации накладных через Единое окно ОАО «РЖД» на вагоны, которых нет в реестре;
- вручную из режима «Дислокация».

Снятие вагона со слежения производится:

- автоматически при закрытии карточки вагона при выводе вагона из

реестра;

– автоматически при раскредитовании накладной, если вагон не в реестре;

– вручную из режима «Дислокация».

Также доступно использования данных о дислокации, получаемых из других источников, например, из файлов с платной дислокацией по инотерриториям.

В режиме ручного управления оператор самостоятельно принимает решение о подсыле порожних вагонов под погрузку, на станции ППС/ППВ, в отстой, из ремонта и т.п. в соответствии с реестром возможных видов отправок.

В VAGCONTROL для правильного и быстрого оформления решения оператора используется режим «Задания на пересылку», позволяющий вручную подготовить и подписать ЭП заготовку накладной. В своей работе режим «Задания на пересылку» использует данные из Единого окна ОАО «РЖД», что позволяет:

– автоматически заполнять большую часть реквизитов оформляемой накладной;

– свести к минимуму ошибки при оформлении накладной;

– автоматически контролировать возможность оформляемой перевозки, например, возможность отправки вагонов под погрузку, если вагон предремонтный по пробегу и сроку, и т.п.;

– отследить выполнение выбранной ГУ-12 и обеспечить подачу вагона под погрузку с учетом срока действия заявки.

В режиме автоматического управления VAGCONTROL берет на себя рутинную работу диспетчера по управлению кольцевыми вагонопотоками, а также самостоятельно возвращает порожние вагоны в центры погрузки (центры зарождения грузопотока). Для автоматической работы с центрами погрузки в VAGCONTROL достаточно определить одну (или даже несколько) станций погрузки, станции выгрузки и парк вагонов, обслуживающий эти станции. Тогда после выгрузки порожний вагон будет автоматически отправляться на одну из станций погрузки. Факт выгрузки определяется VAGCONTROL по данным Единого окна ОАО «РЖД», накладная на порожний рейс формируется без участия человека, подписывается ЭП и передается в АС ЭТРАН автоматически. В VAGCONTROL можно определить несколько центров погрузки – система умеет перемещать вагоны между ними. Диспетчеру доступны инструменты онлайн-мониторинга и управления центрами погрузки, а также развитая аналитическая отчетность.

Система разработана на инновационной low-code платформе для создания приложений – ХМ (xmlowcode.com), которая включена в Единый реестр российских программ для ЭВМ и БД записью №13540 от 20.05.2022.

Компания «ИНТЭЛЛЕКС» – (www.intellex.ru) лидер на рынке разработки ИТ-систем для железнодорожной отрасли, разработчик автоматизированной системы ЭТРАН, в которой оформляются 100% грузовых железнодорожных перевозок в России.

Реестр парка вагонов – предназначен для хранения и поддержки в актуальном состоянии данных о парке вагонов, ведения истории изменений сведений о подвижном составе и формирования аналитической отчетности.

ЭП – электронная цифровая подпись.

Источник: rzd-partner.ru, 22.05.2023

Цифровой двойник подвижного состава в СТМ: опыт и перспективы

Россия: Центр инновационного развития «Синара – Транспортные Машины» (ЦИР СТМ) был создан еще в 2010 году как проектный офис по созданию новых маневровых тепловозов с акцентом на силовые установки. Однако за 10 лет на первый план вышли цифровые технологии, эффективность внедрения которых во многом будет залогом конкурентоспособности и компании, и ее подвижного состава на годы вперед. В связи с этим в 2021 году ЦИР СТМ был трансформирован из инжиниринговой в ИТ-компанию, получил аккредитацию в Минцифры России и реализует сегодня амбициозную задачу – оцифровать все продукты до конца 2023 года.

Одним из приоритетным направлений на ближайший год в холдинге является сокращение времени постановки новинок на производство с нынешних 5-7 лет до 2,5-3 лет. Для этого осуществляется переход от классической схемы проектирования и производства подвижного состава к системе PLM (product lifecycle management). Это последовательный процесс: прежде чем выйти на уровень сквозной цифровизации процессов, нужно завершить их автоматизацию. Так что ЦИР СТМ сегодня ведет параллельную работу: помогает с автоматизацией и создает цифровые продукты, чтобы под них «подтянуть» цифровые процессы. Пилотный проект – микропроцессорная система управления и диагностики, разработанная в 2021 году, с этого года интегрируется во все локомотивы Людиновского тепловозостроительного завода (ЛТЗ).

Главным инструментом ускорения вывода подвижного состава является создание его «цифрового двойника» – цифровой копии физического объекта или процесса, состоящей из связанных моделей подсистем, а также всех необходимых данных и программного обеспечения. В идеальной ситуации он начинает создаваться на этапе концепции продукта: здесь еще нет облика

изделия, но уже можно понять его состав, требования к нему и с высокой точностью, порядка 80%, себестоимость будущей техники.

В СТМ «цифровой двойник» на данный момент используется для ряда продуктов, в частности, для тепловоза ТЭМ10. Внедрение «цифрового двойника» для этой машины оказалось интересно тем, что для эффективного использования технологии оцифровка всего локомотива не нужна: разрабатываются и внедряются виртуальные аналоги конкретных систем, в зависимости от актуальности и необходимости. Для ТЭМ10 были сделаны «двойники» основных систем тепловоза – тормозной, тяговой, охлаждения, вентиляции. Сейчас «цифровой» ТЭМ10 находится на стадии внедрения. Запущен процесс верификации и валидации между цифровой и натурной машинами: данные, полученные в виртуальной среде испытаний, сличаются с реальными. Это позволит сделать модель работы систем более точной.

Кроме того, ЦИР СТМ ведет плотную работу с Дирекцией скоростного сообщения РЖД в направлении оцифровки подвижного состава. С 2022 года компания занимается переводом в цифровой формат основных систем действующих электропоездов ЭС2Г «Ласточка», эксплуатируемых на МЦК и маршрутах пригородного сообщения. На данном этапе оцифрованы и разработаны математические модели тягового привода, системы кондиционирования, тормозной системы.

Важных эффектов от «цифрового двойника» несколько. Во-первых, это виртуальные испытания. Например, если появляется новая технологическая идея, то при одновременном создании ее имитационной модели становится возможным «обкатать» деталь в цифровых условиях, в том числе в тех режимах, которые нереально, тяжело и дорого провести в реальных условиях. Это могут быть отказы, экстремальные режимы работы, сложные динамические нагрузки и так далее. Результат – поле для принятия решений по техническим характеристикам узлов и систем без натуральных испытаний, определение точек, например, для меньшего расхода металла в производстве при сохранении прочностных характеристик, что в итоге сокращает себестоимость.

Во-вторых, оптимизация процесса подбора компонентов в агрегатной части, ставшей крайне важной в свете импортонезависимости. Например, если в одной из систем мы работаем с определенным насосом, но есть необходимость протестировать другой агрегат – его не нужно ставить на некий опытный тепловоз. Просчет в виртуальном режиме, с заменой параметров и характеристик насоса позволит понять, будет ли работа системы с новым компонентом более эффективной. Данный подход позволил Холдингу обоснованно применять отечественные комплектующие взамен импортных, что позволило не останавливать производство выпускаемой техники.

Использование технологии «цифрового двойника» имеет накопительный

эффект. На начальном этапе процесс создания математических моделей и инфраструктуры разработки может быть трудозатратным и долгим, но по мере накопления цифровых «копий» узлов, деталей, процессов, а также подтверждения их виртуальной «работы» натурными испытаниями эффективность их применения растет.

После проектных работ цифровая модель попадает к конструкторам, расчетчикам и технологам, которые в свою очередь четко понимают, с чем они работают и что в итоге должно получиться, – это второй этап работы, на котором подготавливается производство. А дальше у рабочего на предприятии в так называемом информационном киоске представляется вся последовательность данных для изготовления той или иной детали: конструкторская документация, технология и так далее. Такой киоск уже стоит в одном из цехов Людиновского тепловозостроительного завода, количество деталей, изготавливаемых по цифровой технологии, постоянно расширяется.

Опыт использования цифрового двойника при конструировании позволил ЦИР СТМ разработать и внедрить на ЛТЗ и «Калугапутьмаше» собственный программный продукт по технологической подготовке производства (рис. 2).



Рис. 2. Эскизный рендер одного из вариантов дизайна перспективных маневровых локомотивов СТМ

Работа с «цифровым двойником» продолжается и после производства изделия – она насыщается реальными данными эксплуатации. Это позволяет понять и просчитать срок службы конкретного узла, его ресурс, степень надежности. Так, уже прописаны сервисные циклы для большинства деталей локомотивов ТЭМ9, ТЭМ10 и другой техники. Конструкторы и расчетчики, видя данные о «жизни» модели в реальной эксплуатации, используют их при проектировании следующих образцов техники, что позволяет уйти от возможных ошибок.

Цифровые системы меняют подход не только к проектированию и производству, но и к сервису техники, так как позволяют отслеживать качество регламентированного ремонта: анализируя массив данных «до» и «после», можно понять, что было заменено. Дальше система сравнивает информацию с регламентом и выдает заключение соответствия проведенных работ.

Помимо проверки качества обслуживания, это позволит свести к

минимуму случаи нерегламентированного ремонта. Сейчас производителям неизвестно как на самом деле эксплуатируются машины, а при проектировании техника рассчитывается на основе технического задания, которое дает заказчик. Известны рельеф полигона, характер груза, температурные режимы, нагрузки, токи, тяговые усилия и так далее. Конструктор, безусловно, закладывает дополнительный ресурс прочности и мощности, но предполагается, что работа техники не будет выходить за рамки параметров, зафиксированных заказчиком.

Так, например, на сегодняшний день сопровождается эксплуатация инновационных тепловозов ТМГ8А в Гвинее, что позволяет удаленно контролировать параметры работы и техническое состояние локомотива. Ключевой эффект – оптимизация затрат на протяжении жизненного цикла изделия.

Оцифровка техники выводит на новый уровень взаимодействие производителя и заказчика. Они могут видеть все, что происходит с подвижным составом: запуск, количество топлива и заряда батареи, куда машина поехала. Появляется и возможность полноценного удаленного управления техникой. А в случае, когда нагрузка машины будет значительно превышать значения, заложенные в техзадании, и это может стать причиной поломки, можно будет просто заблокировать локомотив до выяснения всех причин. »Цифра» на всех этапах жизненного цикла техники – проектирование, конструирование, производство, эксплуатацию, сервис и ремонт – позволит оптимизировать временные, производственные и финансовые ресурсы компании.

Источник: portnews.ru, 17.05.2023

ГК «Ключевые системы и компоненты» (ГК КСК) роботизировала сварку крышек буксовых узлов для тележек тепловозов

Компания установила роботизированный комплекс на тверской площадке «КСК Металлкомплект», входящей в заготовительный дивизион (рис. 3). Проект направлен на повышение производительности и качества изделий, сокращение трудоемкости, временных и материальных затрат.



Рис. 3. Роботизированный комплекс ГК КСК

Комплекс позволяет сваривать в том числе крупногабаритные детали и различные металлоконструкции весом до 500 кг. Как сообщили в холдинге, оборудование будет занято в работе по 7 модификациям продукции, в дальнейшем планируется его задействовать в сварке деталей поворотных блоков с подножкой для пассажирских вагонов локомотивной тяги.

На фоне санкционного давления спрос на компетенции КСК по выпуску компонентной базы значительно вырос. Как указывал в марте гендиректор ГК КСК Тарас Спивак, в 2022 году холдинг запустил беспрецедентное количество новых продуктов, увеличился поток запросов на продукцию из смежных отраслей.

Источник: kscgroup.ru, 16.05.2023

ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ

DB разместила значительные дополнительные заказы на поезда Siemens и Talgo

Германия: Национальный перевозчик Deutsche Bahn (DB) открыл опционы на поезда, законтрактованные ранее для межрегионального сервиса ICE.

Так, DB реализовала опцион на около 600 млн евро по поставкам 17 поездов Siemens Velaro MS (ICE 3neo) (рис. 4) для скорости 320 км/ч. Тем самым DB заказала все 90 восьмивагонных поездов по рамочному контракту-2020. Первые Velaro MS были запущены в конце прошлого года, весь подвижной состав должен быть доставлен не позднее 2029 года.



Рис. 4. Поезд Velaro MS (ICE 3neo).

