



МОНИТОРИНГ

ЦНТИБ ОАО «РЖД»

**ОСНОВНЫЕ СОБЫТИЯ В ОБЛАСТИ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА**

№21/ИЮНЬ 2023

СОДЕРЖАНИЕ

ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА. ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ, РЕФОРМИРОВАНИЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ	6
Правительство утвердило Концепцию технологического развития до 2030 года.....	6
Минэнерго РФ работает над методикой планирования отгрузок хакасского угля по аналогии с Кузбассом	7
Минпромторг России прорабатывает внедрение балльной оценки локализации тепловозных дизелей	7
РЖД предложили обезличивать парк полувагонов и платформ для вывоза контейнеров с Дальнего Востока	8
Путин назвал в целом успешным опыт бессрочных облигаций РЖД.....	11
Правительство Великобритании объявляет о пакете финансирования железных дорог в Манчестере.....	11
Франция отказывается от местных авиаперелетов в пользу железных дорог	12
План Франции по модернизации испанского железнодорожного пограничного перехода вызывает «беспокойство».....	12
Председатель Совета по безопасности на наземном транспорте раскритиковал железные дороги I класса за сокращение работников и озвучил меры, которые могут поспособствовать укреплению позиций железнодорожных грузоперевозок (США).....	13
Не все в правительстве Италии против китайского «Пояса и пути»	15
Ирак, Иран и Сирию свяжет региональная железная дорога	16
Ряд западноафриканских стран договорились о создании международной железнодорожной сети	17
Иран и Ирак продолжают строительство железной дороги Шаламче-Басра.....	17
ЭКОНОМИКА, УПРАВЛЕНИЕ, ПЛАНИРОВАНИЕ, ТАРИФНАЯ ПОЛИТИКА.....	18
Network Rail опубликовала пятилетний бизнес-план на 2024-2029 годы (Великобритания).....	18
США рассматривают возможность инвестирования 250 млн долл. в железнодорожное сообщение Конго – Ангола	19
Кения возобновит переговоры с Китаем о финансировании железной дороги до границы с Угандой.....	19
Железные дороги Латвии, Литвы и Эстонии отчитываются по глубоким убыткам.....	20
Инвестиционную программу РЖД планируют определить в III квартале 2023 года	23
Ставки на жд упали, но вырастут снова.....	24
Объем контейнерных перевозок в 2023 году может составить рекордные 7 млн ДФЭ	25
На саммите ВЕЭС Путин передал Токаеву записку о тарифах на перевозки.....	25
ФАС уравнивает тарифы на перевозку стали для контейнеров-платформ и спецконтейнеров	26
ВОСТОЧНЫЙ ПОЛИГОН. СТРОИТЕЛЬСТВО И ИНВЕСТИЦИИ.....	27

Провозная способность Восточного полигона должна превысить 170 млн тонн в 2023 году – вице-премьер РФ Марат Хуснуллин	27
О реконструкции пунктов пропуска на границу в Приморье.....	28
На границе с Китаем запустили ключевой логистический комплекс «Кани-Курган».....	29
БАМу объявлен аванс	31
Восточному полигону не хватает вагоноремонтных мощностей.....	32
Временные правила перевозок на Восточном полигоне продлят до конца года.....	33
ТРАНСПОРТНЫЙ КОРИДОР «СЕВЕР – ЮГ». СТРОИТЕЛЬСТВО, РАЗВИТИЕ И ИНВЕСТИЦИИ	35
Президент Казахстана предложил развивать МТК «Север – Юг» в сопряжении с транскаспийским маршрутом	35
РФ и Иран определяют компании для стройки железной дороги «Север – Юг» в Иране, и те подпишут генконтракт	36
Белоруссия проработала схемы доставки своего экспорта с использованием МТК «Север – Юг»	37
ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ИНТЕРМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ГРУЗОВАЯ И КОММЕРЧЕСКАЯ РАБОТА	38
Только треть грузов через Австрийские Альпы перевозят по железным дорогам	38
Metrans запускает новые международные грузовые маршруты (Германия).....	39
Объем грузовых железнодорожных перевозок в США сократился на 5,6%	39
Угледобывающая компания NTEC просит вмешаться федеральное ведомство в спор с железной дорогой I класса BNSF, затрагивающий качество грузовых перевозок (США).....	40
Ипраса удвоит железнодорожные перевозки этанола в Бразилии.....	41
UTLC ERA наблюдается дальнейшее падение объемов перевозок по Новому Шелковому пути через Россию.....	42
Грузовой поезд планируют запустить из Башкирии в Китай до конца 2023 года.....	43
РЖД перевезли первый миллион тонн грузов по мосту в Китай	44
Свердловская железная дорога открыла площадку для отправки грузов на севере региона	45
«Трансконтейнер» увеличил перевозки в Азию, заместив выбывшие объемы.....	45
«РЖД Логистика» наращивает объемы перевозок автокомплектующих из Китая в Россию	46
Москва и Пхеньян возобновили поставки товаров по железной дороге на «доковидном» уровне.....	47
ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ВОКЗАЛЫ. ТРАНСПОРТНО-ПЕРЕСАДОЧНЫЕ УЗЛЫ	47
Германия: Deutsche Bahn запустила сервис по аренде складных велосипедов	47
Leo Express нацелен на рост рыночной доли к 2030 году	48
В ОАЭ запустят пассажирский поезд класса люкс.....	49

Великобритания: завершена реализация проекта модернизации железнодорожной станции Малден-Мэнор	50
ФПК запустила первый двухэтажный поезд из региона России на Черноморское побережье.....	51
Калининградская железная дорога с 1 июня ставит дополнительные поезда на морские курорты	51
ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ	52
Первые самоходные грузовые вагоны поступят в эксплуатацию в 2023 году	52
TX Logistik продолжает наращивать парк вагонов-платформ сочлененного типа	53
В Дании объявлен крупнейший в мире тендер на поставку беспилотных электропоездов	54
На линии Лобиту – Бенгела начата эксплуатация дизель-поездов постройки CRRC.....	54
Wascosa представила второе поколение платформ FFS.....	55
Alstom приступила к опытной эксплуатации новой тяговой системы на поезде метро CRRC в Китае	56
Полностью российский поезд следующего поколения со скоростью до 400 км/ч будет готов в 2027 году	56
Открыт Балтийский вагоноремонтный завод «Новотранса».....	57
Компания «ТМХ Электротех» завершила испытания нового асинхронного тягового электродвигателя.....	58
ПГК освоила выпуск новых колесных пар в Алтайском крае.....	58
«Трансмашхолдинг» раскрыл подробности о создании поезда push-pull	59
В Пермском Политехе разработали приложение для автоматизации учета и анализа износа колесных пар локомотивов	59
Применение алюминия в грузовом вагоне удорожает его стоимость на 20%.....	60
Инновационный подшипник способен разрушить всю систему.....	60
Новости закупок и поставок подвижного состава: ОВК, РВРЗ, РЖД, Innofreight, Tatravagonka, Stadler.....	62
Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов	63
Новая версия программы для тормозных расчетов TrainBraC	63
Аналитическое исследование влияния трения на неустойчивые колебания токоприемника (Япония)	64
Ослабление волн микросжатия с помощью оптимизации носовой части поезда на основе линейной акустической теории (Япония).....	64
БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ	65
Затопление железнодорожных линий близ Болоньи обошлось RFI в 90 млн евро (Италия).....	65
Network Rail усиливает защиту от экстремальных погодных условий	66
Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов	66

Система предупреждения столкновений Bosch значительно снижает количество несчастных случаев.....	66
Новая технология фрезерования рельсов в Японии	67
Renfe планирует использовать дроны для защиты от диверсий и граффити (Испания)	67
ОРГАНИЗАЦИЯ ТРУДА, КАДРОВАЯ И СОЦИАЛЬНАЯ ПОЛИТИКА.....	67
Железную дорогу помогут тянуть студенты: стройотряды направят на БАМ и Транссиб 2,5 тысячи человек	67
РЖД и «Аэрофлот» предоставят скидки участникам проекта «Менделеевская карта»	69
ЦИФРОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ.....	70
Network Rail объявляет о последних работах по цифровой сигнализации на восточном побережье.....	70
Великобритания: правительство настаивает на отключении поездов от сети Wi-Fi	71
В ЕАЭС продолжается внедрение механизма отслеживания перевозок с использованием навигационных пломб.....	71
В РФ, Киргизии и Казахстане начнут работать навигационные пломбы для железнодорожных и автоперевозок.....	72
В России заработал международный сервис для лизинговых сделок и контейнерного управления	73
В Центре инновационного развития СТМ завершён реинжиниринг.....	73
Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов	74
Исследования с использованием корреляции цифровых изображений в Техническом университете Мюнхена.....	74
РЕСУРСОСБЕРЕЖЕНИЕ. АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ ИСТОЧНИКИ ЭНЕРГОРЕСУРСОВ	74
Амбиции ЕС в отношении альтернативных видов топлива на железнодорожном транспорте могли бы быть выше	74
Комитет TRAN Европарламента одобрил новый проект регламента по инфраструктуре для альтернативной энергетики. В него включили положения о железнодорожном транспорте.....	76
Alstom планирует провести испытания водородного поезда Coradia iLint в Саудовской Аравии.....	77
В Италии сертифицирована автомотриса с тягой от сжиженного биометана	78
Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов	79
Проектирование системы управления энергопотреблением моторвагонного поезда с батареями топливных элементов.....	79
Водородное топливо как вариант для климатически нейтрального железнодорожного сообщения	79

ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА. ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ, РЕФОРМИРОВАНИЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

Правительство утвердило Концепцию технологического развития до 2030 года

Главная задача концепции – обеспечить достижение технологического суверенитета, внедряя результаты отечественных исследований и разработок. «Очень важно добиться того, чтобы новаторство позволяло предприятиям опережать конкурентов, ну и также сформировать инновационную модель экономического роста страны», – сказал Михаил Мишустин.

Документ разработан под руководством первого вице-преьера Андрея Белоусова по поручению Президента.

Концепция позволит:

- сформировать собственную научную, кадровую и технологическую базу критических и сквозных технологий;
- создать условия для высокоинтенсивной инновационной активности корпораций и предпринимателей, которые будут работать в комфортной регуляторной среде;
- к 2030 году обеспечить производство высокотехнологичной продукции.

Отдельное внимание в документе уделено поддержке:

- научных исследований;
- высшего и профессионального образования, включая передовые инженерные школы;
- производству, в том числе через государственные закупки и льготное кредитование.

Кроме того, утвержден перечень мегапроектов, направленных на разработку и производство приоритетной высокотехнологичной продукции. В 2023-2024 годах планируется реализовать не менее 10 крупных промышленных проектов с общим объемом инвестиций свыше 100 млрд рублей.

В списке проекты, связанные:

- с локализацией на территории России производства необходимых лекарств, медицинских изделий и оборудования;
- выпуском критически важной химической продукции, приоритетной станкоинструментальной, электронной и радиоэлектронной продукции, судов и судового оборудования, воздушных судов;
- развитием беспилотных авиационных систем и производством сжиженного природного газа на основе отечественного оборудования.

В ближайшее время список таких проектов может быть расширен за счет платформ для промышленного птицеводства, а также строительного и дорожного комплексов.

Источник: rollingstockworld.ru, 26.05.2023

Минэнерго РФ работает над методикой планирования отгрузок хакасского угля по аналогии с Кузбассом

Минэнерго РФ, правительство Хакасии и ОАО «РЖД» разрабатывают методику планирования отгрузок добываемого в республике угля на экспорт.

Вопрос вывоза угля на восток страны обсуждался на встрече замминистра Сергея Мочальникова с главой Хакасии Валентином Коноваловым.

Основу методики для Республики Хакасия составляет разработанная Минэнерго методика вывоза угля из Кемеровской области, которая себя отлично зарекомендовала. Действующие временные правила ОАО «РЖД» по вывозу из Кузбасса основаны именно на этой методике. Сейчас ведется доработка документа и согласование с угольными компаниями и правительством региона.

Как сообщалось, летом 2021 года Коновалов отмечал, что угледобывающие компании, работающие в республике, столкнулись с проблемой вывоза угля железнодорожным транспортом в восточном направлении. Власти региона тогда заявили о необходимости более справедливого доступа к железнодорожной инфраструктуре Восточного полигона и попросили создать «равнозначные условия» (в сравнении с другими субъектами РФ) для вывоза угля из Хакасии.

Сообщалось также, что власти другого региона РФ, Иркутской области, также высказывали недовольство существующей схемой вывоза экспортного сырья. В апреле текущего года иркутский губернатор Игорь Кобзев предложил пересмотреть установленные с 2020 года ограничения на отгрузку угля в восточном направлении, так как они нарушают сложившийся в регионе баланс добычи твердого топлива.

Источник: interfax.ru, 26.05.2023

Минпромторг России прорабатывает внедрение балльной оценки локализации тепловозных дизелей

Ведомство подготовило соответствующий проект постановления

Правительства России, охватывающий оценку локализации дизелей мощностью свыше 900 кВт как для тепловозов, так и для применения в судостроении и промышленности. Окончание общественного обсуждения документа на regulation.gov.ru назначено на 5 июня текущего года.

Значительное внимание в предлагаемой системе оценки уделено компонентной базе. Так, баллы предлагается начислять за более, чем 35 позиций, а наибольшее количество баллов будет даваться за использование российских блоков цилиндров (90 баллов из 1000 возможных) и коленчатых валов (75). Также предусмотрено раздельное начисление баллов за компоненты турбокомпрессора (суммарно – 50 баллов): ротор, детали корпуса и подшипники.

Предполагается, что требование по необходимому количеству баллов для получения господдержки будет повышаться с каждым годом: с не менее 500 баллов до конца 2024 года к не менее 850 баллам начиная с 2030-го.

К тому же производитель должен иметь Фправа на конструкторскую и техническую документацию, позволяющую модернизировать и развивать силовые установки, иметь сервисный центр и проводить испытания на территории ЕАЭС.

Сейчас идет активная работа по переходу на производство дизелей по полному циклу в России. В конце прошлого года в Минпромторге сообщали, что совместно с «Трансмашхолдингом» (ТМХ) и «Синара – Транспортные Машины» была сформирована инвестпрограмма «Железнодорожное машиностроение и компоненты», в которой значительное внимание уделено дизелестроению. Так, Коломенский завод (входит в ТМХ) планирует в 2023-2027 годах направить более 26 млрд руб. на создание новых компонентных производств, модернизацию инфраструктуры и разработку новых модификаций двигателей. В то же время производство самых ценных по баллам блоков цилиндров наращивает «Петрозаводскмаш».

Источник: morvesti.ru, 23.05.2023

РЖД предложили обезличивать парк полувагонов и платформ для вывоза контейнеров с Дальнего Востока

Необходимость впервые применить в России технологию «обезличенного парка» для управления контейнерными перевозками в РЖД обосновывают поставленной руководством страны задачей довести объемы вывоза импортных контейнеров с Дальнего Востока до 6,5 тыс. TEU в сутки

Для того, чтобы вывозить в среднем 6,5 тыс. TEU в сутки импортных

контейнеров из портов Дальнего Востока, в РЖД разработали план организации 47 ежедневных контейнерных поездов, больше половины из которых (25 поездов) будут состоять из полувагонов, остальные 22 поезда – из фитинговых платформ. Одно из принципиальных условий для достижения цели – разрешить РЖД управлять вагонами операторов по «технологии обезличенного парка». Об этом рассказал заместитель начальника Центральной дирекции управления движением – начальник Управления движения РЖД Анатолий Кужель, выступая на конференции «Рынок контейнерных перевозок промышленных грузов» в Москве.

Он подчеркнул, что «обезличиваться» вагоны будут «не юридически, а технически». «Обезличенный полувагон – это полувагон собственника, который удобнее всего подать на ту станцию, где он находится. Допустим, во Владивостоке есть полувагон какого-то собственника, и его удобнее всего подать в порт для погрузки контейнеров именно во Владивостоке. А сейчас многие собственники, допустим из Владивостока, адресуют вагоны в Находку и создаются лишние перевозки порожних полувагонов», – пояснил принцип работы механизма Анатолий Кужель. Ранее подобная технология применялась в России только в отношении полувагонов, прежде всего, для организации вывоза угля из Кузбасса на Дальний Восток.

Между тем, из его презентации следует, что внедрение «технологии обезличенного парка» на Дальневосточной железной дороге (ДВЖД) предполагается ввести не только для полувагонов, но и для фитинговых платформ, принадлежащих частным операторам. «Обезличенные» полувагоны будут подаваться под погрузку контейнеров на специализированный путь на станции Находка, а на станции Гродеково будет создан аналогичный путь для формирования поездов из фитинговых платформ «под погрузку контейнеров, прибывших из Китая для последующего распределения по направлениям», говорится в документе. О том, куда и каким маршрутом будут направляться фитинговые платформы операторов с импортными контейнерами в презентации главы Управления движением РЖД ничего не сказано, но для поездов из контейнеров в полувагонах определен четкий перечень станций погрузки, выгрузки и их перегрузки на фитинговые платформы в центральной части России.

Так, для формирования контейнерных поездов из полувагонов РЖД определило 18 станций на ДВЖД, рассказал Анатолий Кужель. «Наибольший объём погрузки запланирован на станциях в Находке и Владивостоке, суммарно это до 20 поездов в сутки», – отметил он. В его презентации указано, что 15 из этих поездов РЖД будет отправлять на станции в Сибири и на Урале (в общей сложности 20 станций), где контейнеры будут перегружаться из полувагонов на фитинговые платформы, а затем двигаться дальше по назначению по железной

дороге.

В частности, на Свердловскую железную дорогу с Дальнего Востока будет ежесуточно приезжать 7 контейнерных поездов в полувагонах, «в основном на станции Аппаратная, Войковская и Блочная», на станциях Западно-Сибирской и Красноярской железных дорог из полувагонов на платформы будут перегружаться еще 6 контейнерных составов в сутки. «Исходя из текущих возможностей железнодорожных станций предполагается перегруз также на Горьковской и даже Московской и Октябрьской железных дорогах», – добавил Анатолий Кужель.

Еще 10 ежедневных поездов, состоящих из полувагонов с импортными контейнерами, планируется направлять по Транссибу напрямую до станций выгрузки в Центральном и Северо-Западном федеральных округах, для чего РЖД определило 7 станций. Например, в Москве это будет единственная станция – Кунцево-2, куда будет ежедневно приходиться 4 состава, а в Ленинградской области по одному контейнерному составу в сутки будут приходиться на станции Автово, Шушары и Лужская, следует из презентации Анатолия Кужеля.

Между тем, возможность ежесуточного объема вывоза импортных контейнеров в объеме 6,5 тыс. TEU «рассмотрена на перспективу», точные сроки выхода Транссиба на такую мощность в РЖД не озвучивают. Кроме разработки «технологии обезличенного парка» для полувагонов и фитинговых платформ, согласно плану мероприятий по развитию ДВЖД, представленному Анатолием Кужелем на конференции, на ключевых станциях дальневосточного полигона необходимо провести серьезную модернизацию инфраструктуры.

В частности, в нем запланировано строительство второго приемо-отправочного пути на станции Артем-Приморский-1 и удлинение четырех путей на станции Артем-Приморский-3, восстановление четырех путей на станции Угловая и создание там сортировочной контейнерной площадки, реконструкция путевого хозяйства и замена кранового оборудования на станциях Первая Речка и Хабаровск-2. Кроме того, планируется закупить дополнительно три маневровых локомотива (по одному для станций Уссурийск, Находка и Хабаровск-2) и увеличить численность персонала приемосдатчиков на пяти железнодорожных станциях ДВЖД.

До конца текущего года у РЖД задачи скромнее. «Руководством компании перед нами поставлена задача по обеспечению перевозки 4,5 тыс. TEU ежесуточно с Дальневосточной железной дороги на запад, – напомнил Анатолий Кужель. – Это предусматривает отправление не менее 11 контейнерных поездов в полувагонах с дальнейшей перегрузкой внутри страны». Он добавил, что наиболее рационально обеспечивается перегруз на Западно-Сибирской и Свердловской железных дорогах «с учётом возврата

порожних полувагонов под погрузку угля», а в целом по сети использование полувагонов для контейнерных перевозок благотворно сказалось на управлении движением. «Это позволило максимизировать вывоз грузов и исключить заадресовку фитинговых платформ через лимитирующие направления», – подытожил начальник Управления движения РЖД.