Также DB реализовала опцион на сумму около 1,4 млрд евро на поставку 56 низкопольных поездов локомотивной тяги ICE L, (рис. 5) созданных на платформе Talgo 230. Рамочный контракт на 100 таких поездов был подписан в 2019 году, сейчас в производстве находятся первые 23 поезда. Каждый состав будет состоять из локомотива и 17 вагонов, сможет курсировать со скоростью до 230 км/ч. Поезда планируется начать передавать DB со второй половины 2024 года.



Рис. 5. Поезд ICE L. Источник: Talgo

Также DB реализовала опцион на сумму около 1,4 млрд евро на поставку 56 низкопольных поездов локомотивной тяги ICE L, созданных на платформе Talgo 230. Рамочный контракт на 100 таких поездов был подписан в 2019 году, сейчас в производстве находятся первые 23 поезда. Каждый состав будет состоять из локомотива и 17 вагонов, сможет курсировать со скоростью до 230 км/ч. Поезда планируется начать передавать DB со второй половины 2024 года.

В прошлом сентябре в ходе выставки InnoTrans гендиректор DB Рихард Лутц заявлял, что компания направит 19 млрд евро на закупку подвижного состава до 2030 года, а парк ICE, в частности, достигнет 450 поездов.

Источник: rollingstockworld.ru, 18.05.2023

VR Group начала эксплуатировать первый тепловоз Dr19 от Stadler

Финляндия: С начала мая локомотив перевозит вагоны с лесом на линии

между Кеми и Колари.

Ранее больше года машина проходила эксплуатационные испытания на сети национального перевозчика VR Group. На данный момент заказчик получил с завода производителя в испанской Валенсии 5 таких тепловозов.



Рис. 6. Тепловоз Dr19

Локомотив Dr19 (рис. 6) предназначен для вождения грузовых и пассажирских составов весом до 2 тыс. т, а также для маневровых операций. Его максимальная скорость составляет 120 км/ч, сила тяги в длительном режиме – 277 кН. Тепловоз оснащен двумя двигателями американской Caterpillar мощностью 950 кВт каждый, которые могут работать как на обычном дизельном топливе, так и на биодизеле. Предусмотрена возможность дистанционного управления.

Контракт стоимостью €220 млн на 60 локомотивов с опционом еще на 100 машин был заключен весной 2019 года, поставки начались опозданием на год. Вся партия по «твердой» части сделки должна быть передана VR Group к концу 2026-го.

Источник: rollingstockworld.ru, 18.05.2023

SJ ввела в эксплуатацию очередную партию модернизированных скоростных поездов X2U



Рис. 7. Электropоезд X2U

Швеция: Перевозчик запустил обновленные составы между Стокгольмом в Мальме (рис. 7).

При модернизации было установлено новое электрооборудование, в том

числе заменены тяговые преобразователи для работы на линиях переменного тока с напряжением 15 и 25 кВ. Также был обновлен салон, количество мест для сидения увеличилось с 332 до 360 единиц. В то же время сохранены асинхронные тяговые двигатели общей мощностью 3,2 МВт, позволяющие разгоняться до 200 км/ч с ускорением 0,4 м/с².

Парк из 43 базовых поездов X2000 был выпущен местной Kalmar Verkstad в 1989-1998 годах. Программа модернизации 36 семивагонных машин под модель X2U с целью продления срока службы до 2035 года стартовала в 2014-м и должна завершиться к концу 2026-го. Заявляется, что она обойдется на 2/3 дешевле покупки новых поездов. В проекте участвуют Stadler, ABB и несколько «дочек» Knorr-Bremse. Эксплуатация первого X2U началась в 2021 году.

Источник: rollingstockworld.ru, 18.05.2023

Stadler начал строить центр техобслуживания аккумуляторных поездов в Германии

Швейцарский производитель подвижного состава создает площадку по обслуживанию аккумуляторных поездов FLIRT Akku в немецком Рендсбурге. Она будет обеспечивать сервис парка местного оператора NAH.SH с весны 2024 года.

Почти четыре года назад Stadler выиграл тендер на поставку 55 аккумуляторных поездов и их техобслуживание в течение 30 лет для транспортной ассоциации земли Шлезвиг-Гольштейн. Эти поезда начнут курсировать в конце лета текущего года на одиннадцати железнодорожных линиях.

Stadler инвестирует в рендсбургский цех около 30 млн евро. Новая ремонтная мастерская, построенная на территории площадью 77 тыс. м², спроектирована специально для работы с FLIRT Akku.

Источник: t.me, 21.05.2023

TX Logistik заказала 115 новых вагонов (Германия)

Компания-грузовой оператор TX Logistik дополнительно заказала 115 новых вагонов-платформ для комбинированных перевозок T3000 у словацкого производителя Tatravagonka. Поставка первых единиц ожидается в конце лета этого года.

В новые вагоны будет встроена подвеска для 30-футовых контейнеров, быстросрабатывающие тормоза и термостойкие колесные пары нового поколения. Максимальная эксплуатационная скорость – 120 км/ч.

Источник: railwaypro.com, 23.05.2023 (англ. яз.)

Европейская «дочка» CRRC планирует создать водородные маневровые локомотивы

Немецкая Vossloh Rolling Stock подписала письмо о намерениях с оператором порта Дуйсбурга, предусматривающее поставку 2 гибридных локомотивов платформы Modula с тягой от водородных топливных элементов и аккумуляторных батарей. Предполагается, что перспективный подвижной состав начнет работать в новом контейнерном терминале порта с 2025 года.

Vossloh Rolling Stock была приобретена китайской CRRC в 2020 году. Через два года на выставке Innotrans она представила линейку гибридных локомотивов Modula с тремя различными комбинациями тяги.

Стоит отметить, что сама материнская CRRC показала свой первый водородно-аккумуляторный маневровый локомотив, выпущенный в Китае, в начале 2021 года. Также компания должна разработать и поставить водородный маневровый локомотив чилийской узкоколейной железной дороге FCAV.

Источник: rollingstockworld.ru, 16.05.2023

Wabtec собирается модернизировать электровозы на аккумуляторных батареях в Гонконге (Китай)

Гонконгская компания-транспортный оператор MTR Corp заключила с американским производителем подвижного состава Wabtec контракт стоимостью 12 млн ф. ст. по модернизации 25 электровозов Mk3 на аккумуляторных батареях.

Компания Wabtec построила эти локомотивы в 1996-1997 г. Перед заключением контракта на модернизацию было проведено технико-экономическое обоснование, по итогам которого было решено сосредоточиться на 3 основных направлениях:

- замена электроники, отвечающей за управление движением;
- замена устройств контроля преобразователей;
- замена устройств, отвечающих за зарядку аккумуляторных батарей.

Кроме того, будет дополнительно смонтирован самописец с функцией

диагностики подвижного состава. Поставка первых модернизированных единиц ожидается к 2024 г.

Источник: railtarget.eu, 18.05.2023 (англ. яз.)

CAF завершила поставку 206 поездов Sprinter в Нидерланды

Испанская компания CAF выполнила контракт на поставку 206 пригородных электропоездов Sprinter нового поколения (Sprinter Nieuwe Generatie, SNG) на основе конструктивной платформы Civity для железных дорог Нидерландов (NS). Первый рейс последнего из поставленных поездов состоялся 9 мая 2023 г. по маршруту Амстердам-Центральный – Баарн.

Контракт на поставку 68 трехвагонных и 50 четырехвагонных низкопольных электропоездов SNG был заключен с компанией CAF в 2014 г., позднее, в 2018 г., NS заказали еще 50 трехвагонных и 38 четырехвагонных поездов. Новые поезда, рассчитанные на скорость движения 160 км/ч, приступили к перевозкам пассажиров начиная с декабря 2018 г. К настоящему времени их пробег превысил 100 млн км.

Поезда SNG постепенно, с 2018 по 2021 г., заменили электропоезда первого поколения Stadsgewestelijk Materieel (SGM) постройки 1970-1980-х годов.

В общей сложности NS инвестировали около 900 млн евро в обновление подвижного состава. Низкопольные поезда с просторными салонами и широкими межвагонными проходами доступны гражданам с ограниченной мобильностью: оборудованы выдвижными ступеньками и туалетами для пассажиров в инвалидных креслах. Предусмотрены розетки на напряжение 220 В, USB-разъемы и Wi-Fi для доступа к сети Интернет.

Источник: zdmira.com, 18.05.2023

Болгария начинает масштабное обновление подвижного состава

Министерство транспорта, информационных технологий и коммуникаций страны объявило четыре тендера на общую сумму 2,8 млрд левов без НДС (1,4 млрд евро) на поставку 35 одноэтажных и 7 двухэтажных электропоездов, 20 поездов push-pull и 18 маневровых локомотивов. Все конкурсы также включают техническое обслуживание в течение 15 лет и обучение персонала. Их итоги планируется подвести в июне-июле, а сам подвижной состав должен быть поставлен через 2-3 года.

Финансирование закупки будет осуществляться из средств ЕС в рамках утвержденного в прошлом году плана восстановления и устойчивости Болгарии, а также из бюджетных средств. Новый подвижной состав будет принадлежать министерству транспорта и сдаваться в аренду национальному перевозчику БДЖ, с которым ведомство заключает договор на предоставление услуг по перевозке пассажиров по железной дороге.

Консультации с производителями проводились еще в прошлом году. Как тогда заявляли в болгарском ведомстве, свои предложения по участию в тендерах направили 32 компании. Среди них были как крупнейшие мировые производители – CRRC, Alstom, Siemens Mobility, Stadler Rail, CAF, Hyundai Rotem, Talgo, так и более региональные игроки: чешские Skoda и CZ Loko, польские Pesa и FPS, хорватская Koncar, болгарская Express Service, а также Vossloh Rolling Stock (входит в китайскую CRRC).

Наиболее крупный тендер стоимостью более 1,2 млрд левов без НДС (613,6 млн евро) предусматривает поставку 20 поездов push-pull, рассчитанных на движение с максимальной скоростью 200 км/ч. При этом 10 поездов должны включать локомотив, не менее четырех пассажирских вагонов, один штабной вагон и иметь не менее 300 мест для сидения. Остальная часть поездов предполагает комплектацию еще как минимум одним пассажирским вагоном и наличие не менее 360 посадочных мест. Отдельно подчеркивается, что не менее 10% мест в вагонах должны быть адаптированы для маломобильных пассажиров. В поездах должна быть установлена система подсчета пассажиров, проходящих через входные двери, которая будет отправлять статистические данные на центральный коммуникационный сервер. Также поставщику необходимо предусмотреть возможность эксплуатации подвижного состава в сцепе из двух поездов (минимум 12 вагонов).

Следующий по размеру конкурс на сумму более 1,1 млрд левов без НДС (562,4 млн евро) включает поставку 35 одноэтажных электропоездов. Согласно техническим требованиям, они должны развивать максимальную скорость 160 км/ч и иметь не менее 200 мест для сидения.

Планируется, что этот подвижной состав будет использоваться для пригородных перевозок, также как и будущий парк из 7 двухэтажных поездов. Их поставку подразумевает еще один тендер стоимостью 410,5 млн левов без НДС (209,6 млн евро). Они также должны разгоняться до 160 км/ч, но располагать не менее 300 местами для сидения.

Последний по стоимости лот предполагает поставку 18 маневровых электровозов на сумму около 93 миллионов левов без учета НДС (47,5 млн евро).

Венгрия хочет отказаться от дальнейших закупок локомотивов у Siemens Mobility

«Мы с ними больше не дружим», – так прокомментировал данное решение министр строительства и транспорта страны Янош Лазар на съезде союза железнодорожников Венгрии. По его словам, прекращение сотрудничества с немецким производителем касается только будущих закупок и не повлияет на текущие контракты.

Стоит отметить, что в марте 2022 года Siemens Mobility выиграла тендер на поставку национальному перевозчику MAV-Start 115 электровозов Vectron. Первые машины должны поступить в эксплуатацию уже в следующем году. Электровозы Siemens поставляются в Венгрию с начала 2000-х годов, заказчики – MAV-Start и GySEV.

Также Лазар сообщил, что скоро правительству будет представлен 10-летний план обновления парка MAV-Start, на реализацию которого потребуются «миллиарды долларов». Он добавил, что сейчас около трети парка локомотивов и четверти парка поездов в Венгрии находится в нерабочем состоянии.

Источник: rollingstockworld.ru, 18.05.2023

В порту Лос-Анджелеса испытывают локомотив Joule с тяговыми аккумуляторами

Железная дорога Pacific Harbor Line (PHL) приступила к эксплуатационным испытаниям маневрово-вывозного локомотива EMD SD40JR Joule с тяговыми аккумуляторами, контракт на поставку которого был подписан с компанией Progress Rail (входит в состав корпорации Caterpillar) осенью 2020 г (рис. 8).



Рис. 8. Локомотив Joule с тяговыми аккумуляторами

PHL выполняет маневровые операции и обеспечивает сообщения железных дорог первого класса BNSF и Union Pacific с портом Лос-Анджелеса и примыкающим к нему портом Лонг-Бич. Сейчас PHL эксплуатирует тепловозы, работающие на биотопливе.

EMD SD40JR Joule построен на основе реконструированного тепловоза EMD SD40-2. Церемония вручения машинистам сертификатов, допускающих вождение этого локомотива, состоялась 4 мая 2023 г.

Шестиосный локомотив EMD SD40JR Joule массой 160 т и мощностью 2,1 МВт оборудован тяговыми литий-ионными аккумуляторами емкостью 2,4 МВт·ч. Локомотив оснащен асинхронным тяговым приводом с поосным регулированием силы тяги и рассчитан на скорость движения до 80 км/ч. Разработанный компанией Progress Rail модульный пункт подзарядки тяговых аккумуляторов может быть сконфигурирован в расчете на мощность зарядки 700 или 1400 кВт.

Progress Rail разработала семейство аккумуляторных локомотивов мощностью от 1,5 до 5,7 МВт и с тяговыми аккумуляторами максимальной емкостью от 4 до 14,5 МВт·ч.

Источник: zdmira.com, 16.05.2023

В Индии готовятся к новым крупным конкурсам на электропоезда

Как сообщает издание ET Now, перевозчик Indian Railways планирует скоро объявить тендер на очередную поставку 200 поездов Vande Bharat третьего поколения. Стоимость закупки оценивается в 250 млрд рупий (3 млрд долл.), что на 10 млрд рупий (120,7 млн долл.) меньше аналогичного по объемам прошлогоднего конкурса. В свою очередь министерство железных дорог страны одобрило выделение 200 млрд рупий (2,4 млрд долл.) на покупку 238 поездов постоянного тока для пригородных линий Мумбаи.

Предыдущий конкурс на поставку 200 поездов Vande Bharat был выигран этой весной консорциумами TMX и индийской RVNL, а также Titagarh Wagons и BHEL. Сейчас уже идут тендеры на 200 Vande Bharat четвертого поколения и 100 поездов этой модели с алюминиевым кузовом. На последний пришла одна заявка от консорциума Alstom, Stadler и индийской MSD.

Всего Индия в ближайшем финансовом году планирует инвестировать в подвижной состав 5,7 млрд долларов.

Источник: railway.supply, 18.05.2023

Индийские железные дороги выведут высокоскоростной поезд Vande Bharat Express на расчетную скорость 240 км/ч

Индийские железные дороги (IR) разрабатывают план по увеличению максимальной скорости экспресса Vande Bharat до 240 км/ч на выделенной линии.

В настоящее время первый в Индии высокоскоростной поезд способен развивать максимальную скорость на улучшенном пути 180 км/ч при эксплуатационной скорости 160 км/ч.

В ближайшее время будет объявлен тендер на производство поездов Vande Bharat с максимальной скоростью движения 240 км/ч при эксплуатационной скорости 220 км/ч.

Есть несколько участков, таких как Дели – Джайпур и Дели – Чандигарх, где могут быть проложены надземные пути для движения поездов с скоростью 240 км/ч. Ещё рассматриваются два маршрута в южном и западном регионах страны, где строительство надземных путей позволит поездам ехать со скоростью 240 км/ч.

IR предприняли масштабные мероприятия по модернизации участков линий Дели – Хора и Дели – Мумбаи для повышения скорости движения до 160 км/ч путем улучшения систем сигнализации, укрепления земляного полотна и ограждения путей.

С момента начала эксплуатации поездов Vande Bharat в 2019 г. было введено в строй 16 поездов, однако их максимальная скорость ограничена 130 км/ч из-за расположения и особенностей путей.

Наряду с модернизацией сигнализации, пути нуждаются в укреплении для повышения скорости движения поездов до 160 км/ч. IR строят упомянутые два участка в приоритетном порядке.

Изменения коснутся и самих поездов Vande Bharat – ранее их кузова изготавливались из стали, однако у будущих составов они будут сделаны из алюминия, так как он является более энергоэффективным и больше подходит для движения на скоростях свыше 200 км/ч.

Источник: swarajyamag.com, 23.05.2023 (англ. яз.)

В Нигерии налажен выпуск платформ китайской CRRC

На заводе изготовлена первая партия из 60 вагонов и передана заказчику, однако он не раскрывается. Платформы грузоподъемностью 70 т рассчитаны на эксплуатацию с максимальной скоростью 120 км/ч и имеют осевую нагрузку 23 тс.

Первый в стране вагоностроительный завод в Каджуре, где локализовано производство вагонов CRRC, был запущен осенью 2022 года. Он является совместным проектом строительной компании China Civil Engineering и правительства Нигерии в рамках инициативы «Один пояс, один путь». Китайская сторона строит в стране пути с колеей 1435 мм (историческая в Нигерии – 1067 мм).

Заявляется, что на предприятии создана одна производственная линия с годовой мощностью в 500 вагонов. Предполагается выпуск широкой линейки подвижного состава: платформ, полувагонов, цистерн и крытых вагонов. К концу третьего квартала завод намерен завершить производство еще 220 вагонов. Локомотивы же пока импортируются в Нигерию из Китая.

Источник: rollingstockworld.ru, 22.05.2023

CRRC выиграла тендер на поставку 50 трехвагонных дизель-поездов в Аргентину

Китайский производитель заключил контракт с государственным перевозчиком SOFSE. Ранее он оказался единственным участником тендера, объявленного в октябре 2022 года. Предполагается поставка 25 поездов для колеи 1676 мм, 15 поездов – для колеи 1000 мм и еще 10 – для колеи 1435 мм.

Каждый поезд должен состоять из двух моторных вагонов и одного промежуточного. Поезда планируется поставить через 16 месяцев после внесения аванса. Одним из обязательных условий является локализация на уровне 20%.

При этом CRRC немного снизила цены по сравнению с заявленными максимальными. Так, стоимость одного вагона для колеи 1676 мм была снижена с 2 млн долл. до 1,8 млн долл., для колеи 1000 мм – с 1,9 до 1,7 млн долл., в то же время цена вагона для колеи 1435 мм осталась на уровне 1,9 млн долл.

В 2015 году CRRC уже выполнила контракт на поставку в Аргентину 27 трехвагонных дизель-поездов для линии Belgrano Sur с шириной колеи 1000 мм.

Источник: m.website, 19.05.2023

Китайская CRRC планирует строить локомотивосборочный завод в Казахстане

Об этом сообщает госкорпорация развития Kazakh Invest по итогам инвестиционного круглого стола Казахстан-Китай, прошедшего 18 мая в Сиане. В Китае сейчас идет саммит «Китай – Центральная Азия» с участием глав государств.

Объявлено, что проект в Алматинской области вместе с CRRC будет реализовывать казахстанский перевозчик SilkwayTransit при поддержке китайской корпорации по развитию технологического экспорта-импорта CNTIC. Подробности пока не раскрываются.

Сейчас на территории Казахстана локомотивы производят Wabtec (тепловозы) и Alstom (электровозы). Также тяговый подвижной состав импортируется из России: так, например, упомянутая SilkwayTransit закупает тепловозы и электровозы у российской «Синара – Транспортные Машины».

По данным газеты «Жэньминь жибао», сама CRRC за прошедшие годы импортировала в Казахстан 189 единиц магистральных и маневровых локомотивов различных моделей.

Источник: rollingstockworld.ru, 19.05.2023

Электропоезда «Иволга» с трехдверными вагонами уже в производстве

Подвижной состав получил обозначение «Иволга 4.0». Трехдверное исполнение промежуточных вагонов призвано повысить скорость и удобство посадки/высадки пассажиров. В остальном конструкционно поезд будет аналогичен двухдверной «Иволге 3.0», которая начала поступать в эксплуатацию в апреле (рис. 9).



Рис. 9. Электропоезда «Иволга 4.0»

По словам заммэра Москвы Максима Ликсутова, поезда с трехдверными вагонами выйдут на 4-й маршрут Московских центральных диаметров (МЦД-4) в конце 2023 – начале 2024 года.

Дептранс Москвы также сообщает, что до 2025 года планируется приобрести 95 поездов платформы «Иволга» для эксплуатации на МЦД. На данный момент твердый заказ на 35 одиннадцативагонных поездов разместил «Московский метрополитен», он включает поставку 18 машин с трехдверными вагонами. Еще 2 поезда в лизинг для ЦППК поставила ГТЛК.

Источник: moskvichmag.ru, 19.05.2023

«Амкодор» и ТМХ инвестировали 200 млн рублей в возобновление производства на территории ЛТЗ

Белорусская группа «Амкодор» и российский «Трансмашхолдинг» вложили первые инвестиции в проект по созданию на депрессивной площадке Липецкого тракторного завода кластера машиностроения общей стоимостью 40 млрд рублей. Об этом сообщает «Ъ-Черноземье» со ссылкой на губернатора Липецкой области Игоря Артамонова. По его словам, партнеры внесли 200 млн рублей в уставной капитал липецкого юрлица, которое будет заниматься проектом.

Ранее сообщалось, что в Липецкой области согласована с профильными ведомствами возможность расширения особой экономической зоны для включения в нее земельных участков на территории бывшего ЛТЗ. Одновременно с проектированием предприятия и расширением ОЭЗ власти Липецкой области, «Амкодор» и ТМХ определяют параметры финансирования возобновления производства на полузаброшенной с 90-х годов площадке Липецкого тракторного завода. По данным «Ъ-Черноземье», стороны надеются привлечь основную часть от необходимых 40 млрд рублей в ВЭБе. Банк пока этого не подтверждает. Еще 500 млн рублей в предприятие с иностранным участием вложат налогоплательщики – власти готовы занять сумму на десять лет под минимальный процент из областного фонда развития промышленности.

Источник: techzd.ru, 22.05.2023

В Башкирии запустят совместное с Белоруссией предприятие по сборке трамваев

Холдинг «Белкоммунмаш» и Управление инфраструктурой транспорта Уфы (УИТ) намерены открыть совместное предприятие по производству трамваев. Соответствующее соглашение о взаимодействии стороны планируют подписать в рамках X форума регионов России и Белоруссии, который пройдет

в столице Башкирии с 26 по 28 июня.

«Совместное предприятие планируется запустить на существующей площадке Управления инфраструктурой транспорта Уфы, совмещенной с трамвайным депо. Это исключит расходы на создание новых производственных площадей, – рассказал министр транспорта и дорожного хозяйства Республики Башкортостан Александр Клебанов. – В настоящее время предприятие располагает необходимыми площадями и штатом сотрудников, силами которых возможно произвести капитальный ремонт тележек и крупноузловую сборку трамвая».

Отмечается, что новое предприятие будет заниматься модернизацией выходящего из строя подвижного состава рельсового электротранспорта. По данным исследования ВЭБ.РФ, в 2022 году средний возраст трамваев в Уфе составлял около 30 лет.

«Белкоммунмаш» реализовывает уже не первый подобный проект в России. В декабре прошлого года компания на базе предприятия «Фоксбас» в Нижегородской области организовала серийное производство трамвайных вагонов под торговой маркой «Минин», а в 2016 году белорусский холдинг и мэрия Новосибирска создали предприятие «БКМ-Сибирь», ориентированное на капитально-восстановительный ремонт трамваев.

Источник: t.me, 20.05.2023

В России началась разработка первого прототипа контейнера-цистерны для перевозки жидкого водорода

РС выполняет одобрение технической документации для использования контейнера-цистерны в мультимодальных перевозках

Российский морской регистр судоходства (РС, Регистр) сопровождает проект CryoSafe-42 компании «H2 Tech» по созданию контейнера-цистерны (КЦ) типа UN T75 с экранно-вакуумной изоляцией для временного хранения и транспортировки жидкого охлажденного водорода морским, речным, автомобильным и железнодорожным транспортом. РС выполняет одобрение технической документации для использования контейнера-цистерны в мультимодальных перевозках и консультирует в части проектирования, изготовления и испытаний пилотного образца. Новый КЦ типа UN T75 воплотит высокие технологии с учетом рекомендованных ООН мировых стандартов оборудования для перевозки опасных грузов, сообщает пресс-служба Регистра.

«В проекте CryoSafe-42 компетенции инженерно-технического состава

ООО «Н2 Тех» и Российского морского регистра судоходства объединяются для создания первого в России прототипа, а затем и серийного производства контейнера-цистерны для перевозки жидкого водорода. Реализация проекта дает новые возможности для развития водородной экономики, будет благоприятствовать технологическому прогрессу и продвижению инновационных бизнес-решений», – прокомментировал генеральный директор «Н2 Тех» Антон Ковалевский.