Как ранее писал InaFraNews, в январе текущего года министр транспорта РФ Виталий Савельев на встрече с Президентом России Владимиром Путиным обещал к середине апреля совместно с РЖД и бизнес-сообществом разработать программу мер, позволяющих вывозить с Дальнего Востока до 6,5 тыс. TEU в сутки импортных контейнеров, пришедших в Россию через морские порты. На тот момент РЖД заявляли о возможности обеспечивать ежесуточный вывоз 4,1 тыс. TEU и намерении довести этот показатель к концу года до 4,5 тыс. TEU в сутки.

Источник: infranews.ru, 25.05.2023

Путин назвал в целом успешным опыт бессрочных облигаций РЖД

Опыт бессрочных облигаций РЖД в целом можно считать успешным, поэтому его следует тиражировать. Об этом заявил президент РФ Владимир Путин на встрече с «Деловой Россией» 26 мая.

Глава ЦБ РФ Эльвира Набиуллина рассказала об опыте выпуска бессрочных облигаций РЖД. Глава государства в ответ заметил: «В целом опыт успешный».

«Его нужно тиражировать», – добавил он.

Источник: tass.ru, 26.05.2023

Правительство Великобритании объявляет о пакете финансирования железных дорог в Манчестере

Инвестиции будут включать в себя третью платформу на станции Salford Crescent, а также общее улучшение состояния путей в этом районе.

Железнодорожная инфраструктура в Манчестере и на севере Англии получит заметный импульс благодаря пакету государственного финансирования в размере 72 млн фунтов стерлингов, объявленному министром железных дорог Великобритании.

Хью Мерриман сделал объявление 25 мая на вокзале Виктория в Манчестере, сообщив, что проекты будут включать третью платформу на

станции Солфорд-Кресент и дополнительные точки входа и выхода для вокзала Виктории.

Мерриман сказал: «Эти новые инвестиции помогут сделать железнодорожные перевозки более надежными для жителей Манчестера и за его пределами, что станет еще одной вехой в десятилетии усовершенствования железных дорог в регионе».

Источник: railway-technology.com, 25.05.2023 (англ. яз.)

Франция отказывается от местных авиаперелетов в пользу железных дорог

Во Франции с 23 мая 2023 г. начал действовать запрет на местные авиаперелеты, если поездом можно добраться до места назначения быстрее, чем за 2,5 ч. Инициатива властей страны получила одобрение Еврокомиссии. Сюда входят такие маршруты, как Париж – Нант, Лион – Бордо и Марсель – Тулуза.

Прекращены авиаперелеты между парижским аэропортом Орли и Нантом, Бордо и Лионом – городами, имеющими доступ к сети высокоскоростных линий Франции. Запрет касается также полетов частными самолетами, но не охватывает стыковочные авиарейсы.

Пока слишком рано говорить о том, какое влияние запрет окажет на авиаперелеты во Франции. Однако это, вероятно, приведет к увеличению числа пассажиров, пользующихся железной дорогой. Запрет на полеты на короткие расстояния является частью более широких усилий Франции по сокращению выбросов углекислого газа. Правительство также поставило цель достичь чистого нулевого уровня выбросов к 2050 году. Это окажет серьезное влияние на авиационную отрасль и вынудит авиакомпании искать способы сокращения своих выбросов.

Источник: aviationsourcenews.com, 24.05.2023 (англ. яз.)

План Франции по модернизации испанского железнодорожного пограничного перехода вызывает «беспокойство»

Будущее модернизации железнодорожного пограничного перехода между Францией и Испанией в Атлантическом коридоре TEN-T по-прежнему неясно, и опасения усиливаются. Карло Сакки, исполнительный директор сообщества,

ответственный за коридор, изложил свои опасения перед Комитетом Европейского парламента по транспорту.

Франция может отложить проект модернизации участка, соединяющего Дакс с так называемым Баскским шоссе Y, до 2042 г., но Сакки и Европейская комиссия считают, что было бы осуществимо и выгодно завершить его к 2030 г. Как упоминало испанское информационное агентство EuropaPress, Сакки весьма критически относится к планам Франции сосредоточиться на развитии железнодорожного участка в Тулузе вместо предложенного выше.

Последует ли французское правительство примеру своего консультативного органа?

Предложение сосредоточиться на проектах национального значения, а не более европейского масштаба было выдвинуто Советом по ориентации инфраструктуры (COI). COI – французский консультативный орган при Министерстве транспорта, который опубликовал документ с перечнем того, что он считает наиболее актуальными инвестициями для железнодорожной инфраструктуры страны. Окончательное решение будет принято французским правительством в июне.

Пограничный переход по Атлантическому коридору – не единственный международный проект, который, по мнению COI, реализацию которого пока следует отложить. Согласно отчету COI, французский участок железной дороги, соединяющий По с Сарагоцей, также не должен быть приоритетным. Документ вызвал споры также по поводу подъездных путей к туннелю Лион – Турин. По мнению Совета, линия Дижон – Модан должна быть приоритетной по сравнению с подъездными путями в Лионе.

Источник: railtech.com, 30.05.2023 (англ. яз.)

Председатель Совета по безопасности на наземном транспорте раскритиковал железные дороги I класса за сокращение работников и озвучил меры, которые могут поспособствовать укреплению позиций железнодорожных грузоперевозок (США)

Железные дороги I класса должны увеличить число сотрудников, что приведет не только к увеличению качества перевозок, но и укрепит экономику США, говорит председатель Совета безопасности на наземном транспорте (STB) Марти Оберман.

«Почему мы в STB, или, по крайней мере, я, продолжаем уделять внимание трудоустройству на железнодорожном транспорте? Потому что, как мы все знаем, от железных дорог зависит около 40% экономики нашей страны.

Железные дороги постоянно об этом мне напоминают, равно как и я – им, – заявил Оберман. – Мы не можем иметь бурно развивающуюся экономику, если не сможем эффективно конкурировать на мировом рынке. А для этого железные дороги должны взять перед собой обязательства выполнять условия всех контрактов на грузоперевозки, чьи условия являются адекватными (обязательства типа *common carrier obligation*)».

Для этого, по словам Обермана, необходимо в том числе увеличивать число работников. Он привел следующие данные: 4 железные дороги I класса в США содержат совокупный штат около 107 тыс. работников, что на 25% ниже показателя до пандемии COVID-19. Многие связывают это снижение с политикой повышения эффективности и рентабельности работы под названием *Precision Scheduled Railroading*.

В STB отмечают, что показатель занятости на железнодорожном транспорте «движется в правильном направлении» – по мере возвращения спроса на железнодорожные перевозки до допандемийного уровня, а также в результате работы STB по обеспечению соблюдения железными дорогами ряда регламентов. Однако динамика найма на востоке и западе страны кардинально отличается: так, восточные CSX и Norfolk Southern увеличили число активных работников локомотивных бригад на 9 и 9,5% соответственно, в то время как у западных BNSF и Union Pacific этот показатель составил 2 и 1%.

При этом Оберман отмечает, что в авиации также были массовые сокращения работников во время пандемии, но, в то же время, в период восстановительного роста компании в этой отрасли наняли более 117 тыс. человек.

«Когда же будут усвоены уроки последних нескольких лет? – продолжает Оберман. – Сосредоточив внимание на нехватке числа работников локомотивных бригад, я не хочу упускать из виду проблемы, вызванные кадровым голодом в других рабочих сферах. Грузоотправители регулярно жалуются, что не могут найти менеджера по продажам или специалиста по работе с клиентами. И, разумеется, все мы слышали о нехватке работников, необходимых для контроля безопасности в грузовых дворах».

По словам Обермана, железнодорожные перевозки по-прежнему вызывают «наибольшую озабоченность» у STB и до сих пор составляют большую часть работы данного ведомства. Он сослался на ухудшение условий железнодорожного сообщения в 2022 г., в результате чего ведомству STB пришлось провести специальное двухдневное слушание. На нем было решено отдать приоритет повышению конкурентоспособности на железнодорожном транспорте методом *reciprocal/competitive switching* – когда грузоотправитель, имеющий доступ только к инфраструктуре железной дороги А (которая также

является и перевозчиком), может, благодаря внедрению комплексной регулятивной базы, воспользоваться услугами другой железной дороги-конкурента В. В результате железная дорога В сможет перевезти груз клиента по инфраструктуре железной дороги А по конкурентной цене и без дополнительных издержек, связанных с монополизацией железной дорогой того или иного маршрута.

Тем временем Оберман выделил три области для развития железных дорог. Так, нужно увеличивать пропускную способность не только для конкуренции железных дорог друг с другом, но и с другими видами транспорта.

Также нужно увеличить объемы перевозок, что позволит значительно оторваться от автомобильного транспорта в части снижения выбросов углекислого газа.

Затем, необходимо совершенствовать качество перевозочного процесса, привлекая новых клиентов и стимулируя сотрудничество с текущими.

Оберман приветствует некоторые решения железных дорог I класса. Так, он отметил усилия CSX по урегулированию проблем взаимодействия с работниками, обещания Norfolk Southern и Canadian National не увольнять сотрудников, а также новый коллективный договор Union Pacific с профсоюзом Brotherhood of Locomotive Engineers and Trainmen.

Тем не менее, он также намекнул, что Конгрессу США следует подумать о пересмотре ряда законов, что могло бы заставить железные дороги повысить качество предоставляемых услуг.

«Мы в 2023 году, а не в 1980-м, – продолжает Оберман, намекая на Акт Стаггера 1980 г., согласно которому была проведена масштабная либерализация железнодорожного транспорта. – Возможно, нам придется многое переосмыслить, поскольку нынешняя правовая структура позволяет железным дорогам делать то, что они делали годами и не меняться».

Источник: freightwaves.com, 26.05.2023 (англ. яз.)

Не все в правительстве Италии против китайского «Пояса и пути»

Премьер-министр Италии Джорджия Мелони довольно громко заявила в 2019 г о своей позиции против включения Италии в инициативу «Пояс и путь». Однако министр транспорта страны Маттео Сальвини недавно продемонстрировал иную позицию. Италия должна принять решение до конца 2023 г., и пока неясно, каким оно будет.

М.Сальвини сказал, что у него есть свое представление о соглашении, но он будет искать согласованность по этому вопросу среди членов правительства.

Об этом он заявил 22 мая по видеосвязи во время участия в Форуме судоходства в Триесте. М.Сальвини был частью правительственной коалиции, которая в 2019 г. подписала Меморандум о взаимопонимании, поэтому его идея может отличаться от идеи действующего премьер-министра Д.Мелони.

Нынешний премьер-министр ясно дала понять, что не планирует продлевать соглашение. Министр обороны Джулио Крозетто также заявил в ноябре 2022 г., что продление меморандума о взаимопонимании маловероятно. Срок действия действующего соглашения истекает в марте 2024 г., но продление происходит автоматически, если только одна из сторон не сообщит об ином по крайней мере за 3 месяца. Недавние заявления М.Сальвини могут показать, что план выхода из инициативы «Пояс и путь» не всеми в правительстве поддерживается, и крайний срок приближается.

Италия и инициатива «Пояс и путь»

Италия была и остается первой и единственной страной G7, подписавшей меморандум о взаимопонимании с Китаем относительно Нового Шелкового пути. Соглашение было подписано правительственной коалицией во главе с Джузеппе Конте в 2019 г., где М.Сальвини исполнял обязанности заместителя премьер-министра и министра внутренних дел. Следует отметить, что меморандум о взаимопонимании, подписанный в 2019 г., не привел к значительным изменениям, когда речь заходит об эффективных транспортных соглашениях. Таким образом, отказ от продления соглашения «Пояс и путь» может не привести к значительным изменениям в плане разработки проекта.

Причины, по которым Д.Мелони хочет выйти из инициативы «Пояс и путь» включают репрессии Китая в отношении гонконгских активистов, его претензии на Тайвань, дискриминацию уйгуров и противоречивую позицию Китая в отношении СВО России.

Источник: railfreight.com, 24.05.2023 (англ. яз.)

Ирак, Иран и Сирию свяжет региональная железная дорога

Некоторые на этом фоне беспокоятся, что ухудшится состояние дел на нынешнем иракском транспортном пути «Гранд Фао».

Ирак, Иран и Сирия построят совместную железную дорогу Багдад–Тегеран–Дамаск, который должен связать столицы трех исламских государств, передает Телеграм-канал «Голос Арабов».

Сообщается, что железнодорожное сообщение начнется из Тегерана в Хорремшехр, а оттуда в Басру и Багдад и через пограничный Аль-Букамаль заработает путь на ключевые города Сирии, включая Дамаск, Латакию и Хомс.

Как отмечает издание, в Багдаде из-за нарастающей волны антииранских настроений в последние годы переживают, что новый железнодорожный коридор нанесет урон уже имеющемуся иракскому транспортному пути «Гранд Фао» от полуострова Аль-Фао в Басру и оттуда в Турцию и Сирию.

Источник: runews24.ru, 28.05.2023

Ряд западноафриканских стран договорились о создании международной железнодорожной сети

Министры транспорта таких западноафриканских стран, как Кот-д-Ивуар, Буркина-Фасо, Нигер, Бенин и Того согласились совместными усилиями сформировать план по развитию международной железнодорожной сети, проходящей по территории этих государств. Соответствующее решение было принято 5 мая на встрече делегатов Западноафриканского экономического и валютного союза.

Предложенная сеть общей протяженностью 3034 км должна будет соединить Абиджан, Уагадугу, Ниамей, Котону и Ломе. Отмечается, что в рамках этой сети будет построено 1088 км новых путей и модернизировано 1946 км старых.

Источник: railwaygazette.com, 27.05.2023 (англ. яз.)

Иран и Ирак продолжают строительство железной дороги Шаламче-Басра

Министры транспорта Ирана и Ирака обсудили продвижение проекта «Железная дорога Шаламче-Басра» и предстоящую встречу министров соседних стран в Багдаде.

Министр дорог и городского развития Ирана Мехрдад Базрпаш обсудил по телефону со своим иракским коллегой Разаком Мухибисом Аль-Саадави продвижение проекта «Железная дорога Шаламче-Басра», в частности, в том, что касается инициатив по приобретению земли.

В ходе переговоров Базрпаш указал на ответственность железных дорог Ирана за постоянное наблюдение за строительством железной дороги Шаламче-Басра.

После подписания двустороннего соглашения о строительстве железной дороги Шаламче-Басра в 2021 году, министры транспорта Ирана и Ирака встретились в Тегеране в апреле, чтобы начать реализацию проекта.

Два министра также обсудили содействие каравану паломников из

Арбаина в Кербелу для успешного проведения ритуальной церемонии.

Кроме того, обсуждалась встреча министров транспорта соседних стран в Багдаде на следующей неделе.

27 мая 2023 года Багдад примет министров транспорта соседних стран и государств-членов Совета сотрудничества стран Персидского залива (PGCC). По словам представителя иракского правительства, «Конференция представляет собой значительный шаг в усилиях правительства по укреплению сотрудничества и содействию экономической интеграции с нашими соседними странами и региональными партнерами. Оно направлено на создание прочной основы для мира, стабильности и процветания для всех наших народов».

Источник: iran.ru, 24.05.2023

ЭКОНОМИКА, УПРАВЛЕНИЕ, ПЛАНИРОВАНИЕ, ТАРИФНАЯ ПОЛИТИКА

Network Rail опубликовала пятилетний бизнес-план на 2024–2029 годы (Великобритания)

Оператор инфраструктуры железных дорог Великобритании Network Rail опубликовал пятилетний план (SBP) расходов на эксплуатацию и текущее содержание железных дорог Англии и Уэльса на контрольный период CP7 (с 1 апреля 2024 г. по 31 марта 2029 г.).

Расходы на этот период запланированы в размере 44,1 млрд ф. ст. Это на 8,1% больше по сравнению с предыдущим периодом CP6. В том числе 18,8 млрд ф. ст. планируется направить на эксплуатацию и обслуживание инфраструктуры (+3,1% к CP6), 18,2 млрд ф. ст. – на ее обновление (–0,9% к CP6). На оплату электроэнергии на тягу выделяется 4,1 млрд ф. ст. (+54% к CP6). Еще 1,85 млрд ф. ст. будет направлено на внедрение систем сигнализации нового поколения, 800 млн ф. ст. – на развертывание системы управления движением поездов ETCS.

Выходу бизнес-плана SBP предшествовала публикация Министерством транспорта Великобритании (DfT) в декабре 2022 года запланированных на период CP7 основных показателей эффективности работы железных дорог High-Level Output Statement (HLOS) и программы их финансирования Statement of Funds Available (SoFA). Все эти документы теперь выносятся на рассмотрение британского регулятора Office of Rail and Road (ORR), который в конце 2023 года опубликует проект своего решения.

Доходную часть плана Network Rail на период CP7 формируют поступления от операторов пассажирских и грузовых перевозок в виде платы за доступ к инфраструктуре, станциям и депо, а также доходы от недвижимости. Для восполнения части доходов, недостающей для покрытия расходов, Network Rail запросил у Министерства транспорта финансовую помощь в размере 27,7 млрд ф. ст. (+7,1% к CP6).

Источник: railway-news.com, 22.05.2023 (англ. яз.)

США рассматривают возможность инвестирования 250 млн долл. в железнодорожное сообщение Конго – Ангола

Американская международная корпорация по финансированию развития рассматривает возможность выделения 250 млн долл. на финансирование Атлантического железнодорожного коридора Лобито между Анголой и Демократической Республикой Конго, сообщил представитель Белого дома.

Финансирование является частью инициативы президента Джо Байдена и G-7 «Партнерство в интересах глобальной инфраструктуры и инвестиций» для стран с низким и средним уровнем дохода.

Проект Lobito является первым шагом к соединению и развитию торговой и экономической деятельности из Анголы в ДРК, который может способствовать увеличению инвестиций в сельское хозяйство, цифровую инфраструктуру и расширению доступа к электричеству.

США активно ищут дополнительные возможности для подключения первоначальных инвестиций в коридор Лобито по всему континенту, к Танзании и, в конечном счете, к Индийскому океану.

Источник: bloomberg.com, 26.05.2023 (англ. яз.)

Кения возобновит переговоры с Китаем о финансировании железной дороги до границы с Угандой

Кения заявила, что планирует возобновить переговоры с Китаем о финансировании расширения железнодорожной линии до границы с Угандой, спустя 8 лет после начала переговоров.

Китайское финансирование помогло Кении построить железную дорогу протяженностью 730 км от порта Момбаса на Индийском океане до Найваши, к северо-западу от Найроби. Власти Кении обновляют технико-экономическое обоснование продления линии до границы с Угандой, сообщил секретарь

кабинета министров Министерства дорог и транспорта Кении Кипчумба Муркомен. По его словам, исследование будет готово к 1 июля.

По словам К.Муркомена, Кения будет добиваться выгодных условий, включая льготное финансирование, гранты и долгосрочный долг, в ходе переговоров с Экспортно-импортным банком Китая. Ожидается, что железнодорожная линия пройдет через порт Кисуму на озере Виктория. К.Муркомен сказал, что у него нет подробной информации о стоимости.

Задержка с завершением разработки плана побудила Уганду расторгнуть контракт с китайской компанией на строительство собственной железнодорожной линии от границы до Кампалы. Китайские кредиторы отказывались финансировать проект более 8 лет, требуя синхронизации двух железных дорог.

Переговоры Уганды с турецкой Yarı Merkezi о строительстве линии находятся на продвинутой стадии, и «скоро» будет подписан контракт на участок Кампала-Малаба, строительство которого, как ожидается, начнется в декабре, сообщил журналистам 26 мая государственный министр работ и транспорта Фред Бьямукама.

По его словам, стоимость железной дороги протяженностью 271 км будет определена после того, как подрядчик подаст свою заявку.

Источник: bloomberg.com, 26.05.2023 (англ. яз.)

Железные дороги Латвии, Литвы и Эстонии отчитываются по глубоким убыткам

Прошло больше года с момента, когда Литва, Эстония и Латвия объявили России экономическую войну и принялись спешно рушить отношения с восточным соседом. В значительной мере это коснулось транспорта прибалтийских стран, в основном портов и железной дороги. «Масштабы инфраструктурной деградации впечатляют» – так оценивают происходящее специалисты.

На днях литовская железнодорожная компания LTG Link оповестила о временных изменениях в расписании движения своих поездов. Из-за ремонта моста на трассе между населенными пунктами Тришкяй и Дусейкяй с 15 по 20 мая не ходили поезда по маршруту Вильнюс – Клайпеда.