По словам генерального директора Российского морского регистра судоходства Сергея Куликова, приобретенный в рамках проекта практический опыт экспертов укрепляет фундамент знаний и навыков Регистра для сопровождения новых технологических разработок в сфере транспортировки и хранения сжиженных газов.

РС активно участвует в нормотворческих процессах международных организаций по совершенствованию стандартов перевозки опасных грузов морем. Так, в результате инициативы специалистов РС по внедрению поправок в Международный кодекс морской перевозки опасных грузов в 2022 году ИМО допустила к морской перевозке контейнеры-цистерны с сосудом из полимерных композитных материалов (ПКМ). РС также работает над внедрением в свою нормативно-техническую базу требований по применению альтернативных видов судового топлива и по технологиям перевозки и хранения сжиженных газов.

ООО «Н2 Тех» проводит полномасштабную научно-исследовательскую и опытно-конструкторскую работу для создания новой конкурентоспособной продукции – контейнеров-цистерн для хранения и транспортировки жидкого водорода. В настоящее время перевозка водорода в жидкой форме в КЦ с габаритами ISO-контейнера – наиболее перспективный способ международной транспортировки водорода.

ФАУ «Российский морской регистр судоходства» (РС, Регистр) ведет историю с 1913 года, работает во всех сферах морской индустрии. Основными целями РС является повышение стандартов безопасности человеческой жизни на море, безопасного плавания судов, надежной перевозки грузов на море и внутренних водных путях; разработка мер и стандартов, направленных на предотвращение загрязнения окружающей среды.

РС осуществляет рассмотрение технической документации, техническое наблюдение за судами в постройке и эксплуатации, выдачу документов, свидетельств и актов на суда и плавучие сооружения, а также на судовые механизмы, оборудование, устройства; обмер судов и плавучих сооружений; техническое наблюдение за выполнением положений международных конвенций; сертификацию промышленной продукции и производств, систем менеджмента качества, экологического менеджмента и управления в области

охраны труда и профессиональной безопасности на соответствие требованиям международных стандартов ИСО. РС выполняет техническое наблюдение за контейнерами для генеральных грузов, изотермическими контейнерами, контейнерами-цистернами, контейнерами-платформами, офшорными контейнерами и др.

Источник: portnews.ru, 17.05.2023

Глава Минтранса заявил об отсутствии проблем с запчастями для «Ласточек» и «Сапсанов»

Как ранее отмечал глава РЖД Олег Белозёров, проблемы с запчастями в основном могут коснуться только поездов «Сапсан» из-за того, что в поездах используются преимущественно немецкие комплектующие.

Проблем с обслуживанием скоростных пассажирских поездов «Ласточка» и «Сапсан» в настоящее время нет. Об этом сообщил журналистам министр транспорта Виталий Савельев.

«Нареканий на данный момент нет. РЖД решил все проблемы, у них есть такие возможности. Так же, как и авиация. Все решают свои проблемы», – сказал он, отвечая на вопрос о наличии комплектующих.

В мае 2022 года холдинг РЖД сообщил, что техническое обслуживание высокоскоростных поездов «Сапсан» и «Ласточка» будет продолжено под руководством и контролем РЖД в рамках российского законодательства. Ранее германский концерн Siemens сообщил, что покинет российский рынок на фоне событий на Украине.

Как отмечал глава РЖД Олег Белозёров, проблемы с запчастями в основном могут коснуться только поездов «Сапсан» из-за того, что в поездах используются преимущественно немецкие комплектующие. Однако это не остановит движение высокоскоростных поездов, добавил он. Кроме того, он заявлял, что электропоезда «Ласточки» почти на 90% состоят из отечественных комплектующих.

Источник: tass.ru, 23.05.2023

Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов

Amtrak представляет семейство электро-дизельных поездов Airo

Гибридные электро-дизельные поезда Airo производства компании

Siemens Mobility будут эксплуатироваться Amtrak в междугородных перевозок на средние расстояния. В 2021 г. компания Amtrak заказала 73 междугородних поезда для замены своего устаревшего парка поездов с локомотивами Amfleet I, а затем воспользовалась опционом на дополнительные 10 составов. Ожидается, что поставки начнутся в 2025 г., а ввод поездов в эксплуатацию – в 2026-2031 гг. Стоимость контракта, включая техническое обслуживание поездов, составит 7,3 млрд долларов.

Источник: Railway Gazette International. – 2023. – № 2. – P. 8 (англ. яз.)

ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ИНТЕРМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ГРУЗОВАЯ И КОММЕРЧЕСКАЯ РАБОТА

Число грузовых поездов между Китаем и Европой выросло на 17%

По данным железных дорог Китая (CR), за первые четыре месяца 2023 г. между Китаем и Европой проследовало 5611 грузовых поездов – на 17% больше, чем за тот же период 2022 года. С января по апрель 2023 года перевезено около 609 тыс. TEU, это на 32% превышает уровень 2022 года.

Только в апреле 2023 года число рейсов между Китаем и Европой выросло до 1459, что на 25% больше в сравнении с апрелем прошлого года. Эти поезда перевезли примерно 160 тыс. TEU с приростом к прошлогоднему показателю на 45%.

Расширяется и география перевозок. По состоянию на конец апреля 2023 года 109 пунктов отправления в Китае были связаны с 211 городами в странах Европы.

Источник: foreignaffairs.co.nz, 20.05.2023 (англ. яз.)

VR Transpoint обеспечит перевозки сырья для лесопромышленной группы Metsä

Финский оператор грузовых перевозок VR Transpoint в рамках долгосрочного сотрудничества с лесопромышленной группой Metsä организовал перевозки круглого леса из Рованиеми в Кеми, где строится новое предприятие группы по производству биопродуктов по проекту стоимостью 2,02 млрд евро. Завод начнет работу в третьем квартале 2023 г., ежегодно здесь планируется перерабатывать до 7,6 млн т древесины, две трети которой будет

поступать по железной дороге. Для освоения такого объема перевозок предусмотрено обращение 8-10 поездов в сутки.

VR Transpoint задействует в этом проекте парк из 400 вагонов и электровозы Vectron постройки Siemens Mobility, оснащенные дизелем для выполнения маневровых операций на последней миле. Электровозы Vectron могут водить поезда массой до 2500 т, это на 20-25 % больше массы поездов, снабжающих действующее предприятие Metsä, которое прекратит свою работу после ввода в строй нового завода.

Источник: railpage.com.au, 18.05.2023, (англ. яз.)

Снижение объемов интермодальных перевозок на железнодорожных сетях США способствует росту вагонного трафика

Статистика, публикуемая Ассоциацией американских железных дорог AAR, свидетельствует о том, что по мере снижения объемов интермодальных перевозок на железнодорожных сетях США растут объемы и доля вагонного трафика.

Статистика железнодорожных перевозок в США отдельно считает грузы, перевозимые в железнодорожном подвижном составе – вагоноотправки, и интермодальные грузы, перевозимые в контейнерах и трейлерах.

Совокупные объемы погрузки на железнодорожных дорогах США за первые 4 месяца 2023 года составили 7,9 млн грузовых единиц, что на 5,5% меньше, чем за аналогичный период прошлого года. При этом интермодальные перевозки сократились за первые 4 месяца на 11%, в апреле разрыв с прошлогодними показателями приблизился к 13%. Между тем, в сегменте вагоноотправок объемы подросли за 4 месяца на 0,6%, а в апреле рост ускорился до почти 2%. Их доля в совокупном грузовом трафике увеличилась до 50% по сравнению с 45% двумя годами ранее.

За 4 месяца 2023 года по сравнению с аналогичным периодом прошлого года в структуре вагоноотправок выросли перевозки энергоносителей: угля (+2,3%), нефти и нефтепродуктов (+11,5%), руд (+2,5%) и нерудных минералов: песка и щебня (+4,0%). Из промышленных товаров наиболее значительно выросли объемы перевозок грузов автомобильной индустрии (+10,4%). Снизился спрос на перевозки химических грузов (-6,0%), зерна (-6,2%) , леса (-6,3%).

Источник: infranews.ru, 19.05.2023

Эксперт: инвестиции Казахстана усиливают транзитный потенциал всей Евразии

АО «Объединенная транспортно-логистическая компания – Евразийский железнодорожный альянс» планирует развивать свой бизнес и увеличивать объемы транзитных перевозок с опорой на новую инфраструктуру, а также цифровизацию своих бизнес-процессов. О том, какие цели ставит перед собой ОТЛК ЕРА, рассказал генеральный директор Алексей Гром.

Отметим, что ОТЛК ЕРА – оператор железнодорожных контейнерных сервисов, на паритетных началах принадлежащий железным дорогам России, Казахстана и Беларуси. Компания оперирует на транзитных коридорах Китай – Европа и Китай – ЕАЭС.

– Как изменился рынок железнодорожного транзита через Казахстан в 2022 году, учитывая геополитическую ситуацию в мире?

– Стратегия, направленная на рост транзита, неизменна. В фокусе – перевозки по направлениям Китай – Европа и обратно. Их доля несколько уменьшилась с 2022 года, но на замену пришли абсолютно новые объемы перевозок. Открылись направления, которые получили очень серьезное развитие во втором полугодии прошлого года. Кратно увеличился объем перевозок из Китая в Россию, прежде всего в московский регион, а также в Беларусь. Развиваются и экспортные маршруты в Китай, например, перевозка минеральных удобрений из Беларуси в Китай транзитом через Казахстан. Мы начинали с нескольких поездов, а сегодня отправляем уже до 100 составов ежемесячно. Подобные грузы никогда не возились по железной дороге в таких объемах.

– Какую долю рынка железнодорожных перевозок занимает ОТЛК ЕРА?

– Наша бизнес-модель предполагает операционную деятельность исключительно в границах ЕАЭС. По итогам прошлого года объем контейнерных перевозок в Казахстане составил около 1,1 млн ДФЭ (двадцатифутовый эквивалент – условная единица измерения объема контейнерных перевозок). Плюс-минус те же объемы в Беларуси. В сервисах ОТЛК ЕРА перевезли по территориям Казахстана, России и Беларуси 681 тыс. ДФЭ. Поэтому доля по Казахстану и Беларуси достаточно существенная. По России, где годовой объем контейнерных перевозок составил 6,7 млн ДФЭ, мы занимаем около 11% рынка. Если оценивать в целом трейд Китай – Европа – Китай, то доля нашего коридора в 2022 году составила 87%. В некоторые месяцы прошлого года она доходила до 95%. А в I квартале 2023 года приблизилась к 97%.

– С какими сложностями вы сталкиваетесь при транспортировке грузов?

– Сегодня основная проблема, с которой сталкивается железнодорожный транспорт, исходя из своих потребительских и конкурентных преимуществ, это то, что спрос значительно превышает предложение. Грузоотправитель, грузовладелец понял, что это действительно надежно, долгосрочно и конкурентоспособно, поэтому пошел такой серьезный наплыв заявок.

Одновременно видим, какие усилия принимают наши акционеры, например, для расшита узких мест, для увеличения пропускной способности. Если говорить про Казахстан, уже началась укладка вторых путей на участке Достык – Мойынты длиной более 800 км, это существенно повлияет на объем перевозок через Достык. Это, конечно же, развитие терминальной инфраструктуры на погранпереходах Достык и Алтынколь. Казахстан выявил узкие места и инвестирует в расширение пропускной способности железнодорожной сети. То же самое можно сказать про инфраструктуру России и Беларуси, где сегодня также реализуются масштабные инфраструктурные проекты. Особенно важно развиваться синхронно вместе со своими соседями и партнерами по бизнесу. Нельзя рассматривать отдельный участок, где ты достигаешь максимальных скоростей и пропускной способности, как основополагающий для комплексного маршрута. Поэтому интеграция очень важна и при осуществлении текущей деятельности, и при планировании будущих периодов.

– *Насколько ОТЛК ЕРА следит за технологическим развитием бизнес-процессов?*

– Во многих технологических процессах ОТЛК ЕРА выступает пионером. Потом другие участники перевозок начинают работать в том же режиме. Например, это касается объединения поездов. Существует график движения поездов – нитки. По этой нитке можно провезти 50 вагонов, а можно 150. Ранее мы с КТЖ согласовали объединение поездов по направлению из Китая в Европу. То есть из трех делали два или из двух – один. В итоге по одной нитке одновременно может проходить гораздо большее количество вагонов. То же самое касается электронного документооборота. Первые пилотные перевозки с электронной подписью или электронной пломбой тоже проводились в рамках сервиса ОТЛК ЕРА.

На 2023 год запланирован рост. Задача – преодолеть планку в 700 тыс. ДФЭ по итогам года, получить хороший финансовый результат. Есть планы по повышению уровня цифровизации перевозок.

Источник: kapital.kz, 17.05.2023

АО НК «КТЖ» и PSA International создали совместное предприятие (Республика Казахстан)

АО НК «КТЖ» (КТЖ) и один из крупнейших мировых операторов контейнерных портовых терминалов PSA International (PSA) подписали Соглашение о создании совместного предприятия. Документ подписан в г. Астана на площадке Казахстанско-Сингапурского Бизнес-форума с участием Президента Сингапурской Республики.

Работа в партнерстве с транснациональным холдингом направлена на решение одной из важных задач, поставленной Главой государства, – развитие транспортно-транзитного потенциала страны.

Опыт и технологии PSA откроют дополнительные возможности для расширения географии перевозок и интеграции казахстанских транспортных коридоров с крупнейшими мировыми хабами.

Ключевым вектором деятельности совместного предприятия станет содействие развитию Транскаспийского международного транспортного маршрута.

В PSA считают, что объединение соответствующего опыта и ресурсов поможет создать бесшовную и эффективную логистическую сеть, соединяющую страны и континенты, а также позволит КТЖ выйти на новые рынки и зарекомендовать себя в качестве ключевого игрока на глобальной логистической арене.

Справочно:

PSA International (PSA) является ведущим мировым портовым оператором и надежным партнером по цепочке поставок для заинтересованных сторон. Портфель портовых и грузовых решений PSA включает более 60 глубоководных, железнодорожных и внутренних терминалов в 160 точках в 42 странах, включая два ведущих портовых предприятия в Сингапуре и Бельгии, а также дочерние предприятия в области управления цепочками поставок, логистики, морских и цифровых услуг.

Источник: advis.ru, 23.05.2023

Контейнерооборот Балтийского бассейна в апреле 2023 снизился на 8,5%

В апреле 2023 года контейнерооборот портов Балтийского бассейна снизился относительно показателя апреля 2022 года на 8,5%.

Согласно данным аналитического онлайн-сервиса SeaNews ПОРТСТАТ, экспорт сократился на 48,3%, импорт увеличился на 34,7%. В каботаже было

перевалено в 26,9 раза больше, чем годом ранее. Транзита в апреле 2023 года не было.

Доля Балтийского бассейна в общем контейнерообороте всех морских портов России в апреле 2023 года составляла 24,9%.

Груженых контейнеров было обработано на 17,2% больше, чем в апреле 2022 года. Из общего объема груженых 25,7% приходилось на рефконтейнеры, 74,3% – на сухие.

52,2% груженых контейнеров прошло в импорте, 30,1% – в экспорте, 17,7% – в каботаже.

Перевалка порожних контейнеров сократилась на 40,5%.

В апреле 2023 года доля Большого порта Санкт-Петербург в общем контейнерообороте Балтийского бассейна составляла 86%, Калининград обработал 13,996%, на долю Усть-Луги приходилось 0,004%.

Источник: seanews.ru, 18.05.2023

Ж/д перевозки на Транскаспийском маршруте увеличились на 63,7% – КТЖ (Казахстан)

Экспорт казахстанских грузов по ТМТМ вырос в 2,7 раза, сообщает КТСС. С начала года перевозки грузов ж/д транспортом по Транскаспийскому международному транспортному маршруту (ТМТМ) увеличились, сообщает пресс-служба АО КТЖ.

«За январь-март 2023 года перевозки на маршруте ТМТМ увеличились на 63,7% в сравнении с аналогичным периодом прошлого года и составили 433,2 тыс. тонны. В том числе перевезено более 4 тыс. контейнеров в двадцатифутовом эквиваленте (ДФЭ)», – говорится в сообщении.

По данным КТЖ, наибольший рост пришелся на экспорт из Казахстана – в 2,7 раза. Импортные перевозки также выросли на 22%.

«Раскрытие потенциала ТМТМ для АО «НК «КТЖ» и страны в целом является на сегодняшний день одним из главных транспортных векторов. За прошедший год была проделана большая работа, в свете меняющейся геополитической ситуации нагрузка на маршрут значительно возросла», – отметили в компании.

Казахстан, Россия и Туркменистан создадут единую логистику на маршруте Север – Юг.

Совместно с участниками маршрута ежедневно принимаются меры по улучшению инфраструктуры, устранению барьеров, увеличению пропускной

способности коридора и сокращению времени движения грузов, добавили в пресс-службе КТЖ.

«На сегодняшний день из Китая в контейнерах транзитом осуществляются перевозки томатной пасты, химикатов и оборудования в Южную Европу и Турцию, из Казахстана идет погрузка в контейнерах цветных металлов, ферросплавов, чечевицы, зерновых грузов и многое другое», – рассказал руководитель АО «КТЗ Express» Кайрат Утяпов.

В заключение в нацкомпании отметили, что развитию коридора также способствует реализация на маршруте крупных инфраструктурных проектов, включая строительство вторых ж/д путей на участке Достык – Мойынты, контейнерного хаба в порту Актау, обводной ж/д линии станции Алматы.

Источник: advis.ru, 16.05.2023

Контейнеры едут фрахтически нормально

Стоимость перевозки контейнеров из Китая в РФ, как морем, так и по железной дороге упала с начала года на 30-35%, отмечают участники рынка.

Ставки на перевозку контейнеров из Китая в РФ железной дорогой, сокращавшиеся весь прошлый год, резко упали с начала года. По оценкам гендиректора ModernWay Николая Ольшанского, ориентировочный уровень ставок на перевозку 40-футового контейнера из основных китайских портов до Москвы упал с уровня 12-13 тыс. долл. (цена в 2021 году) до 8-9 тыс. долл. (конец 2022 - начало 2023 года). В мае 2023 года тарифы еще снизились и составляют около 6-6,5 тыс. долл. В феврале доставка 40-футового контейнера по маршруту Китай – Москва стоила в районе 10 тыс. долл., а сейчас – 6,5 тыс. долл., говорит Владислав Федоров, директор по логистике «Альфа Транзит». С января, соглашается глава отдела железнодорожных перевозок Stalogistic Алеся Кувекко, ставки снизились в среднем с 9,5-10 тыс. долл. на условиях FOB Шанхай до 6,5-7 тыс. долл. в зависимости от локации и условий отправки. По некоторым направлениям и сервисам снижение составило более 2,5 тыс. долл. с марта, отмечает руководитель направления мультимодальных перевозок FM Logistic Дмитрий Суховерша.

Владислав Федоров отмечает, что схожая ситуация и на море: Начиная с середины февраля ставки продолжают свое поступательное снижение, и если зимой стоимость фрахта на маршруте Китай – Владивосток колебалась в районе 4 тыс. долл., и 6 тыс. долл., за 20- и 40-футовый контейнер соответственно, то сейчас уровень цен ниже почти в два раза: 2,2 тыс. долл., и 3,3 тыс. долл., В связи с появлением большого количества новых сервисов в

направлении портов Северо-Запада и Дальнего Востока, которыми оперируют компании из дружественных стран, поясняет Николай Ольшанский, ставки по этим направлениям падают, а сервис становится более стабильным и регулярным, что приводит к возврату импортных грузов обратно на море.

Дмитрий Суховерша отмечает, что снижение связано с некоторым сокращением общего объема отгрузок после китайского Нового года, а также с запуском новых deep sea сервисов из портов КНР до Санкт-Петербурга и Новороссийска. Однако в этом году продолжительность и уровень падения стоимости перевозок оказались значительно выше, чем в предыдущие пару лет. В первую очередь, это связано с отменой ковидных ограничений в Китае. Назревшие карантинные послабления позволили нормализовать сроки обработки судов в китайских портах и увеличить их оборачиваемость.

По мнению господина Ольшанского, падение ставок является частью общемирового тренда. Ставки по направлению из Китая в Европу в течение прошлого года упали в 9-10 раз, достигнув уровня 2019 года. В 2022 году этот процесс на российском рынке проходил медленнее в сравнении с мировым. В течение года размер ставок Китай – Россия существенно превышал тарифы на европейском направлении. Он ожидает, что возврат ставок к уровням 2020-2021 годов маловероятен, добавляя, что в целом рынок постепенно возвращается к состоянию 2019 года, вновь становясь «рынком покупателя».

В Китае сейчас мало груза, говорит директор по продажам РТСБ-РУС Евгений Барков. Причина тому – экономическая ситуация, покупательная способность падает. Ранее было приобретено большое количество продукции, и сейчас необходимость в пополнении стоков невысока. Сейчас идет существенное снижение ставок, поскольку в целом объем импорта упал. Из-за общей нехватки грузовой базы, рассказывает Алеся Кувеко, стабильный сервис могут предложить, как правило, наиболее крупные железнодорожные станции Китая – Сиань, Чэнду, Чунцин, Цзэньчэн, Сучжоу, Ганьчжоу.

Дмитрий Суховерша прогнозирует, что часть грузов постепенно будет переноситься на deep sea сервисы. «Рост очередей на железнодорожных погранпереходах, на станциях Московского узла, а также в портах Дальнего Востока будет влиять на дальнейшее перераспределение грузовых потоков и, вероятно, приведет к росту тарифов», – отмечает он. Рамази Алиев ожидает, что тренд на снижение ставок прекратится в июне.

Алеся Кувеко прогнозирует, что ставки на контейнерные железнодорожные перевозки как минимум останутся на текущем уровне «либо снизятся еще на 5-10% до конца августа».

Доля перевозок зерновых грузов с дружественными странами составляет более 93%

Более 93% перевозок зерновых грузов осуществляется в рамках сотрудничества с дружественными странами, в основном это касается экспорта, заявил заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Алексей Шило.

Как отметил Шило на Всероссийском зерновом форуме в Сочи, мы сейчас в целом выдерживаем по перевозкам продовольственных зерновых товаров тренд. Работаем в основном с дружественными странами. В основном растут перевозки в экспортном направлении, их объем уже составил более 85%. Это происходит за счет расширения географии, подходам к портам, динамики перевозок по основным направлениям, включая Среднюю Азию. В целом, по словам эксперта, рекордному количеству перевозок по железным дорогам, который в 2023 году составил более 38%, поспособствовал хороший урожай зерна.

Источник: Iprime.ru, 19.05.2023

ОАО «РЖД» работают над расширением провозных мощностей к портам Азово-Черноморского бассейна до 150 млн т

«Российские железные дороги» (РЖД) в перспективе могут увеличить провозные мощности к портам Азово-Черноморского бассейна до 150 млн тонн в год, сообщил заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Алексей Шило, выступая на Всероссийском зерновом форуме в Сочи 19 мая.

Отмечается, что есть абсолютное понимание, что тех провозных мощностей в 125 млн тонн, которые созданы 2 года назад на подходах к Азово-Черноморскому бассейну, уже абсолютно точно мало. Есть программа по развитию производственных мощностей, поэтому планируется выйти на 131 млн тонн. Есть поручение правительства и мы его активно прорабатываем по дальнейшему расширению провозных мощностей уже до 150 млн тонн.

По его словам, проводятся точечные мероприятия по наращиванию провозных мощностей к портам Азово-Черноморского бассейна.

В конце апреля завершилась реконструкция Тихорецкого железнодорожного узла, он дает возможность гибко перераспределять потоки внутри Северо-Кавказской железной дороги, и это позволит более качественно обрабатывать портовую инфраструктуру.

В ближайшие годы на юге будут созданы новые мощности по перевалке зерна. Он привел пример терминала в порту Тамань мощностью 14 млн тонн. Также в ближайшие годы будут созданы резервы перерабатывающих

способностей подъездных путей к действующим портам Азово-Черноморского бассейна в объеме 8,6 млн тонн, в том числе в порту Новороссийск (3 млн тонн).

Источник: interfax.ru, 19.05.2023

FESCO расширяет географию сервиса из Китая в Санкт-Петербург и Калининград индийским портом Мундра

Транспортная группа FESCO расширяет географию собственного прямого сервиса FESCO Baltorient Line (FBOL), связывающего Китай, Санкт-Петербург и Калининград, новым портом судозахода в индийский порт Мундра.

Как сообщили в компании, первый судозаход из Китая в порт Мундра состоялся 21 мая. Далее теплоход компании FESCO отправился в Санкт-Петербург. Транзитное время сервиса составит 25 дней. На первом этапе суда будут отправляться один раз в месяц как в импортном, так и в экспортном направлении. В дальнейшем планируется увеличение регулярности до одного судозахода каждые 2 недели.