«Самая обычная новость из Литвы. В Литве приостановлено железнодорожное сообщение между Вильнюсом и Клайпедой. Между первым и третьим городом страны. Между столицей и главным стратегическим объектом республики – ее морскими воротами, – иронизирует по этому поводу

политолог Александр Носович. – Конечно, учитывая размеры Литвы, никакой трагедии нет. Пешком, с посохом и котомкой дойдут, на телеге доедут. Тем не менее, зафиксировать как проявление магистральной прибалтийской тенденции надо. Масштабы инфраструктурной деградации в прошлом самого развитого и продвинутого региона СССР впечатляют».

Действительно, в последнее время дела у литовских железнодорожников идут как никогда скверно – впрочем, не только у них. За истекший год в Литве грузовые перевозки морским транспортом сократились на 36,4%, внутренним водным транспортом – на 12,2%, железнодорожным транспортом – на 46,1%, автомобильным транспортом – на 10,6%.

Падение продолжается – тем более, что «Литовские железные дороги» (ЛЖД) сейчас создают себе репутацию крайне ненадежного партнера. Только лишь за два последних месяца они отклонили более тысячи заявок на перевозку грузов между Литвой и другими странами – из-за подозрений в том, что отправители этих грузов нарушают режим антироссийских санкций.

В ЛЖД предупреждают, что будут и впредь пресекать все попытки обхода санкций. Компания тщательно проверяет грузы, расширила объем собираемой по клиентам информации, ужесточила правила подачи заявок.

Снижение объемов грузоперевозок обернулось крупными сокращениями. В 2022 году «Литовские железные дороги» уволили 1600 человек. Пришлось выплатить всем уволенным выходные пособия на общую сумму более шести миллионов евро.

Эстония – убытки и дотации

Как правило, в странах, расположенных на перекрестках транспортных путей, железная дорога является одним из самых доходных предприятий. Но Эстония представляет собой исключение из правил – там железная дорога в течение уже многих лет приносит государству убыток. В 2022 году государственное предприятие «Эстонская железная дорога» (Eesti Raudtee) перевезло 7,83 млн тонн грузов, что на 39% меньше, чем в 2021-м. Транзитом через Эстонию прошло 3,9 млн тонн грузов, что на 59% меньше, чем годом ранее.

Соответственно, и грузооборот эстонских портов в прошлом году упал с 39 до 33 млн тонн. В государственном департаменте статистики отметили, что падение в основном связано с российским и белорусским транзитом, доля которого в общем объеме перевозок по железной дороге сократилась с 41% в 2021 году до 16% в 2022 году.

Соответственно, отрасль становится все более убыточной, повисая на шее государства тяжкими веригами. В феврале этого года министерству экономики и коммуникаций пришлось ходатайствовать о выделении Eesti Raudtee из госрезерва 8,7 млн евро – чтобы частично покрыть образовавшийся в течение

2022 года убыток в размере 20,7 млн евро. Остальные 12 млн министерству выделили из госбюджета еще в прошлом году. В министерстве объяснили: «Из-за санкций, введенных в отношении России и Беларуси, и продолжающегося роста цен на энергоносители и затрат на рабочую силу, для обеспечения равновесия доходов и расходов в последующие годы потребуется больше поддержки».

Откровенно говоря, Eesti Raudtee стала убыточной не сейчас, а много раньше. Еще в 2007 году, после событий «бронзовой ночи», в Москве сделали ставку на постепенный вывод из Эстонии российского грузопотока. В последующие годы эта тенденция все усиливалась. Еще в 2020 году эстонское государство вынуждено было выплатить своей железной дороге более 24 млн евро, из которых 7 млн евро пришлось на дефицит 2019 года.

Ну а поскольку восстановления объемов перевозок точно не предвидится, предприятию Eesti Raudtee в ближайшие годы потребуется еще больше денег от государства. Выделенные на поддержку железной дороги в государственном бюджете прошлого года 12 млн евро меркнут по сравнению с еще большей суммой в 25,9 млн евро – которую, как предполагается, придется потратить на эти цели в текущем году.

Латвия – хочешь жить, умей вертеться

«Латвийская железная дорога» (LDz) подошла к 2022 году уже в плохом положении – из-за вывода российского транзита предприятие в 2020-2021 годах пережило несколько болезненных волн увольнений и занималось распродажей имущества. В прошлом году количество перевезенных по железной дороге Латвии грузов уменьшилось на 1,7% и составило 21,588 млн тонн.

И тем не менее поразительно, но факт – 2022 год латвийские порты отработали с лучшими результатами, чем 2021-й. В прошлом году через гавани страны было перевалено 48,078 млн тонн грузов, что на 15,2% больше, чем годом ранее. Значительный прирост в 2022 году был отмечен в категории насыпных грузов – объем перевалки вырос за год на 26,8%, до 25,608 млн тонн. В этом сегменте основная доля приходится на уголь.

Латвийский министр сообщения Янис Витенбергс говорит, что портам удалось привлечь уголь из новых регионов – Казахстана, Африки и других. На руку латвийским портовикам сыграл резко поднявшийся на рынке ЕС из-за борьбы с российскими энергоносителями спрос на уголь. Такое преуспевание латвийских портов более или менее обеспечивает работой и латвийских железнодорожников.

Отметим, что латвийские железнодорожники и сейчас получают работу главным образом с восточного направления. Как свидетельствует отчет «Латвийских железных дорог» за 2022 год, 52% перевезенных ими грузов было из России, 23% – из Казахстана и 9% – из Белоруссии. Предприятие особо

большие надежды возлагает именно на сотрудничество с Казахстаном, удельный вес грузов которого, после начала российской СВО на Украине быстро рос.

Однако в любом случае «Латвийская железная дорога», еще несколько лет назад являвшаяся самым доходным предприятием в стране, ныне превратилось в глубоко убыточную компанию. В настоящее время ежегодные государственные субсидии на содержание железной дороги составляют примерно 70 млн евро. По словам председателя правления LDz Риналдса Плявниекса, если Латвия полностью потеряет восточные грузы, то субсидии по поддержанию LDz на плаву потребуются увеличить еще на 50-60 млн евро.

Источник: finobzor.ru, 23.05.2023

Инвестиционную программу РЖД планируют определить в III квартале 2023 года

Инвестиционную программу холдинга «Российские железные дороги» (РЖД) планируется определить в III квартале текущего года. Об этом сообщил журналистам замглавы Минтранса РФ Валентин Иванов в кулуарах конференции «PRO//Движение. Контейнеры 2023. Форсайт рынка».

«Сейчас в стадии обсуждения инвестпрограмма РЖД на 2024 год. И все источники, которые сейчас есть, консолидируются, в том числе там тарифные решения, в том числе и субсидии, привлечение заемного финансирования. Поэтому сейчас итоговой цифры пока нет. Я думаю, это ближе в III квартале будет уже окончательно определено», – сказал он.

В феврале 2023 года первый замглавы РЖД Вадим Михайлов отмечал, что уровень инвестиционной программы холдинга «Российские железные дороги» в 2024-2025 годах может составить 1,2-1,3 трлн рублей. В декабре замглавы Минтранса РФ Валентин Иванов сообщил, что в 2024-2025 годах ожидается увеличение инвестиционной программы холдинга примерно на 50% к уровню 2023 года. Таким образом, инвестпрограмма РЖД может составить около 1,5 трлн рублей.

В начале ноября 2022 года правительство РФ утвердило инвестиционную программу РЖД на 2023 год. Общий объем инвестпрограммы РЖД на текущий год станет рекордным по размеру – свыше 1 трлн 70 млрд рублей.

Инвестпрограмма предусматривает развитие и обновление железнодорожной инфраструктуры, в том числе строительство новых линий, модернизацию существующих. Она, в частности, предполагает развитие

Восточного полигона (Транссиба и БАМа), инфраструктуры на подходах к портам Азово-Черноморского бассейна.

Источник: tass.ru, 30.05.2023

Ставки на жд упали, но вырастут снова

Ставки на железнодорожные контейнерные перевозки из Китая в Россию сейчас активно снижаются. Об этом, комментируя ситуацию на рынке контейнерных перевозок, рассказал SeaNews Федор Токарев, национальный менеджер по интермодальным транспортировкам Noytech Supply Chain Solutions. Аналогичный тренд, по его словам, наблюдается и в сфере морских контейнерных перевозок.

Снижение ставок, уточнил Ф.Токарев, началось в апреле. «В мае этот тренд стал более заметен ввиду нехватки грузов на подтвержденные ускоренных контейнерных поездов, демпинга цен, необходимости заполнения поездов и появления новых прямых морских сервисов из Китая в Санкт-Петербург».

В среднем, по данным Ф.Токарева, ставки на перевозку 40-футового контейнера сократились на 1000-1500 долларов и более в зависимости от станций отправления.

«В данный момент морские и железнодорожные перевозчики стараются снизить цены, чтобы увеличить грузопоток, – пояснил он. – Однако, скорее всего, снижение ставок на железнодорожные контейнерные перевозки из Китая в РФ продлится не так долго. Мы предполагаем, что к началу третьего квартала этого года ставки поднимутся при условии увеличения потребности в грузовых местах».

Приведет ли текущее снижение ставок к перераспределению грузопотоков между видами транспорта, по мнению Ф.Токарева, будет зависеть от разницы в цене на железнодорожные и морские контейнерные перевозки. «Как правило, они уравниваются в пиковый сезон». После стабилизации уровень тарифов будет зависеть от перераспределения грузовых объемов между участниками рынка, считает он.

«Что касается очередей на границах, то они существуют всегда, так как сроки простоя на перевалке зависят от многих факторов. Так что, мы прогнозируем рост очередей в пиковый сезон», – добавил Ф.Токарев.

Также в Noytech Supply Chain Solutions ожидают роста объема автоперевозок на 20% за счет того, что многие получатели переходят на более удобную доставку до двери. «Цены на автомобильные транспортировки из

Китай напрямую зависят от тарифов на железнодорожные и морские перевозки: чем они ниже, тем ниже ставки автотранспорта. Мы прогнозируем снижение уровня ставок на автомобильную доставку на 10-15%», – сказал Ф.Токарев.

Источник: seanews.ru, 23.05.2023

Объем контейнерных перевозок в 2023 году может составить рекордные 7 млн ДФЭ

Перевозки контейнеров по железнодорожной сети по итогам текущего года могут составить 7 млн ДФЭ (20-футовый эквивалент). Об этом сообщил глава ОАО «РЖД» Олег Белозёров в ходе конференции «PRO//Движение. Контейнеры 2023. Форсайт рынка».

Белозёров отметил, что за 4 месяца текущего года перевозка контейнеров по железнодорожной сети составила около 2,3 млн ДФЭ, что на 8,5% больше, чем за аналогичный период прошлого года.

Ранее ОАО «РЖД» сообщали, что во внутреннем сообщении перевозки контейнеров в январе – апреле текущего года выросли на 8,9% – до 911,2 тыс. ДФЭ. Количество груженых контейнеров, отправленных во всех видах сообщения, увеличилось на 13,9% – до 1,7 млн ДФЭ.

Наибольший прирост наблюдался в перевозках химических и минеральных удобрений – 86,4 тыс. ДФЭ (рост в 3,4 раза), зерна – 34,1 тыс. (рост в 2,4 раза), каменного угля – 6 тыс. (рост в 2,1 раза), автомобилей и комплектующих – 127,2 тыс. (рост в 1,5 раза), картофеля, овощей и фруктов – 6,8 тыс. (рост в 1,5 раза). При этом произошло снижение контейнерных перевозок по железнодорожной сети цветной руды и серного сырья – 9 тыс. ДФЭ (-37%), цветных металлов 40,8 тыс. (-10,5%) и промышленных товаров – 134,2 тыс. (-9%).

Источник: rzd-partner.ru, 30.05.2023

На саммите ВЕЭС Путин передал Токаеву записку о тарифах на перевозки

Ответ на вопрос о доступе казахских компаний к перевозкам по железной дороге РФ по внутренним тарифам содержался в записке, переданной президентом России Владимиром Путиным в ходе заседания Высшего Евразийского экономического совета (ВЕЭС) в Москве 25 мая лидеру Казахстана Касым-Жомарту Токаеву. Об этом сообщил журналистам пресс-секретарь президента Казахстана Руслан Желдибай.

«В данной записке содержался ответ российской стороны на вопрос, поставленный в ходе встречи лидеров ЕАЭС в узком составе. Речь шла о доступе казахских компаний-грузоотправителей к перевозкам по железной дороге России по внутренним тарифам», – рассказал Желдибай.

По его словам, «российское правительство считает, что товары, имеющие пункт назначения на территории Казахстана, могут пользоваться льготным тарифом, а к товарам, которые следуют транзитом по территории России, должны применяться экспортные тарифы».

«Президент передал с запиской поручение нашему правительству продолжить переговоры с российской стороной по этому вопросу на основе принципов Договора о создании ЕАЭС от 2015 года», – пояснил пресс-секретарь.

Ранее в некоторых СМИ распространили кадры, на которых видно, что во время заседания ВЕЭС Путин передает записку Токаеву. Президент Казахстана после ее прочтения передал в письменной форме поручение членам правительства республики.

Источник: tass.ru, 29.05.2023

ФАС уравнивает тарифы на перевозку стали для контейнеров-платформ и спецконтейнеров

Федеральная антимонопольная служба подготовила проект приказа о выравнивании тарифов на железнодорожные перевозки грузов в специализированных контейнерах с тарифами на перевозку грузов в контейнерах-платформах. Проект опубликован на портале проектов нормативных правовых актов.

ФАС предлагает создать равные тарифные условия для перевозки грузов в контейнерах типа S3, S6-S9, U9 с тарифами на перевозку грузов в контейнерах-платформах типа P.

Как сообщалось, в марте 2022 года вступил в силу приказ ФАС, выравнивающий тарифы на перевозку стали для контейнеров-платформ типа 29P9 с вагонами. Решение было направлено на устранение тарифной диспропорции при перевозке рулонов стали с использованием контейнеров-платформ по отношению к перевозке на универсальных вагонах-платформах.

«С момента принятия приказа выявлено наличие на сети Российских железных дорог специальных контейнеров, которые имеют схожие технические характеристики с контейнер-платформами, однако тариф на такие перевозки ниже», – сообщили в пресс-службе ФАС.

По мнению ФАС России, появление на рынке железнодорожных перевозок новых типов контейнеров со схожими техническими характеристиками по отношению к контейнерам-платформам требует принятия мер тарифного реагирования. Разработанный службой проект приказа устанавливает равные тарифные условия для идентичных по своим характеристикам контейнеров.

«По факту речь идет о перевозках стальной продукции не в контейнерах, а на платформах с бортами. Конструктивно и технологически перевозка на таком подвижном составе сопоставима с перевозками на универсальных вагонах-платформах», – прокомментировал проект приказа источник в Минтрансе.

Источник: interfax.ru, 24.05.2023

ВОСТОЧНЫЙ ПОЛИГОН. СТРОИТЕЛЬСТВО И ИНВЕСТИЦИИ

Провозная способность Восточного полигона должна превысить 170 млн тонн в 2023 году – вице-премьер РФ Марат Хуснуллин

Провозная способность Восточного полигона в этом году должна достигнуть 173 млн тонн, пишут на сайте правительства РФ. «Марат Хуснуллин провел совещание по вопросам развития железнодорожной инфраструктуры Восточного полигона. Участники подвели итоги работы за четыре месяца 2023 года, обсудили объекты энергообеспечения и генерации. В 2023 году планируется достижение ключевого показателя провозной способности Восточного полигона – 173 млн т», – говорится в сообщении.

Кроме того, Хуснуллин рассказал о подготовке к празднованию 50-летия начала строительства Байкало-Амурской магистрали. Так, организуют концерты, наградят ветеранов БАМа, проведут торжественный прием в Кремлевском дворце, откроют выставки, запустят эстафетные поезда с участием работников и ветеранов БАМа. Также к 50-летию начала строительства магистрали выпустят госзнак почтовой оплаты и памятную монету Банка России.

Уточняется, что Байкало-Амурская магистраль – железная дорога в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке, второй магистральный (наряду с Транссибирской магистралью) железнодорожный выход к Тихому океану. Ее протяженность составляет 4,3 тыс. км. Магистраль строили более десяти лет.

Источник: advis.ru, 25.05.2023

О реконструкции пунктов пропуска на границу в Приморье

Руководитель ФГКУ «Росгранстрой» Геннадий Безлобенко совместно с губернатором Приморского края Олегом Кожемяко проинспектировал ход реконструкции пунктов пропуска Пограничный и Марково на границе с Китаем, сообщает пресс-служба Минтранса.

В совещаниях на объектах приняли участие представители Пограничной службы ФСБ России и руководство подрядных организаций, выполняющих работы по реконструкции объектов.

На строительной площадке нового пункта пропуска Пограничный, который возводится рядом с действующим погранпереходом, участники отметили динамику хода работ. В настоящее время на объекте ведутся работы по разработке котлована, устройству фундаментов, вертикальной планировке территории, осуществляется закупка материалов и оборудования. Вместе с тем подрядчик проложил дорогу для большегрузов, следующих к границе в обход стройплощадки. Задействовано 60 человек и 23 единицы техники. Всего в рамках реконструкции будет построено 93 новых объекта. Завершение основных строительно-монтажных работ намечено на 2024 год. Новый МАПП Пограничный позволит пропускать до 1,3 тыс. транспортных средств и до 13,8 тыс. человек в сутки (это в 9 раз больше существующих значений по количеству транспорта и в 5,5 раз больше по числу людей).

В Минтрансе отмечают, что Пограничный – один из приоритетных объектов для страны. Он занимает первое место по объему трафика в Приморье. Строительство нового объекта началось 10 лет назад, но было заморожено. Объект был передан Минтрансу России и ФГКУ Росгранстрой в незавершенном состоянии. Потребовалась корректировка проекта, возобновление финансирования и заключение новых контрактов. Сегодня строительно-монтажные работы в активной фазе. Открытие нового МАПП Пограничный позволит расширить узкие места и увеличить провозные мощности Восточного полигона.

«Ситуация со строительством пункта пропуска стабилизировалась, – подчеркнул О.Кожемяко. – Все работы в графике. Правительство Приморского края со своей стороны занимается вопросами обеспечения всей необходимой инфраструктуры, с тем, чтобы синхронизировать процессы завершения строительства погранперехода и подъездных дорог».

В ходе рабочего совещания в пункте пропуска Марково отмечалось, что этот погранпереход был закрыт на реконструкцию в 2020 году. В 2021 году началась разработка проекта по строительству нового пункта пропуска на соседнем земельном участке. В настоящее время на строительной площадке ведутся работы по устройству фундаментов зданий и сооружений, выполняется

армирование конструкций, подготовка оснований по сети ливневой канализации. Задействовано 200 человек и 24 единицы техники. Всего в рамках реконструкции будет построено 44 новых объекта. Завершение основных строительно-монтажных работ запланировано на конец 2023 года.

После реконструкции Марково будет работать ежедневно без выходных (ранее погранпереход работал 5 дней в неделю). Здесь будет реализован принцип разделения транспортных потоков на грузовую и пассажирскую составляющие. Пропускная способность Марково вырастет в 6 раз по количеству транспорта (до 150 транспортных средств в сутки) и в 15 раз по числу людей (до 1100 человек в сутки).

Источник: seanews.ru, 25.05.2023

На границе с Китаем запустили ключевой логистический комплекс «Кани-Курган»

В Благовещенске в нулевой день проведения Российско-Китайского экономического форума «Амурэкспо-2023», вблизи мостового перехода через реку Амур, связывающего Китай и Россию в районе городов Хэйхэ и Благовещенск, состоялся запуск таможенно-логистического терминала, сообщает пресс-служба Минвостокразвития.

Масштабный проект реализован по соглашению с Корпорацией развития Дальнего Востока и Арктики (КРДВ) резидентами территории опережающего развития (ТОР) «Амурская» – компаниями «Октет Инвест» и ТЛТ «Кани-Курган». Объект, в котором расположены различные склады хранения с максимальной автоматизацией всех процедур, готов к оказанию клиентам комплексных таможенных услуг для импортного и экспортного грузопотока.

Комплекс включает в себя склад временного хранения площадью 3 тыс.м² с поддержкой постоянного температурного режима 365 дней в году. Здесь будет проходить регистрация прибытия грузов, их осмотры и досмотры, оформление транзитов. Помещение оснащено по последнему слову техники: предусмотрена зона погрузки для всех типов транспортных средств, организовано стеллажное хранение грузов, закуплен парк техники. Смонтированы холодильные и морозильные камеры с независимой регулировкой для скоропортящихся грузов.