Основу грузопотока нового сервиса формируют товары народного потребления, продукция предприятий лесопромышленного и химического комплексов, а также металлургической промышленности.

Сервис FBOL был запущен в марте текущего года. Это первый российский морской сервис между Китаем, Санкт-Петербургом и Калининградом через Суэцкий канал без траншипмента в портах Европы. Маршрут сервиса: Циндао – Шанхай – Нинбо – Яньтянь – Мундра – Санкт-Петербург и в обратном направлении.

Источник: infranews.ru, 23.05.2023

ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ВОКЗАЛЫ. ТРАНСПОРТНО-ПЕРЕСАДОЧНЫЕ УЗЛЫ

Германия: компания REWE обеспечит своих сотрудников проездными билетами Deutschlandticket по льготной стоимости

Группа компаний REWE первой подписала рамочное соглашение с Deutsche Bahn (DB), которое предусматривает предоставление 150 тыс. сотрудникам сферы розничной торговли и туризма возможности приобретения

проездного билета Deutschlandticket на льготных условиях за счет субсидирования со стороны работодателя.

Сотрудникам REWE этот проездной билет теперь доступен по стоимости 34,3 евро, в то время как его полная стоимость составляет 49 евро. Отмечается, что DB в настоящее время находится на стадии переговоров почти с более чем 1 тыс. других компаний на предмет заключения аналогичного соглашения.

Проездной билет Deutschlandticket действителен на всех местных и региональных автобусах и поездах. Исключение составляют поезда ICE, IC и EC, а также частные автобусы.

Источник: railwaygazette.com, 23.05.2023 (англ. яз.)

Промоакция SNCF: 10 000 билетов на поезд проданы по цене 1 евро

Национальное общество железных дорог Франции (SNCF) по случаю первой годовщины запуска поездов локомотивной тяги Ouigo Classique организовало промоакцию по продаже 10 тыс. билетов по цене 1 евро. Данное предложение будет действовать с 7 утра 23 мая 2023 г. в течение одних суток на поездки, которые можно будет совершить на этих поездах с 24 мая по 5 июля 2023 года по двум маршрутам: Париж – Лион и Париж – Нант с 14 остановками.

Продажа билетов и соответствующая информация доступны на сайте OUIGO.com, в мобильном приложении OUIGO или на сайтах www.sncf-connect.com и сотрудничающих с SNCF туристических онлайн-агентств.

Невысокая стоимость билетов на Ouigo Classique объясняется невысокой скоростью движения этих поездов. Из Парижа в Нант поездка длится около 4 ч, а в Лион – примерно 5 ч. Для сравнения, время в пути высокоскоростных поездов TGV на этих же маршрутах составляет около 2 ч. Тем не менее Ouigo Classique уже завоевали популярность – с момента запуска ими перевезено 1,3 млн пассажиров и сейчас рассматривается возможность расширения географии маршрутов таких поездов.

Что касается обычных билетов на поезда Ouigo Classique, то для взрослых их стоимость колеблется от 10 до 30 евро, для детей составляет 5 евро. В январе 2023 г. пассажирский оператор SNCF Voyageurs вынужден был повысить цены на 5% из-за значительного роста эксплуатационных расходов.

Источник: htnewz.com, 22.05.2023 (англ. яз.)

Компания Arriva Group подписала контракт на осуществление пассажирских перевозок в Чехии

Компания Arriva Group, являющаяся дочерним предприятием железных дорог Германии (DB), по итогам тендера получила право подписать контракт стоимостью 82,5 млн евро на выполнение в течение 15 лет пассажирских перевозок в Пльзеньском крае, который занимает западную часть исторической области Богемия.

Начиная с 10 декабря 2023 г. Arriva Group будет эксплуатировать на маршруте Гораждёвице – Пльзень – Пньовани (линия P1 South) 9 двухвагонных электропоездов RegioPanter серии 650, переданных ей нынешним оператором – железными дорогами Чехии (České dráhy, ČD). Эти поезда с пониженным уровнем пола производства компании Škoda Transportation, они оборудованы системами кондиционирования воздуха и информирования пассажиров, зарядными устройствами, а также полностью адаптированы для пассажиров с ограниченной мобильностью. Предусмотрен доступ к сети Интернет. На этапе подготовки к перевозкам компания намерена нанять 40 сотрудников, включая машинистов и проводников.

Ранее, в июне 2020 г., Arriva Group стала основным оператором автобусных перевозок в Пльзеньском крае после заключения контракта сроком на 10 лет, который предусматривал ввод в эксплуатацию 315 новых автобусов.

*Источники: railway-technology.com, 15.05.2023 (англ. яз.)
zdmira, 19.05.2023*

Летом по чешским железным дорогам будет курсировать швейцарский поезд с панорамными окнами

Этим летом в Моравии с начала июня будет курсировать швейцарский поезд с панорамными окнами (рис. 10). Подвижной состав был приобретен у швейцарских федеральных железных дорог в прошлом году.



Рис. 10. Экстерьер и интерьер поезда с панорамными окнами

Сервис официально запустят с 11 июня, он будет курсировать между Греем в Австрии и Премыслем на юго-востоке Польши. В Чешской Республике поезд будет курсировать между Бржецлавом в Южной Моравии и Богумином в Моравско-Силезской области.

Билеты на поездку будут продаваться на интернет сайте Чешских железных дорог. Поездка между чешскими городами Бржецлав и Богумин будет стоить от 421 чешской кроны в салоне I класса. По информации, некоторые вагоны будут оснащены купе II класса.

Уникальные железнодорожные вагоны были приобретены Швейцарскими федеральными железными дорогами в начале 1990-х годов и курсировали по всей Швейцарии и соседним странам на линии Готард Панорама Экспресс.

В вагонах установлены частично панорамные окна, которые доходят до потолка, что позволяет большему количеству света проникать в салон и открывает уникальные возможности для осмотра достопримечательностей.

В Чешской Республике поезда с панорамными окнами будут курсировать на линии ЕС 104, которая отправляется из Бржецлава в 9:10 утра, и на линии ЕС 105, которая возвращается из Богумина в 16:42 днем.

Источник: expats.cz, 21.05.2023 (англ.яз.)

В Польше впервые будет курсировать поезд с панорамными окнами

Компания РКР Intercity сообщила, что приобрела поезд со специальными вагонами Art61 Rapo из Швейцарии с панорамными окнами почти от пола до потолка (рис. 11).



Рис. 11. Экстерьер и интерьер поезда с панорамными окнами

Поезд будет курсировать между австрийским городом Грац и польским городом Перемышль через Вену и Краков и выйдет на маршрут уже 11 июня.

В компании отмечают, что наилучшие виды через панорамные окна будут доступны в вагонах I класса.

Поездка из Кракова в Перемышль поездом будет длиться около 3 ч.

Из Кракова поезд уезжает в 14:04. Билеты в I классе будут стоить 81 злотый, цена за II класс составит 53 злотых.

Источник: railway.supply, 23.05.2023

Пассажиры возвращаются на железные дороги (Великобритания)

По данным Министерства транспорта Великобритании (DfT), в апреле 2023 года зарегистрирован рекордный для постковидного периода среднесуточный пассажиропоток – 98,3%. Этот результат отмечен спустя 14 месяцев после начала ослабления ограничений, связанных с пандемией COVID-19. На протяжении 14 из 30 апрельских дней суточный объем перевозок фиксировали на уровне от 101 до 106% относительно лучших для отрасли показателей 2019/2020 года. И только четыре дня в начале месяца показали результат на уровне менее 90% (88%).

Эти данные свидетельствуют о возвращении британцев на железные дороги, несмотря на массовые забастовки и невысокое качество обслуживания на некоторых направлениях, причем с темпом, опережающим прогнозы. Вместе с тем отмечается изменение транспортных привычек населения. Спрос равномернее распределяется по дням недели и в течение суток.

Источник: zdmira.com, 17.05.2023

В июне Болгарские железные дороги предложат экскурсии на паровозной тяге

Болгарские государственные железные дороги BDZ в июне предложат экскурсии на паровозной тяге по 3 различным маршрутам в стране.

1 июня, в Международный день защиты детей, будут организованы поездки из Софии в Перник и обратно, а также на узкоколейной линии из Септември в Велинград и обратно.

Поезд с паровозом BDZ 01.23, отправится из Софии в 9 утра и прибудет в Перник в 11 утра (рис. 12).



Рис. 12. Паровоз BDZ 01.23

У пассажиров будет чуть больше 3 часов на прогулку по городу, где они смогут посетить концерты и различные развлекательные мероприятия.

Обратно поезд отправится из Перника в 14:25 и прибудет в Софию в 15:20. Стоимость билета на проезд в обоих направлениях София – Перник – София составит 50 левов, включая плацкартное место.

Поездка по узкоколейной линии с паровозом 609.76, отправится со станции Септември в 9.15 утра и прибудет в Велинград в полдень. Пассажиры смогут провести в курортном городе чуть более 2 часов. Поезд будет делать две остановки в направлении Велинграда на станциях Варвара и Долене, чтобы можно было сфотографировать живописные виды. Поезд отправится из Велинграда в 14:25 в Септември, куда прибудет в 16:05.

4 июня состоится еще одна поездка по узкоколейной железной дороге, с тем же маршрутом и тем же расписанием. Стоимость билета на проезд в обоих направлениях Септември – Велинград – Септември составит 68 левов, включая плацкартное место.

3 июня состоится экскурсия из Софии в Копривштицу и обратно. Поезд отправится с Центрального железнодорожного вокзала Софии в 9.00 утра и прибудет на станцию Копривштица в 11.57 утра. От вокзала до города будет предоставлен автобусный транспорт. Поезд отправится из Копривштицы в Софию в 16:40 и прибудет в 19:26.

Стоимость билета на проезд в обоих направлениях София – Копривштица – София составит 76 левов, включая плацкартное место.

Для детей в возрасте до 10 лет стоимость билетов по всем маршрутам составит 50% от полной цены.

Билеты на поезда с паровозной тягой можно будет приобрести в билетных кассах и на железнодорожных стойках на всех вокзалах страны. По словам BDZ, их количество ограничено.

Источник: aa.com.tr, 18.05.2023 (англ. яз.)

По магистрали Китай – Лаос перевезено 13 тысяч пассажиров с пересечением границы

За первый месяц с момента открытия в апреле 2023 года движения трансграничных пассажирских поездов по магистрали, связывающей Куньмин, административный центр китайской провинции Юньнань, со столицей Лаоса Вьентьяном, объем перевозок пассажиров в международном сообщении составил 13,31 тыс. чел. В общей сложности по магистрали за этот период проследовало 30 пар трансграничных пассажирских поездов, пунктуальность движения которых составила 100%.

Через пограничную станцию Мохан в провинции Юньнань в период с 13 апреля по 13 мая 2023 г. прошли 7024 пассажира, направляющихся в Китай, и 6286 пассажиров, следующих в Лаос. Открытие трансграничных перевозок по магистрали Китай – Лаос способствует развитию туристической отрасли в обеих странах. У турникетов и в залах ожидания на станциях установлены многоязычные указатели, ориентированные на туристов из других стран.

Магистраль Китай – Лаос длиной 1035 км эксплуатируется с декабря 2021 г., проект был реализован в рамках инициативы Belt and Road.

Источник: railpage.com.au, 15.05.2023 (англ. яз.)

Поезд «Ласточка» начнет курсировать между Майкопом и аэропортом Сочи с 1 июня

Для улучшения транспортного обслуживания жителей Адыгеи и Краснодарского края с 1 июня назначается поезд № 814 сообщением аэропорт Сочи – Майкоп. На маршруте будут ходить комфортабельные составы «Ласточка». Отмечается, что отправиться в путь новым поездом пассажиры смогут ежедневно, с остановками на станциях Адлер, Хоста, Сочи, Дагомыс, Лоо, Лазаревская, Шепси, Туапсе, Хадыженская и Белореченская.

«Ласточка» аэропорт Сочи – Майкоп станет вторым дневным поездом, который свяжет столицу Адыгеи и Черноморское побережье. Сейчас жители республики могут добраться в Сочи поездом № 834 сообщением Майкоп – Имеретинский курорт.

Продажа проездных документов на поезд № 814 сообщением аэропорт Сочи – Майкоп уже открыта. Информацию о наличии мест и стоимости билетов можно узнать на официальном сайте ОАО «РЖД».