Также предусмотрено место для размещения рабочей группы таможенного поста МАПП «Кани-Курган», лабораторий и структур Россельхознадзора. Часть помещений будет предназначена для передачи в долгосрочную аренду компаниям-операторам, которые активно работают с

Китаем. «Желающих разместиться непосредственно вблизи границы много, уже на этапе строительства инвестор получил первые заявки», – отмечают в Минвостокразвитии.

Введение в эксплуатацию комплекса новых зданий, с учетом планируемого расширения, позволит круглосуточно обслуживать до 600 автомобилей в сутки. Кроме того, часть существующих площадей ТЛТ будет перепрофилирована и позволит разместить до 400 единиц колесной самоходной техники и до 100 длинномерных фур.

Учитывая, что к 2030 году регион ожидает увеличения грузопотока – более 1,3 млн тонн и 96,7 тыс. грузовых автомобилей, таможенно-логистический терминал в районе международного автомобильного пункта пропуска «Кани-Курган» был включен правительством Амурской области в список приоритетных инвестиционных проектов. Кроме того, он является частью проекта «Амурский коридор» наряду с грузовым перспективным проектом «Сухой порт Благовещенск», реализация которых также стимулирует развитие логистических потоков Дальнего Востока и в целом России.

Ранее грузопоток между Амурской областью и китайской провинцией Хэйлуцзян происходил нерегулярно: в зимнее время он был ограничен периодом работы понтонной (ледовой) переправы, в летнее – периодом навигации. Таким образом, за счет всесезонного графика работы ТЛТ «Кани-Курган» станет одним из ключевых объектов логистической инфраструктуры Амурской области и повысит деловую активность участников рынка.

«С идеей реализации проекта по созданию логистического терминала инвесторы обратились к нам в 2020 году. Мы активно подключились – потребовалось расширение границ ТОР, и уже в сентябре 2021 года на ВЭФ было подписано соглашение об осуществлении инвестиционной деятельности. Чуть более года потребовалось инвестору, чтобы возвести объект, где будут оказывать качественные и комплексные таможенные и логистические услуги участникам ВЭД. Ввиду сложившейся ситуации в мире политика нашего государства развернута на Восток, и это дает несомненный плюс для развития нашей Амурской области. Благодаря выгодному географическому положению выстраиваются новые логистические потоки, расширяется номенклатура товарооборота между дружественными странами. Резидент не намерен останавливаться на достигнутом – уже есть планы по строительству склада временного хранения на инвестиционной площадке «Ровное» ТОР «Амурская», где для реализации проекта будет выделено 100 га земли, а к 2025 году инвестор создаст универсальный экспортно-мультимодальный терминал в селе Березовке Амурской области. В этом, несомненно, помогут и преференции, которые дает статус резидента ТОР», – рассказала директор КРДВ Амурская Ирина Волкова.

Резиденты ТОР получают земельные участки в аренду без торгов, нулевую ставку по налогам на прибыль, землю и имущество сроком на 5 лет, а также сниженные страховые взносы до 7,6 %. Льготы и преференции позволяют экономить средства и создавать новые рабочие места. Объем частных вложений в реализацию проекта превысил 10 млн рублей, на созданном предприятии получили работу около 70 амурчан, в ближайшее время количество рабочих мест, связанных с мультимодальной логистикой, будет увеличено до 100.

Источник: seanews.ru, 26.05.2023

БАМу объявлен аванс

Правительство может выдать средства из ФНБ в объеме до 218 млрд руб. на третий этап расширения Восточного полигона. Пока неясно, какие именно мероприятия будут за этот счет финансироваться. Третий этап должен состоять из двух частей – работы ОАО «РЖД» по достижению в 2030 году провозной способности 210 млн тонн, а также концессионных соглашений по сложным мостам и тоннелям, постройка которых позволит расширить БАМ и Транссиб еще на 45 млн тонн к 2032 году. Аналитики одобряют готовность правительства выделить деньги заблаговременно, поскольку так будет легче начать проектирование, а промышленность получит сигнал о продолжении инвестиций в инфраструктуру.

На третий этап расширения БАМа и Транссиба могут быть выделены средства из ФНБ. Об этом сообщил замминистра транспорта Валентин Иванов. «По Восточному полигону рассматривается этот вопрос, – сказал он. – Цифра была предварительно около 200- 218 млрд руб.».

Сейчас ОАО РЖД реализует второй этап расширения БАМа и Транссиба, который должен завершиться в 2024 году достижением провозной способности 180 млн тонн. По информации «Ъ», обсуждаемый вариант третьего этапа с выходом в 2032 году на 255 млн тонн пропускной способности включает в себя две части: первая – мероприятия собственно ОАО РЖД, вторая – расширение Восточного полигона за счет концессионных инициатив по сложным объектам. Первая часть должна завершиться в 2030 году достижением пропускной способности 210 млн тонн.

В ноябре 2022 года речь шла о 197 млн тонн к 2027 году (такие же цифры ожидаются к этому году и сегодня). Тогда мероприятия, направленные на вывоз с Эльгинского месторождения 16,6 млн тонн угля в порты Ванино-Совгаванского узла, включали в себя увеличение провозной способности

участка Улак – Комсомольск-на-Амуре с 48,6 млн до 65,2 млн тонн. Стоимость этой части должна составить 465 млрд руб. Остальные объемы первой части третьего этапа достигаются за счет мероприятий стоимостью 800 млрд руб., в том числе сдвинутой на более поздний срок электрификации участка Волочаевка – Комсомольск – Ванино. В 2030 году предварительно планируется перевозить по Восточному полигону около 212 млн тонн грузов, из которых примерно 68% будет приходиться на уголь.

Вторая часть третьей очереди с завершением в 2032 году и увеличением провозной способности на 45 млн тонн осуществляется за счет принятия концессионной инициативы «Бамтоннельстрой-Моста» Руслана Байсарова и Газпромбанка на 588 млрд руб. Речь идет о четырех объектах: мосте через Амур с планируемым вводом в 2027 году и строительстве дублеров Кодарского, Кузнецовского и Северомуйского тоннелей с вводом всех в 2030 году. В апреле уполномоченным органом на рассмотрение предложений по концессионным соглашениям стал Росжелдор.

В Минтрансе и ОАО РЖД не уточнили, какие конкретно мероприятия предлагается финансировать за счет средств ФНБ. Источник, знакомый с ситуацией, говорит, что перечень мероприятий еще не сформирован.

По мнению главы «Infoline-Аналитики» Михаила Бурмистрова, выделение в обозримой перспективе средств из ФНБ на третий этап, даже несмотря на его отдаленность, – правильное решение и хороший знак для инвесторов, которым правительство сообщает, что инвестиции в дефицитную инфраструктуру будут и они могут реализовывать запланированные инвестпроекты. Он полагает, что выделением средств на развитие инфраструктуры правительство косвенно возвращает экспортерам часть средств, которые они потеряли из-за изменения экономической ситуации. Что касается грузовой базы для Восточного полигона, сомнений в ней все меньше, «не повезем уголь – так повезем нефть, не повезем нефть – повезем металлы», считает он. По мнению аналитика, заблаговременным выделением средств правительство позволит ОАО РЖД раньше приступить к проектированию и приоритизации объектов строительства в рамках третьего этапа.

Источник: kommersant.ru, 31.05.2023

Восточному полигону не хватает вагоноремонтных мощностей

В связи с перестройкой логистики в сторону дальневосточных портов и погранпереходов видна тенденция смещения на восток текущих и плановых ремонтов, однако технических возможностей у местных депо там недостаточно.

Как рассказал на форуме «Подвижной состав: производство, эксплуатация и ремонт» директор по техническому развитию ПАО «ТрансКонтейнер» Сергей Гончаров, исторически вагоноремонтная база на Восточном полигоне не так сильно развита, как в западной части страны.

«Сегодня концентрация подвижного состава, которая образовалась в восточной части, повлекла достаточно повышенный объем вагонов, которым требуется ремонт. И ремонтные предприятия не способны оперативно их переварить», – сказал он.

«Соответственно, часть вагонов стала отцепляться превентивно, с более, может быть, жесткими требованиями. Кто-то использует систему досрочной отцепки вагонов в плановые виды ремонта с учетом того, что по прогнозу вагон может попасть в ремонт на востоке – его делают на западе», – отметил С. Гончаров.

По его словам, это дало определенный эффект, несколько стабилизировав ситуацию с ремонтами на Восточном полигоне. В свою очередь и операторы смогли снизить свою затратную часть.

Источник: rzd-partner.ru, 26.05.2023

Временные правила перевозок на Восточном полигоне продлят до конца года

Правительство решило продлить действие временных правил очередности перевозок на Восточном полигоне до конца года, их срок истекает 1 июля, сообщает газета «Коммерсантъ». По ее данным, решение принято на заседании президиума правкомиссии по транспорту 26 мая 2023 года.

Как пояснили изданию в секретариате первого вице-премьера Андрея Белоусова, большинство участников заседания высказались за их продление. «По результатам обсуждения предложение о продлении до конца года действия временных правил было поддержано», – добавили там. Такое решение предлагал глава ОАО «РЖД» Олег Белозёров на итоговом правлении монополии в середине февраля.

В марте 2022 г. действовавшие на Восточном полигоне правила недискриминационного доступа (ПНД), дававшие приоритет прежде всего экспортным сырьевым грузам, были приостановлены и заменены временными правилами. Те были направлены на высвобождение мощностей Восточного полигона под грузы с более высокой добавленной стоимостью, чем уголь, в приоритете также оказывались внутрироссийские перевозки, отправки грузов предприятий, потерявших европейские рынки сбыта, и т.п.

По данным РЖД, с начала действия временных правил по конец 2022 г. перевозки неугольных грузов на Восточном полигоне выросли на 3,5% к 2021 г., в том числе на 45,5% увеличились перевозки цветных металлов, химикатов и бумаги, на 40,2% – контейнеров, а более 700 предприятий впервые смогли отправить свою продукцию в восточном направлении.

В первоначальной редакции временных правил весь экспортный уголь, включая тот, что вывозится из Кузбасса, Хакасии, Бурятии и Тувы в гарантированном объеме по поручениям президента РФ, оказался в предпоследней категории очередности. Ранее он занимал основные мощности Восточного полигона. Экспортные отгрузки угля из этих регионов резко просели, после чего угольщики добились восстановления приоритета этих отправок. По итогам первого квартала 2023 г. уголь продолжил занимать 70% от экспортного грузопотока на Восточном полигоне. РЖД отмечали, что если во втором квартале переместить уголь, едущий на экспорт по поручениям президента и правительства, из третьей в общую для угля шестую категорию очередности, можно на 2 млн тонн увеличить вывоз более высокодоходных грузов, нарастить ВВП на 25 млрд руб. и увеличить доходы РЖД на 1 млрд руб.

Как следует из материалов РЖД, на которые ссылается издание, в прошлом году во временные правила был внесен ряд изменений, в частности, приоритизация экспортных перевозок угольных компаний и повышение приоритета для коксующегося угля и антрацита (в результате доля коксующегося угля в угольном экспорте на восток выросла с 36% в 2022 г. до 48% в 2023 г.). Также был снижен приоритет транзитных контейнерных перевозок из недружественных стран, в результате чего на май 2023 г. транзит контейнеров между недружественными странами не согласовывается, а объем транзита контейнеров из дружественных стран в недружественные упал более чем на 50%. В конце марта было принято решение о приоритете для лесной продукции: в мае принято на 96% больше заявок на перевозку от предприятий-производителей ЛПК по спискам Минпромторга. 4 мая введен повышенный приоритет внутри контейнерных перевозок для экспорта сельскохозяйственных и продовольственных грузов, для перевозок грузов, связанных с формированием государственного материального резерва, и для транзитных грузов, перевозимых в объемах, гарантированных межправсоглашениями.

По информации собеседника газеты, знакомого с ситуацией, с 2024 г. все же планируется вернуться к ПНД, отказавшись от временных правил. Однако в ПНД предлагается учесть все решения, закрепленные во временных правилах, что, по его словам, приведет их к полному сближению.

ТРАНСПОРТНЫЙ КОРИДОР «СЕВЕР – ЮГ». СТРОИТЕЛЬСТВО, РАЗВИТИЕ И ИНВЕСТИЦИИ

Президент Казахстана предложил развивать МТК «Север – Юг» в сопряжении с транскаспийским маршрутом

Международный транспортный коридор «Север – Юг» необходимо развивать в сопряжении с транскаспийским маршрутом. Об этом, как сообщает пресс-служба Кремля, заявил на заседании Высшего Евразийского экономического совета в Москве президент Казахстана Касым-Жомарт Токаев.

«Мы приветствуем намерения Российской Федерации по формированию коридоров в направлении Китая, Индии, Пакистана, Ирана, государств Ближнего Востока и Юго-Восточной Азии, – сказал глава Казахстана. – Считаю, что созрело понимание необходимости развития транспортного коридора Север – Юг в сопряжении с транскаспийским маршрутом. В этой связи Казахстан будет выступать надёжным логистическим хабом Евразийского экономического союза, задействуя все свои возможности и ресурсы».

В качестве предметных инициатив К.Токаев предложил запустить скоростные грузовые поезда по железнодорожной магистрали Челябинск – Болашак – Иран протяжённостью 2,8 тыс. км. «Для этого можно использовать действующую инфраструктуру транспортного коридора Север – Юг с созданием грузового консолидирующего центра в Челябинске», – подчеркнул он.

К.Токаев сообщил, что Казахстан готов реконструировать узкие места в своей железнодорожной сети Бейнеу – Мангистау и на участке автомобильной дороги Бейнеу – Шалкар. «Казахстан, безусловно, сделает это, исходя из понимания общности наших усилий по созданию соответствующего грузопотока, – сказал он. – Хорошим примером нашего взаимовыгодного сотрудничества призвано стать строительство железной дороги Бахты – Аягоз. Ее запуск позволит значительно нарастить пропускную способность и Казахстана, и России в направлении Китая».

Также президент Казахстана предложил рассмотреть возможность совместных инвестиций в строительство инфраструктуры в морских и сухих портах Ирана и Туркменистана. По его мнению, это значительно расширит географию экспорта государств-членов, укрепит логистические возможности стран ЕАЭС.

Наряду с развитием физической инфраструктуры крайне важно выработать предметные решения по созданию общей цифровой системы транзита товаров, считает президент Казахстана. Она должна быть надёжной,

но простой в использовании и основываться на передовых цифровых технологиях.

«Следует решить вопросы использования электронных пломб, гарантийных систем оперативного информационного обмена, а также развития системы «Единого окна». Эти меры позволят создать общий цифровой мультимодальный коридор, который ускорит товаропотоки и оптимизирует цепочки поставок», – резюмировал К.Токаев.

Источник: seanews.ru, 26.05.2023

РФ и Иран определяют компании для стройки железной дороги «Север – Юг» в Иране, и те подпишут генконтракт

Россия и Иран определяют компании от каждой страны для строительства последнего железнодорожного участка западного маршрута международного транспортного коридора (МТК) «Север – Юг», и те подпишут генеральный контракт на его строительство, сообщил журналистам министр транспорта РФ Виталий Савельев.

МТК «Север – Юг» – это мультимодальный маршрут от Санкт-Петербурга до порта Мумбаи (Индия) протяженностью 7,2 тысячи километров. Существует три маршрута МТК: Транскаспийский (с использованием железных дорог и портов), западный и восточный (сухопутные). В среду Россия и Иран подписали документы по достройке последнего необходимого участка железной дороги западного маршрута «Север-Юг» – Решт – Астара в Иране.

«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», – сообщил 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.

Весной 2023 года первый замгендиректора РЖД Сергей Павлов рассказывал некоторые подробности. По коридору «Север-Юг» в 2023 году должно быть подписано два межправсоглашения: Иран – Россия и

трехстороннее Азербайджан – Россия – Иран. Строить Решт – Астара будут две стороны – российская и иранская, но так как международный транспортный коридор проходит через несколько стран, включая Азербайджан, очень важно и трехстороннее соглашение. Соответственно, один из документов Россия и Иран подписали в среду.

Павлов рассказывал, что участок Решт – Астара будет строиться с двумя типами ширины колеи: 1435 и 1520. «Мы начинаем с колеи 1435, но мы будем строить совмещенную колею, которая позволит при необходимости просто положить еще один рельс. Такие специальные технические решения существуют. Заложена возможность укладки трех рельсов – под колеи 1435 и 1520», – подтвердил ранее озвученные данные Савельев.

Источник: Iprime.ru, 23.05.2023

Белоруссия проработала схемы доставки своего экспорта с использованием МТК «Север – Юг»

Белоруссия проработала транспортно-логистические схемы доставки экспортной продукции в направлении стран Центральной Азии, Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР), а также с использованием международного транспортного коридора (МТК) «Север – Юг». Об этом заявил первый заместитель премьер-министра республики Николай Снопков на совместном заседании Палаты представителей и Совета Республики.

При этом Николай Снопков отметил, что санкционное давление сохраняется на все виды транспорта. «Правительством оперативно проведена работа по переориентации с прибалтийских и украинских портов на порты РФ. При 4-5 использовавшихся ранее портах для перевалки белорусских экспортных грузов мы используем около 20 портов. Проработаны схемы доставки продукции ускоренными контейнерными поездами, в том числе в направлении Китая», – сказал он.

По данным первого вице-преьера, экспортные перевозки контейнеров с продукцией белорусских предприятий в Китай за 2022 год увеличились в 5 раз относительно 2021 года, за первый квартал 2023 года – более чем в 3 раза.

Как писало ИАА «ПортНьюс» ранее, потенциальный объем белорусских грузов в портах России оценивается в 30 млн тонн в год. В настоящее время белорусские внешнеторговые грузы доставляются через 20 российских портов в Балтийском, Азовском, Каспийском и Черноморском бассейнах. Наиболее используемые: Большой порт Санкт-Петербург, порты Усть-Луга, Ростов-на-Дону, Новороссийск, Ейск, Астрахань и Оля.

Международный транспортный коридор «Север – Юг» – мультимодальный маршрут протяженностью 7,2 тыс. км, который свяжет Санкт-Петербург с портами Ирана и Индии. Он является альтернативой морскому пути, соединяющему Европу, страны Персидского залива и Индийского океана через Суэцкий канал. Западные и восточные ветки МТК проходят через Иран: западная ветка предусматривает перевозку по Ирану автомобильным транспортом через Решт, восточная – железнодорожным. Конечной точкой в Иране является порт Бендер-Аббас, из которого грузы могут доставляться в Индию морем. Западная ветка также проходит через Азербайджан, восточная – через Казахстан и Туркменистан. Кроме того, возможны прямые морские перевозки из России по Каспию в Иран.

Вице-премьер РФ Марат Хуснуллин заявил 18 мая 2023 года, что грузопоток по МТК «Север – Юг» к 2030 году может вырасти до 35 млн тонн. Ранее называлась цифра в 32 млн тонн.

Источник: advis.ru, 25.05.2023

ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ИНТЕРМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ГРУЗОВАЯ И КОММЕРЧЕСКАЯ РАБОТА

Только треть грузов через Австрийские Альпы перевозят по железным дорогам

К 2040 году в Бреннерском коридоре между Австрией и Италией основной объем грузовых перевозок по-прежнему будет приходиться на автомобильный транспорт, поскольку крупные проекты, направленные на наращивание провозной способности железных дорог, включая строительство Бреннерского базисного тоннеля, не будут завершены.

Основанием для такого прогноза являются данные программы iMonitraf! (Monitoring of road traffic related effects in the Alpine space and common measures), проводимой итальянским частным исследовательским центром Eurac Research.

В 2021 году доля железнодорожного транспорта в грузовых перевозках через коридор Бреннер составила 27,32%. В период 2018-2021 гг. эта доля при минимальном росте оставалась практически стабильной из-за недостатка провозной способности существующей сети железных дорог. К 2030 году возможно увеличение доли рельсового транспорта до 36%, но до 2040 года существенные изменения не прогнозируются.

В Швейцарии по сравнению с Австрией ситуация иная – в 2021 году около 75,45% перевозок грузов приходилось на рельсовый транспорт. По прогнозам, эта доля может вырасти до 83,4% к 2030 году. Ежедневно Швейцарские Альпы пересекают 260 поездов.

И в Австрии, и в Швейцарии альпийские транспортные коридоры играют важную роль в грузовых перевозках. По данным iMonitraf!, в 2021 году через них прошло 165,9 млн т грузов, в том числе 66% по автомобильным и только 34% – по железным дорогам.