Источник: tass.ru, 22.05.2023

В Петербурге запустили новую железнодорожную ветку с тактовым движением электричек

Движение электричек на одном из самых популярных у петербуржцев направлениях – Петербург – Ораниенбаум перевели в тактовый режим с интервалом движения каждые 15 минут. Это вторая подобная ветка в городе, сообщил губернатор Александр Беглов.

«В прошлом году было открыто тактовое движение между Петербургом и Павловском. Сегодня можно с уверенностью сказать, что проект удался. Было принято решение распространить пилотный проект также на Ораниенбаумское направление. Тактовое движение на этом направлении будет тестироваться в течение летнего периода. Исходя из востребованности, примем решение о дальнейшем развитии этого и других маршрутов», – рассказал Беглов.

Первый тактовый маршрут с интервалом движения каждые 10 минут был открыт на линии между Петербургом и Павловском в декабре 2022 года. Такой режим позволяет сделать пригородные поезда органичной частью системы городского транспорта, объединенной с автобусами, трамваями, троллейбусами и метрополитеном.

Как отметил начальник Октябрьской железной дороги Виктор Голомолзин, в 2023 году благодаря запуску тактового движения по линии Петербург – Ораниенбаум прирост пассажиропотока на этом направлении составит более 13% или 11 млн поездок. По его словам, для организации тактового движения железнодорожники отремонтировали железнодорожные переезды, модернизировали инфраструктуру вокзалов и путей.

Поезда в тактовом режиме будут следовать по рабочим дням в утренние и вечерние пиковые часы по следующему расписанию: отправление со станции Ораниенбаум с 06:30 до 09:00 – каждые 15 минут; отправление с Балтийского вокзала Санкт-Петербурга с 17:00 до 19:30 – каждые 15 минут.

«Сегодня компания «РЖД» занимается развитием тактового движения пригородных и городских электропоездов по всей стране. Оно помогает разгрузить улично-дорожную сеть мегаполисов и в то же время приносит существенный рост пассажиропотока, как, например, в направлении Павловска. Мы видим, что пассажиры выбирают тактовое движение, и администрация Санкт-Петербурга поддерживает нас в наших начинаниях, – отметил заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Дмитрий Пегов.

Источник: tass.ru, 22.05.2023

На Кругобайкальской железной дороге завершается подготовка к летнему сезону

На Кругобайкальской железной дороге завершается подготовка к летнему сезону. В нынешнем году, учитывая прогнозируемый рост пассажиропотока, увеличится количество рейсов туристических поездов, а также их вместимость.

Туристический поезд № 6714 Иркутск-Пассажирский – Слюдянка I – Байкал и его зеркальный маршрут № 6715 в предстоящем сезоне совершит 46 рейсов, на шесть больше, чем в прошлом году. При этом в период пикового спроса составность поезда планируется увеличить с четырех до шести вагонов.

С 1 июня 2023 года на маршруте пригородных поездов № 6801 и № 6802 (поезд «Нерпочка», курсирующий между станциями Слюдянка I и Байкал) будет произведена замена подвижного состава. Новый рельсовый автобус серии РА-2 вмещает 222 посадочных места (в два раза больше предыдущего поезда), а также оборудован биотуалетами.

Частота курсирования поезда «Байкальский экспресс» останется неизменной. В период с июля по август 2023 года комфортабельный туристический состав совершит пять рейсов из Иркутска на историческую магистраль и обратно.

До начала летнего сезона будут завершены работы по текущему содержанию всех станций и остановочных пунктов КБЖД. В рамках капитального ремонта будут обновлены вокзалы станций Слюдянка I и Култук, а также стела «КБЖД», где, в том числе, появятся дополнительные места для отдыха пеших туристов.

На остановочных пунктах Старая Ангасолка, Киркирей и Итальянская стенка будет проведена работа по устройству освещения галерей. Подсветка ограждения пассажирских платформ появится на двух станциях и шести остановочных пунктах КБЖД.

Развитие ожидает интерактивную выставку, размещенную на железнодорожном вокзале станции Слюдянка I. Обновится дизайн и наполнение экспозиции, появятся новые возможности взаимодействия с ее мультимедийными элементами. Также на всех пассажирских платформах КБЖД появится обновленное расписание следования поездов, выполненное в ретро-стиле.

В 2022 году по Кругобайкальской железной дороге было перевезено более 297 тыс. человек, что в 2,5 раза превысило показатели 2021 года.

Стоимость строительства железной дороги от аэропорта Красноярска составит 14 млрд рублей

Предварительная стоимость строительства железной дороги от аэропорта Красноярска до станции Бугач краевого центра составляет 14 млрд рублей. Власти края готовы участвовать в софинансировании проекта, сообщили ТАСС в министерстве транспорта региона.

«В настоящее время материалы технико-экономического обоснования актуализированы и направлены для оценки в ОАО «РЖД». Общая стоимость реализации проекта составляет 14 млрд рублей в прогнозных ценах», – сказал собеседник агентства, добавив, что регион «выразил готовность принять участие в реализации проекта на условиях софинансирования (Красноярский край – 16%, ОАО «РЖД» – 84%)».

Во исполнение поручений президента РФ было подготовлено предварительное технико-экономическое обоснование, которое предполагает строительство 34 км однопутной электрифицированной грузопассажирской железнодорожной ветки. Также в министерстве сообщили, что власти региона запросили дополнительную информацию об организационно-финансовой модели проекта у РЖД.

Проект строительства железнодорожной ветки включен в перечень мероприятий программы комплексного развития транспортной инфраструктуры Красноярской городской агломерации, утвержденной правительством региона.

Президент России Владимир Путин дал поручение правительству России и РЖД изучить возможность строительства железнодорожной ветки от города до аэропорта. В 2018 году ориентировочная стоимость оценивалась в 7,7 млрд рублей.

Источник: fc-union.com, 17.05.2023

ЭКОНОМИКА, УПРАВЛЕНИЕ, ПЛАНИРОВАНИЕ, ТАРИФНАЯ ПОЛИТИКА

Компания Network Rail намерена выделить 50 млрд ф. ст. на развитие железных дорог Англии и Уэльса в период с 2024 по 2029 г. (Великобритания)

Представители британского оператора инфраструктуры Network Rail объявили о выделении на нужды железных дорог Англии и Уэльса

44,1 млрд ф. ст. (50,7 млрд евро) в течение следующего пятилетнего контрольного периода CP 7 (2024-2029 г.). Средства будут направлены на уменьшение влияния изменения климата на инфраструктуру, а также на улучшение качества пассажирских и грузовых перевозок.

«Наши планы на контрольный период CP7 достаточно амбициозны, они направлены на пассажиров и грузоотправителей и отражают все трудности и вызовы, с которыми сталкивается отрасль. Несомненно, впереди нас ждет множество препятствий, и нам придется работать сообща с другими представителями сферы железнодорожного транспорта. Ведь нам необходимо трансформировать отрасль и сформировать сеть железных дорог, рассчитанную на будущее», – заявил генеральный директор Network Rail Эндрю Хейнс.

Источник: railwaypro.com, 22.05.2023 (англ. яз.)

RFI заключила контракты на сумму более 3,7 млрд евро в Южной Италии

Оператор инфраструктуры железных дорог Италии Rete Ferroviaria Italiana (RFI) подписал с консорциумом компаний Webuild, Ghella и Impresa Pizzarotti два контракта общей стоимостью свыше 3,7 млрд евро.

Первый контракт на сумму более 2 млрд евро включает проектирование и строительство участка Баттипалья – Романьяно длиной 35 км в составе высокоскоростной линии Салерно – Реджо-Калабрия. Эта ВСМ, рассчитанная на скорость движения 300 км/ч, формирует часть Скандинавско-Средиземноморского коридора трансъевропейской транспортной сети TEN-T.

Работы включают сооружение тоннелей общей протяженностью 14 км с использованием тоннелепроходческих комплексов, строительство мостовых сооружений суммарной длиной 6 км; еще 5 км тоннелей предстоит проложить открытым способом. В Романьяно планируется обустроить примыкание к линии Баттипалья – Метапонто – Потенца. Ожидается, что в рамках выполнения контракта будет создано более 2000 рабочих мест.

Работы по второму контракту, который оценивается в 1,65 млрд, включают строительство на острове Сицилия участка Леркара – Кальтаниссетта-Ксирби в составе линии Палермо – Катания, которая также входит в Скандинавско-Средиземноморский коридор. С ее вводом в эксплуатацию время в пути между Палермо и Катанией сократится на 60 мин, до 2 ч.

Помимо строительства 47 км пути, планируется еще соорудить более 22 км тоннелей, 11 км мостов, возвести 32 км земляного полотна, а также

реконструировать станцию Валлелунга. Будет создано 1500 рабочих мест, напрямую или опосредованно вовлеченных в выполнение контракта.

Оба контракта финансируются в рамках национальной программы восстановления и устойчивого развития (National Recovery and Resilience Plan).

В начале мая 2023 г. RFI заключил контракт с консорциумом в составе Webuild и Ghella стоимостью 1,2 млрд евро на строительство участка Кальтаниссетта-Ксирби – Нуова Энна длиной 27 км, прилегающего к линии Палермо – Катания.

Источник .railwaypro.com, 16.05.2023 (англ. яз.)

В США профинансируют трехлетнюю программу исследований на железнодорожном транспорте

Федеральная железнодорожная администрация США (FRA) со ссылкой на уведомление о возможности финансирования (Notice of Funding Opportunity, NOFO) объявила о выделении средств на реализацию программы научно-исследовательского и технологического центра компетенций в сфере железнодорожного транспорта. Программа призвана стимулировать совершенствование безопасности, функционирования и экологичности городских, пригородных и дальних скоростных пассажирских перевозок, а также грузового железнодорожного транспорта, включая модернизацию подвижного состава, развитие системы управления движением поездов по радиоканалу Positive Train Control (PTC), инфраструктуры, транспортных коридоров, технологий диагностики и мониторинга, в том числе дистанционных.

Рассчитанная на 3 года программа будет финансироваться FRA из расчета 2,5 млн долл. в год. На 2022 и 2023 финансовые годы средства в размере 5 млн долл. выделены, предоставление 2,5 млн долл. в 2024 финансовом году будет зависеть от наличия соответствующих фондов. Доля федерального бюджета в финансировании программы не может превышать 50%. Остальные средства должны выделять штаты, муниципалитеты и частные инвесторы.

В рамках программы предусмотрено финансирование только одного центра компетенции, который может базироваться на основе одной организации или консорциума компаний. Получателями средств могут быть структуры, имеющие большой опыт проведения фундаментальных и прикладных исследований на железнодорожном транспорте, образовательной деятельности и совершенствования управления персоналом.

Источник: zdmira.com, 16.05.2023

ОРГАНИЗАЦИЯ ТРУДА, КАДРОВАЯ И СОЦИАЛЬНАЯ ПОЛИТИКА

Профсоюз машинистов поездов заявляет, что получил «значительные» предложения по оплате труда в Уэльсе и Шотландии.

Профсоюз машинистов заявил, что получил «значительные» предложения по оплате труда для своих членов в Уэльсе и Шотландии, и сказал, что соглашения «разительно контрастируют» с реакцией консервативного правительства в Вестминстере.

Aslef заявил, что рекомендует своим членам принять предложения от ScotRail и Transport for Wales (TfW).

По словам Аслефа, четырехлетнее предложение TfW составляет 8,9%, задним числом 1 апреля, в результате чего машинисты получают 63 200 фунтов стерлингов, а еще 7,9% в апреле 2024 года, в результате чего заработная плата водителей поднимется до 68 300 фунтов стерлингов.

Еще 4,1% в декабре 2024 года увеличат заработную плату машинистов до 71 000 фунтов стерлингов, которая увеличится в апреле 2025 года за счет инфляции RPI, заявил профсоюз.

Годовое предложение ScotRail составляет 5%, что дает водителям от 55 264 до 58 027 фунтов стерлингов.

Мик Уилан, генеральный секретарь Aslef, сказал: «В зависимости от решения наших членов – и поскольку мы, как профсоюз, являемся очень демократичной организацией, это их решение – мы успешно договорились о значительном повышении заработной платы для наших членов с правительства децентрализованных наций.

«К сожалению, это резко контрастирует с реакцией правительства Вестминстера. 15 железнодорожных компаний, с которыми у нас спор – потому что они не предлагали своим водителям, нашим членам, повышение зарплаты с 2019 года – и правительство консерваторов, которое стоит за ними, похоже, не заинтересованы в получении резолюции, которая будет служить пассажирам. А также предприятия и персонал и поможет вернуть британские железные дороги в нужное русло».