Источник: zdmira.com, 24.05.2023

Metrans запускает новые международные грузовые маршруты (Германия)

Немецкая компания Metrans, дочерняя структура корпорации Hamburger Hafen und Logistik (HHLA), объявила о запуске с 1 июня 2023 г. нового регулярного маршрута, который соединит грузовой терминал Будапешт-Чепель в Венгрии и хорватский порт Риека. Тарифы на перевозки по новому маршруту, а также из терминалов Metrans в Чехии, Словакии, Австрии, Венгрии будут аналогичны действующим для порта Копер.

Также Metrans планирует организовать сообщения с терминалом Инджия, расположенным между столицей Сербии Белградом и городом Нови-Сад. Терминал принадлежит компании Adria Rail, основным акционером которой в марте 2023 года стала Metrans. Компания намерена, в том числе отправлять порожние контейнеры из Будапешта на терминал Инджия по специальной тарифной ставке.

Запуск новых маршрутов еще больше укрепит позиции Metrans на рынке перевозок региона и Адриатического грузового коридора, а также интеграцию Сербии в европейскую транспортную систему и улучшит ее связь с глубоководными портами на побережье Адриатического моря.

Источник: railfreight.com, 24.05.2023 (англ. яз.)

Объем грузовых железнодорожных перевозок в США сократился на 5,6%

По данным Ассоциации американских железных дорог (AAR), за неделю, закончившуюся 20 мая 2023 г., объем грузовых железнодорожных перевозок в США сократился на 5,2%, в том числе повагонными отправками – на 0,4 %, контейнеров и полуприцепов – на 9,3 %.

Рост зафиксирован по пяти из 10 основных номенклатурных групп, включая автомобили и запчасти (+14,2%), металлические руды и металлы (+9%) и нерудные ископаемые (+3,4%). В то же время сократились объемы отправок зерна (-12,7%), угля (-3,9%) и химической продукции (-2,5%).

Всего за 20 недель 2023 года на железных дорогах США отправлено 9143,9 тыс. вагонов, контейнеров и полуприцепов, что на 5,6% ниже по сравнению с аналогичным периодом 2022 года. В том числе объем перевозок контейнеров и полуприцепов по сравнению с уровнем 2022 года снизился на 10,8%, до 4658,7 тыс. ед.

Небольшое (на 0,4%) сокращение грузопотока наблюдалось с начала 2023 года на железных дорогах Канады – всего там перевезено 3199,1 тыс. повагонных отправок, контейнеров и полуприцепов. Незначительный рост (на 1,4%), до более чем 551 тыс. повагонных отправок, контейнеров и полуприцепов, за этот же период имел место на железных дорогах Мексики.

Источник: aar.org, 24.05.2023 (англ. яз.)

Угледобывающая компания NTEC просит вмешаться федеральное ведомство в спор с железной дорогой I класса BNSF, затрагивающий качество грузовых перевозок (США)

5 мая в Совет по безопасности на наземном транспорте (STB) поступило заявление, затрагивающее нарушения железной дорогой I класса BNSF условий обслуживания грузоотправителя в части качества перевозочного процесса. Так, угледобывающая компания Navajo Transitional Energy Co. (NTEC) требует от BNSF уточнить перечень услуг, предоставляемый в рамках «обязательств по оказанию общественно важных услуг» (common carrier obligation) – положения одного из федеральных нормативно-правовых актов США, курируемого ведомством STB.

Согласно этим обязательствам, железные дороги должны всегда соглашаться на контракты по грузоперевозкам, «если их положения и условия являются адекватными». В споре с BNSF компания NTEC требует уточнить критерии «предоставления услуг надлежащего качества» в условиях ограниченной пропускной способности железнодорожной сети.

NTEC хочет, чтобы ведомство STB применило к BNSF санкции (в рамках особых полномочий) за возможное нарушение условий контракта на перевозку угля из штата Вайоминг (США) в провинцию Британская Колумбия (Канада). Грузоотправитель хочет быть уверен, что BNSF доставит уголь в срок в

интермодальный терминал для дальнейшей перевозки морским транспортом. Представители NTEC отметили, что эта железная дорога I класса стала снижать качество предоставляемых услуг еще с весны 2022 г., тем самым нарушив условия контракта.

Представитель BNSF прокомментировал заявление: «Одно дело – когда грузоотправитель полностью лишается маршрута для грузоперевозок. Другое – когда этот же грузоотправитель, которому продолжают оказываться услуги должного (по сравнению с прошлыми показателями) качества, требует давать ему приоритет перед другими грузоотправителями. Тем самым, он ищет конкурентное преимущество, что определенно не оправдывает необходимость использовать специальные меры принуждения в отношении перевозчика в рамках обязательств типа *common carrier obligation*».

По словам BNSF, принуждение BNSF к четкому соблюдению условий контракта с NTEC приведет к ущемлению интересов других грузоотправителей.

Источник: freightwaves.com, 25.05.2023 (англ. яз.)

Inpasa удвоит железнодорожные перевозки этанола в Бразилии

Бразильский грузовой оператор Rumo и латиноамериканский производитель этанола группа Inpasa подписали сроком на 10 лет соглашение об организации перевозок данной химической продукции. Это позволит группе Inpasa более чем удвоить объемы перевозки этанола по железной дороге и довести их до 1,01 млрд л в год.

Inpasa инвестировала в данный проект примерно 100 млн браз. реалов (около 20 млн долл. США), включая приобретение 50 специализированных четырехосных цистерн и двух тепловозов. Перевозки будут осуществляться на расстояние более 1200 км от терминала в Рондонополисе (штат Мату-Гросу) до Паулинии (штат Сан-Паулу), что к северу от агломерации Кампинас. Переключение грузопотока на железную дорогу позволит отказаться от 17 тыс. рейсов грузовых автомобилей в год, а также уменьшить выбросы углекислого газа в атмосферу на 60%.

Этанол будет перевозиться в отличающихся высокой антикоррозионной стойкостью цистернах из низколегированной стали постройки компании Greenbrier Maxion (совместное предприятие североамериканских компаний Greenbrier, Amsted Rail и бразильской Iochpe-Maxion).

Цистерны имеют вместимость 105 тыс. л, что на 2000 л больше по сравнению с обычными моделями. Еще одним существенным отличием этих вагонов является тележка типа Motion Control, разработанная компанией

Amsted Rail специально для условий эксплуатации на бразильских железных дорогах. Эти тележки имеют высокую плавность хода и позволяют значительно повысить безопасность эксплуатации и срок службы компонентов, а также снизить затраты на техническое обслуживание.

В настоящее время группа Inpasa поставляет этанол в 23 штата Бразилии и на четыре других континента автомобильным, трубопроводным, речным, морским и железнодорожным транспортом.

Источник: zdmira.com, 30.05.2023

UTLC ERA наблюдается дальнейшее падение объемов перевозок по Новому Шелковому пути через Россию

Объемы грузов, перевозимых по Новому Шелковому пути через Россию, продолжают снижаться. В апреле на железнодорожном сообщении между Европой и Китаем было зарегистрировано 18498 TEU, что почти на 34% меньше по сравнению с апрелем прошлого года. Хотя последствия СВО были заметны уже в апреле 2022 г., 27934 TEU все еще перевозились по российскому маршруту. В марте этого года объем составил 21034 TEU.

Это видно из данных, предоставленных Индексом Евразийского железнодорожного альянса (ERA), инструментом, созданным ОТЛК ERA – основным оператором на маршруте через Казахстан, Россию и Беларусь. Цифры соответствуют объемам, которые они обработали, что должно указывать на общую тенденцию. Следует отметить, что эти цифры не всегда совпадают с другими статистическими данными.

Согласно индексу ERAI, в I квартале этого года по маршруту было перевезено в общей сложности 59956 TEU, что почти на 54% меньше, чем в I квартале 2022 г. Самый низкий показатель был зафиксирован в феврале этого года, когда по маршруту было перевезено 17586 TEU. После небольшого увеличения в марте объемы снова упали в апреле.

Взгляд со стороны клиента

Однако Игорь Тамбака, основатель поставщика логистических услуг Rail Bridge Cargo, голландской компании, работающей на Новом Шелковом пути, отметил небольшое увеличение перевозок по маршруту через Россию в последние месяцы. «Объемы, которые мы перевозим через Россию, с начала этого года увеличились примерно на 5-6%. Поскольку до сих пор с перевозкой грузов по маршруту не произошло ничего плохого, клиенты и страховщики проявляют меньшее беспокойство. Кроме того, теперь между Сианом и Дуйсбургом курсируют экспрессы, которые имеют приоритет перед другими

поездами на границах с Казахстаном, Беларусью и Польшей. Транзитное время сейчас составляет 11,5 дней, что привлекательно для клиентов», – объясняет он. «Вы действительно видите, что во всем транспортном секторе стало меньше грузов из-за экономического спада. Мы тоже это замечаем. В результате мы наблюдаем значительный рост поставок небольших сборных грузов. За последние месяцы объем перевозок этого вида грузов увеличился по меньшей мере на 55%, что является экстремальным показателем», – говорит он.

Средний коридор растет

В то же время, Средний коридор, альтернатива северному маршруту, который проходит через Казахстан, Азербайджан и Грузию, продемонстрировал значительный рост в начале этого года. В I квартале 2023 г. Казахстанские железные дороги перевезли в Казахстан и из Казахстана по Среднему коридору почти на 64% больше грузов, чем в прошлом году, сообщает компания. Экспорт Казахстана по этому маршруту увеличился почти втрое по сравнению с аналогичным периодом прошлого года.

По данным национальной железнодорожной компании, в период с января по март этого года страна перевезла 433200 тонн грузов по Среднему коридору, что на 63,7% больше по сравнению с предыдущим годом. По данным компании, это связано с мерами, принятыми для повышения пропускной способности коридора.

Источник: railfreight.com, 24.05.2023 (англ. яз.)

Грузовой поезд планируют запустить из Башкирии в Китай до конца 2023 года

Компания «Импорт и экспорт Башкортостана», занимающаяся перевозками товаров из КНР, планирует до конца 2023 года запустить грузовой поезд из Уфы в Китай. Об этом сообщил директор компании Дияз Калимуллин на Всероссийском инвестиционном сабантуе «Зауралье-2023» в Сибее.

«Сейчас в наших планах создать прямой поезд Китай – Уфа, станция Черниковка. И также, соответственно, [поезд] Уфа – Китай. На сегодняшний день на российском рынке до Уфы едет только один транспортный экспедитор – это «Трансконтейнер», и логистический маршрут очень долгий. Следующий маршрут – это только автомобильный», – сказал он.

По словам Калимуллина, маршрут необходим, так как сейчас для отправки груза в Китай производителям необходимо забронировать 50 контейнеров, многие предприятия не могут себе этого позволить. «Все остальные железнодорожные маршруты составляют до двух месяцев. Думаю, в

этом году нам удастся организовать этот поезд, и срок поставки будет занимать менее 30 дней», – добавил он.

В январе – марте 2023 года взаимный товарооборот Башкортостана и Китая вырос на 34,6% в сравнении с аналогичным периодом прошлого года. Министр внешнеэкономических связей и конгрессной деятельности Башкортостана Маргарита Большаева отметила, что по итогам 2022 года на КНР пришлось четверть товарооборота республики.

Пятый Всероссийский инвестиционный сабантуй «Зауралье-2023» проходит в Сибее Республики Башкортостан 25-27 мая. Организаторами выступают Агентство стратегических инициатив и правительство Башкортостана. На мероприятии обсуждаются вопросы привлечения инвестиций, повышения экспортной активности, развития моногородов и другие.

Источник: tass.ru, 26.05.2023

РЖД перевезли первый миллион тонн грузов по мосту в Китай

«РЖД» перевезли 1 млн тонн грузов по мостовому железнодорожному переходу Нижнеленинское (РФ) – Тунцзян (КНР), в том числе, 690 тыс. тонн угля и 310 тыс. тонн руды, сообщила Дальневосточная железная дорога (ДВЖД, филиал ОАО «РЖД»).

Движение грузовых составов по мосту в Еврейской автономной области было открыто весной 2022 года.

В дальнейшем для увеличения объемов перевозок была модернизирована инфраструктура на участке Биробиджан – Нижнеленинское длиной 121 км.

Ключевым объектом модернизации стала станция Биробиджан-2. На ней электрифицировано порядка 15 км путей, построены пост электрической централизации, административно-бытовой корпус, производственно-складское здание и пункт технического обслуживания локомотивов.

Железнодорожный пограничный переход Нижнеленинское – Тунцзян стал четвертым международным пунктом пропуска на ДВЖД, третьим с Китаем, вторым мостовым (также функционирует переход через реку Туманган с КНДР).

Дальневосточная железная дорога проходит по территории шести субъектов РФ: Приморскому и Хабаровскому краям, Амурской и Сахалинской областям, Еврейской автономной области, Республике Саха (Якутия).

Источник: interfax-russia.ru, 29.05.2023

Свердловская железная дорога открыла площадку для отправки грузов на севере региона

Свердловская железная дорога (СвЖД) открыла площадку для обработки контейнерных грузов в Серове. Она позволит экспортировать лесопромышленную продукцию с севера Свердловской области. Первый поезд с пиломатериалами уже отправился в Китай, сообщила 29 мая пресс-служба магистрали.

«Свердловская магистраль открыла площадку для обработки контейнерных грузов на станции Серов. Открытие специализированной площадки в первую очередь обусловлено потребностью клиентов лесной отрасли в организации отправки продукции в составе регулярных ускоренных контейнерных поездов, в том числе на экспорт. С грузового терминала станции Серов отправился первый поезд: в его составе 70 крупнотоннажных контейнеров с пиломатериалами, которые будут доставлены в Китай», – говорится в сообщении.

Ранее для отправки пиломатериалов с севера Свердловской области использовались терминалы в Екатеринбурге и Советском, расстояние до которых составляет около 400 км. «Теперь промышленные предприятия могут отгружать продукцию в контейнерах непосредственно на севере Свердловской области, это поможет им снизить транспортные издержки и оптимизировать логистику», – пояснили на СвЖД, добавив, что инфраструктурой смогут пользоваться деревообрабатывающие предприятия из Североуральска, Карпинска и других населенных пунктов.

Кроме того, СвЖД разработала комплексный сервис, который включает доставку контейнеров автотранспортом до железнодорожного терминала, формирование и отправку поезда. Всего сейчас со станций СвЖД на постоянной основе грузы в контейнерах перевозятся по 175 маршрутам внутри страны и на экспорт.

Источник: tass.ru, 29.05.2023

«Трансконтейнер» увеличил перевозки в Азию, заместив выбывшие объемы

Крупнейший российский железнодорожный контейнерный оператор «Трансконтейнер» (входит в группу «Дело») увеличил груженые перевозки на азиатском направлении, заместив выбывшие из-за изменения логистики объемы заказов, сообщает компания.

Специальная операция России на Украине и последовавшие за ней западные санкции в 2022 году привели к изменению логистических потоков в стране – они развернулись с Запада на Восток. «ПАО «Трансконтейнер» в течение года успешно компенсировал объемы грузевых международных перевозок, выбывавших в связи с глобальной перестройкой логистики», – говорится в сообщении оператора.

По итогам четырех месяцев 2023 года зарубежные отправки компании выросли на 3,5% по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года – до 447 тысяч TEU. «Основные объемы транспортировки по-прежнему приходятся на Китай и Южную Корею», – отмечает оператор.

Перевозки в сообщении с КНР в январе-апреле 2023 года выросли на 22% – до 338 тысяч TEU, в сообщении с Южной Кореей – на 22% – до 33 тысяч TEU.

Существенный прирост «Трансконтейнер» зафиксировал на казахстанском направлении – на 52% (до 24 тысяч TEU). «Фактически Казахстан вышел на третье место в географии сервисов «Трансконтейнера», потеснив Турцию, объемы транспортировки в сообщении с которой за четыре месяца 2023 года снизились на 13% (до 19 тысяч TEU)», – отмечает компания.

Увеличились перевозки в сообщении с Белоруссией и Индией – на 19% (до 17 тысяч TEU) и на 69% (до 8 тысяч TEU) соответственно.

Источник: Iprime.ru, 29.05.2023

«РЖД Логистика» наращивает объемы перевозок автокомплектов из Китая в Россию

АО «РЖД Логистика» с начала 2023 года организовало доставку из Китая свыше 10 тыс. машинокомплектов для российских автопроизводителей. Перевозки осуществляются по нескольким маршрутам – через территорию Казахстана, Монголии, а также через погранпереходы Гродеково – Суйфэньхэ и Забайкальск – Маньчжурия.

В рамках сервиса организованы как прямые железнодорожные отправки, так и мультимодальные перевозки через порты Дальнего Востока. Диверсификация маршрутов позволяет обеспечить гибкую стоимость доставки и четко соблюдать сроки поставок, что особенно важно для организации бесперебойного процесса производства. На выбор маршрута среди прочих факторов влияет степень загруженности транспортной инфраструктуры, в частности, погранпереходов.

Комплекс услуг «РЖД Логистики» включает процедуру предварительного таможенного декларирования, что позволяет ускорить таможенную очистку после прибытия груза в пункт назначения за счет заблаговременной подачи и проверки необходимой документации.

«Новые логистические решения отвечают потребностям отечественной автомобильной отрасли и призваны помочь производителям быстрее адаптироваться к текущим экономическим реалиям. Опыт и компетенции позволяют «РЖД Логистике» разрабатывать сервисы, полностью соответствующие ожиданиям клиентов с точки зрения стоимости и сроков. Возрастающий объем поставок – лучшее подтверждение эффективности и востребованности нашей работы», – отмечает заместитель генерального директора по коммерческой деятельности АО «РЖД Логистика» Сергей Лёвин.

Источник: rzdlog.ru, 26.05.2023

Москва и Пхеньян возобновили поставки товаров по железной дороге на «доковидном» уровне

Москва и Пхеньян возобновили поставки товаров по железной дороге на «доковидном» уровне, заявил в интервью РИА Новости посол РФ в Пхеньяне Александр Мацегора.

«В ноябре железнодорожное грузовое сообщение между нашими странами действительно возобновилось, причем не на разовой основе, а в регулярном режиме», – сказал посол.

Он добавил, что скоро начнутся поставки угля для перевалки в северокорейском порту Раджин.

Источник: inosmi.ru, 25.05.2023

ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ВОКЗАЛЫ. ТРАНСПОРТНО-ПЕРЕСАДОЧНЫЕ УЗЛЫ

Германия: Deutsche Bahn запустила сервис по аренде складных велосипедов

Железные дороги Германии (DB) с июня 2023 г. начнут сдавать всем желающим в аренду за 41 евро в месяц складные велосипеды производства лондонской компании Brompton. Эти велосипеды можно быстро складывать

и затем в сложенном виде бесплатно перевозить в любом общественном транспорте как обычный багаж.

DB считают, что такие велосипеды будут особенно востребованы пассажирами, которые ежедневно ездят к месту работы или учебы. Им не потребуется искать свободное место на велосипедной парковке или оплачивать провоз обычного велосипеда в поезде или автобусе. Кроме того, складной велосипед можно взять с собой в общественный транспорт и в тех случаях, когда из-за повышенной загрузки обычные велосипеды перевозить запрещают.

В месячную плату включена доставка складного велосипеда в пределах Германии, страховка и комплексное сервисное обслуживание после 6 месяцев эксплуатации. Пользователи заключают годовой контракт напрямую с компанией Brompton. По истечении этого срока пользователи могут продлить абонемент или приобрести складной велосипед производства Brompton со скидкой. На сайте www.brompton.com самый дешевый складной велосипед стоит около 1000 евро.

В сотрудничестве с Brompton железные дороги Германии продвигают концепцию поездок с использованием велосипедов и поездов. Предварительно DB на протяжении 2 месяцев тестировали новую услугу на городской железной дороге в Штутгарте.

Источник: railtarget.eu, 30.05.2023 (англ. яз.)

Leo Express нацелен на рост рыночной доли к 2030 году

Чешский частный оператор Leo Express, выполняющий также перевозки по контрактам на оказание социально необходимых транспортных услуг (PSO), намерен нарастить долю на рынке пассажирских перевозок в Чехии и соседних странах.

В 2022 году оператор перевез поездами и автобусами в Чехии, Словакии, Польше и Украине почти 1,5 млн пассажиров, выполнил 2,3 млн поездо-км и получил 22 млн евро дохода (прирост 15% относительно предыдущего года), а показатель EBITDA составил 4 млн евро. По точности выполнения расписания и безопасности Leo Express входит в число лидеров в странах Центральной Европы. При этом он оказывает услуги по предоставлению высококачественного питания на пассажирских местах.

В 2023 году оператор выделяет 4 млн евро на увеличение штатов работников служб эксплуатации и технического обслуживания в Чехии и Словакии, готовясь к работе по контракту на оказание социально необходимых

транспортных услуг на линии длиной 95 км Братислава – Дунайска-Стреда – Комарно начиная с 10 декабря 2023 года.

С 18 мая 2023 г. оператор увеличил до трех в неделю число поездов в сообщении Праги с Катовице и Краковом, с 1 июня должно появиться автобусное сообщение Остравы с городами Польши.

Еще одним фактором, способствующим привлечению новых пассажиров, является предложение различным компаниям корпоративных программ, по которым их сотрудники могут пользоваться билетами со скидкой от 5 до 10% в зависимости от годовых расходов на поездки.

Что касается поездок пассажиров в инвалидных колясках, то при покупке билета автоматически формируется сообщение для персонала и отпадает необходимость об отправке уведомления оператору по электронной почте. Оператор, в свою очередь, не позднее чем за 24 ч подтверждает готовность оказать такую услугу.

Источник: zdmira.com, 28.05.2023

В ОАЭ запустят пассажирский поезд класса люкс

В Объединенных Арабских Эмиратах запустят пассажирский поезд класса люкс в стиле Восточного экспресса. Для этих целей национальный железнодорожный оператор Etihad Rail будет сотрудничать с итальянской компанией Arsenale Group, специализирующейся на VIP-поездках.

Планируется, что железнодорожный состав из 15 вагонов будет курсировать из Фуджейры в Абу-Даби. Пассажиры посетят Дубай, ознакомятся с достопримечательностями Омана и пустыни Лива. Вагоны будут отражать в дизайне как наследие Эмиратов, так и итальянское мастерство и ноу-хау.

ОАЭ станут одной из первых стран в мире, где Arsenale запустит роскошные железнодорожные туры. Аналогичный проект, кстати, планируется запустить в Саудовской Аравии – в 2025 г. поезд класса люкс начнет курсировать между Эр-Риядом и Курайятом.

Национальную железную дорогу Etihad Rail, строительство которой было завершено в Объединенных Арабских Эмиратах в феврале 2023 г., в мае запустили в коммерческую эксплуатацию. Железнодорожная сеть в конечном итоге соединит ОАЭ с остальной частью Персидского залива.

Пассажирские поезда, как ожидается, будут двигаться со скоростью 200 км/ч и перевозить одновременно около 400 человек. Пассажирская железная дорога соединит 11 городов и населенных пунктов ОАЭ. Первая

пассажирская станция будет расположена на восточном побережье, в эмирате Фуджейра.

Добраться из Фуджейры до Абу-Даби пассажиры смогут за 100 минут, из Абу-Даби в Дубай – за 50 минут, из Абу-Даби в Аль Рувайс – за 70 минут. Пассажирские поезда будут останавливаться в городах Аль Мирфа, Аль Даид, Шарджа, Дубай и др.

Поезда будут предлагать различные удобства и развлечения, включая информационно-развлекательные системы, зарядные станции для мобильных устройств, закуски и напитки, передовую систему кондиционирования воздуха и удобные кресла в первом, бизнес- и эконом-классе.

Источник: russianemirates.com, 22.05.2023

Великобритания: завершена реализация проекта модернизации железнодорожной станции Малден-Мэнор

Британский пассажирский оператор South Western Railway (SWR) завершил работы по модернизации станции Малден-Мэнор (Malden Manor). Станция расположена на линии Чессингтон (юго-восточная часть Лондона), она была открыта 29 мая 1938 г. Проектированием этой станции занимался главный архитектор Southern Railway Джеймс Робб Скотт (James Robb Scott), который принимал участие в реконструкции одного из ключевых вокзалов Лондона – Ватерлоо, а также Уимблдон и Сербитон, двух основных пассажирских станций, обслуживаемых компанией SWR.

Реализованный проект реконструкции станции включал в себя полное обновление как внутри, так и снаружи, включая платформы, на которых были установлены новые скамейки. В билетном зале, который, как и все остальные помещения, был отремонтирован и покрашен, для удобства пассажиров были обновлены информационные табло. Летом 2023 г. станция будет оборудована установкой для дефибрилляции в рамках реализации соответствующей программы SWR – она предусматривает установку таких устройств на всех своих станциях, где есть обученные сотрудники. Руководство SWR объявило об установке дефибрилляторов в марте 2023 г., назвав один из своих поездов в честь Фонда Алекса Уордла (Alex Wardle Foundation), который в рамках своей деятельности повышает осведомленность людей о синдроме внезапной аритмической смерти. Также реконструкция коснулась зоны автомобильной парковки, которая была полностью отремонтирована, включая полное обновление разметки.

Представитель руководства компании SWR отметил, что было особенно важно завершить весь комплекс работ по реконструкции к 85-летию станции.

Источник: globalrailwayreview.com, 29.05.2023 (англ. яз.)

ФПК запустила первый двухэтажный поезд из региона России на Черноморское побережье

«Федеральная пассажирская компания» («дочка» ОАО «РЖД») запустила первый двухэтажный поезд из региона на Черноморское побережье.

Сейчас есть двухэтажные поезда, которые курсируют из Москвы и Санкт-Петербурга на юг, а также между регионами России. Их более 20.

Как отмечается, ФПК расширяет полигон курсирования двухэтажных поездов. 27 мая в свой первый рейс отправится новый поезд №357/358 сообщением Уфа – Имеретинский Курорт.

ФПК сообщает, что специально для запуска Куйбышевскому филиалу было поставлено 50 двухэтажных купейных вагонов. Подвижной состав оборудован кондиционерами и биотуалетами. В каждом купе предусмотрены розетки для зарядки мобильных устройств. В одном из вагонов есть подъемное устройство для инвалидной коляски, а также купе увеличенной площади, специально оборудованное для проезда маломобильных пассажиров. Для пассажиров в пути следования будет работать вагон-ресторан.

Пассажиры смогут отправляться из Уфы на Черноморское побережье по отдельным датам. Из столицы Башкортостана отправление в 7.18 (здесь и далее время местное), со станции Имеретинский Курорт – в 18.51. В пути следования он будет делать остановки в таких городах, как Самара, Сызрань, Саратов, Волгоград, Краснодар, Туапсе, Сочи, Адлер и др.

По прогнозам специалистов, ожидается, что поезд будет очень востребован и сможет перевезти за летний сезон порядка 60 тысяч пассажиров. Всего же за год он перевезет более 100 тысяч человек.

Источник: Iprime.ru, 26.05.2023

Калининградская железная дорога с 1 июня ставит дополнительные поезда на морские курорты

Калининградская железная дорога (филиал ОАО «РЖД») с начала лета увеличивает число электропоездов в приморские города.

Дополнительные поезда назначены на Зеленоградском, Светлогорском, Балтийском, а также Черняховском направлениях с 1 июня. Также у нескольких поездов изменяется периодичность курсирования, чтобы пассажирам было удобно попасть на море.

Так, «Ласточки» дополнительно назначены по выходным и праздничным дням в Светлогорск и в Зеленоградск. Это касается поездов, которые будут ходить на курорты с Северного и Южного вокзалов.

Кроме того, на Зеленоградском направлении несколько «рабочих» поездов, курсирующих с минимальным количеством остановок, теперь будут отправляться каждый день. На Балтийском направлении ежедневно будут курсировать два дополнительных поезда.

На Черняховском направлении по выходным и праздничным дням назначается ранний утренний поезд из Чернышевского в Калининград. Рельсобус будет ориентирован на пассажиров, которые захотят прибыть в Калининград утром и сразу уехать к морю.

Всего летом будет назначено дополнительно 49 поездов, курсировать будут 155 составов.

Как сообщалось, в летних сезонах 2021-2022 годов КЖД заметно нарастила пассажиропоток в направлении приморских курортов региона.

Источник: interfax-russia.ru, 25.05.2023

ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ

Первые самоходные грузовые вагоны поступят в эксплуатацию в 2023 году

Созданная в 2020 г. в Сент-Луисе (США) компания Intramotev получила грант в размере 200 тыс. долл. США от штата Мичиган для запуска в эксплуатацию грузовых вагонов TugVolt с тяговым электроприводом, получающим питание от аккумуляторных батарей (рис. 1). Предполагается, что для управления ими могут использоваться мобильные устройства. За основу берутся обычные грузовые вагоны, которые дооснащают соответствующим оборудованием. В 2021 г. работа компании была профинансирована фондом венчурного капитала Idealab X. Планируется, что в конце 2023 г. первые три вагона поступят на одно из горнодобывающих предприятий штата Мичиган.



Рис. 1. Грузовой вагон TugVolt

Intramotev разрабатывает программно-технические решения для дистанционно управляемых грузовых вагонов с автономным приводом. Кроме TugVolt, на сегодня компанией создано решение ReVolt для накопления энергии торможения вагоном, находящимся в составе поезда. Ожидается, что разработки компании найдут применение на подъездных путях и изолированных линиях для технологических перевозок между шахтами и местами переработки, цехами предприятий, в портах, для решения проблем первой и последней мили. В перспективе предполагается возможность работы такого подвижного состава и на магистральных линиях.

Источник: t.me, 24.05.2023

TX Logistik продолжает наращивать парк вагонов-платформ сочлененного типа

Оператор грузовых перевозок TX Logistik (входит в группу Mercitalia в составе железных дорог Италии, FS Group) заказал еще 115 сочлененных вагонов-платформ типа T3000. Поставка первой партии запланирована на конец лета 2023 г.

Данный подвижной состав производит словацкая машиностроительная компания Tatravagónka. На раме платформы имеется съемное устройство для крепления контейнеров. Также вагон оснащен быстродействующим тормозным оборудованием и отличающимся повышенной термостойкостью колесными парами. Платформа может быть приспособлена и для перевозки мегатрейлеров.

По данным TX Logistik, платформы T3000 можно использовать главным образом в перевозках контейнеров и полуприцепов с максимальной скоростью до 120 км/ч. Кроме того, данная модель подходит для применения системы вертикальной погрузки NiKRASA.

Новый заказ платформ T3000 приближает TX Logistik к достижению стратегической цели по увеличению до 50% доли собственных грузовых вагонов, используемых в мультимодальных перевозках. Нарращивая вагонный

парк, TX Logistik получает возможность гибко реагировать на увеличение спроса на перевозки в смешанном сообщении на европейской сети.

Источник: zdmira.com, 24.05.2023

В Дании объявлен крупнейший в мире тендер на поставку беспилотных электропоездов

Национальный перевозчик DSB ищет поставщика 226 поездов с наивысшим уровнем автоматизации GoA4 для городской железнодорожной системы Копенгагена S-tog.

Общая сумма тендера, включая 30-летнее обслуживание, составляет 3,5 млрд долл США. Конкурс также предполагает опцион на 100 поездов и увеличение срока обслуживания до 44 лет. Эксплуатационная скорость поездов должна составлять 120-160 км/ч.

DSB получила разрешение правительства на проведение закупки в начале мая. Перевозчик рассчитывает выбрать победителя весной 2025 года и приступить к испытаниям первых составов в 2028 году. В свою очередь ввод в эксплуатацию нового парка запланирован с 2029 по 2037 год.

Стоит отметить, что в сентябре 2022 года на всей сети S-tog завершилась установка системы управления движением поездов по радиоканалу CBTC, являющейся одним из обязательных условий для организации беспилотного движения. Ее поставщик – Siemens Mobility.

Источник: rollingstockworld.r , 25.05.2023

На линии Лобиту – Бенгела начата эксплуатация дизель-поездов постройки CRRC

Три дизель-поезда, построенных китайской компанией CRRC Tangshan, поступили в регулярную эксплуатацию в Анголе на линии, которая соединяет города Лобиту и Бенгела, расположенные на побережье Атлантического океана (рис. 2). Согласно контракту CRRC поставила в Анголу 10 таких поездов колеи 1000 мм, остальные семь предназначены для линий Луанда – Маланже, Лобиту – Луау, а также для линии, ведущей из Луанды в международный аэропорт имени 4 Февраля (Luanda Quatro de Fevereiro).



Рис. 2. Дизель-поезд постройки CRRC

Каждый поезд состоит из четырех вагонов и вмещает 696 пассажиров (190 сидящих и 506 стоящих). Максимальная скорость поезда – 100 км/ч, расстояние между конечными пунктами маршрута Лобиту – Бенгела, превышающее 30 км, он преодолевает примерно за 30 мин. Стоимость проезда в одну сторону – 150 кванза (0,26 евро)

Источник: telemetr.me, 24.05.2023

Wascosa представила второе поколение платформ FFS

Подвижной состав разработан швейцарской лизинговой компанией совместно с австрийским производителем вагонов Voxtover. FFS (Flex Freight System) 2.0 является 40-футовой платформой, на которую можно поставить 20-футовый танк-контейнер, 40-футовый открытый кузов для насыпных грузов, 20-футовый контейнер для стальных рулонов и др (рис. 3).



Рис. 3. Вагон Voxtover. FFS

Заявляется, что новая технология автоматизированного производства сократит время сварки платформы с 300 до 65-100 часов. Это в сочетании с модульной конструкцией должно позволить значительно сократить сроки поставки вагонов заказчикам.

Прототип FFS 2.0 сейчас находится на финальной стадии сертификации. Ожидается, что она будет завершена в ближайшее время, а первые поставки

начнутся в середине 2024 года.

Wascosa развивает технологию сменных кузовов с 2009 года, в настоящее время в нескольких европейских странах эксплуатируется свыше 1 тыс. вагонов FFS первого поколения.

Источник: t.me, 26.05.2023

Alstom приступила к опытной эксплуатации новой тяговой системы на поезде метро CRRC в Китае

Совместное предприятие французского производителя и китайской группы NUG установило на поезд типа А тяговые преобразователи на основе карбида кремния (SiC) и синхронные тяговые двигатели на постоянных магнитах. Сейчас машина совершает демонстрационные поездки вместе с пассажирами на линии 7 метро Чэнду.

Заявляется, что преобразователь Vesteras TC1500 имеет меньшие габариты и вес, более эффективную систему охлаждения и сниженный уровень шума. Это в сочетании с синхронными тяговыми двигателями и новой системой управления должно позволять на 30% сокращать расходы электроэнергии и упрощать техобслуживание.

Стоит отметить, что предыдущая модель преобразователя Mitrac TC1500 была разработана Bombardier Transportation (поглощена Alstom в 2021-м) и в 2017-2018 годах испытывалась на поезде метро в Стокгольме. Тестирование доказало снижение энергопотребления до 35% и уровня шума на 19 дБ.

Источник: rollingstockworld.ru, 29.05.2023

Полностью российский поезд следующего поколения со скоростью до 400 км/ч будет готов в 2027 году

Холдинг «Российские железные дороги» (РЖД) продолжает строительство отечественного высокоскоростного поезда и планирует получить его в 2027 году, о чем заявил глава РЖД Олег Белозёров в воскресенье, 28 мая 2023 года в эфире телепередачи «Картина мира» на канале «Культура».

Высокоскоростной поезд мы сейчас строим. И по поручению президента мы планируем, что в 2027 году у нас будет высокоскоростной поезд следующего поколения.

Олег Белозёров



Рис. 4. Дизайн высокоскоростного поезда

Важно отметить, что этот поезд будет полностью отечественного производства. Сегодня уже готов дизайн состава (рис. 4) и детальная разрисовка предстоящих стадий производства поезда.

Сегодня мы готовы построить высокоскоростную магистраль. И мы считаем, что сейчас это нужно. Сейчас самое время.

Олег Белозёров

Осенью прошлого года холдинг «Российские железные дороги» представил три варианта внешнего оформления высокоскоростного поезда на официальном сайте РЖД.

Кроме того, сообщалось, что компания «Синара — транспортные машины» (СТМ) планирует разработать российский поезд, который сможет двигаться со скоростью до 400 км/ч.

Источник: ixbt.com, 29.05.2023

Открыт Балтийский вагоноремонтный завод «Новотранса»

На предприятии в Ленинградской области состоялась церемония официального запуска площадки. До этого она месяц работала в тестовом режиме.

Создание новых мощностей было анонсировано в 2019 году, инвестиции составили 2,5 млрд руб. Сроки запуска несколько раз сдвигались. На полной мощности он должен быть способен ежегодно обслуживать 30 тыс. грузовых вагонов и 36 тыс. колесных пар в год. Выйти на нее планируется за 1-2 года.

Завод стал пятой вагоноремонтной площадкой в периметре «Новотранса». Как заявляет сама компания, его работа должна позволить довести суммарные ремонтные мощности до 102 тыс. вагонов в год и увеличить долю на рынке с 15,5 до 20%. Предполагается, что конкурентным преимуществом завода станет близость к разгрузочным мощностям одного из крупнейшего портов России – Усть-Луге. К тому же сегодня «Новотранс» сама управляет парком из более 25 тыс. вагонов.

Источник: telemetr.me, 25.05.2023

Компания «ТМХ Электротех» завершила испытания нового асинхронного тягового электродвигателя

Компания «ТМХ Электротех» завершила испытания нового асинхронного тягового электродвигателя (ТЭД) ДТА-380У1, предназначенного для использования в конструкции электропоезда «Иволга 3.0»

Двигателю присвоена литера О1, позволяющая начать серийное производство. Установочная серия составит 1500 единиц.

Новый двигатель – отечественная разработка, создан в компании «ТМХ Инжиниринг». Технические характеристики нового асинхронного тягового двигателя позволяют использовать его в поездах с конструкционной скоростью до 160 км/ч, снизить энергопотребление поезда, значительно увеличить межсервисные интервалы, сократить время обслуживания подвижного состава.

Освоение производства собственных асинхронных тяговых электродвигателей для вагонов метро и моторвагонного подвижного состава – это новое для предприятия направление работы, которое развивается с использованием многолетнего опыта производства асинхронных ТЭД для локомотивов.

Источник: tmholding.ru, 23.05.2023

ПГК освоила выпуск новых колесных пар в Алтайском крае

Производство налажено на входящей в структуру оператора Заринской вагоноремонтной компании (ЗВРК). Она получила свидетельство на оказание услуги по формированию колесных пар из новых колес и осей (НОНК) с буксовыми узлами и без них. Как заявляется, разработанная колесная пара прошла полный комплекс испытаний и получила сертификат соответствия ТР ТС.

ЗВРК была запущена в апреле 2022 года. В начале заработал колесно-роликовый цех, в марте уже этого года начал функционировать цех по капитальному ремонту колесных пар. В 2022 году текущим и средним ремонтом на площадке было отремонтировано 12 тыс. колесных пар. На этого год предприятие планирует провести капитальный ремонт около 1,5 тыс. колесных пар.

Также в структуру ПГК входит вагоноремонтное предприятие «Грязи» в Липецкой области и участок ТОР вагонов в Саратовской области.

Источник: pgk.ru, 25.05.2023

«Трансмашхолдинг» раскрыл подробности о создании поезда push-pull

Перспективная разработка была представлена в рамках презентации к планируемому размещению облигационного выпуска на Московской бирже, которая прошла 26 мая.

Поезд push-pull предполагается создать для пригородного сообщения на базе вагонов электропоезда ЭП2ДМ и тепловоза ТЭП70БС, чтобы обеспечить движение на неэлектрифицированных участках (рис. 5). Максимальная составность заявлена на уровне 6 вагонов, вместимость – до 1520 человек. Рынками сбыта в презентации ТМХ указаны Россия и другие страны ЕАЭС. Более подробная информация о технических характеристиках и срока появления первого образца этого поезда представлена не была.



Рис. 5. Поезд push-pull

Ранее в ТМХ сообщали, что технология push-pull рассматривается как один из вариантов для исполнения поездов с пассажирскими вагонами в габарите Т («Вагон-2023») в рамках долгосрочного контракта, заключенного с ФПК в 2019 году.

Источник: rollingstockworld.ru, 30.05.2023

В Пермском Политехе разработали приложение для автоматизации учета и анализа износа колесных пар локомотивов

Для автоматизации технического контроля степени износа бандажей колесных пар локомотивов учеными Пермского национального исследовательского политехнического университета (ПНИПУ) разработано мобильное приложение на языке программирования Kotlin с использованием набора инструментов Android SDK. Система позволит анализировать результаты замеров и степень их отклонения от нормы, собирать данные в электронную систему учета компании и сохранять результаты предыдущих проверок.