«На TfW мы договорились о сделке по модернизации железной дороги в Уэльсе. Сделка предлагает значительное увеличение зарплаты в случае изменения условий». «Аслеф» организовал серию забастовок в Англии, и его члены снова уйдут в конце этого месяца и в день финала Кубка Англии в июне.

Дэвид Симпсон, директор по предоставлению услуг ScotRail, сказал: «Я рад, что исполнительный комитет Aslef одобрил это выгодное предложение по оплате труда и рекомендовал своим членам проголосовать за его принятие.

«После нескольких недель конструктивных переговоров очень приятно, что водителям будет предоставлено право голоса, и что Аслеф рекомендует коллегам принять это предложение»

Источник: theguardian.com, 17.05.2023 (англ. яз.)

БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ

В США около 20 вагонов сошли с рельсов



Рис. 13. Место происшествия

Около 20 вагонов поезда сошли с рельсов возле железнодорожной станции в Покателло штата Айдахо (рис. 13). Об этом сообщает East Idaho News 17 мая.

Отмечается, что большинство вагонов были пустыми. Сообщений о разливе опасных материалов или травмах не поступало.

На месте происшествия ведутся работы по очистке и начато расследование причин инцидента.

Источник: iz.ru, 18.05.2023

При перевозке по железной дороге было потеряно около 30 т взрывоопасной аммиачной селитры (США)

Около 30 тонн взрывоопасных химикатов пропали при транспортировке железной дорогой I класса Union Pacific (UP).

Химическое вещество, нитрат аммония, само по себе относительно безвредно, но является крайне взрывоопасным в случаях промышленных аварий и применялось при террористических атаках.

По словам официальных лиц, 27,2 тонны нитрата аммония, химического вещества, используемого в качестве удобрения и при изготовлении взрывчатых веществ, в апреле пропало при перевозке по железной дороге из Вайоминга в Калифорнию и до сих пор не найдено.

Компания по производству взрывчатых веществ Dyno Nobel уведомила федеральное правительство о пропаже и заявила, что проводит расследование того, что произошло во время почти двухнедельной транспортировки.

Компания заявила, что вагон с материалом был опечатан, когда он покидал производственную площадку в Шайенне, штат Вайоминг и по прибытию в Солтдейл, штат Калифорния пломбы были целы.

«По первоначальной оценке утечка взрывоопасного материала произошла во время транспортировки через щель внизу вагона», – говорится в заявлении компании.

В отчете, направленном 10 мая в Национальный центр реагирования, федеральный центр экстренной помощи при железнодорожных инцидентах, говорилось, что железнодорожный вагон выехал из Вайоминга 12 апреля и прибыл в Калифорнию почти пустым.

Компания Dyno Nobel заявила, что железнодорожный вагон был перевезен обратно в Вайоминг для дальнейшего расследования.

Пресс-секретарь железной дороги UP Кристен Саут заявила, что проводимое UP расследование находится на «ранней стадии». По её словам, удобрение предназначено для внесения в грунт и быстрого впитывания почвой. Если потеря произошла в результате утечки в железнодорожном вагоне во время транспортировки из пункта отправления в пункт назначения, выброс не должен представлять опасности для здоровья населения или окружающей среды.

Аммиачная селитра используется в основном в качестве удобрения. По данным Министерства внутренней безопасности, он также используется для производства средств первой помощи, таких как холодные компрессы, и в качестве взрывчатого вещества в горнодобывающей промышленности и строительстве.

Само по себе химическое вещество относительно безвредно, но оно может взорваться, если его добавить в источник топлива и подвергнуть воздействию тепла и давления.

В 2013 г. 15 человек погибли и более 260 получили ранения в Уэсте, штат Техас, после взрыва нитрата аммония на заводе по производству удобрений. Федеральные следователи в 2016 г. заявили, что пожар, приведший к взрыву, был устроен намеренно. В августе 2020 г. более 2 тыс. тонн нитрата аммония, хранившихся на складе в порту Бейрута, Ливан, взорвались, в результате чего

погибло более 200 человек, еще 6 тыс. получили ранения и городу был нанесен значительный ущерб.

Источник: nytimes, 21.05.2023 (англ. яз.)

Infrabel провела очистку участка железной дороги во Фландрии от снарядов, оставшихся после Второй мировой войны (Бельгия)

Первый день праздничных выходных, для бельгийского оператора железнодорожной инфраструктуры Infrabel стал одним из знаковых в этом году. Компания наняла фирму, специализирующуюся на обезвреживании боеприпасов: совместными усилиями, было проведено обезвреживание участка железной дороги рядом с Эссеном, провинция Антверпен. Боеприпасы лежали в почве еще со времен Второй мировой войны. В мероприятиях также участвовали представители Эссена и Калмтхоута, включая местную полицию.

Для проведения работ ночью 17 мая было остановлено движение поездов. Специалисты Infrabel извлекли пути и балласт для обнаружения и удаления снарядов. Представители компании описывают работу следующим образом: «При обнаружении амуниции мы начинали следовать заранее построенному плану. Оповещались сотрудники полиции, которые, в свою очередь, оповещали Службу обезвреживания и уничтожения взрывоопасных предметов (Dienst voor Opruiming en Vernietiging van Ontploffingstuigen – DOVO)». Был оцеплен периметр – его площадь зависела от типа найденной амуниции. Всего было найдено 2 целых снаряда и десятков обгоревших. Боеприпасы увезли в безопасную зону и обезвредили.

По завершении саперных работ Infrabel начала заново укладывать путь: «Мы управились до 4 ч утра, перед тем как прошел первый поезд». Дополнительные работы планируются в праздники, приуроченные к Пятидесятнице (с 27 по 30 мая): будет проверена стабильность пути и проведен тщательный осмотр.

Многие задаются вопросом: почему под часто используемой железнодорожной линией до сих пор оставались снаряды? Infrabel на него ответила: «9 сентября 1944 г. немецкий поезд, груженный артиллерийскими снарядами, медленно трогается из бельгийского Капеллена в нидерландский Розендал. Пятью днями ранее силы Союзников освободили Антверпен, однако в северной части Кампина нацисты еще ожесточенно сопротивлялись. В этот день американские истребители-бомбардировщики патрулировали данную область. Внезапно пилоты увидели поезд длиной 300 м рядом со станцией Калмтхоут. Они вошли в пике и обстреляли поезд из пулеметов. Местные

жители спешно скрылись в убежищах. Самолет пролетает над станцией и открывает огонь. Поезд останавливается в районе Вилдerta, и машинист с кочегаром спрыгивают с паровоза. Во время второго захода было зафиксировано прямое попадание – поезд с амуницией взорвался. Из около 32 вагонов целыми остались только 4, остальные выгорели. Перед поездом образовался большой кратер. После освобождения территории Союзниками линия была отремонтирована, но вдоль пути оставалось еще много снарядов. Исходя из этого линию нарекли «снарядовой». К сожалению, во время мероприятий по обезвреживанию в 1946 г. погибли 5 саперов. В Калмтхоуте им поставили мемориал».

При этом в Infrabel отмечают, что снаряды в любом случае не разорвались бы – если не трогать почву: «В прошлом мы уже обновляли этот участок инфраструктуры с использованием крупной путевой машины, при этом замене подверглись только рельсы, земляное полотно практически не трогали».

Тогда почему работы по обезвреживанию снарядов было решено провести именно сейчас? Дело в том, что подходил срок очередной модернизации этого участка и нужно было провести более тщательные работы, которые уже основательно затрагивают земляное полотно.

Источник: railfreight.com, 22.05.2023 (англ. яз.)

В КТЖ выясняют обстоятельства возгорания локомотива в Кызылординской области

В Кызылординской области сгорел новый локомотив, принадлежащий АО «Национальная компания «Қазақстан темір жолы», передает корреспондент МИА «Казинформ».

«16 мая т.г на участке Кызылорда-Жосалы произошло возгорание локомотива грузового поезда. В результате происшествия никто не пострадал. Возгорание оперативно потушено силами районной противопожарной службы», – прокомментировали в пресс-службе КТЖ.

На место происшествия направлен вспомогательный локомотив. Причины возгорания выясняются.

Локомотив был произведен на локомотивосборочном заводе (АО «Локомотив құрастыру зауыты») в Астане, проинформировали в КТЖ.

Источник: inform.kz, 17.05.2023

Поезд наехал на два автомобиля на станции Алматы



Рис. 14. Место происшествия

В соцсетях появились жуткие кадры аварии на охраняемом железнодорожном переезде частного подъездного пути на станции Алматы, передает корреспондент Tengrinews.kz.

Фотографии с места происшествия (рис. 14) опубликовала пользовательница Facebook Ксения Зеленская. По ее словам, на железнодорожном переезде по улице Бурундайская маневровый состав врезался в поток машин, идущих в обе стороны. Согласно публикации, столкновение состава с двумя автомобилями произошло утром 6 мая.

«Шлагбаум был открыт, светофор не был включен, дежурный вышел из своей будки только после наезда на машины. Составитель вагонов спокойно наблюдал, как состав врезается в поток машин. Правоохранительные органы тщательно скрывают данное ДТП (протоколов нет, регистрации данного ДТП тоже нет). Прошло уже 10 дней, и со стороны правоохранительных органов полнейшая тишина, на звонки не отвечают. Делают вид, что никакого ДТП не было», – написала она.

В пресс-службе КТЖ подтвердили инцидент и попросили водителей быть внимательными на железнодорожных переездах.

«6 мая, в 9:42, на станции Алматы, на охраняемом железнодорожном переезде частного подъездного пути, произошло ДТП с участием водителей двух автомобилей. Жертв и пострадавших в результате происшествия нет. Переездная сигнализация работает исправно. Дежурный по переезду – работник частного предприятия», – пояснили в пресс-службе.

Источник: tengrinews.kz, 17.05.2023

Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов

Расширение возможностей инструментов мониторинга состояния

Шведская компания Railway Metrics & Dynamics (RMD) разработала низкоэнергетическое измерительное устройство PMU (Performance Monitoring Unit), первоначально предназначенное для мониторинга состояния и обнаружения дефектов подвижного состава, таких как ползуны. Теперь компания также изучает способы более эффективного мониторинга инфраструктуры.

Источник: Railway Gazette International. – 2023. – № 2. – P. 38-40 (англ. яз.)

РЕСУРСОСБЕРЕЖЕНИЕ. АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ ИСТОЧНИКИ ЭНЕРГОРЕСУРСОВ

Во Франции анонсировано создание гигафабрики по выпуску водородных топливных элементов для транспорта

Серийное производство топливных элементов мощностью 300 кВт планирует в 2024 году начать компания Inocel на площадке в более 15 тыс. м² в Бельфоре. К 2030 году компания намерена довести выпуск топливных элементов до 30 тыс. единиц в год, штат – до 700 человек. Также мощностной ряд планируется расширить до 500 кВт.

Проект получил господдержку в 8 млн евро. В конце 2022 года образец продукции был представлен в составе силовой установки для морского судна.

Завод станет частью кластера по внедрению водородных технологий. В числе его участников – Alstom, у которой в Бельфоре действует локомотивостроительное производство. В прошлом году Alstom анонсировала создание водородного бустера для магистральных локомотивов. На данный момент в серийном водородном поезде от Alstom – Coradia iLint – применяются топливные элементы канадской Hydrogenics (входит в Cummins) мощностью 200 кВт.

Источник: m.website, 17.05.2023

Автономные вагоны на батареях будут развернуты в Мичигане (США)

Компания Intramotев получила финансирование на первое коммерческое

использование своей концепции TugVolt для автономного аккумуляторного вагона.

Управление мобильности и электрификации штата Мичиган выделило грант в размере 200 тыс. долларов для развертывания проекта на горнодобывающей площадке на Верхнем полуострове штата в конце 2023 г.

«Используя самые передовые аккумуляторно-электрические технологии и другие запатентованные инструменты, мы стремимся применить наши технологии в грузовой логистике», – сказал 11 мая соучредитель и генеральный директор Intramotev Тимоти Лукини.

Компания разрабатывает автономные транспортные средства, которые, как она предполагает, могут использоваться для перевозки обычных вагонов с автоматическими или дистанционно управляемыми маневрами по прибытии.

Ожидается, что первые вагоны появятся на внутренних маршрутах между шахтами и перерабатывающими предприятиями, а также на промышленных площадках и в портах. Затем компания надеется увидеть развертывание их на магистральных железнодорожных сетях.

«Мы предвидим будущее, в котором грузы смогут перемещаться сами, не дожидаясь локомотива, что сделает систему более эффективной и безвредной для окружающей среды», – отметил Т.Лукини.

Источник: railway.supply, 23.05.2023