Сейчас во время технического обслуживания подвижного состава все замеры вручную записываются в учетный журнал, а затем из него переносятся

в электронную таблицу формата Excel. Отмечается, что использование специального приложения в совокупности с единой информационной системой для этого процесса позволит экономить от 30 до 45 минут рабочего времени специалистов, снизить влияние человеческого фактора. Общая база данных предыдущих проверок сделает возможным проведение статистического анализа и построения прогнозных моделей.

Источник: t.me, 28.05.2023

Применение алюминия в грузовом вагоне удорожает его стоимость на 20%

Такую оценку представил гендиректор НВЦ «Вагоны» и завкафедрой «Вагоны и вагонное хозяйство» ПГУПС Юрий Бороненко в рамках форума «Подвижной состав: производство, эксплуатация и ремонт» на прошлой неделе.

Как сообщает «РЖД-Партнер», было проведено сравнение характеристик трех моделей хопперов: с алюминиевым кузовом и тележкой с осевой нагрузкой 25 тс, а также двух со стальным кузовом, укомплектованных тележками 23,5 и 25 тс. Согласно приводимой изданием оценке, удельная прочность алюминиевого сплава в 3 раза выше, чем у низколегированной стали, но по цене он будет в 5 раз больше. «С учетом массы алюминиевых узлов вагона у его покупателя инвестиции в данный подвижной состав возрастут на 20%», – цитирует «РЖД-Партнер» Юрия Бороненко. В свою очередь у перевозчика сократятся расходы на тягу и содержание пути, а экономический эффект для грузоотправителя будет выражаться в росте грузоподъемности.

С алюминием для грузовых вагонов сегодня активно работает «РМ Рейл»: вагоностроитель в феврале сертифицировал обновленную версию хопера модели 19-1299. В нем применена тележка 25 тс, в разработке которой принимал участие ПГУПС. В ноябре-2022 первый замгендиректора «РМ Рейл»

Источник: rzd-partner.ru, 29.05.2023

Инновационный подшипник способен разрушить всю систему

Более одного млрд рублей потеряют операторы в 2024 году из-за необходимости проводить сервисное обслуживание подшипников. А в 2022 году владельцы вагонов потеряли еще больше: они или покупали подшипники «по любой цене», или вовсе отказывались от эксплуатации вагона, об этом участники рынка рассказали на Транспортном форуме «Подвижной состав: производство, эксплуатация и ремонт», который организовал и провел

РЖД-Партнер.

Прогнозируем серьезные потери в кассетных подшипниках через восемь лет, об этом сообщила Ирина Чиганашкина, член президиума СРО «Союз операторов железнодорожного транспорта» и куратор рабочей группы СОЖТ по эксплуатационным вопросам. Это мнение поддержал Дмитрий Шпади, директор по развитию СРО «Союз операторов железнодорожного транспорта». С острым дефицитом рынок столкнулся в 2022 году. Потому что на плановый ремонт вышла первая партия вагонов, которые произвели в 2014 году.

«Владельцы подвижного состава попали на пик начала планового ремонта подшипников. А выпускать их было не на чем, и порядка 10 тыс. вагонов просто стояли, их изъяли из эксплуатации по концу года», – говорит Дмитрий Шпади.

Рынок насытили подшипники из Китая, однако теперь российские производители просят их защитить от иностранных производителей. Однако представители СОЖТ заявляют, они готовы поддержать производителей из России, но только при условии, если интересы операторов тоже будут соблюдены. СОЖТ всегда выступал за конкурентные условия и за развитый рынок, отметила Ирина Чиганашкина.

«Если мы будем ограничивать коллег из Китая, то кассетные подшипники, которые имеют срок службы в 16 лет, не смогут получить достойного сервисного обслуживания и соответственно мы их потеряем», – добавила она.

Подчеркнем, ситуацию острейшего дефицита, который участники рынка пережили в 2022 году. Подшипник имеет срок службы в 16 лет, но только в том случае, если через 8 лет он пройдет сервисное обслуживание. Пережитый опыт заставляет представителей СОЖТ быть «последовательными и думать о сервисном обслуживании».

«Сегодня мы защитим российского производителя, а завтра получим повышение затрат владельцев подвижного состава, а это значит – вырастет цена железнодорожных перевозок», – сказала Ирина Чиганашкина.

Плохо не то что в России теперь подшипники имеют восьмилетний срок службы, а плохо, что мы могли бы сохранить, отремонтировать и получить фонд, который смог бы снизить затраты на ремонт подвижного состава, отметила Ирина Чиганашкина.

«Но мы серьезное число подшипников просто потеряли. И если мы не будем поддерживать сервисное обслуживание подшипников из Китая, то уже потеряем и эти, которые купили в 2022-2023 году», – продолжила она.

Продлить срок службы подшипникам могло бы сервисное обслуживание, но как утверждают в СОЖТ, цельность подшипника, после сервисного обслуживания, никто не может гарантировать. Согласно ГОСТу

техобслуживание – это поддержание работоспособности объекта при эксплуатации, хранении или транспортировке, а ремонт – это восстановление, сказал Дмитрий Шпади.

«В сервисном центре проводится диагностика подшипников и замена смазки. А чтобы ее поменять в сервисном центре ломают уплотнитель и меняют сепаратор. То есть подшипник – годный, но из сервисного центра он выходит со сломанным уплотнителем», – добавил он.

Но самое главное, огромное число подшипников, после прохождения сервисного обслуживания бракуется. В первое время их доля достигала 80%. Сегодня, каждый второй, в лучшем случае бракованными и не подлежащими ремонту признают 40% подшипников.

«И самое главное! Если один из элементов подшипника бракуется, то в металлолом отправляется весь прибор. И это, конечно, нехороший показатель», – сказал Дмитрий Шпади.

В будущем 2023 году на плановый ремонт уйдет около 15 тыс. инновационных вагонов – это 120 тыс. подшипников должны будут пройти сервисное обслуживание. Если учесть, что бракуются, минимум, 40% подшипников, то, возможно, операторы потеряют 40 тыс. подшипников.

«В простых денежных цифрах это число еще больше впечатляет. Покупка нового подшипника, боюсь называть цифры, но минимум 40 тыс. руб. Итого плановые потери операторов – около одного млрд рублей», – заявил Дмитрий Шпади.

Источник: rzd-partner.ru, 29.05.2023

Новости закупок и поставок подвижного состава: ОВК, РВРЗ, РЖД, Innofreight, Tatravagonka, Stadler

– ОВК поставит транспортной группе «Еврологистик» 100 крытых вагонов модели 11-6874 (на фото). Это первый заказ компании на вагоны с осевой нагрузкой 25 тс. Поставка состоится в течение года в рамках договора лизинга с ГТЛК. Вагоны модели 11-6874 имеют грузоподъемность 73 т, объема кузова 175 м³.

– «Новотранс» получил партию из 75 полувагонов модели 12-9766, выпущенных Рославльским вагоноремонтным заводом. Полученный подвижной состав имеет грузоподъемность 69,5 т и объема кузова 88 м³.

– «РЖД строй» запросили предложения по поставкам 4 дизельных автотрис модели 1АДМ-1.3 и одного агрегата для вибропогружения свайных фундаментов модели АВФ-1М.2. Общая сумма – 267,4 млн руб. с НДС. Цена

трех автотрис установлена на уровне 48,6 млн руб. с НДС, еще одной – 50,2 млн руб. с НДС, вибропогрузателя – 71,1 млн руб. с НДС. Подвижной состав должен быть поставлен до октября. Подведение итогов запланировано на 9 июня. Указанные модели серийно выпускаются Тихорецким машиностроительным заводом.

– Европейский грузовой перевозчик TX Logistik заказал у словацкой Tatravagonka 115 сочлененных платформ типа T3000. Поставка первых вагонов запланирована на конец лета. По данным TX Logistik, платформы T3000 можно использовать для перевозок контейнеров и полуприцепов с максимальной скоростью 120 км/ч.

– Немецкая горнодобывающая компания K+S подписала контракт с австрийской Innofreight на поставку еще 60 сочлененных платформ InnoWaggon. Сейчас в парке K+S находится 150 таких платформ, которые перевозят 300 контейнеров.

– Словенский государственный холдинг SDH одобрил выделение 148,3 млн евро национальному перевозчику SŽ на закупку 20 электропоездов Stadler. Подвижной состав должен быть доставлен к концу 2024 года. Ранее Stadler поставила перевозчику 21 одноэтажный и 10 двухэтажных электропоездов, а также 21 дизель-поезд.

– Чешский перевозчик ČD анонсировал закупку 8 низкопольных электропоездов для Пардубицкого края. Подвижной состав должен появиться в регионе в конце 2025 года. Новые поезда будут рассчитаны на эксплуатацию на линиях переменного тока 25 кВ и постоянного 3 кВ, а также будут иметь не менее 140 мест для сидения.

Источник: rollingstockworld.ru, 26.05.2023

Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов

Новая версия программы для тормозных расчетов TrainBraC

Проектирование и проверка тормозных систем для железнодорожного подвижного состава являются сложной задачей для всех участников, от разработчиков до органов по сертификации и операторов. Доступная для всех программа тормозных расчетов TrainBraC (Train Brake Calculation) оказывает в этом значительную поддержку. За многие годы эксплуатации TrainBraC зарекомендовала себя как отраслевой стандарт для расчетов в сценариях торможения. Уже более десяти лет разработчики железнодорожного подвижного состава используют ее для эффективного проектирования, анализа,

тестирования и подтверждения эффективности тормозных систем. Последняя версия, TrainBraC Next Generation, основана на тех же проверенных методах расчета и архитектуре, что и ее предшественница, но добавляет множество новых функций, доступ к которым осуществляется через переработанный современный пользовательский интерфейс. Чтобы поддерживать постоянное развитие железнодорожных технологий, программное обеспечение теперь готово к будущим модульным расширениям.

Источник: Eisenbahntechnische Rundschau. – 2023. – № 1/2. – S. 71-74 (нем. яз.)

Аналитическое исследование влияния трения на неустойчивые колебания токоприемника (Япония)

Скольжение контактных вставок создает силу трения, действующую на движущийся токоприемник в горизонтальном направлении. Высокий коэффициент трения может привести к неустойчивым колебаниям токоприемника. Для анализа этих колебаний была предложена модель токоприемника с двумя степенями подвижности (2-dof), учитывающая силу трения. Однако эта модель не исследует устойчивость контактной вставки, прикрепленной к токоприемнику. Поэтому в данном исследовании предлагается модель контактной вставки с двумя степенями подвижности, учитывающая вертикальное и поперечное движение. Дополнительно было осуществлено воздействия на реальную контактную вставку высокоскоростного поезда Shinkansen для определения ее динамических характеристик. На основании полученных результатов была проанализирована устойчивость контактной вставки.

Источник: Quarterly Report of the RTRI. – 2023. – Vol. 64, № 2. – P. 109-114 (англ. яз.)

Ослабление волн микросжатия с помощью оптимизации носовой части поезда на основе линейной акустической теории (Япония)

Формы носовой части поезда оптимизировались в течение нескольких десятилетий для снижения пиковых значений микроперепада давления в условиях движения в тоннелях высокоскоростных железных дорог. Данное исследование оптимизировало формы многоступенчатой носовой части поезда с использованием трех передаточных функций, основанных на теории функции Грина, экспериментальных результатах и их среднем значении. Были проведены модельные эксперименты для измерения максимального перепада

давления волн сжатия, создаваемых каждой носовой частью поезда при входе поезда в тоннель. Публикуются результаты исследования. Сделаны выводы.

Источник: Quarterly Report of the RTRI. – 2023. – Vol. 64, № 2. – P. 135-141 (англ. яз.)

БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ

Затопление железнодорожных линий близ Болоньи обошлось RFI в 90 млн евро (Италия)

Более 350 человек, 60 единиц техники и 21 подрядчик были задействованы распорядителем железнодорожной инфраструктуры Италии Rete Ferroviaria Italiana (RFI) для восстановления поврежденной инфраструктуры после наводнения в регионе Эмилия – Романья в этом месяце. На данный момент оценка ущерба составляет более 90 млн евро.

После нескольких месяцев сильной засухи проливные дожди обрушились на итальянский регион Эмилия – Романья на севере Италии в начале этого месяца, и в сочетании со штормом 16 мая 23 реки по всему региону вышли из берегов, вынудив 13 тыс. человек покинуть свои дома и приведя к гибели 17 человек. Мишель Де Паскале, мэр Равенны, назвал наводнения «худшим бедствием за столетие», назвав ночь с 16 на 17 мая «худшей в истории Романьи».

Наводнение также оказало свое влияние на железнодорожные линии в регионе. Есть множество мест, где сила воды размывала грунт и щебень, на которых покоились рельсы, что привело к необходимости их восстановления перед укладкой новых рельсов. Кабели также были повреждены в нескольких местах.

Двадцать второго мая возобновилось движение поездов на линиях Форли-Римини и Равенна – Римини с первоначальным снижением скорости, сообщает RFI. С утра 23 мая также возобновилось движение поездов между Феррарой и Портомаджоре и между Фаэнцей и Русси.

RFI сообщило, что работы технических команд по восстановлению инфраструктуры, поврежденной наводнениями, продолжаются. На железной дороге Болонья-Римини движение между Фаэнцей и Форли остается приостановленным, и RFI планирует полностью возобновить линию ко 2 июня.

Источник: railtech.com, 24.05.2023 (англ. яз.)

Network Rail усиливает защиту от экстремальных погодных условий

В районе курортного города Долиш в графстве Девон оператор инфраструктуры железных дорог Великобритании Network Rail завершил работы по строительству новой подпорной стенки длиной 775 м и высотой 8 м вдоль путей линии Долиш – Тейнмут. В 2014 г. сильный шторм разрушил участок этой линии, соединяющей большую часть округа Долиш и все графство Корнуолл (50 населенных пунктов) с национальной сетью. Тогда смыло часть подпорной стенки, 80 метров пути, подтопило платформы на железнодорожной станции Долиш. Движение поездов по линии не осуществлялось в течение 8 недель. Стоимость масштабных ремонтных работ, проведенных 300 сотрудниками Network Rail, превысила 35 млн ф. ст. Чтобы избежать подобных разрушений в экстремальных погодных условиях в будущем, оператор разработал программу мероприятий, включая строительство новой подпорной стенки, которая на 2,5 м выше предыдущей.

В 2019 г. Министерство транспорта Великобритании (DfT) выделило 80 млн ф. ст. на реализацию данного проекта. В том же году Network Rail начал строительство первого участка подпорной стенки длиной 360 м, а в ноябре 2020 г. – второго протяженностью 415 м.

Новая конструкция защищает железнодорожную станцию Долиш, где сейчас ведутся работы по модернизации, включая строительство пешеходного моста с лифтами.

Основные работы по сооружению подпорной стенки были завершены в сентябре 2022 г. Затем сотрудники компании-подрядчика BAM Nuttall (Великобритания) занимались сооружением нового участка набережной с прогулочной зоной, пешеходного моста, соединяющего ее со старой набережной, и спуска к пляжу.

Источник: zdmira.com, 29.05.2023

Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов

Система предупреждения столкновений Bosch значительно снижает количество несчастных случаев

Аварии, которых можно было бы избежать, особенно в часы пик, приводят к досадным для пассажиров перерывам в эксплуатационном процессе общественного транспорта. Доказано, что технологии Bosch помогают повысить пунктуальность и безопасность в пассажирских перевозках. Система

предупреждения о столкновении Bosch для городского рельсового транспорта используется во всем мире как одно из ведущих решений на рынке с 2017 г.

Источник: Eisenbahntechnische Rundschau. – 2023. – № 1/2. – S. 25 (нем. яз.)

Новая технология фрезерования рельсов в Японии

Наряду со шлифованием фрезерование рельсов как технология текущего содержания пути получило признание почти во всем мире. С одной стороны, фрезерование рассматривают как дополнительную технологию, но в некоторых случаях оно также может стать альтернативой шлифованию рельсов.

В Японии недавно были введены в эксплуатацию три новых рельсофрезероальных поезда типа Romill компании Robel, которые используются в обоих упомянутых выше сценариях.

Источник: Eisenbahntechnische Rundschau. – 2023. – № 1/2. – S. 52-55 (нем. яз.)

Renfe планирует использовать дроны для защиты от диверсий и граффити (Испания)

Испанская железная дорога объявила тендер стоимостью 3,5 млн евро на 76 720 летных часов беспилотных летательных аппаратов для выявления и предотвращения диверсий и нанесения граффити на объекты железнодорожного транспорта. Тендеру предшествовала пилотная фаза, которая уже доказала эффективность использования дронов для этой цели. Таким образом, дроны впервые будут интегрированы в уже существующую систему наблюдения за национальной железнодорожной сетью Renfe.

Источник: Eisenbahntechnische Rundschau. – 2023. – № 1/2. – S. 77 (нем. яз.)

ОРГАНИЗАЦИЯ ТРУДА, КАДРОВАЯ И СОЦИАЛЬНАЯ ПОЛИТИКА

Железную дорогу помогут тянуть студенты: стройотряды направят на БАМ и Транссиб 2,5 тысячи человек

Студенческие стройотряды не собираются проводить летние каникулы в праздном ничегонеделанье. Молодые люди отправятся зарабатывать деньги и оттачивать свои навыки в самые разные уголки нашей необъятной страны. Так,

в этом сезоне они примут участие в строительстве Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей.

Возводить Байкало-Амурскую магистраль начали ещё студенты в СССР, так что для молодых будущих специалистов такие проекты, можно сказать, передаются по наследству. В 70-х годах огромное количество молодёжи приезжало со всех уголков страны, чтобы строить в тайге железную дорогу. Сегодня в связи с увеличением грузопотоков между Россией и Китаем старая магистраль уже не справляется с объёмами товаров, перевозимых поездами, и, чтобы исправить ситуацию, руководством страны было принято решение возводить вторую ветку БАМа. Основной объём работы взвалили на себя военные железнодорожники Министерства обороны, так что студенты в этом масштабном проекте будут играть скорее вспомогательную роль. Но в любом случае для них это возможность получить бесценный опыт. Всего на объекты РЖД этим летом отправятся 12 тысяч бойцов из стройотрядов, большая их часть примерит форму проводников, а 2,5 тыс. будут работать на объектах Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей.

В прошлом году в реализации проектов развития железнодорожной инфраструктуры Восточного полигона участвовали 1300 студентов. Бойцы отряда «Молния» Омского техникума железнодорожного транспорта (структурное подразделение ОмГУПС) тогда получили награду «Лучший отряд ВСС ОАО «РЖД» «БАМ 2.0» по комиссарской деятельности».

Очередной этап модернизации Восточного полигона в этом году включает запуск новых разъездов на перегонах: Сулук – Могды, Орокот – Герби, Эанга – Амгунь, Эбгунь – Постышево. Новые пути необходимы в связи с ростом добычи на Эльгинском и Ургальском угольных месторождениях. Соответственно все больше составов движутся на почти 500-километровом однопутном участке железной дороги.

Военные железнодорожники активно участвуют в строительстве БАМа-2. Зачастую работы приходится начинать с нуля, прокладывая дороги для автотранспорта, открывать новые карьеры для добычи скальника, используемого для отсыпки полотна, на которое лягут рельсы. В прошлом году, к примеру, на восточном участке отсыпали более 800 тысяч грунта под автомобильный проезд протяженностью 102 километра на линии Февральск – Новый Ургал. Если там нет даже дорог, понятно, что ни о каких гостиницах или кафе и речи не идёт. Для солдат возвели блочно-модульные городки, включающие всю инфраструктуру воинских частей: на территории есть бани, душевые, спортивные залы и столовые. Военных железнодорожников кормит комбинат питания по тому же меню, что принято во всей армии. Завтрак, обед и ужин предлагается по системе «шведский стол». У работников всегда есть выбор блюд из рыбы, птицы и мяса, варится несколько супов, в салат-барах

выложен большой выбор свежих и консервированных овощей, в ежедневный рацион входят фрукты и свежая выпечка. Студентов также поставят на довольствие в этих столовых, так что готовить на кострах из всего, что под руку попадётся, как первым строителям БАМа, им не придётся.

21 мая из Башкирии на Байкало-Амурскую магистраль отправился первый студенческий отряд бойцов Уфимского института путей сообщения – филиала СамГУПС. Ребята обучены профессии монтер пути 3 разряда и имеют соответствующие удостоверения. Молодые люди не испугались суровых климатических и погодных условий, тяжелого физического труда, и изъявили желание стать активными участниками грандиозной стройки БАМ 2.0

Источник: АБН.ru, 26.05.2023

РЖД и «Аэрофлот» предоставят скидки участникам проекта «Менделеевская карта»

«Аэрофлот», РЖД и Московский метрополитен стали партнерами всероссийского проекта по поддержке молодых ученых, студентов и школьников – победителей предметных олимпиад «Менделеевская карта». Об этом сообщил первый зампредела комитета Госдумы по науке и высшему образованию Александр Мажуга.

«РЖД, «Аэрофлот» и Московский метрополитен стали партнерами проекта «Единой России» по поддержке талантливой молодежи «Менделеевская карта». Молодым ученым, аспирантам, одаренным студентам и старшеклассникам предоставят скидки на авиа- и железнодорожный транспорт. В проекте по популяризации науки и профессии ученого становится все больше партнеров. Сейчас их уже более 30», – сказал Мажуга.

Он уточнил, что «Аэрофлот» и РЖД предоставят участникам проекта возможность приобрести билеты со скидкой, а в Московском метрополитене для них планируется проводить бесплатные экскурсии.

Инициаторами проекта «Менделеевская карта» выступили партия «Единая Россия» совместно с Минобрнауки и Советом при президенте РФ по науке и образованию. Его презентация прошла в марте на пресс-конференции в ТАСС. Первые «Менделеевские карты» планируется выдать в июне. Всего участниками проекта станут 200 тыс. человек, в том числе 160 тыс. молодых ученых и 40 тыс. школьников и студентов. Они смогут получить скидки и другие преференции от партнеров проекта.

Источник: tass.ru, 29.05.2023

ЦИФРОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

Network Rail объявляет о последних работах по цифровой сигнализации на восточном побережье

Эти работы являются частью цифровой программы Восточного побережья, которая может снизить выбросы углекислого газа на 55 тысяч тонн, предоставляя водителям информацию в режиме реального времени.

Установка цифровой сигнализации Европейской системы управления поездами означает, что линия восточного побережья станет первой междугородней цифровой линией в Великобритании. Кредит: Сеть Рейл

Network Rail объявила о следующем наборе работ по развитию своей цифровой программы Восточного побережья (ECDP), которая изменит сигнализацию для водителей на главной линии Восточного побережья.

Работы, которые будут проходить в выходные с 24 по 25 июня, будут способствовать развитию первой секции ECDP, чтобы с 2025 года обеспечить водителям непрерывную сигнализацию скорости через экран в их кабинах.

Ожидается, что эта технология сэкономит 55 тысяч тонн углекислого газа, предоставляя водителям информацию в режиме реального времени.

Эд Эйкерс, главный спонсор программы ECDP, сказал: «Мы добились значительного прогресса на начальном этапе строительства Северной городской линии, и теперь мы готовим путь к первой в Великобритании цифровой сигнализации на междугородней магистрали.

«В ближайшие годы это обеспечит более надежные поездки для миллионов пассажиров, которые используют маршрут Восточного побережья».

Услуги в и из лондонского Кингс-Кросс через Питерборо и по маршрутам Грейт-Нортерн будут затронуты, поскольку новое оборудование и технологии будут установлены между Уэлвин-Гарден-Сити и Хитчином, Хартфордшир.

LNER, Hull Trains, Grand Central и Thameslink входят в число железнодорожных операторов, затронутых работами, и работают вместе с Network Rail над использованием новой технологии.

Доктор Линда Уэйн, технический директор LNER, сказала, что поезда ее компании уже оснащены технологиями, необходимыми для подготовки к модернизации.

Источник: railway-technology.com, 23.05.2023(англ. яз)

Великобритания: правительство настаивает на отключении поездов от сети Wi-Fi

Правительство Великобритании выдвигает предложения об отключении поездов от сети Wi-Fi. По информации Министерства транспорта (DfT), за этим намерением стоят крайне веские причины. В опубликованном официальном заявлении отмечается, что железные дороги в настоящее время не имеют устойчивости в финансовом отношении. Необходимо проведение комплексной реформы. Результаты опросов пассажиров показывают, что беспроводной доступ к сети Интернет не является приоритетной потребностью – в связи с этим появляется необходимость проведения совместной работы с компаниями-операторами с целью уточнения, обеспечивает ли данная услуга оптимальное соотношение цены и качества.

Однако этот вывод опровергают компании, занимающиеся разработкой и внедрением технологий на борту поездов, в частности руководство компании evo-rail, в настоящее время работающей над обновлением сервиса бортового Wi-Fi, предусматривающего существенное повышение его надежности и стабильности соединения, придерживается мнения, что ограничение доступа пассажиров к сети Wi-Fi на борту поездов только ослабит позиции железнодорожного транспорта и существенно понизит уровень привлекательности поездок на поездах с точки зрения пассажиров, в частности это касается пригородных маршрутов.

Отмечается, что одним из основных преимуществ совершения поездки по железной дороге для пассажиров является возможность эффективно и с удовольствием использовать то время, которое они проводят в пути. Возможность быстрого и стабильного подключения к беспроводной сети Wi-Fi может существенно усилить это преимущество, и благодаря этому пассажиры, делая выбор между личным автомобильным и железнодорожным транспортом, чаще выбирали бы последний.

Источник: railtech.com, 24.05.2023 (англ. яз.)

В ЕАЭС продолжается внедрение механизма отслеживания перевозок с использованием навигационных пломб

С 15 по 19 мая 2023 года в Департаменте таможенного законодательства и правоприменительной практики Евразийской экономической комиссии состоялся ряд совещаний по обсуждению проектов решений ЕЭК, необходимых для реализации мероприятий, предусмотренных дорожной картой

по внедрению в Евразийском экономическом союзе механизма отслеживания перевозок с использованием навигационных пломб.

Разработанная Комиссией дорожная карта содержит комплекс мероприятий, реализация которых позволит начать отслеживание перевозок в ЕАЭС уже в январе 2024 года.

По итогам состоявшейся дискуссии обсуждены основные положения проектов решений Комиссии, принятие которых запланировано на июль этого года. Они включают вопросы наложения (снятия), активации (деактивации) навигационных пломб, а также взаимодействия, в том числе информационного, контролирующих органов и национальных операторов в соответствующих ситуациях и иные первостепенные проекты актов.

Очередной раунд совещаний по проектам решений ЕЭК запланирован на середину июня 2023 года.

Соглашение о применении в ЕАЭС навигационных пломб для отслеживания перевозок вступило в силу 3 апреля 2023 года.

Источник: advis.ru, 23.05.2023

В РФ, Киргизии и Казахстане начнут работать навигационные пломбы для железнодорожных и автоперевозок

Россия, Казахстан и Киргизия начнут эксперимент по отслеживанию грузов при железнодорожных и автомобильных перевозках с помощью электронных навигационных пломб. Об этом говорится в соответствующем постановлении правительства РФ.

«Провести эксперимент по применению электронных навигационных пломб при перевозках во взаимной торговле Республики Казахстан, Киргизской Республики и Российской Федерации товаров железнодорожным и (или) автомобильным видами транспорта», – говорится в документе.

Органом, ответственным за проведение эксперимента, назначено Министерство транспорта РФ при участии Министерства экономического развития России, Федеральной таможенной службы, Федеральной налоговой службы и Федеральной службы по ветеринарному и фитосанитарному надзору. В качестве национального оператора опломбирования РФ выступит «Центр развития цифровых платформ». Завершить эксперимент и доложить о ходе его проведения предполагается 15 июня 2023 года.

Согласно документу, электронные навигационные пломбы на железнодорожные транспортные средства на железнодорожной станции Биклянь Куйбышевской железной дороги (филиал РЖД), а на автомобильные

транспортные средства – в местах погрузки товаров в Москве. Снимать навигационные пломбы железнодорожных транспортных средств будут на железнодорожной станции Магнитогорск – Грузовой Южно-Уральской железной дороги (филиал РЖД). Что касается автомобильного транспорта, с него снимать навигационные пломбы планируется на местах разгрузки товаров в Москве.

Источник: tass.ru, 29.05.2023

В России заработал международный сервис для лизинговых сделок и контейнерного управления

Цифровая платформа contcircle.com объединяет Россию, Китай и страны Пан-Азиатского региона.

Разработчики платформы сообщают, что сервис предполагает полный цикл лизинговых сделок и контейнерного управления в онлайн-режиме: оформление аренды; контроль оплат, ремонтных работ и задолженностей; автоматизация обмена и хранения документации; оформление релизов и заявок; сбор информационных данных по наличию и ставкам; возможность отслеживания.

Сервис подойдет и владельцам контейнеров, и арендаторам. Первые смогут как оптимизировать, так и расширить бизнес, а также избавиться от рутинных работ, значительно снизив расходы на рабочую силу. «Contcircle.com, обладая развитой сетью партнёров, позволяет повысить оборачиваемость ваших контейнеров», – говорят разработчики.

Для арендаторов платформа полезна тем, что дает возможность находить самые выгодные предложения рынка, отслеживать контейнеры в режиме реального времени и лишает необходимости волноваться из-за возможных непредвиденных обстоятельств в процессе реализации сделок.

Источник: rzd-partner.ru, 25.05.2023

В Центре инновационного развития СТМ завершён реинжиниринг

В Центре инновационного развития СТМ завершён реинжиниринг – теперь задачами подразделения станут создание, развитие и внедрение цифровых технологий в бизнес и производственные процессы всего Холдинга СТМ.

Компания получила и новое имя – «Синара Алгоритм». Генеральным директором назначен Кирилл Колесников.

Пилотный проект команды «Синара Алгоритм» для машиностроения – расширенная система диагностики технического состояния подвижного состава «DTscan», которая уже интегрируется во все наши локомотивы.

Источник: rollingstockworld.ru, 25.05.2023

Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов

Исследования с использованием корреляции цифровых изображений в Техническом университете Мюнхена

С начала 2019 г. в испытательном центре Института дорожного строительства Технического университета Мюнхена проводятся исследования технологии корреляции цифровых изображений (DIC – digital image correlation). В публикации представлен инновационная методика измерений, объясняются примеры того, как эта методика работает, а также ее сильные стороны и потенциал для развития. Предыдущие исследования показали, что корреляция цифровых изображений не уступает традиционным системам измерения во многих областях при подходящих граничных условиях. Кроме того, DIC позволяет получать гораздо больше измеряемых переменных, чем обычные датчики, поскольку можно анализировать целые области. DIC – это еще один шаг в цифровизации в сфере верхнего строения железнодорожного пути.

Источник: Eisenbahntechnische Rundschau. – 2023. – № 1/2. – S. 46-51 (нем. яз.)

РЕСУРСОСБЕРЕЖЕНИЕ. АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ ИСТОЧНИКИ ЭНЕРГОРЕСУРСОВ

Амбиции ЕС в отношении альтернативных видов топлива на железнодорожном транспорте могли бы быть выше

Предложение ЕС по регулированию инфраструктуры альтернативных видов топлива теперь включает железнодорожный транспорт. Хотя железная дорога сначала не была включена в сферу действия предложения Европейской комиссии, теперь, после переговоров и усилий Европейского парламента, это стало возможным. Отраслевые организации UNIFE и CER считают это «шагом

в правильном направлении».

Новый регламент ЕС по развертыванию инфраструктуры альтернативных видов топлива (AFIR) устанавливает обязательные цели по развертыванию инфраструктуры подзарядки электричеством и заправки водородом, поначалу в основном ориентированной на дорожный сектор, морской транспорт и аэропорты. Однако на железнодорожном транспорте альтернативные виды топлива также являются частью усилий по дальнейшей декарбонизации. Водород и аккумуляторные батареи уже используются, и многие железнодорожные компании участвуют в проектах по использованию альтернативных видов топлива. Таким образом, UNIFE и CER приветствуют завершение и исход переговоров в рамках AFIR, которые теперь охватывают железнодорожный транспорт.

В предложении AFIR теперь указано, что государства-члены ЕС должны оценить развитие технологий альтернативного топлива и двигательных установок, таких как водородные или электропоезда на батарейках, для участков железных дорог, которые не могут быть полностью электрифицированы по техническим причинам или соображениям экономической эффективности. Это также относится к любой инфраструктуре заправки и подзарядки, необходимой для развертывания этих поездов.

Страны ЕС должны продемонстрировать свои планы в отношении железных дорог, которые остаются неэлектрифицированными

Кроме того, к 2025 г. государства-члены должны будут предоставить обзор состояния дел, перспектив и запланированных инициатив по развертыванию инфраструктуры, включая целевые показатели, ключевые этапы и финансирование, необходимое для электропоездов на водороде или аккумуляторных батареях в сегментах сети, которые не могут быть электрифицированы и не подпадают под действие регламента TEN-T, в рамках их национальной политики. В предложении также говорится, что Европейская комиссия сможет давать рекомендации по основам национальной политики в отношении уровня амбициозности целей и задач, а также связанных с ними политических мер. Проект рамок национальной политики необходимо будет подготовить к 1 января 2025 г., чтобы обеспечить завершение разработки рамок национальной политики к 1 января 2026 г.

Однако, помимо необходимости того, чтобы национальные правительства представили планы по использованию альтернативных видов топлива на железнодорожном транспорте, четких целей, таких как обеспечение топливом инфраструктуры автомобильных дорог, не установлено. Например, станции подзарядки, предназначенные для большегрузных транспортных средств, должны быть установлены через каждые 60 км вдоль базовой сети Трансевропейской транспортной сети (TEN-T) и каждые 100 км в более

крупной комплексной сети TEN-T начиная с 2025 г., указано в регламенте AFIR.

По мнению организаций железнодорожного сектора, AFIR устанавливает соответствующую нормативно-правовую базу для поддержания инвестиций поставщиков железнодорожных услуг, операторов и управляющих инфраструктурой в инновационные альтернативы дизельному топливу, способствуя европейскому технологическому лидерству в этой области. Генеральный директор UNIFE Филипп Ситроен: «Европейская отрасль железнодорожного транспорта рада видеть, что институты ЕС, в частности, благодаря усилиям Европейского парламента, наконец-то включили железнодорожный транспорт в сферу действия AFIR. Несмотря на то, что уровень амбиций мог бы быть выше, регулирование создаст важный стимул и видимость для отрасли для продолжения инвестиций в разработку конкурентоспособных альтернатив дизельному топливу на линиях, которые не будут электрифицированы».

Исполнительный директор CER Альберто Маццола подчеркивает, что в краткосрочной перспективе, однако, «необходимо тщательно оценить эксплуатационные расходы железных дорог и, в частности, затраты на электроэнергию. В сегодняшней ситуации необходимы меры поддержки, чтобы гарантировать, что интермодальная конкурентоспособность железных дорог не пострадает и что удастся избежать перехода на дизельную тягу».

Источник: railtech.com, 30.05.2023 (англ. яз.)

Комитет TRAN Европарламента одобрил новый проект регламента по инфраструктуре для альтернативной энергетики. В него включили положения о железнодорожном транспорте

Комитет Европарламента по транспорту и туризму (TRAN) одобрил соглашение по регламенту, затрагивающему создание инфраструктуры для альтернативной энергетики (Alternative Fuels Infrastructure Regulation – AFIR). Новый проект регламента также включает положения о железнодорожном транспорте. «Это ключевой элемент регламента, который отсутствовал ранее. Это позволит странам-членам Европейского союза (ЕС) внедрять инфраструктуру для альтернативной энергетики на железных дорогах, что должно поспособствовать реализации целевых показателей Европейского зеленого курса», – комментируют событие представители Европейской ассоциации железнодорожной промышленности (UNIFE) и Сообщества европейских железных дорог и инфраструктурных компаний (CER).

«Развитие технологий альтернативной энергетики также важно для железных дорог – особенно для тех участков, где электрификация инфраструктуры нецелесообразна с точки зрения рентабельности. Для вывода из эксплуатации подвижного состава на дизельной тяге можно использовать различные решения, в том числе аккумуляторные батареи и водородные топливные элементы. Однако для этого обязательно потребуются соответствующая инфраструктура для подзарядки или заправки», – говорится в тексте регламента.

Регламент обязывает страны-члены ЕС провести оценку целесообразности внедрения решений в сфере альтернативной энергетики на тех участках железных дорог, которые не могут быть полностью электрифицированы по техническим или другим причинам.

К 1 января 2025 г. каждая страна-член должна подготовить и направить в Европейскую комиссию проект национальной политики в сфере альтернативной энергетики на транспорте, включая развертывание соответствующей инфраструктуры. В случае с железнодорожным транспортом национальная политика должна содержать цели, ключевые этапы, прогнозы по финансовым затратам и т.п.

Кроме того, в рамках данного регламента Европейская комиссия будет выпускать рекомендации по формированию окончательной редакции национальной политики для каждой страны-члена. Если страна отвергнет эти рекомендации, то она должна будет письменно обосновать данное решение органам ЕС.

В UNIFE и CER приветствуют включение железнодорожного транспорта в повестку регламента AFIR, при этом представители этих ассоциаций отмечают, что «в данном случае можно было бы сделать для железных дорог еще больше».

Источник: railwaypro.com, 25.05.2023 (англ. яз.)

Alstom планирует провести испытания водородного поезда Coradia iLint в Саудовской Аравии

Саудовская Аравия: Производитель ведет переговоры о доставке поезда в страну до конца этого года.

Об этом заявил управляющий директор подразделения Alstom в странах Персидского залива Тамер Салама. «В настоящее время мы ищем партнера для поставки водорода, ведем переговоры с несколькими компаниями», – отметил он.

Ранее Саудовская Аравия заявляла, что планирует стать крупнейшим экспортером водорода. Страна сейчас реализует ряд проектов создания площадок по его выработке. В сентябре 2022 года Alstom и национальный перевозчик SAR подписали меморандум об изучении возможности эксплуатации водородных поездов.

На текущий момент 14 поездов Coradia iLint эксплуатируются в Германии, у компании есть твердые заказы на них в Германии, Италии и Франции. Также Alstom планирует летом организовать демонстрационные поездки Coradia iLint с пассажирами на борту в Канаде.

Источник: rollingstockworld.ru, 26.05.2023

В Италии сертифицирована автомотриса с тягой от сжиженного биометана

Национальное агентство по безопасности на железнодорожном транспорте ANSFISA выдало разрешение на эксплуатацию модернизированной автомотрисы модели ALn 668 (рис. 6), выпущенной в начале 1980-ых годов местной FIAT. Ее планируется использовать на туристической линии Сульмона – Карпиноне.



Рис. 6. Модернизированная автомотриса модели ALn 668

Проект был реализован в рамках меморандума о взаимопонимании, заключенного в 2019 году между национальным перевозчиком FS, Hitachi Rail и газотранспортной Snam. Капитальный ремонт тележек, трансмиссии, двигателей и других компонентов, а также обновление салона был проведено FS в депо в Римини. В свою очередь Hitachi Rail отвечала за переоборудование двух двигателей для работы от сжиженного биометана. Заявляется, что это позволит снизить выбросы CO₂ на 20%. Также в рамках модернизации была увеличена суммарная мощность двигателей с 340 до 345 кВт. Всего было модернизировано две автомотрисы, однако вторая пока не была сертифицирована.

Источник: rollingstockworld.ru, 25.05.2023

Аннотированный обзор публикаций из иностранных журналов

Проектирование системы управления энергопотреблением моторвагонного поезда с батареей топливных элементов

Альтернативная технология привода железнодорожного подвижного состава связана с надеждой на то, что проблемы традиционных приводов, такие как загрязнение окружающей среды или прогнозируемое истощение ресурсов ископаемого топлива, могут быть решены. Успешный переход на альтернативные приводы как краеугольный камень новой энергетической политики на транспорте требует передовых систем управления энергопотреблением на подвижном составе. В этой статье представлены основные соображения по проектированию систем управления энергопотреблением для железнодорожного подвижного состава с альтернативным питанием. Чтобы объяснить основные функциональные возможности системы управления энергопотреблением, в общих чертах описана примерная архитектура системы привода моторвагонного поезда с аккумуляторной батареей на топливных элементах.

Источник: Eisenbahntechnische Rundschau. – 2023. – № 1/2. – S. 60-64 (нем. яз.)

Водородное топливо как вариант для климатически нейтрального железнодорожного сообщения

Расширение железнодорожных перевозок является целью немецкой политики. Для этого необходимо продвигать электрификацию и расширять сеть железных дорог. Полная электрификация в среднесрочной перспективе невозможна, поэтому необходимы новые технологические решения. В рамках небольшого исследования Общество по электротехнике, электронике и информационной технике (VDE) и Союз немецких инженеров (VDI) изучили, какой вклад в это могут внести инновационные системы привода на основе водорода.

Источник: Eisenbahntechnische Rundschau. – 2023. – № 1/2. – S. 65-70 (нем. яз.)